

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Einsteigerreihe - Wartung & Pflege

**Seilbahn-Eigenbau in Spur Z
Neue Waggoninnenbeleuchtung**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ich freue mich, dass Sie trotz Sommerwetter und Weltmeisterschaft die Zeit gefunden haben, auch diese Ausgabe zu lesen.

Sie werden feststellen, dass wir das erste Sommerheft sehr bunt gemischt haben. Einen kleinen Themenschwerpunkt bildet in diesem Monat unsere Einsteigerserie „Wartung & Pflege“, die wir vor fast einem Jahr begonnen haben.



Holger Späing
Chefredakteur

Wir, die Redakteure fanden, dass es an der Zeit war, neue Folgen dieser Reihe erscheinen zu lassen und haben deshalb gleich zwei Beiträge in dieser Ausgabe untergebracht. Wir blicken kurz auf den Arbeitstisch und erläutern mit tatkräftiger Unterstützung durch unseren **Trainini Lokdokter**, welche Werkzeuge unverzichtbar und welche ergänzend sinnvoll sind.

Götz Guddas hat sich Gedanken zu einer effektiven, aber möglichst einfach handzuhabenden Gleisreinigung gemacht. Seine Erfindung eines gleisgeführten Gleisreinigers dürfen wir ebenfalls in dieser Ausgabe vorstellen.

Sehr gefreut haben wir uns über einen Beitrag unseres Lesers Detlef Hein. Seinen Wunsch, eine Seilbahn auf der Modellbahnanlage laufen zu lassen, konnten wir sehr gut nachvollziehen. Er war es leid, auf ein kommerzielles Angebot zu warten und griff zur Selbsthilfe.

Am Weg von der Idee, über die Planung und Konstruktion bis zur Umsetzung lässt er uns alle nun teilhaben. Es ist nicht zu viel versprochen, wenn ich hier einen spannenden und sehr interessanten Beitrag ankündige.

Das dritte Thema dieses Monats bildet eine neue Innenbeleuchtung für Märklin-Reisezugwagen. Aus der Schweiz kommt das Produkt von Mobatron, das wir an einem Waggon testweise verbaut haben. Nun berichten wir von unseren Eindrücken und stellen die Neuheit einer bekannten und etablierten Lösung gegenüber.

Die Schlussleuchten sind integriert und sie lassen sich mit geringem Aufwand sogar abschalten. Und da der Hersteller um Eindrücke und eventuelle Vorschläge bat, sind auch Weiterentwicklungen zu erwarten, mit denen Wünsche der Kunden aufgegriffen werden können. Diese Offenheit hat uns sehr beeindruckt.

Damit kommen wir schon langsam zu den bekannten Klassikern, die jedes Heft vervollständigen: Auch in diesem Monat haben wir wieder Werke der Eisenbahn- und Fachliteratur durchgearbeitet, um Ihnen die Entscheidung zu erleichtern, was sich für Ihre Zwecke zum Kauf empfiehlt. Zudem hält der Juni auch wieder jede Menge Neuheiten für Zetties bereit.

An den Beginn der Meldungen haben wir aber auch ein paar Korrekturen zur letzten Ausgabe gesetzt, denn in einem Fall erreichte sie uns als Hinweis per Leserbrief. Sie sehen, auch wir sind davor nicht gefeit und freuen uns, wenn wir darauf aufmerksam gemacht werden. Das gibt uns die Chance, Fehler zu berichtigen – so wie aktuell geschehen. Ich wünsche Ihnen gewohnt viel Freude beim Lesen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Aktuell kein Beitrag

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Der Berg ruft... .. 4

Technik

Denn Ordnung ist das halbe Leben..... 11
Der Gleisputzer aus Bremen..... 17
Wo Licht ist, ist auch Schatten?..... 21

Literatur

Aller Anfang ist leicht..... 33
Gefährliche Wegekreuzungen..... 35

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog..... 37

Impressum 47

Wir danken Michael Etz, Götz Guddas und Detlef Hein für ihre Mitarbeit an dieser Ausgabe und Peter Fingerhut für Fotografien.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. Juni 2014

Titelbild:

Auch die Anlage „Sägethal“ bedarf stets besonderer Pflege, damit ein sicherer Betrieb gewährleistet ist. Götz Guddas hat sich eigens dafür einen Gleisreiniger konstruiert, der mit den bekannten Filzen von System Jörger arbeitet.

Kleine Seilschwebebahn

Der Berg ruft...

Was tun, wenn es das persönliche Wunschmodell nicht zu kaufen gibt? Vor diesem Problem stehen Zetties häufig auch heute noch. Eigenbau ist in diesen Fällen gefragt und unser Leser Detlef Hein hat sich auf diese Weise den Traum von einer Seilbahn erfüllt. Heute berichtet er, wie er die Umsetzung anging und welche Herausforderungen noch auf ihn warten.



Von
Detlef
Hein.

Welcher Zettie,
der Besitzer einer
Modellbahnanlage mit
alpinen Charakter
ist, träumt nicht von einer
Bergbahn, wie es sie von
verschiedenen Großserien-
herstellern für die Spuren
HO und N zu kaufen gibt?

Für die Spur Z herrscht hier
leider gähnende Leere in den
Hochglanzkatalogen.

Als langjähriger Spur-Z- und Seilbahn-
Begeisterter wollte ich diesen Zustand nicht
hinnehmen und fasste deshalb den Plan,
selbst eine funktionsfähige Seilbahn im Maßstab 1:220
zu bauen.

Die erste zu treffende Entscheidung war die Wahl der Epoche und des Seilbahntyps. Diesbezüglich fiel die Entscheidung relativ leicht. Auf Grund der Filigranität und Betriebssicherheit schieden Umlaufbahnen mit zu kleinen Gondeln oder Sesseln aus, da sich diese bei den Stations- und Stützenüberfahrten zu sehr aufschaukeln würden. So war klar, dass das erste Modell eine Nachbildung einer Pendelbahn sein sollte.

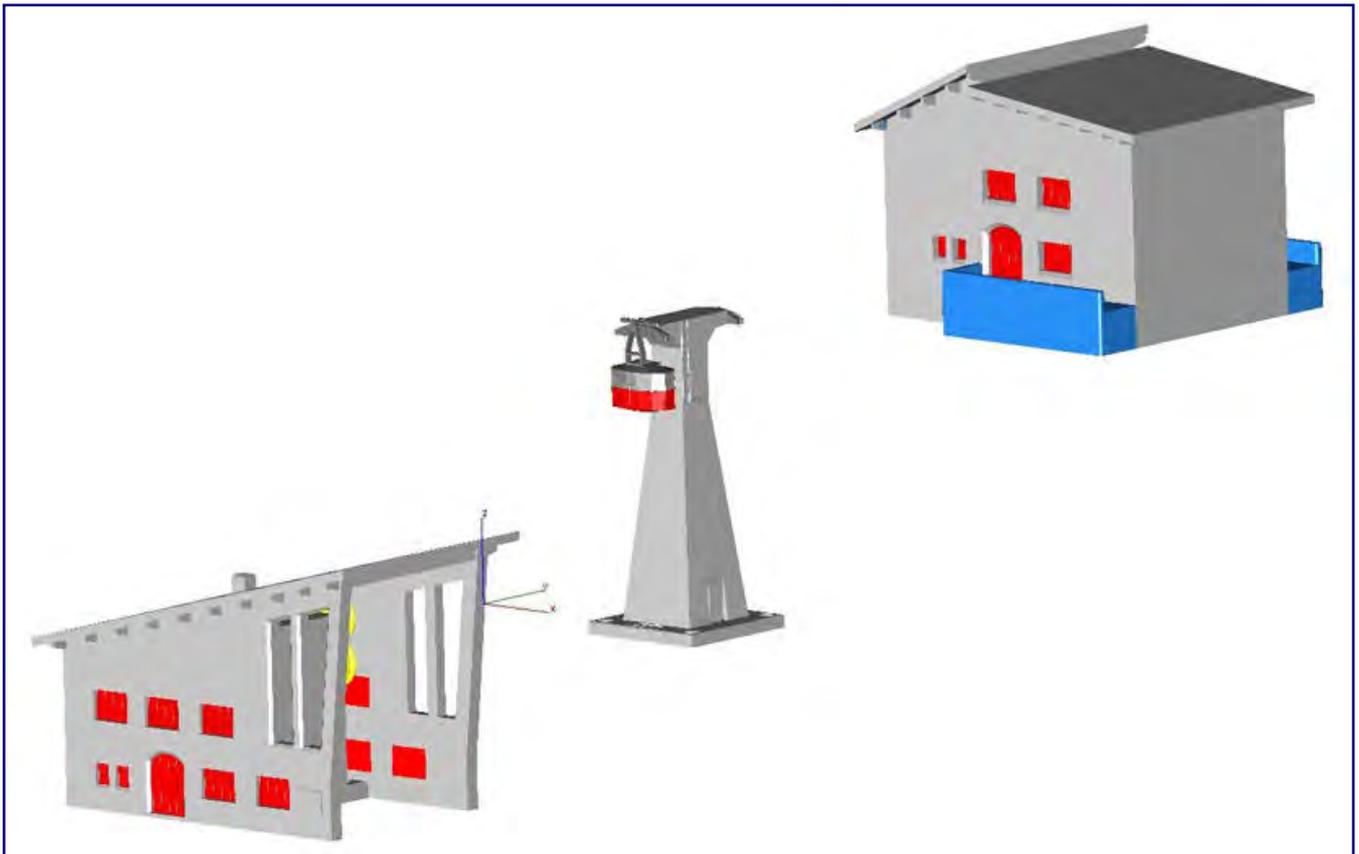
Somit galt es jetzt die Frage zu klären, welcher Epoche die Seilbahn angehören sollte. Zweifelsohne gibt es auch unter den aktuellen Seilbahnen die eine oder andere architektonisch interessante Anlage, aber ein großer Anteil der Neubauten unterliegt doch eindeutig dem Diktat des Geldbeutels und der Funktionalität auf Kosten der Ästhetik.

Hieraus wuchs mein Entschluss eine Anlage zu bauen, welche einer früheren Epoche entstammt aber auch noch in der heutigen Zeit als historische Anlage in Einsatz sein könnte. Ein schönes Beispiel wäre

hier die Predigtstuhl-Seilbahn in Bad Reichenhall, welche 1928 durch die Firma Bleichert aus Leipzig gebaut wurde.

Umsetzung als CAD-Modell

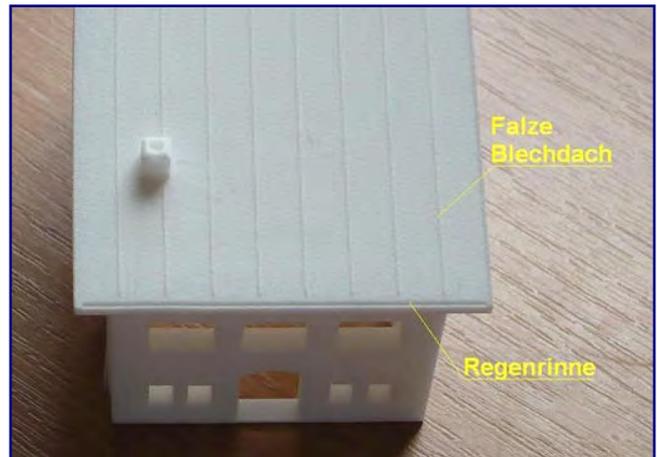
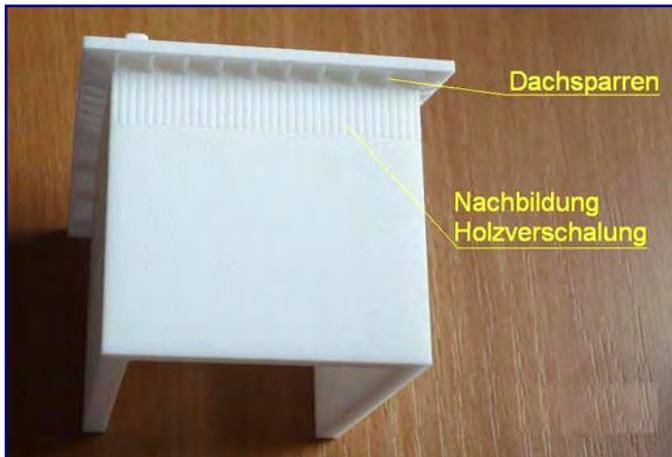
Der nächste offene Punkt, den es jetzt zu klären galt, war, wie die einzelnen Komponenten der Bahn zu fertigen sind. Eine manuelle Herstellung mit Sägen, Feilen, Schneiden schied aus, da diese Methoden der Herstellung im Maßstab 1:220 zu ungenauen Ergebnissen in Form von Spalten, Überständen, schiefen Kanten und ähnlichem führen würden.



Die 3D-Darstellung der Konstruktion zeigt die Berg- und Talstation der Seilbahn sowie die als Betonkonstruktion konzipierte Seilstütze.

So kamen eigentlich nur maschinelle Verfahren wie Drehen, Fräsen oder Rapid Prototyping in Frage. Final erhielt dann der 3D-Druck den Zuschlag, da hier sehr stabile und dennoch filigrane Teile erstellt werden können – wobei ich aber auch die nicht gerade unerheblichen Kosten erwähnen möchte.

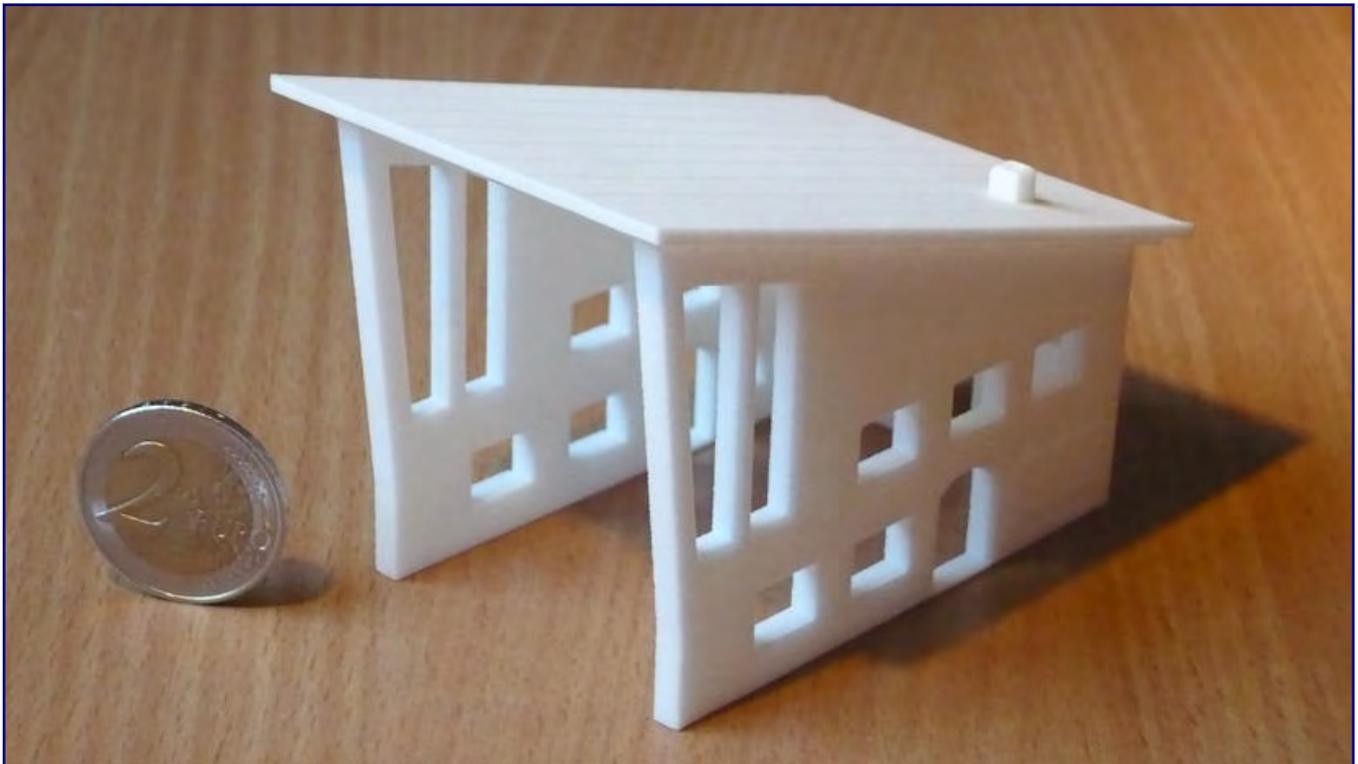
Nach nächtelanger Konstruktionsarbeit hatte ich dann die dreidimensionalen CAD-Modelle endlich erstellt. Einzelne Holzbretter der Fassade habe ich in 3D modelliert, doch die Nachbildung gemauerter Strukturen möchte ich erst bei einem Folgemodell angehen. Da die Modellbahnanlage, in die meine Seilbahn eingebaut werden sollte, ebenfalls ein erster Versuch war, habe ich deren Geometrien auch noch recht einfach gehalten.



Auch auf Details an den Gebäuden wie Dachsparren, Regenrinnen, eine Nachbildung der Holzverschalung oder auch Falze im Blechdach hat der Konstrukteur Wert gelegt, wie auf diesen Aufnahmen der Berg- (Bild links) und Talstation (Bild rechts) zu sehen.

Der passende Druckdienstleister

Im Internet galt es als nächstes einen geeigneten Lieferanten für 3D-Druck zu finden, bei dem die Modelle unkompliziert und zügig angefertigt werden konnten. Die Wahl fiel auf einen in Leipzig ansässigen Dienstleister. Die Konstruktionsdaten ließen sich ohne Probleme elektronisch übermitteln, die Lieferung erfolgte auf Rechnung innerhalb einer Arbeitswoche.



Ein in Leipzig ansässiger Druckdienstleister zeichnet für die Produktion der elfenbeinfarbenen Rohteile verantwortlich. Die Fenster wurden nicht im 3D-Druckverfahren hergestellt, sondern aus kristallklarem Polyesterharz gegossen und anschließend bedruckt.

Die 3D-Druckkomponenten sind im Rohzustand weiß/elfenbeinfarbig, weisen eine überaus hohe Passgenauigkeit auf und brauchen im Prinzip nur noch koloriert zu werden. Vor dem Lackieren



Bei den Seilstützen entschied sich Detlef Hein für die Nachbildung einer Betonkonstruktion.

empfehle ich aber eine Behandlung mit einer Grundierung (Primer), da Farben auf den Teilen doch allzu leicht verlaufen können. Die Fotos vermitteln, wie ich meine, einen guten Eindruck der in der beschriebenen Weise lackierten Stationsgebäude.

Die Fenster habe ich aus kristallklarem Polyesterharz gegossen und anschließend bedruckt, um die dreidimensional modellierten Fensterrahmen und Fenstersprossen hervorzuheben.

Seilstütze als Betonkonstruktion

Ein wichtiges Bauteil fast jeder Seilbahn ist die Seilstütze. Hier sind bei Vorbildbahnen Fachwerkstützen aus Stahl oder aus Beton zu finden. Aus Gründen der Stabilität fiel meine Wahl auf den Nachbau einer Betonstütze, wie Sie bei vielen Bahnen der Firma Bleicht vorzufinden war.

Heutige und zukünftige Kabinen

Der Vergleich der Stütze mit einer Ein-Cent-Münze führt die Filigranität des Modells deutlich vor Augen. Selbst kleine Türgriffe lassen sich in diesem Maßstab noch darstellen!

Als Fahrbetriebsmittel wurden vorerst Kabinen eines Großserienherstellers verwendet, die zu einem späteren

Zeitpunkt durch Kabinen ersetzt werden sollen, welche ich in Anlehnung an ältere Kabinen des vorherigen Jahrhunderts bauen möchte.

Bild rechts:
Der Blick auf die fertige Seilstütze überzeugt den Betrachter.

Die Konstruktion als Nachbildung eines gewichtigen Betonteils wirkt glaubhaft und nicht zu wuchtig.

Die Seilbahnkabinen im jetzigen Zustand stammen von einem Großserienhersteller, sollen aber in naher Zukunft auch durch 3D-Druck-Konstruktionen abgelöst werden.



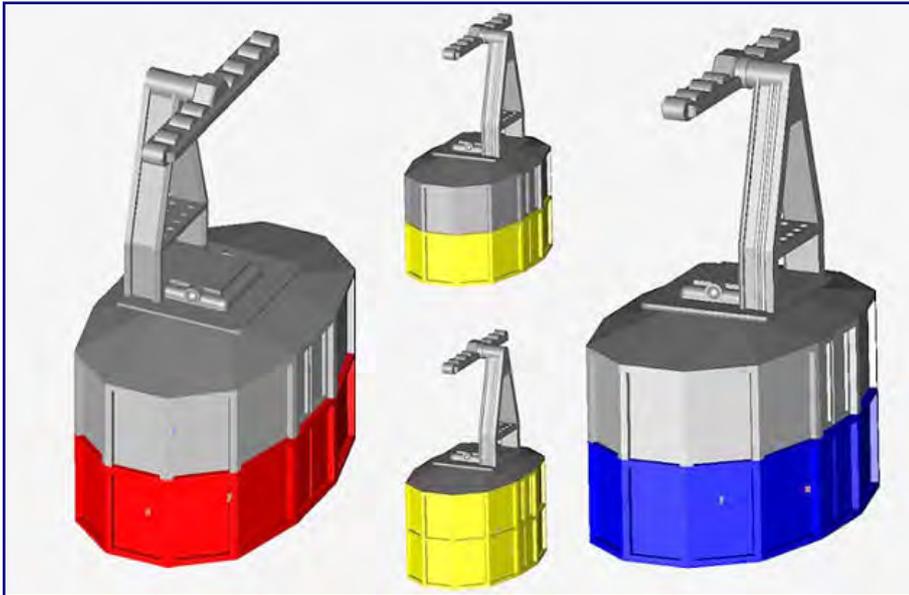


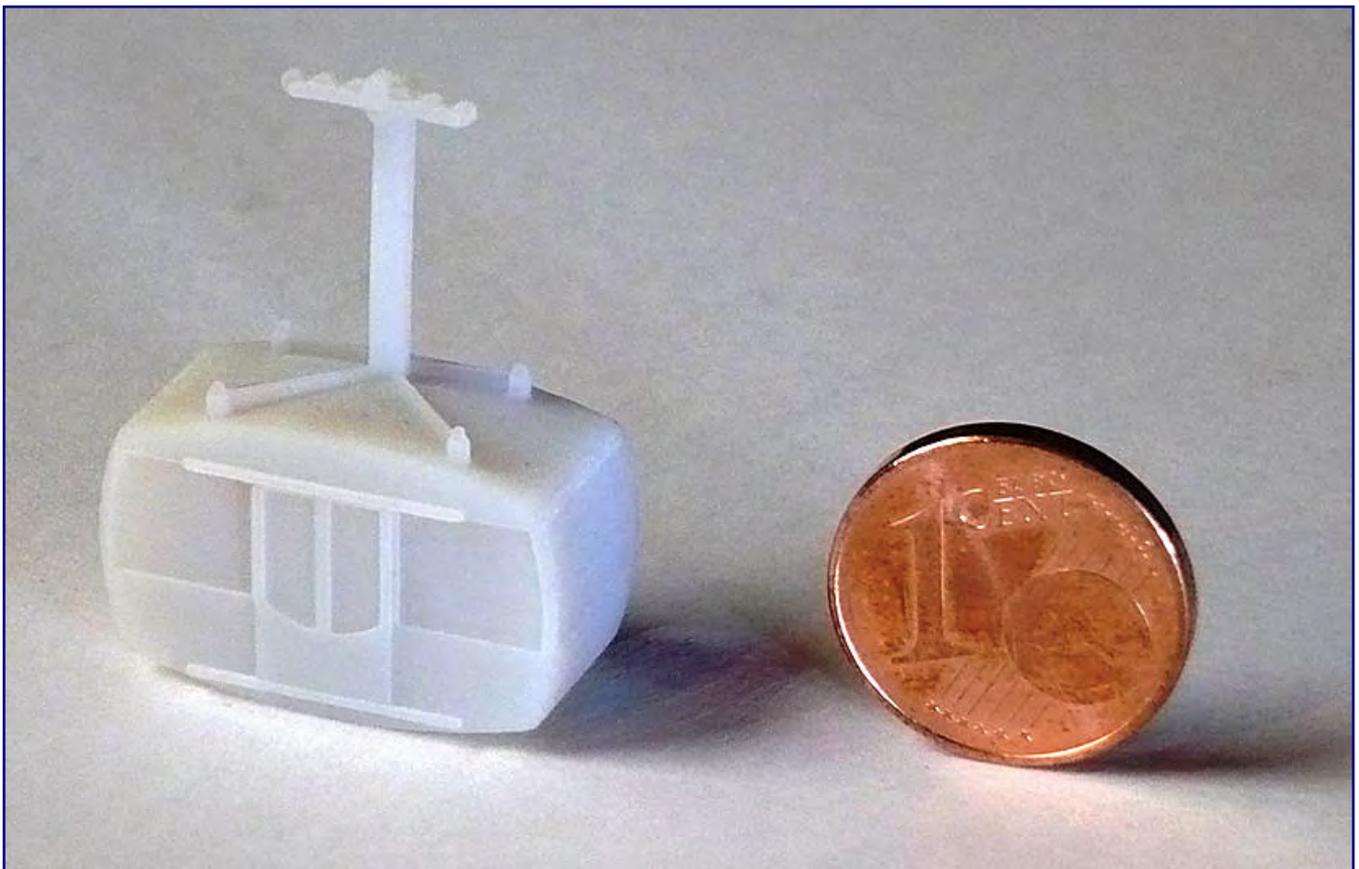
Bild links:

Die CAD-Darstellung dieser Kabinen entspricht nicht dem 3D-Druckmodell auf der unteren Aufnahme. Detlef Heintz tendiert inzwischen zur älteren Kabinenform aus dem letzten Jahrhundert.

Bild unten:

Der Vergleich zur Münze veranschaulicht die Winzigkeit des Druckmodells vom Prototypen einer moderneren Kabine.

Trotzdem besticht sie durch Filigranität, denn selbst die Details an der Schiebetür lassen sich mit der modernen Drucktechnologie noch gut darstellen.



Ausblick für den Fahrbetrieb

Zum gegenwärtigen Zeitpunkt wird die Anlage noch über einen regelbaren Gleichstromtransformator mit gepulster Gleichspannung betrieben. Dieses führt momentan noch zu unerwünschten Motorgeräuschen. Der Betrieb mit geglätteter Gleichspannung wird hier aber eine gewisse Geräuschminderung liefern.



Ein abschließender Blick auf Berg- (Bild oben) und Talstation (Bild unten) erlaubt einen Eindruck von der Farbgestaltung, dem Einsatz der von einem Großserienmodell entliehenen Gondeln und von den gegossenen und anschließend bedruckten Fenstern. Und so vermitteln die Aufnahmen Lust auf eine eigene Seilbahn als Anlagenmotiv.

Nachdem der Bau des ersten Seilbahnmodells im Prinzip relativ problemlos von statten ging, plane ich inzwischen den Bau einer verfeinerten Variante, bei der ich den Detaillierungsgrad noch einmal erhöhen möchte. Geplant ist auch die Nachbildung von gemauerten Strukturen, die Darstellung der Perrons und der Wartungsbühnen der Stationen sowie von Fensterläden.

Fotos und Grafiken: Detlef Hein

Kontaktmöglichkeit für Leser:
Firstclass-engineering(at)online.de

Anzeige



Eine Ausgabe verpasst?

bereitgestellt von ZF

Trainini ARCHIV

Ausgesuchte Partner unseres Magazins stellen kostenlos für alle ein **Trainini ARCHIV** bereit.

Sie finden es ganz einfach über die Linkliste auf unseren Internetseiten. Anklicken, gesuchtes Exemplar heraussuchen, runterladen, ...fertig: Schon lesen Sie die gewünschte Ausgabe von

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z

Trainini
Komplett Spur Z.

Wartung und Pflege kleiner Bahnen (Teil 2)

Denn Ordnung ist das halbe Leben...

Im August 2013 haben wir unsere Reihe zu Wartung und Pflege von Spur-Z-Modellbahnen gestartet – höchste Zeit für einen weiteren Teil. Nachdem wir uns zunächst der Wartung von Drehgestellmaschinen gewidmet haben, fragten wir einen Experten, was er für wichtig hält und womit er sich behilft. Seine Anregungen möchten wir an dieser Stelle an unsere Leserinnen und Leser weitergeben.



Michael Etz bietet seine Hilfe bei Wartung und Reparatur von Spur-Z-Lokomotiven jetzt auch als **Trainini Lokdoktor** an. Heute gibt er wertvolle Tipps und Ratschläge für die Ausstattung der Werkstatt.

Michael Etz gehört zu den bekanntesten Personen in der Gemeinde der Zetties. Und wem sein bürgerlicher Name nichts sagt, der kann zumindest mit dem Begriff des Lokdoktors etwas anfangen.

Viele Modellbahner haben auf Messen und Ausstellungen bei ihm vorgesprochen und um Hilfe bei Wartung und Reparatur verschiedener Modelle, darunter längst nicht nur Rollmaterial gebeten.

Gern hilft er sowohl Einsteigern wie erfahrenen Personen, die an einem mehr oder weniger verzwickten Problem gescheitert sind. Seit Anfang dieses Jahres bietet Michael Etz auch unseren Leserinnen und Lesern seine Unterstützung als **Trainini Lokdoktor** an.

Fragen wir ihn, was ihm bei der Behandlung von Spur-Z-Modellen wichtig erscheint, antwortet er mit einem englischen Leitspruch: „Keep it simple!“ – „Halt es einfach!“ In der Tat sind gar nicht viele Werkzeuge erforderlich, um einen Spur-Z-Artikel zu zerlegen, zu reinigen, eventuell zu reparieren und wieder zusammenzusetzen.

Und so beschränkt sich seine Zusammenstellung unverzichtbarer Werkzeuge und Hilfsmittel auf ein kleines Offiziersmesser, Streichhölzer, einen kleinen Schraubendreher, Transformator, Schmieröl und Reinigungsbenzin. Ansonsten sind vor allem etwas Geschick und Übung erforderlich.

Wer sich nun über den Zweck von Streichhölzern wundert, dem sei deren Zweck verraten: Zum Abnehmen von Kunststoffgehäusen müssen diese nicht nur bei Märklin häufig aufgespreizt werden. Streichhölzer sorgen dafür, dass sie nicht zu früh in ihre Ausgangslage zurückkehren, ohne das „Hütchen“ mechanisch zu beschädigen.

Kreativ eingesetzt, erfüllen Streichhölzer aber noch viele andere Funktionen: Angespitzt eignen sie sich etwa auch gut, um den stromlosen Anker bei der Fehlersuche frei zu drehen. Das gegenüber

Uhrmacherschraubendrehern weiche Material hilft dabei, Schäden am Modell zu vermeiden, die aus Unachtsamkeit oder einen ungewollten Handgriff resultieren könnten.



Unverzichtbar ist weiter eine aufgeräumte und saubere Arbeitsfläche, die zudem gut ausgeleuchtet sein sollte. Ob Tageslicht oder eine Tischlampe die Helligkeit spenden, ist zweitrangig. Der **Trainini Lokdokter** bedient sich gern einer Kopfleuchte, die zum einen die Hände frei hält, aber auch dafür sorgt, dass Licht genau dorthin fällt, wohin die Augen blicken.

Für zusätzliche Ordnung und Überblick sorgen Ablagemöglichkeiten für ausgebaute Teile, die nicht verloren gehen dürfen. Besonders gefährdet sind die winzigen Kupplungsdruckfedern, die meist schon beim Öffnen eines Fahrwerks aus ihren Lagern springen.

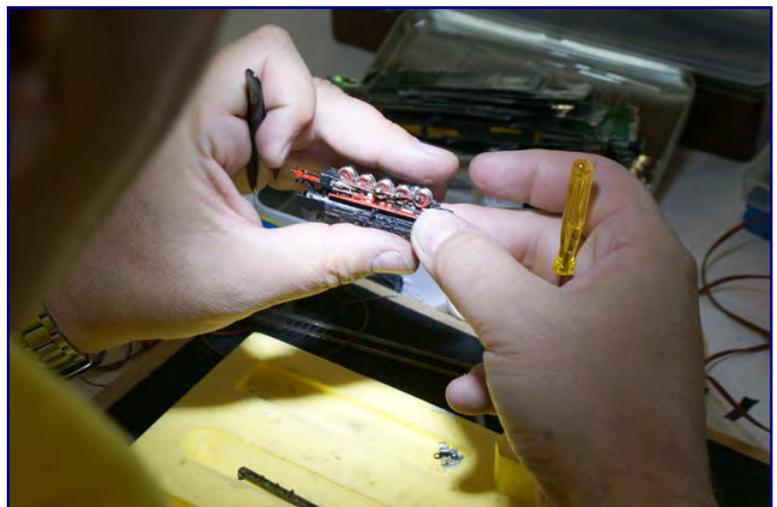
Und da an Fahrzeugen nun mal viele Teile rund sind, rollt auch gern mal ein Teil über den Tisch oder fällt auf den Boden. Abhilfe können verschließbare Klarsichtkästen wie Märklins Waggonschachteln schaffen, die schnell beiseite geräumt sind und auch ohne Abnehmen des Deckels gleich den Inhalt verraten.

Die Kür der Lokomotivwartung

Wie bereits im ersten Teil zu lesen, können ein Ultraschallbecken und eine Lokliege wertvolle Dienste leisten.

Eine einfache und zuverlässige Lokliege gibt es schon für deutlich unter 10 Euro bei Volker Wienke (Bezugsquelle siehe Infokästchen am Ende des Artikels), auf Wunsch sogar mit Magnethalter fürs Werkzeug und Kleinteile aus Eisenmetallen.

Pinzetten, Wattestäbchen, ein Skalpell oder scharfes Bastelmesser sowie ein kleiner Vorrat an häufig gebrauchten Ersatzteilen vervollständigen den Bestand.



Eine gute Ausleuchtung des Arbeitsplatzes ist sehr wichtig. Wertvolle Dienste kann dabei eine Kopfleuchte leisten, wie sie Michael Etz gern benutzt.

Michael Etz muss zudem häufig auch auf ein silberfarbenes Lackspray zurückgreifen, denn die Dächer der von Märklin in großer Auflage produzierten V 60 (Art.-Nrn. 8804 und 8864) lassen bei regem Betrieb gern Farbe und freuen sich beizeiten über eine Auffrischung. So lackiere er an jedem Ausstellungstag mindestens 2 solche Modelle im Dachbereich nach, sagt unser Lokdoktor.



Ein gut geordneter und aufgeräumter Arbeitsplatz hilft, sich schnell zurechtzufinden und alle erforderlichen Werkzeuge und Ersatzteile im Zugriff zu behalten. Wer häufiger Lokomotiven zu warten hat, für den empfiehlt sich übrigens das Anschaffen eines Ultraschallbads (links unten im Bild zu sehen) zur Reinigung auch stärker verschmutzter und verharzter Getriebe.

Ein sinnvolles, aber auch recht kostspieliges Hilfsmittel ist ein Rollenprüfstand, angeboten von verschiedenen Herstellern, darunter auch Märklin selbst. Er ermöglicht es, die instand zu setzende Lok auf der Stelle fahren zu lassen: Auf dem Prüfstand fixierte Rollenböcke folgen dann dem Drehen der Räder, ohne dass sich das Modell vorwärts bewegt. Das saubere Spiel eines Dampflokgestänges oder der runde Lauf aller Räder lassen sich vom Betrachter dann leichter beurteilen.

Als kostengünstigere Alternative greift unser Experte häufig auf ein einfaches Gleisoval zurück. Mit leichtem Fingerdruck auf die Modell lässt sich auch hier erreichen, dass die Lok mit frei drehenden Rädern auf der Stelle verharrt – der Druck darf nur nicht zu stark sein und die Räder zum Blockieren bringen, denn dann droht ein Motorschaden durch Überhitzung.

Die Fahreigenschaften im freien Lauf lassen sich auch auf einer einfachen Gleisfigur meist schon ausreichend gut erkennen. Zudem zaubert das nach der Behandlung durch den **Trainini Lokdoktor** zu „neuem Leben“ erwachte Modell seinem Besitzer auch schneller ein Leuchten in die Augen.

Unter den Spezialwerkzeugen, die längst nicht jeder braucht, bleiben noch ein Abziehwerkzeug für die Räder, erhältlich z.B. bei Fohrmann, sowie eine Radsatzlehre, früher angeboten von 1zu220-Modelle, zu nennen.

Mit deren Hilfe lassen sich auch beschädigte Räder tauschen oder schwierige Patienten zurück in die Spur bringen.

Wer über das Anschließen von Fahr- und Schaltstrom an seiner Modellbahn hinaus elektrische Grundkenntnisse besitzt, kann im Zusammenhang mit Wartung und Reparatur auch ein Messgerät einsetzen.



Die Anschaffung eines Rollprüfstands lohnt sich längst nicht für jeden. Meist tut es auch ein einfaches Gleisoval. Michael Etz sagt, damit lässt sich viel schneller ein Lächeln auf das Gesicht des Lokbesitzers „zurückzaubern“.

Im großen Angebot der verschiedenen Elektronikanbieter und -versender finden sich Geräte für nahezu jeden Geldbeutel.

Fährt die Lok nicht oder erstrahlt deren Beleuchtung nicht, können Durchgangsprüfungen an den einzelnen Bauteilen helfen, die Fehlerursache schnell aufzuspüren. So kann ein von einer Getriebeschraube verursachter, fehlender Masseschluss auch Stunden dauern, wenn dies fürs Auge nicht ersichtlich nicht – das Messgerät hingegen verrät den Verursacher sofort.

Ein Tipp zum Schluss

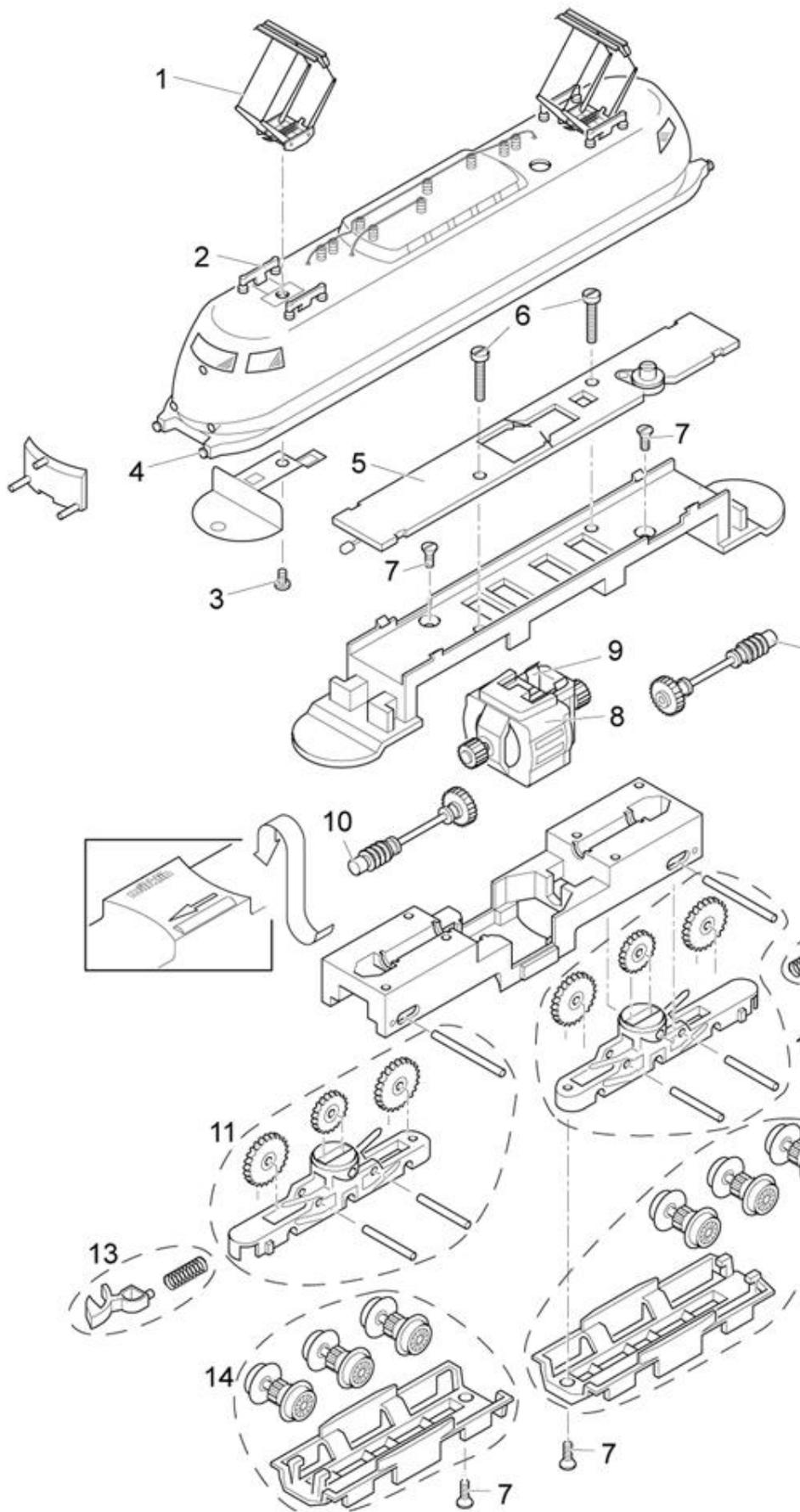
Viele Dinge bei der Wartung von Spur-Z-Modellen beruhen auf Erfahrung. Die meisten Märklin-Modelle sind konzeptionell sehr ähnlich aufgebaut und Erfolgserlebnisse lassen sich leicht auf andere Fahrzeuge übertragen.

Dennoch haben sie ihre ganz speziellen Eigenschaften und bisweilen auch Besonderheiten. Beispielhaft seien nur die Modelle der Diesellok V 100 oder der Tenderdampflok Baureihe 78 genannt, die sich für Anfänger schnell als knifflige Herausforderung erweisen können.

Nur aus Fehlern lernt man, besonders aus den eigenen – dieser Grundsatz trifft auch für Bahnen im Maßstab 1:220 uneingeschränkt zu. Voraussetzung ist aber, dass ein neuer Zettie den Mut aufbringt, überhaupt einen Fehler zuzulassen – sprich, sich an die Wartung oder Reparatur eines seiner Modelle zu wagen.

Eine große Hilfe für Anfänger können selbstgefertigte Fotografien sein, die das Zerlegen eines Modells Schritt für Schritt und detailliert dokumentieren. Sie erleichtern dann beim Wiederzusammenbau die Zuordnung und richtige Positionierung von Teilen. Klappt es trotzdem nicht, können die Aufnahmen einem Dritten helfen, mögliche Fehler zu erkennen und eine Lösung anzuleiten. Unseren Helfer Michael Etz dürfen Sie dann gerne fragen.

Zetties, die ihr Hobby schon lange betreiben, nutzen gern die Explosionszeichnungen von Märklin als Hilfe. Es gibt sie zu jedem Modell und sie verraten auf einen Blick, wohin welches Teil gehört, denn sie sind ein Bestandteil der Ersatzteilliste im Internet oder der Bedienungsanleitung eines Modells.



Zeichnung links:
Märklins Explosionszeichnungen,
die früher zu jedem Modell
abrufbar waren und heute in
vereinfachter Form Bestandteil
der Bedienungsanleitung sind,
helfen Zetties beim Zusammenbau
einer demontierten Lok.

Auf einen Blick ist aus ihnen
erkennbar, wohin welches Teil
gehört und wie es einzubauen ist
– hier dargestellt am Beispiel der
Baureihe 103¹ (Art.-Nr. 88543).
Abbildung: Märklin

Besonders hilfreich sind die Zeichnungen, die noch aus der Zeit vor CAD-Konstruktionen stammen. Bei jüngeren Modellen sind nämlich einige Bauteile nur noch vereinfacht dargestellt.



Wie hier in Altenbeken steht Michael Etz helfend zur Seite – gleich, ob es ein besonders schwieriger Fall ist oder mangelnde Erfahrung Auslöser für das Hilfeersuchen ist. Der **Trainini Lokdoktor** bietet seine Hilfe nun unkommerziell und ehrenamtlich auch für private Spur-Z-Fahrzeuge unserer Leserinnen und Leser an.

Mit diesen allgemeinen Ausführungen sollten sie für Ihre ersten Versuche nun gewappnet sein. Starten Sie am besten mit einem einfachen Modell. Gut zu beherrschen sind vierachsige Drehgestell-Lokomotiven, denen unser erster Beitrag dieser Reihe in Ausgabe 8/2013 galt, oder auch die typische Anfängerlok in Form der Baureihe 89.

Schwierigeren Modellen wollen wir uns in den künftigen Beiträgen dieser Reihe widmen. Bis dahin vertrauen Sie bei Problemen gerne unserem **Trainini Lokdoktor**.

Kontakt zum Trainini Lokdoktor:
loktdoktor(at)trainini.de

Professionelle Hilfe und Ersatzteilangebote:
<http://www.maerklin.de>
<http://www.lokdoktor.de>
<http://www.ersatzteile-1zu2220.de>

Werkzeuge und Hilfsmittel:
<http://www.modellbaufarben.de> (Leserrabatt!)
<http://www.conrad.de>
<http://www.fohrmann.com>
<http://www.lokliege.de>
<http://www.modellbahnservice.de>

Wartung und Pflege kleiner Bahnen (Teil 3)

Der Gleisputzer aus Bremen

Nicht nur Fahrzeuge wollen gut gepflegt sein. Dasselbe gilt auch für die Schienen, auf denen sie rollen. Auf ihnen sammelt sich, zunächst unsichtbar, Dreck, der sich an den Rädern der Fahrzeuge festsetzt. Störungen bei der Stromaufnahme oder gar Entgleisungen können die Folge sein. Götz Guddas hatte die entscheidende Idee, wie sich eine langjährig bewährte Methode noch einfacher und effektiver einsetzen lässt.

Von Götz Guddas. Ich reinige meine Gleise schon immer mit den materialschonenden Filzen von System Jörger und technischem Alkohol. Dabei kommt es trotz aller Vorsicht leider doch vor, dass ich hin und wieder mit dem Filz Teile beschädige, die nahe am Gleis stehen – wie Streckentelefone, Signalschilder oder Wärterfiguren. Da galt es bislang immer höllisch aufzupassen.

Jedes Missgeschick ärgerte mich ungemein und ich fragte mich, wie sich das vielleicht mit technischer Hilfe vermeiden ließe. Und so keimte der Wunsch nach einem gleisgeführten Gleisputzer. Gesagt, getan – aus einer Idee wurde ein Plan und aus dem Plan ein Werkzeug, das ich hier nun vorstellen möchte.

Aus etwas Messing, Aluminium, Edelstahl und Aluminiumrohr sowie einem Kugelgelenk entstand meine Grundkonstruktion. Zwei sichtbar montierte Märklin-Radsätze erleichtern das Aufgleisen auf die zu reinigenden Schienen.

Ein spezielles Kugelgelenk verhindert das Aushebeln des Laufwagens während der Gleisreinigung, denn der Laufwagen kann dadurch unter dem Stiel durchschwingen.

So erreiche ich leicht jeden Winkel meiner Anlage. Und mit einem Bananenstecker an einem weiteren Aluminiumrohr kann ich den Stiel sogar noch verlängern und selbst längere Tunnel der Reinigungsprozedur unterziehen.

Nach ersten Erfahrungen habe ich die Konstruktion in einzelnen Punkten verbessert. Beim ersten Entwurf gab es durch einen federnd gelagerten Filzhalter zunächst noch einzelne Schäden an Märklin-Weichen zu beklagen. Dies zeigt, wie wichtig neben sauberen Laufeigenschaften auch die richtige Gewichtsverteilung des Putzers und die Führung des Reinigungsfilzes sind, doch dazu gleich mehr.

Der einzige Nachteil, der nach umfangreichem Testen und besagter Anpassung bestehen bleiben wird: Für das Reinigen eines Abstellgleises führt kein Weg daran vorbei, die zugehörige Weiche auf Abzweig



Auf die bewährten Jörger-Reinigungsfilze wollte Götz Guddas nicht verzichten. Doch ihm fehlte ein Gerät, mit dem er alle Strecken auf seiner Anlage erreichen konnte, ohne Schäden an der Ausstattung zu riskieren. Ergebnis ist sein hier vorgestellte Gleisreiniger.

zu stellen, denn mein Werkzeug verhält sich ja wie ein Schienenfahrzeug und folgt strikt dem gestellten Fahrweg.

Das Reinigungselement

Warum das Rad neu erfinden? Manfred Jörger bietet Reinigungsfilze an, die sich über Jahre hinweg als perfekt erwiesen haben. Auf dieses bewährte Material ließ sich also bauen.



Angesichts der vielen, filigranen Details rechts und links der Strecke wird der Vorteil der Führung auf dem Gleis schnell deutlich. Ein Verrutschen des Filzes gibt es dadurch nicht mehr. Doch das erfordert natürlich immer wieder ein Stellen des Fahrwegs für den Gleisreiniger, damit er jedes einzelne Gleis erreichen und vom Schmutz befreien kann.

Im Angebot fanden sich früher auch der patentierte Gleisreinigungswagen System Jörger (zuletzt bei Märklin aufgelegt unter der Artikelnummer 86501) und ein langer Führungsstab für die Handreinigung der Gleise. Leider sind beide Produkte heute nicht mehr im elektronischen Vertrieb zu finden – deshalb musste eine eigene Lösung her.

Mein Werkzeug kombiniert den Ansatz des früheren Führungsstabs mit dem gleisgebundenen Arbeiten des Reinigungswagens, ohne Patentrechte zu verletzen, denn die Fixierung des Filzes im Laufwagen unterscheidet sich grundlegend von der Erfindung Manfred Jörgers.

Zunächst war mein Reinigungsfilz in seinem Halter eingeklebt, doch bei Verschmutzungen bedarf auch er bisweilen einer Wäsche. Deshalb sollte er künftig herausnehmbar sein.

Er wird aber nicht durch seine Trapezform an Ort und Stelle gehalten und seitlich herausgeschoben, sondern hat die Form eines Quaders. Die Klemmhalterung besteht aus einem Aluminium U-Profil, das mit einer Einstellmutter höhenverstellbar am Putzer fixiert ist.

Der Filz lässt sich ohne Werkzeug herausnehmen wie auch umdrehen. Bei Bedarf wird er gegen einen sauberen getauscht. Die Höhenverstellung sorgt für den richtigen Anpressdruck des Filzes am Gleis, ohne dass die Radsätze den Gleiskontakt verlieren.

Filze und Lösungsmittel

Da ich beim Gleisputzer auf Kunststoffe verzichtet habe, ist auch der Einsatz reinigender Lösungsmittel zur Gleisreinigung sehr gut möglich, ohne dass die Konstruktion Schäden davonträgt. Ebenso hat es sich bewährt, die Filze selbst durch solche Zusätze wieder von aufgenommenem Schmutz zu befreien.





Bild oben:

Nur auf sauberen Gleisen läuft der Betrieb einwandfrei. Gute Pflege ist unerlässlich und dank des selbstentwickelten Gleisreinigers bei Götz Guddas auch kein Problem mehr.

Bilder Seite 19 (oben und unten):

Der Reinigungsfilz ist einfach in den Halter zwischen den Achsen eingelegt und wird von den Seiten- und Stirnwänden der Konstruktion an Ort und Stelle gehalten.

Dazu wird der Filz herausgenommen, kurz in Lösungsmittel (vorrangig Alkohol) eingelegt und feucht wieder in den Filzhalter eingesetzt. Nach dem Gleisreinigungsprozedere drücke ich dann den schmutzigen, aber noch mit Lösungsmittel angefeuchteten Filz in einem Küchentuch aus. Unmittelbar danach ist er wieder sauber und einsatzbereit.

Alle Fotos (bis auf Titelbild und Seite 20): Götz Guddas

Kontakt zum Konstrukteur:
über die Redaktion

Reinigungsfilze:
<http://www.system-joerger.de>

Neue Mobatron-Innenbeleuchtung Wo Licht ist, ist auch Schatten?

Mit Mobatron trat Anfang 2014 ein neuer Hersteller an, Beleuchtungsplatinen für Reisezugwagen der Spurweite Z anzubieten. Der Schweizer Kleinserienfertiger hat inzwischen Lösungen für Standard-Reisezugwagen mit 120 mm LÜP sowie den Aussichtswagen ADm 101 aus dem Rheingold 1962 parat. Konzeptionell unterscheiden sie sich deutlich von den bekannten Passmann-Produkten. Wir haben sie uns daher genau angesehen und einen Satz probeweise verbaut.

Als sich Rolf Erne, Inhaber von und Tüftler von Mobatron, im März bei uns meldete, war die Freude groß. Der Schweizer Kleinserienhersteller hatte eine neue Beleuchtungslösung für Märklin-Modelle von DB-Neubaureisezugwagen entwickelt und bat explizit um unsere Eindrücke und Kritik.



So wird die Mobatron-Waggonbeleuchtung geliefert. Nur die lose auf dem Deckkarton aufliegenden Achsschleifer müssen bei Bedarf separat bestellt werden.

angeboten wird. Alternativen mit kaltweißen oder gelben Leuchtdioden bietet der Hersteller ebenfalls an.

Bevor es losgehen kann...

Was nützt ein einzelner, beleuchteter Wagen in einem Reisezug? Diese Überlegung führte zur Wahl des genannten Waggons, denn vergleichbare und zu ihm passende Modelle waren bereits für Passmann-Waggonbeleuchtungen ausgewählt worden. Das ermöglicht uns gleichzeitig einen direkten Vergleich mit dem neuen Mobatron-Produkt.

Das halten wir für einen guten Ansatz, denn eine externe Meinung kann auch helfen, eine sogenannte Betriebsblindheit zu überwinden, um mögliche Ansätze für Optimierungen aufgezeigt zu bekommen oder die Praxistauglichkeit von Konstruktionslösungen zu überprüfen.

Wer ausdrücklich um Rückmeldungen zur Zufriedenheit bittet, zeigt deutlich, sich nicht auf seinen Lorbeeren ausruhen zu wollen.

Wir wollen diese Gelegenheit nutzen, Achsschleifer und Beleuchtungsplatine sowie deren Einbau ausführlich vorzustellen, unsere Eindrücke zusammenzufassen, sie aber ebenso den bereits etablierten Passmann-Lösungen gegenüberzustellen.

Dafür bedarf es zunächst eines Testkandidaten, den wir mit der neuen Mobatron-Innenbeleuchtung austatten können. Die Entscheidung fiel zu Gunsten eines Mitteleinstiegswagen B4ymgb-51 aus der Zugpackung 81414 von Märklin.

Bei diesem Modell handelt es sich um einen 26,4-m-Waggon, für den der Bausteintyp WBL-Z-6WW-2R (Art.-Nr. 32 01 11) mit sechs warmweißen LED

Doch ganz so einfach zeigte sich unser Vorhaben dann doch nicht: Märklin hatte die Mitteleinstiegswagen einst konstruktiv enger an seine Reisezugwagen der Bauart 63 (Art.-Nr. 8710 ff.) angelehnt oder anlehnen lassen, als es die Verwandtschaft der Vorbilder erlaubt: Die Unterschiede betreffen beim Vorbild nämlich nicht nur die Eindeinstiege und daneben liegende Fenster sondern auch Stirntüren und Lage der Zugschlusslichter.



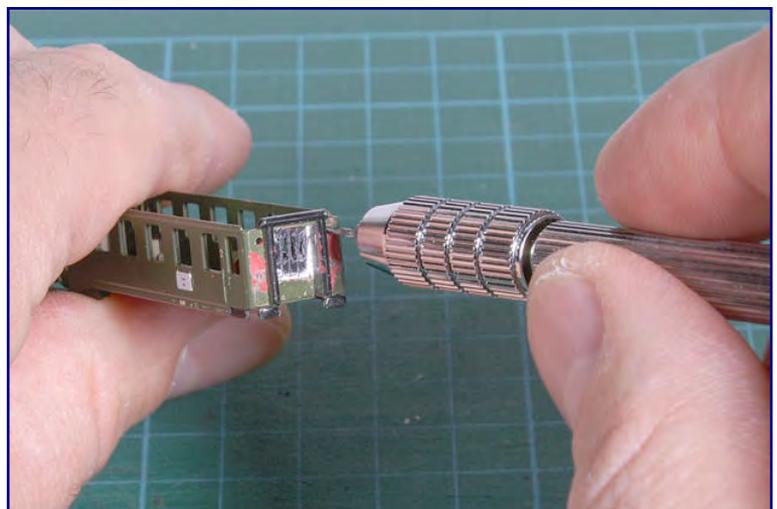
Mittels eines schwarzen Poystyrolstücks aus Bausatzresten und Uhu plus sofortfest (Expoxydharzkleber) verändern sich die Stirnwände des Märklin-Modells zu einem vorbildgerechten Aussehen. Unentbehrlich für die Schleifarbeiten an den bearbeiteten Flächen sind die Schleifsticks (weiß und blau) von Modellbaufarben.de.

Eigentlich müssten bei unserem Umbaukandidaten die Schlussleuchten deutlich höher sitzen und statt Schiebetüren zwischen den Gummiwülsten sollten die älteren Falttüren der ersten DB-Wagengeneration zu sehen sein. Mag dieser Fehler im Zugverband nicht auffallen, so spielt er eine umso größere Rolle, wenn unser Waggon am Zugschluss läuft. Prädestiniert ist er dafür, weil Mobatron auch ein Schlusslichtmodul mitliefert.

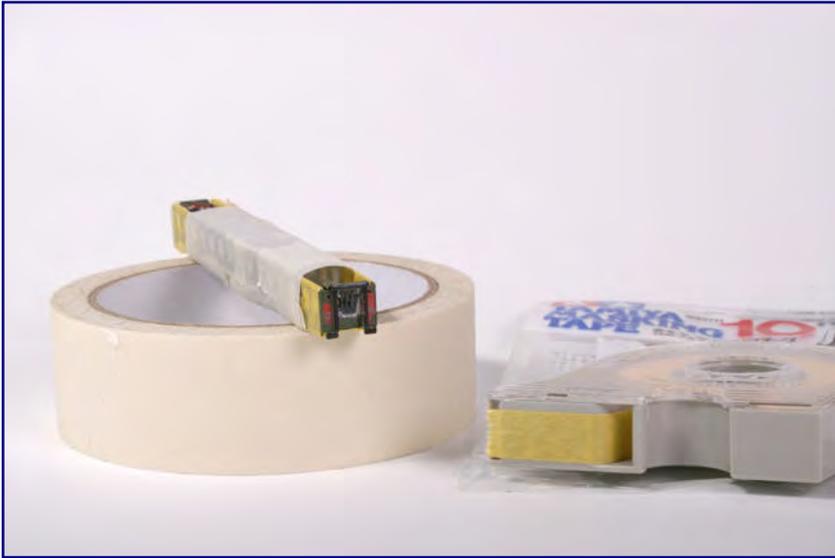
So werden mit einem scharfen Bastelmesser die Schiebetüren bis zur Kante des hochgeklappten Übergangsbleches herausgeschnitten.

Danach wird die rechteckige Freifläche mit einem Stück schwarzer Polystyrolplatte (Reststück aus einem Lütke-Bausatz) gefüllt, das dem Aussehen des Vorbild angepasst werden muss.

Für die Stirntürenfenster werden am jeweils oberen und unteren Ende Bohrungen mit einem Durchmesser von 0,5 mm angebracht und die späteren Glasflächen dazwischen am Stahllineal entlang ausgeschnitten.



Nach dem Verschließen der alten Schlussleuchten werden mittels Bohrungen neue an der für Mitteleinstiegswagen korrekten Stelle gesetzt.



Nach vielen Versuchen haben wir das Abklebeband (Masking Tape) von Tamiya als ideale Lösung entdeckt. Die Ausführung mit 10 mm Breite, erhältlich bei Conrad Electronic, schützt an unserem Modell die Beschriftungen der Seiten vor dem versehentlichen Überlackieren.

nieren Schlussleuchten mit dem Handbohrer angebracht werden. Auf der für das Mobatron-Schlusslichtsignal vorgesehenen Seite treiben wir die Öffnung von 0,8 mm Durchmesser durch, auf der Gegenseite können wir das Loch nur an, um eine Attrappe schaffen zu können.

Der Schweizer Hersteller empfiehlt, die Schlusslichtbohrung von der Innenseite mit 2,0 mm anzusenken.

Vorsichtig folgen wir dieser Empfehlung, wobei ausreichend Material stehen bleiben muss, damit wir später noch einen Laterneneinsatz aus rot-transparentem Kunststoff (Bausatzrest eine H0-Modellautos von Herpa) einsetzen können, den wir jetzt schon anfertigen.

Jetzt geht es an Lackieren der neu nachgebildeten Stirnseiten: Sobald alles mit Tamiya-Maskierband von 1 cm Breite (von Conrad) abgeklebt ist, kommt die Spritzpistole zum Einsatz.

Chromoxidgrün wird die Fläche nun überdeckt, Gummiwulste, Puffer und Übergangstrittbleche werden nach dem Trocknen mit dem Pinsel tiefschwarz überdeckt. Die Schlusslichtattrappen werden anschließend purpurrot ausgelegt.

Das Glas der Fenster imitiert wieder Micro Kristal Klear von Microscale. Für die Glasabdeckungen der Schlusslichter auf der unbeleuchteten Seite probieren wir etwas

Die Knickfalten der Türen werden durch vorsichtiges Anritzen des Materials nachgebildet. Auch hier leistet das am Stahllineal geführte Bastelmesser wieder gute Dienste.

Die bisherigen Schlusslichter sind sorgfältig zu verschließen. Dafür sind zunächst die erhabenen Ringe vom Wagenkasten abzuschaben, bevor die Öffnungen verschlossen werden können.

Wir nehmen dies mit schnell härtendem Epoxidharz (Uhu Plus sofortfest) vor, das eh fürs Einkleben der neuen Stirntüren anzumischen ist.

Nach dem Aushärten wird die Stirnwanfläche vorsichtig plangeschliffen, bevor die neuen, höher positionierten



„Heavy Gel Gloss“ von Vallejo heißt die Lösung, um den roten Lichtleiter bündig einzukleben und nachfolgend auch eine lichtleitende Verbindung zu den roten LED des Schlusslichtmoduls zu schaffen.

Neues aus: „Heavy Gel Gloss“ (glänzendes Gel; Art.-Nr. 26591) aus der Reihe Model Color von Vallejo, mit Leserrabatt erhältlich bei Modellbaufarben.de.

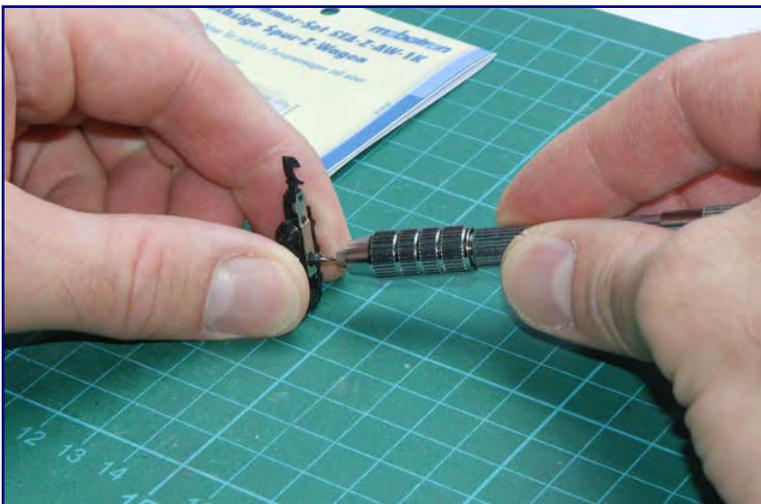


Der Vergleich unseres Umbaus (links) mit einem unbehandelten Mitteleinstiegswagen (rechts) aus derselben Wagenpackung zeigt, wie sehr sich das Antlitz der Stirnseiten verändert hat. Märklin hatte sie vorbildwidrig von seinen Modellen der späteren Baugruppe 63 übernommen.

Dieses Produkt erweist sich auch als geeignet, um die roten „Glaskörper“ auf der Gegenseite bündig einzukleben. Die Vorbereitungen sind damit abgeschlossen, jetzt kann es an den Einbau der Innenbeleuchtung gehen.

Achsschleifer montieren

Die Mobatron-Achsschleifer (STA-Z-AW-1K) unterscheiden sich konzeptionell von Passmanns Umsetzung: Sie bestehen aus einer kurzen Platine, an die vier Achsschleifer und ein in Richtung Waggoninnenleben führendes Kabel angelötet sind. Die Befestigung am Drehgestellboden erfolgt mittels Klebstoff und erfordert außer einem Handbohrer im Vergleich zu Passmann keine weiteren Werkzeuge.



Für die Kabeldurchführung ist eine 0,8 mm messende Bohrung durch den Drehzapfen beider Drehgestelle anzubringen.

Für die Kabeldurchführung ist im Drehzapfen eine zentrierte Bohrung von 0,8 mm anzubringen.

Wir erledigen dies abweichend zur Anleitung im ausgebauten Zustand, da die Drehgestelle für die Lackierarbeiten am Waggon eh zu demontieren waren.

Für das Verkleben empfiehlt Mobatron Sekundenkleber, während wir uns für den bereits in vielen Projekten bewährten Uhu Alleskleber Plus Strong & Safe entscheiden – einen Kombinationsklebstoff, der die Vorzüge von Alleskleber und Cyanacrylat vereint.

Die Montage der Achsschleifer ist denkbar einfach und binnen fünf Minuten erledigt. Nach dem Durchführen der beiden Kabel ins Wageninnere werden beide Drehgestelle wieder eingesteckt. Die anschließende Rollprobe zeigt, dass die Achsschleifer sehr wenig Reibungswiderstand erzeugen. Dieses Ergebnis deckt sich mit den Vorzügen des aktuellen Passmann-Vergleichsprodukts.



Nun wird das Kabel durchgeführt und eine Passprobe der Platine vorgenommen. Anschließend wird sie mit einem Tropfen Uhu Alleskleber Super Strong & Safe im Boden des Drehgestells eingeklebt. Danach können die Achsen wieder eingesetzt werden, wobei wegen korrekter Polarität der Stromabnahme auf deren Isolierseite zu achten ist.

Waggons so einzusetzen, dass die Isolierungen innerhalb eines Drehgestells zur selben Schiene zeigen, während sie vom gegenüberliegenden abweichen.

Einsetzen der Beleuchtungsplatinen

Die Elektronik besteht aus zwei Platinen, von denen das Steuerungsteil im Wagenboden und die Leuchteinheit unter der Wagendecke zu platzieren ist. Verbunden werden sie mittels Kabel und eines kleinen Steckers, dessen Buchse auf der Bodenplatine sitzt.

Als erstes soll die Hauptplatine im Wagenboden eingesetzt werden, doch die erfordert einige Vorarbeiten am Modell: Die Fensterbänder müssen mit der Pinzette entnommen werden, um freien Zugriff auf deren Haltestege am Wagenaufbau zu erlangen.

Sie werden mit einer Kunststoffschneidzange oder einem scharfen Bastelmesser abgetrennt, um mehr Platz für die Breite der Elektronik zu schaffen.



Nicht gefallen hat uns an der Konstruktion der Platinen, dass zur Montage im Wagenkasten die Haltestege der Fenster abgekniffen werden müssen. Das erfordert später ein Einkleben der Fensterbänder an den inneren Seitenwänden.

Ein Grund für den erfreulichen Leichtlauf dürfte darin liegen, dass von den jeweils vier Kontaktfedern nur zwei an den Achsen anliegen.

Das andere Paar funktioniert lediglich als Reserve für den Verschleißfall und ließe sich bei Bedarf durch Nachbiegen anlegen. Einbußen bei der Kontaktsicherheit haben wir übrigens im weiteren Lauf nicht festgestellt.

Gewohnt ist auch, dass je Drehgestell nur ein Pol abgegriffen wird, da die Stromabnehmer auf die Achse, nicht auf die Räder wirken – der Begriff Radschleifer wäre insofern fachlich nicht korrekt.

An den Zettie stellt das die Herausforderung, alle vier Metallräder des

Auch das Gewicht im Wagenboden soll laut Herstellerempfehlung entfernt werden. Seine Masse ersetzt dann die Platine bei vergleichbar niedrigem Schwerpunkt.

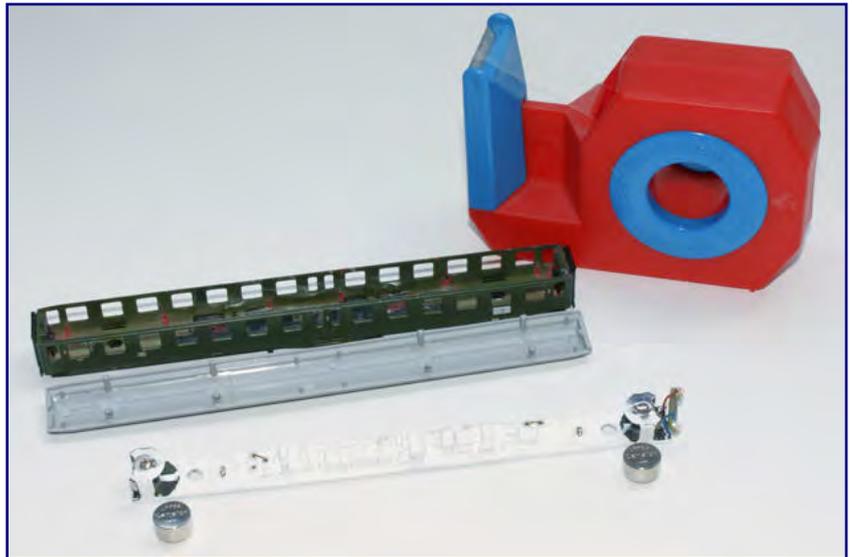
Wir entscheiden uns gegen diesen Rat und belassen den Einsatz, wo er ist – nur mit einem Streifen Tesafilm wird er überdeckt, um keine Kurzschlüsse zu riskieren.

Eine Passprobe ergibt, dass sich das Bauteil auch so einsetzen lässt und keine räumlichen Engpässe drohen.

Eine Waage verrät uns, dass das Waggengewicht in diesem Fall von 13 auf 21 Gramm steigen wird. Als kritisch werten wir das nicht, denn unser Eilzugwagen wird eh nicht langen Zügen unterwegs sein.

Außerdem erscheint uns der künftige Rollwiderstand wegen der kurzen, festen Achsstände zudem auch zukünftig unkritisch. Und auch die Kunststofflager der Achsspitzen sollten dieses Gewicht dauerhaft aushalten können, wie wir mit Blick auf Märklins Schwerlastwagen aus Zinkdruckguss und einige Ladegüter erwarten.

Damit sind alle Vorarbeiten abgeschlossen. Bevor die Hauptplatine mit Uhu Kraft in den Wagenboden geklebt wird, prüfen wir noch kurz die mechanische Funktion der Stecker und setzen die beiden Uhrenbatterien an den Enden ein. Danach können auch die Fensterbänder an ihren alten Platz zurückkehren, die jetzt aber nur noch mittels einiger Tupper Uhu Kraft ausreichend Halt finden.



Bevor die Platine in den Wagenboden eingelegt wird, sind die Knopfzellen zur Stromversorgung bei Spannungsunterbrechungen einzusetzen. Die Gewichtsplatte haben wir entgegen der Anleitung nicht entfernt, aber mit einem Streifen Tesafilm gegen die Platine isoliert.



Mit Hilfe eines Streifens doppelseitigen Klebebands nimmt anschließend die Beleuchtungsplatine unter dem Wagendach Platz.

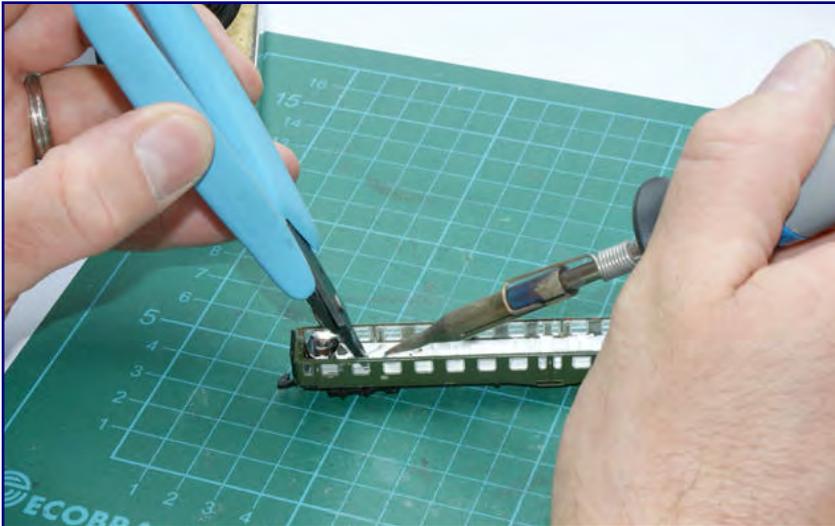
Hier gilt es aufzupassen, dass das Dachteil und die Leuchteinheit zueinander passend ausgerichtet werden: Zapfenseite zur Wagenseite mit Vertiefung, Stecker zur Buchse des Bodenteils. Ein Drehen ist nicht möglich.

Nun folgen die elektrischen Anschlüsse und mit ihnen wartet eine letzte, kleine Herausforderung auf den Zettie.

Die Steuerungsplatine wird mit Uhu Alleskleber Kraft im Wagenboden festgeklebt, die Leuchteinheit erfordert ein doppelseitiges Klebeband, um im Wagendach Halt zu finden. Besondere Achtung erfordert die korrekte Ausrichtung beider Platinen, damit sich das Dach anschließend auch wieder auf den Wagen aufsetzen lässt.

Die von den Drehgestellen kommenden Kabel müssen noch mit der Elektronik verlötet werden. Die Löt-

punkte sind auf der weiß überlackierten Platine leicht und unmissverständlich zu erkennen. Sie liegen recht nah an den Wagenenden und sind vorverzinnt.



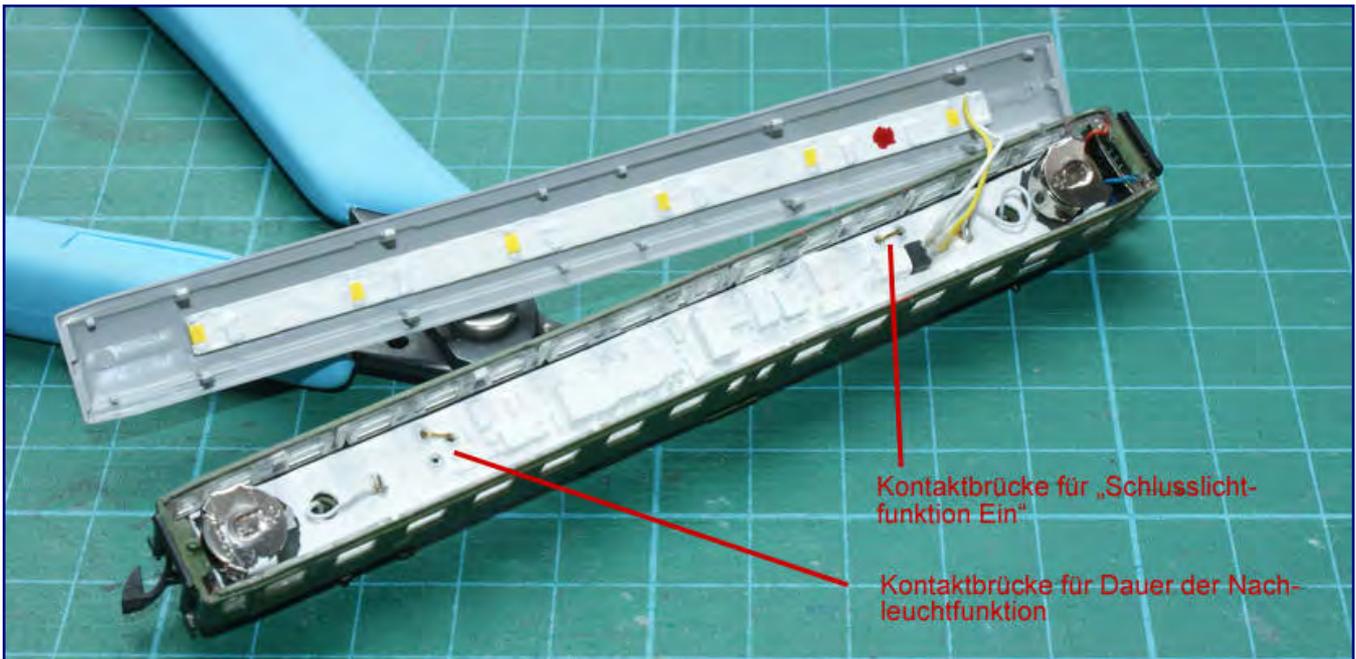
Die Fenster sind wieder eingesetzt, nur erfolgt der Anschluss der von den Drehgestellen kommenden Litzen an die Elektronikplatine. Das geht nicht ohne LötKolben.

Unter großer Vorsicht wird mit Hilfe einer kleinen Spitz- oder Pinzettzange das Kabel an die Lötstelle geführt und diese mit einem ElektroniklötKolben kurz, aber kräftig erhitzt.

Hat alles geklappt, bleibt ein silbrig glänzender Lötunkt zurück. Wir wiederholen diesen Schritt auf der Gegenseite.

Die Pinzettzange hilft uns auch, im Nachgang den Stecker in die Buchse auf der Platine zu führen und dadurch die elektrische Verbindung zwischen beiden Teilen herzustellen. Jetzt sind wir fast schon am Ende der Arbeiten angelangt.

Denn einen wichtigen Schritt haben wir Ihnen noch unterschlagen: Das Schlusslichtmodul ist ja noch nicht eingesetzt. Laut Mobatrons Anleitung ist das Endfenster des Waggons für einen besseren Sitz innen schräg anzufeilen, um so zusätzlichen Raum zu schaffen. Dadurch leidet aber die Transparenz, was sich nur bei einem Toilettenfenster durch weißen Innenanstrich tarnen lässt. Mobatron empfiehlt, ihnen durch einen Tropfen Universalverdünner den alten Glanz zurückzugeben.



Die eingebauten und mittels Stecker verbundenen Platinen lassen erkennen, wo im Wagen die einzelnen Komponenten zu finden sind: Die Knopfzellen liegen außen im Bereich der Endeinstige und Toilettenfenster, die fünf Leuchtdioden erhellen den Reisendenraum. Für eine bessere Lichtreflexion soll die weiße Decklackierung der Platinen sorgen.

Doch uns sagt dieser Vorschlag nicht zu und wir haben eh einen entscheidenden Schritt zuvor anders gelöst. Zwar haben wir die Bohrlöcher fürs Schlusslicht innen mit 2,0 mm Durchmesser etwas aufge-

bohrt, doch trotzdem eignen sich diese Öffnungen nicht wie vorgesehen zum Einstecken der LED, denn wir haben ja rote Streuscheiben eingepasst, die jetzt einen Teil des erforderlichen Raums für sich beanspruchen.

Außerdem sitzen unsere Schlusslichter so hoch, dass die Kabelführungen gefährlich nah an die Dachkante ragen. Dies ist zwar aktuell bei keinem Märklin-Modell ab Werk zu erwarten, doch diese Positionierung hat es beim konkreten Vorbild so gegeben und daher kann sie auch bei künftigen Modellen nicht ausgeschlossen werden.

Doch wir wissen uns zu helfen: Das Kabel wird vorsichtig so weit wie möglich abgewinkelt, die Platine vorsichtig leicht gebogen, ohne dass wir sie zu Bruch bringen. So können wir sie in der erforderlichen Höhe platzieren und dort festklemmen, ohne die Fenster zu schleifen. Später, wenn alles zur Zufriedenheit abgeschlossen ist, wird ein Tropfen Uhu Alleskleber Plus Strong & Safe für dauerhaften und belastbaren Halt sorgen.

Der Hersteller sollte hier vielleicht überprüfen, ob sich die Kabel des Schlusslichts nicht nach hinten (durch eine Öffnung) statt nach oben wegführen lassen. Dann wäre das Modul für Wagen mit hohem und niedrig positioniertem Schlusslicht gleichermaßen geeignet.

Funktionstest und Eindruck

Wir überprüfen jetzt noch, ob die Kontaktbrücken für das Einschalten des Schlusslichts und zum Einstellen der Nachleuchtdauer wunschgemäß gesteckt sind. Die Nachleuchtdauer bei Stromunterbrechung lässt sich durch Umstecken der Kontakte in drei Stufen festlegen:

- 10 bis 15 Sekunden,
- 35 bis 45 Sekunden und
- 85 bis 110 Sekunden.

Wir haben uns für die ab Werk vorbelegte Nachleuchtzeit von bis zu 45 Sekunden entschieden.



Der Funktionstest verläuft positiv: Alle Leuchtdioden erstrahlen erwartungsgemäß und auch der Lichtaustritt an den beiden Schlusslichtern stellt uns zufrieden. Die nicht beeinflussbare Helligkeit entspricht unserem Geschmack, Dennoch plädieren wir für eine regelbare Lichtstärke.

Nun rollt der Waggon endlich aufs Gleis. Nach dem Aufdrehen des Fahrreglers erleuchtet der Mitteleinstiegswagen sofort in einem angenehm warmen Weiß, dessen Intensität unseren Vorstellungen einer perfekten Helligkeit entspricht.

Auch die Schlusslichter strahlen ein sattes, rotes Licht ab. Der Kontakt zwischen den Leuchtdioden und den Streuscheiben ist also ausreichend kurz geraten.

Nach dem Wiederaufsetzen des Daches stellen wir aber fest, dass sich die Lage der Platine minimal ändert und daraufhin rotes Streulicht auch durch die Türfenster fällt.

Wir müssen dies also noch etwas nachjustieren und möglichst zur Seite hin abschirmen.

Dies kann eigentlich nur mit einem Tropfen schwarzer Farbe auf die Seiten der LED-Glaskörper erfolgen, denn der Spalt zwischen Leuchtdiode und Fensterscheibe reicht nicht mal für ein Stück Tonpapier. Doch Versuch macht klug und wenn auch dieses Problem beseitigt ist, darf das Schlusslichtmodul angeklebt werden.



Im Anlagentest muss sich unser Mitteleinstiegswagen (am Zugende) gegen den mit der Passmann-Beleuchtung ausgestatteten Silberling aus **Trainini®** 6/2012 behaupten. Hinsichtlich der Helligkeit ist der Unterschied fürs Auge nicht wahrnehmbar – für die Kamera hingegen schon.

Dies kann eigentlich nur mit einem Tropfen schwarzer Farbe auf die Seiten der LED-Glaskörper erfolgen, denn der Spalt zwischen Leuchtdiode und Fensterscheibe reicht nicht mal für ein Stück Tonpapier. Doch Versuch macht klug und wenn auch dieses Problem beseitigt ist, darf das Schlusslichtmodul angeklebt werden.

Im direkten Vergleich mit einem Silberling, der die Passmann-Beleuchtung jüngster Generation erhielt (siehe Bericht in **Trainini®** 6/2012), erkennen wir beim Beleuchtungsergebnis keinen Unterschied. Die Ausleuchtung ist vergleichbar gleichmäßig, auch die angenehm warme Lichtfarbe zeigt keine Abweichungen. Die regelbare Passmann-Beleuchtung hatten wir nämlich auf eine vergleichbare Helligkeit eingestellt.

Vergleichendes Fazit

Der wesentliche Unterschied der Mobatron-Wagenbeleuchtung gegenüber Passmann besteht in der Wirkungsweise der Konstantbeleuchtung: Oliver Passmann setzt auf ein Puffern mittels Kondensatoren, während Rolf Erne sich der Hilfe von zwei Knopfzellenbatterien des Typs AG5 bedient.

Daraus resultieren weitere Abweichungen, die sich wie folgt beschreiben lassen: Bei Passmann müssen sich die Kondensatoren im Betrieb erst kurz aufladen, bevor sie wirken können. Bei Mobatron steht sofort Strom zur Verfügung, um Spannungsunterbrechungen auszugleichen.

Während bei der Kondensatorlösung die Lichtintensität ohne Gleisspannung zunächst langsam abfällt, steht bei der batteriegestützten Konstruktion die volle Lichtstärke über den eingestellten Zeitraum bereit. Erst nach Ablauf des Zeitfensters schaltet die Elektronik dann recht schlagartig ab. Ein Vorteil von Mobatron ist dabei die erreichbare Nachleuchtdauer, die auch einen fast zweiminütigen Bahnhofshalt überbrücken kann – sofern gewünscht und per Steckkontakt eingestellt.

Als Nachteil bringt das zwangsläufig mit sich, dass mit den Knopfzellen ein Verbrauchsartikel eingebunden ist, der von Zeit zu Zeit zu wechseln ist. Ansonsten verliert die Beleuchtung ihre Flackerfreiheit und Nachleuchtfunktion, wenn die Kapazität erschöpft ist. Der Batteriewechsel gerät wegen des engen Raums im Waggon jedoch leicht zur „Fummelarbeit“.

Rolf Erne empfiehlt, die Zelle mit einem Uhrmacherschraubendreher durch den Wagenübergang auszudrücken. Zumindest bei uns funktioniert das nicht, weil wir wegen des Wagenlaufs am Zugschluss auch Wert auf Scheibennachbildungen im Stirnbereich gelegt haben. Uns bleibt also nur das Greifen der kleinen Batterie mit einer Pinzettzange.

Seitens des Herstellers erhielten wir hierzu übrigens die Rückmeldung, dass künftig eine andere Knopfzellenhalterung verwendet werden soll, die den Wechsel erleichtert. Ebenso zeigte sich Rolf Erne dankbar für die Anregung, eine Dimmfunktion zu implementieren, um die Leuchtstärke individuell anpassen zu können.



Im Vergleich muss sich die Mobatron-Beleuchtung (im letzten Wagen) dem aktuellen Passmann-Produkt (im ersten Wagen) stellen. Der mittlere Wagen beherbergt eine kaltweiße Passmann-Beleuchtung der ersten Generation, die aus diesem Winkel kaum wahrnehmbar ist. Trotzdem verdeutlichen alle drei zusammen, wie effektivvoll Wagenbeleuchtungen im Zugverband wirken.

Zurück beim Vergleich mit der Passmann-Beleuchtung, fallen uns noch zwei weitere, deutliche Unterschiede auf: Während Passmann alle Komponenten auf einer einzigen Platine unterbringen konnte, die ins Dach geklebt wird, verteilen sich die Mobatron-Bauteile wie beschrieben auf zwei Platinen. Damit einhergehen auch abweichende Stromführungen über Kontaktfedern (Passmann) und Kabel (Mobatron).

Als Folge der unterschiedlichen Konzeption zeigt sich aktuell nur das Passmann-Produkt kompatibel zu Inneneinrichtungssätzen von Modelplant, wohingegen bei Mobatron der Waggoninnenraum durch elektronische Bauteile belegt wird. Leider sind sie durch die Wagenfenster teilweise auch zu sehen, besonders die Knopfzellen an den äußeren Enden.

Etwas getarnt wird das durch einen weißen Farbüberzug, der durch bessere Lichtreflexion nicht nur einer gleichmäßigen Ausleuchtung zu Gute kommt, sondern die Konturen der Elemente auch etwas aus der Wahrnehmung des Betrachters verschwinden lässt.

Ein Pluspunkt für Mobatron ist der ausgesprochen durchdachte Bereich der Arbeitsspannung. Bereits ab etwa 1,1 Volt Gleisspannung (Passmann: ca. 3,5 Volt), also noch vor Anfahren eines Zuges mit Bespannung durch eine Märklin-Lok, beginnt es im Wagen zu leuchten. Und dank der Batterieunterstützung geschieht das auch gleich in voller Intensität.

Nach oben toleriert die Mobatron-Elektronik eine Spannung bis zu 16 Volt – sie hat also Reserven auch jenseits der üblichen Betriebsspannung von 10 Volt Gleichstrom. Für den Digitalbetrieb ist sie jedoch, wie auch das Vergleichsprodukt Z12 von Passmann, ausdrücklich nicht geeignet.

Gut gefallen hat uns der Ansatz, die Schlusslichtfunktion über einen Steckkontakt zu- und abschaltbar zu gestalten. Das erhöht den flexiblen Einsatz eines mit dieser Elektronik ausgestatteten Modells, denn es lässt sich so auch problemlos mitten in den Zugverband einreihen.

Entscheiden wird beim Kunden natürlich auch der Preis. Prinzipiell hat es ein Anbieter aus der Schweiz da wegen des Wechselkurses zum Euro-Währungsbereich gegenwärtig eher schwer, während das Verhältnis im Inland der Eidgenossen davon nicht betroffen ist.

Schließen möchten wir unsere Betrachtungen mit zwei weiteren Anregungen an Mobatron: Die Platine sollte schmaler konstruiert werden, damit sie sich ohne Schnitte an den Haltestegen der Fensterbänder in den Waggon einlegen lässt. Ideal, aber wegen der Knopfzellen wohl nicht machbar, wäre eine Konzeption als reine Dachplatine, um dem Käufer die Option auf eine Inneneinrichtung zu erhalten.

Das Schlusslichtmodul sollte hinsichtlich seiner Anbringung an weiteren 26,4-m-Wagen überprüft werden, da es bei uns außergewöhnlich stramm saß. In diesem Zusammenhang ließe sich vielleicht auch eine optimierte Kabelführung finden, die allen möglichen Schlusslichtmöglichkeiten gerecht würde.

Hersteller und Bezugsquelle:

<http://www.mobatron.ch>

Werkzeuge und Arbeitsmaterial:

<http://www.conrad.de>

<http://www.modellbaufarben.de>

<http://www.uhu.de>

Anzeige

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

11.05.2014, 29.05.2014, 08.06.2014, 09.06.2014, 22.06.2014
13.07.2014, 24.08.2014, 14.09.2014, 05.10.2014, 26.10.2014.

jeweils von ca. 10:00 Uhr – ca. 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Anlagenplanung mit dem EM Aller Anfang ist leicht

Planvolles Vorgehen ist angesagt, wenn die eigene Modellbahnanlage, womöglich ein Erstlingswerk, ihrem Besitzer dauerhaft Freude bereiten soll. Guter Rat ist meistens teuer – nicht aber hier, denn neben allgemeinen Ratschlägen bekommt der Käufer viele konkrete Pläne gleich dazu. Und nicht umsonst hat die Modellbahn-Baupraxis-Reihe des EM die Anlagenplanung zum Inhalt der Ausgabe 1 gemacht, die uns in der 2., erweiterten Auflage vorliegt.

Gernot Balcke
EM Modellbahn Baupraxis 1
Ideen – Konzepte - Gleispläne

Alba Publikation Alf Teloeken GmbH + Co. KG
2., um 16 Seiten erweiterte Auflage
Meerbusch 2014

Magazin mit Klebebindung
Format 21 x 29,7 cm
128 Seiten mit ca. 150 Abbildungen

ISSN 0342-1902
Best.-Nr. emmbp201401
Preis 14,50 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

Als Ratgeber für die Anlagenbauer in seiner Leserschaft zu wirken, ist sicher eine der Kernfunktionen eines modernen Modellbahnmagazins.

Neben Modellvorstellungen, Vorbildgeschichte, Bastelvor-schlägen, Veranstaltungshinweisen und Literaturempfeh-lungen kommt dem Bau und Betrieb einer Modellbahn-anlage eine zentrale Bedeutung zu.

Das Eisenbahn-Magazin hat mit seinen Themenheften zur Modellbahn-Baupraxis eine interessante Ratgeberreihe begonnen, die sich zum Ziel gesetzt hat, alle wichtigen Kapitel des Anlagenbaus einzeln und ausführlich abzuarbeiten. Das erste Heft mit dem Titel „Ideen – Konzepte – Gleispläne“ von Gernot Balcke ist am 8. Mai 2014 in einer erweiterten Neuauflage erschienen.

Auf 128 durchgehend farbig bebilderten Seiten behandelt es alle Aspekte erforderlicher Vorbereitungen, bevor es an den handwerklichen Teil gehen kann. Und es ist nicht zu viel gelobt, wenn wir feststellen, dass ein angehender Modellbahner sein neues Hobby mit diesem Lese- und Nachschlagewerk von der Pike auf lernen kann. Sicher wird es auch Fortgeschrittene vor Rückschlägen und Misserfolgen bewahren.

Grau ist alle Theorie, möchten Sie jetzt vielleicht meinen. Das Wort Planung lässt ja einiges befürchten. Verpackt sind die vielen Informationen jedoch in praxisnaher Anwendung. Keinesfalls empfindet sie der Leser daher als Ballast.

Und für die Praxistauglichkeit der Vorüberlegungen bürgt zum einen die Erfahrung des Autoren, der sich nicht nur als Modellbauer sondern auch als früherer Chefredakteur und heutiger Herausgeber des Eisenbahn-Magazins einen Namen gemacht hat.



Auf der anderen Seite stehen die zusätzlichen 16 Seiten der heute betrachteten, zweiten Auflage. Sie sind auf Anlagenfotos zurückzuführen, die von der Umsetzung zweier ausgewählter Vorschläge zeugen. Überhaupt nehmen konkrete Anlagenpläne – mit Maßen für verschiedene Baugrößen bis hinunter zur Spur Z – eine wichtige Rolle im Heft ein.

Über 40, farblich und plastisch illustrierte Gleispläne werden dem Leser zur Anregung vorgestellt. Dabei werden sowohl unterschiedliche Anlagengrößen, -formen wie auch Gestaltungsschwerpunkte gelungen berücksichtigt. Variiert er oder sie die Vorschläge nach eigenen Wünschen oder Anforderungen, vervielfacht sich die Zahl gelieferter Ideen noch einmal erheblich.

Gerade unerfahrenen Baukünstlern helfen diese Pläne bei der Auswahl einer für sie geeigneten Anlage und der Einschränkung nach der auch hier wieder äußerst sinnvollen Weisheit: „Weniger ist häufig mehr“. Immerhin sind Idee und Konzept der erste und gleichzeitige wichtigste Schritt in die praktischen Seiten des Hobbys Modellbahn. Was in dieser Phase schief läuft, lässt sich später entweder nicht mehr oder nur mit erheblichem Mehraufwand korrigieren.

Wer dennoch lieber komplett selbst planen möchte, findet ebenso wertvolle Hilfe: Was muss ich im Vorfeld bedenken? Welche Besonderheiten gelten in Bezug auf Baugrößen, Platzverhältnisse und Planung? Das sinnvolle Nutzen von Räumen und die Wahl einer passenden Baugröße bestimmen diesen Abschnitt des Ratgeberbands.

Anschaulich und mit der Hilfe von Bildern und Darstellungen wird die Wirkung verschiedener Konzepte erläutert und vermittelt. Eine zentrale Rolle nimmt die Wahl eines konkreten Anlagenthemas ein – der Titel aus den drei Begriffen Ideen, Konzepte und Gleispläne passt perfekt zum Inhalt. Gut geplant ist halb gebaut: Der vorliegende Ratgeber kann wie die gesamte Reihe auf eine jahrzehntelange Tradition bei Alba zurückblicken.

Verlagsseiten mit Bestellmöglichkeit:
<http://www.alba-verlag.de>

Nachschlagewerk für Bahnübergänge Gefährliche Wegekreuzungen

Wer nicht regelmäßig mit der Bahn fährt, der begegnet ihr trotzdem nahezu täglich – im Zweifel an Bahnübergängen. Sahen die Menschen den Halt vor einer Schranke früher ganz gelassen als „Entschleunigung“ ihres manchmal zu schnellen Lebens, so fühlen wir uns heute meist nur unserer Zeit beraubt. Trotzdem spielte dieser alltägliche Ort der Begegnung in der Fachliteratur bislang fast keine Rolle – warum eigentlich?

Erich Preuß
Typenkompass Bahnübergänge deutscher Eisenbahnen
seit 1835

Transpress Verlag
Stuttgart 2014

Taschenbuch (Broschüre)
Format 14 x 20,5 cm
128 Seiten mit 109 Bildern, davon 73 in Farbe sowie 21 Zeichnungen

ISBN 978-3-613-71481-6
Preis 9,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Die Sicherungstechnik nimmt bei der Eisenbahn eine zentrale Rolle ein und doch scheint es wenig Literatur zu diesem vielseitigen Thema zu geben. Wenn doch, dann sind meist Signale Gegenstand der literarischen Abhandlungen. Der Anfang April verstorbene Fachautor und Eisenbahnkenner Erich Preuß hat sich den weniger beachteten Bahnübergängen gewidmet und für Transpress zu einem kompakten Werk der Reihe „Typenkompass“ zusammengefasst.

Seit der Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn im Jahr 1835 steht der „eiserne Weg“ in direktem Kontakt mit Straßen. Regelungen über das Wegerecht wurden mit zunehmendem Verkehr und höherer Geschwindigkeit schnell erforderlich. Vorrang erhielt meist die Eisenbahn, doch damit oblag ihr auch das Sichern der niveaugleichen Kreuzungen.

In den über 180 Jahren Eisenbahngeschichte zeigten sich dabei völlig verschiedene Lösungen und Entwicklungen. Endgültig vereinheitlicht wurden sie erst, als das Wesen der Länderbahnen überwunden war. Nach dem 2. Weltkrieg verlief die weitere Entwicklung in Ost und West getrennt in verschiedene Richtungen – doch nicht ohne Einfluss aufeinander. Anlass für Neuerungen und Änderungen boten meist Unglücke an Bahnübergängen.

Deshalb hat der Autor zwei besonders fatale Unglücke, die ihre Wirkung in der Öffentlichkeit nicht verfehlten, neben der Erwähnung in den Kapiteln auch separat am Ende des Buches geschildert. In besonders dramatischer Weise verdeutlichen sie, wie wichtig es ist, Bahnübergänge zu sichern und diese Sicherungen auch ernst zu nehmen.

Leider nimmt er bei seinen Ausführungen eine aus unserer Sicht zu einseitige Sicht zu Gunsten der Bahn ein – stellenweise wirkt es gar wie eine einseitige Schuldzuweisung. Weil der weitaus größte Teil



an Unfällen auf das persönliche Verschulden der Straßenverkehrsteilnehmer zurückzuführen ist, sieht er vorrangig die Kommunen und nicht den Schienennetzbetreiber in der Zahlungspflicht für Anpassungen.

Da die Verpflichtung zur Sicherung schon immer klar der Bahn übertragen wurde, teilen wir diese Sicht nicht: Sie ist als historisches Erbe auf den Rechtsnachfolger Deutsche Bahn AG übergegangen und darf daher nicht den Steuerzahler belasten. Gleichwohl sollte der Betreiber die Sicherungstechnik auch im Interesse seiner Kunden fortlaufend auf ihren sinnvollen Einsatz vor dem Hintergrund der Verkehrsentwicklung prüfen und weiterentwickeln.

Erich Preuß hat jedenfalls ein spannendes Werk zusammengestellt, das dem Leser schnell vor Augen führt, wie komplex und anspruchsvoll das Thema Sicherung von Bahnübergängen ist. Davon können auch Modellbahner lernen, die passend zur gewählten Epoche und Infrastruktur ihrer Anlage nach dem passenden Bahnübergang suchen.

Der Autor erklärt in kompetenter Weise die Typen, Technik und Funktion verschiedener Bahnübergänge. Gut und sinnvoll bebildert, erschließen sich die Ausführungen schnell dem aufmerksamen Leser. Besonders hilfreich sind dabei die Zeichnungen, mit denen das Buch angereichert wurde. Betrachtet wird dort sowohl die Beschilderung der Straße wie auch die Signalisierung an der Strecke.

Besonders deutlich werden die Zusammenhänge von Verkehrsaufkommen und zu wählender Technik – auch vor dem Hintergrund der Rechtsvorschriften durch die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO). Dieser Ausflug ins Rechtswesen ist keinesfalls langweilig. Vielmehr hilft er dem Verständnis des Lesers, Praxislösungen nachzuvollziehen. Das gilt besonders für kuriose Lösungen an außergewöhnlichen Bahnübergängen, die ein eigenes Kapitel im Buch bilden.

.....
: **Erich Preuß nach schwerer Krankheit verstorben**
: Der Autor des heute vorgestellten Buches, Diplom-Jurist Erich
: Preuß, verstarb am 3. April 2014 im Alter von 74 Jahren nach
: kurzer, schwerer Krankheit.
:
: Der gebürtige Zittauer gelangte nach seinem Studium der
: Verkehrstechnik und Rechtswissenschaften zur Deutschen
: Reichsbahn der DDR. Bevor er durch Veröffentlichungen auf sich
: aufmerksam machte, war er 15 Jahre lang Fahrdienstleiter in
: Cottbus und Zittau.
:
: Mehr als 50 Bücher hat er veröffentlicht sowie für verschiedene
: Verlage und Redaktionen geschrieben, darunter über viele Jahre
: als ständiger Mitarbeiter für das Eisenbahn-Magazin.
:
: Er galt als Experte für Bahntechnik und beschäftigte sich auch mit
: dem Aufbereiten von Unfallberichten. Sofern nicht noch
: unveröffentlichte Manuskripte vorliegen, dürfte der heute
: rezensierte Typenkompass das letzte Werk aus seiner Feder
: sein.
:.....

Doch auch den Menschen, die an Bahnübergängen arbeiteten, widmet der Verfasser ein eigenes Kapitel. Es ist das vielleicht der Abschnitt, der Modellbahnern aller Spurweiten am meisten helfen kann. Wie groß waren Bahnwärterhäuser? Hatten alle Schrankenwärter einen eigenen Garten? Dort finden sich Antworten auf Fragen, die die Feinheiten auf einer Modellbahnanlage bestimmen. Selbst Bahnübergänge in der Kunst stellt der Autor in kurzer Form zusammen.

Ungewöhnlich ist das Werk nur in folgender Hinsicht: Obwohl das letzte Buch des Berliner Fachjournalisten und Autors Erich Preuß in der Reihe Typenkompass erschienen ist, entspricht es in Stil und Struktur gar nicht den uns bekannten Werken dieser Reihe.

Die unterschiedlichen Bahnübergangsbauarten werden nur in tabellarischer Form mit Namen, wenigen Merkmalen und ihrer Anzahl aufgelistet. Der überwiegende Teil von ihnen findet keine Berücksichtigung in Form von Bildern oder gar Beschreibungen ihrer Ausstattung und Unterschiede zu anderen Typen.

Das mindert zwar nicht das im Buch zusammengestellte Wissen, doch ein klassisches Nachschlagewerk, wie die Bezeichnung der Reihe nahe legt, ist es nicht. Eher gehört es zu den Titeln, die einmal begonnen, nicht mehr aus der Hand gelegt werden können.

.....
: **Verlagsseiten:**
: <http://www.transpress.de>
:.....

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso finden hier Hinweise auf Veranstaltungen oder Treffen mit Spur-Z-Bezug ihren Platz, sofern wir rechtzeitig informiert werden.

Wie werden die Knickesselwagen zerlegt?

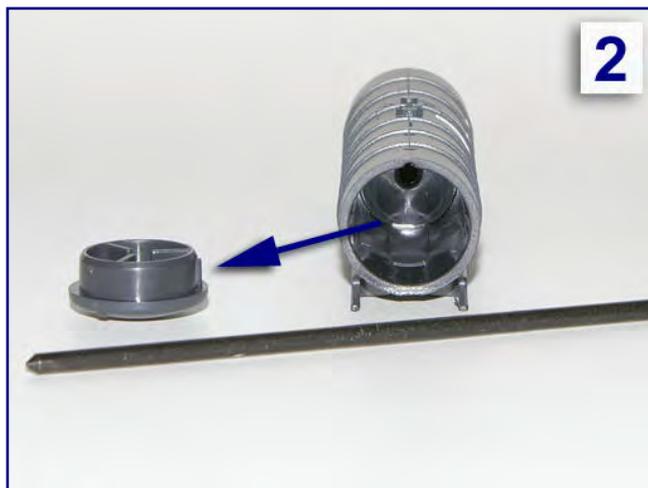
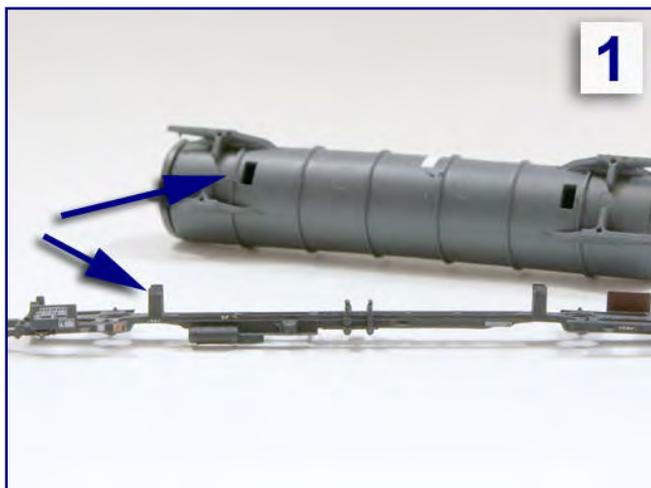
Leider habe ich auf meiner Anlage die gleichen Erfahrungen mit Entgleisungen machen müssen, wie Sie in Ihren Fahrversuchen.

In der Trainini-März-Ausgabe gab es im Bericht über die Zacs/Zacns-Kesselwagen den schönen Satz: „...So bleibt bei Bedarf jetzt nur der Schritt zur Selbsthilfe mit nachträglicher Ballasteinbringung in das Tankinnere...“

Gibt es schon Vorschläge/Ideen, wie das Ganze zerstörungsfrei umgesetzt werden kann? Die Wagen machen auf mich einen „sehr geschlossenen“ Eindruck.

Jörg Rau, Vechelde-Denstorf

Antwort der Redaktion: Gern beantworten wir Ihren Leserbrief an dieser Stelle. Damit alle Leser etwas davon haben, versuchen wir, das Zerlegen bildlich anhand eines Musters zu verdeutlichen. Alle relevanten Montageverbindungen sind gesteckt, und lassen sich mit Fingerspitzengefühl und gebotener Sorgfalt öffnen. Wir übernehmen aber keine Haftung für eigene Versuche, die misslingen und zu Schäden am Modell führen. Dieses Risiko ist vor einem Eingriff am Modell sorgfältig von den durchführenden Personen abzuwägen. Zu bedenken geben wir, dass ein niedriger Schwerpunkt des Modells erhalten bleiben sollte, was Einfluss über dessen Platzierung auch Einfluss auf das einzubringende Gewicht hat.



Schritt 1: Der Kessel wird vorsichtig mit Fingerspitzengefühl von den Rastklemmen des Spritzgussfahrwerks abgezogen. Sofern möglich, sollte versucht werden, die Klemmen dabei etwas mit dem Fingernagel zusammenzudrücken, damit der Kessel sich leichter löst. Dieser Schritt lässt sich auch bei montierten Drehgestellen durchführen.

Schritt 2:

Der Kessel besteht aus einer Röhre und zwei Deckeln. Am Ende ohne Aufstieg lässt sich dieser Deckel vorsichtig mit dem Fingernagel anheben und abziehen. Danach besteht Zugang zum Inneren des Kessels. Der als Gewicht darin eingesteckte Rundstab (im Bild unten) kann nun durch ein selbst gewähltes Gewicht getauscht oder ergänzt werden.

Artikel von Mo-Miniatur in Rumänien noch verfügbar:

Lese gerade Trainini 5/2014 - Aufruf zu Modellfahrzeug-Wiederauflagen von Peter Sadlo. Hierzu ein Tipp für alle Zetties: Einige der gesuchten Modelle sind bei Wespe Models in Rumänien erhältlich. Ich habe mehrere Modelle im Ebay-Shop von wespemodelsromania gekauft. Perfekte Abwicklung, Kommunikation allerdings nur auf Englisch.

Siegfried Grundhöfer, per E-Mail



Fehlerhinweis zur Rh 1043 aus der letzten Ausgabe:

Da ich in Ihrer Ausgabe 5/2014 ein Bild meiner ÖBB-1043 mit Text gesehen habe, darf ich Folgendes richtigstellen:

Diese ÖBB-1043 ist ein Einzelstück. Eine unlackierte Ausführung wurde für mich von SMZ großartig im Valousek-Design bedruckt. Herr Freudenreich war von dieser Ausführung sehr angetan (...). Ich bitte um Richtigstellung.

Helmut Engelbrecht, per E-Mail

Ergänzende Antwort von FR Freudenreich Feinwerktechnik zur Richtigstellung:

Im Trainini 5/14 wurde ein Modell der ÖBB 1043 im Valousek- Farbschema vorgestellt. Dabei handelt es sich weder um ein Vorserien- noch um ein Serienmodell.

Anfang 2014 wurden auf Kundenwunsch 3 Rc-Modelle unlackiert nach Wien geliefert, wo sie bei SMZ die ÖBB-1043-Valousek-Lackierung erhielten. Die ÖBB-1043 war zum Lieferzeitpunkt Anfang der 1970er Jahre mit der schwedischen Reihe Rc nahezu baugleich. Zu den ersten, der zahlreichen Änderungen an den ÖBB-Maschinen zählen die Scheinwerfer, die die Lok-Fronten markant veränderten.

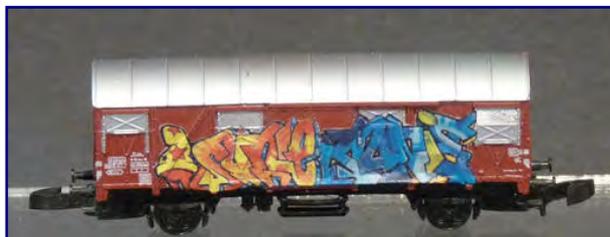
Richtig ist, dass für 2014 eine Modellserie der ÖBB-1043 im Lieferzustand des Originals bei Freudenreich Feinwerktechnik in Vorbereitung ist. Modelle der späteren Farbvarianten können authentisch nur umgesetzt werden, wenn für das Gehäuse-Plastspritzgusswerkzeug neue Formenbacken der Stirnseiten erodiert werden.

Das ist zum einen eine Kostenfrage, denn dieser Aufwand muss sich durch zusätzliche Modellverkäufe amortisieren. Zum anderen ist es nicht unbedingt von Kundeninteresse, wenn innerhalb eines Jahres eine Flut von Farbvarianten ein und desselben Modells auf dem Markt erscheint. Die Serienfertigung eines kompromissbehafteten Modells, so wie im Heft 5/14 gezeigt, ist im Preissegment um 400 Euro für eine Lok einfach nicht seriös.

Z-Customizer – eine weitere Fehlerkorrektur:

In der letzten Ausgabe haben wir über Sascha Braun und sein Angebot von Graffiti für Modellbahnfahrzeuge der Spur Z berichtet. Leider haben wir dazu eine falsche Internetadresse angegeben und bitten dafür um Entschuldigung.

Die korrekte Adresse für den Z-Customizer lautet wie folgt: <http://www.zcustomizer.de>.



Individuelles Graffiti. Foto: Z-Customizer (Sascha Braun)

Neuankündigungen bei Freudenreich Feinwerktechnik:

Gleich drei neue Modelle sind im elektronischen Verkauf von Freudenreich Feinwerktechnik zu finden. Bereits lieferbar ist die Wagenpackung „Fishbelly-Hopper der WM“ (Art.-Nr. 01.319.15). Die Vorbilder

der beiden Wagen dieser Zusammenstellung wurden ab den Dreißigern des letzten Jahrhunderts von der Bethlehem Steel Corp. Gebaut.

Gegenüber den USRA-Standardwagen jener Zeit boten sie ein um 6% höheres Ladevolumen bei gleicher Wagenlänge. Große Stückzahlen der neuen Bauarten gelangten in der Folgezeit zu verschiedenen Bahngesellschaften im Osten der USA.

In der neuen Wagenpackung ist ein Modell im roten Anstrich mit dem Werbeaufdruck "Western Maryland serves the World Port of Baltimore" enthalten, sowie ein zweiter, schwarzer Wagen mit dem Chessie-System-Logo. Die komplett aus Metall gefertigten Modelle besitzen Micro-Trains-Drehgestelle und -Kupplungen.

Der Gms 54 ohne Bremserbühne ist eine Formvariante und erscheint als blau lackierter Waggon mit Werbegestaltung von Kaldewei (49.343.31) für die Epoche III. Seine Gestaltung wurde einem Vorbildfoto nachempfunden. Wie auch das Modell des Wagentyps mit Bremserbühne ist diese Neuheit komplett aus Metall gefertigt und soll ab Ende Juni 2014 lieferbar sein.

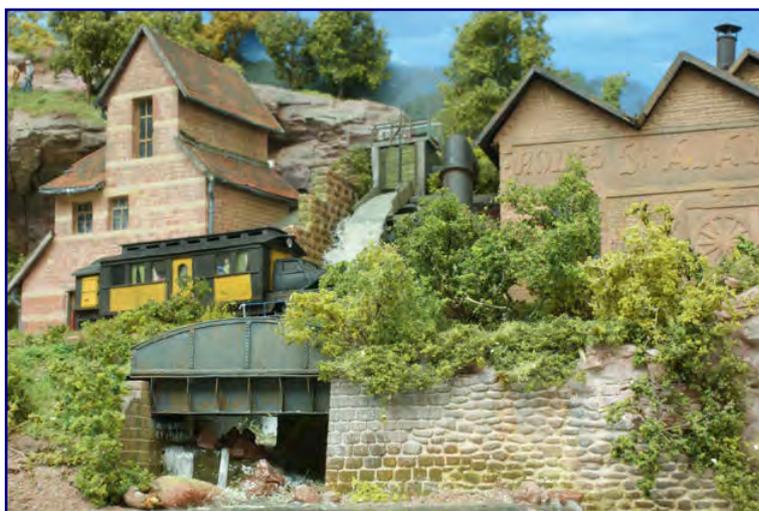
Der grüne Paketpostwagen, den wir vor knapp einem halben Jahr als Formneuheit ausführlich vorgestellt haben, erfährt wegen der großen Nachfrage eine Wiederauflage in veränderter Form für die Epoche III. Angeboten wird der Waggon in gleicher Farbe nun als früherer Post2-s/13 SS (49.341.21) mit altem, gelben Posthorn der Deutschen Bundespost.

Für rund zwei Jahre waren die Wagen nach ihrer Indienststellung mit der alten Bezeichnung Post 2-s/13 SS und postinterner Nummer unterwegs, bevor sie entsprechend des UIC-Schemas neue, international gültige Betriebsnummern erhielten. Die Auslieferung ist ab Juli 2014 geplant.

Achtung: Wegen Urlaubs ist der elektronische Vertrieb unter <http://www.fr-model.de> noch bis zum 26. Juni 2014 abgeschaltet.

Ein Erfolg für die Spurweite Z:

Am 17. und 18. Mai 2014 luden die Freunde der Eisenbahn Burscheid e.V. in das Industriemuseum Freudenthaler Sensenhammer in Leverkusen-Schlebusch zu ihrer Modellbahntagen ein. Die Ausstellungsflächen in der unveränderten Gestaltung der früheren Sensenschmiede bildeten die perfekte Kulisse für ein wirkungsvolles Präsentieren der vielen Modellbahnschätze.



Die Modellbahntage der FdE Burscheid e.V. fanden im Industriemuseum Freudenthaler Sensenhammer ein außergewöhnliches, aber äußerst passendes Ambiente (Bild oben; rechte Seite mit den Anlagen „Helenensiel“ und „Edelweißbahn“). Für das hohe Niveau der Exponate spricht u.a. ein Werk von Patrice Hamm (Bild unten) in der Baugröße H0e.

Bei der Auswahl der Anlagen hatten sich die Verantwortlichen sehr viel Mühe gegeben und Schaustücke von höchster Qualität in verschiedenen Baugrößen von Spur 0 bis Z zusammengestellt. Auch für das leibliche Wohl der Besucher war gesorgt. Kinder durften an einer M-Gleisanlage des Vereins selbst Hand anlegen und spielen. So wurde ein Besuch auch für Familien zu einer kurzweiligen Ausflugs Gelegenheit.

Zu den bekannteren Exponaten gehörten neben der Ausstellungsanlage von Lenz Elektronik (Baugröße 0) und der vereins-eigenen Modulanlage (H0) noch „Der blaue Tram“ (N) von Loek Bronkhorst aus den Niederlanden oder die „Timmelsteiner Module“ (H0 und H0e) von Peter Wieland.

Einen Höhepunkt der Ausstellung bildeten auch die beiden Spur-Z-Beteiligungen der Edelweißbahn („Von Güglingen nach Sägethal“) von Götz Guddas und „Helensiel“ von Dirk Kuhlmann. Beide Anlagen waren auch im Nachgang Gegenstand bewundernder Diskussionen im Spur-0-Forum bezüglich ihrer Gestaltung und Ausstattung mit Details.

Zweifelsohne haben die beiden Zetties auf diese Weise gute Werbung für unsere Baugröße gemacht!

Die Märklin-Auslieferungen im Juni 2014:

Seit der letzten Ausgabe sind wieder einige Märklin-Modell im Handel verfügbar geworden. Darunter ist die vierteilige Wagenpackung „Kohletransport“ (Art.-Nr. 82370), bestehend aus einem Selbstentladewagen OOtz 50 „Erz III d“, einem Drehschieber-Seitenentladewagen Otmm 57 und zwei Behältertragwagen BT 10. Alle Wagen sind mit Kohlenachbildungen beladen und werksseitig gealtert. Nachbilden lässt sich mit ihnen der Brennstofftransport der späten fünfziger Jahre.

Ebenfalls erhältlich ist inzwischen die Güterzugpackung HVLE/VTG (81800), bestehend aus einer dieselelektrischen TRAXX-Lokomotive der Baureihe 246 aus dem Besitz der ostdeutschen HVLE in attraktiver Farbgebung sowie fünf blauen Großraum-Selbstentladewagen aus dem Bestand der Vermietgesellschaft VTG. Die Lok hat fahrtrichtungsabhängige LED-Beleuchtung warmweiß/rot und wird vom bekannten Fünfpoler angetrieben.



Gelungen und attraktiv präsentieren sich die TRAXX-Diesellok Baureihe 285 (Bild oben) und die VTG-Schüttgutwagen (Bild unten) aus der Märklin-Zugpackung 81800. Foto: Peter Fingerhut

Lieferbar geworden ist auch die überarbeitete Version des deutschen Krokodils in der Ausführung als E 94 der DR um 1940 (88224). Die blaugrau lackierte Lok mit dem Hoheitsabzeichen trägt nun ein

olivgrünes Dach und entspricht damit dem im Laufe des Krieges eingeführten Lackierungsschema der früheren deutschen Staatsbahn in der ausgehenden Epoche II.



Neues bei Klingenhöfer:

Bei C-M-K steht der Wassersport im Mittelpunkt der aktuellen Neuheiten. Für Geschlechtergerechtigkeit sorgen dabei sowohl der Mann im Kajak (Art.-Nr. 1015) als auch sein weibliches Pendant (1016). Auf Wald und Wiese unterwegs ist hingegen die ebenfalls neue Kutsche mit Echtholzladung (1076), bei der verschiedene Zugtiere zur Auswahl stehen.

Besonders gut gefallen uns die vier Figuren mit Luftballon-Clown (4415). Ideal einsetzen lässt sich diese Kombination von Kunden und Ballonverkäufer im Umfeld einer Kirmes oder Zirkus, ebenso aber auch als Farbtupfer auf einem Marktplatz. Eine der Figuren hält übrigens einen Herz-Ballon in der Hand. Vielleicht lässt sich ja daraus auch ein ausgefallener Liebesgruß machen?

Zu finden sind alle vier Produkte im C-M-K-Vertrieb unter <http://www.klingenhoefer.com>.

Wunscheinsätze bei Spur Z Ladegut Josephine Küpper:

Wegen vieler Anfragen hat der Ladegut-spezialist Küpper aus Aachen eine neue Kohleladung ins Sortiment aufgenommen. Das einst wichtigste Ladegut deutscher Eisenbahnen ist damit jetzt auch wieder für die Kohletrichterwagen aus der Märklin-Packung 82390 sowie baugleiche Modelle im Sortiment.

Zu finden und zu bestellen ist es unter <http://www.spurzladegut.de>.

Kleinserienforum auf der Spielwarenmesse 2015:

Auf der nächsten Spielwarenmesse vom 28. Januar bis zum 2. Februar 2015 möchte die Messegesellschaft mit einem Beteiligungspaket für Kleinserienhersteller in der Modellbahnhalle 4A sprichwörtlich wieder die Bahnfrei machen.

Bis zum 31. August 2014 können interessierte Kleinserienhersteller einen 6 oder 9 m² großen Stand und weitere Dienste auf der für sie reservierten Sonderfläche buchen. Anmeldeunterlagen sind unter www.spielwarenmesse.de/die-branche/modelleisenbahnen-und-zubehoer zu finden.

Die Spielwarenmesse hat für sie ein Rundum-Sorglos-Paket geschnürt, das sowohl ein fertiges Standbaukonzept mit Besprechungs-



Der Clown mit Luftballons (Bild oben links) und die Frau im Kajak (Bild Mitte rechts) sind zwei der aktuellen Neuheiten von C-M-K. Fotos: Klingenhöfer

Bei Küpper wurden als Wunschladegut die Kohleneinsätze für den bayerischen Trichterwagen wieder aufgelegt (Bild unten rechts). Foto: Spur Z Ladegut Josephine Küpper

tisch, Präsentationsregal und Stromanschluss als auch den Eintrag im Ausstellerkatalog enthält.

Zusätzlich wird in der Besucherkommunikation auf die Präsentation der Kleinserienhersteller aufmerksam gemacht, damit alle heimischen und internationalen Händler, die auf der Messe nach Hinguckern für ihr Sortiment suchen, auf der Sonderfläche Station machen.

Mit der erstmaligen Auflage dieses Pakets scheint der Betreiber sehr zufrieden zu sein. Ob es auch Kleinserienhersteller der Spur Z anziehen mag, bleibt noch abzuwarten.

Sommerneuheiten 2014 bei Märklin:

War es zur Intermodellbau 2014 noch auffallend ruhig im Hause Märklin, so sind inzwischen die Sommerneuheiten 2014 bekannt geworden. Ausnahmslos entfallen sie auf Sonderserien für die Märklin-Händler-Initiative (MHI).

Mit dem „Zebra“ der Baureihe 139 von Locomotion bringt Märklin (Art.-Nr. 88384) nicht nur eine beliebte, sondern auch äußerst wichtige Variante der früheren DB-Einheitslok für die Epoche VI. Der überarbeitete Ausrüstungsstandard mit entfallener Dachschraube und warmweißer LED-Beleuchtung gilt nun auch für dieses Modell, das in einmaliger Auflage erscheint. Vorbildrichtig wird die Lok auch mit rechteckigen Puffern und Klatte-Einzellüftern ausgestattet.



Dazu passend ist die dreiteilige Wagenzusammenstellung „Winner-Transport“ (82286) mit Taschenwagen der Bauart Sdkkms 707 aus dem Bestand der DB AG. Als passendes Ladegut tragen sie blau-rote LKW-Wechselpritschen der Spedition Winner, wie sie beim Vorbild im Transitverkehr über die Alpen zu sehen sind.



Das „Zebra“, eine Baureihe 139 in den Farben der Locomotion, wurde von vielen Freunden der modernen Bahn lange erwartet. Jetzt erscheint es als Märklin-Modell 88384 (Bild oben) – das Serienmodell trägt vorbildrichtig rechteckige Puffer. Einen Einstieg ins hochwertige Messingsegment wagt Märklin mit der fein detaillierten Schnellfahrlok 05 003 mit Stirnführerhaus (Bild unten), das exklusiv für Insider unter der Art.-Nr. 88507 erscheint. Beide Fotos: Märklin

Ein für die Nenngröße Z völlig neues Marktsegment begründet Märklin mit der bislang nur von Trix bekannten Reihe „Fine Art“. Als erste Neuheit feinst detaillierter und im Hochpreissegment angesiedelter Modelle aus Messing erscheint im Maßstab 1:220 die stromlinienverkleidete 05 003 mit Stirnführerstand (88 507) der Deutschen Reichsbahn.

Erhältlich ist die weinrote Lok nur für Mitglieder des Insider-Clubs und erfreut sich bestimmt wegen ihres innovativen Charakters schon großer Beliebtheit. Neben präzise herausgearbeiteten Details und fahrtrichtungsabhängiger LED-Beleuchtung soll sie über einige Eigenschaften verfügen, die erstmals bei einem Mini-Club-Modell herausgearbeitet werden.

Dazu gehören ein abschaltbares, oberes Stirnlicht (früheres Begegnungslicht), durchbrochene Speicherräder, separat angesetzte Teile, größenrichtige Puffer mit flachen und gewölbten Tellern und

eine Nachbildung der Führerstandseinrichtung. Der Antrieb mittels Hochleistungs-Glockenankermotor folgt ebenfalls nicht dem bislang bekannten Schema.

Ungewohnt sind auch Füllstücke für die Schürzenaussparungen, um der Lok in der Vitrine zu einem geschlossenen Äußeren zu verhelfen. Das wird auch von angedeuteten Bremsimulationen, Sandfallrohren und Schienenräumern, die wahrscheinlich nur in der Seitenansicht von der Schienenoberkante oder bei offenem Schürzenausschnitt sichtbar sind, unterstützt.

Hinten ist eine Systemkupplung verbaut, es liegen aber Nachrüstteile zur Vervollständigung der Pufferbohlenausstattung bei. Der Lok-Tender-Abstand soll verstellbar sein.

Geliefert wird die feine Messing-Lok in einer edlen Holzbox zusammen mit einer Metallreplik der Hersteller tafel. Einsetzbar ist das Modell ab Radius R2 (195 mm).

Viele Zetties erhoffen sich von diesem Modell neue Ansätze und Ideen für Modelle im Standardsortiment.

Neuheiten bei Schrax:

Der Sommer kann kommen, denn Schrax hat einem Boots- und Angelsteg für die Spurweite Z aufgelegt, mit dem die Naherholung am Wasser gefördert wird. Kleine Defekte an den Planken sorgen für ein authentisches Aussehen des umgerechnet zehn Meter langen Holzwegs – eigenes Einkürzen ist auch möglich.

Extra flach konzipiert, eignet er sich auch zum Auflegen auf bereits fertige Wasserflächen. Passende Ruderboote finden sich übrigens schon seit längerer Zeit im Sortiment.

Wer nicht zum Wasser fahren möchte, der freut sich über einen Pool im eigenen Garten. Auch dafür hat Schrax eine Lösung parat. Die leicht unebene Wasserfläche deutet ein zartes Wellenspiel an und wurde mit einem Speziallack erfolgreich behandelt, der sich bereits beim Brunnen bewährt hat. Als Folge spiegelt sich das Licht wie bei echtem Wasser auf der Oberfläche des Planschbeckens.



Einen kühlen Kopf bewahren die Preiserlein an heißen Tagen im Pool (Bild oben). Eine gute Gleislage gewährt der scharfkantige Schotter (Bild unten), mit dem Schrax ein neues Produktsegment eröffnet. Beide Fotos: Schrax

Eine weitere Neuheit im Programm erscheint unerwartet: Schrax wird ab sofort auch zum Anbieter von Modellbahnschotter. Als scharfkantiges Echtgestein ist er nicht künstlich eingefärbt und färbt daher

beim Verarbeiten auch nicht ab. Der für die Spurweite Z geeignete Steinschotter hat eine Körnung von 0,2 bis 0,5 mm, der ebenfalls angebotene Schalenschotter von 0,2 bis etwa 0,45 mm.

Angeboten werden die Schottermischungen in Konfektionen zu 250 g im Beutel, zum Kennenlernen ist er auch zu 100 g abgepackt. Zu finden sind alle Neuheiten unter <http://www.schrax.com>.

Neue AZL-Modelle im Juni 2014:

Der Sommer hält spannende Neuheiten auch bei AZL bereit. Zurück im Programm ist die EMD GP7, die jetzt als Burlington-Variante in roter Lackierung erscheint (Art.-Nrn. 62010-1 bis -4). Vier verschiedene Betriebsnummern stehen im Angebot des Herstellers.



Neu ins AZL-Programm kommt jetzt die EMD GP7 in roter Lackierung der Burlington. Foto: *Ztrack* / AZL

Die SD70 wird mit Standard-Führerhaus und schwarzer Lackierung ausgeliefert. Auch von dieser Gestaltung der Norfolk Southern bietet AZL vier verschiedene Betriebsnummern an (61008-1 bis -4).

Der 33.000-Gallonen-Flüssiggaswagen ist nun in der nächsten Variante erhältlich. Ausgewählt wurde dafür eine lichtgraue Lackierung der Firma Delta Gas zum Transport des Autogases LPG. Angeboten werden von dieser Ausführung zwei Einzelwagen (91337-1 und -2).

Mehr Bilder finden Sie auf den Herstellerseiten unter <http://www.americanzline.com>.

Eigener Seitenauftritt für Märklin Start-up:

Unter <http://www.maerklin.de/startup> hat Märklin eigene Internetseiten für sein H0-Programm eingerichtet, das sich vorrangig an Kinder ab sechs Jahren wendet. Mit den Produkten sollen aber auch erwachsene Wiedereinsteiger angesprochen werden.

Kindgerecht aufbereitet bieten die neuen Seiten wissenswerte Informationen und spannende Geschichten rund um das Thema Modelleisenbahn. „Für Märklin Start up machen wir diese Erlebniswelt nun auch im Netz erlebbar und bieten den Kindern einen spannenden Mix aus Wissen, Spaß und Abenteuer“, kommentiert Florian Sieber, geschäftsführender Gesellschafter des Traditionsunternehmens den Schritt.

Entsprechend vielfältig zeigt sich der Inhalt: Spannende Hintergrundinformationen zu Eisenbahnen im Allgemeinen oder einzelnen Modellen mischen sich mit praktischen Tipps zum Anlagenbau oder lustigen Comics. Eigens geschaffen wurde dafür die neue Figur Tim Tender.

Exklusive Zusatzinformationen, News von Partnerunternehmen sowie ein eigener Clubmitgliederbereich runden das Angebot ab, während technische Details und Feinheiten hier noch deutlich im Hintergrund stehen.

Neuheiten im Zeichen des Fußballs:

Die jüngst angekündigten Flugzeugneuheiten für September und Oktober 2014 thematisieren bei Herpa vor allem, wie bereits zur Nürnberger Spielwarenmesse angekündigt, die inzwischen laufende Fußballweltmeisterschaft.

Aus den Modellen im Maßstab 1:200 haben wir wieder diejenigen ausgesucht, die sich hinsichtlich ihrer Größe und eines Bezugs zu Europa für Spur-Z-Anlagen eignen können. Aus der Reihe Herpa Wings sind das:

Lufthansa „Fanhansa“ Airbus A321 – D-AIDG „Göttingen“ (Art.-Nr. 556750),
UAT – Union Aéromaritime de Transport (late colors) Douglas DC-6B – F-BIAM (556729) und
LOT Polish Airlines Antonov AN-24B – SP-LTZ (556699).

Wegen ihrer Größe bedingt verwendbar ist zudem noch die „Sabena (1980s colors) Mc Donnell Douglas DC-10-30 – OO-SLC“ (556705), die bereits eine Länge von 27,8 cm aufweist.

Im Militärbereich erscheinen folgende drei Modelle:

Helikopter Boeing Vertol CH-47C - EI-801 „Chinook 40 Years“ (556781) der italienischen Armee,
Deutsche Luftwaffe Mil Mi-8T LTG 65 „Fly-out colors“ - 93+03 und
Königlich Niederländische Luftwaffe Lockheed Martin F-35A Lightning II – F -001 (556743).



Lufthansa „Fanhansa“ Airbus A321 – D-AIDG „Göttingen“ (Art.-Nr. 556750) aus dem Wings-Programm im Spur-Z-nahen Maßstab 1:200. Foto: Herpa

Serienreif ist jetzt bald die Formneuheit des Militärtransporters Airbus A400M EC-404 (556736), die ebenfalls zu den Ankündigungen gehört. Es handelt sich bei diesem Modell um die vierte Vorserienmaschine mit dem Spitznamen „Grizzly 4“. Der Flugzeugtyp wird vom Hersteller als Atlas titulierte, benannt nach dem Welt tragenden Titan der griechischen Mythologie. Mit ihm ersetzt werden sollen die Transportflugzeuge Transall C-160 und Lockheed C-130 Hercules.

Auch im Bereich der einfacheren und daher preisgünstigeren Snapfit-Modelle finden sich etwas für Zetties im nahen Maßstab 1:200. Dies ist der LAN Airlines Boeing 787-8 Dreamliner – CC-BBB (610292).

Drei größere Vorbilder werden in dieser Reihe im Maßstab 1:250 umgesetzt und können daher eventuell auch zum Einsatz kommen:

Iberia Airbus A340-600 – EC-LEV (610278),
Lufthansa „Fanhansa“ Airbus A340-600 – D-AIHN „Gummersbach“ (610308) und
Lufthansa „Fanhansa“ Boeing 747-8 Intercontinental – D-ABYI „Potsdam“ (610315).

Alle Snapfit-Modelle werden fliegend mit eingezogenem Fahrwerk nachgebildet. Sie eignen sich deshalb nur zur Bereicherung des „Modellbahnhimmels“ vor dem Hintergrundmotiv.

Tag der offenen Tür bei Märklin:

Am 19. und 20. September 2014 jeweils von 9:00 bis 17:00 Uhr lädt Märklin wieder zu einem Tag der offenen Tür nach Göppingen ein und bietet den Besuchern dort eine gläserne Produktion.

Bei Rundgängen durch das Werk an der Stuttgarter Straße lässt sich vor Ort wieder das Entstehen von Modellen hautnah verfolgen. Mitarbeiter erklären den Gästen, was in ihrer Abteilung genau passiert und auf welche Punkte es dort besonders ankommt.

Ein unterhaltsames Rahmenprogramm mit Kinderspielen, Besucheraktionen sowie Essen und Trinken sprechen die gesamte Familie an. In der Erlebniswelt sollen nicht nur Schaustücke zum Ansehen vorgefunden werden, sondern auch attraktive Angebote zum Kauf bereitgehalten werden.

Parkplätze stehen an der EWS-Arena bereit. Von dort sind die beiden Veranstaltungsorte mit kostenlosen Pendelbussen angebunden.

Ministerialrat Dipl.-Ing. Horst Troche verstorben:

Unter Zetties weniger bekannt, ist der leidenschaftliche Eisenbahner Ministerialrat Dipl.-Ing. Horst Troche. Große Bekanntheit hatte er über Fachkreise hinaus hingegen im Kreise der Vorbildfreunde. Einen Namen gemacht hatte er sich zum 150-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahn im Jahre 1985, denn auf ihn ging die Auswahl und Aufarbeitung vieler an den Paraden und der Jubiläumsausstellung in Bochum-Dahlhausen beteiligten Schienenfahrzeuge zurück.

1959 gelangte er in den Dienst der Deutschen Bundesbahn, der er bis zu seiner Pensionierung Ende 1994 treu blieb, obwohl die privatisierte Bahn sein Ding nicht mehr war. Nach Tätigkeiten in den AW Braunschweig und Witten kam er 1971 zur Zentralen Verwaltung des Werkstättenwesens der DB, wo er leitende Funktionen bekleidete.

Seine Fachkenntnisse waren unbestritten. Sein wohl bester Beweis dafür war das Lokportrait „Baureihe 03“, erschienen 2006 im EK-Verlag und vorgestellt im **Trainini** 10/2012. Dieses Buch, das ab Verlag noch erhältlich ist, geht weit über eine reine Monografie hinaus und ist als Standardwerk der Dampfloktechnik zu betrachten. So sticht es selbst unter den guten Baureihenbüchern des Freiburger Verlags weit heraus.

Ursprünglich folgen sollte noch ein Werk über die „große Schwester“ dieser Lok, die Baureihe 01. Doch daraus wurde angesichts seiner Lebensumstände und seines Gesundheitszustands nicht mehr. Horst Troche verstarb nach langer Krankheit am 29. April 2014 im Alter von 83 Jahren.



Am 19. und 20. September 2014 besteht wieder Gelegenheit, das Märklin-Werk in Göppingen zu besichtigen und bei der Produktion von Modellen zuzuschauen.

Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an. Für 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 Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert, Michael Etz, Götz Guddas, Detlef Hein

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.

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

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

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

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

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

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

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