

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Hochsommer an der Feldbahn

Fischbauchbrücke Plettenberg
Eine neue Werbelok entsteht

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

draußen scheint die Sonne, die Temperaturen gehen wieder auf die 30° C zu - richtig, es ist endlich Sommer. Und bekanntlich soll genau diese Jahreszeit ja in Sachen Freizeit reichlich und gerne genutzt werden. Aber gilt das auch für die Modellbahn?

Der kühle Modellbahnkeller wäre ja bei Hitze eine Option, aber macht Basteln überhaupt Spaß und denkt man Zur Urlaubszeit wirklich gerne an Modelle und Landschaftsbau?

Wir sind uns da absolut sicher; so sicher, dass wir uns thematisch in dieser Ausgabe ganz besonders auf den Sommer beziehen.

Wir bauen sozusagen eine Brücke zwischen Sommer und Modellbahn, und bei dieser Gelegenheit nehmen wir uns gleich Märklins neue Fischbauchbrücke vor. Ein toller Bausatz, der nicht mal so lange vom Sonnenbad abhält und richtig Spaß macht.

Unsere Dioramenreihe „Vier Jahreszeiten“ wartete seit ihrem Beginn im Jahr 2009 auf Fortsetzung. Endlich ist es soweit, es geht weiter mit dem... Richtig geraten! Wir haben uns den Sommer vorgenommen.

Warum es so lange gedauert hat und welche Feinheiten sich erarbeiten lassen, wenn wir den echten Sommer in all seinen Farben und Besonderheiten „zur Hand“ haben, möchten wir heute verraten und dazu verleiten, doch selbst auch mal die Bastelecke aufzusuchen.

Voller Spannung durften wir miterleben, wie aus einer neu lackierten Lok der Baureihe 101 eine Werbelok im Maßstab 1:1 wird. Unglaubliche Präzision, ebenso aber auch Improvisation und Änderungen vom ursprünglichen Plan bei der Folierung, all das ist eine schweißtreibende und sehr zeitaufwändige Arbeit. Nur wir haben davon Bilder und eigene Eindrücke, die dem Wertschätzen einer solchen Arbeit bestimmt ein völlig neues Gesicht geben wird.

Aber Sommerzeit ist auch Ausflugszeit. Warum also nicht eine Museumsbahn oder gar eine Grubenbahn besuchen? In unseren Literaturtipps können wir einige Vorschläge aufzeigen. Ganz besonders legen wir Ihnen einen zeitnahen Besuch des DB-Museums in Nürnberg ans Herz. Sicher ist es ganzjährig einen Ausflug wert, aber die sehenswerte Sonderausstellung „Bier, Bahn und Bananen“ ist nur noch bis zum 31. Oktober 2019 zu sehen.

Auch die Hersteller machen keine Sommerpause, einiges können wir heute wieder vermelden. Ganz besonders haben uns die Feuerwehren „Kallental“ und „Dörpede“ gefallen. Das dazu passende Löschfahrzeug Magirus-Deutz LF ist übrigens auf unserem Sommer-Diorama zu sehen.

So schließt sich also der Kreis, die Sonne scheint und wir Modellbahner genießen sie. Ob Sie nun **Trainini®** am Strand oder auf der Terrasse lesen oder gar gleich die Vorschläge und Tipps in die Tat umsetzen - wir wünschen Ihnen so oder auf jeden Fall viel Spaß dabei!

Her-Z-lich,

Joachim Ritter



Joachim Ritter
Redakteur

Leitartikel

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

Modell

Mit Schwung über den Lennesand.....	4
-------------------------------------	---

Vorbild

Kräftig in Schale geworfen	14
----------------------------------	----

Gestaltung

Eine Fortsetzung mit Tücken.....	26
----------------------------------	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Vergessene Grubenbahn	41
Zur statt mit der Bahn in den Urlaub	43

Aktuelles

Bier, Bananen und noch mehr.....	46
Zetties und Trainini im Dialog.....	54

Impressum	60
-----------------	----

Wir danken Modellbau Laffont für die Unterstützung im Vorfeld, DB Regio für die Filmerlaubnis sowie der Eisenbahnstiftung und Klaus Eckert für Fotos.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 21. Juli 2019

Titelbild:

Der trockene und heiße Sommer macht Brandwachen der freiwilligen Feuerwehr Dörpede an den Waldrändern des westlichen Sauerlands erforderlich. Dabei kreuzt ein Feldbahnzug der Rhene-Diemeltalbahn die Fahrt des Löschfahrzeugs.

Neue Fischbauchbrücke von Märklin Mit Schwung über den Lennesand

Die vorletzte Jahrhundertwende startete das Zeitalter von Stahlfachwerkbrücken. Eine ihrer Varianten waren die Fischbauchbrücken mit nach unten zeigendem Bogen. Märklins Neuheit nach einem solchen Vorbild versprühte für uns schon etwas Lokalkolorit und verlangte nach einem Probebau samt passendem Einsatz. Kurz vor der Auslieferung dürfen wir unsere Eindrücke nun mit Ihnen teilen.



601 017-7 ist am 12. August 1984 als Sonderzug Et 28190 auf der Lennebrücke bei Plettenberg-Ohle unterwegs. Die denkmalgeschützte Brücke über den Fluss und die Flussauen, die Märklins Vorlage für den zu besprechenden Bausatz ist, war Teil eines Bogens von mehr als 180°, den die 1969 stillgelegte Bahnstrecke Plettenberg – Herscheid im Abzweig von der Ruhr-Sieg-Strecke beschrieb. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Bald ist es soweit: Noch Ende dieses Monats soll Märklins Fischbauchbrücke (Art.-Nr. 89758) ausgeliefert werden. Aktuell befindet sie sich in der Produktion und Zulieferung nach Göppingen. Wir durften uns den Bausatz vorab anschauen und zur Probe aufbauen.

Von der Passgenauigkeit des Hartkarton-Architekturbausatzes von Modellbau Laffont für Märklin waren wir wieder einmal begeistert. Wer sich mit Technik und Montage solcher Bausätze vertraut gemacht hat, der möchte sie auf seiner Anlage nicht mehr missen.

Im Gegensatz zu den seit Jahrzehnten erhältlich Polystyrolbausätzen, die bei vielen Anbietern nicht mehr durch Neuheiten ergänzt werden, haben sich die Betrachter am Architekturkarton in Museumsqualität noch längst nicht satt gesehen.

Das liegt an den matten Oberflächen, die realistisch wirken und nicht zwingend eine Farbbehandlung erfordern, in gleicher Weise aber auch daran, dass ihre Fertigungsweise kleinere Stückzahlen erlaubt. Das führt zu einmaligen und kleineren Auflagen, die immer wieder durch Folgeneuheiten abgelöst werden. So ist es für uns keine Frage, dass Modellbahnanlagen mit dieser modernen Technik an Individualität und Ausdruck gewinnen.

Und so gingen wir auch erwartungsvoll, froh und gespannt an die neue Fischbauchbrücke aus den Frühjahrsneuheiten 2019 heran. Ihre Vorlage stammt aus Plettenberg-Ohle im Sauerland und ist keine Autostunde vom Redaktionssitz entfernt. Von 1914 bis 1969 führte dort die Strecke Plettenberg – Herscheid auf insgesamt acht Stahlfachwerksegmenten in geringer Höhe und mit großen Bogen über die Lenne.

Im Modell ist die Brücke natürlich gerade, um den Käufer nicht von vornherein einzuschränken. Auch sind ihre Pfeiler höher als bei der Vorlage, aber hier bieten sich wahlweise Anpassungsmöglichkeiten für den strengen Vorbildfreund.

Im Gegensatz zu vielen Modellen sind die Träger von Brücken im Bogenverlauf selbst nämlich nicht geschwungen, sondern gerade. Der Bogen entsteht durch das Aneinanderreihen mehrerer Segmente im Knick.



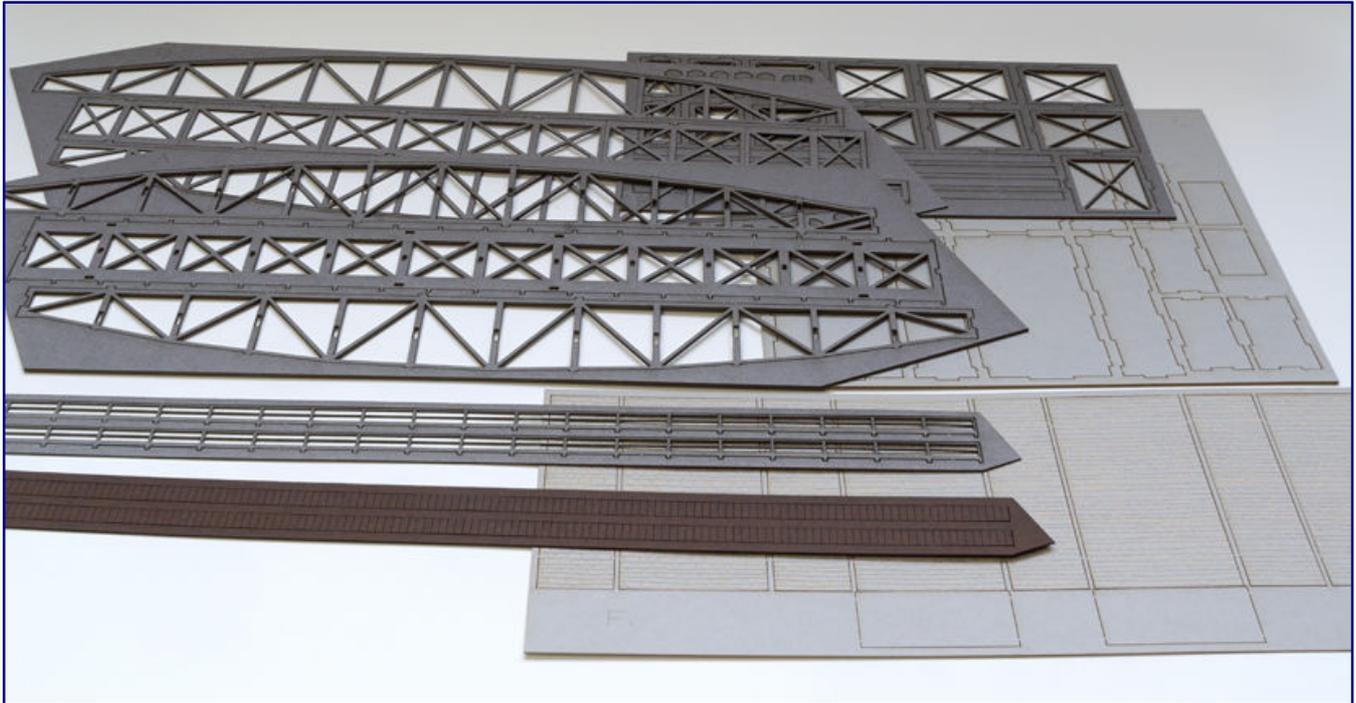
Als 601 017-7 und 601 004-5 am 7. Oktober 1984 die Lenne überqueren, lässt sich sehr gut erkennen, wie eine Stahlfachwerkbrücke im Bogen gebaut wurde. Der Sonderzug Et 28269 ist hier auf dem Rückweg von Hüinghausen, einen von Faller mustergültig ins Modell umgesetzten und zum Thema passenden Bahnhof, nach Plettenberg unterwegs. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

So oder so möchten wir schon an dieser Stelle den Rat hinterlassen, die formschöne Brücke nicht als Einzelbausatz zu erwerben. Vorbildlich und beeindruckend wirkt sie vor allem durch das Aneinanderreihen mehrerer Bausätze.

Zwei sollten es mindestens sein, besser sind drei. Wer ausreichend viel Platz sein Eigen nennt, kann natürlich auch mit gleich acht Brückenteilen die Originalvorlage exakt nachbauen. Zum Blickfang wird sie auf jeden Fall, wenn ein kurzer Nebenbahnzug die Brücke in voller Länge überfahren kann und dabei komplett Platz auf ihr findet.

Der Bau beginnt

Mit diesen Vorüberlegungen geht es frisch ans Werk. Ein kurzes Studium der Anleitung, um sich mit dem Bausatz vertraut zu machen, gehört ebenso zum Vorbereiten wie die Vollständigkeitskontrolle der Bausatzteile. 63 Teile aus sieben Bögen in drei Grundfarben (hell- und mittelgrau, braun) wollen miteinander verbunden werden.



Sieben Bögen mit insgesamt 63 Teilen warten auf den fachgerechten Zusammenbau. Da dessen Schwierigkeitsgrad überschaubar bleibt, eignet sich die Fischbauchbrücke (Art.-Nr. 89758) durchaus auch für Anfänger. Spaß ist garantiert.

Damit das gut und sauber klappt, greifen wir zum Mehrzweckkleber „Faller Expert Laser“ für alle feinen und winzigen Klebestellen und dem Express-Holzleim BindanRS für alle Flächen.

Ein frisches, scharfes Bastelmesser legen wir ebenso wie eine Pinzette bereit. Den Schwierigkeitsgrad des Bausatzes stufen wir als überschaubar ein.

So können hier auch Anfänger wichtige Erfahrungen sammeln, ohne einen finanziellen Verlust fürchten zu müssen.

Ruhe und Geduld beim Zusammenbau sollten selbstverständlich sein, denn das gehört einfach zum Modellbau dazu! Zeitlich sind zwei bis drei Stunden für eine vollständige Montage einzuplanen.



Nur wenige Werkzeuge und Leime sind für die Montage erforderlich. Was noch fehlt, ist ein Zahnstocher, der gute Dienste als Positionierhilfe leistet.

Das Vorgehen entspricht exakt der Anleitung: Die Arbeitsrichtung ist immer von innen nach außen, begonnen wird mit den Pfeilern, deren Kerne als erstes anstehen. Auch beim Fischbauchträger sind es die massiven Teile der Trassenauflage und Außenbögen samt Querstreben, die den Anfang machen.



Wir bauen die Brücke in der Reihenfolge und nach den Vorgaben der beiliegenden Anleitung. Los geht es mit Schritt A, der das Erstellen des Pfeilerkorpus beschreibt.

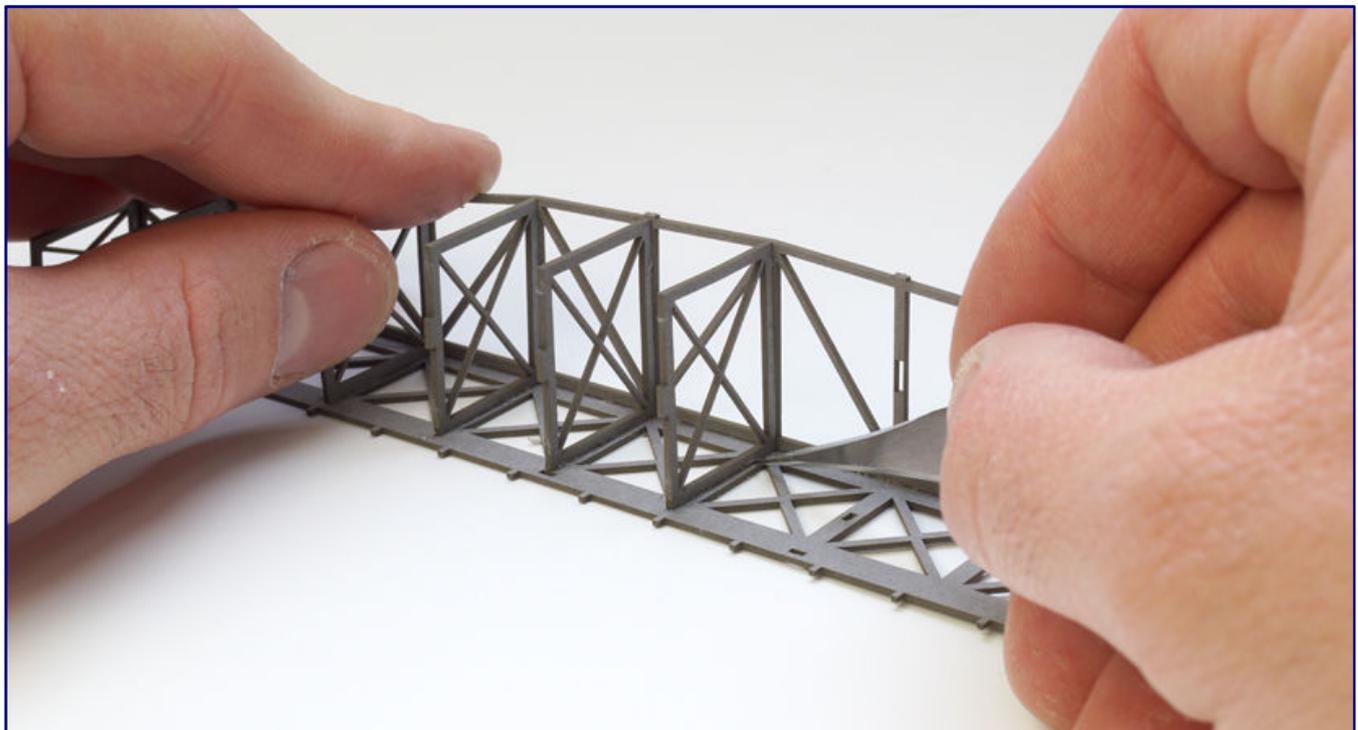
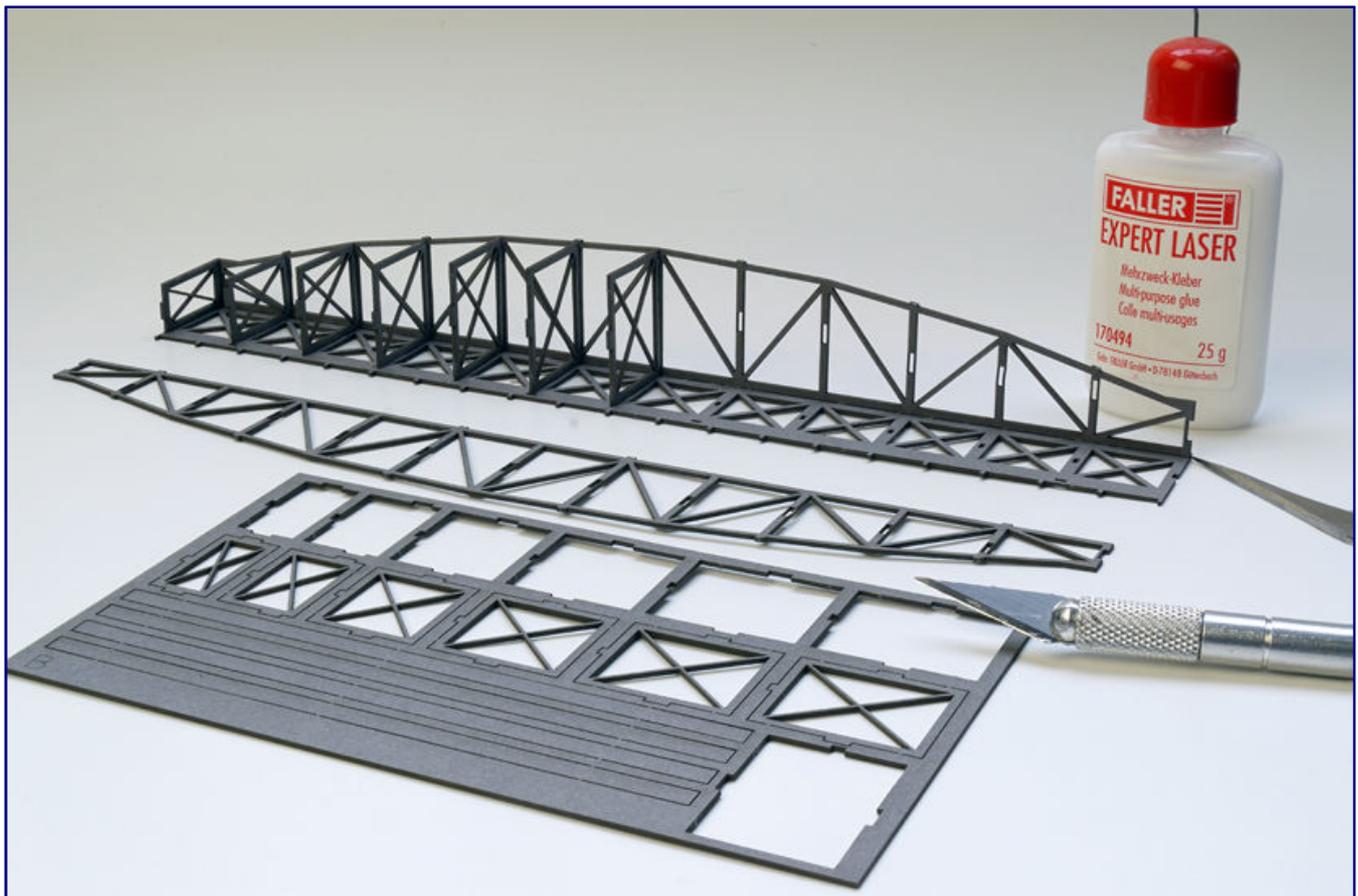
Dieser Schritt erweist sich als der anspruchsvollste. Hier dürfen keine Bauteile vertauscht werden, deshalb weisen wir auf einen hilfreichen Laffont-Grundsatz hin: Identische Elemente haben, auch wenn sie mehrfach im Bausatz vorhanden sind, stets gleiche Teilenummern.

Weichen die Bezeichnungen voneinander ab, sind also auch die zugehörigen Teile unterschiedlich – selbst dann, wenn es nicht gleich auffallen sollte. Genaues Hinsehen und Identifizieren von Teil und Lage ist folglich Pflicht.

Wichtig ist das im konkreten Fall für die einzelnen Stahlfachwerkelemente unterhalb der Brückenfahrbahn. Sie sind gemäß vorgegebener Anordnung quer zur Fahrtrichtung nacheinander einzuleimen, sobald einer der beiden Fischbäuche eingesetzt und verklebt ist. Der zweite wird zum Ende dieses Abschnitts angesetzt.

Sauberes Arbeiten ist ebenso wichtig. Quillt mal etwas Leim an Rändern hervor, wird er mit dem Zahnstocher oder einem Punktklebewerkzeug, das aus einer defekten Pinzette entstand, vorsichtig abgenommen, sobald er etwas angezogen hat. Die Ränder der Pfeilerkerne schleifen wir sogar etwas ab, um eine absolut plane Fläche zu gewährleisten.

weiter auf Seite 9



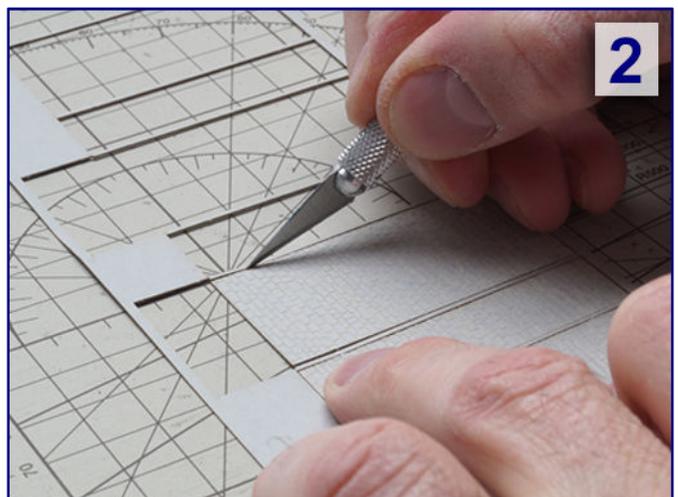
Nach dem Einkleben des ersten Fischbauche unter die Fahrbahn folgenden die Querträger. Wichtig ist, dass sie nicht vertauscht oder verdreht eingesetzt werden (Bild oben). Quillt mal etwas Leim aus Spalten hervor, warten wir kurz, bis er etwas angezogen hat, und ziehen ihn dann mit dem aus einer defekten Pinzette gewonnenen Punktklebewerkzeug ab (Bild unten).

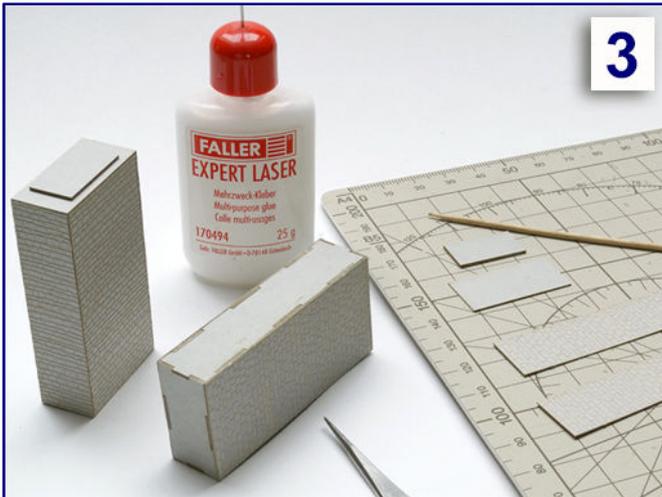
Weiter geht es mit den Mauerwerksverblendungen und Widerlagern auf der Oberseite. Angebracht wird zunächst der Deckkarton der Längsseiten, erst danach folgen die beiden Stirnseiten. Abgeschlossen wird der Pfeilerbau mit der dünnen Deckplatte auf der Oberseite.



Bevor wir die Mauerwerksverblendungen anbringen, schleifen wir alle Verzahnungen der schon verklebten Teile vorsichtig ab. So verhindern wir Unebenheiten von Material oder Klebestellen, die das spätere Aussehen beeinträchtigen könnten.

Auf ihr wird ein Teil aus stärkerem Karton geklebt, das als Lager den Brückenkopf aufnimmt und in Position hält. Eine Zentrierhilfe ist nicht eingraviert, deshalb erscheint eine Passprobe ohne Leim sinnvoll, um sich mit den korrekten Abständen zu allen vier Seiten vertraut zu machen, bevor Fakten geschaffen werden.

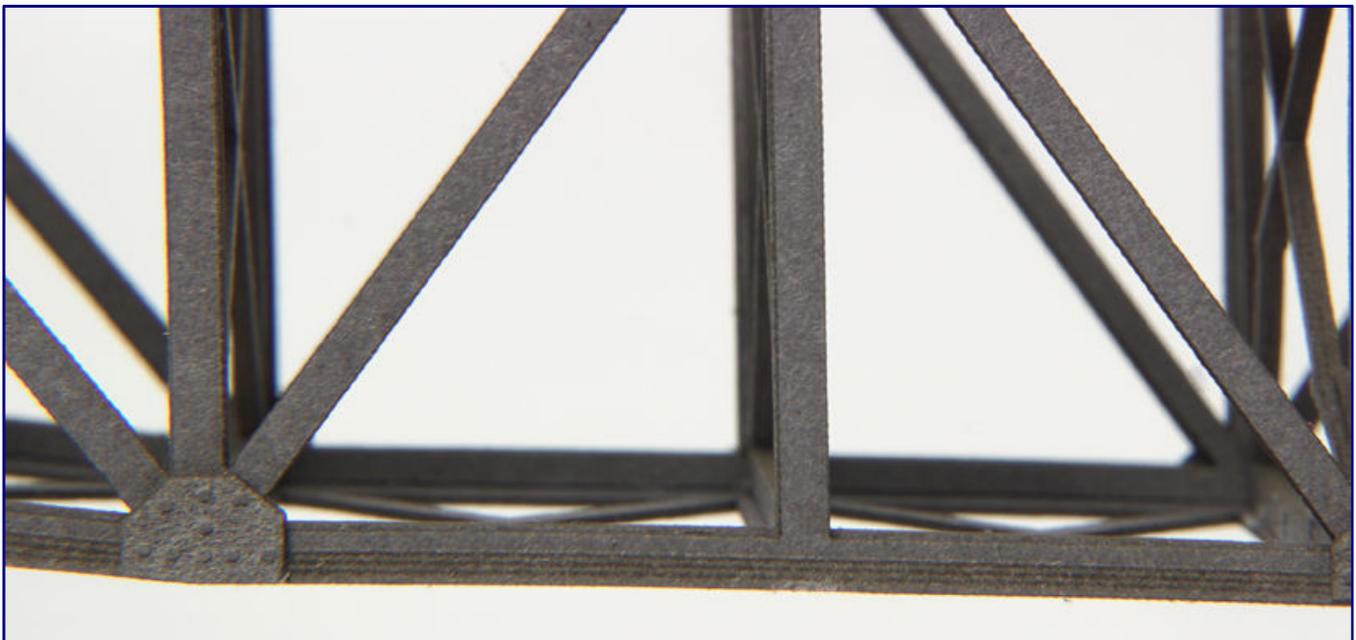




Das Verkleiden der Brückenfeiler in vier Schritten (Seite 9 unten / Seite 10 oben):
Der Deckkarton wird nicht mit flächigem Leimauftrag geklebt. Es genügen kleine Klebepunkte in den Ecken, an den Rändern und auf Teilen der Flächen (Bild 1). Die Mauerwerksverblendungen wollen vorsichtig aus ihrem dünnen Bogen ausgeschnitten werden (Bild 2). Aufgeklebt werden als erstes die Längs- und erst danach die schmalere Stirnseiten (Bild 3). Zum Schluss folgen die Sockelplatten auf der Oberseite. Die Auflagen für den Brückenkopf erfahren zunächst eine Trockenprobe zum korrekten Ausrichten (Bild 4).

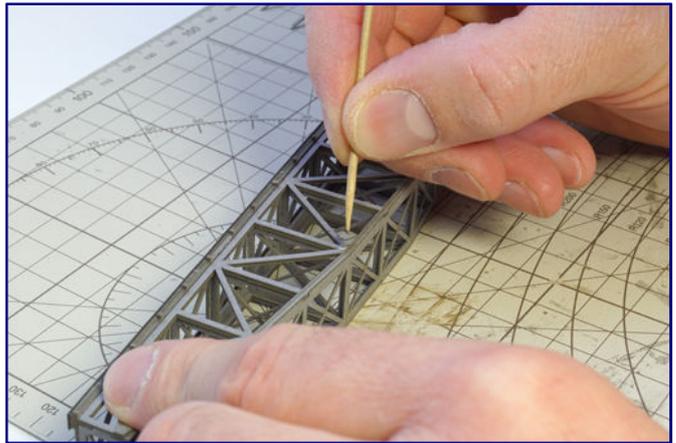
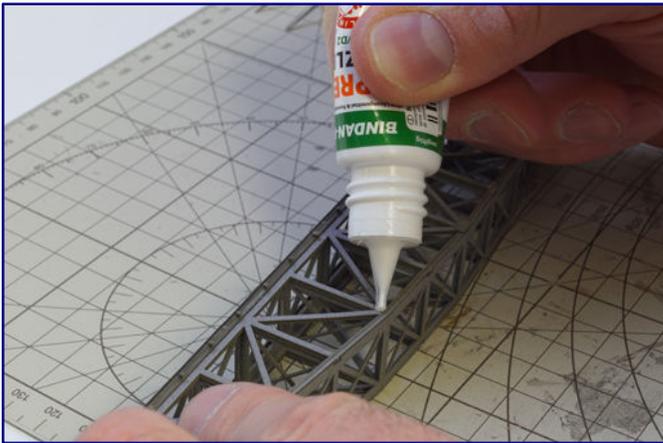
An der Brücke selbst wartet nun die „Außenhaut“ des im Bogen geschwungenen Untergurts. Hier werden anschließend die Knotenbleche aufgeklebt, die diese Brücke klar als genietetes Werk aus der Zeit der Jahrhundertwende kennzeichnen.

Hier ist gut auf die Darstellungen der individuellen Formen und ihrer Teilenummern zu achten, damit jedes Blech seinen richtigen Platz und die korrekte Lage findet. Dank guter Anleitung und klarer Kennzeichnung ist das aber kein Problem, solange wir aufmerksam bleiben und nicht vorschnell agieren.



Großen Anteil an der Gesamtwirkung haben neben sauberen Schnitten und Gravuren auch die Knotenbleche, die beim Aufbringen nicht vertauscht werden dürfen.

Ausgetrennt werden alle Bauteile selbstverständlich mit dem eingangs erwähnten Bastelmesser und geübten Schnitten. Wichtig sind Präzision und eine gekonnte Schnitfführung, damit nichts ausreißt. Als



Das Aufkleben der Knotenbleche ist eine Feinarbeit: Ein winziger Tropfen Leim genügt, der dank Dosierkanüle maß- und punktgenau abgegeben werden kann (Bild links). Beim Aufsetzen des winzigen Kartonteils hilft der Zahnstocher als Platzierhilfe (Bild rechts).

hilfreich erweist sich die Pinzette, denn besonders die kleinen Teile lassen sich anders kaum greifen und treffsicher positionieren.

Eine Zahnstocherspitze hilft, feine Klebepunkte zu setzen, ohne zu klecksen – sofern nicht an solchen Stellen der Fall-Kleber zum Einsatz kommt. Auch als Positionierhilfe ist der Zahnstocher unabkömmlich.

Schnell geht der Bau der Brücke voran, denn es sind nur fünf Arbeitsschritte bis zum fertigen Modell. Dass sie sinnvoll aufgeteilt und grafisch anschaulich dargestellt wurden, macht es uns nur leichter.

Zum Schluss stehen Laufbretter und Geländer an, dann wartet die erste Brücke auch schon auf den Einbau in die Anlage. Diese Arbeiten mehrfach zu wiederholen, stellt kein Problem dar und bringt auch keine Langeweile mit sich. Der Eindruck der verlängerten Fischbauchbrücke entschädigt am Ende eh für alles.



Nach dem Ansetzen der Geländer und dem vorherigen Aufbringen der Laufbretter ist die Fischbauchbrücke fertig. Sie wirkt gut, steigert diesen Eindruck aber noch erheblich, wenn mehrere Elemente aneinandergereiht werden.



So schön wirkt die Brücke, wenn sie im Licht der untergehenden Sommersonne in Szene gesetzt wird: je länger, desto besser. Und mit mehreren Bausätzen lassen sich aus ihr auch hervorragende Paradestrecken gestalten.

Mit einer Einsetzmöglichkeit von der Epoche I bis heute offeriert die neue Brücke eine große Vielfalt an Optionen. Auch das ist neben den geschilderten Eindrücken ein weiterer Grund, dieses Modell für die Neuerscheinungen des Jahres 2019 in der Kategorie Zubehör zu nominieren.

Die Seiten des Anbieters:

<https://www.maerklin.de>

Die Seiten des Zulieferers:

<https://www.modellbau-laffont.de>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

- **bewahren**
- **bewerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

**Sie möchten
eine Sammlung
der Nachwelt
erhalten?**

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West

Kto.: 579 484

BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Märklins neue Werbelok 101 064-4 Kräftig in Schale geworfen

Erinnern Sie sich an „150 Jahre Märklin“? Das war 2009 und eine elegante, schwarze Ellok der Baureihe 120 warb für jenes Jubiläum. Da das Unternehmen wenige Tage nach der Spielwarenmesse Insolvenz anmelden musste, wurde sie auch als „Trauerlok“ bekannt. Zehn Jahre ist das nun schon her, Märklin feiert das nächste Jubiläum und tut dies erheblich farbenfroher mit einer neuen Lok.

Es ist der 29. Juni 2019, 6:00 Uhr morgens. Im Werk Dortmund von DB-Regio ist jetzt Schichtwechsel. Doch es ist kein gewöhnlicher Samstagmorgen. In den Hallen erblicken die zur Frühschicht erschienen Arbeiter nämlich eine Lok des Fernverkehrs: 101 064-4 steht hier, gewaschen und grundgereinigt im noch werksfrischen Lack. Erst im April ist sie in Dessau untersucht und auch neu lackiert worden.

Deshalb wurde sie auserkoren, ein „frisches Gewand“ anzulegen und für Märklins 160. Firmenjubiläum werben zu dürfen. Vor uns steht also die derzeit jüngste aller Werbelokomotiven im Bestand der Deutschen Bahn AG. Damit setzt sie eine Tradition fort, die vor über zwanzig Jahren mit einer Weihnachtslok begann.



Bei bestem Sommerwetter rollt 101 064-4 mit ihrer Werbegestaltung „160 Jahre – Märklin verbindet Generationen“ am frühen Morgen des 30. Juni 2019 aus dem Lokschuppen. Bevor sie in den regulären Dienst zurückkehrt, wird die Märklin-Dokumentation sie noch fotografieren und jedes Details für die Nachwelt genau festhalten sowie gegen Farbkarten abgleichen. Foto: Klaus Eckert

Könnte die Maschine denken, wäre sie vermutlich gespannt, wie sie nach dem Verwandeln dastehen wird. Doch das wissen im Moment nur die beiden Fachleute, die Pläne und Folien für die Aktion mitgebracht haben und diese fleißig ordnen und studieren.



Während des gesamten Beklebevorgangs liegen die Pläne für die beiden unterschiedlichen Seiten der neuen Märklin-Lok aus. Sie helfen, wenn sich einzelne Folien mal nicht auf Antrieb zuordnen oder ausrichten lassen. Detail am Rande: Auf den grafischen Darstellungen ist noch keine Betriebsnummer vermerkt.

Doch schon bald nimmt das Werk seinen Anfang. Die ersten Rollen werden ausgezogen und gesichtet, es wird gemessen und geprüft. Eine mit Spannung verfolgte Arbeit nimmt ihren Lauf, denn wir werden Zeuge, wie eine gewöhnliche verkehrsrote Lok Schritt für Schritt zu einem fahrenden Kunstwerk wird.



Die ersten Folien werden gesichtet und ausgerollt. Das Bekleben wird nun bald beginnen.

Bis es soweit ist, werden aber noch einige Stunden ins Land gehen. Um 14:00 Uhr ist bei DB Regio Schichtende, das spätere Aussehen lässt sich inzwischen schon erahnen.

Fertig ist 101 064-4 aber noch lange nicht, der Prozess des Folienauftrags zieht sich noch bis in die Abendstunden hin.

Das Ende der Arbeiten ist aber ziemlich genau vorgegeben: Am Sonntag wird um 9:00 Uhr ein Mitarbeiter der Märklin-Dokumentation eintreffen.

Seine Aufgabe wird es sein, die Lok von allen Seiten zu fotografieren, Details festzuhalten und die verwendeten Farben gegen mitgebrachte Farbkarten und -fächer abzugleichen.



Die Arbeiten an den Seitenwänden schreiten schnell voran. Die erste Längsseite mit dem Metallbaukastenmotiv ist bereits fertig, doch knifflig wird es mit Erreichen der Schrägen an Front und Dachbereich.

Nur so ist gewährleistet, dass alles für die Nachwelt festgehalten wird und jederzeit ein stimmiges Modell produziert werden kann. Auch wenn noch keine Modelle angekündigt wurden, wird die große Lok sicher nicht lange allein bleiben. Wofür sollte Märklin sonst in eine fahrende Werbefläche investieren?

Doch an diesem Samstag ist von alledem noch nichts zu sehen oder zu ahnen. Während die Bediensteten des Betriebswerks fleißig Lokomotiven und Triebwagen warten oder reparieren, schreiten die Arbeiten an 101 064-4 in aller Stille voran. Begleitet wird ihre Metamorphose vom Fotoapparat unseres Chefredakteurs sowie der Kamera von Märklin-TV.

So können auch interessierte Vorbildfreunde und Märklin-Modellbahner an diesem Prozess teilhaben. Wenn sie sich am harmonischen Bild der fertig gestalteten Werbelok erfreuen, wird dies sicher auch dem Absatz der Modelle gut tun, die Märklin schon bald auflegen dürfte.

Doch wir beginnen zu träumen. Zurück auf dem Boden der Tatsachen gilt es, ihr Entstehen aufmerksam zu verfolgen und die wichtigsten Schritte bildlich festzuhalten. Wir sind froh um jede Erläuterung zu den einzelnen Arbeiten, die wir immer wieder erhalten.

Was auf den ersten Blick so einfach aussieht, ist eine langwierige wie auch anspruchsvolle Arbeit, die viel Können erfordert. Unseren beiden Experten, die wir beobachten dürfen, ist die Routine anzusehen.

Dennoch gibt es Situationen, in denen es knifflig wird und nicht alles auf Anhieb passen will. Diese Situationen erfordern besonnenes Nachdenken und ein neues Sichten der Pläne, um dem Teufel im Detail auf die Spur zu kommen.

weiter auf Seite 18





Bild oben und Seite 17:

Sobald die ersten Folien nach festen Orientierungspunkten an der Lok angebracht sind, werden alle weiteren nach und nach angelegt. Sie werden ausgerichtet und zunächst nur provisorisch an einzelnen Stellen angeklebt, weil kritische Stellen wie die Dachrinnen am Führerstandsseitenfenster noch Nacharbeiten erfordern (Bild oben). Weiter rechts ist die Aufnahme der Aufstiegsstange schon ausgeschnitten (Bild Seite 17) und die Folie wird nun mit dem Kunststoffspachtel ausgestrichen.



Auch hier gilt es wieder, den Sockel für eine der Aufstiegsstangen freizuschneiden.

Außerdem machen es auch die ständig steigenden Temperaturen zunehmend schwieriger. Als das Thermometer draußen weit über die 30-Grad-Marke gesprungen ist, macht sich die Hitze dann auch in den Hallen bemerkbar.

Weitere Herausforderungen stellt die Lok selbst: Fast vier Meter hoch bis an die Blenden der Dachverkleidung reichen die zu beklebenden Flächen.

Leitern und verfahrbare Arbeitsbühnen mit Geländern sind erforderlich, um sie alle zu erreichen. Trotzdem geht es manchmal nicht ohne Recken und Strecken der Akteure.

Am Anfang geht alles noch recht schnell voran. Von unten nach oben wird die erste Seitenfläche in waagerechten Reihen mit Folien belegt. Wir nennen sie die Metallbaukastenseite. Schlechter fotografieren lässt sich die gegenüberliegende Seite, die als nächstes folgt. Sie zeigt historische Motive aus dem Märklin-H0-Programm inklusive ihrer Vorgängerin in Form der Baureihe E 03.

weiter auf Seite 20

Auftrag: MAERKLIN_LOK_RECHTS_SEITE_TEIL_1B.PRINTING)



Die Flächen entlang der Dachrinnen und Scheiben sauber auszuschneiden, gestaltet sich schwieriger, als es aussieht (Bild oben). Problemstellen sind die Schrägen der Lok, die zur Front auch einen Bogen beschreiben. Die Folien hier plan anzulegen und exakt auszurichten, erfordert daher vereinte Kräfte (Bild unten).

Bild Seite 19:

Alle Folienteile sind klar beschriftet und benummert. Damit sich später keine Nähte zeigen, werden sie überlappend gedruckt, wie hier am V der Diesellok zu sehen ist.

Die glatten Wände erlauben es, die Folien problemlos anzulegen und auszurichten. Passt alles, werden die Schutzfolien an den Klebeflächen flächig abgezogen und die Motivdrucke endgültig mit dem Außen-



Begleitet von Kameramann Andreas Stirl für Folge 99 von Märklin-TV gehen die Arbeiten jetzt wieder auf der Modellbahnseite weiter. Die Fronten erweisen sich als größte Zeitfresser, denn nirgendwo sonst sind so viele Anpass- und Schneidearbeiten erforderlich wie hier.

blech der Lok verbunden. „Dürr-Keks“ und Betriebsnummer verschwinden dabei unter der Werbung. Sie werden später, wo es erforderlich ist, durch separate Aufkleber ersetzt.

Der Prozess des Folienklebens, den wir hier verfolgen dürfen, weicht von dem ab, was wir einige Jahre zuvor im Rahmen von Kraftfahrzeugbeklebungen gesehen und gelernt haben. Dort wurden die Folien gern auf einer Seifenwasserschicht aufgebracht, um sie „schwimmend“ noch verschieben und ausrichten zu können.

Dies ist dann vergleichbar mit dem Auftrag von Nassschiebebildern im Modellbau. Die großen Flächen einer Lokomotive erfordern aber offenbar ein anderes Vorgehen. Hier werden die Schutzfolien vorerst nur an ausgewählten Ecken abgezogen, um ein Anhaften am Fahrzeugkasten zu ermöglichen. Völlig entfernt werden sie erst, wenn ein Teilbild vollständig und korrekt ausgerichtet ist.

Wieder identisch ist das Ausstreichen zu den Rändern mit Kunststoffspachteln, um eine nahtlose und blasenfreie Folienoberfläche zu erhalten. Das auf der Lok gezeigte Bild besteht am Ende aus vielen kleinen Einzelbildern mit geringer Überlappung. Auf weißen Rändern erleichtern Textkennzeichnungen das Zuordnen aller Bestandteile zum geplanten Gesamtbild.

Flächen wie die Fenster werden in dieser Phase einfach überklebt und kurz darauf entlang der Dichtungen wieder ausgeschnitten. An den Aufnahmen der Haltestangen für den Führerstandsauftieg müssen die Schnitte gleich erfolgen, denn sie treten von der Wand hervor und würden anderenfalls zu Verzerrungen führen.

Immer wieder kann es sein, dass sich kleinere Blasen trotz aller Mühe und Sorgfalt nicht vollständig austreichen lassen. Sie werden dann mit einer Nadel angestochen, damit die Luft entweichen kann – Problem gelöst.

Langsam arbeiten sich unsere beiden routinierten Experten nach oben durch, um dann festzustellen, dass die Lok nicht von allen Seiten gleichermaßen zugänglich ist. Die große, fahrbare Arbeitsbühne kann nicht überall in Position gebracht werden.

Da 101 064-4 unter einem Hallenabschnitt ohne Fahrdraht steht – anders wären solche Arbeiten ja wegen Lichtbögen gar nicht möglich – kann sie nicht durch einen Lokführer verfahren werden. Jetzt müssen also die Männer von DB-Regio heran.



Vier starke Männer reichen, um den Rollwiderstand zu überwinden und 84 Tonnen Dienstmasse auf der Schiene zu bewegen. Unsere Protagonistin 101 064-4 muss insgesamt zwei Mal verschoben werden, weil sich sonst nicht die Dachbereiche an allen vier Seiten erreichen lassen. Die fahrbare Arbeitsbühne will schließlich noch Platz finden.

Einer löst im Maschinenraum die Federspeicherbremse und vier weitere versammeln sich an der Pufferbohle, um den rund 80 Tonnen schweren Koloss von Hand zu verschieben. Bei Güter- und Reisezugwagen funktioniert das, aber auch bei einer Lok? Ja, es geht, denn langsam setzt sich die Maschine in Bewegung, um dann wieder abgebremst zu werden. Das Bekleben geht danach sofort weiter.

Spannend wird es später an Ecken, Schrägen und besonders an den Rundungen. Wird eine zweidimensionale Folie über diese Struktur gelegt, sind Nacharbeiten nicht zu vermeiden. Damit keine Verzerrungen im Werbemotiv auftreten, verzichten die Gestalter der Motive auf bildliche Darstellungen in diesen Problemzonen.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

An der neuen Werbelok wird zu den kritischen Enden hin die beige Grundfläche des Motivs mit dem markanten Schriftzug „Märklin verbindet Generationen“ einfach in Richtung eines nur geringfügig vom Verkehrsrot abweichenden Grundtons ausgerastert.

Dieser weiche Übergang wirkt harmonisch und ansprechend, stellt die Experten aber auch vor Herausforderungen, denn die vielen Punkte müssen nach Größe und Abstand exakt zugeordnet und ausgerichtet werden. Hinzukommt, dass besonders im oberen Bereich der Führerstandsseite, in der Schräge und Rundungen zusammentreffen, viele Nacharbeiten erforderlich wären.



Die Stirnseiten nehmen Gestalt an:

Zunächst überlappen noch die Folien der schrägen Seitenflächen Teile der Front. Sie müssen noch am Kantenverlauf abgeschnitten werden, sobald alle Lücken geschlossen sind (Bild 1). Arbeitsrichtung ist hier von oben nach unten. Begonnen wird mit dem Märklin-Schriftzug (Bild 2). Viel Arbeit macht der Bereich unter den Frontfenstern, denn hier sind Zuschnitte für Waschwasserdüsen, Scheibenwischer, UIC-Steckdose und Handgriffe erforderlich (Bild 3). Beim Ausschneiden nicht vergessen werden dürfen auch wichtige Betriebsanschriften, wie hier an der Schürze (Bild 4). Die fertige Front ist auf Seite 24 zu sehen.

Hier verstreichen einige Stunden, bis alles passt und mit hoher Präzision die Folien an den Problemstellen so zurechtgeschnitten sind, dass alle Teile nahtlos aneinanderliegen. Eine weitere Herausforderung bilden die beiden Stirnseiten, an denen schließlich die DB-Embleme und Märklin-Schriftzüge prangen. Befremdlich wirkt das Fehlen der Kontrastbalken neben dem Logo. Auch auf den dünnen weißen Rahmen, der es sonst vom ebenfalls roten Untergrund absetzt, wurde verzichtet.

weiter auf Seite 25

märklin

DB

101 064-4



Auch an den Fronten werden die gesamten Flächen oberhalb der Pufferbohlen mit Folien belegt. Das mag verwundern, denn sie waren und bleiben rot. Doch der Auftraggeber möchte sicher keine Farbabweichungen zur Grundfarbe riskieren. Denkbar ist aber auch, dass sonst bei schneller Fahrt im Regen Wasser und Schmutz die nach vorne zeigenden Kanten unterwandern könnten.

Nirgendwo sonst an der Lok sind so viele Stellen ein- und auszuschneiden wie in diesem Bereich: Handgriffe, Scheibenwischeransätze, Waschwasserdüsen, Steckdosen, Führerstandsstirnfenster und Laternen sind sauber freizulegen, um alle Funktionen zu erhalten.



Die Lok ist fertig foliert und das Ergebnis kann sich sehen lassen. Die Gestaltung mit historischen Katalogmotiven stammt aus der hauseigenen Werbeabteilung von Märklin.

Schließlich erfolgen auch noch Feinarbeiten im unteren Bereich der Schrägen. Dort reicht an allen vier Seiten ein Blendenteil über das Rahmenende. Regulär sind sie verkehrsrot lackiert und werden deshalb auch noch mit in die Werbegestaltung einbezogen. Knifflig ist, dass hier auch wichtige Betriebshinweise auf Aufklebern angebracht sind.

Auch sie sind folglich freizuschneiden, was äußerst präzise erfolgen muss, damit es später so aussieht, als befänden sich diese Anschriften auf den Folien der Werbegestaltung. Bereits knapp zwölf Stunden sind inzwischen ins Land gezogen und wir verstehen, welche hohen Ansprüche das Folieren eines so großen Objekts wie der Baureihe 101 stellt.

Selbst das Entfernen von Folien ist nicht so einfach, wie wir zuvor annahmen. Entscheidend ist es zu wissen, von welchem Hersteller die verwendeten Folien stammen – hier ist es 3M – und welche physikalischen Eigenschaften sie besitzen. Auch ihr Alter, also die vergangene Zeit seit dem Aufbringen, ist entscheidend für die Art des Vorgehens und die zu veranschlagende Zeit.

Doch so weit sind wir noch lange nicht! Mindestens ein Jahr, so hoffen wir, soll uns 101 064-4 in ihrer Jubiläumsgestaltung erfreuen. Eine der schönsten Werbeflächen, die je durch Deutschland rollten, will erst mal als Modell in verschiedenen Maßstäben umgesetzt sein, bevor wir von ihr wieder Abschied nehmen möchten.

Die Seiten des Auftraggebers:

<https://www.maerklin.de>

Märklin-TV (Folge 99) zum Entstehen dieser Lok:

<https://www.youtube.com/watch?v=fxaYdKa19GY&feature=youtu.be>

Die vier Jahreszeiten in Spur Z (Teil 2)

Eine Fortsetzung mit Tücken

In der November-Ausgabe 2009, also vor fast genau zehn Jahren, kündigten wir eine Dioramenreihe „Vier Jahreszeiten“ an. Los ging es einst mit dem Herbst, doch der Rest ließ bislang auf sich warten. Vergessen war die Fortsetzung innerhalb der Redaktion aber nie, eher boten neue Produkte bessere Möglichkeiten, während andere Themen ein Zurückstellen der Themenreihe erforderten. Zum EM-Dioramenwettbewerb im letzten Jahr war Teil 2 schließlich fertig – wir stellen ihn heute auch an dieser Stelle vor.

Der Sommer 2018 ist in Deutschland als einer der längsten und heißesten in die Aufzeichnungen der Meteorologen eingegangen. Doch während sich die einen über rund zehn Wochen Freibadwetter mit Temperaturen von regelmäßig über 30°C am Stück erfreuten, schwitzten andere in der brütenden Hitze.

Auch der Natur hat dieser Jahrhundertssummer wenig Freude bereitet: Die Kartoffelernte fiel bescheiden aus, viele anderer Feldfrüchte litten ebenfalls unter der Dürre. Schädlinge haben sich enorm vermehrt, wie wir dieses Jahr leider feststellen mussten. Der Grundwasserspiegel hat sich bis heute nicht vollständig erholt.



Der heiße und trockene Sommer 2018 brachte die Idee für das zweite Diorama der Vier-Jahreszeiten-Reihe. Thema sollte die anhaltend hohe Waldbrandgefahr als Folge der hohen Temperaturen und ausbleibenden Niederschläge sein.

Ein weiteres Dauerthema war die hohe und immer weiter steigende Waldbrandgefahr. Viele Menschen sind sich bestimmt nicht bewusst, dass nicht nur achtlos weggeworfene Zigarettenkippen Flächenbrände

mit großen Schäden für Mensch und Natur auslösen können. Schon eine achtlos weggeworfene Flasche kann als Brennglas wirken und einen Waldbrand auslösen.

Deshalb keimte in uns die Idee, dieses Thema auch im Zusammenhang mit der Modellbahn zu behandeln und den Fokus etwas auf unsere sensible Umwelt zu richten. Das Thema des zweiten Teils unserer Vier-Jahreszeiten-Reihe sollte deshalb „Brandwache“ heißen und eine trockene Sommerlandschaft am Waldrand zeigen.

Der Kontrast durch ein rotes Feuerwehrauto sollte die Aufmerksamkeit auf sich ziehen und die thematisierten Gefahren verdeutlichen. Das Löschfahrzeug sollte allein unterwegs sein und erkennbar machen, dass es nicht zu einem Brandeinsatz unterwegs ist. Vielmehr geht es hier um eine andere der vier Aufgaben der Feuerwehren: Schützen (der Bevölkerung vor Gefahren).

Offen bleibt bis hierher die Frage, wie das Diorama in den diesjährigen Jahresthemenschwerpunkt rutschen konnte? Auch dies ist schnell beantwortet: Ursprünglich war als Fortsetzung der Jahreszeitenreihe für den zweiten Teil ein Frühlingsdiorama geplant.

Dessen Bau verzögerte sich aber immer weiter, denn auch dieses sollte unverkennbare Merkmale erhalten, die es zweifelsfrei und auf den ersten Blick vom Frühsommer unterscheiden. Gedacht war an eine blühende Rosskastanie, die schön anzuschauen ist und alle genannten Eigenschaften mit sich bringt. Eine zeitnahe Veröffentlichung zur dargestellten Jahreszeit erschien uns Pflicht, damit unsere Leser dies in der Natur abgleichen können.



Schon früh stand fest, dass auf dem Sommerdiorama endlich einmal die schöne Feldbahn von Saller-Modelle in Szene gesetzt werden soll. Hier schickt sich die O&K-Diesellok an, mit ihrem kurzen Zug aus Kasten- und Kipploren den Bahnübergang an der Landstraße zu überqueren.

Und so wurde aus dem Frühjahr der Sommer, mit ihm sollte auch das Thema wechseln. Der Verlauf des Sommers 2018 ließ die geplanten Darstellungen dann weiter reifen. Zu Fall brachte den Zeitplan dann aber ein Zufall.

Dietmar Allekotte erschien mit seinem Küstendiorama, das er für den EM-Dioramenwettbewerb gebaut hatte, zum Fototermin. In diesem Rahmen durfte er dann auch Arbeiten in Augenschein nehmen, die fürs Magazin in Vorbereitung waren.

Und so stellte er fest, dass das Sommerdiorama doch auch den Wettbewerbsvorgaben folge. Offen blieb, ob eine Teilnahme auch angesichts der gestalteten Fläche, die erheblich kleiner als erlaubt ausfiel, zulässig sei. Als Antwort auf eine Frage an die Redaktion kam prompt eine Teilnehmernummer zurück.

Damit war klar, dass der geplante Bericht zurückstehen muss, weil das Diorama zunächst am Wettbewerb teilnimmt. Öffentlich bekannt werden durfte seine Gestaltung ja nun schließlich nicht mehr, um das Abstimmverhalten nicht womöglich zu beeinflussen. Daraus ergab sich schließlich der neue Veröffentlichungstermin im Juli 2019.

Wahl der dargestellten Motive

Eindeutig und zweifelsfrei im Sommer einzuordnen musste die geplante Landschaft sein. Daraus resultierte, dass das Grün nicht zu frisch und saftig wirken dürfe und auch Gräser zumindest teilweise schon reif zu wirken hatten.

Interessant erwies sich für unsere Recherchen, dass Fliegenpilze im Gegensatz zu vielen unauffälligeren Vertretern dieser Spezies, nicht typisch für den Herbst sind, sondern bereits im Juli ihre Hüte ausbreiten. Dass sie vorrangig auf dem Boden unter Fichten zu sehen sind, legte damit auch die gewünschte Vegetation fest.

Als die Thematik eines extrem trockenen Sommers stärker in den Fokus rückte, kamen uns die Nadelhölzer weiter entgegen, denn sie erlaubten es viel besser, an Stelle von Solitärbäumen Gruppen darzustellen, die einen Waldrand andeuten.

Wunschthema war zudem, statt einer normalspurigen Eisenbahn mal etwas anderes zu zeigen. Generell sollte hier die Straße eh eine größere Rolle spielen, was die Fläche für Bahnrassen auf dem kleinen Diorama weiter einschränkte. Schließlich möchten auch neue Auto-Modelle mal im passenden Umfeld gezeigt werden!

Zu keinem Zeitpunkt ging es darum, das Diorama explizit auf den Wettbewerb auszurichten und ihm einen zentralen Blickfang zu spendieren, der die Blicke jedes Besuchers einfangen würde. Gedacht war vielmehr an eine Fotokulisse, die später in der täglichen Redaktionsarbeit ihren Dienst tun sollte.

Mehrere kleine und für sich sprechende Szenen sind es daher, die für sich entdeckt werden



Ein Diorama steht und fällt damit, ob es Leben zu vermitteln weiß. Dafür ausgewählt wurden eine Wandererszene mit Trafofuchs-Figuren (Bild oben) und der bestens gelungene Fuchs von C-M-K (Bild unten), der zu einem Suchspiel einlädt.

wollen. Sie können gezielt mit der Kamera eingefangen und hervorgehoben werden oder aber der Betrachter nimmt sich (auf Ausstellungen) Zeit, das Dargestellte Zentimeter für Zentimeter mit den Augen „abzufahren“ – und genau das würde im Wettbewerb ja wohl nicht passieren.

Die beschriebenen Vorgaben konnte am besten eine Feldbahn erfüllen. Seit Jahren begeisterten uns die von Saller angebotenen Modelle, die lange aus dem Fokus der Zetties verschwunden sind und dennoch viele Reize für tolle Gestaltungen bieten.

Die ideale, aber sehr frei umgesetzte Vorlage lieferten Berichte von Jörg Erkel (1zu220-Shop), in dessen Nähe einst die Rhene-Diemeltalbahn verkehrte und auch mindestens ein Mal eine Landstraße kreuzte. Da diese Feldbahn längst abgebaut ist, konnten Eindrücke nur über die Fachliteratur gesammelt werden.

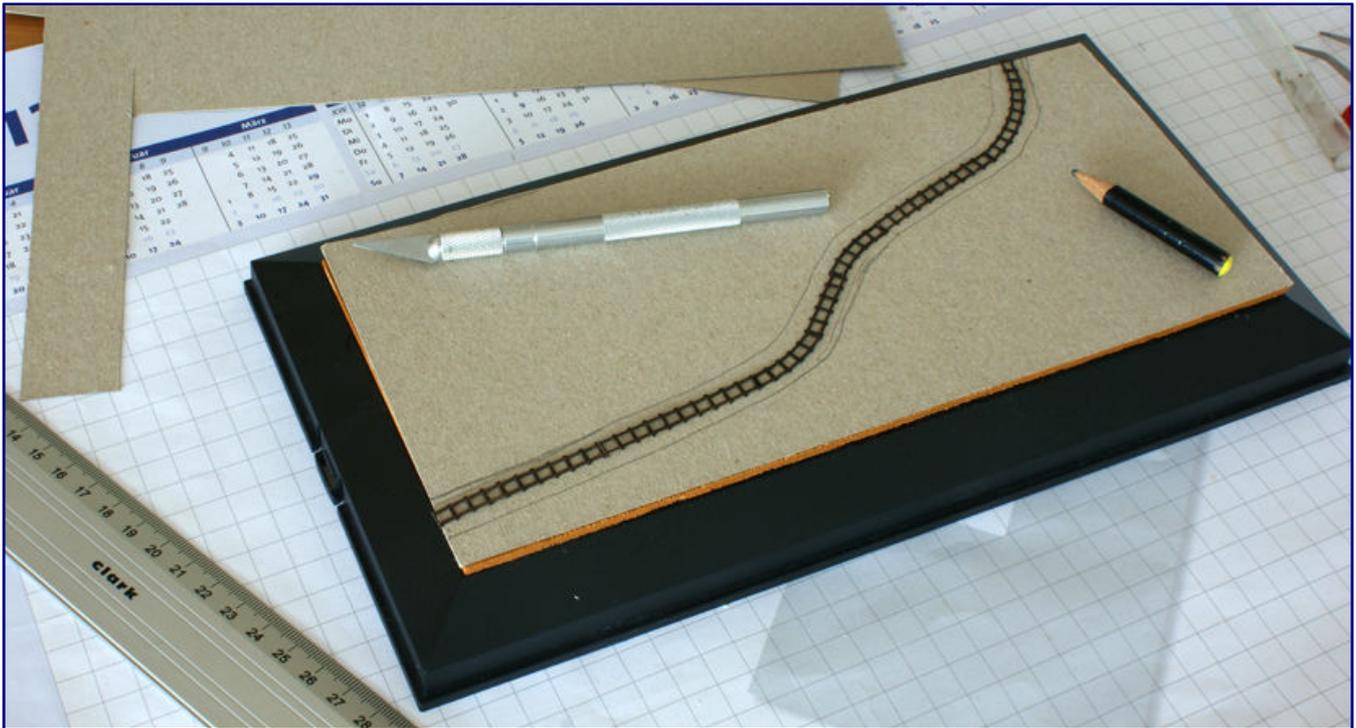
Der Bau des Sommerdioramas

Eingebettet wird das Diorama in eine Universell-Sammlervitrine aus Acrylglas die wir im Programm von Conrad Electronic gefunden haben (Best.-Nr. 211389). Deren Maße von 30 x 15,5 x 11,5 cm hatten wir bereits mit dem ersten Diorama der Serie für alle Objekte dieser Reihe festgelegt. Den Untergrund des Dioramas in ihr bildet eine Sperrholzplatte, die mit Uhu Max Repair Universal, einem leistungsfähigen Kraftkleber, auf den Kunststoffsockel geleimt wurde.



Eine lackierte Sperrholzplatte bildet die Unterlage für den Bau des Dioramas. Sie wird mit einem Spezialkleber von Uhu auf den Kunststoffsockel geklebt und dort mit Schraubzwingen fixiert, bis er durchgetrocknet ist.

Um die Geländestruktur besser planen zu können, startet der nun folgende Bau der Szenerie mit der Landstraße und der sie kreuzenden Feldbahntrasse. Dazu legen wir zunächst ein Stück Zeichenkarton im Format der dargestellten Gesamtfläche auf und zeichnen den vorgesehenen Straßen- und Streckenverlauf mit dem Bleistift auf.



Auf einem Stück Zeichenkarton, das genauso groß wie die Grundplatte ist, zeichnen wir zunächst die Trasse der Feldbahn an (Bild oben), sobald wir mit deren Verlauf zufrieden sind. Danach folgt der Verlauf der Landstraße, womit wir beide Verkehrswege ausschneiden können (Bild unten). Wichtig für eine realistische Wirkung ist, dass die Verläufe nicht parallel zu den Rändern gelegt werden.

Als Erstes legen wir mit verschiedenen Saller-Schienenstücken aus Weißmetall unterschiedliche Trassenverläufe aus und beurteilen deren Wirkung auf den Betrachter. Dies setzt ein gewisses räumliches Vorstellungsvermögen voraus, denn die geplante Landschaftsstruktur sollte möglichst schon miteinbezogen werden.

Um Sichtachsen für die Kamera zu öffnen und einen klaren Abschluss nach hinten zu erlangen, wird die Szenerie nach hinten leicht ansteigen. Auch die Landstraße soll nicht völlig eben verlaufen, um nicht langweilig zu wirken, und wird zur linken Seite hin eine leichte Steigung erhalten.

Die Feldbahn muss deshalb dort vor der Straße liegen, um auch die Züge unverdeckt fotografieren zu können. Etwa in Dioramenmitte wird der Bahnübergang liegen, rechts kann die schmalspurige Bahn in einem Geländeeinschnitt nach hinten verschwinden. Eine harmonisch und glaubhaft wirkende Gleisführung ist unter diesen Vorgaben schnell gefunden und wird mit der späteren Trassenbreite auf den Karton gezeichnet.

Die Straßenbreite haben wir mit 6 m definiert, was gut in die Epoche III passt, als die Fahrzeuge meist noch schmaler als heute waren, weshalb auch untergeordnete Straßen eine geringere Fahrbahnbreite besaßen. Das in unseren Maßstab umgerechnete Maß liegt damit bei 28 mm. Mit dieser Breite zeichnen wir auch deren Verlauf auf, sobald er für uns feststeht.



Die links leicht ansteigende Straße ist bereits mit weiteren Kartonstreifen unterfüttert und verklebt. Nun ist es Zeit, den Zeichenkarton mit Tiefengrund zu behandeln und ihn dadurch weitgehend unempfindlich in Bezug auf die weiteren Arbeiten zu machen.

Nach dem folgenden Ausschneiden von Straße und Gleistrasse kann dieser Rest vom Karton mit Uhu Hart auf der Grundplatte angeklebt werden. Damit er sich wegen seiner eher geringen Qualität später nicht unter dem Wasser aus Leim oder Dispersionsfarbe wellt, behandeln wir ihn mit (wasserbasiertem) Tiefengrund aus dem Baumarkt. Die Steigung der Fahrbahn haben wir durch unterlegte Teile bereits geschaffen und mitverklebt.

Sobald der Tiefengrund durchgetrocknet ist, kommt der Zeitpunkt für das Aufkleben der Schienenteile. Vorher erhalten sie aber noch eine Farbbehandlung mit dem Spritzapparat. Ab Werk sind die Teile farblich nicht behandelt und sehen deshalb noch zu neu aus.

Den üblichen Rostton von im Freien liegenden Eisen- und Stahlteilen ahmen wir durch mehrfaches Übernebeln mit „Sepia Shade“ von Vallejo (73200) nach. Diese Lasur lässt immer noch die Grundfarbe des verwendeten Metalls durchscheinen und wirkt deshalb besonders realistisch.

Nach dem Trocknen schleifen wir die Schienenköpfe mit feinem Schmirgelleinen wieder frei, denn hier sorgen ja im Vorbild die Räder von Lok und Wagen dafür, dass kein Rost darauf hängen bleibt. Schließlich ist unsere Feldbahn noch im Betrieb und weist mehrmals täglich Zugverkehr auf.



Entsprechend der definierten Sichtachsen werden Modur-Stücke aufgeschichtet und mit Kontaktkleber fixiert sowie untereinander verklebt (Bild oben). Dann werden sie grob zurechtgeschnitten und mit Schmirgelleinen bearbeitet (Bild unten). Und am Bahnübergang folgt das Angleichen des Straßenplanums an das Niveau der Schienenköpfe. Einstreichen mit Tiefengrund ist auch hier wieder Pflicht.

Den Landschaftsverlauf legen wir nach dem Trocknen mit verschiedenen Stücken aus einer Modur-Platte (Puren) fest. Dieser Werkstoff aus dem Baubedarf, der in für uns üblichen Größen und Mengen auch für Modellbahnzwecke vertrieben wird, lässt sich ähnlich leicht wie Styrodur mit Messern, Sägen, Feilen oder Schleifpapier bearbeiten.



Die grob gestaltete Landschaft und auch die Rampenansätze der Landstraße erhalten einen glättenden Überzug mit Molto-Feinspachtel. Nach dem Trocknen sorgt der sandähnliche Holzreparaturspachtel derselben Marke für eine realistische Oberflächenstruktur.

Statt elektrostatisch aufgeladener Teile bleiben hier feine Brösel zurück, die zeitnah aufgesaugt werden sollen, bevor sie sich im ganzen Raum verteilen. Ein Vorteil gegenüber dem aus Polystyrol bestehenden Alternativmaterial ist seine Resistenz gegenüber den Lösemitteln in Klebstoffen.

So brauchen wir beim Verkleben der einzelnen Teile mit der Grundplatte sowie untereinander keine Rücksicht nehmen, aber auch nicht beim späteren Kleben in Löcher, wie sie etwa für Bäume erforderlich sein können.

Doch so weit sind wir ja noch nicht. Zunächst gilt es, die nach dem Nivellieren der Strukturen verbliebenen Spalten zu schließen. Hier kommt der Molto-Feinspachtel zum Einsatz, auf den auch unser Redaktionskollege Dirk Kuhlmann schwört. Er leistet auch beim Glätten des Straßenareals im Bereich des asphaltierten Bahnübergangs gute Dienste.

Die grobe Landschaftsstruktur erstellen wir später mit dem gröberen Molto-Holz-Reparaturspachtel, dessen Sandstruktur für unsere Landschaft ideal ist. Damit ist jetzt der Zeitpunkt für erste Probeaufstellungen der HOS-Verkehrsschilder und der erst neu ins Programm aufgenommenen Leitplanken gekommen.

Besonders die Position der Andreaskreuze will gut überlegt sein, damit sie ausreichend weit aus dem Lichtraumprofil der Feldbahn stehen, aber dennoch für den Straßenverkehr gut und rechtzeitig einsehbar sind.

Landschaftsgestaltung

Mit den bereits absolvierten Schritten erreichen wir nun die Phase der Begrünung. Sie beginnt mit dem Aufbringen geeigneter Bodenfarben. Die farbliche Grundgestaltung erfolgt durch einen lasierenden Auftrag schokoladenbrauner Abtönfarbe aus dem Baumarkt.

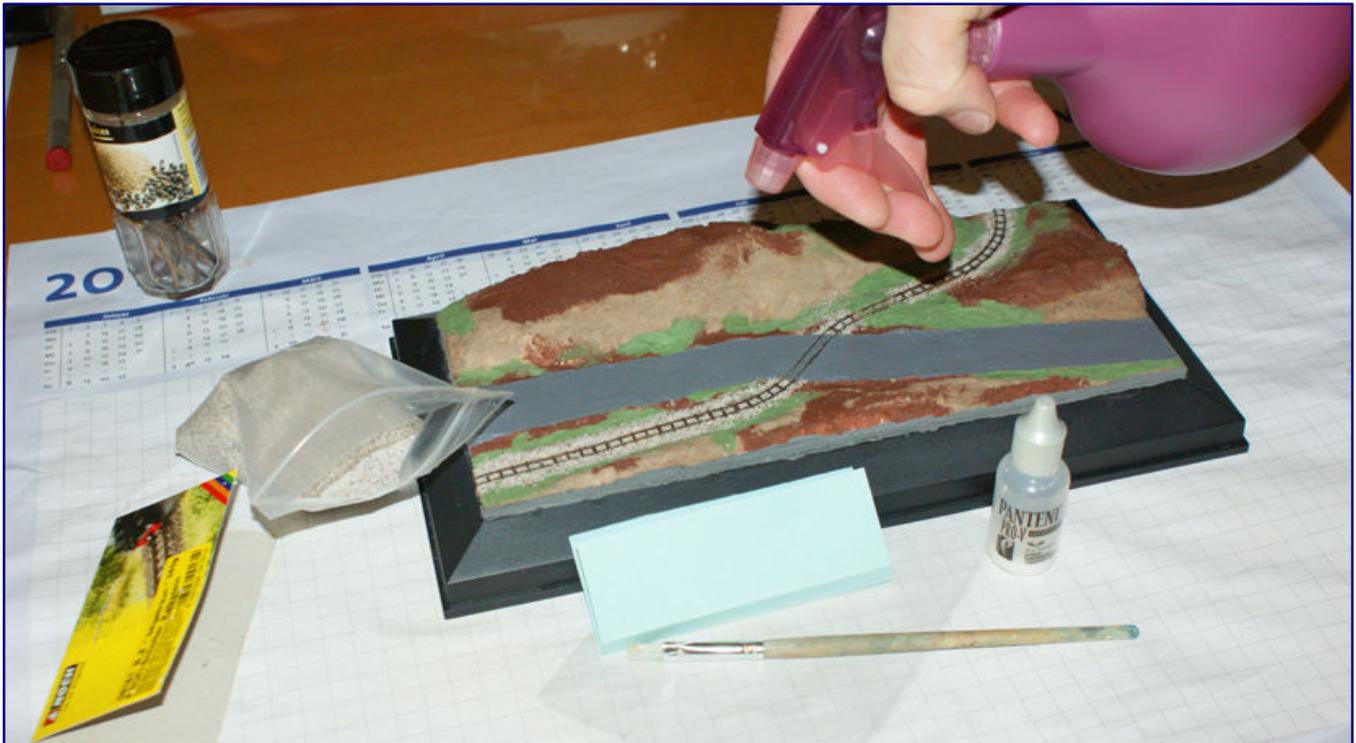
Sie dämpft nur die Eigenfarbe des Holz-Reparaturspachtels etwas in Richtung natürlich wirkender Töne. Die stellenweise aufgetragenen, matten Noch-Acrylfarben in Dunkelbraun (61189) und Hellgrün (61194) hingegen schaffen Kontraste.



Nun kommen Abtönfarbe und zwei Acrylfarben von Noch zum Einsatz, um den Untergrund ein erdbodenähnliches Aussehen zu verleihen. Die Landstraße streichen wir mit Straßenfarbe von Faller.

Den Straßenbelag imitieren wir durch Auftragen der dunkleren Faller-Straßenfarbe (180506), die besser zum hier dargestellten Planum passt, als die helle Betonfarbe, die sich eher für Straßen der Gegenwart mit hohem Verkehrsaufkommen eignet.

Beim Einschottern der Feldbahngleise von Saller-Modelle kommt der Profi-Schotter Kalkstein N/Z „beigebraun“ von Noch (09161) zum Einsatz. In klassischer Arbeitsweise wird er schwimmend verarbeitet.



Der Schotter von Noch wird mit einer Dosierhilfe aus dünnem Karton aufgebracht und mittels Borstenpinsel an die Schwellen geschoben. Verleimt wird er nass mit einem Gemisch aus Holzleim, Wasser und einem Tropfen Spülmittel. Doch zuvor wird er mit der Sprühflasche eingensät, damit die winzigen Steinchen nicht beim Kontakt mit dem Schotterkleber aufschwimmen.

Dazu wird er zunächst trocken mit einer Dosierhilfe aus einem gefalteten Stück eines Trennblatts auf und neben die Gleise aufgestreut und mit einem feinen Borstenpinsel zurechtgeschoben, bis er gleichmäßig verteilt ist und weder Lücken noch Berge aufweist. Anschließend wird er mit einer Spritzflasche eingensät.

Das nachfolgend mit einem Fläschchen aufgetropfte Wasser-Holzleim-Gemisch mit einem Tropfen Spülmittel kann sich so besser verteilen und zwischen die feinen Steinchen fließen, um sie alle gleichermaßen zu fixieren. Dieser Vorgang kann bei Bedarf mehrfach wiederholt werden. Wichtig ist nur, dass dem Diorama im Anschluss ausreichend Zeit zum Durchtrocknen gegeben wird.

Als nächstes bearbeiten wir alle Flächen, auf denen später die Fichten stehen sollen, sowie eine kleinere Fläche im Vordergrund, die besonders von der Hitze gebeutelt wirken soll. Hier bringen wir den Nadelwald-Boden von Busch für die Spur H0 (7529) auf. Damit er für die Spur Z nicht zu grob wirkt, sieben wir ihn mit Hilfe von Minitec-Sieben, die zumindest vor dem Verkauf der Marke an Unique erhältlich waren, in größter Maschenweite aus. In das mit einem Pinsel aufgetragene Grasleimbett (Noch 61130) streuen wir den Waldboden ein und werfen kurz zugeschnittene Stöckchenreste beliebig mit hinein.

Sie stammen, wie auch ein gezielt aufgeklebter Baumstamm in Straßennähe, von einer Weide im eigenen Garten. Dieses Material wurde, ebenso wie der gleich folgende ostfriesische Ackerboden (selbst gesammelt und ausgesiebt), 30 Minuten lang im Backofen bei 180° C sterilisiert. Nur wenn die hohe Temperatur das gesamte Material für mehrere Minuten durchdringt, zerstört es die Eiweiße von Lebewesen in allen denkbaren Stadien.

Inzwischen sieht unser Diorama mit Waldboden und Erdauftrag an allen anderen Stellen wie Brachland aus. Das beginnen wir nun zu ändern. Auch bei extremer Dürre gibt es immer Pflanzen, die gut getränkt wirken. Sie sind häufig flache Bodendecker, die im Schatten größerer Pflanzen leben oder auf einer

Wasserader gedeihen. Wir stellen sie punktuell mit der mittelgrünen Flockage von Noch (07242) dar, die auf den Gras-Kleber aus gleichem Hause gestreut wird.

Einbezogen in den Wildwuchs haben wir auch einzelne Teile des Feldbahngleisbetts, darunter eine etwas größere, zusammenhängende Fläche nahe dem Bahnübergang. Hier sollten ruhig auch ein paar Halme sprießen. Damit die so bewachsenen Gleiszwischenräume aber im Verhältnis zur geringen Schienenhöhe glaubhaft bleiben, greifen wir zu nur 0,6 mm kurzen Grasfasern „Grün 7“ von Linea Secondaria (2A-7) aus Italien.



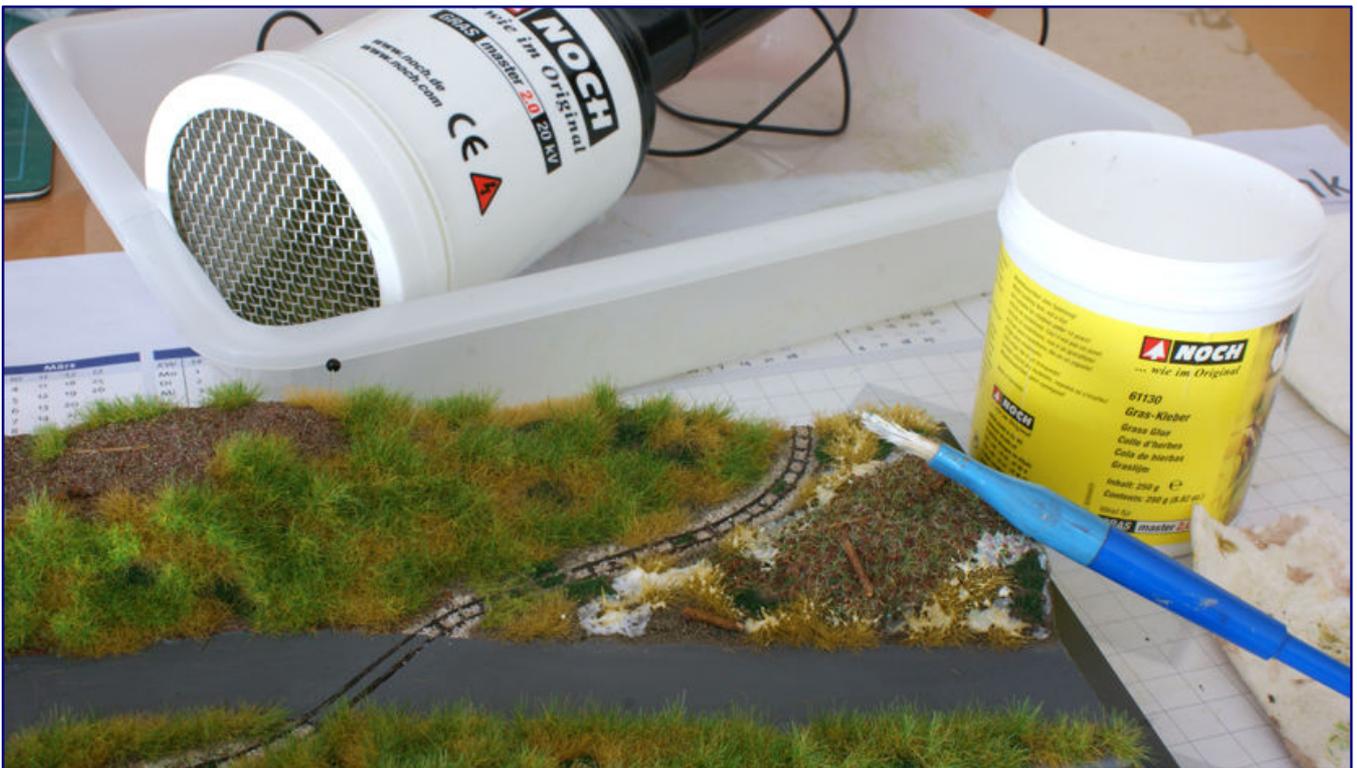
Die Stellen, an denen später Fichten stehen sollen, werden mit Nadelwaldboden von Busch bestreut. Da er für die Nenngröße H0 gedacht ist, sieben wir ihn mit stapelbaren Einsätzen von Minitec aus. Ein paar verdorrte und getrocknete Stücke von Weidenzweigen werfen wir willkürlich mit auf die Leimdecke des Waldbodens.

Das sich nun anschließende Begrasen aller übrigen Flächen nehmen wir nach der „Methode Kuhlmann“ vor: Der Gras-Kleber wird nicht flächig, sondern nur tupfend aufgetragen, was stellenweise immer mal kahle Fläche zurücklässt und als einzige gewährleistet, dass die Wiesenflächen nicht monoton hinsichtlich Dichte und Höhe wirken.

Die weitere Vorgehensweise entspricht der in diesem Magazin schon mehrfach beschriebenen Zweifachbegrasung, d.h. verschieden lange und nicht gleichfarbige Fasern werden in getrennten Durchgängen und mit Trockenpausen aufgebracht.

Der erste Durchgang erfolgt mit 5 mm langen, sehr trockenen Feldgrasfasern in Ockerbraun von Noch (07086). Das Zwischenergebnis, das sie auch auf unseren Bildern sehen, darf uns nicht erschrecken, denn wir sind noch lange nicht am Ende der Begrünungsphase. Die Steppenlandschaft wird nur von kurzer Dauer sein.

Ist sie erst getrocknet, geht es mit einer sommerlichen Grünmischung weiter. Vom deutlich saftiger und im Grünton weitaus realistischer wirkenden Frühlingswiesengras (Noch 08300) haben wir uns schnell wieder verabschiedet, denn es harmonierte nicht mit dem Feldgras und dem gewünschten, trockenen Eindruck.



Die Grasfasern werden in zwei Arbeitsschritten mit dem Noch-Grasmaster 2.0 aufgeschossen. Wir beginnen mit dem trockenen Feldgras (Bild oben), nach dem Trocknen folgt die Sommergrasmischung (Bild unten). Der Graskleber wird getreu der „Methode Kuhlmann“ nicht flächig, sondern tupfend aufgetragen.

Deutlich besser passte hier Nochs Master-Grasmischung Sommerwiese (07072) mit 2,5 bis 6 mm Faserlänge, die stellenweise, aber nicht auf kleine Flächen beschränkt, mit dem Grasmaster in die bereits begrasteten Stellen eingeschossen wurde.

Sonst lehnen wir solche Farbmischungen eher ab, denn sie enthalten nach unserem Geschmack zu viel Gelb, das wir lieber getrennt und selbstdosiert auftragen, und vor allem auch rote Halme, die nichts mit der Realität gemeinsam haben.

Merkwürdigerweise sind es aber genau die Grasmischungen, die von Modellbahnern am häufigsten gekauft werden. Vielleicht können wir dazu beitragen, dieses Verhalten zu mehr Realismus zu ändern?

Abschließender Feinschliff

Landschaftsstruktur und niedrige Vegetation stehen, womit wir nun an den Feinschliff gehen können. Wir beginnen mit dem Einpassen der Leitplanke, die an einem Ende in Richtung Boden gebogen werden muss, bevor wir die Löcher für die Halter bohren können.

Auch die Verkehrsschilder mit Andreaskreuzen, Geschwindigkeitsbegrenzung und Aufheben von Streckenverboten sind nun an der Reihe. Heinz O. Schramm hat hier wirklich ganze Arbeit geleistet und sauber lesbare Verkehrszeichen geschaffen, die unserem Diorama erst den letzten Schliff geben.

Während die Leitplanke schon montiert wurde und Autos davor schützt, ins Trassenbett abzurutschen, warten wir mit dem Einkleben der Schilder in ihre Bohrungen aber noch etwas. Zuvor wollen wir die Straße nämlich noch etwas gebraucht wirken lassen. Dabei hilft rußschwarze Pulverfarbe von Kremer-Pigmente, die wir in Ritzen und kleine Spalte der Teerauflage bürsten und mittels Haft- und Fixierspray von Noch (61152) auch dauerhaft daran binden.



Jetzt werden Leitplanke und Verkehrsschilder von HOS-Modellbahntechnik eingesetzt. Die Schutzplanke zum Absichern des Höhenunterschieds zwischen Straße und Feldbahntrasse muss eingekürzt und am rechten Ende abgewinkelt werden.

Bei den Fichten haben wir uns für verschiedene Modelle von Microrama entschieden, deren Benadelung wir bereits im letzten Jahr ausführlich vorgestellt haben. Damit fehlen eigentlich nur noch die Fliegenpilze, die ja zur Wahl der Nadelbäume geführt hatten. Sie sollen so maßstäblich wie möglich dargestellt werden.

Das geht nur mit Gleisnägeln der Spurweite Z. Diese werden in eine Holzlatte eingeschlagen, was gerne auch mal schief oder krumm erfolgen darf. Ihre Köpfe erhalten einen Tupfer Epoxidharzkleber (Uhu) aufgetupft, der diese Fläche leicht abrundet. Nach dem Trocknen erfolgt eine weiße Sprühgrundierung mit Blick auf die weißen Stiele.



Ein mattes und nicht zu gleichförmiges Aussehen der Straße erreichen durch ein Nacharbeiten mit Pulverfarbe. Mittels feinen Borstenpinsels wird sie in die Ritzen und Fugen eingearbeitet, die der Belag zeigt. Dauerhaft fixiert werden die Pigmente mit dem Haft- und Fixierspray von Noch.

Die Hüte lassen sich mittels roter Farbe und kleinem Haarpinsel leicht absetzen, knifflig wird es aber bei den typischen Punkten. Dankbar greifen wir zu den Punktklebewerkzeugen, die wir einst beim Modellbaukompass (Heinz Wagner) gefunden haben – perfekt, aber zu winzig!

Einem Zettie werden diese nahezu maßstäblichen Kleinode sicher auffallen, aber einem vermeintlich eher grobmotorisch veranlagten Messebesucher mit eingeschränktem Fokus auf die Baugröße H0? Kurzerhand entscheiden wir uns, auch einige überdimensionierte Exemplare aus Spur-N-Gleisnägeln nach selbem Schema zu fertigen und dazuzugesellen.

Sollen sie doch lachen, denn möglicherweise erkennen sie dann schließlich auch noch die Winzlinge direkt daneben. Und dann heißt es sicher Schlucken oder gar Schnappatmung! Nach der Messe, so beschließen wir, sollen die großen Pilze wieder weichen, kleineren Ersatz erfahren und vielleicht mal auf einem Diorama der Kinder Einzug halten, die ja noch in größeren Maßstäben unterwegs sind.

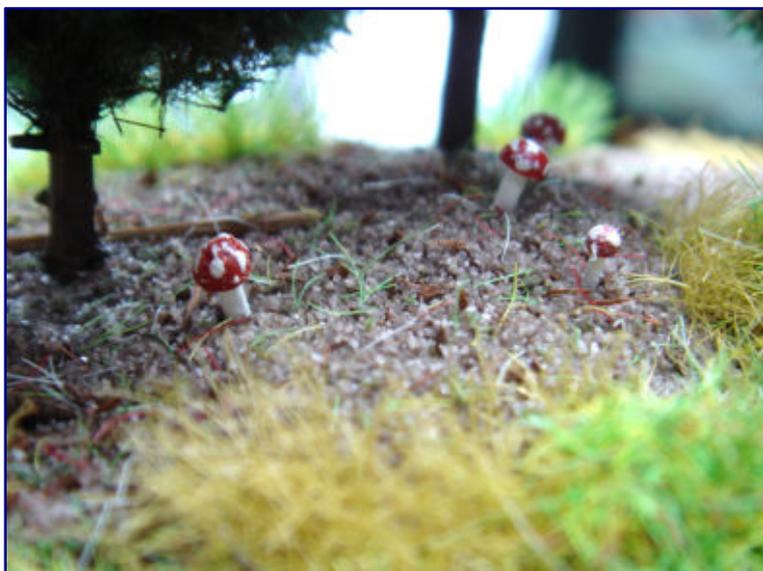
Unser krönender Abschluss soll etwas Leben auf das Schaustück bringen. Als Auftragsarbeit fertigte Trafofuchs ein sitzendes Wandererpaar, das wir mit Bindulin-Sofortkleber in Gelform dauerhaft auf dem liegenden Baumstamm neben der Straße postieren.



So nahm unser Diorama schließlich am EM-Wettbewerb teil. Doch es stellt sich die Frage: Wo ist der Fuchs? Kleiner Tipp: Suchen Sie ihn vor dem ganz links platzierten Nadelbaum. Ein weiterer Höhepunkt sind die fast maßstäblichen Fliegenpilze (Bild links unten).

Aber der wahre Hammer ist für uns ein kleines Waldtier, das trotz seiner rötlichen Fellfarbe kaum im Gestrüpp zu erkennen ist und beweist, wie gut es im Umfeld eines Waldes tatsächlich getarnt ist. Die Tüftler von Creativ-Modellbau Klingenhöfer haben das hundartige Raubtier (TF01) perfekt umgesetzt und uns einen Blickfang verschafft, der hier ebenfalls einen dauerhaften Platz findet.

Und so hat unser Diorama jetzt auch einen Zweitnamen in Form eines auffordernden Mottospruchs: „Sei ein Fuchs und finde ihn!“ Na dann, viel Spaß beim Suchen! Glücklicherweise sind wir feinmotorisch gesegneten Mini-Modellbahner ja auch mit gutem Spürsinn ausgestattet...



Hersteller verwendeten Materials:

- <https://asoa.de>
- <https://www.bindulin.de>
- <https://www.busch-model.info>
- <https://www.conrad.de>
- <http://www.hos-modellbahntechnik.de>
- <https://www.klingenhoefer.com>
- <http://www.lineasecondaria.it>
- <https://eshop.microrama.eu/de>
- <https://www.molto.de>
- <https://www.noch.de>
- <https://www.puren.com>
- <https://www.saller-modelle.de>
- <http://www.sceneryproducts.de>
- <http://www.trafofuchs.de>
- <http://www.molto.de>
- <https://www.uhu.de/de>

Vallejo-Farben mit Trainini®-Leserrabatt:
<https://www.modellbaukompass.de>

Schmalspur im Diemeltal

Vergessene Grubenbahn

Heute ist es kaum noch vorstellbar, dass in Deutschland einst Eisenerz gefördert und nicht nur verhüttet wurde. Neben der Region um das westfälische Siegen war auch der Martenberg in Nordhessen, nicht weit von Brilon Wald (Nordrhein-Westfalen) und Waldeck (Kurhessen) entfernt, eine Quelle für den begehrten Eisenstein. Mit ihr verbunden war eine von Deutschlands unbekanntesten Eisenbahnen, die eine durchaus wechselvolle Geschichte erlebte.

Rolf Löttgers
Die Rhene-Diemeltalbahn Bredelar - Martenberg

Verlag im Biebortal, Rainer Haus
Biebortal 1990

Taschenbuch mit Fadenbindung
Format 17,0 x 23,0 cm
64 Seiten mit 78 S/W-Bildern und -Zeichnungen

ISBN 978-3-98014471-1
Preis ab ca. 30,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich nur noch antiquarisch

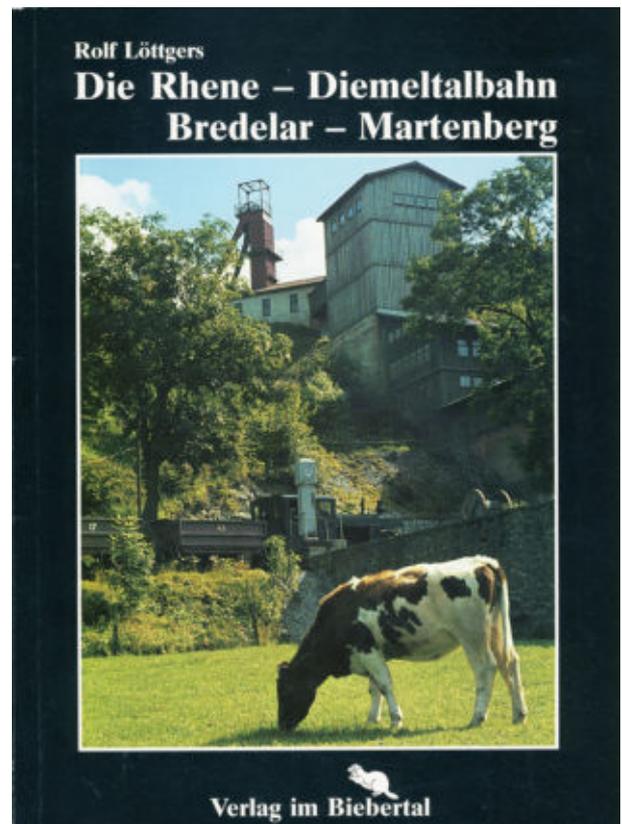
„Die Rhene-Diemeltal-Eisenbahn gehört zu den unbekanntesten Privatbahnen, die in Deutschland überhaupt existiert haben. (...) Das hat weiter seinen Grund darin, dass die Bahn nur Güter-, aber niemals auch Personenverkehr gekannt hat, in den Kursbüchern der Staatsbahn also nie verzeichnet war.“

So beginnt der Siegener Autor seine Beschreibung der meterspurigen Bahn, die als Grubenbahn für den Erzverkehr in der Region nahe Waldeck (Kurhessen) geplant wurde und in einem strukturell schwach entwickelten Gebiet einst für Arbeit sorgte. Trotz der geringen Bedeutung der Erzvorkommen, deren Ausbeutung nur für sehr kurze Zeit wirtschaftlich interessant war, hat die kleine Bahn eine interessante Geschichte.

Sie hatte ihren Ursprung im Jahre 1872, konnte aber erst nach einigen Wechseln und Bereinigungen unter den Eigentümern der beteiligten Gruben gebaut werden. Eine bedeutende Rolle spielten dabei vor allem die Aktiengesellschaft Union (Dortmund) und die Aplerbecker Hütte (heute Stadtteil von Dortmund), die Abnehmer des Eisenerzes waren.

Die Betriebsführung war aufwändig, weil es damals noch kein preußisches Kleinbahngesetz gab und so die regulären Eisenbahnvorschriften galten. Außergewöhnlich für eine Schmalspurbahn mit 1.000 mm Spurweite war, dass die Fahrzeuge mit Regel- statt Mittelpuffern ausgestattet waren.

Bereits 1917 schien der kleinen Bahn mit dem Schließen der letzten Grube die Existenzgrundlage endgültig entzogen. Das geförderte Gestein wies zuletzt einen Eisengehalt von nur noch 20 % auf, was mit Blick auf die Kosten importierten Materials nicht mehr abbauwürdig erschien.



Mit neuer Spur von 900 mm auf politischen Druck durch Mannesmann wiederaufgebaut, erlebte sie ab 1937 eine Renaissance, die sich auch nach dem Krieg bis ins Frühjahr 1963 fortsetzte. Genutzt wurde die alte Trasse, die Anlagen wurden aber so einfach wie möglich gehalten. Grund war die gewünschte Selbstversorgung Deutschlands mit dem geförderten Rohstoff.

Rolf Löttgers weiß die Geschichte von Bahn und Eisenerzabbau trotz bescheidener Archivunterlagen gut zu erzählen. Untermuert hat er dies mit aufschlussreichen, historischen Aufnahmen. So wird aus dem dünnen Taschenbuch ein Werk, das nicht nur lokal Geschichtsinteressierte ansprechen kann.

Sein Werk kann auch beim Gestalten der Modellbahnanlage helfen: Wenn eine Schmalspur- oder Feldbahnstrecke integriert werden soll, ist guter Rat teuer. Da es solche Bahnen heute kaum noch gibt, ist es schwierig, glaubhaft wirkende Bahnanlagen nachzubilden. Besonders bei der Anlage minimaler, aber funktioneller Gleisbilder zeigen sich Probleme.

Aber auch die Streckenführung entlang von Straßen oder Flüssen, samt Überquerungen auf Brücken oder niveaugleicher Bahnübergänge, erfordert Fachwissen, weil hier durchaus wahrnehmbare Unterschiede zur Regelspur bestanden. Und gerade da liegt der Reiz, dergleichen in die Modellbahn zu integrieren.

Dabei kann dieses Buch eine wertvolle Hilfe bilden, besonders im äußerst interessanten Umfeld einer Grube – es muss ja nicht zwingend eine Großzeche aus dem Ruhrgebiet oder dem Saarland sein.

Zu einem Hingucker aufwerten lassen sich da Erbstollen oder ganz besonders Umladeeinrichtungen von der Schmalspur und Feldbahn auf LKW oder Regelspurgüterwagen. Passende Modellumsetzungen finden sich beispielsweise auf der Anlage „Sägethal“ von Götz Guddas oder an der „Schwerspatgrube Clarashall“ von Gerhard Maurer.

Viele Modelleisenbahner lieben doch das Besondere, denn gerne erleben wir Abwechslung beim Betrachten der Anlagen auf Ausstellungen. Schnöder Kreisverkehr um Vollmer-Häuschen lädt wohl niemanden ein, länger an einem Arrangement zu verweilen und Details zu studieren.

Dieser antiquarische Band gehört zu denjenigen, die erforderliche Anregungen liefern und Gespür für eine korrekte und vorbildnahe Umsetzung liefern können. Es lohnt sich, sich mit der Materie abseits der vollspurigen Eisenbahn auseinanderzusetzen.

Museumsbahnen Nordrhein-Westfalens Zur statt mit der Bahn in den Urlaub

Der Sommer lockt mit warmen Temperaturen und Sonnenschein zu Ausflügen. Eisenbahnfreunde möchte aber auch im Urlaub nicht auf ihr Steckenpferd verzichten. Bei der VG Bahn ist kürzlich ein Buch erschienen, dass sich als perfekter Reiseführer für Ausflüge zu nostalgischen Eisenbahnen im bevölkerungsreichsten Bundesland eignet. Warum also nicht mal woanders und auf andere Weise den Urlaub genießen?

Korbinian Fleischer
Reiseführer Nostalgiebahnen
Nordrhein-Westfalen

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH / Klartext Verlagsgesellschaft mbH
Fürstenfeldbruck / Essen 2019

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 14,8 x 21,0 cm
160 Seiten mit ca. 120 Farbfotos

ISBN 978-3-8375-1646-3
Best.-Nr. 581407
Preis 13,70 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Sechs Jahre nach Erscheinen eines ersten Titels dieser Reihe zu den bahntechnischen Sehenswürdigkeiten Baden-Württembergs folgt nun rechtzeitig zur Sommersaison 2019 ein Band für Reiseziele in Nordrhein-Westfalen.

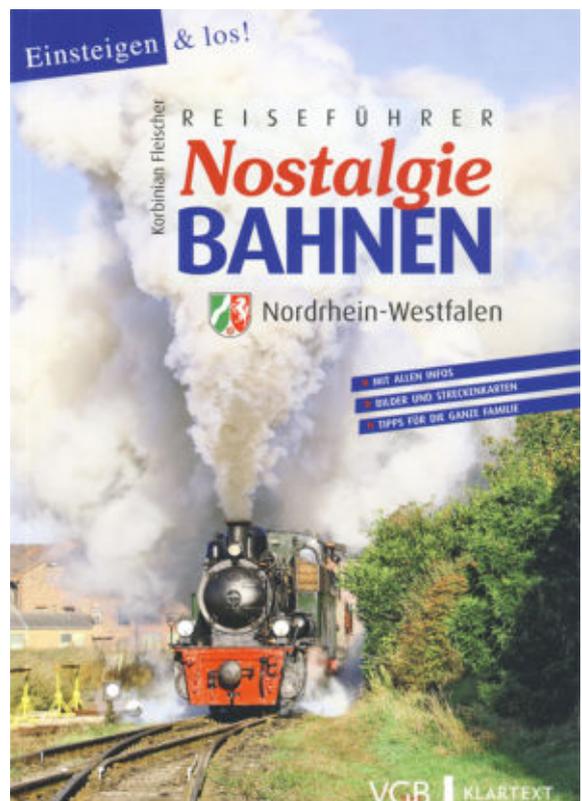
Auch im bevölkerungsreichsten Bundesland lassen sich heute immer noch technische Zeitzeugen längst vergangener Zeiten auf den von Museumsbahnen befahrenen Strecken in Aktion erleben.

Als Besonderheit im Sauerland, im früheren Aachener Kohlerevier und ebenso im Ruhrgebiet vermitteln diese Bahnen ein ganz besonders Bewusstsein: Ohne die Eisenbahn wäre der industrielle Aufschwung vieler Regionen gar nicht möglich gewesen.

So sind sie Bestandteil einer ganz besonderen Industriekultur, die es verdient hat, in einem Buch zusammengefasst und katalogisiert zu werden. Die Idee von Autor und Verlag passt umso besser, als das sich Nordrhein-Westfalen und besonders das Ruhrgebiet seit Jahren an steigendem Tourismus, ablesbar an den Übernachtungszahlen, erfreuen.

Das ganz besondere Flair, wie technische Denkmäler und Industriekultur hier Eingang ins tägliche Leben und die Stadt- wie auch Landschaftsbilder gefunden haben, ist wohl einmalig. Da ist es sicher kein Zufall, dass der zweite Band einer sicher noch weiter fortgesetzten Reihe diesem Bundesland gewidmet worden ist.

Eingerahmt von einem Grußwort des VDMT-Präsidenten zu Beginn und abschließenden Erläuterungen zur „standesgemäßen“ Anreise mit der Bahn, Blicken hinter die Kulissen der Museumsbahnen



(Aufarbeitung und Instandhaltung von Strecken und Fahrzeugen) und einer Übersichtskarte der Bahnstrecken finden sich Portraits und Vorstellungen folgender Museumsbetriebe:

- Museumsbahn Rahden – Uchte
- Museumsbahn Minden – Hille und Bohmte – Preußisch Oldendorf
- Landeseisenbahn Lippe (Extertal-Bösingfeld – Barntrup – Dörentrup)
- Eisenbahn-Tradition (Lengerich und Osnabrück – Mettingen)
- Dampf-Kleinbahn Mühlenstroth
- Museumseisenbahn Hamm-RLG – Lippborg-Heintrop
- Sauerländer Kleinbahn (Hüinghausen – Köbbinghauser Hammer)
- Bergische Museumsbahn (Kohlfurther Brücke – Möschenborn)
- Hespertalbahn (Essen-Kupferdreh – Haus Scheppen)
- Ruhrtalbahn (Hagen – Hattingen und Hagen – Ennepetal-Altenvoerde)
- Hist. Schienenverkehr Wesel (Rheinpromenade Wesel – Hohe Mark)
- Krefelder Schluff (St. Tönis – Hülser Berg)
- Selfkantbahn (Gillrath – Schierwaldenrath)
- Millionenlinie (Kerkrade-Centrum – Simpelveld – Valkenburg – Vetschau)
- Eifel-Bördebahn (Düren – Zülpich – Euskirchen)
- Oleftalbahn (Kall – Hellenthal)
- Pützchensmarkt-Express (Bonn-Beuel – Pützchensmarkt – Hangelar)
- Wiehltalbahn „Bergischer Löwe“ (Dieringhausen – Wiehl – Waldbröl)
- Rheinisches Industriebahnmuseum Köln

Jeder der bundesweit bekannteren oder auch nur regional verankerten Bahnen sind mehrere Seiten im Buch gewidmet, die über Anfahrt, Programm, Geschichte von Bahn und Museumsbetrieb sowie die eingesetzten Fahrzeuge informieren.

Als kleine Besonderheit haben wir die Sauerländer Kleinbahn herausgepickt, die mit dem Titelfoto bedacht wurde. Sie ging nicht direkt aus einem Regelbetrieb hervor, sondern wurde nach Stilllegen einer Bundesbahnstrecke als Museumsbetrieb gegründet und baute auf den früheren Trassen einer Meterspurbahn auf. Ihr Ziel ist es, das Erbe der vielen Kleinbahnen im Sauerland zu bewahren.

Der vorliegende Reiseführer zu den Nostalgie- und Museumsbahnen Nordrhein-Westfalens bietet in Summe eine wohl vollständige Übersicht für alle Bahnfreunde, die sich auf die Spuren früherer Dampfeisenbahnen begeben wollen.

Wer den Sommer oder auch die kalten Tage mit prächtiger Dampfentwicklung für Eisenbahnurlaube oder Ausflüge nutzen möchte, findet hier den passenden Begleiter. Hinweise auf Fahrtage samt Streckenkarten/-übersichten sowie Empfehlungen für die ganze Familie runden dieses Buch ab.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://shop.vgbahn.info>

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

*08.06.2019, 09.06.2019, 16.06.2019, 07.07.2019,
28.07.2019, 11.08.2019, 22.09.2019, 13.10.2019,
27.10.2019*

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

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Ausflug in das DB-Museum Nürnberg **Bier, Bananen und noch mehr**

Das älteste Eisenbahnmuseum der Welt steht in Nürnberg und wartet seit 137 Jahren beinahe täglich auf Besucher. Seine Sammlung ist vielfältig, das Präsentationskonzept im Wandel. Wer Eisenbahnen mag, kommt an ihm nicht vorbei. Bis zum 31. Oktober 2019 lockt zudem eine besondere Sonderausstellung. Wir stellen das DB-Museum Nürnberg heute vor.

Mit dem Gründungsjahr 1882 darf sich das Verkehrsmuseum Nürnberg, seit der Bahnprivatisierung als DB-Museum firmierend, als das älteste Eisenbahnmuseum der Welt bezeichnen.

Über 200.000 Besucher zählt die Stätte, in der die Geschichte der deutschen Eisenbahn aus verschiedensten Blickwinkeln beleuchtet und betrachtet wird, jedes Jahr. Darin einbezogen sind auch die beiden Außenstellen in Koblenz und Halle (Saale), die sich speziellen Schwerpunkten zuwenden und regelmäßig eigene Veranstaltungen bieten.



Das aus dem Verkehrsmuseum für Bahn und Post hervorgegangene DB-Museum ist das älteste Eisenbahnmuseum der Welt. Foto: DB-Museum / Mike Beims

Seit einigen Jahren agiert das Museum unter neuer Leitung und unter dem Dach der Deutsche-Bahn-Stiftung, was ihm sichtlich gut getan hat. Gegenüber früheren Besuchen wirkten einige Bereiche deutlich aufgefrischt und moderner, in Summe damit auch ansprechender, insbesondere auf jüngere Besucher.

Zum Grundbestand des Nürnberger Museums gehören neben epocheprägenden Vorbildexponaten wie der Salonwagen König Ludwigs II., Reichskanzlers Bismarck oder einem Nachbau des „Adlers“ und der im Original erhaltenen 05 001 auch Modelle der K.Bay.Sts.B. im Maßstab 1:10.



Ein Klassiker unter den Nürnberger Exponaten ist der Salonwagen von König Ludwig II. Er ist allgemein bekannt, da er in nahezu jeder Publikation auftaucht.

Besonders diesen in großer Zahl gezeigten Umsetzungen verdanken wir es, dass wir über die verwendeten Farben und Farbtöne zur Länderbahnzeit zumindest in Bezug auf diese eine Bahnverwaltung gut informiert sind.

Hier handelt es sich nämlich um zeitgenössische Modelle, die schon aufgrund ihres Alters einen Platz in der Ausstellung verdienen.

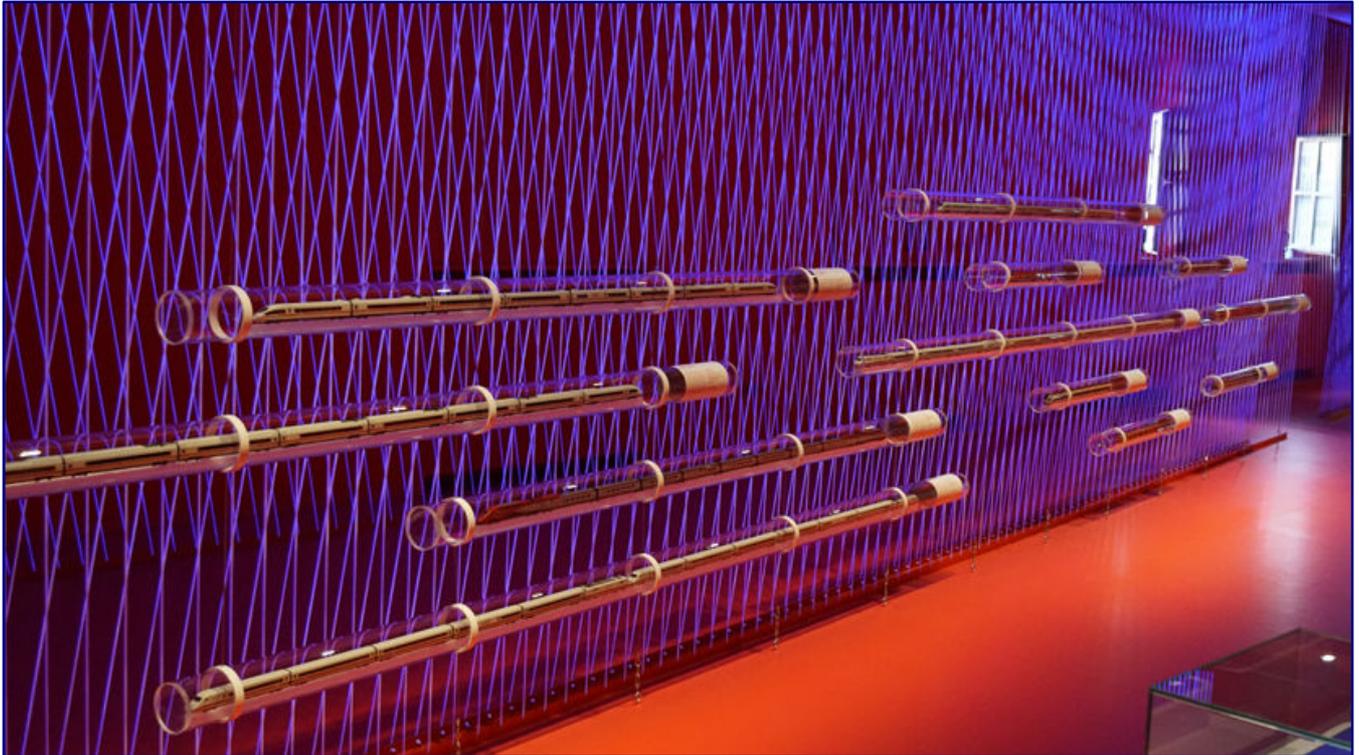
Insgesamt wird hier die deutsche Eisenbahngeschichte aller Zeitabschnitte lebendig gehalten und spart auch dunkle Zeiten wie die Beteiligung der Reichsbahn an Deportationen und Krieg nicht aus.



Vom „Fliegenden Hamburger“ in Form des SVT 877 blieb leider nur ein Torso erhalten. Dieser steht, bestens erhalten, ebenfalls im DB-Museum.

Insgesamt ist hier die Geschichte von den Anfängen um 1800 bis in die Gegenwart für Besucherinnen und Besucher zugänglich. So fanden wir auch zwei Originalwagen aus dem 19. Jahrhundert in den ehrenwerten Hallen.

Spannende Abschnitte sind vor allem auch die neue, seit dem 8. Juni 2019 zugängliche Dauerausstellung „Im Deutschland der zwei Bahnen“, die gegenüberstellt, wie unterschiedlich, aber auch mit welchen Parallelen die Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg verlief. Als leuchtendes, weil auffallendes Beispiel dient der TEE-Verkehr in Westeuropa, der samt deutschem VT 11⁵ zum DR-Triebzug VT 18.16 einen Kontrast bietet.



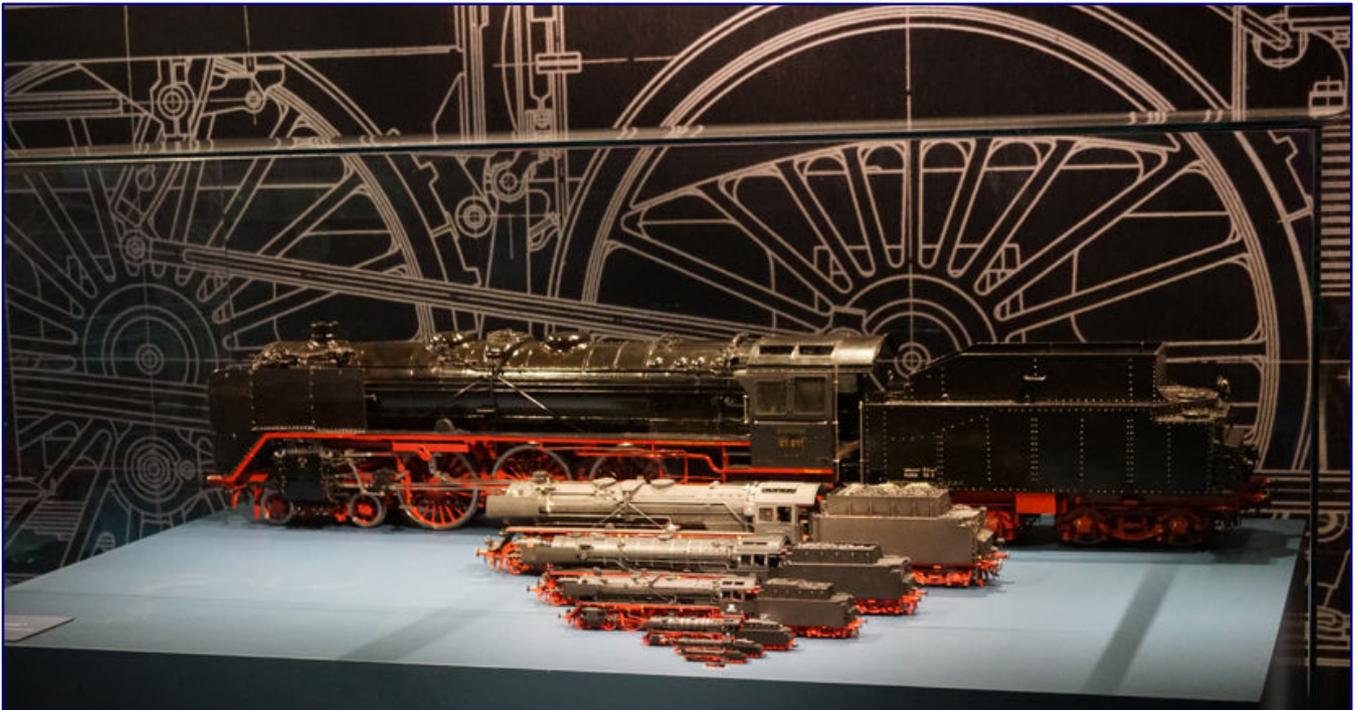
Den Bereich Zukunft setzt das Museum mit geschickter Lichtführung und beeindruckenden, visuellen Effekten in Szene. Bestandteil dieser Präsentation sind auch die Hochgeschwindigkeitszüge, die heute in Deutschland unterwegs sind.

Auch jüngere Kinder kommen in Nürnberg auf ihre Kosten, denn für sie wurde im 2. Obergeschoss das „Kibala“ (Kinderbahnland) eingerichtet. Hier können sie spielend Eisenbahngeschichte erfahren – auch im wahrsten Sinne des Wortes – und sich verkleiden, um bahntypische Berufe anzunehmen oder auch mit einer großen „Parkbahn“ durch die gesamte Etage fahren.

Eine Gratisfahrkarte erhalten sie unaufgefordert an der Kasse ausgehändigt. Für die Eltern bedeutet dies meistens eine willkommene Rast und Pause zum Stärken, denn ein passender Raum findet sich dort auch.

Zeichen setzen wollten die Verantwortlichen offenbar mit dem Blick in die Zukunft, denn dieser Bereich, der Digitalisierung, Vernetzung und Hochgeschwindigkeitsverkehr in den Mittelpunkt stellt, arbeitet in den sonst eher dunklen Räumen mit beleuchteten Vitrinen ganz gezielt mit visuellen Eindrücken und ausgefeilter Lichtführung.

Ähnlich ziehen auch die Modelleisenbahnen im „Modellarium“ des 1. Obergeschosses die Blicke auf sich. Kühl, aber hell treten die Vitrinen mit ihren Inhalten verschiedenster Maßstäbe aus dem Dunkel hervor und präsentieren ihre Schätze.



Gleich im Eingangsbereich des Modellariums finden wir die Schnellzugdampflok der Baureihe 01 in allen denkbaren Modellbahnmaßstäben (Bild oben). In diesem Museumsteil vertreten ist auch die V 80 001 in Form einer Nachbildung im Maßstab 1:10. (Bild unten).

Unter diesen befinden sich neben den genannten Modellen auch jüngere aus DB-Zeiten im Maßstab 1:10, eine große Dampflok 23 001 sowie viele weitere Exponate der verschiedensten Modellbahnmaßstäbe bis herunter zu einem ICE der Spurweite T.

Eine große Vitrine ist allein der Nenngröße N gewidmet, bei der Spur Z fiel uns vor allem der plastische Größenvergleich der Maßstäbe und Spurweiten anhand der Baureihe 01 auf. Es scheint die einzige Lok zu sein, die quer durch alle Baugrößen produziert worden ist.

weiter auf Seite 51



Ein Klassiker, der, gemessen an heutigen Ansprüchen des Modellbaus, seine besten Tage hinter sich hat und trotzdem nicht fehlen darf, ist die große Fleischmann-H0-Anlage, die mehrmals am Tag vorgeführt wird. Sie besticht durch ihre schiere Größe, realistische Gleisbilder und einen am Vorbild orientierten Betrieb eines Gleisbildstellwerks. War dies einst neueste Technik, verdient es heute einen Rückblick als Meilenstein des Fortschritts.

Konkreter Anlass unseres Besuches war aber die seit dem 12. April laufende Sonderausstellung „Bier, Bahn und Bananen“ im Freigelände des Museums. Dort, wo es auch zwei Stellwerke zu besichtigen gibt und Kinder sich am Stellen verschiedener Formsignale üben dürfen, hat das DB-Museum neun Güter- und einen Personenwagen sowie zwei Güterzuglokomotiven (E 91 99 und 45 010) zusammengebracht.



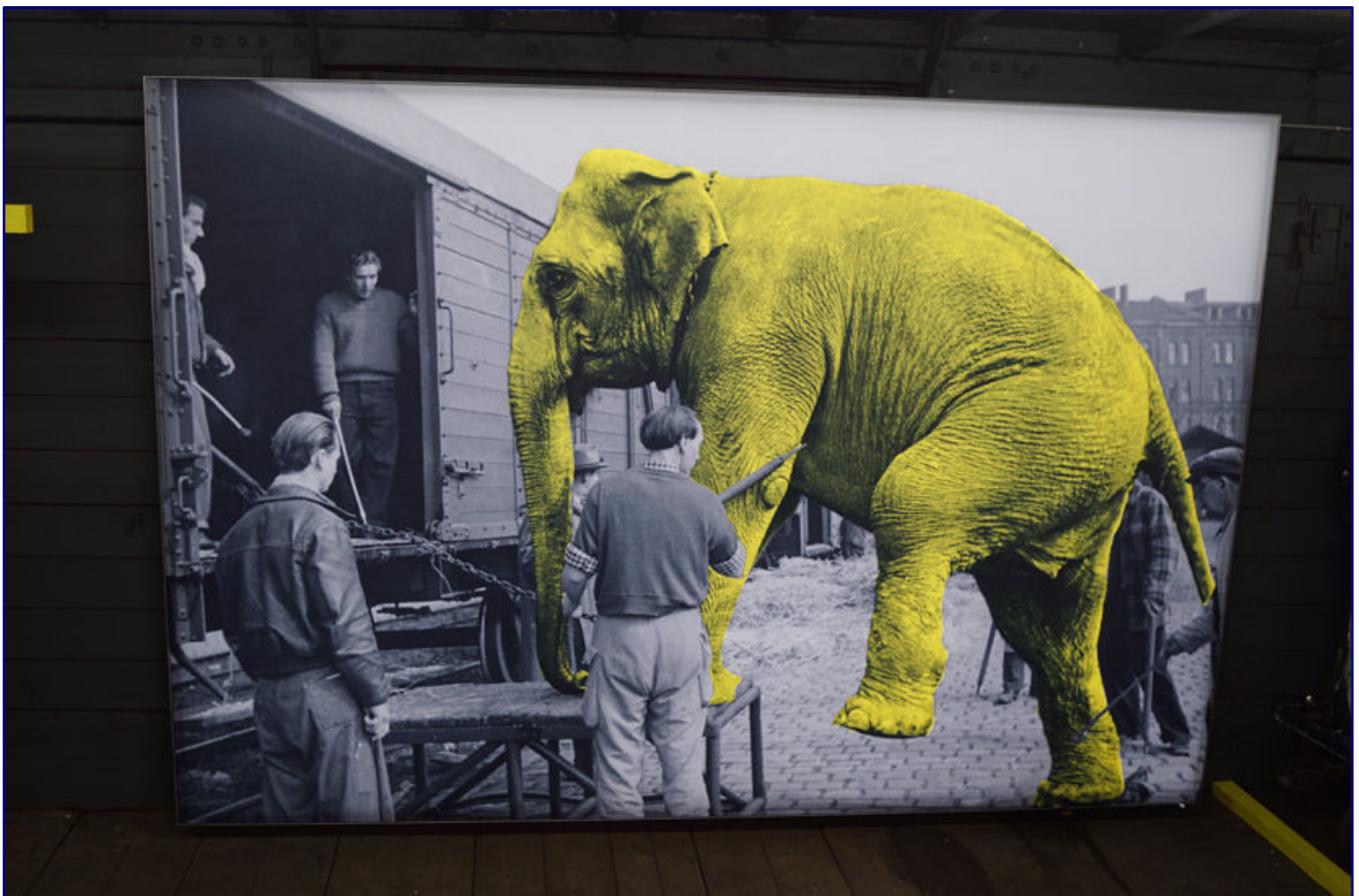
Seit dem 12. April und noch bis zum 31. Oktober 2019 zeigt das DB-Museum im Außenbereich die Sonderausstellung „Bier, Bahn und Bananen“, die sich mit den bunten Facetten des Güterverkehrs auseinandersetzt – beginnend mit dem Bierfasstransport im Adlerzug 1836.

Sie geben den Besuchern die Chance, den Transport von Frachten auf der Schiene in vielen Facetten zu sehen, verstehen und ihre Entwicklung nachzuvollziehen. Was am 11. Juni 1836 – und nicht wie vielfach angenommen, am 7. Dezember 1835 – mit zwei Fässern Bier des Bierbrauers Georg Lederer vom Bahnhof am Nürnberger Plärrer zum Bahnhofswirt im Fürther Bahnhof begann, ist hier zu erleben.

Es war der Anfang des Gütertransports auf der Schiene in Deutschland. In den folgenden Jahrzehnten machte er die Eisenbahn zum wichtigsten Verkehrsmittel und bereits im ausgehenden 20. Jahrhundert zum Motor der Industrialisierung Deutschlands.

Und so sind einige Wagen auch geöffnet und mit Stellwänden ausgestattet worden. Sie zeigen die Entwicklung des Stückgut- zum Containerverkehr, den Transport von Lebensmitteln wie Bananen oder Bier in gedeckten wie Kesselwagen oder auch Kuriositäten wie das Befördern von Tieren, bebildert mit dem Foto eines Zirkuselefanten. Durch die Auswahl der Wagen spannt sich der Bogen tatsächlich von 1835 bis in die jüngere Vergangenheit.

weiter auf Seite 53



Die Kühl- und gedeckten Güterwagen an der Laderampe sind begehbar (Bild oben) und zeigen auf darin aufgestellten Wänden Bilder teils kurioser Bahntransporte wie dem von Zirkuselefanten (Bild unten).



Im Güterschuppen werden historische Arbeitshilfen gezeigt, mit denen Stückgüter in der langen Geschichte der Bahn auf Bahnhöfen bewegt wurden.

In der Güterhalle, vor der sie stehen, sind weitere Exponate zu sehen. Sie wenden sich eher dem Problem zu, wie die Stückgüter in die gedeckten Wagen gelangten.

Von der historischen Schubkarre, der „Ameise“ zum Verfahren von Paletten wie auch andere Formen von Lastenhebern, sind die Eckpunkte der Entwicklung auch hier versammelt.

Wessen Interesse mit diesem Bericht geweckt wurde, der möge auch wissen, dass sich das Verkehrsmuseum keinesfalls nur für Regentage eignet, denn die Sonderausstellung findet ja größtenteils im Freien statt.

Wer Ruhe und Muße hat, der wird mindestens vier Stunden Zeit einplanen müssen, um alle Abteilungen in Ruhe zu durchgehen. Doch die Zeit drängt: Die Sonderausstellung „Bier, Bahn und Bananen“ ist nur noch bis zum 31. Oktober 2019 zu sehen.



Teil der Sonderausstellung zur Geschichte des Stückgutverkehrs ist auch 45 010, letzte Vertreterin der schwersten Güterzugdampflok Deutschlands.

Öffnungszeiten und Eintrittspreise:
<https://www.dbmuseum.de>

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.

Über die Juni-Ausgabe freut sich dieser Leser:

Diese Ausgabe war für mich ein ganz besonderes Highlight. Der Bericht „Landschaften und Gleise“ war für mich, als Suchender nach einer möglichen Anlagenform, anregend wie selten.

Woran die übliche Lektüre zum Anlagenbau bei mir oft scheitert ist, dass die Vorschläge nicht meine Fantasie anregen. In diesem Artikel war das anders, fieberhaft dachte ich über neue Wege eines möglichen Konzeptes nach.

Bin daher sehr gespannt auf die Fortsetzung! Auch sind Werkzeugtests immer wieder hilfreich, so die Vorstellung der Lokliege von Noch.

Toll, was diese kleine Redaktion Monat für Monat so zaubert! Das wollte ich Ihnen schon länger mal mitteilen. Ich wünsche Ihnen viel Erfolg und Begeisterung im Fortbestehen dieses Kleinodes Trainini!

Dietrich Frank, Düsseldorf



Märklineum eröffnet später:

Die Südwest-Presse (SWP) meldete am 3. Juli 2019, dass das neue Märklineum erst später vollständig eröffnet wird. Seit September 2018 ist bereits der neue Werksverkauf zugänglich, doch Schauanlage und Firmengeschichte lassen noch auf sich warten. Zuletzt war auf den Märklin-Seiten noch grob von der ersten Jahreshälfte 2020 die Rede.

Nun bestätigte sich, was schon länger vermutet wurde, denn der Termin rutscht weit nach hinten. Das Blatt berief sich auf Pressesprecher Eric-Michael Peschel und nannte den Mai 2020 als neuen Termin. Damit wird das Museum nicht zu den Märklintagen im September 2019 fertig, doch sollen Besucher dort zumindest schon einen Blick auf das Entstehen der Schauanlage werfen können.

Als Grund der Verzögerungen wurde angegeben, dass für die Schauanlage eine Zwischendecke entfernt werden musste. Märklin wolle da nichts übers Knie brechen.

Zurüstsätze bei Z-Railways:

Mit der V 36 hat Märklin eine schöne Konstruktion geschaffen, die sich durch gute Fahreigenschaften und ansprechendes Aussehen auszeichnet. Doch in allen Ausführungen ist sie nicht ohne Kompromisse geblieben, wie schon unser Test gezeigt hatte.

Damit bietet sie auch Zurüst- und Superungspotenzial. Nachdem bereits die grüne DR-Version (Art.-Nr. 4017-19093071) bedacht wurde, ist jetzt bei Z-Railways (<https://www.shop.z-railways.de>) auch ein Zurüstsatz für die Bundesbahnausführung mit Kanzel (4017-19103111) erhältlich.

Entwickelt und produziert wurde er von eXact-Modellbau in Bad Doberan, der Bezug läuft aber exklusiv über den Kleinserienvertrieb. Er besteht aus zwei Typhonen in Messingguss, mit denen das fehlende Teil an der Führerhausvorderwand nachgerüstet werden kann, einer faltbaren Aufstiegsleiter mit Kletterschutz und den bei allen Märklin-Modellen fehlenden Rangiererhandstangen an den vorderen Aufstiegen.

Auch die Kuppelstangen können gegen feinere und einteilige Ätzteile, die ebenfalls zum Lieferumfang gehören, ausgetauscht werden. Ergänzen möchten wir an dieser Stelle auch, dass auch weitere Bausätze von eXact-Modellbau im Lieferprogramm sind: fein geätzte Bühnengeländer für Märklins Donnerbüchsen, Umbausätze für Donnerbüchsen-Befehlswagen und die schon vor einigen Jahren entwickelten Heuwagen (zwei Exemplare je Bausatz).

Exklusive Neuheiten bei Archistories:

Archistories war wieder fleißig und meldet gleich mehrere Neuheiten. Die ersten beiden werden exklusiv für das Ztrack-Center produziert. Dabei handelt es sich um einen erweiterbaren Lagerhauskomplex im typisch nordamerikanischen Stil.



Bereits der Grundbausatz des exklusiv für **Ztrack** hergestellten Lagerhauses „Railway Express Agency“ (Art.-Nr. 103191) ergibt ein beeindruckendes Gebäude. Foto: Archistories

Das REA-Transfer-Warehouse (Art. 103191) ist ein Lagerhaus der Railway Express Agency und ermöglicht zusammen mit dem Erweiterungsbausatz (104191) das Darstellen langgestreckter Fracht- und Verladeareale entlang der Gleise. Die möglichen Maße eines solchen Gebäudes sind beeindruckend, wie das zugehörige Foto belegt.

Der Bausatz ist zumindest theoretisch unendlich, in der Praxis auf jeden Fall beliebig erweiterbar. Seine Stärken liegen in der ausgereiften und verzugsfreien Konstruktion sowie vielen kleinen Details.



Mit den Erweiterungssätzen (104191) lässt sich der Komplex beliebig, theoretisch unendlich, verlängern. Foto: Archistories

Dazu gehören eine filigrane Außentreppe, die freigestellte Gebäudebeschriftung, aufwändig konstruierte Fenster und sogar bewegliche Tore. Die Maße des Grundbausatzes lauten 80 x 155 x 80 mm (L x B x H), die der Erweiterung 80 x 91 x 72 mm.

Bezogen werden können diese beiden Bausätze nur über <https://ztrackcenter.com>.

Ebenfalls exklusiv produziert werden zwei weitere Neuheiten, die der 1zu220-Shop in Auftrag gegeben hat und die voraussichtlich ab Ende August 2019 lieferbar sein sollen. Mit ihnen fortgesetzt werden die beliebten Gebäudereihen nach lokalen Architekturstilen, die zuletzt mit einer Dorfkirche ergänzt wurden.



Hier ist die Rückseite der Feuerwache Dörpede (402191) mit dem angebauten Verschlag zu sehen. Foto: Archistories

Die Feuerwache „Kallental“ (401191) zeigt eine massiv gemauerte Sandstein-Sockelzone mit einem verputzten Fachwerk in den oberen Geschossen.

Diese Kombination verleiht dem Zweckbau eine geradezu romantische Note. Der eingeschobene Schlauchturm unterstreicht die Nutzung des Gebäudes mit Dorfcharakter.

Auf der Rückseite belebt ein angebauter, flacher Lagerverschlag mit feiner Holzgravur das Aussehen. Die zwei Fahrzeuggaragen mit großen Fenstern lassen sich effektiv beleuchten und bieten viel Platz für die hier zu unterzustellenden Löschfahrzeuge.

Mit der Feuerwache „Dörpede“ (402191) wird wieder ein Pendant angeboten, bei dem das Fachwerk ausgemauert ist. Der warme Farbton des Backsteins sorgt für eine harmonische Gesamtwirkung. In den weiteren Merkmalen folgt er dem zuvor beschriebenen Bausatz.



Die Abmessungen beider Dorffeuerwehren betragen 83 x 56 x 92 mm (L x B x H). Wie alle Archistories-Bausätze sind sie aus hochwertigem, durchgefärbtem Hartkarton hergestellt und bedürfen keiner farblichen Nachbehandlung.

Ergänzend zu den Feuerwehrwachen bietet der 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) noch ein Soundmodul „Sirene“ (NO-SOUND-SIRENE) zum Betrieb an einem handelsüblichen Modellbahntrafo an, mit dem die Freiwilligen im Bedarfsfall zum Einsatz gerufen werden.

Damit sich das im Modell auch perfekt darstellen lässt, können nur die Käufer eines der beiden Feuerwehrebaukäufe auch ein wieder von Wespe Models exklusiv hergestelltes Löschfahrzeug Magirus-Deutz LF (WM-FEUERWEHR) dazu erwerben. Dieses Modell ist auch auf der Titelseite und in unserem Beitrag zum Sommerdiorama zu sehen.

Neues zu den Märklin-Auslieferungen:

Einige Neuheiten standen zum Redaktionsschluss gemäß Märklins Terminliste kurz vor dem Ausliefern. Rechtzeitig verfügbar, um sie hier zu besprechen, waren bereits die folgenden Modelle.

Die Reihe beginnt mit der Personenzugdampflok Baureihe 24 mit Langlauftender (Art.-Nr. 88031). Ihr Vorbild 24 061 wurde 1948 für das Versuchsamt Göttingen (später Minden) mit dem Tender 2'2' T 26 der 50 909 und dem Krauss-Helmholtz-Lenkgestell der 64 512 ausgestattet. Dies sollte einerseits die Reichweite erhöhen und die Laufeigenschaften vor allem bei Rückwärtsfahrt verbessern.

Ihre Miniatur ist mit einem stehenden Glockenankermotor samt Schwungmasse versehen und zeigt vorne eine fahrtrichtungsabhängige LED-Spitzenbeleuchtung in Warmweiß. Die Lok zeigt vorbildrichtig keine Dampflocke und profitiert von einer geänderten Tenderkupplung, die ihn deutlich näher ans Führerhaus rücken lässt. Das tut dem Aussehen des Modells sehr gut.

Verblüffend ist, dass nach einer zuvor leicht verunglückten Formüberarbeitung nun der seitdem fehlende Tritt unter der Rauchkammer wieder da ist, ebenso aber auch die im selben Prozess entfernte Stehkesselbeule (aus der einstigen H0-Ableitung). Dies legt die Vermutung nahe, dass es für die in großen Zahlen produzierte Baureihe 24 mindestens zwei Druckgussformen geben muss.

Beginnen kann jetzt auch der Kohleverkehr auf der Spur-Z-Anlage. Ausgeliefert wurden nämlich auch die vierteilige Güterwagenpackung (86307) mit drei Wagen OOtz 50 und einem Waggon OOtz 43 samt Ladegütern.

Als Ergänzung rollt auch der Selbstentladewagen OOtz 50 (86308) zu den Händlern. Er trägt ebenfalls die Seitenanschrift „Erz III d“ und besitzt auch einen Kohle-Ladeguteinsatz. Eine zweite Erweiterung stellt der Selbstentladewagen OOtz 43 (82803) in vergleichbarer Gestaltung und Ausführung dar.

Der Autotransportwagen DDm (87093) ist in fernblauer Lackierung und mit modifiziertem Ege-Keks (Bundesbahn) dem Übergang von Epoche IV zu V zuzuordnen, passende Reisezugwagen werden zeitgleich aber nicht angeboten. Der doppelstöckige Waggon wird zudem unbeladen geliefert.

Auf die Tenderdampflok der Baureihe 86 (88962) haben viele Zetties schon gespannt gewartet. Nachdem sie bereits eine Modellpflege erfahren hatte und seitdem mit voll funktionsfähigem Gestänge, Nachbildungen der Bremsen und Lampenbügeln auftritt, stand nur noch die Motorentechnologie zur Überarbeitung an.

Die jetzt neu ausgelieferte Version als 86 234 der Deutschen Bundesbahn mit ausgeschriebenem Besizerschriftzug verfügt auch über den Glockenankermotor. Verbessert wurden offenbar auch die Strom abnehmenden Radschleifer, die zuvor einen bekannten Schwachpunkt der Modelle darstellten.



Märklins Bundesbahnlok 86 234 (Art.-Nr. 88962) mit Detailsteuerung und jetzt auch Glockenankermotor ist hier zusammen mit dem ebenfalls bei Märklin hergestellten Bier-Werbewagen „Westheimer Weizen“ (98165) vom 1zu220-Shop zu sehen.

Fenstereinsätze wären wünschenswert gewesen, sind aber nicht verbaut worden. Die Spitzenbeleuchtung erfolgt mittels warmweißen Leuchtdioden. Gelungen sind Farbgebung und Bedruckung: Die Leitungen unterhalb des Führerhauses sind einzeln in Feuerrot abgesetzt, zu den Beschriftungen gehören auch Blitzwarnzeichen. Nicht rot nachgezogen wurden allerdings die Umlaufkanten seitlich der Rauchkammer.

Bierwagenserie fortgesetzt:

Der 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) hat seine Westheimer-Bierwagenserie mit einem sechsten Modell fortgesetzt. Seit dem 25. Juni 2019 ist jetzt das jüngste Modell eines wärmeisolierten Güterwagenwagens G 10 mit dem Sonderdruck „Westheimer Weizen“ (Art.-Nr. 98165) in einer einmaligen Auflage von 100 Exemplaren erhältlich.

Die Grundfarbe des vorbildnah beschrifteten Modells ist RAL 9002 Grauweiß und folgt damit den Anstrichvorschriften der DB für Kühlwagen der Modell-Epoche IV. Die Dachfarbe dieser äußerst ansprechenden Gestaltung ist RAL 5025 Perlenzian. Der unbedruckte Wagenboden ist in RAL 9005 Tiefschwarz gespritzt und nicht lackiert worden (siehe Foto auf Seite 58).

Die Neuheiten von AZL im Juli 2019:

Hauptthema des beginnenden Hochsommers ist der Reisezug „The Eagle“ der Missouri Pacific.

AZL bedient ihn mit ansprechend grau-blau lackierten und gelben Absetzstreifen versehenen leichten Reisezugwagen (Empire-Builder-Farbschema). Eine dazu passende Zuglok ist in Form der EMD E8A (Art.-Nr. 62610-1 bis -4) schon länger im Programm.

Einen passend gestalteten Speisewagen suchen wir vergeblich in der Auslieferungsliste, aber zumindest die folgenden Wagentypen wurden bedacht: Schlafwagen 6-6-4 (73114-1 / -2), Aussichtswagen (73414-1 / -2), Postpack (73614-1), Sitzwagen (73714-0), Kanzelwagen (73814-1) und Bahnpostwagen (73914-1 / -2).



Kanzelwagen (Art.-Nr. 73814-1) und zum „The Eagle“ passende EMD-Diesellok E8A der Missouri Pacific (62610). Fotos: AZL / Ztrack

Die 40 Fuß langen, gedeckten AAR-Güterwagen von 1937 tragen auf ihrem braunen Lack nun auffallende Logo-Schriftzüge „New York, New Haven & Hartford“ und sind einzeln (904308-1) sowie in Zweier- (904378-1) und Viererzusammenstellungen (914308-1) erhältlich.

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

Und das gibt es bei Micro-Trains:

Der zweite US-Großserienhersteller plant noch für diesen Monat die Auslieferung der dieselektrischen Lokomotiven EMD SD40-2 in den Farben der fusionierten BNSF (Art.-Nrn. 970 01 291 / -292). Bislang waren aber nur grafische Darstellungen der Modellgestaltung zu sehen.

Mit Waggon Nummer 6 (518 00 760) wird die Reihe „Farm to table“ fortgesetzt: Grundfarbe ist Braun, die Seitenwände des hölzernen 40-Fuß-Kühlwagens sind flächig gelb abgesetzt und tragen Werbeschriften für „Mrs. Tuckers Shortening“.

40-Fuß-Standardwagen mit einteiliger Schiebetür sind die gedeckten Exemplare der Norfolk & Western (500 00 066 / -67) mit schwarzer Lackierung und weißen Anschriften. Hinzu gesellen sich die gedeckten Schüttgutwagen mit zwei Auslassöffnungen der Cotton Belt (531 00 291 / -292).

Erworben werden können Micro-Trains-Produkte in Deutschland unter anderem bei Case-Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>).

Impressum

ISSN 1867-271X

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten und Ausgaben sind im Katalog der DNB unter <https://portal.dnb.de> abrufbar.

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdokter**), Stephan Fuchs, Torsten Schubert, Hendrik Späing

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

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

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

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

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

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