



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

Trainini

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Praxismagazin für Spurweite Z



Die alte Mühle am Bahndamm

Der Shinkansen Serie 500
Zum Messwagen per Eigenbau

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

es ist vollbracht und Sie dürfen sich endlich auf die April-Ausgabe von **Trainini®** freuen. Hinter uns liegen nicht nur mehr als vier Wochen angestrengten Arbeitens an dieser Ausgabe sondern auch eine Messe, die es in sich hatte.

Auf der Intermodellbau Dortmund ist die Spurweite Z schon traditionell gut vertreten. Damit es auch dieses Mal so sein konnte, hatten sich viele Zetties engagiert an dieser Stelle eingebracht. Ausführlich darüber berichten werden wir in der nächsten Ausgabe.

Ein Höhepunkt unter den Exponaten war aber ganz sicher die Premiere des Dioramas „Dörpeder Mühle“, gebaut von Dirk Kuhlmann. Das feine Schaustück, das auch wir künftig gern als Fotokulisse nutzen möchten, dient der Präsentation einer außergewöhnlichen Neuheit, die in Zusammenarbeit von 1zu220-Shop als Auftraggeber und Archistories als Konstrukteur und Produzent entstand.

Ich gebe gern zu, dass Mühle und Gestaltung auch mich sehr beeindruckt haben, obwohl ich ja frühzeitig in dieses Projekt eingebunden war und es so hautnah verfolgen durfte. Damit auch alle ihre Freude daran haben, die es nicht nach Dortmund geschafft haben, stellen wir den Bau des Dioramas heute vor. Der Bau der Mühle an sich folgt dem bekannten Schema aller Archistories-Bausätze, die ja auch schon Gegenstand früherer Berichte waren.

Passend zu diesem Baubericht haben wir auch eine der beiden Literaturvorstellungen ausgewählt, die gerade für Anfänger eine wertvolle Orientierungshilfe darstellen soll. Ein weiteres Buch widmet sich den letzten Dampflokomotiven bei der Deutschen Reichsbahn. Passend auch zu einer Märklin-Sommerneuheit möchten wir den Fokus damit auf das Jubiläum „25 Jahre Wiedervereinigung“ richten.

Einen weiteren thematischen Schwerpunkt bildet in diesem Monat der Shinkansen Serie 500 von Rokuhan. Der in der gewählten Version achtteilige Triebzug hat nicht nur beeindruckende Länge, sondern vermag auch mit vielen Details und guter Umsetzung zu überzeugen.

So dürfte er sicher auch viele europäische Kunden ansprechen, die dem formschönen und uns doch recht vertraut wirkenden Hochgeschwindigkeitszug zu einem Platz in der Vitrine oder besser noch Anlage verhelfen wollen.

Doch mit dieser Übersicht über die Artikel der April-Ausgabe sind wir noch längst nicht am Ende: Auch die Leserbriefe und Meldungen lohnen einen Blick. So sorgte der Umbaubeitrag aus der letzten Ausgabe für Diskussion und Fragen.

Auch dieses Heft ist wieder voll gespickt mit Neuheitenankündigungen, die uns noch rechtzeitig vor Redaktionsschluss erreicht haben. Hier lohnt sich der Blick besonders, denn es sind viele Überraschungen dabei. Auch über aktuelle Auslieferungen halten wir unsere Leserinnen und Leser selbstverständlich wieder auf dem Laufenden.

Ich wünsche Ihnen viel Vergnügen bei der Lektüre dieser Ausgabe!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Der Sprinter mit der langen Nase 4
Nur Versuch macht DB klug 15

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Des Müllers Mühle im Kallental 18

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Grundsätzliches zum Modellbahnbau..... 27
Der Duft von Kohle und heißem Öl..... 29

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog..... 32

Impressum 41

Wir danken Matthias Wistrach für das neu gefertigte Bildmaterial.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 26. April 2015

Titelbild:

Die Dörpeder Mühle, irgendwo in Norddeutschland zu finden, geht auf eine gute Idee von 1zu220-Shop zurück. Konstruiert von Archistories und in Szene gesetzt von Dirk Kuhlmann macht sie eine gute Figur, als im Hintergrund eine Baureihe 86 mit Kohlezug vorbeidampft.

Shinkansen Serie 500 von Rokuhan Der Sprinter mit der langen Nase

Die Serie 500 der Shinkansen-Züge wurde nur von der JR West in überschaubarer Stückzahl in Dienst gestellt und scheint ihre Glanzzeit bereits hinter sich zu haben. Dennoch sind die pfeilartig wirkenden Züge einzigartig und faszinierend. Das macht sie als Modelle besonders attraktiv und auch für Europäer interessant. Rokuhan hat das offenbar erkannt und bietet seine Spur-Z-Umsetzung auch in Europa über seinen Vertriebspartner Noch an.

Beim Vorbild gehört er zu den nur in geringer Stückzahl gebauten Bauarten, im Modell hat er aus unserer Sicht das Zeug zum Verkaufsschlager: der Shinkansen Serie 500 der JR West. In den Betriebsdienst gelangten die ursprünglich 16-teiligen Einheiten der Variante W mit Ablieferung der vierten Einheit am 22. März 1997.



Rokuhans Modell des pfeilschnellen Renners Shinkansen Serie 500 der JR West ist Anlass, neben diesem Modell auch einen kurzen Blick auf sein Vorbild zu werfen. Schließlich wissen beide Züge ihre Betrachter zu faszinieren.

Der Bau der neun Hochgeschwindigkeitszüge erstreckte sich von 1996 bis 1998, in denen neun Züge hergestellt wurden. Unter anderem zeichneten die bekannten japanischen Hersteller Kawasaki und Hitachi für ihn verantwortlich.

Seine außergewöhnliche und besonders stromlinienförmig wirkende Gestaltung mit der markanten, langen Nase stammte jedoch aus Deutschland. Alexander Neumeister prägte auch die Gestaltung der ICE-3-Züge für die Deutsche Bahn AG. Dieselbe Handschrift ist auch unverkennbar, wenn beide Züge vergleichend betrachtet werden.

Vermutlich ist das ein Grund, warum die Formensprache der Serie 500 besonders auch Kunden in Deutschland und sicher auch im übrigen Europa anspricht. Die einzigartige Formgebung des Shinkansen Serie 500 brachte Alexander Neumeister und den weiteren Beteiligten 1999 den Grand Prize des japanischen Institute of Invention and Innovation ein.

Hierbei handelt es sich um die zweithöchste Kategorie des jährlich ausgelobten Kaiserlichen Erfinderpreises, die hiermit erstmals an einen Ausländer vergeben wurde. Trotzdem zeigten sich die Fahrgäste nicht so begeistert von diesem Zug: Sein runder Querschnitt macht den Fahrgastraum deutlich enger als in anderen Shinkansen-Typen. Unter anderem sorgen die aus Fahrgastsicht im Fensterbereich nach innen gewölbten Seitenwände für dieses Gefühl.



Ein Shinkansen der Serie 500 hält im Oktober 2005 im Bahnhof von Tokio. Gut zu sehen ist das ins Führerstandsstirnfenster integrierte Schlusslicht, das sich auch am Rokuhan-Modell korrekt wiederfindet. Foto: ♪ (CC BY-SA 3.0)

Auch die Lärmemission bei Tunneleinfahrten ist deutlich höher als bei den Nachfolgern der Serie 700 mit eckiger Grundform. Für die Betreiber erwiesen sich die Züge als sehr teuer, was zunächst an den insgesamt hohen Baukosten lag.



So sieht die 2. Klasse des Shinkansen 500 mit 3+2-Bestuhlung aus. Foto: Osupon (CC-BY-SA-3.0)

Aber in der betriebswirtschaftlichen Betrachtung zählt auch, dass die Züge insgesamt 24 Sitzplätze weniger aufweisen als ihre Nachfolger.

Grund ist der verschenkte Raum in den Endwagen, bei denen jeweils 15 von 27 Metern Gesamtlänge von der Pfeilspitze Nase beansprucht werden.

Innen sind die Wagen von Großräumen geprägt, in denen eine 2+2- in der 1. Klasse und eine 3+2-Bestuhlung in der 2. Klasse vorzufinden ist.

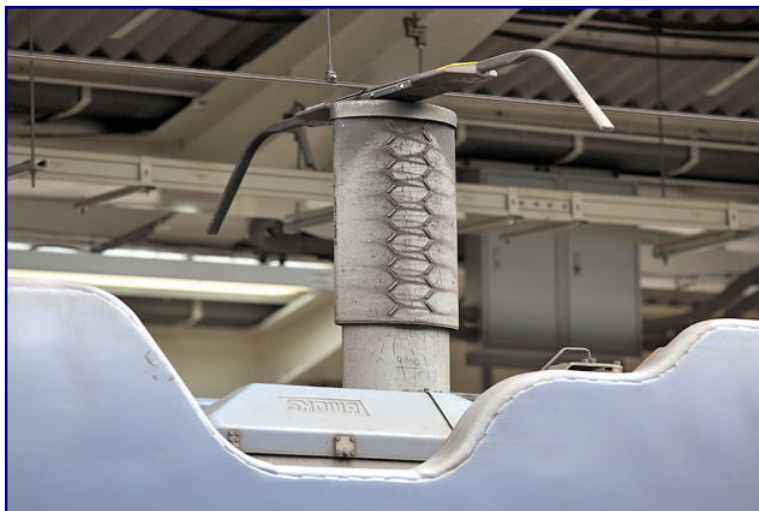
Einen Speisewagen gibt es nicht, kleine Speisen und Getränke erhalten die Fahrgäste stattdessen an Automaten in zwei der Mittelwagen.

Eingesetzt wurden die Züge zunächst auf den extrem schnellen Nozomi-Verbindungen, von denen sie mit Indienststellung der Serie N700 zunehmend abgezogen wurden. Im Sommer liefen sie auch als Hikari-Rail-Star-Verbindung. Seit Dezember 2008 sind Sanyō-Shinkansen zwischen Shin-Osaka und Hakata das neue Aufgabengebiet für fünf der inzwischen verkürzten Züge. Zwei weitere von ihnen sind noch als Tōkaidō-Shinkansen zwischen Tokio und Hakata im Einsatz.

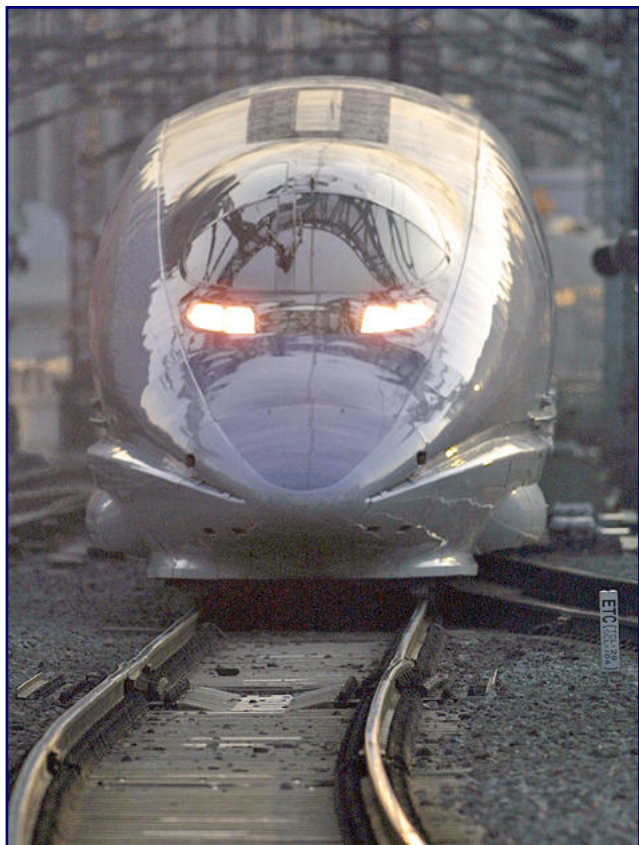
Angekündigt wurde die Ursprungsvariante W von der JR West im Jahr 1994. Als erste Shinkansen-Baureihe liefen sie im regulären Dienst mit 300 km/h, eine technische Zulassung haben diese 16-teiligen Triebzüge sogar für 370 km/h. Ein typisches Merkmal von ihnen waren Stromabnehmer in Form eines großen T auf den Wagen 5 und 13.

Zwischen 2008 und 2010 wurden acht der neun Züge zu neuen, aus nur noch acht Wagen bestehenden Einheiten der Variante V zusammengesetzt. Ihre Höchstgeschwindigkeit wurde auf 285 km/h reduziert.

Die Stromabnehmer sitzen nun auf den Wagen 2 und 7 und sind seitdem als gewöhnliche Einholmpantographen ausgeführt. An die Serienbezeichnung aus dem Nummernkreis 521 ff. wurde zur gesonderten Kennzeichnung, durch einen Bindestrich abgesetzt, noch eine Zahl ab 7000 angehängt. Die zweite bis vierte Ziffer kennzeichnet die Betriebsnummer eines Wagens.



Ursprünglich trugen die Züge Stromabnehmer in der Form eines großen T. Später mussten sie Einholmpantographen weichen. Foto: Tennen-Gas (CC-BY-SA-3.0)



Technisch handelt es sich übrigens um einen Triebzug, nicht um einen Triebwagen. Den Unterschied bei der Bezeichnung macht die Konzeption der Antriebsverteilung auf den gesamten Zug im Vergleich zu früheren Konzepten mit einem oder zwei Triebköpfen und antriebslosen Mittelwagen.

Die Umsetzung ins Modell

Bei der Serie 500 sind sogar alle Achsen des Zugs angetrieben und die Antriebskräfte damit bestmöglich verteilt. Auf jede von ihnen arbeitet ein 285 kW starker Wechselstrommotor, der über Transformatoren aus der 25-KV-Oberleitung gespeist wird.

Die Antriebsleistung eines Zuges summiert sich auf 18.240 kW für die erste Einheit, 17.600 kW für die Einheiten 2 bis 9 sowie 8.800 kW bei den verkürzten Zügen der Variante V.

Bild links:

Die Form des Shinkansen 500 ist in jeder Hinsicht einmalig. Als sich dieser Zug am 23. November 2000 dem Bahnhof von Tokio nähert, ergibt sich ein beeindruckender Blick auf seine Front. Foto: Tennen-Gas (CC-BY-SA-3.0)

Rokuhan hat sich für seine Nachbildung die achteilige Variante V ausgesucht. Die beiden Endwagen 1 und 8 sowie der im Modell motorisierte Zwischenwagen 5 bilden eine Grundpackung (Art.-Nr. T013-1). Die Mittelwagen 2 bis 4 sowie 6 und 7 sind zu einer Erweiterungspackung (T013-2) zusammengefasst worden.



Verpackt sind Rokuhans Modelle sicher in Kassetten, die an diejenigen der früheren VHS-Videokassetten erinnern. Im Inneren ist ausreichend Platz, um auch die Ursprungsvariante des Zuges unterzubringen.

Reihung in der Zugfolge	Betriebsnummer	enthalten in
Endwagen 1	521-7008	Grundpackung T013-1
Mittelwagen 2 (Stromabnehmer)	526-7022	Erweiterungspackung T013-2
Mittelwagen 3	527-7015	Erweiterungspackung T013-2
Mittelwagen 4	528-7008	Erweiterungspackung T013-2
Mittelwagen 5 (motorisiert)	525-7016	Grundpackung T013-1
Mittelwagen 6	526-7208	Erweiterungspackung T013-2
Mittelwagen 7 (Stromabnehmer)	527-7708	Erweiterungspackung T013-2
Endwagen 8	520-7008	Grundpackung T013-1

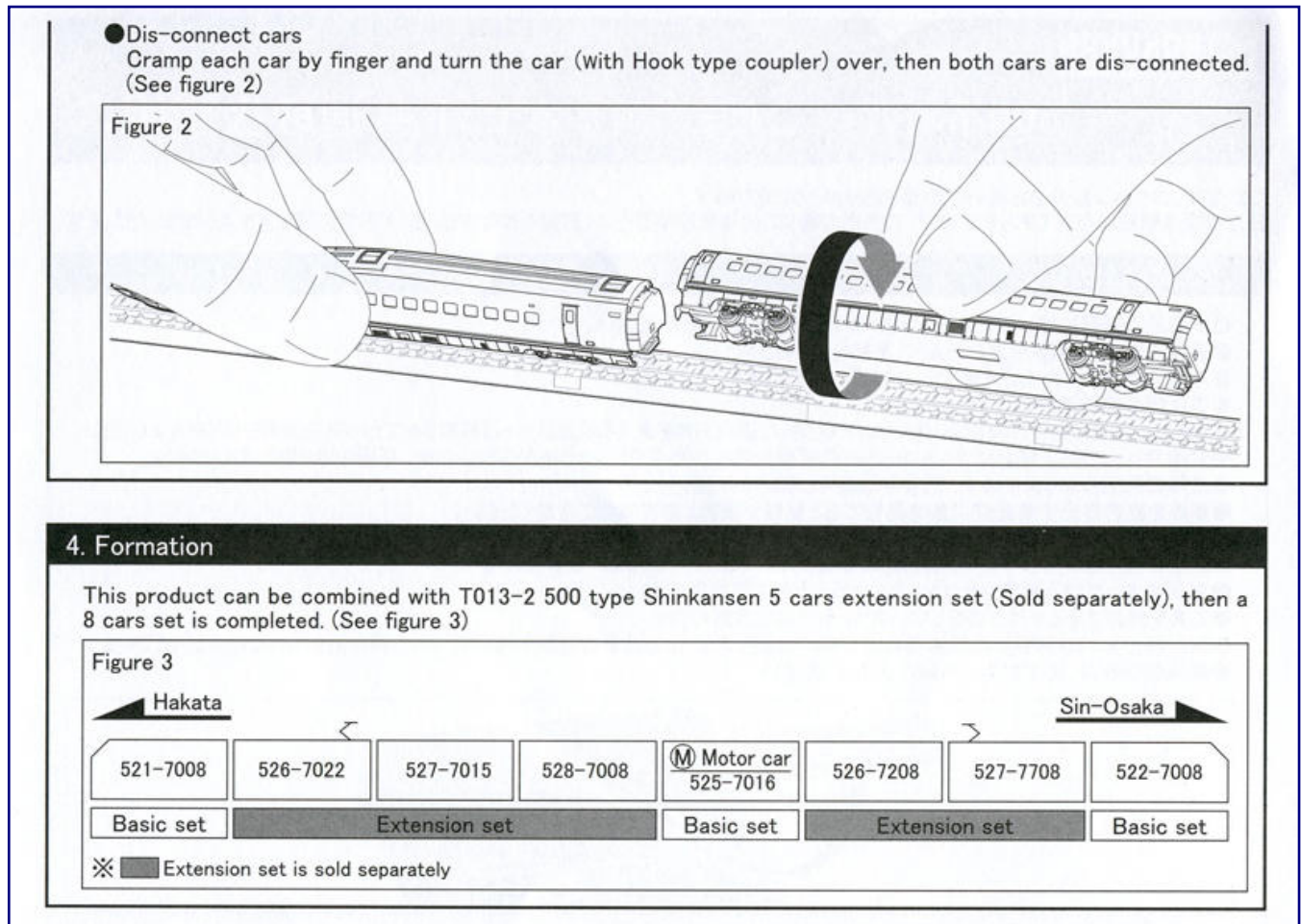
Nicht optimal finden wir aus Kundensicht die gewählte Verteilung der einzelnen Wagen: Die Grundpackung allein sieht mickrig aus und enthält keinen Wagen mit Pantographen, so dass diese Minimalzusammenstellung nicht vorbildgerecht wirken kann. Andererseits macht der Shinkansen auch erst in Gesamtlänge erst richtig etwas her und sollte aus unserer Sicht eh nicht verkürzt laufen. Denn nur so kann dieses Modell auch die Vorzüge der Spur Z wirksam zur Schau stellen!

Die Ursprungsvariante W kann also eventuell noch als Folgeversion erwartet werden und würde eine Änderung der Stromabnehmer erfordern. Vorbildgerecht mit 16 Wagen verkehrend, dürfte dieser Zug aber auch große Spur-Z-Anlagen überfordern. Dass Rokuhan jedoch in dieser Richtung plant, zeigen die jeweils acht Einsätze in den stabilen Kunststoffkassetten – Platz ist also bereits ausreichend vorhanden.

In beiden Zusammenstellungen sind nämlich zwischen drei und fünf Leerfächer vorhanden, wobei sich der Zug wegen der vorgegebenen Fächerform nicht mal komplett in einer der beiden Kassetten

unterbringen lässt. Auf diese Besonderheit stützen wir unsere Annahme. Innerhalb der Fächer liegen alle Wagen recht stramm ein, werksseitig ist zudem eine schützende Klarsichttüte für jeden einzelnen vorgesehen.

Gebührt der Verpackung unser vollstes Lob, so finden wir einen ersten Kritikpunkt bei den mitgelieferten Anleitungen. Zwar arbeiten diese sehr stark mit grafischen Darstellungen, doch die sprachlichen Hinweise beschränken sich auf Japanisch (Vorderseite) und Englisch (Rückseite). Hier wünschen wir uns, dass passend zu den belieferten Märkten künftig auch Deutsch Eingang finden möge.



Unverständlich bleibt, warum Rokuhan seinen Produkten unverändert nur eine auf Japanisch und Englisch verfasste Anleitung beilegt. Viele Abschnitte sind wiederkehrende Bausteine und bedürfen nur einer einmaligen Übersetzung, die gemeinsam mit Vertriebspartner Noch zu bewerkstelligen wäre. Aber diese Kritik ist inzwischen beim Hersteller platziert und dank grafischer Darstellungen, wie hier zum Entkuppeln der Wagen und ihrer Reihung im Zugverband, sollten die wichtigsten Punkte eh verständlich sein.

Einige Hinweise sind schließlich wichtig und könnten bei Schäden, die aus mangelndem Verständnis resultieren, Vertriebspartner Noch in die Verantwortung und Haftung bringen. Als Beispiel möchten wir den Hinweis anbringen, dass das Modell nur mit Rokuhan-Produkten betrieben werden soll.

Diese Formulierung dürfte dem Platzieren des eigenen Angebots und dem Ausschluss der Haftung dienen. Falls etwa eine zu hohe Betriebsspannung an die Schienen gelegt wird und nachweislich einen Defekt verursacht, wäre dies wohl als nicht sachgerecht dem Kunden anzulasten. Trotzdem könnte hier von Kunden vielleicht eine Gewährleistungspflicht eingefordert werden, weil die Anleitung ja auch Bestandteil des Produkts ist.

Optische Wertung des Modells

Alle Formen und Proportionen des Renners auf Schienen zeigen sich auch bei der näheren Betrachtung als gut gelungen. Die Maßstäblichkeit entspricht in jeder Hinsicht den hohen Erwartungen und belegt die anspruchsvolle Umsetzung des Vorbilds.



In jeder Fahrsituation geschlossen zeigen sich die Wagenübergänge und tragen so zum guten Gesamteindruck erheblich bei. Auf der anderen Seite sind sie aber auch der Grund für die Längenabweichung gegenüber dem Vorbildmaß. Keinen Grund zur Kritik geben die feinen Gravuren aller Details, die lupenreine Bedruckung sowie die einfache, aber sichere Haken-Ösen-Kupplung zwischen den einzelnen Wagen. Hinter den Fenstern des linken Wagens sind auch die Lehnen der Sitze zu erkennen.

Die auf den ersten Blick enorm scheinende Abweichung der Gesamtlänge von immerhin 1,5 cm gegenüber dem umgerechneten Vorbildmaß ergibt sich aus den Wagenübergängen. Sieben sind es an der Zahl und auf jeden von ihnen entfallen gerade Mal rund 2 mm. Und so relativiert sich diese Zahl auf ein eher bescheidenes Verhältnis zu so manchem Wagenzug.

Insgesamt wirken die geschlossenen und federnd gelagerten Übergänge perfekt gelöst, denn sie ergeben in jeder Gleisfigur ein stets geschlossenes Zugbild.

Das kannten wir zuvor nur von Märklins Intercity-Experimental (ICE-V Baureihe 410) und dem 2010 ausgelieferten „Senator“ aus demselben Haus.

Wie gut der Kompromiss zwischen Maßstäblichkeit und Anlagentauglichkeit gelungen ist, zeigt sich auf unserem Testparcour: Bei

der Fahrt durch einen Radius von 220 mm liegen die Enden der Wagenkästen schon sehr nah einander, trotzdem gibt es auch im Weichengegenbogen keine Probleme.

Eine einfache Haken-Ösen-Kupplung sorgt für die mechanische Verbindung der einzelnen Wagen. Das simple Prinzip erweist sich im Test als voll funktionstüchtig und sorgt gleichzeitig dafür, dass kein Wagen im Zugverband um 180° verdreht eingesetzt werden könnte.

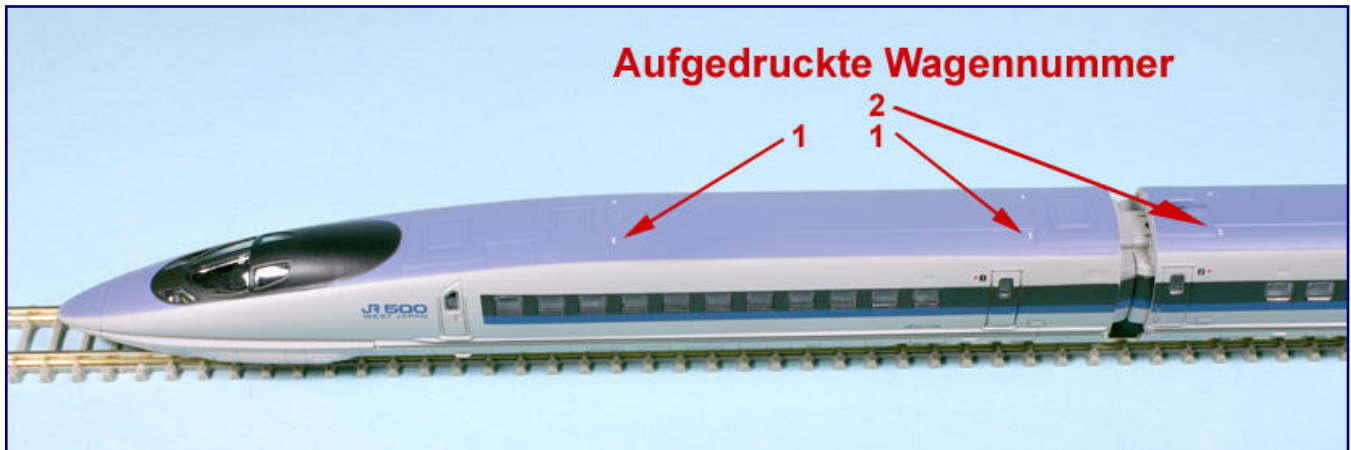
Maße und Daten zum Shinkansen Serie 500 der JR West

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Kupplung (Endwagen)	27.000 mm	122,7 mm	121,9 mm / 123,6 mm*
Länge über Kupplung (Mittelwagen)	25.000 mm	113,6 mm	111,5 mm / 115,1 mm*
Gesamtlänge des Zuges (V-Variante)	204.000 mm	927,3 mm	937,8 mm
Höhe über SO (Wagenkasten)	3.690 mm	16,8 mm	16,6 mm
Höhe über SO (Windabweiser)	4.490 mm	20,4 mm	20,2 mm
Größte Breite	3.380 mm	15,4 mm	15,5 mm
Raddurchmesser	860 mm	3,9 mm	3,9 mm
Achsstand Wagen	nicht bek.	---	90,9 mm
Drehgestellachsstand	nicht bek.	---	11,3 mm
Drehzapfenabstand	nicht bek.	---	79,8 mm
Gewicht (End- / Mittelwagen)	nicht bek.	---	13 / 13 bzw. 28 g**
Gesamtgewicht	nicht bek.	---	119 g
V _{max} (V-Variante)	270 km/h		

* Modellmaße mangels Vorbildkupplung: Länge des Wagenkastens / Länge am Übergang

** Maße für die Mittelwagen jeweils ohne (5 Wagen) bzw. mit Antrieb (1 Wagen)

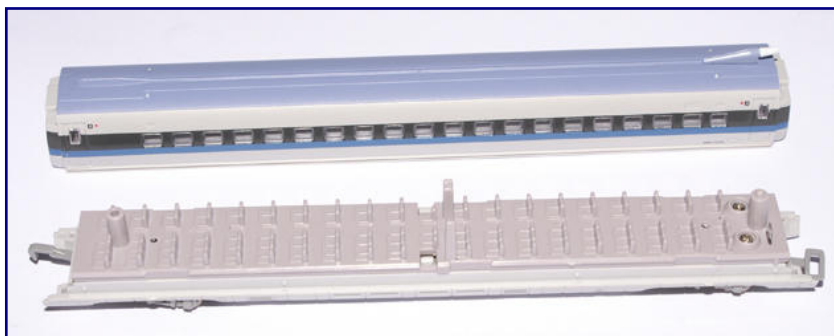
Nur die beiden vorbildgerecht für diese Variante als Einholmpantographen ausgeführten Stromabnehmer geben Anlass für Kritik. Sie sind sehr fein und trotzdem beweglich ausgeführt. Die Kunststoffteile sind nicht für den elektrischen Betrieb ausgelegt und für einen berührungsfreien Betrieb konzipiert. Als Folge ist leider auch das Risiko von Beschädigungen oder einem Teilverlust nicht zu unterschätzen, beispielsweise beim Verpacken oder Herausnehmen aus der Kassette.



Auch von oben kann die korrekte Zugreihung schnell überprüft werden, denn auf jedem Dach ist die Wagennummer weiß aufgedruckt.

Alle Fenstereinsätze sind passgenau und außenbündig eingesetzt. Lobenswert ist die Nachbildung der Inneneinrichtung in vorbildgerechter Bestuhlung. Bei genauem Hinsehen sind die Lehnen der Sitze auch von außen zu erkennen.

Die optional erhältliche LED-Innenbeleuchtung kann dies noch deutlicher in Szene setzen. Wer diesen Schritt geht, sollte jedoch auch für Fahrgäste im Zug sorgen, denen allerdings die Beine zu amputieren sind, weil sich der Raum bis zum Boden nicht mehr nachbilden ließ. Ans Innere gelangen wir durch leichtes Aufspreizen des Gehäuses und gleichzeitiges Abziehen nach oben.



Alle Wagen sind ab Werk mit einer Inneneinrichtung versehen, auf der aber nur Figuren Platz nehmen können, die ihres Unterleibs beraubt werden. Um sie wirkungsvoll in Szene zu setzen, gibt es eine Innenbeleuchtung zum Nachrüsten.

Den sehr guten Gesamteindruck schließen eine saubere und in den Vorbildfarben ausgeführte Lackierung und die lesbar ausgeführte Bedruckung ab.

Wie auch die übrigen Modelle nach japanischem Vorbild fallen die Betriebsanschriften weniger umfangreich als in Europa aus, doch auch hier hat Rokuhan keine Mühen gescheut.

Wiedergaben finden sich neben den Seiten auch über der Scheibe an der Front sowie auf den Dächern aller Wagen (Wagennummern).

Wie das große Vorbild zeigt auch der kleine Shinkansen 500 eine fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung. Wie in Europa sind das zwei rote Schlussleuchten, aber nur zwei weiße Lampen an der Stirnseite. Korrekt ist, dass beide aus getrennten Leuchten strahlen.

Nicht korrekt ist, dass an der Front zwei gelbe LED-Lichter zu sehen sind. Das entsprechende Vorbildfoto liefert Rokuhan auf einer Abbildung in der Verpackung gleich mit. Zeitgemäß hätten wir uns

hier warmweiße Exemplare gewünscht. Das rote Schlusslicht verdient dahingehend Erwähnung, dass es nicht so grell strahlt.

Der technische Eindruck

Konstruktiv bietet der Shinkansen zunächst wenig Überraschungen und folgt den von Rokuhan bekannten Prinzipien. Abweichend ist nur die Stromabnahme an der Spitzenlagerung jeder Achse. Trotzdem laufen alle Wagen äußerst leicht und belasten den Antriebswagen nicht sonderlich. Eine stromführende Kupplung gibt es nicht.



In den federnd gelagerten Übergangsnachbildungen ist keine elektrische Verbindung versteckt. Der Fahrstrom wird also in beiden Richtungen vom angetriebenen Zwischenwagen aufgenommen. Dies ist auch bei der Länge der Halteabschnitte vor Signalen zu berücksichtigen.

Das bedeutet, dass jeder Wagen bei Ausstattung mit der einzeln erhältlichen Innenbeleuchtung in kurzer Ausführung für die Endwagen und mit längerer Platine für die Mittelwagen selbst den erforderlichen Strom aufnimmt.

Daraus ergibt sich auch, dass der Triebzug lange Halteabschnitte vor Signalen mit Zugbeeinflussung braucht, denn sonst fährt fast der halbe Zug in den nächsten Block ein, wenn ein Signal Halt zeigt.

wobei die Haftreifen diagonal versetzt aufgezogen sind. Die Zahnräder des Verteilergetriebes zu den Achsen sind nach unten offen, was mit Blick auf möglichen Schmutzeintritt von der Anlage nicht optimal ist. Im Test hat es sich jedoch nicht negativ ausgewirkt.

Für gute Traktion sind zwei Räder mit je einem Haftreifen ausgestattet. Ausgewählt wurden die nach innen zeigenden Achsen,

Das Kuppeln erfolgt in einfachster Weise durch Aneinanderschieben der Wagen und leichtes Zusammendrücken, zum Entkuppeln wird der Wagen seitlich gekippt, was auch in der Anleitung bebildert dargestellt wird. Im Anlagenbetrieb hält diese einfache Verbindung verblüffend gut in jeder Lage.



An allen Achsen des Zuges wird Strom an der Spitzenlagerung abgenommen, was angesichts des Leichtlaufs wohl kaum vermutet wird: Davon profitiert die Innenbeleuchtung der nicht angetriebenen Mittelwagen (links), aber auch der Motor am Antriebswagen (rechts). Leider liegen bei ihm die Zahnräder offen, was Verschmutzungen anzieht.

Die Höchstgeschwindigkeit des Modells haben wir nicht gezielt ermittelt und umgerechnet. Die vorbildgetreue Höchstgeschwindigkeit ist problemlos erreichbar, was uns als Ergebnis gereicht hat. Problematisch wäre das Ausmessen der Modellgeschwindigkeit über das vorbildgerechte Maß hinaus auch vor dem Hintergrund gewesen, dass sich der Shinkansen Serie 500 bei voller Gleisspannung am Märklin-Trafo 67011 auch in überhöhten Kurven der Fliehkraft folgt und umkippt.

Überrascht hat uns, dass der Zug ganz sanft mit umgerechnet 4,8 km/h anfährt. Erinnern möchten wir an dieser Stelle daran, dass der Test mit einem Märklin-Transformator durchgeführt wird, das Modell selbstverständlich aber für den Betrieb an den eigenen Fahrreglern ausgelegt ist.



Bereits 0,3 Volt Gleichspannung reichen dem schnittigen Renner zum Anfahren. Mit Schrittgeschwindigkeit setzte sich das Rokuhan-Modell in Bewegung und hat dennoch keine Probleme die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds zu erreichen.

0,3 Volt haben wir als Anfahrspannung gemessen, die auch gleichzeitig die kleinste Dauerfahrspannung darstellt. Die LED-Beleuchtung ist bereits gut zu sehen. Drehen wir den Trafo weiter auf, dann beschleunigt der Shinkansen schnell und spürbar, bis er dem Fahrgefühl eines Hochgeschwindigkeitszugs gerecht wird.

Die Stromaufnahme zeigt sich mit 30,4 mA bei Trafostellung 100 und 41,0 mA bei Stellung 150 sehr bescheiden und unterstreicht den guten Leichtlaufs des Getriebes.

Die Modelle im Abschlussfazit

Optisch präsentiert sich der Shinkansen Serie 500 gelungen, ist leicht zu kuppeln und zu entkuppeln. Lackierung und Bedruckung sind tadellos. Das Gehäuse leistet sich nur wenige Schwächen wie die feinen, aber dadurch auch zu empfindlichen Scherenstromabnehmer. Von den gelben LED sollte sich Rokuhan möglichst zeitnah verabschieden.

Die Fahrleistungen sind dem Vorbild absolut angemessen und bedingt durch sein Konzept hat der Zug auch keine Probleme mit Stromübergabepunkten an den Wagenübergängen. Das kann aber zum

Nachteil vor Signalen auf den Anlagen der Kunden werden. Lobenswert finden wir die optional angebotene Innenbeleuchtung.



Mit seiner insgesamt gelungenen Umsetzung ist der Shinkansen Serie 500 von Rokuhan das erste Modell, das für die Neuerscheinungen des Jahres 2015 nominiert wird.

Offene Getriebe sollten eigentlich der Vergangenheit angehören und dringend muss Rokuhan an seinen Anleitungen arbeiten, denn der Fokus auch auf Auslandsmärkte ist klar erkennbar. Hier handelt es sich aber um ein Thema, das wir beim Hersteller längst direkt platziert haben und bei dem wir bald eine Reaktion erwarten.

Den Zugverband aus beiden Packungen nominieren wir gemeinsam für die Neuerscheinungen des Jahres 2015 in der Kategorie Lokomotiven.

Herstellerseiten zum Modell:

<http://www.noch.de>
<http://www.rokuhan.de>
<http://www.rokuhan.com>

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

***Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen***

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

***26.04.2015, 14.05.2015, 31.05.2015, 21.06.2015,
12.07.2015, 02.08.2015, 30.08.2015, 20.09.2015,
11.10.2015, 25.10.2015***

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

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Messwagen von Matthias Wistrach Nur Versuch macht DB klug

Die Idee zu einem Messzug, geführt von der „Weißen Lady“ 143 001-6, kam Märklin schon vor vielen Jahren. Sehen wir von dieser Zugpackung und einem Sondermodell ab, handelt es sich aber um ein eher stiefmütterlich behandeltes Thema. Das muss sich wohl auch Matthias Wistrach gedacht haben, als er für unseren Umbauwettbewerb an eine eigene Lösung wagte.

Vorlage für den heute vorzustellenden Beitrag von Matthias Wistrach zum **Trainini Umbauwettbewerb 2013** war ein Messwagen der Versuchsanstalt Minden bei der Deutschen Bundesbahn. Die Idee zu dieser Umsetzung kam ihm beim Betrachten von Vorbildfotos eines DB-Messzuges im Märklin-Magazin 2/1993.



Als Ausgangsmodell diente Matthias Wistrach ein Märklin-Speisewagen 8727. Wie daraus ein Messwagen der Versuchsanstalt Minden wurde, beschreiben wir in diesem Artikel.

Basis für seinen Umbau bildete ein TEE-/IC-Speisewagen der Bauart WRmz 135 von Märklin (Art.-Nr. 8727). Im ersten Arbeitsschritt wurde der Wagen komplett zerlegt. Fenstereinsätze, die an zu verschließenden Stellen gesessen hatten, wurden aus dem Fensterband herausgetrennt. Anschließend klebte Matthias Wistrach sie von innen in den Wagenkasten ein und spachtelte diese Stellen zu.

Als Vorbereitungen fürs nachfolgende Lackieren standen Schleifen und Glätten der Flächen an, danach erfolgte das Abkleben mit einem 3 mm breiten Abklebeband aus dem Kfz-Lackiererbedarf. Auf diese Weise konnte die Bedruckung des Längsträgers erhalten bleiben.

An einem Wagenende entfernte er nun die Gummiwulstübergänge, da hier ein Führerstand Platz finden sollte, der den „Hasenkästen“ recht ähnlich ist. Vor dem endgültigen Farbauftrag sorgte eine weiße Grundierung für gute Deckung des Decklacks und eine brillante Farbwirkung.

Den Original-Farbtönen RAL 1004 goldgelb hat Matthias Wistrach mit Revell-Farben nachgemischt, allerdings bewusst geringfügig heller, als es die Farbkarte nahelegt. Ein direkter Abgleich erfolgt auch gegen die Vorbildfotos aus dem Märklin-Magazin, über die eine durchsichtige Folie gelegt wurde, die er sie zur leichteren Beurteilung des Farbtons ansprühen konnte.

Die Messwagen-Schriftzüge entstanden aus Letraset-Anreibebuchstaben im Schrifttyp Helvetica light 1575 in 6 Punkt Größe. Das schwarz-weiße DB-Logo fand sich im Programm von Truckline als Schiebebild.



Der Blick auf die Stirnseite (Bild oben) zeigt den Führerstand mit eingelassenem Typhon rechts neben dem oberen Spitzenlicht. Ein vorbildgerechtes Detail sind zudem die innen teilweise grau hinterlegten Fenster, die dadurch undurchsichtig werden (Bild unten), sowie die farblich hervorgehobenen Türklinken und Griffstangen.

Vor einem klaren Mattlackauftrag zum Schutz der Anschriften zog der Erbauer noch Griffstangen und Türgriffe mit silberfarbenem Lack nach. Auch diese Farbe ist unversiegelt recht empfindlich. Die Fensterdichtungen wurden erst nach dem Trocknen des Schutzlacks nachbearbeitet. Hier sorgt jetzt

mattschwarze Farbe für den Eindruck gummieingefasster Fensterscheiben. Das Dach erhielt eine Lackierung mit der Spritzpistole in verschiedenen Grautönen.

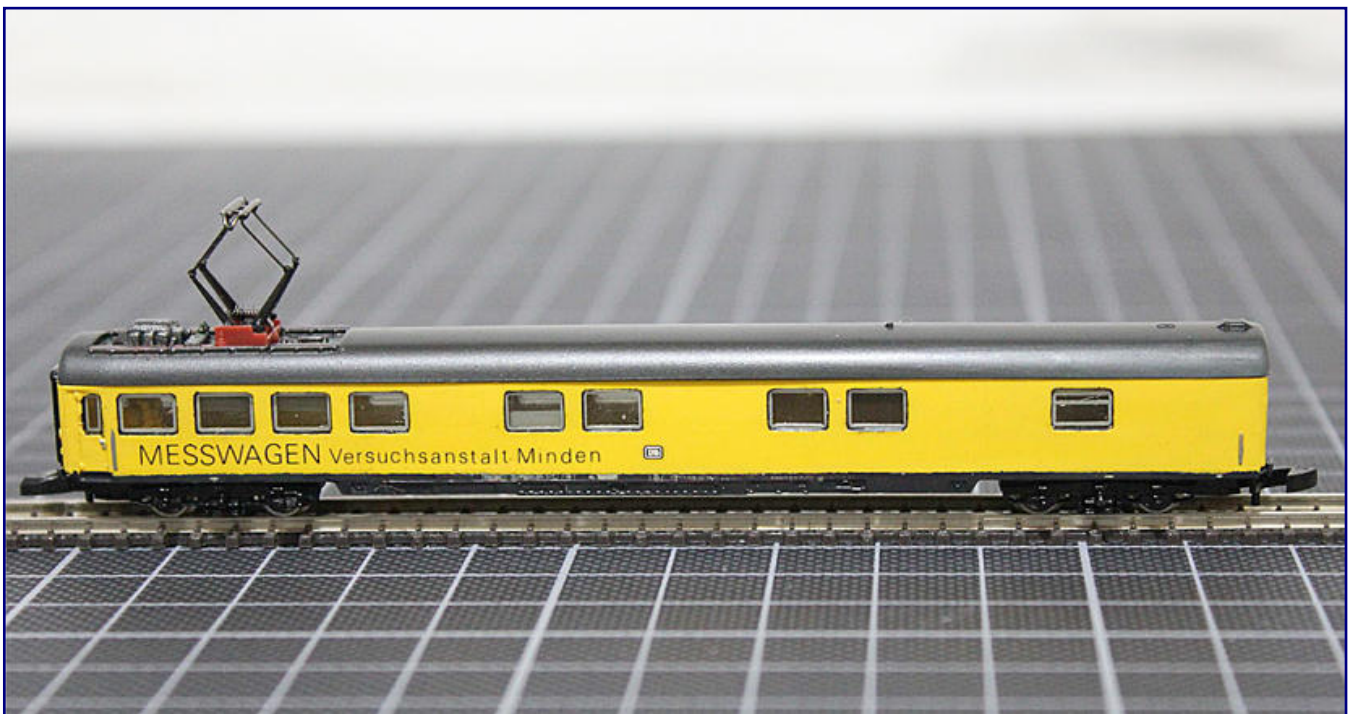
Nach Vorbildfotos wurden anschließend einige Fenster von innen noch teilweise hellgrau abgedeckt, womit die Lackierarbeiten endgültig abgeschlossen waren. Basis für die noch fehlenden Führerstandsstirnfenster bildeten nun Polystyrol-Klarsichtteile aus der Restekiste. Auf Maß gefeilt ließen sie sich einsetzen und mit etwas Weißleim, der nahezu glasklar trocknet, fixieren.

Zum Erbauer und diesem Projekt:

Etwa 1991 habe ich angefangen, mich autodidaktisch mit der Spritzlackiertechnik zu beschäftigen. Nach vielen Jahren im Maßstab 1:24 und 1:87 habe ich mich mit diesen Messwagen Ende der Neunziger erstmals an den Umbau eines Modells im Maßstab 1:220 gewagt.

Matthias Wistrach

Auf dem Dach fand noch ein in die Strinwand eingelassener Typhon über dem Führerstand Platz, das ebenfalls neu eingesetzte obere Spitzenlicht ist derzeit nur eine Attrappe. Der serienmäßig bei Märklin verbaute Einholmpantograph musste einem Scherenstromabnehmer aus gleichem Hause weichen, um auch an diesem Punkt dem Vorbild gerecht zu werden.



Eine Seitenansicht zum Schluss: Der Messwagen war Matthias Wistrachs erster Umbauversuch in der Spurweite Z. Professionelle Lackiererfahrungen mit der Spritzpistole sammelte er berufsbedingt später.

Für die Zukunft ist noch eine Stirnbeleuchtung mit SMD-Leuchtdioden geplant, die sich bis zum Abgabetermin des Umbauwettbewerbs nicht mehr realisieren ließ.

Alle Fotos: Matthias Wistrach

Basiswagen:

<http://www.maerklin.de>

Bezugsquellen für Material:

<http://www.conrad.de>

<http://www.revell.de>

<http://www.letraset.com>

<http://www.tamiya.de>

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

Neue Exklusiv-Bausätze von Archistories **Des Müllers Mühle im Kallental**

Den Zusammenbau und auch die Abwandlung von Gebäuden aus dem Hause Archistories haben wir unseren Lesern bereits vorgestellt. Beim jüngsten Bausatzprojekt hatten wir das Glück frühzeitig ins Boot geholt zu werden und das Entstehen eng begleiten zu können. So entstand parallel zur Entwicklung ein kunstvolles Diorama aus der Hand von Dirk Kuhlmann, das Lust auf die vielfältigen Möglichkeiten einer Wassermühle wecken soll.

Von Dirk Kuhlmann. Die Qual der Wahl empfand ich, als ich mit der neuesten Idee von Frank Drees aus Hannover betraut wurde, die exklusiv für den 1zu220-Shop von Jörg Erkel umgesetzt wurde. Hier lagen vor meinen Augen zwei fertig zusammengebaute, wunderschön anzusehende Mühlen aus dem Hause Archistories.



Hier passt einfach alles: Die wunderschöne Wassermühle von Archistories fügt sich äußerst harmonisch in die vom Mühlteich geprägte Landschaft ein. Im Hintergrund fährt der von Märklin kürzlich ausgelieferte Güterzug mit der Baureihe 86 auf der Nebenbahn. Dank Spur Z Ladgut Josephine Küpper aus Aachen befördern die Wagen auch endlich vorbildgerecht aussehende Kohle.

Das eine Exemplar war geprägt von bräunlichen Fachwerk und rotem Ziegelstein - Gefach, wie es in Anlagen mit norddeutschen Themen bestens passt. Das zweite, baugleiche Haus zeigte eine Mühle mit dem schwarzen Fachwerk und den weiß verputzten Gefachen.

Recht schnell wurde klar, dass die norddeutsche Variante die größere Herausforderung an mich stellte und auch persönlich favorisiert wurde. Nach einem kurzen Informationsaustausch mit dem Hersteller und weiteren Beteiligten konnte es nun mit den ersten Recherchen losgehen. Dies ist immer der erste Schritt, auch um auf einem Diorama mit nur einem einzelnen Bausatz glaubhafte Szenen zu gestalten.

Die Wahl fiel auf eine Landschaftsecke am östlichen Rande des Sauerlandes, gepaart mit den Bild-daten der „Heinefelder Mühle“, welche Frank Drees (Inhaber von Archistories) als Vorlage für seine Bausätze diente.

Nach ersten Skizzen fertigte ich die endgültige Planzeichnung an. Natürlich wusste ich, dass es die eine oder andere Abweichung geben wird.

Das ist auch im Vergleich zum fertigen Diorama recht deutlich zu sehen: Es ist ein Mühlteich geworden und nicht ein kleiner Wasserkanal, der vom Fluss kommt. Hier stand für die Gestaltung die Frage im Raum, wie die Mühle denn angetrieben werden soll.



Neben der Ausführung als „Dörpeder Wassermühle (Art.-Nr. 705141) gibt es das neue Archistories-Sondermodell auch in weißer Putzfachwerkausführung als „Wassermühle im Kallental“ (706142).

Oberschlächting

Hier wird das Wasser von oben über das sogenannte Gerinne auf das Mühlenrad geleitet und bewegt dieses durch sein Gewicht nach unten.

Mittelschlächting

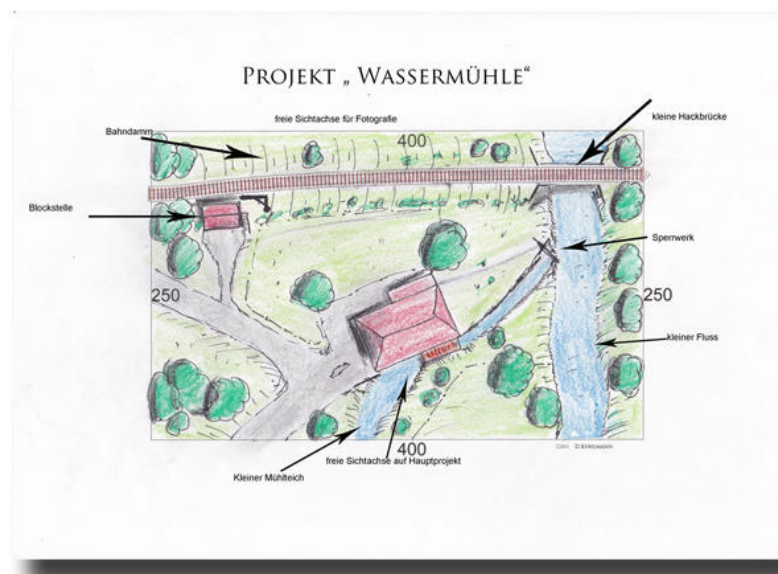
Bei einem mittelschlächtigen Mühlenrad fällt das Wasser in halber Höhe des Mühlrades (auf Höhe der Welle) auf die Schaufeln.

Unterschlächting

Hier ist das Mühlenrad in den Wasserlauf eingehängt und bewegt dieses durch den Wasserfließdruck nach oben.

Rückschlächting

Das rückschlächtinge Wasserrad hat eine ähnliche Wirkungsweise wie das mittelschlächtinge, nur tritt hier das Wasser unterhalb des Radscheitels, in etwa $\frac{1}{4}$ der Radhöhe, rückseits in die Schaufeln ein.

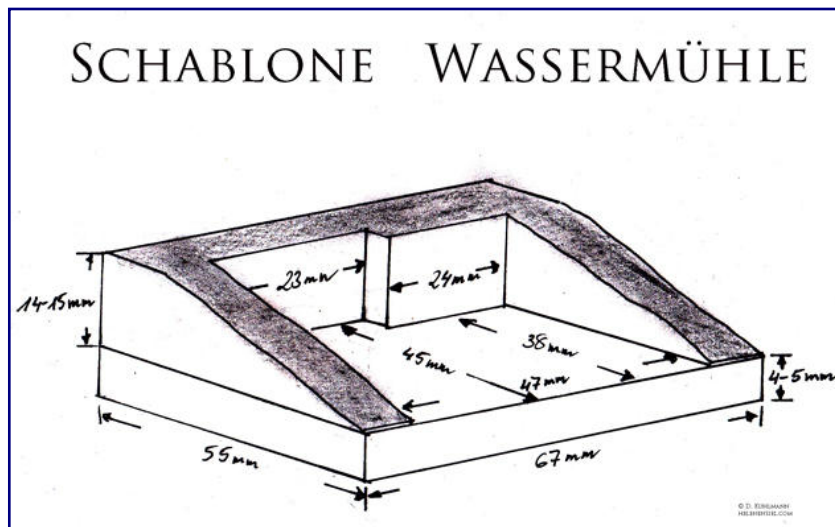


„Schlächting“ ist übrigens der Begriff für das Aufschlagen des Wassers auf die Schaufeln. Ich entschied mich für die mittelschlächtinge Variante und konnte mit dieser Entscheidung dann auch den Bau beginnen.

Es geht los...

Die Basis bildet ein Grundbrett (44 cm x 34 cm), an dem vier Seitenteile mit topografischer Struktur angeschraubt wurden, sowie das Brett für den späteren Mühlteich.

Wichtig ist vorher wirklich eine Papp- oder Papierversion der Seitenteile,



Eine Schablone sorgt dafür, dass die Wassermühle sauber aufgenommen und gut gehalten wird. An der Vorderseite steht das Mühlrad über, denn vorbildgerecht reicht es tiefer als der Gebäudesockel.

Rahmen. Zum Schluss wird 2 mm dicker Kork für die Unterlage der Schienen aufgeklebt. Die weitere Baubasis des Dioramas bildeten Hartschaumplatten mit 5 und 10 mm Stärke.

Da die Mühlräder bei diesem Produkt vorbildgerecht bis unterhalb der Grundmauern reichen und so auch etwas höhere Ansprüche an den Erbauer stellen, musste eine Schablone her. Gerne stelle ich sie als Zeichnung zur Verfügung.

Jetzt fand die erste Stellprobe statt, ein ganz wichtiger Schritt um eventuelle Fehler in der Planphase noch zu berichtigen. Danach wurde der Bahndamm zu beiden Seiten mit dem 5-mm-Hartschaum treppenförmig aufgefüttert. Als Kleber reichte hier gewöhnlicher Holzleim, z.B. von Uhu.

Einen Tag Wartezeit musste ich dann einhalten, bevor ich ein Sand-Holzleim-Gemisch als Untergrund aufgebracht habe. Holz-Reparatur-Spachtel aus dem Baumarkt erfüllt übrigens auch seinen Zweck. Und wieder hieß es nun warten.

In diesen manchmal endlos erscheinenden Wartezeiten habe ich aus den Kibri-Mauerplatten zwei Brückenköpfe gebastelt und später mit ins Landschaftsgefüge eingespachtelt.

Bilder im Internet ergaben genug Aufschlüsse zur Bauweise vergleichbarer Brückenköpfe. Bitte an dieser Stelle auch die Andeutung der Widerlager nicht vergessen! Die Brücke stammte aus dem Programm der Firma Hack, wurde aber individuell mit Rostlasuren verschiedener Anbieter „verfeinert“.

Zuletzt habe ich mich ausgiebig mit dem Thema Rokuhan-Gleise befasst und so sollte auch mal ein Versuch mit diesem Schienenmaterial drin sein. Zumal ja dieser Hersteller auch ein bettungsloses Gleis für Brückenabschnitte in seinem Programm führt. Brauchbar für die geplante Umsetzung lautete

um Unsicherheiten durch Betrachten und Bewerten gezielt ausräumen zu können. Nicht jeder kann sofort eine Zeichnung in eine künftige Landschaft umsetzen.

Wenn dann alles zur Zufriedenheit aussieht, so können die ausgeschnittenen Pappstreifen gleich als Schablone für das Holz dienen.

Im Hintergrund verläuft in meinem Diorama noch ein Bahndamm, angefertigt aus Holzleisten. Aussparungen markierten die Stelle der künftigen Brücke.

Danach erfolgten die üblichen Spachtel- und Schleifarbeiten am



Der Holzrahmen, der den Landschaftsschnitt vorgibt, steht. Auch die Trasse für die eingleisige Nebenstrecke im Hintergrund ist bereits eingesetzt. Es folgt der Zuschnitt des Mühlteichs und das Einsetzen der Gebäudeschablone.

der erste Eindruck. Was mir auffiel, sind die breiteren Schwellen gegenüber dem seit 1972 bekannten Märklin-Gleis.



Verwendet wurden auch links und rechts der Brücke die bettungslosen Gleise von Rokuhan (Bild oben). Die Schienenflanken wurden rostfarben gealtert, was mit Tamiya-Farben perfekt gelingt. Der Schotter stammt aus dem Spur-N-Programm von Koemo. Besondere Sorgfalt galt auch den Widerlagern der Brücke. Der erste Landschaftsüberzug erfolgt mit einer selbst angerührten Spachtelmasse (Bild unten). Bei der Blockstelle handelt es sich um das seines Sockels beraubte Stellwerk Torrstein von Archistories.

Die angesetzten Vorrichtungen (zwischen den Schwellen) zur Verschraubung des Materials kamen als vorbildwidrige Merkmale aber weg - aus optischen Gründen. Wie immer habe ich das Gleis mit Kontaktkleber auf dem Korkbett befestigt.



Nicht wiederzuerkennen ist die Blockstelle. Das beweist eindrucksvoll, dass sich auch Architekturkartonbausätze so anpassen lassen, dass ein ganz individuelles und einmaliges Gebäude entsteht.

Danach habe ich die Kunststoffschwelle mit lederbrauner Farbe gestrichen sowie Schienen und Kleineisen mit „Rostfarbe“ veredelt. Welche Farben hier verwendet werden, bleibt dem persönlichen Geschmack überlassen. Ich selbst bevorzuge hier Tamiya-Farben in verschiedenen Farbtönen und Mischungen.



Als nächstes entstehen Mühlteich und Wehr in bewährter Weise. Echtes Holz und Bootsack sind Schlüssel zum Erfolg.

Geschottert und verklebt habe ich mit dem Material von Koemo, meinem favorisierten Anbieter.

Wegen der Profilhöhe der Schienen habe ich aber auf das Angebot für die Spur N in Form von „Diabasschotter, dunkel, alte Steine, Typ DD“ zurückgegriffen.

Dabei schottere ich erst die Zwischenräume des Gleises bis zur Oberkante der Schwelle, danach die Seitenteile und lege dann die äußeren Schwellenstücke mit dem Pinsel wieder frei. Fast automatisch entsteht dadurch an beiden Seite eine kleine Raupe.

Als Werkzeuge benutzte ich nur einen kleinen Borsten- und Rotmarderpinsel, eine kleine

Schütte, eine alte Filmdose und meine Finger – das wohl beste Werkzeug aller Menschen. Mit einer Pipette ließ ich an einer Schwelle innen den sehr dünnen Leim von Koemo ein.

Die Landschaft nimmt Farbe an

Der nächste Schritt war die Herstellung eines Wehres. Fotos aus dem Internet halfen auch hier wieder, und meine Kiste wurde intensiv nach passenden Restteilen durchsucht. Es ist ein regelrecht wild anmutender Material-Mix, mit ein wenig Farbe wirkte aber alles wie ausgewechselt.



Das Wehr entstand aus Teilen, die sich in der Restekiste fanden, darunter vor allem Holzmaterial. Das von ihm gestaute und bewegte Wasser verfehlt seine Wirkung nicht. Zusammen mit den Müller-Figuren von Trafofuchs ergibt sich eine äußerst lebendig wirkende Szene.

In der Folgezeit konnte ich nun endgültig mit weiteren Hartschaumplatten und Spachtelmasse die Landschaft rund um die Mühle vorantreiben und fertig stellen. Dann kam die Aktion „echte Erde“ wieder an die Reihe. Es gibt nichts Besseres zu deren Darstellung! Allerdings sollte Naturmaterial stets im Backofen gut durcherhitzt werden, um mögliche Insekten und Parasiten in allen Stadien wirksam abzutöten.

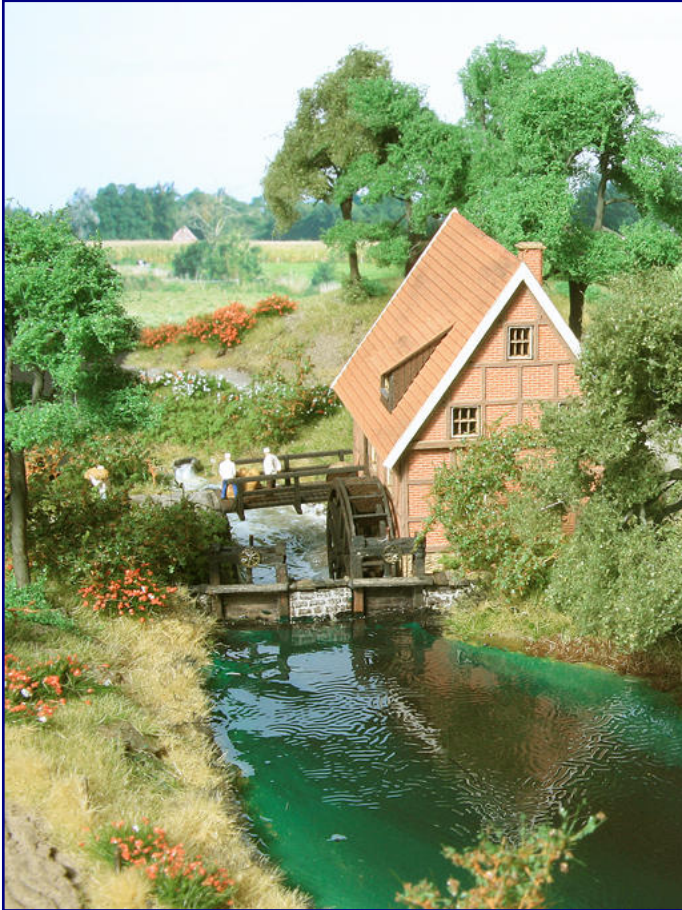
Als nächstes habe ich Noch-Grasleim an verschiedenen Stellen aufgespritzt und mit einem kleinen Sieb den gereinigten und durch Hitze desinfizierten Mutterboden aufgestreut. Mindestens sechs Stunden sollte das Schaustück anschließend in Ruhe gelassen werden. Das überschüssige Material fiel später dem Staubsauger zum Opfer.

Die beschriebenen Untergrundarbeiten nehmen bei mir immer die meiste Zeit in Anspruch, da später in Verbindung mit dem „Grünzeug“ eine endgültige Harmonie entstehen soll.



Ein Geheimnis bleibt, wie die leichte Wellenstruktur auf den Mühlteich gezaubert wurde. Hier hilft nur eigene Kreativität! Auch der Ruderer, der am alten Steg rechts außerhalb des Bildrands abgelegt hat, fühlt sich sichtlich wohl (Bild oben). Licht und Schatten sorgen für eine äußerst realistische Wirkung des Grüns, das vor allem mit Material von Mininautr, Austromodell, Heki und Noch geschaffen wurde.

Wie immer griff ich für die Begrünung zu 2 mm hohen Grasfasern der Firma „Mininatur“. Eine umgebaute elektrische Fliegenklatsche mit Teesieb verwende ich an dieser Stelle sowie den hervorragend eingestellten Graskleber von Noch. Mehr brauche ich nicht! Insgesamt waren es drei Schichten, aus denen die „Vegetationsauflage“ entstand.



Der Blick von der Bergseite aufs Wehr: Auch diese Ansicht verfehlt ihre Wirkung nicht.

über sich ergehen lassen musste. Dieses Mal habe ich Hand angelegt und es seines Sockels beraubt. So verändert ist das kleine Gebäude fast nicht mehr wiederzuerkennen.

Auch bei Frank Drees fand diese Abwandlung Zustimmung und ich muss loben, dass mit den Archistories-Bausätzen ein wirklich feines „Kitbashing“ möglich ist. Auch die Hack-Brücken stellen eine feine Alternative zu den Polystyrol-Bausätzen dar, an denen sich bestimmt viele satt gesehen haben.

Nun wünsche ich mir noch, dass sich Noch den Gleiskörper auf diesem Schaustück genauer ansieht und mit ihrem Partner Rokuhan bespricht. Geht da nicht noch was?

Bild rechts:
Für eine romantsche Stimmung sorgt der kleine Steg am Mühlteich, der im Schatten der alten Linde steht.

Mein persönlicher Tipp ist die Beobachtung, dass auf dem Sandspachtel und/oder echter Erde die Grashalme wirklich stehen, auf einem Gipsuntergrund hingegen deutlich weniger! Eine raue Oberflächestruktur scheint hier im Modell entscheidend zu sein.

Die üblichen Materialien für Büsche und Bäume stammen von Noch, Heki, Mininatur und Austromodell.

Gerade von den Drahtbaumrohlingen des letztgenannten Herstellers bin ich sehr begeistert und er scheint in unserem Maßstab noch weitgehend unbekannt zu sein – bisher!

Leben in die Miniaturwelt brachten die neuen Müller-Figuren von Trafofuchs, die auch hier wieder perfekt passen.

Den krönenden Abschluss meines Dioramas, das als Fotokulisse gleich zwei völlig verschiedene Ansichtsmöglichkeiten bieten sollte, bildete schließlich eine kleine Blockstelle.

Auch sie stammt, wie die Wassermühle, von Archistories, doch im Katalog wird sie so nicht zu finden sein.

Basis bildete das Stellwerk Torrnstein, das im **Trainini®** schon mal eine größere Wandlung



Als bettungslose Variante könnte dieses Gleissystem bestimmt auch weitere Alternativen für alle diejenigen bieten, die gern selbst schottern und großen Wert auf die eigene Gestaltung legen.

Doch vorerst geistert mir noch die weiße Mühle durch die Sinne. Archistories und 1zu220-Shop haben Gespür bewiesen und zwei Geschwistermodelle geschaffen, zwischen denen sich wohl kaum jemand wird entscheiden können. Daran vorbeizukommen ist eh nicht, zumal der passende Antrieb auch gleich noch mitgeliefert wird. Zu derart schönen Modellen muss doch einfach jedem etwas einfallen, oder?



Mit dem Blick von der Rückseite ergibt sich eine völlig neue Ansicht, die nach Höhe des Betrachterauges vom Bahndamm, der Brücke und dem Blockstellengebäude bestimmt wird – eine perfekte Kulisse für den Güterzug mit der Baureihe 86 und den Kohle-Ladungseinheiten von Küpper.



Alle Fotos (außer Seiten 18 und 26 unten):
Dirk Kuhlmann

Exklusivvertrieb der Wassermühlen-Bausätze:

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

Bezugsquelle für Kunden in den USA:

<http://www.zscalemonster.com>

Bau- und Gestaltungsmaterial:

<http://www.architekturbedarf.de>

<http://www.austromodell.at>

<http://www.hack-bruecken.eu>

<http://www.heki-kittler.de>

<http://www.koemo.de>

<http://www.langmesser-modellwelt.de>

<http://www.noch.de>

<http://www.rokuhan.de>

<http://www.tamiya.de>

<http://www.trafofuchs.de>

Kohleladung fürs Aufmacherfoto:

<http://www.spurzladegut.de>

Verantwortlich für den Dioramenbau:

<http://www.helenensiel.com>

Ein weiterer Band der Geramond-Ratgeber **Grundsätzliches zum Modellbahnbau**

„Wichtig ist, was hinten herauskommt“ – bei einem Buch zielt dieser Spruch immer auf seinen Inhalt. Der hat uns auch im vorliegenden Band der Ratgeber-Reihe von Geramond überzeugen können, auch wenn er nicht perfekt zum Titel passen will. Behandelt werden Themen, die für den Anlagenbau Grundlage und Voraussetzung zugleich sind. Und das hätte ein knackiger Titel auch so zum Ausdruck bringen dürfen.

Kurt Heidbreder / Ralph Zinngrebe
Landschaftsgestaltung für die Modellbahn
Vom Vorbild zum Modell

Geramond Verlag GmbH
München 2014

Gebundenes Buch
Format 22,7 x 27,4 cm
144 Seiten mit ca. 220 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-86245-511-9
Preis 26,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Als Leitfaden für Planung und Gestaltung sieht Geramond dieses jüngste Werk aus seiner Reihe „Modellbahn perfekt“.

Auf der Vorabdarstellung des Titels war Kurt Heidbreder, der auch schon die vorherigen Bände eng begleitete oder dafür verantwortlich zeichnete, noch als Autor genannt. Auf dem nun vor uns liegenden Buch fehlt nun – im völligen Gegensatz zu den vorausgegangenen Titeln – jeder Hinweis auf ihn.



Immerhin wird er zusammen mit Ralph Zinngrebe als Redaktion für diesen Titel genannt, sobald das Werk aufgeschlagen wird. Stutzig macht uns das plötzliche Verschwinden des Namens vom Einband trotzdem: Seit wann vergisst Geramond seine Autoren? Immerhin handelt es sich um einen bekannten und renommierten Autor, was schließlich auch wesentlich zum Erfolg eines Buches beitragen kann.

Das erste, was uns gleich beim Durchblättern auffiel, waren nahezu komplett fehlende Vorbildfotos – mit sehr wenigen Ausnahmen. Das warf die Frage auf, ob auch dieses Buch den Anspruch „Vom Vorbild zum Modell“ erheben könne. Kritisch sind wir dieser Frage beim Lesen nachgegangen und waren angenehm überrascht.

Vorbildrecherchen oder Verweise bilden auch hier den roten Faden der Beschreibungen. Angesichts der Themenvielfalt konnte dies nur nicht in allen Kapiteln gleichermaßen das Erfolgsrezept sein. Nachdem mit ersten Impressionen der Frage nachgegangen wird, was gute Modellbahnlandschaften ausmacht, stehen nämlich zunächst Standort und Form der Anlage im Fokus.

Weiter geht es mit dem Anlagenthema und Betriebskonzept, der konkreten Planung und dem Unterbau. Auch hier passt eine Vorbildorientierung zwangsläufig nicht zu allen Punkten, die behandelt werden wollen. In der zweiten Buchhälfte sieht dies wieder anders aus, denn hier folgen das Gestalten der Konturen,

Hintergründe, die Gestaltung von Gewässern, Schneelandschaften, Brücken und Bahndämmen. Für Abwechslung sorgen Eindrücke exotischer Landschaften und der Bau der Gotthard-Südrampe im Modell.

Als kleines Problem entpuppt sich diese riesige Themenfülle, die dieses Werk abdecken will. Trotz meist erstklassiger Fotografien und geeigneten Zeichnungen kratzt das Buch so häufig nur an der Oberfläche. Kein Anfänger wird nach der Lektüre dieses Titels in der Anlage sein, erfolgreich sein Erstlingswerk zu bauen.

Trotzdem handelt es sich nicht um einen schlechten Ratgeber: Seinen vollen Nutzen entfaltet es jedoch erst zusammen mit den übrigen Bänden zu spezielleren Themen, die wir ebenfalls hier vorgestellt haben. Die Schritt-für Schritt-Anleitungen sind brauchbar und jeder Leser wird sich über so manchen Kniff freuen. Thematisch enger gefasst und vielleicht auf zwei Bücher aufgeteilt, hätten viele von ihnen aber deutlich mehr in die Tiefe gehen können und so auch mehr Anfänger angesprochen.

Wer bereits etwas Modellbauerfahrung hat, ist hingegen gut bedient. Diesen Lesern hilft das Buch, strukturiert und bedacht vorzugehen, Gedanken und Ansätze in die richtige Reihenfolge zu bringen und so beim nächsten eigenen Werk noch deutlich mehr zu überzeugen.

Leicht irreführend erscheint uns folglich der Titel: „Grundlagen der Gestaltung“ wäre aus unserer Sicht treffender gewesen. Müssen möchten wir das Buch auf keinen Fall. Die vor einigen Jahren begonnene und bislang sehr überlegt fortgeführte Reihe überzeugt halt nicht nur in der Gestaltung der Einbände sondern bislang auch stets mit Inhalten.

Sicher ist es für uns nicht der beste Titel von „Modellbahn perfekt“, aber hier zählt vor allem das, was auch viele Sportarten ausmacht: Es handelt sich um ein Mannschaftsspiel. Und die Mitspieler in Form der vorausgegangenen Werke werden durch die gewählten Kapitel sinnvoll in ihrer Gesamtheit ergänzt.

Wer sich – wie wir – bislang von der Reihe begeistert gezeigt hat, der sollte auch diesen Band nicht auslassen und seinen Bestand sinnvoll ergänzen.

Verlagsseiten und Bezugsmöglichkeit:
<http://www.geramond.de>

Bilder vom Dampfende in der DDR

Der Duft von Kohle und heißem Öl

Der Ausklang der Dampfära bei der Bundesbahn war schon ausgiebig Thema in diesem Magazin. Doch mit der Reichsbahn haben wir uns im selben Zeitabschnitt noch nicht beschäftigt. Grund ist das äußerst spärliche Angebot im Maßstab 1:220 nach Vorbildern der DR. Der Bildband, den wir Ihnen nun vorstellen möchten, kann aber sicher Anregungen für eigene Initiativen liefern.

Erich Bohne, Ralf Kutschke, Michael Klaus und Uwe Möckel
Die letzten DDR-Dampfloks
Kohle, Ruß und heißes Öl

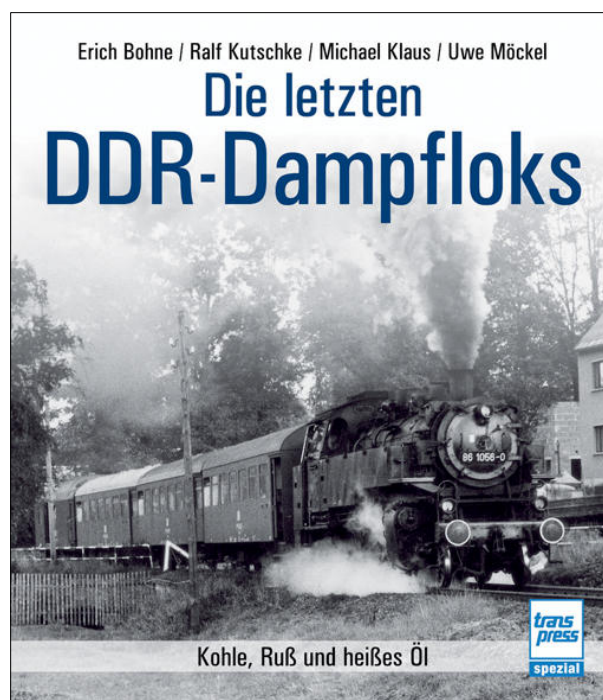
Transpress Verlag
Stuttgart 2014

Gebundenes Buch
Format 23 x 26,5 cm
352 Seiten mit 350 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-613-71496-0
Best.-Nr. 71496
Preis 14,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Mit Blick auf den nahenden 25. Jahrestag der deutschen Wiedervereinigung hatten wir bereits angekündigt, unseren Fokus auch etwas stärker auf das Gebiet der ehemaligen DR richten zu wollen. Dieses Mal haben wir uns einen Bildband aus dem Transpress-Verlag ausgesucht, der sich dem Ausklang der Dampfzeit in der DDR widmet.



Der Geruch verbrannter Kohle prägte die Ostberliner und viele weitere DDR-Bahnhöfe deutlich länger als bei der Bundesbahn. Prägten dort ölgefeuerte Maschinen das Ende der Dampfära, so sorgten die Folgen der Ölkrise für eine letzte Blüte kohlegefeuerter Dampflokomotiven bei der DR.

Viele Exemplare der Baureihen 41, 50 und 52 wurden reaktiviert und zwischen Ostsee und Erzgebirge eingesetzt, bis 1988 auch im Osten endgültig Schluss war – zumindest auf der Regelspur. Für das in dieser Zeit noch junge Autoren-Quartett, das teilweise noch die Schule besuchte und sich aufs Abitur vorbereitete, bedeutete dies ein ungeheures Glück, von dem die Leser nun profitieren können.

Erstaunen löst beim Erwerb zunächst der auffällig günstige Preis für ein 352 Seiten zählendes, gebundenes Buch aus – zweifelsfrei ein Kampfpriß, denn Werke vergleichbaren Umfangs sind sonst mehr als doppelt so teuer.

Doch doppelt vergebene Seitenzahlen verraten schnell, was der Verlag hier tatsächlich kriert hat: Hier wurden nämlich einfach zwei bekannte und schon vor Jahren veröffentlichte DDR-Dampflokbücher in einem zusammengefasst und als Sonderauflage neu ins Programm genommen.

Was dem Leser als neues Werk suggeriert wird, entspricht also bei der näheren Betrachtung eher einer Mogelpackung. Das erklärt dann auch die preisliche Auffälligkeit, denn es kann ja nicht im Interesse eines Fotografen liegen, bislang unveröffentlichte Bildbestände regelrecht verramschen zu lassen.

Die bekannten Werke „Kohle, Ruß und heißes Öl – Dampflokomotiven in Berlin 1970 – 1989“ von Erich Bohne und „Die Dampf-Brigade – Auf der Suche nach den letzten DDR-Dampfloks“ von Ralf Kutschke, Michael Klaus und Uwe Möckel bilden die wahre Grundlage für den Titel, den wir Ihnen heute zusammenfassend vorstellen möchten.

Ein Fazit stellen wir dabei gleich voran: Nur wer beide früheren Werke schon sein eigen nennt, würde hier wohl einen Fehlgriff riskieren. Wen der Ausklang der Dampf-Ära bei der DR interessiert und bestenfalls eines der zwei Bücher im Regal stehen hat, kann zum aufgerufenen Preis eigentlich nichts falsch machen.

Die Geschichten in den beiden Büchern werden recht unterschiedlich erzählt, aber in beiden Fällen sind sie mitreißend, Neugierde weckend und die Bilder mit Leben füllend. Während im zweiten Teil ein direkter Zusammenhang zwischen Bild und Text fast immer gegeben ist, sind die Ausführungen zu den Dampflokomotiven rund um Berlin etwas allgemeiner gehalten und bilden lediglich einen Rahmen.

Recht interessant sind die Hinweise zur Fotoausrüstung und zu den Filmen in der DDR, wenngleich auch diese „Begleitinformationen“ für einen Bildband über Eisenbahnen nicht zwingend erforderlich sind. Im Kontext aller Beschreibungen sorgen aber auch sie für eine beeindruckende Authentizität des Buches.

In diesem Fall macht es aber die besonderen Begleitumstände der Bildentstehung ebenso verständlich wie die für viele heute nicht mehr nachvollziehbaren Repressalien eines Regimes, das sich hier in Form von behindernden Kontakten der Transportpolizei ausdrückt. Zusammen geben diese Punkte dem zweiten Buch im Gesamtwerk eine sehr persönliche Note und belegen die Abenteuerlust der Autoren.

Zudem drückt sich die persönliche Begeisterung der Autoren des Gesamtbands noch dadurch aus, dass gleich zwei der vier Personen die Eisenbahn auch bei ihrer Berufs- bzw. Arbeitgeberwahl berücksichtigt haben.

Doch ein großes Manko des Buches bleibt, das sich an nicht mal wenigen Stellen störend bemerkbar macht: Die Darstellungsqualität der Aufnahmen lässt dort zu wünschen übrig, denn in vielen Bildern sind leider Verpixelungen zu erkennen.

Hier stellt sich uns die Frage, ob nicht mit einer ausreichend hohen Auflösung digitalisiert wurde oder die Vorlagen aufgrund des Filmmaterials schon so am Ende waren? In letzterem Fall hätte eine etwas kleinere Bildwiedergabe vielleicht für mehr Zufriedenheit sorgen können. Lücken, die daraus entstehen, hätten sich dann vielleicht mit ergänzenden Aufnahmen füllen lassen oder aber das Werk wäre dünner ausgefallen – für den aufgerufenen Preis ginge auch das in Ordnung.

.....
: **Verlagsadresse und Bezugsmöglichkeit:** :
: <http://www.transpress.de> :
.....

1 zu 220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz
für die Spur Z



© D. Kuhlmann
helenehsie1.com



49,90€



Archistories 705141 - Dörpeder Wassermühle

Ob exponiert auf Ihrer Modellanlage oder als romantische Szenerie halbversteckt im Gebüsch - für die mittel- bis norddeutsch inspirierte 'Dörpeder Wassermühle' findet sich immer ein lauschiges Plätzchen. Das filigrane, mit einem Mikrogetriebe gemächlich angetriebene Mühlrad, großflächig gravierte Natursteine in der Sockelzone, das plastische Ziegeldach und zahlreiche liebevoll ausgearbeitete Details bringen echtes Leben in Ihre Dioramen.

Der Bausatz enthält bereits einen Motor für den Antrieb des Mühlrades.

Archistories 706141 - Wassermühle im Kallental

Ob exponiert auf Ihrer Modellanlage oder als romantische Szenerie halbversteckt im Gebüsch - für die mittel- bis süddeutsch inspirierte 'Wassermühle im Kallental' findet sich immer ein lauschiges Plätzchen. Das filigrane, mit einem Mikrogetriebe gemächlich angetriebene Mühlrad, großflächig gravierte Natursteine in der Sockelzone, das plastische Ziegeldach und zahlreiche liebevoll ausgearbeitete Details bringen echtes Leben in Ihre Dioramen.

Der Bausatz enthält bereits einen Motor für den Antrieb des Mühlrades

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Reichlich Interesse und viele Fragen brachte der letzte Umbaubeitrag:

Zu dem Artikel in **Trainini®** 03/2015 ab Seite 4 habe ich noch ein paar Anmerkungen und Fragen. (...)

Insgesamt hat mir Dirk Rohwerders Umbau der BR 41 sehr gut gefallen; die Optik des Modells hat viel dazu gewonnen. Wer seine eigene Einundvierziger aufpeppen will und dabei auf ein funktionsfähiges Spitzensignal zu verzichten bereit ist, ist mit einem solchen Umbau gut beraten.

Zunächst meine Fragen:

- Wie wurde der Zentralverschluss von der Rauchkammertür entfernt? (...)
- Habe ich richtig gesehen, dass auf die Montage einer Dampfpeife verzichtet wurde?
- Sind die Puffer komplett ersetzt worden, oder wurden auf die vorhandenen Puffer korrekte Pufferteller montiert? (...)
- Entstanden die montierten Lampen im Eigenbau, oder handelt es sich um Zurüüsteile? (...)
- Stammen auch die Schienenräumer und Fußtritte von Heckl und wo ist im Handel Riffelblech erhältlich?
- Womit wurden die Räder und die Treib- und Kuppelstangen brüniert?



Jochen Brüggemann hat selbst ein Modell der Baureihe 41 umgebaut und interessiert sich deshalb sehr für weitere Informationen zum Wettbewerbsbeitrag von Dirk Rohwerder. Foto: Jochen Brüggemann

- Interessant wären auch nähere Informationen zur „Aufrüstung“ des Schleppachsgestells, u.a. mit Indusi-Magnet.
- An welchen Stellen im Kessel wurde zusätzliches Blei platziert?
- Gibt es einen Hersteller, der maßstäbliche Epoche-IV-Schilder aus Messing oder Kunststoff fertigt, mit weißen Ziffern auf schwarzem Untergrund? (...)

Nun noch einige Anmerkungen zum umgebauten Modell:

- Der „neue“ Zylinderblock weist oben einen eckigen, kastenförmigen Aufbau auf und scheint mir eher von einem Modell der BR 52 zu stammen. Korrekt wäre hier ein Zylinderblock der BR 50, dem dieser Aufsatz fehlt.
- Unter dem Kessel wurde die Durchsicht reichlich nach vorne erweitert; in Höhe der Zylinder vermisste ich den massiven Rauchkammerträger. Bei dem hier verwendeten 52er Zylinderblock fällt das nicht sonderlich auf; bei Montage eines 50er Zylinderblocks ergäbe sich aber ein ungehinderter Durchblick.
- Bei dem Behälter, der in der Beschreibung als Windkessel bezeichnet ist, handelt es sich um einen der beiden Hauptluftbehälter. Nach mir vorliegenden Unterlagen hatten die Altbaukessel-41er ab Lieferung zwei dieser Hauptluftbehälter, die unmittelbar hintereinander (als Pärchen) oberhalb der 3. Kuppelachse quer über dem Rahmen angeordnet waren.

Diese Anordnung wurde nach dem 2. Weltkrieg beibehalten und erst im Zusammenhang mit der Neubekesselung (sowohl bei der DB als auch bei der DR) geändert; die beiden Hauptluftbehälter wurden „getrennt“ und „wanderten“ bei den Neubaukessel-Lok (DB) und auch bei den Reko-Lok (DR) weiter nach vorn bzw. weiter nach hinten. (...)



Jochen Brüggemann, per E-Mail

Die Antwort von Dirk Rohwerder haben wir sinngemäß in kurzer Form zusammengefasst: Der Zentralverschluss an der Rauchkammertür wurde mit der Feile entfernt, als Pfeife stand nur das zu groß geratene Teil einer Märklin-50 zur Verfügung, weshalb hier darauf verzichtet wurde.

Die Puffer wurden komplett gegen die Teile von Heckl Kleinserien ersetzt. Die Laternen stammen als Grundmodell von Westmodel, wurden durch Schleifen und Ergänzungen aber umgebaut. Schienenräumer und Fußstritte sind Eigenbauten, die Riffelbleche finden sich im Programm von Bavaria/Weinert.

Das Fahrwerk der Lok wurde nicht brüniert, sondern ist ein schwarz vernickeltes von Märklin, gewonnen durch Teiletasch mit einem anderen, jüngeren Modell. Schleppachsgestell und Indusi-Magnet sind Eigenbauten auf Messingbasis. Blei wurde überall im Kessel platziert, wo sich noch Platz finden ließ.

Die Lokschilder sind geätzte Teile von Kuswa. Beim Zylinderblock ist die Feststellung richtig, das entsprechende Teil fand sich aber nicht mehr in der Reste-/Ersatzteilkiste. Der massive Rauchkammerträger wäre eventuell durch Blei nachzubilden gewesen. Die Entscheidung für einen Hauptluftbehälter fiel nur, weil sich im Bereich des zweiten die Stromzufuhr befindet.

Einen anderen Ansatz hat Dirk Rohwerder gewählt. So stammen seine Puffer von Heckl Kleinserien, während die Laternen aus Westmodel-Exemplaren umgebaut wurden. Foto: Dirk Rohwerder

Angebot zur Neuauflage der Kesselwagen-Superungssätze:

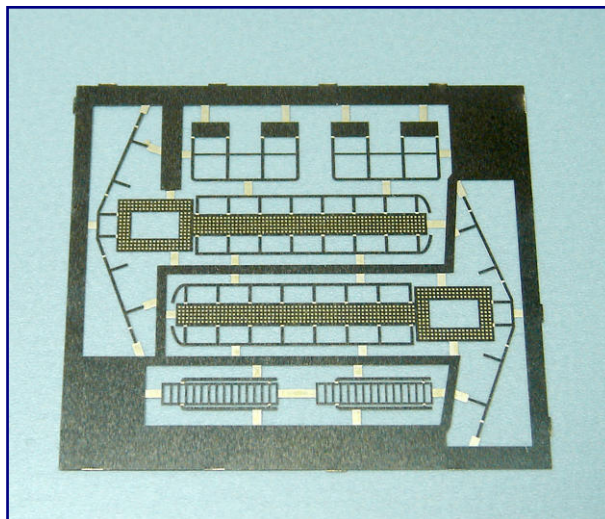
Kleinserienhersteller 1zu220-Modelle hat sich zu einer Neuauflage der Bauteile für die vierachsigen Wagen (Art.-Nrn. 8625 u.a.) entschlossen. Auslöser war die positive Resonanz auf unseren Artikel im letzten **Trainini®** 3/2015 zur Superung dieser Modelle.

Voraussetzung für die Umsetzung dieses Vorhabens ist allerdings eine ausreichende Nachfrage. Interessenten mögen sich daher bis zum 24. Mai 2015 mit einer verbindlichen Vorbestellung an den

Hersteller wenden. Wenn in dieser Zeit die Mindestauflage erreicht wird, gehen die Teile in Produktion und können Anfang Juli 2015 versendet werden.

Jeder Umrüstsatz enthält Bauteile für zwei Kesselwagen, welche die Arbeitsplattform mit Leiter aus Kunststoff und das Geländer der Bremserbühne ersetzen. Die Teile sind aus feinem Neusilberblech geätzt und müssen selbst zusammengebaut und montiert werden.

Zur Abfrage der Lieferkonditionen und für Vorbestellungen richten Sie bitte eine Nachricht direkt an den Hersteller unter [bestellung\(at\)1zu220-modelle.de](mailto:bestellung(at)1zu220-modelle.de).



Wegen der guten Resonanz auf unseren Umbaubeitrag ist 1zu220-Modelle bereit, den von uns benutzten Umrüstsatz noch einmal aufzulegen.

Fahrregler SFR1500 jetzt lieferbar:

Bereits im letzten Jahr hatten wir ihn angekündigt, nun ist es endlich so weit: Der neue Fahrregler SFR1500 von Heißwolf geht in die Produktion. Er kann ab sofort über die Internetseiten bestellt werden, der Liefertermin richtet sich nach Bestelleingang und Fertigungskapazitäten.

Da das neue Analoggerät aus dem bewährten Vorgänger SFR1000 weiterentwickelt wurde, konnte Bedienung und Formgebung beibehalten werden. Das Leistungsteil wird nun als extrem kompakte Einbauversion oder im komplett geschlossenen Gehäuse angeboten. Ein temperaturgesteuerter Lüfter sorgt für einen sicheren Betrieb auch bei beengtem Einbau, wie Bernd Heißwolf uns mitgeteilt hat.

Die Seiten von Heißwolf Modellbahnzubehör sind unter <http://www.modellbahn.heisswolf.net> zu erreichen.

Aktuelle Auslieferungen von AZL:

Die EMD E8A erscheint bei AZL jetzt in den äußerst attraktiven Farben der Atlantic Coast Line (Art.-Nr. 61611-1 bis -4). Angeboten wird sie mit vier verschiedenen Betriebsnummern.



Dazu gesellen sich gleich mehrere Güterwagen: Der neue Weitsicht-Güterzugbegleitwagen ist jetzt im Rot der GN (921006-1 & -2) und silberfarben für die Burlington Route (921015-1 & -2) verfügbar.



Von den ACF-Schüttgutwagen mit zwei Auslass-trichtern sind nun blaue Wagen der GN in einer Viererpackung (913900-1) und als Einzelwagen (903900-1 & -2) erhältlich.

Die E8A der ACL (Bild oben) und der Flachwagen mit neuen Militärfahrzeugen (Bild unten) sind aktuelle Neuheiten bei AZL. Fotos: AZL / Ztrack

Die braunen 89-Fuß-TTX-Flachwagen bekommen als Ladegut nun Schwerlast-LKW M977 und M978 der US-Armee aus der Produktion von Z-Panzer. Vier Einzelwagen stehen zur Auswahl (91151-4A bis -4D). Vervollständigt werden die Auslieferungen von neuen 40-Fuß-Containern von Cosco (95205), P&O (95201) und Matson (95203)

Weitere Produktfotos sind unter <http://www.americanzline.com> einzusehen.

Neues von der Dortmunder Modellbahn-AG:

Wie bereits berichtet, ist die Modellbahn-AG an der Dortmunder OGS Roncalli erfolgreich gestartet. Unter die Unterstützer haben sich nun auch Herpa, Z-Lights und weitere Privatleute gereiht, auch Busch hat eine weitere Spende auf der Intermodellbau in Dortmund zugesagt. Damit konnte in der Zwischenzeit die 3.000,00-Euro-Grenze an Spenden deutlich überschritten werden! Unser herzlicher Dank dafür gilt allen Beteiligten.



Die Kinder und ihre anleitenden Betreuer Aleksandra Smiechura, Maximilian Sommer und Holger Späing freuen sich über die vielen Spenden, die ihnen den Start ins Modellbahnerleben ermöglicht haben.

Inzwischen haben die Kinder erste Modellbauerfahrungen gesammelt und in einem Rangierspiel Vorstellungsvermögen und planvolles Vorgehen geübt.

Des Weiteren konnten sie sich mit gleich drei Vorschlägen für die 2. Runde des Dioramenwettbewerbs qualifizieren, der vom Märklin-Magazin veranstaltet und von den Firmen Noch und Faller unterstützt wird.

Sofern die Ergebnisse der nun zu bauenden Dioramen die Juroren überzeugen können, werden die Besucher der Märklin-Tage in Göppingen hoffentlich bis zu drei Werke der hier engagierten Kinder sehen und bewerten können.

Haben auch Sie Lust, Ihre Modellbauerfahrungen an die nächste Generation weiterzugeben? Sofern Sie keine eigenen Kinder oder Enkel haben oder diese sich nicht für Modellbahn interessieren, sprechen Sie doch mal eine Schule in Ihrer Nähe an. Ehrenamtliches und qualifiziertes Engagement ist dort erfahrungsgemäß sehr geschätzt sowie pädagogisch geschultes Personal zur Seite gestellt. Auch die Kinder zeigen sich dankbar für solche Angebote.

Eine Neuheit bei Z-Modellbau:

Der Vorjahressieger der Neuerscheinungen des Jahres in der Kategorie Lokomotiven, Dr. Andreas Scheibe aus Chemnitz, hat ein neues Modell in bewährter Technik angekündigt.

Ins Programm von Z-Modellbau kommt dieses Jahr der Rangiertraktor Tm 2/2 der Mittel-Thurgau-Bahn (MThB) aus der Schweiz in Rot (Art.-Nr. 3114). Der Winzling mit einer Länge über Puffern von nur 22,5 mm eignet sich für die Epochen III und IV. CNC-gefräster Fahrwerksrahmen und Getriebeteile aus Messing sorgen für ein weiches Anfahr- und Bremsverhalten.

Das Gehäuse des schönen Modells entsteht aus geätzten Messing- bzw. Neusilberteilen, zugerüstet mit Weißmetall-Schleudergussteilen. Da der Rangiertraktor erst auf Bestellung gefertigt wird und die Nachfrage nach Z-Modellbau-Fahrzeugen unverändert hoch ist, ist mit mehrmonatigen Lieferzeiten zu rechnen. Der Hersteller (<http://www.z-modellbau.de>) nennt mit der Bestellung einen Liefertermin, der erfahrungsgemäß exakt eingehalten wird.



Neu bei Z-Modellbau ist der Tm 282 der MThB (Art.-Nr. 3114). Foto: Z-Modellbau

Neuer Geschäftsführer bei Noch:

Der Wangener Zubehörhersteller Noch gibt bekannt, dass der bisherige Prokurist Sebastian Topp zweiter Geschäftsführer des Unternehmens neben dem geschäftsführenden Gesellschafter Herrn Dr. Rainer Noch ist. Die Änderung wurde zum 1. Februar 2015 wirksam, aber erst Ende März bekannt gegeben.

Der 32-jährige Diplom-Kaufmann ist bereits seit fünf Jahren als Marketing-Leiter für das Unternehmen tätig. Die Einzelprokura wurde ihm vor zwei Jahren erteilt.

Programmerweiterungen bei Schrax:

Kurz nach Erscheinen der letzten Ausgabe kündigte Schrax weitere 3D-Druck-Umsetzungen auch für die Spurweite Z an. Zu nennen sind hier zu allererst die schwarz-weißen Straßenrandbaken, die jede Landstraße säumen, aber nach dem Verschwinden der früheren Noch-Spritzgussteile Eigenlösungen erfordert haben. Weit fortgeschritten ist auch ein Trafohaus, das ebenfalls bald folgen soll.

Feines, rotes Gesteinsmehl, hergestellt aus echtem Granat statt durchgefärbtem Dekosand, soll verhindern, dass das Material beim Kleben ausfärbt und die Umgebung verschmutzt. Im 250-Gramm-Beutel stehen vier verschiedene Körnungen zur Auswahl. Die Herstellerseiten sind unter <http://www.schrax.de> zu finden.

Die Märklin-Sommerneuheiten 2015:

Bis zur Intermodellbau hat Märklin seine Sommerneuheiten geheim gehalten, die Kunden dort aber auch in der Spurweite Z mit attraktiven Modellen überrascht. Traditionell unter diesen Ankündigungen sind die Jahresmodelle des Märklin-Magazins.

Neben dem Jahreswagen 2015 (Art.-Nr. 80825), einem blau lackierten Hubschiebedachwagen Kmmks 51 mit Bremserhaus erscheint hier noch eine ebenfalls blau lackierte Dampflok der Baureihe 74 (88953).

Neben einer warmweißen LED-Beleuchtung, vollbeweglicher Detailsteuerung und weiteren Fahrwerksdetails ist unter ihren besonderen Merkmalen vor allem die Systemkupplung am vorderen Ende zu erwähnen.

Die bayerische S 3/6 der Epoche I kehrt als grüne Lok mit grünen Rädern (88923) ins Programm zurück.

Im Rahmen der Produktpflege hat auch sie ein überarbeitetes Fahrwerk nach neuem Standard erhalten und wurde ebenfalls auf LED-Beleuchtung umgerüstet. Neu ist auch, dass die Lok vorbildgerecht nur noch ein Zweilichtspitzensignal zeigt. Die dritte, angesteckt nachgebildete Laterne bleibt funktionslos, weil sie beim Vorbild nur fallweise ein Sondersignal abgab.



Sebastian Topp ist jetzt zweiter Geschäftsführer beim Zubehörhersteller Noch. Foto: Noch



Die inzwischen überarbeitete S 3/6 kehrt als grüne Länderbahndampflok ins Märklin-Programm zurück. Vorbildgerecht zeigt sie ein Zweilichtspitzensignal. Das obere Zugbegegnungslicht bleibt funktionslos. Foto: Märklin

Passend zur Lok hat Märklin eine fünfteilige Wagenpackung (87321) angekündigt. Sie enthält drei Schnellzugwagen CCü der K.Bay.Sts.B., einen ABCCü der K.W.St.E. sowie einen Gepäckwagen PPü der K.Bay.Sts.B. Mit dem letztgenannten Modell kehrt der bayerische Packwagen aus den Anfangsjahren der Mini-Club nach langer Zeit ins Programm zurück.



Zur ergänzenden Wagenpackung 87321 gehört auch der überarbeitete Packwagen PPü der K.Bay.Sts.B. (rechts). Das Handmuster hat irrtümlich seine Dachkanzel eingebüßt. Märklin betont, dass dies beim Serienmodell nicht der Fall sein wird. Foto: Märklin

Märklin nutzt diese Gelegenheit, den Waggon vorbildgerecht zu überarbeiten: Entgegen der Zeichnungen waren diese Packwagen nämlich einst durchgehend mit Fenstern und nicht teilweise mit Lüftungsöffnungen ausgestattet, was nun auch am Modell nachgezogen wird. Dennoch zeigt das Handmuster mit der fehlenden Dachkanzel noch einen Fehler, der sich nicht am Serienmodell finden soll.

Die Freunde der Epoche III dürfen sich auf eine Güterzugdampflok der Baureihe 52 mit fünfsichtigem Kondensender (88830) freuen. Die mit Witte-Blechen ausgestattete Lok profitiert von Detailsteuerung und Fahrwerksmodifizierung ihrer Schwesterlok Baureihe 50.

Erstmals erhält mit ihr ein Modell aber auch eine fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung mit warmweißen Leuchtdioden im Tender. Das Handmuster zeigt zudem einen sehr kurzen Lok-Tender-Abstand, der hoffentlich so oder ähnlich auch im Serienmodell verwirklicht werden kann.



Mit der DB-Autoreisezugpackung kommen auch neu konstruierte Automodelle in moderner Gestaltung. Acht Exemplare sorgen dafür, dass die drei Autotransportwagen wie beim Vorbild nur eine geringe Auslastung haben. Foto: Märklin

Ebenfalls in die Epoche III passt die amerikanische Diesellok E8B (88626) der Union Pacific. Diese führerstandslose Lok zur Erweiterung der im Vorjahr angekündigten A-Einheit hatten wir bereits in der Messeausgabe 2/2015 bekannt gegeben.

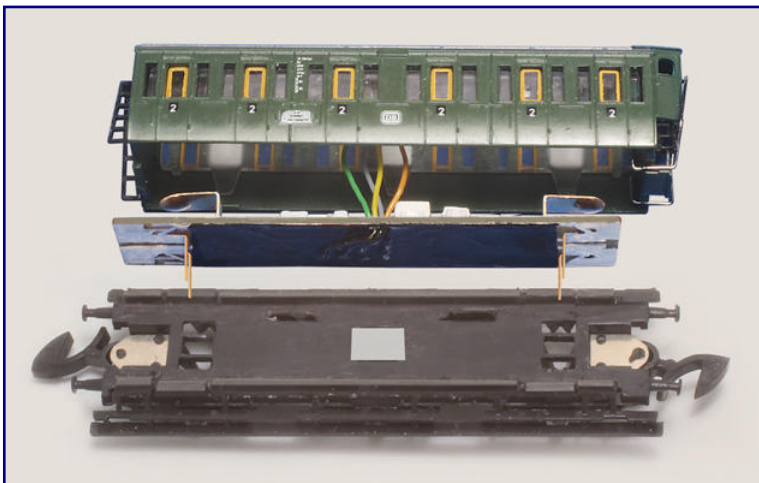
Die Epoche IV nimmt Märklin zum Anlass, an das Jubiläum „25 Jahre Wiedervereinigung“ zu erinnern. Die überarbeitete E 44 ohne Dachschraubenöffnung und mit LED-Beleuchtung folgt nun auch in der grün-roten Ausführung als Baureihe 244 der Deutschen Reichsbahn der DDR (88113) ins Programm.

Besonders im Fokus hat der Göppinger Spur-Z-Pionier in diesem Jahr die Liebhaber der modernen Eisenbahn. Deshalb folgt für die Epoche V nun eine fünfteilige Wagenpackung „Autoreisezug“ der DB Autozug GmbH (87092).

Sie besteht aus drei Autotransportwagen DDm 915 und zwei Abteilwagen AvmZ. Als Ladegut der beim Vorbild meist nur wenig ausgelasteten Züge liegen acht neu konstruierte Automodell bei. Zur Erweiterung dieses Zuges gibt es zudem einen einzeln erhältlichen Speisewagen WRmz 135 der DB AG (87743).

Neue und optimierte Mobatron-Innenbeleuchtungen:

In der Ausgabe 6/2014 hatten wir eine Waggoninnenbeleuchtung des Schweizer Herstellers Mobatron für lange Reisezugwagen mit Vorbildlänge von 26,4 m über Puffern vorgestellt. Im Abschließenden Fazit auf Seite 31 hatten wir einige Verbesserungsvorschläge unterbreitet, die der Hersteller geprüft hat.



Neu ist die Innenbeleuchtung mit Schlusslicht für die dreiachsigen Wagen. Schleifer und Schlusslichtfunktion sind integriert. Foto: Mobatron

Ein Ergebnis ist nun die Dimmbarkeit der Beleuchtung, die mit überarbeiteten Platinen inzwischen zur Verfügung steht. Wir verweisen an dieser Stelle auf die Seiten und Informationen des Herstellers (<http://www.mobatron.ch>).

Zeitgleich hält nun auch eine weitere Beleuchtungslösung Einzug in sein Programm. Inhaber Rolf Erne hat auch für die preußischen, dreiachsigen Abteilwagen (u.a. Märklin 8704.)

Beleuchtungsplatinen bewährter Form erstellt (Art.-Nr. WBL-Z-F-3GB-2R), die auch bestens für die dreiachsigen Umbauwagen der DB (u.a. Märklin 8706) geeignet sind.

Wie bei den in diesem Magazin vorgestellten Exemplaren sind auch die neuen Platinen zweigeteilt und sichern die Spannungsstabilisierung bei Stromunterbrechungen aus Knopfzellenbatterien. Bereits ab 1,0 Volt leuchten die LED auf der Platine für den Analogbetrieb mit voller Kraft. Ein Helligkeitsregler ermöglicht das Anpassen an die eigenen Vorstellungen.

Das Schlusslicht wird über zwei Lichtleiter beleuchtet, die Radschleifer sind bei diesem Modell in die untere Platine integriert. Die Nachleuchtdauer bei Abschalten der Fahrspannung beträgt 75 Sekunden. Wir planen, diese neue Platine in einer der nächsten Ausgaben genauer vorzustellen.

N-tram kündigt weitere Neuheit an:

Auch N-tram kündigte auf der Intermodellbau einen Schweizer Rangiertraktor als Neuheit an. Das filigrane Modell des Te III soll in gleich sieben Varianten gefertigt werden. Für gute Qualität bürgt Wolfgang Besenhardt, ein alter Bekannter der Spur Z, der einst Inhaber der Firma Railex war und bereits unter dieser Marke wegweisende Modelle konstruierte.



Schweizer Rangiertraktor Te III als Superfiligranmodell. Foto: N-tram

Sein neuestes Spur-Z-Modell richtet sich wie schon der vorangegangene Dampftriebwagen an Liebhaber im Hochpreissegment.

Dafür erhalten sie eine kompromisslose und einzigartige Modellumsetzung, die im Maßstab 1:220 neue Maßstäbe setzt.

Neu sind auch feine Code-40-Gleisbausätze, die auf laser-geschnittenen Birkenperrholzschwelen ruhen. Zum Angebot gehören auch Bausätze für verschiedene Weichen und Doppelkreuzweichen nach vorbildgerechter Geometrie.

Weitere Herstellerinformationen sind auf den Anbieterseiten zu finden: <http://www.n-tram-shop.de>

Herpa-Wings-Neuheiten für Juli und August:

Unsere Auswahl der aktuellen Herpa-Flugzeugneuheiten beginnen wir dieses Mal mit einem vereinfachten Snapfit-Modell zum Selbstzusammenstecken. Als anlagentauglich erweist sich hier der Airbus A320 der Niki mit der Kennung OE-LEY (Art.-Nr. 609708-001).



Boeing 707-320 „Château de Blois“ der Air France (Art.-Nr. 557245). Foto: Herpa

Aber auch bei den Wings-Modellen sind drei geeignete Flugzeuge zu finden:

Airberlin Airbus A320 „Top Bonus“ (557269), Hop! for Air France Embraer E190 (557276), Air France Boeing 707-320 „Château de Blois“ (557245) und Playboy „Big Bunny“ McDonnell Douglas DC-9-30 (557252).

Besonders freuen wir uns auf die Auslieferung der Scenix-Vorfeld-Platten (557283). Jede der beiden Platten, die sich auch in eine Anlage verbauen lassen und durch ein oder zwei Ergänzungsplatten vervollständigt werden sollen, hat ein Maß von 50 x 50 cm. Sie ermöglichen das Aufstellen von Flugzeugen verschiedener Größen, auch eines Großraumflugzeugs auf der zweiten Platte mit diagonalem Aufbau.

Die Herpa-Seiten sind unter <http://www.herpa.de> erreichbar.

Aktuelle Modelle bei FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Die schwedische Ellok Rc2 gibt es bei FR Freudenreich Feinwerktechnik nun auch im Ursprungsfarbschema der sechziger und siebziger Jahre. Zwei verschiedene Betriebsnummern sind von diesem Modell verfügbar.

Lok 1031 stammt aus dem ersten Baulos und trägt noch das alte Flügelrad-Logo der SJ. Die 1103 wurde in den Siebziger Jahren in Betrieb genommen und besaß deshalb bereits das spätere Logo. Da die Nachfrage nach den Modellen derzeit größer als die Fertigungskapazitäten sind, mögen Besteller jedoch noch mit etwas Wartezeit rechnen.



Für neugierige Blicke sorgen könnte dieser Geschäftsflieger: McDonnell Douglas DC-9-30 „Big Bunny“ vom Playboy (557252). Foto: Herpa



Die Rc2 wird in der Ursprungslackierung neben der hier gezeigten Flügelradvariante auch mit dem späteren Logo der SJ angeboten. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Der gedeckte Güterwagen der Bauart Gbls der SJ (Art.-Nr. 46.815.01) hat als Vorbild einen Wagen, der in den frühen vierziger Jahren bei LHB in Bautzen gebaut wurde.

Die Vorbildstückzahl für Schweden betrug 500 Exemplare. Ursprünglich mit Brettverschalung ausgerüstet, erhielten viele Wagen im Rahmen einer Modernisierung Plattenwände.

Weitere Informationen und Bestellmöglichkeiten sind unter der Adresse <http://www.fr-model.de> abzurufen.



Einen modernisierten Wagen der in den früheren vierziger Jahren gebauten Wagen vom Typ Gbls der SJ hat dieses Modell zum Vorbild. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an. Für diese Publikation gilt ausschließlich deutsches Recht.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Diese ist nicht zwingend mit derjenigen von Redaktion oder Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, von der Redaktion.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Dirk Kuhlmann, Torsten Schubert

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an [redaktion\(at\)trainini.de](mailto:redaktion(at)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\(at\)trainini.de](mailto:leserbriefe(at)trainini.de) einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese bemüht sich, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und deshalb jede Einsendung zu berücksichtigen.

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

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

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint monatlich (ohne Gewähr) und steht allen interessierten Modellbahnerinnen und Modellbahnern, besonders Freundinnen und Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Herunterladen auf <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.