

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



Der hat sich (nicht) gewaschen

**Norddeich Mole, Endstation?
Geburtstagsfeier in Göppingen**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

als ich zum Verfassen dieser Zeilen ansetzte, schoss mir gleich der Ausspruch „Junge, wie die Zeit vergeht!“ durch den Kopf...

Ist es wirklich schon wieder Herbst und Weihnachten keine zwei Monate mehr entfernt? Die Händler freuen sich auf den größten Umsatz des Jahres, Märklin wird dann wieder Sonderschichten fahren und verstärkt ausliefern.



Holger Späing
Chefredakteur

Draußen ist es schmuddelig – nass, aber nicht kalt. „Schietwetter“ nennen das meine Stammtischfreunde in Hamburg, die behaupten, ein solches Klima bestens zu kennen. Experten sagen, es müsse noch bis mindestens Februar 2020 weiter regnen, um den Wasserverlust der Böden nach dem Rekordsommer 2018 vollständig auszugleichen.

Dagegen hätte ich nichts einzuwenden, müssten wir nicht alle mehr oder weniger häufig durch den Regen zur Arbeit oder auch zum Einkaufen. Aber sonst verpassen wir draußen nichts und könnten uns stärker dem schönsten Hobby der Welt zuwenden.

Genug Anregungen dazu haben sicher die Märklintage in Göppingen geboten, von denen uns unser ehrenamtlicher Helfer Stephan Fuchs in dieser Ausgabe ausführlich und authentisch berichtet. Ein Ergebnis der Anregungen von außen ist auch der gedeckte Güterwagen GImehs 50, den wir Ihnen ab Seite 4 vorstellen.

Wir haben ihn ein wenig gesupert und kräftig gealtert, so dass es sich gewaschen hat. Natürlich passt dieses Attribut auf einen solchen „Dreckspatz“ überhaupt nicht, aber sehen Sie selbst. Und wenn es Ihnen gefällt, haben wir noch mehr davon: Frisch erschienen ist ein Miba-Report zu gedeckten Güterwagen, der das heute rezensierte Carstens-Buch begleitet.

Das Heft ist voller Ideen für verschiedenste Wagen nahezu aller Spurweiten und gespickt mit vielen Vorbildvorlagen. Das Buch „Güterwagen Band 1.2“ leistet wieder den theoretischen Unterbau mit Beschreibungen und Zeichnungen.

Dirk Kuhlmann hat sich in der Zwischenzeit wieder intensiv mit unserem Jahresschwerpunktthema „Anlagenvielfalt“ beschäftigt. Ergebnis seiner in Zeichnungen und Ideen umgesetzter Impressionen ist ein Bauvorschlag nach dem Vorbild des Endbahnhofs der Emslandstrecke: Norddeich Mole. Hier waren einst stolze „Dampfer“ und später Diesellokomotiven der Baureihe 220 zu bestaunen.

An Umfang zugelegt haben auch die Leserbriefe und Meldungen, denn – wie eingangs geschrieben – rückt ja das Weihnachtsfest näher. Aber wir wollen auch mal wieder rechts und links der Schienen schauen.

Dazu haben wir ein Buch über einen wahren Klassiker des Lieferverkehrs entdeckt, das den Mercedes-Benz L 319 gelungen portraitiert. Und mit der Convair CV-340 der KLM erinnern wir an einen runden Geburtstag der Luftfahrt. Die Mischung macht's und ich hoffe sehr, sie stimmt auch dieses Mal!

Und damit gebe ich nun ganz offiziell die Bastelsaison 2019/20 frei...

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Hart im Nehmen..... 4
Historischer Grenzgänger..... 19

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Ein Laufsteg für Schönheiten... 25

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Unter neuem Dach in Ost und West..... 35
Mercedes auf der Überholspur 37

Aktuelles

Schaulaufen in Göppingen 40
Zetties und Trainini im Dialog..... 53

Impressum 63

Wir danken Jürgen Faulhaber und der Eisenbahnstiftung für die Unterstützung durch Fotos.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 28. Oktober 2019

Titelbild:

Die schmutzige 44 1754 schnauft über eine der vielen Güterumgehungsbahnen des Ruhrgebiets, die an den Siedlungen der Industrie-Arbeiter vorbeiführen. Am Haken hat sie dieses Mal ebenso dreckige, gedeckte Wagen, die dem Stückgut- und auch Lebensmitteltransport dienen.

UIC-Standardwagen Hart im Nehmen

Als die Mini-Club auf der Spielwarenmesse 1972 vorgestellt wurde, war ein gedeckter DB-Neubauwagen von Anfang an dabei. Und tapfer schlug sich dieser bis heute durch das Programm. Zuletzt ließ ihm Märklin eine Produktpflege angedeihen und ertüchtigte ihn dadurch für weitere Jahre. Der neue, eine Bucherscheinung begleitende Miba-Report ermunterte uns, das überarbeitete Modell weiter zu verfeinern und ihm auch sichtbare Alltagsspuren zu verpassen.

Schon früh begann die junge Bundesbahn, neue Wagentypen zu entwickeln, um kriegsbedingte Verluste auszugleichen und modernes Material im Güterverkehr einzusetzen. Schließlich kam ihr im Wiederaufbau und dem beginnenden Wirtschaftswunder eine ganz besondere Rolle zu.

Ohne ihre Transportkapazitäten war an eine Rückkehr zu einem normalen Leben nicht zu denken: Sie fuhr Schutt ab, schaffte Baumaterial in die zerstörten Städte und sorgte mit dem Transport von Tieren und Lebensmitteln für die Versorgung mit dem Notwendigsten.

Lag der Schwerpunkt unmittelbar nach 1945 zunächst noch auf der (notdürftigen) Reparatur von Strecken von Rollmaterial, verlagerte er sich zusehends auf den Nachbau bewährter Baumuster, teilweise mit leichten Modifizierungen bei vereinfachten und dadurch nicht zukunftsfähig konstruierten Kriegsbauarten.



Als die junge DB ihr Neubauprogramm einleitete, wandte sie sich bei den Güterwagen UIC-Standardtypen zu. Der erste gedeckte Wagen nach deren Vereinheitlichungen war der Glm(e)hs 50. Der hier 1954 abgelichtete mit der Ordnungsnummer 201 203 ist als Verstärkungswagen fest mit einer dreiachsigen Leig-Einheit verbunden, aber noch nicht umgezeichnet worden. Mit Baujahr 1953 gehört er zu den ersten Lieferlosen mit Brettverschalung. Foto: Bustorff, Eisenbahnstiftung

Doch im befriedeten Europa nahmen auch neue Entwicklungen ihren Anfang, die in ihrer Grundidee vergleichbar mit den einstigen Verbandsbauarten der deutschen Länderbahnverwaltungen sind: Einheitliche Grundsätze, Merkmale und später auch vereinheitlichte Typen sollten den grenzüberschreitenden Einsatz fördern.

Gewährleistet sein sollte, dass auch ausländische Eisenbahner mit den Bauarten ihrer Nachbarn problemlos zurechtkamen, sie in internationale Züge einstellen und sicher betreiben konnten. Erst

dadurch wurde es überhaupt möglich, in den fünfziger Jahren schließlich auch einen gemeinsamen Wagenpool („EUROP“) der europäischen Bahnverwaltungen bilden zu können.

Dessen Ziel war es, fremde Güterwagen nicht mehr einfach zu entladen und leer auf die Rückreise zum Eigentümer zu schicken, sondern sie sinnvoll in Wagenumläufe einzubinden und zu nutzen. So durfte ein Waggon benachbarter Staaten auch im Binnenverkehr verkehren, um schließlich mit neuem Ladegut wieder seine Reise in die Heimat anzutreten.

Stellen wir uns dies in der Phantasie vor, wird sicher auch nachvollziehbar, welche Vereinheitlichungen und Standardisierungen es geben musste: Zunächst sind natürlich Bremsausrüstungen dahingehend zu harmonisieren, dass sie auch mit fremden Güterwagen verlässlich funktionieren.



Die Wärmeschutzwagen Tnohs 59 für den Transport von Bananen wurden aus gedeckten Wagen der Gattung Gimhs 50 hergerichtet. Sie besaßen einen Aufbau mit Kunstharzholzplatten, wie er künftig Standard werden sollte. Als der Wagen mit der Betriebsnummer 568 321 [P] der Transthermos GmbH Bremen 1957 aufgenommen wurde, war er noch nahezu fabriken und zeigte kaum Betriebsspuren. Foto: Bustorff, Eisenbahnstiftung

Aber auch Zug- und Stoßeinrichtungen oder Fahrwerke müssen die Anforderungen fremder Verwaltungen erfüllen. Fast noch wichtiger erscheinen abgestimmte Lichtraumprofile, um eine Unfallgefahr von vornherein auszuschließen.

Und auch verkehrlich und verkehrstariflich mussten einheitliche Merkmale her. Denken wir an die stete Größenzunahme bei vielen Güterwagentypen, dann leuchtet es ein, welche Probleme sich bei einem Versender stellen würden, wenn beispielsweise statt eines vierachsigen Eaos 106 nur ein zweiachsiger O 11 der Verbandsbauart gestellt würde.

So bedurfte es auch Regelungen und Vereinbarungen zu typisierten Ladeflächen, Laderaumvolumen und Tragfähigkeiten der verschiedenen Bauarten inklusive einer europaweit abgestimmten Gattungsbezeichnung, aus der sich die wichtigsten Merkmale ablesen ließen.

Die Deutsche Bundesbahn war früh in diesen Prozess eingebunden und stimmte ihr Umbau- und Neubauprogramm auf diese Anforderungen ab. Einige der späteren UIC-Standardbauarten gehen deshalb auch auf die DB zurück – nicht nur im Reisezugwagenbereich, wo sie den bis heute dominierenden „UIC Typ X“ mit 26,40 m Länge über Puffern etablierte.

Bei den gedeckten Wagen führten die Abstimmungen gleich zu mehreren Bauarten unterschiedlicher Länge und Kapazität. Ein frühes Kind dieser Entwicklung ist der G1m(e)hs 50, der zu den großräumigen Fahrzeugen zählt, wie durch das Nebengattungszeichen „I“ ausgedrückt wird.

Anfangs wählte die DB noch Brettverschalungen für den Aufbau und auch ihre einfachen Blechbremserhäuser waren an den handgebremsten Exemplaren zu finden. Doch schon bald vollzog die junge Staatsbahn den Schwenk zu verdichteten Kunsthartholzplatten, die künftig alle modernen Wagen mit gedeckten Aufbauten prägen sollten.

Lange Zeit blieb der heute an dieser Stelle betrachtete G1m(e)hs 50 die längste Bauart gedeckter Wagen im Bestand der DB. Der Gms 54 als erster Neubau aus dem anlaufenden Umbauprogramm war noch kürzer.

Im Rückblick nicht nachvollziehbar bleibt, warum sich die Bundesbahn der noch längeren UIC-Standardbauart viele Jahre lang verschloss. Erst zu Beginn der sechziger Jahre erfolgte hier ein Schwenk, bis dahin fand der G1m(e)hs 50 auf demselben Grundriss basierende Nachfolger als Folge von Weiterentwicklungen.

Zu ihnen gehören beispielsweise die G1mmhs 57 ebenso wie die noch nahezu unveränderten Wärmeschutzwagen Tnohs 59 für den Bananentransport, die innen eine Isolierung erhielten.

Ein Ansatz und erste Gedanken

Auch die Liebhaber der Spurweite Z haben sich in den vergangenen Jahren verstärkt mit dem Supern und Altern von Lokomotiven und Wagen befasst. KoMi-Miniaturen darf mit seiner Marke Zpur® sicher als Pionier feinsten Modelle gelten: Es scheint nichts zu geben, was nicht dort im Programm zu finden wäre.

Aber auch FR Freudenreich Feinwerktechnik verkauft längst Bausätze seiner Miniaturen und Einzelteile wie Puffer oder Kupplungen, die Enthusiasten für ihre Projekte, Individualisierungen und sonstige Vorhaben immer wieder brauchen.



Unser Modell sollte schon einige Jahre länger im Dienst stehen und entsprechende Betriebsspuren zeigen. Geeignete Bildvorlagen fanden sich im Internet oder in der Fachliteratur. Gleichzeitig nutzten wir die Chance, dem Modell einige Zurüstungen zu spendieren.

Unser heutiges Anliegen ist es, unsere Leserinnen und Leser an solche Verfeinerungen heranzuführen. Michael Richter – eine Hälfte von KoMi-Miniaturen – geht auch im kleinen Maßstab so weit, kein Detail, auszulassen und sogar Schraubenkupplungen funktionsfähig zu verbauen.

Ganz so weit möchten wir es an dieser Stelle bewusst nicht treiben, um einen breiten Einstieg bieten zu können und den Schwierigkeitsgrad beherrschbar zu halten. Jeder wächst bekanntlich mit seinen Aufgaben, doch der Mut zum ersten Schritt ist sicher die größte Hürde.

Und so finden unsere Aktivitäten dort ihre Grenzen, wo unsere Augen überfordert wären. Wohin sie im Betrieb nicht schauen können, werden unsere Finger und Werkzeuge also auch nicht hinlangen.

Bei aufgetragener Patina und Verwitterungen sieht es ein wenig anders aus. Dass sie voll im Trend liegen, ist auch an den Programmen von Märklin und in den Vereinigten Staaten bei Micro-Trains abzulesen.

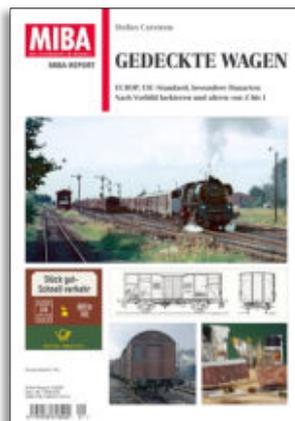
MTL bietet seit Jahren immer wieder Güterwagenmodelle an, die von Rost, Schmutz und auch Graffiti überzogen sind. Und auch Märklin zeigte sich zuletzt wenig zaghafter: Ab Werk werden einfache Alterungen aufgetragen, beim Dortmunder Messewagen 2017 (Art.-Nr. 80960) reichte der Mut sogar für großflächig aufgebraute Farbschmierereien.

Begleitender Miba-Report 1/2019 zum Thema:

Zum Ergänzen der im Buch „Güterwagen Band 1.2“ (Besprechung in dieser Ausgabe) behandelten Themen ist am 17. Oktober 2019 bei der VG Bahn ein Miba-Report erschienen.

Namhafte Fachautoren haben dafür Beiträge zu Farb- und Patinierungsarbeiten an Modellen gedeckter Güterwagen verschiedenster Bauarten und aller gängigen Spurweiten von I bis Z erstellt. Stefan Carstens liefert sein Vorbildwissen und anregende Vorlagen hinzu.

Auch die Baugröße Z ist dort erstmals mit einem eigenen Artikel vertreten. Da dieser von unserem Chefredakteur Holger Späing stammt, verzichten wir auf eine gesonderte Rezension und belassen es bei diesem Hinweis für diejenigen, die weiterführende Fachlektüre suchen.



Doch so weit sind wir heute noch nicht, denn unser Thema bildet die Epoche III. Diese bildet eine Zeit des Vorbilds ab, in der noch allgemeiner Respekt vor fremdem Eigentum in der gesamten Bevölkerung vorherrschte.

Unser Ziel bei den anstehenden Arbeiten wird es also sein, eine ansprechende Patina zu schaffen, die dem (damals noch geringen) Alter der Vorlage entspricht und gleichzeitig authentisch wirkt.

Geschickt möchten wir die Möglichkeiten nutzen, die sich dem Bastler an der heimischen Werkbank bieten und die sich aus Kosten- und Preisgründen nicht herstellereitig befürworten lassen.

Doch dabei gibt es auch „natürliche“ Grenzen einzuhalten: Erhält unser Modell zu dick aufgetragene oder auch nur zu viele Farbaufträge, gehen seine feinen Gravuren verloren. Sie werden überdeckt und verlieren damit an Schärfe. „Weniger ist mehr!“ wird deshalb unser Leitsatz sein. Ein Einsatz des Spritzapparats ist deshalb erste Wahl gegenüber dem erheblich dickeren Farbauftrag per Pinsel.

Bevor es losgehen kann, bedarf es nicht nur im Anlagenbau einer Planung der durchzuführenden Schritte. Nichts wäre gefährlicher, als ohne vorherige Überlegungen ans Werk zu gehen und dem Modell mit Farbe „auf den Leib“ zu rücken. Leitfragen für die zu bestimmenden Arbeitsschritte können wie folgt lauten:

- Sollen vor den Farbarbeiten noch Modifikationen am Modell vorgenommen werden, wie beispielsweise Zurüstungen oder Superungen?
- In welchem Betriebszustand soll der Waggon später erscheinen – einfache Betriebsverschmutzungen, leicht verwittert oder nahezu ausmusterungsreif?

- Welche Art von Betriebsspuren sollen dargestellt werden (Schmutz, Rost, mechanische Beschädigungen)?
- Gibt es geeignete Vorlagen, an denen sich die Arbeiten orientieren können?

Geeignete Vorlagen lassen sich in großer Zahl in der Literatur oder auch im Netz in verschiedensten Bildergalerien finden. Sie bieten viele Anregungen und bisweilen auch außergewöhnliche Ansätze für nicht alltägliche Erscheinungsformen.

Schauen wir nun auf unser Spur-Z-Modell, dann heißt es aber zurückzutreten: Unsere Betrachterperspektive entspricht dem Blick auf ein Vorbild aus mindestens zehn Meter Entfernung. Nicht alles, was auf seiner Oberfläche anhaftet, kann unser Auge aus diesem Abstand noch wahrnehmen.

Und was wir nicht sehen, lohnt sich auch nicht umzusetzen. Das erspart – besonders im Vergleich zu den größeren Spuren - einige Farbaufträge und kommt unserem zuvor geschilderten Anspruch dadurch sogar entgegen. Was wesentlich und wahrnehmbar erscheint, wird auch am Modell wiedergegeben, den Rest besorgt die Phantasie der späteren Zuschauer.

Optische und funktionale Aufwertung

Nach den beschriebenen Vorstellungen möchten wir den G1mehs 50 mit der Betriebsnummer 201 364 gestalten, für den die beiden gedeckten Güterwagen aus der Märklin-Wagenpackung 86000 geeignete Vorlagen bieten. Sie haben bereits eine Produktpflege erhalten, was uns eine Korrektur an den Trittstufen unterhalb der Schiebetüren erspart.

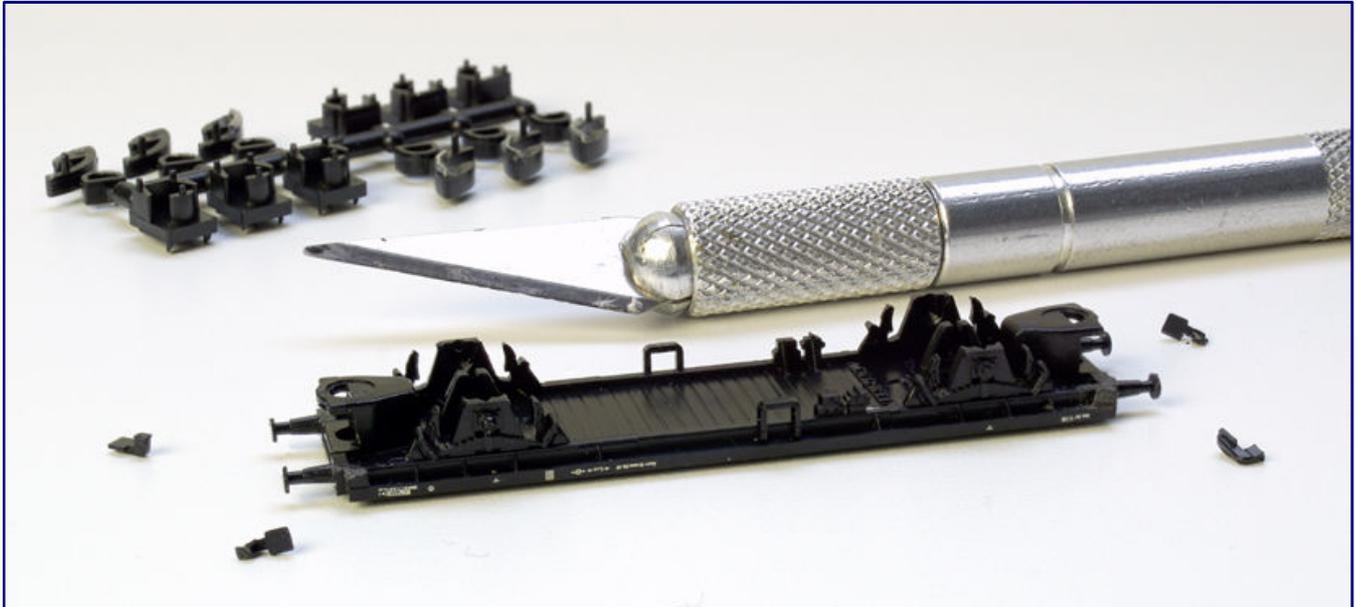


Der Waggon aus der Märklin-Güterwagenpackung 86000 ist vorsichtig zerlegt worden, die meisten Teile (Zettelkästen fehlen noch), die wir tauschen oder anbringen wollen, liegen bereit. Die Superung und Alterung kann beginnen!

Perfekt sind diese in ihrer Grundkonstruktion aus dem Jahre 1972 stammenden Modelle trotzdem nicht. Sie weisen nämlich Merkmale auf, die in dieser Kombination nicht zusammenpassen: Wir sehen an den Fahrwerksenden insgesamt vier UIC-Tritte, zwei an jedem Ende rechts und links der Puffer.

So ausgestattet waren nur die ersten Bauserien mit Seilösen (zum Fixieren auf Fährschiffen), wozu aber die an den äußeren Kastenstreben angespritzten Verstärkungsbleche nicht passen, denn bei ihnen handelt es sich um Merkmale, die erst die mit UIC-Seilhaken versehenen späteren Baumuster aufwiesen.

Deshalb müssen wir erst Hand anlegen und Korrekturen durchführen, bevor wir ans Altern des Waggons gehen können. So entscheiden wir uns fürs gezielte Umrüsten mit Zpur®-Teilen von KoMi-Miniaturen.



Vier UIC-Tritte an unserem Modell sind zwar richtig, aber es geht doch deutlich feiner als mit den werksseitig angespritzten Teilen. Und deshalb müssen sie ab (Bild oben)! Die von FR Freudenreich stammenden Kupplungsscheren (Bild unten) aus Polystyrol werden an der Unterseite mit einem kleinen Bügel aus Eisenmetall beklebt, um den Waggon für Jörgen-Entkuppeler zu ertüchtigen.

Die vier angespritzten und für heutige Ansprüche viel zu grob wirkenden UIC-Tritte schneiden wir dazu mit einem Skalpell ab, glätten die Schnittstelle mit Schlüsselfeilen und setzen die Feilarbeiten dann auch an der Verstärkungsblechnachbildungen fort.

Anschließend können wir mit Bindulin-Sekundenkleber vier neue UIC-Rangiererecktritte (ZW 6), die zunächst noch in die korrekte Form gebogen werden wollen, und sich an die äußeren Kastenstreben anschließende Seilösen (ZW 3) anbringen. Für einen weiteren, optischen Zugewinn sorgen auch zwei geätzte Zettelkästen (ZW 4), die an Stelle der werksseitigen Tampondrucke aufgeklebt werden.



Die Superungsteile von KoMi-Miniaturen sind angebracht und betonen den typischen Charakter der gewählten Wagengattung, wo Märklin einst einen Mischtyp umgesetzt hat. Dies haben wir durch Schleifarbeiten an den äußersten Kastenstreben bereits behoben. Das Abtragen der alten Betriebsnummer mit Tampondruckentferner ging dieses Mal leider nicht ohne Lackschäden vonstatten, wie im Bild zu sehen ist.

Tauschen möchten wir auch die Märklin-Kupplungshaken gegen formgleiche Teile von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Hintergrund ist das gewünschte Anbringen eines magnetisierbaren Metallstreifens aus einer Heftklammer mit Uhu-Hartkunststoff-Kleber an der Unterseite der Schere.

Sie wird es später ermöglichen, den Wagen wie von Geisterhand mittels Jörger-Entkupplern vom Nachbarn zu trennen. Damit das neue Ausstattungsmerkmal nicht gleich (störend) auffällt, lackieren wir den Metallbügel mit schwarzer PU-Grundierung von Badger mit einigen Pinselstrichen über.

Die schon genannte Betriebsnummer samt Gattungsbezeichnung haben wir passend zur Epoche III als individuelle Schiebebild-Anschrift bei Andreas Nothaft fertigen lassen. Mit Wasser anlösen und aufbringen können wir sie aber erst, nachdem die an dieser Stelle aufgedruckten Daten entfernt sind.

Dazu bedienen wir uns des Tampondruckentferners von Prehm Modellbau, der immer sehr zuverlässig wirkt. In diesem Fall entfernt er leider auch die Grundlackierung, so dass der ebenfalls braune Kunststoff zu Tage tritt. Das Dilemma ist aber mit Hilfe eines feinen Haarpinsels und etwas Lack im Farbton RAL 8012 Rotbraun schnell wieder behoben.

Damit folgen der Auftrag von etwas Haftgrundlage und das Aufschwimmen und Andrücken der mit Weichmacher behandelten Schiebilder kurze Zeit später. Das Modell ist damit nach dem Trocknen bereit für die eigentlich geplanten Farbarbeiten.

Altern im Zeitraffer

Beginnen werden diese jetzt mit dem Kolorieren der neu angesetzten Teile. Alle werden mit etwas Isopropylalkohol bestrichen, um sie zuverlässig zu entfetten. Anderenfalls könnte es zu Haftproblemen kommen, denn bereits vom Anpassen können feinste Fettauflagen zurückgeblieben sein.



Eine ganze Menge an Werkzeugen, verschiedenen Farben und Grundierungen erfordert auch das Patinieren eines Spur-Z-Modells. Zu sehen ist nur das, was auch bei diesem Projekt zum Einsatz kam. Einzig die alte Revell-Farbdose mit der Nummer 383 (Kastanienbraun RAL 8015) war noch gegen das korrekte RAL 8012 Rotbraun von Oesling Modellbau zu tauschen.

Danach soll es wieder die schwarze Polyurethangrundierung von Badger sein, die mit dem Pinsel auf alle drei Ansetzteil-Spielarten getupft wird. Prinzipiell eignet sich zwar auch jede andere Grundierung, solange sie sich mit dem jeweils gewählten Lack verträgt.

Im Falle des genannten Produkts konnten wir bislang keine Unverträglichkeiten mit den ebenfalls wasserbasierten Acryllacken der verschiedenen Hersteller feststellen, auf die wir gern zurückgreifen.

Einen zweiten Arbeitsdurchgang erfordern noch die Seilösen, die nach dem Trocknen des Haftgrunds rotbraun (empfohlen: RAL 8012 seidenmatt von Oesling Modellbau) zu lackieren sind. Die dunkle Farbgrundlage wirkt sich stets auf die Leuchtkraft der Deckfarbe aus, an die hier keine besonderen Anforderungen gestellt werden. Andererseits verhindert sie bei möglichen Lackschäden ein Durchschimmern der Metalloberfläche.

Die neu montierten Zettelkästen waren bei der Vorlage ursprünglich nicht lackiert, was unseren Wünschen entgegenkommt, weil sie als blanke Teile stärker vom braunen Untergrund hervortreten und dadurch mehr auffallen.



Die angesetzten Ätzteile werden nach dem Entfetten tiefschwarz grundiert (Bild oben). Als weitere, vorbereitende Tätigkeit legen wir die Umstalleinrichtung der Bremsanlage mit Tamiya XF-2 weiß aus (Bild unten), rote Rahmen und Hebel werden folgen. Der Zettelkasten ist bereits, wie im Text beschrieben, abgeschliffen.

So befreien wir ihre Oberfläche mit feinem Schleifpapier oder Schleifstick vorsichtig wieder von der Grundierung: Zurück bleibt die schwarze Farbe nur noch in den Vertiefungen, was die feinen Teile erst richtig dreidimensional wirken lässt. Die Bremsumsteller, die alternativ auch gegen weitere Zpur®-Zurüstteile getauscht werden könnten, legen wir anschließend matt weiß (Tamiya XF-2) aus, anschließend werden deren Hebel dann feuerrot (Revell Aqua Color 330) abgesetzt.

Das Aufbringen der Patina beginnen wir im Dachbereich und an den Lüftungsklappen. Da sie die hellsten Stellen des Waggons darstellen, wirkt die Leuchtkraft des Untergrunds auch auf den anhaftenden Dreck. Eine erste Grundlage schaffen wir mit einem feinen Haarpinsel, weil die Rost-Textur aus der Reihe Mecha Weathering (69.821) von Vallejo nicht spritzfähig ist.



Die Rostspuren mit „Mecha Weathering“ von Vallejo werden mit dem Pinsel aufgetragen, da die Rost-Textur wegen größerer Partikel nicht spritzfähig ist.

Sie enthält nämlich feine Partikel, die fühlbar sind und unsere Düse verstopfen oder gar beschädigen könnten. Der noch sehr kräftige Rostton wird bei den folgenden Arbeiten aber wieder gedämpft und muss uns an dieser Stelle nicht beunruhigen.

Eine andere Qualität haben die Verunreinigungen der Stirn- und Seitenwände: Besonders die Kastenstreben sorgen für Stellen mit wenig Luftbewegung und bilden Ablaufkanten, hinter oder unter denen Schmutz weder von Wind noch Regen fortgetragen wird. Diese Ecken und Kanten sind Schattenstellen und wirken deshalb auch dunkler.

Schwarzer Acryllack „Engine Black“ (16-01) von Bagder, der fein und punktgenau auf Streben und Ecken aufgesprüht wird, sorgt hier für den richtigen Vorbildeindruck. Je feiner die Düse des Spritzgriffels ist, in unserem Falle 0,2 mm an der Triplex I von Gabbert, desto besser wirkt es im rotbraunen Umfeld.

weiter auf Seite 15



Mit „Engine Black“ aus dem Badger-Farbprogramm, aufgetragen mit dem Spritzapparat und feiner Düse, wird im zweiten Alterungsschritt der an den Streben und Ecken anhaftende Schmutz aufgebracht (Bild oben). Ein mit Reiniger getränktes Wattestäbchen hilft, zu starke Spuren wieder abzunehmen oder zu verwischen. Das wirkt besonders auf den Erhebungen der Kastenstreben (Bild unten) sehr überzeugend. Einzelne Baumwollfuseln verraten hier noch die durchgeführte Tätigkeit. Das bearbeitete Fahrwerk ist für den nun anstehenden, gemeinsamen Sepia-Sprühaufrag lose angesetzt.

Im folgenden Schritt brechen wir die Strahlkraft der Farben auf Dach und Lüftungsclappen. Hierbei ist eine Lasurfarbe im Sepia-Ton von Vallejo (73200 „Sepia Shade“) für uns die erste Wahl. Alle bereits genannten Teile werden damit wiederholt, aber stets ganz dünn übernebelt, bis der gewünschte Eindruck entsteht.

Ein in Airbrushreiniger getränktes Wattestäbchen hilft uns, Regenablaufspuren auf dem Dach nachzubilden. Dazu streichen wir von der Mitte zu den Außenseiten und verwischen die noch frische Lasur dadurch etwas. Nebelspuren des schwarzen Lacks tragen ihren Teil zum Ergebnis bei.



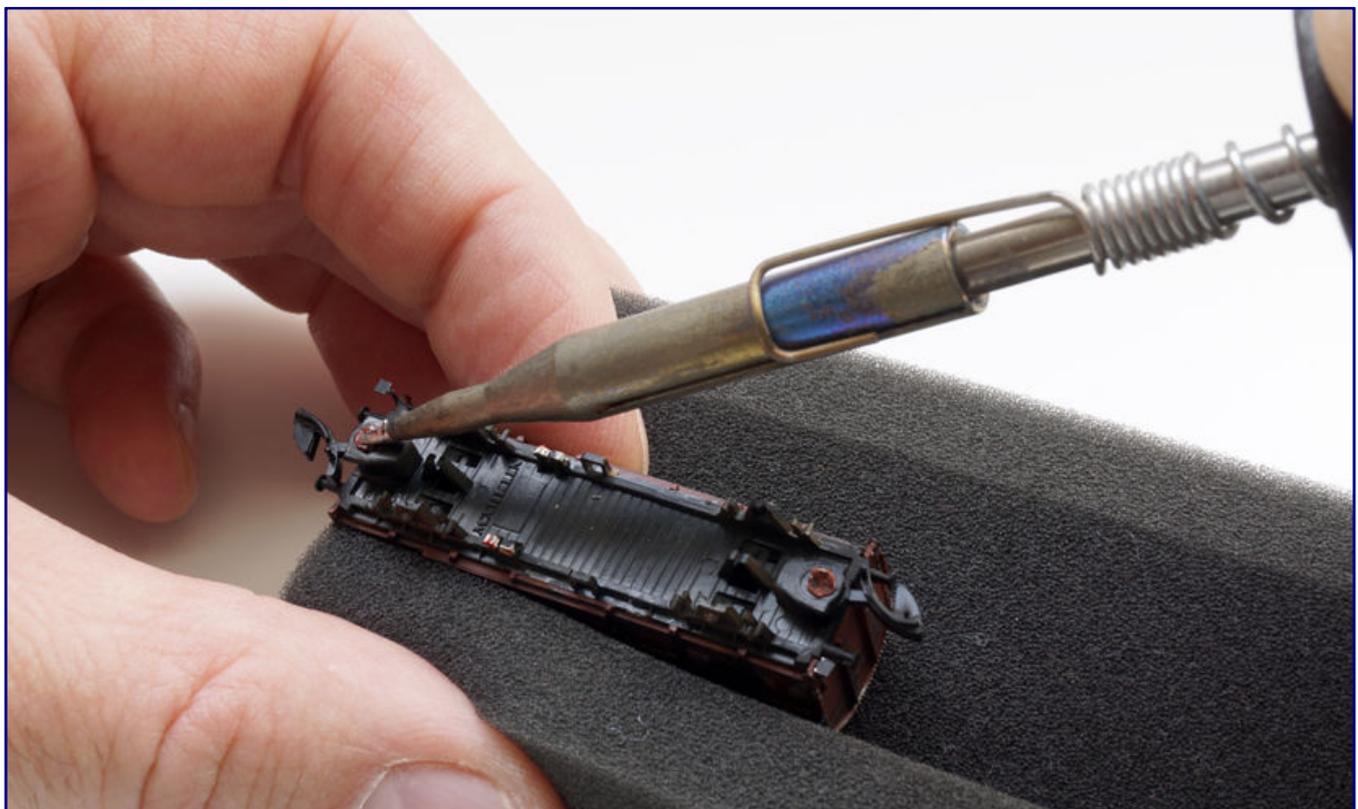
Auch die im Anlageneinsatz kaum sichtbaren Radscheiben lassen sich patinieren: In eine selbstgebaute Polystyrol-Schablone gesteckt, werden sie mehrfach mit der Sepia-Lasur von Vallejo eingenebelt, bis sich das Bild zu einem von Flugrost besetzten Metallrad gewandelt hat.

Auch die Bremsumsteller erhalten einen feinen Sepia-Überzug und fügen sich dadurch harmonisch ins Gesamtbild ein. Nach dem Reinigen des Spritapparats füllen wir „Basic Brown“ von Vallejo (73004) aus der Traincolors-Zusammenstellung in den Farbbehälter. Es bildet die erste Basis für den am Fahrwerk anhaftenden Bremsstaub. Einer möglichen Monotonie wirken wir mit etwas „Basic Rust“ (Vallejo 73001) als Ergänzung entgegen.

Und schon nähern sich die Arbeiten ihrem Ende. Gefragt ist jetzt noch ein einheitlicher Glanzgrad, bevor das Fahrwerk und sein Aufbau mit den Kupplungen und Federn von FR Freudenreich Feinwerktechnik wieder zusammengesetzt werden.

„Ultra Matte Varnish“ (AK 183) von AK Interactive ist hier das Mittel unserer Wahl, weil wir keinen Klarlack kennen, der matter aufrocknet und gleichzeitig nicht zu Grauschleiern auf dem Modell neigt. Er lässt auch die Ränder der neuen Anschriften nahezu verschwinden.

weiter auf Seite 17



Erster Schritt des Wiederausbaus ist das Einsetzen der (neuen) Kupplungen, auf denen der schwarz lackierte Metallbügel nicht mehr auffällt (Bild oben). Auch die Druckfedern tauschen wir gegen solche von FR Freudenreich Feinwerktechnik aus, weil diese ein weiches Kuppeln ermöglichen.

Anschließend kann das Gehäuse wieder auf das Fahrwerk gedrückt werden. Wurden die Schmelzpunkte zu Beginn vorsichtig aufgebogen und nicht zerstört, können sie nun mit dem LötKolben wieder breitgedrückt werden (Bild unten) und sorgen für neuen Halt. Von Fixierungen mit Sekundenkleber o.ä. raten wir möglichst ab.

Während er trocknet, wenden wir uns noch den Radsätzen zu: Auch an den dunkel vernickelten Märklin-Exemplaren macht sich etwas Farbe gut. Mittels selbstgebauter Polystyrol-Schablone, mit eingebohrtem Loch im Durchmesser der Radscheiben, können wir diese gezielt mit dem „Sepia Shade“ benebeln. Der Auftrag wird hier aber in deutlich mehr Schichten vorgenommen, damit er dunkler wirkt.



Auch für das leicht glänzende Fett auf den Puffertellern unseres matten Güterwagens findet sich in den Vallejo-Traincolors eine passende Farbe: „Grease & Oil“ tupfen wir mittels Mikrobürste punktgenau auf die Enden der Stoßeinrichtungen auf.

Das fertige Modell im Anlageneinsatz ist auf Seite 18 oben zu sehen. Eingereiht zwischen eine (werksseitig) gealterte Lok und gleichfalls verschmutzten, anderen Güterwagen, weiß unser „Patient“ den Betrachter zu überzeugen.

Das einzige, was zum Schluss noch glänzen darf, wenn unser gealtertes Modell in den Anlageneinsatz zurückkehren darf, ist das Fett auf den Puffertellern. Mittels Mikrobürste tragen wir dazu jeweils einen Tupfer „Grease & Oil“ (73002) aus den Vallejo-Traincolors an die relevanten Stellen. Fertig!

Basismodell:

<http://www.maerklin.de>

Eingesetzte Teile, Klebstoffe und Farben:

<https://www.bindulin.de>

<https://www.kuswa.de>

<http://intl-trade.eu> (Importeur Badger)

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

<https://www.modellbahndecals.de>

<https://www.oesling-modellbau.com>

<http://www.prehm-modellbahn.de>

<https://www.revell.de>

<https://www.tamiya.de>

<https://www.uhu.de/de>

Vallejo-Farben mit 10 % Trainini®-Leserrabatt:

<https://www.modellbaukompass.de> (Stichwort: Trainini)



Anzeige

14. Modellbahn-Ausstellung Zeller Adventsmarkt

ACHTUNG!
Zeller Altstadt gesperrt -
Anfahrt nur über Bullay möglich!

ACHTUNG!

Zell an der Mosel
Zeller-Schwarze-Katz-Halle

Sonntag, 08. Dezember 2019, von 11 bis 17 Uhr
Veranstalter: Z-Freunde International e.V., 56856 Zell (Mosel)

Convair CV-340 der KLM

Historischer Grenzgänger

Nach langer Zeit möchten wir mit der im Kleinen dargestellten Luftfahrt ein, wenn auch ohne Zweifel reizvolles, Randthema der Modellbahn aufgreifen. Die Herpa-Auslieferung eines Klassikers der frühen Nachkriegsjahre hat uns dazu bewogen, ihm heute wieder etwas Raum zu widmen, zumal die Miniatur diesen Namen wirklich verdient und anlagenfreundliche Maße aufweist.

Am 5. Oktober 1951 erlebte die mit konventionellen Kolbentriebwerken ausgestattete Convair CV-340 ihren Erstflug. Sie und die kürzere Basisversion CV-240 gelten als die ersten Kurzstreckenflugzeuge der Welt, die serienmäßig mit einer Druckkabine im kreisrunden Rumpf versehen waren.

Entwickelt wurden die Tiefdecker als um 1,37 m gestreckte Version der CV-240 nach Forderungen der United Air Lines. Zwei Türen mit eingebauter Treppenanlage sollten das Flugzeug unabhängig von Bodeneinrichtungen machen und das Abfertigen der Passagiere beschleunigen.



Die Convair CV-340 mit dem Taufnamen „Pieter Brueghel“ ist zum Aufnahmezeitpunkt in der ersten Hälfte der fünfziger Jahre das jüngste Flugzeug in der Flotte der KLM und leistet ihren Beitrag, die älteren Douglas DC-3 zügig ausmustern zu können.

Gegenüber dem Ausgangstyp fand eine Sitzreihe mehr Platz in der Kabine, womit 44 Fluggäste in 11 Sitzreihen befördert werden konnten – eine für ein Kurzstreckenflugzeug damals noch ausreichende Kapazität, weil Fliegen noch ein Luxus war. Verändert wurden aber auch die Tragflügel und das recht markante Seitenleitwerk, das am Heck aufsteigt.

Zu den damaligen Besonderheiten zählten sicher auch Ruder und hintere Tragflächenkante aus glasfaserverstärktem Kunststoff. Das Fahrwerk mit Bugrad dieses Flugzeugmusters war einziehbar, die Kolbenmotoren wirkten mit fester Drehzahl auf die beiden Dreiblatt-Verstellpropeller.

Wirtschaftlich wurde die Convair CV-340 ein Erfolg, obwohl das Düsenzeitalter nach dem Zweiten Weltkrieg ja bekanntlich recht schnell einsetzte, wenn auch zunächst erst auf den Langstrecken. Immerhin 246 Exemplare baute der amerikanische Hersteller, von denen 209 an Fluggesellschaften veräußert wurden.

Auch die deutsche Lufthansa setzte vier Maschinen dieses Typs zwischen 1954 und 1968 ein. Viele „Convairliner“ wurden mit Umrüstsätzen ihres Herstellers auf Propellerturbinen technisch aufgewertet und sicherten den Flugzeugen ein langes Überleben.



Die Convair CV-340 besaß als erstes Kurzstreckenflugzeug bereits über eine Druckkabine, war bezüglich des Antriebs aber noch ein klassisches Muster mit Kolbenmotoren, dessen Zylinder sternförmig auf die Antriebswelle der beiden Dreiblatt-Propeller arbeiteten. Dies geschah mit immer gleicher Drehzahl, der gewünschte Vortrieb wurde, ähnlich den Rotoren von Hubschraubern, durch die Anstellwinkel der Blätter eingestellt.

Doch ab Mitte der sechziger Jahre mussten sie nach und nach bei den großen Gesellschaften das Feld gegenüber der Boeing 737 räumen, die auch eine deutlich höhere Kapazität aufwies. Zum Teil erlebten sie aber noch eine zweite Karriere in der Dritten Welt, selbst in den USA waren einzelne Vertreterinnen noch bis ins Jahr 2008 hinein aktiv.

Ausgewählt haben wir für unsere Modellbesprechung dieses Mal ein Exemplar der niederländischen Fluggesellschaft KLM, die darüber eine kurze Würdigung ihres einhundertjährigen Bestehens in diesem Jahr erfahren soll.

Die „Koninklijke Luchtvaart Maatschappij“ (zu Deutsch: Königliche Luftfahrtgesellschaft) wurde am 7. Oktober 1919 gegründet und gilt damit als älteste, bis heute bestehende und unter ihrem ursprünglichen Namen firmierende Fluggesellschaft der Welt.

Aufgrund eines ihrer beiden Gründer hatte KLM einst eine enge Beziehung zum früheren Hersteller Fokker aus der eigenen Heimat. Ab den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts beschaffte sie aber auch erstmals DC-3 des amerikanischen Flugzeugbauers Douglas. Nach dem Zweiten Weltkrieg verlegte sie gar den Schwerpunkt ihrer Flottenpolitik auf amerikanische Muster.

So hielten 1948 auch zwölf Exemplare der Convair CV-240 Einzug in den Bestand der KLM. 1953 gesellten sich sieben Maschinen der weiterentwickelten Ausführung CV-340 hinzu, womit die letzten Douglas DC-3 endgültig ausgemustert werden konnten.

Mit den Convair CV-340 wagte KLM auch etwas für sie Neues: Waren die Rümpfe ihrer Flugzeuge zuvor metallisch belassen, ging sie mit diesem Muster nun dazu über, die Maschinen ab der Unterkante des Fensterbands zu lackieren.



Mit dem heute vorgestellten Flugzeugmuster führte KLM auch eine neue, wesentlich freundlicher wirkende Gestaltung ein: Ab der Unterkante der Fenster war der Rumpf nun weiß lackiert statt metallisch blank. Das Seitenruder ist in den Farben der niederländischen Nationalflagge lackiert.

Die große weiße Fläche ließ die Flugzeuge erheblich freundlicher wirken. Wurde sie unten durch eine dunkelblaue Zierlinie begrenzt, die zum Bug hin breiter wird und die Nase umschließt, war eine zweite oberhalb der Fenster deutlich breiter ausgeführt. Auf ihr waren weiß „The flying Dutchman“ (linke Seite) und „De vliegende Hollander“ (rechte Seite) zu lesen.

Eingesetzt waren die sieben CV-340 zwischen 1953 und 1964 im europäischen Kurzstreckenflugverkehr. Sie standen damit in direkter Konkurrenz zu den Trans-Europ-Express-Zügen, deren Idee ebenfalls aus den Niederlanden stammte.

Mit ihnen versuchten die Bahnverwaltungen in den langsam wieder zusammenwachsenden Staaten Europas bekanntlich, dem zunehmenden Flugverkehr Paroli zu bieten. Gerade dieser Aspekt macht die Convair CV-340 der KLM zu einem besonders interessanten Objekt für den Modellflughafen am Rande der Anlage.

Die Vorlage zum Herpa-Modell schied 1964 bei der KLM aus und gelangte zur ebenfalls niederländischen Bedarfsfluggesellschaft Martinair. Dort wurde sie auf Propellerturbinen umgebaut und dadurch technisch auf den Standard CV-600 gehoben.

Bewertung der Neuheit

Qualitativ schließt das neue Modell aus Metallguss nahtlos an die jüngeren Vorgänger der Wings-Reihe im Maßstab 1:200 an. Wegen des leicht zur Spurweite Z abweichenden Maßstabs ist das Flugzeug natürlich geringfügig zu groß, wobei dies auch hier nicht wahrzunehmen ist.

So kann es auf dem Vorfeld problemlos mit Straßenfahrzeugen unseres korrekten Maßstabs kombiniert werden, zumal historische Flughafensfahrzeuge auch im Herpa-Sortiment immer noch Mangelware sind.



Sehr präzise sind die Anschriften gedruckt worden, was sich ganz besonders an den Logos und feinen Linien im Heckbereich zeigt. Auch die Lackierung ist frei von Staubeinschlüssen: Auf der metallisch blank wiedergegebenen Unterseite des Rumpfes spiegeln sich sogar Gepäckwagen und -anhänger.

Seine für heutige Verhältnisse winzige Größe kommt den Anforderungen von Modellbahnern sehr entgegen. Freunde des Luftverkehrs wünschen sich zwar häufig ein Verknüpfen der Verkehrsträger, aber einem sonst zu flächenintensiven Flughafen lässt sich ja nur ein Randbereich der Anlage zugestehen.

Maße und Proportionen des bekannten Musters sind korrekt eingehalten und wiedergegeben worden. Der heutige Qualitätsanspruch von Herpa zeigt sich in den Feinheiten der Details im Bereich von Motoren, Propellern und des Fahrwerks. Angesetzt sind wieder solche Merkmale, die sich nicht in den Guss von Rumpf und Tragflächen einbinden lassen. Das zeigt sich hier an den beiden zeitgenössischen Antennen auf der Rumpfoberseite.

Angekündigt war die Convair CV-340 von KLM (Art.-Nr. 559393) mit der Registrierung PH-TGD und dem Taufnamen „Pieter Brueghel“ nach dem bekannten Renaissance-Maler übrigens bereits für November / Dezember 2018. Sie erschien also mit rund zehn Monaten Verspätung, doch was lange währt, wird bekanntlich gut.

Die wichtigsten Daten und Maße zur Convair CV-340:

	<u>Vorbild</u>	<u>1:200</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
Länge	24,13 m	120,7 mm	109,7 mm	123,6 mm
Spannweite	32,12 m	160,6 mm	146,0 mm	159,8 mm
Höhe	8,58 m	42,9 mm	39,0 mm	43,4 mm
Startmasse	21.320 kg	---	---	134 g
Reisegeschwindigkeit	457 km/h			
Triebwerke	2 x Pratt & Whitney R-2800 CB16			
Propeller	Dreiblatt-Verstellpropeller (feste Drehzahl)			
Erstflug	5. Oktober 1951			

So besticht sie nun auch mit einer sauberen Lackierung ohne Einschlüsse, was vor allem der metallisch glänzenden Unterseite guttut.

Positionslichter, Logos und Anschriften wie auch die eckigen Kabinenfenster oder Scheibenwischer sind, wie bei diesem Hersteller gewohnt, im Tampondruckverfahren aufwändig hervorgehoben worden.

Prägend für die frühen Fünfziger war der recht kleine Schriftzug „KLM“, der über der hinteren Tür (linke Seite) und wenig größer beidseits neben den vorderen zu finden war. Weitaus auffälliger waren dann doch die langen Schriftzüge in Majuskeln oberhalb des Fensterbands, die im Vorbildteil bereits erwähnt wurden.



Wegen ihrer geringen Größe eignet sich die Convair CV-340 hervorragend für das Ausgestalten eines überschaubaren Flughafenabschnitts am Rande der Anlage. Denkbar wäre beispielsweise ein Stück Rollbahn, das von der Bahntrasse unterquert wird. Auf einem solchen folgt unser Modell einem Lotsenfahrzeug (Tempo Matador „Knautschgesicht“) zu seiner Parkposition.

Auch das alte Firmenlogo mit Krone fällt aus geringem Abstand kaum noch auf, während die Farben der Nationalflagge am Seitenruder nicht zu übersehen sind. Bei der grafischen Darstellung zum Zeitpunkt der Ankündigung fehlte das Kronenemblem übrigens.

Bleibt noch die Frage zu klären, wie sich der Tiefdecker mit dem unter dem Seitenleitwerk stark abfallenden Heck am sinnvollsten aufstellen lässt? Da das Vorbild integrierte Treppen besaß, dürfte es mit historischen Fahrgasttreppen vielleicht überfrachtet wirken.

Mehr Freude bereitet es sicher, wenn es auf der Startbahn auf die Freigabe der Flugsicherung wartet, während unter ihm Züge durch den Tunnel geführt werden, oder wenn es im Gefolge eines Lotsenfahrzeugs („Follow me“) über das Vorfeld zu seiner Parkposition fährt.



Mit gelungenen Proportionen, feinen Gravuren und angesetzten Teilen wie Fahrwerken oder Antennen bietet das Herpa-Modell eine gute Basis zur Integration in ein Spur-Z-Umfeld. So wurde auch diese Szene mit bekanntem Zubehörmaterial des Maßstabs 1:220 ergänzt, ohne Störfaktoren zu erzeugen.

Natürlich ist ebenso denkbar, dass es, an unsichtbaren Nylonfäden aufgehängt, kurz nach dem Abheben über der Anlage schwebt. Dazu passt das ausgefahren dargestellte Fahrwerk des feinen Modells schließlich auch problemlos. Auf jeden Fall sollte eine Entscheidung nicht auf die lange Bank geschoben werden, denn das in nur geringer Auflage erschiene, historische Flugzeug ist bei einigen Händlern bereits ausverkauft.

Die Seiten des Modellherstellers:
<https://www.herpa.de>

Königin der Schiene im Rampenlicht Ein Laufsteg für Schönheiten

Die Spurweite Z hat besonders in den letzten Jahren viele wunderschöne und ausgesprochen gelungene Modelle hervorgebracht. Sie angemessen vorzuführen und ins Scheinwerferlicht zu setzen, dürfte auch für anerkennendes Staunen auf Messen und Ausstellungen sorgen. Im Rahmen unseres Jahresschwerpunktthemas befasst sich Dirk Kuhlmann deshalb ausführlich und, im wahrsten Sinne des Wortes, planvoll mit einer würdigen Bühne für diese Fotomodelle.

Von Dirk Kuhlmann. Bevor ich auf den recht verwunderlichen Titel eingehe, möchten wir uns für die vielen positiven Reaktionen unserer Leser bedanken. Die Vorstellung von Gleisplänen in einer etwas anderen Art und Weise kommt anscheinend zur rechten Zeit.

In unserer zweiten Vorstellung geht es heute nach Norden, damit meine ich die Stadt dieses Namens mit ihrem vorgelagerten Hafen Norddeich Mole. Hier in dieser Gegend verbringe ich häufig meine Urlaube, natürlich immer verbunden mit einem Besuch dieser Endstation. Hier sind bis auf einen ICE sämtliche Personenzüge zu beobachten.



Als unser Redakteur mit seinem Vater im August 1974 in Norddeich Mole war, sind die beiden vielleicht auch auf 012 061-8 gestoßen, die am 11. August dieses Jahres vor E 2730 auf ihre Abfahrt wartet. In der Ferienzeit war der Parkplatz für die Fähren nach Norderney und Juist stets gut gefüllt, was im Modell eine Chance zur wirkungsvollen Präsentation auch von Automodellen bietet. Foto: Prof. Dr. Willi Hager, Eisenbahnstiftung

Lange Zeit habe ich darüber nachgedacht, mit welchen vertretbaren Ausmaßen eine solche Szenerie in Spur Z machbar wäre, vorzugsweise in der Epoche IV. Vorbildgerecht könnten in dieser Epoche (bis ca. Mai 1975) die Dampflokomotivbaureihen 012, 042, 043, 044 und 050 eingesetzt werden. Bei den Diesellokomotiven wären es die „altrotten“ Baureihen 212, 216, 220 und 221.

Mit meinem Vater zusammen besuchte ich im August 1974 Norddeich Mole einzig aus dem folgenden Grund: hier die „Öldampfer der Baureihe 01“¹⁰ in ihrem letzten Sommer noch mal aus der Nähe betrachten zu können.



Am selben Tag sorgte ein verspäteter Fähranschluss für eine 20-minütige Verspätung des D 730 mit den bei Modellbahnern so beliebten Popfarbenwagen. Dann kam 012 082-4 wegen einer Signalstörung mit ihrem Zug in Norddeich Mole gerade einmal 100 m weit und musste erneut warten. Bis es endlich weiterging, war das letzte Licht für ein Foto fast verschwunden. Foto: Prof. Dr. Willi Hager, Eisenbahnstiftung



Es ist ein erstaunliches Erlebnis, wenn ein solches „Monster“ langsam vor den Prellbock zum Stehen kommt. Waren sämtliche Fahrgäste ausgestiegen, so drückte jede Lok ihren Zug wieder rückwärts in den Bahnhof Norddeich, welcher jenseits vom Deich zu finden ist.

Bild links:

Nach dem Aussteigen der Fahrgäste drückte die Lok ihren Zug in den Bereich des Bahnhofs Norddeich zurück, wo links von den Bahnsteigen noch separate Abstellgleise bestanden. Anschließend kuppelte sie ab, drehte, wurde versorgt und ans andere Ende gespannt. Das Stellwerk „Nnw“ und das Bahnhofsgebäude wurden vor einigen Jahren abgerissen.

Die Dampflokomotiven kuppelten dann ab, fuhren auf die Drehscheibe und setzten sich nach der obligatorischen Behandlung an die andere Seite des Zuges. Zur rechten Zeit schob nun die Lok den ganzen Zug wieder rückwärts auf die Mole und die Fahrgäste in Richtung Binnenland konnten einsteigen.



Im Jahr 2009 war der ehemalige Bahnsteig aus den historischen Fotos rechts vom Gleis noch vorhanden. Inzwischen ist dieser aber ebenso wie die hier zu sehende Version der Überdachung längst Geschichte. Der Unterstand in dieser eigenwilligen Form kann aber als Vorlage für eine glaubhafte Wiedergabe in der Epoche IV / V dienen.

So sollte eine Szene auf der Modellbahn auch ablaufen, aber bitte ohne die Drehscheibe oder lange Abstellgleise. Das vorgedachte Maß von 250 x 70 cm sollte nicht wesentlich überschritten werden.

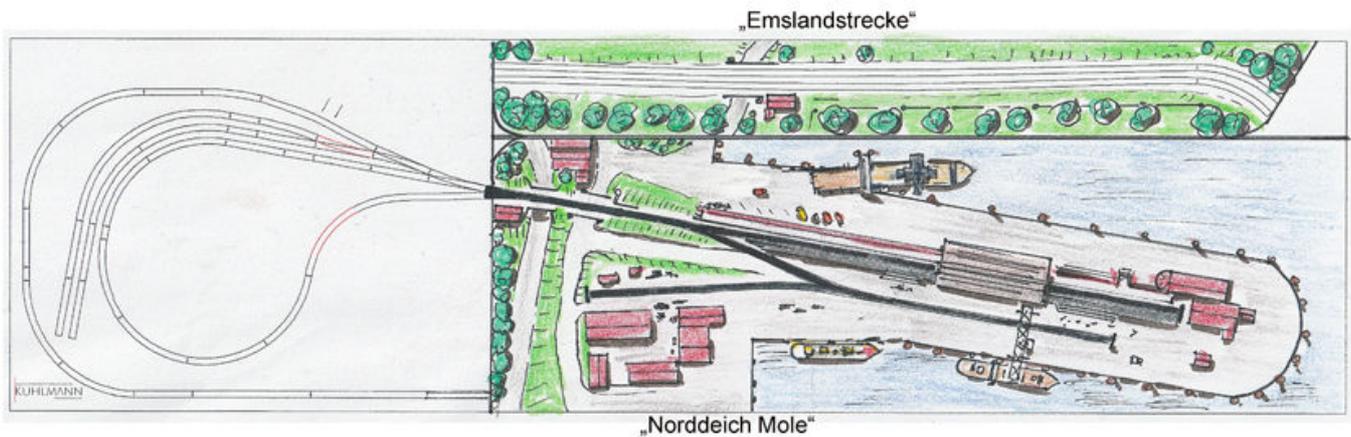
Bild rechts:

Für Interessenten einer Wiedergabe zeigen wir auch noch diese Frontansicht der Überdachung. Sie soll helfen, die Strukturen und Proportionen der Konstruktion zu verstehen.

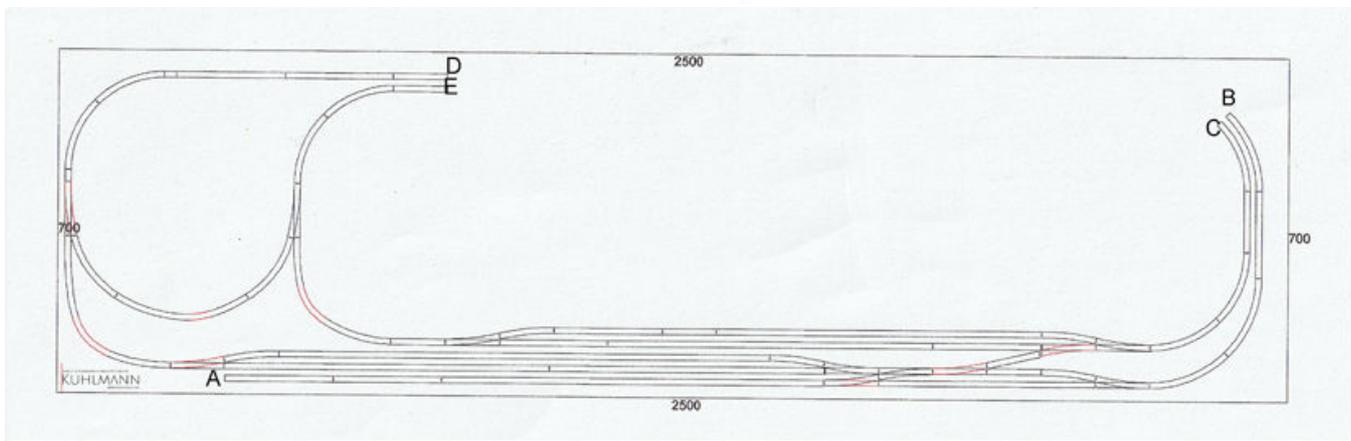
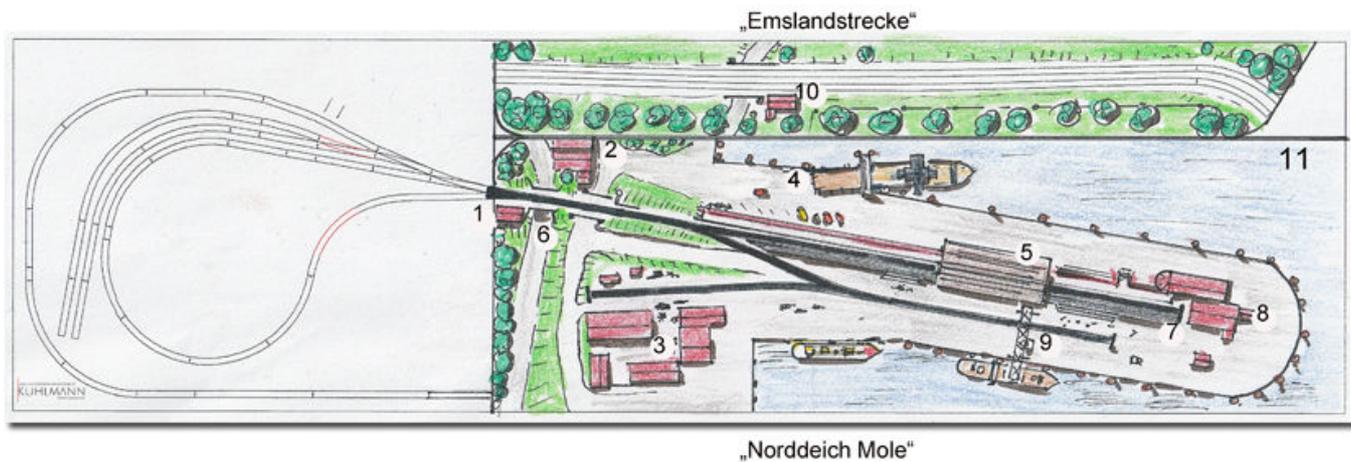


Der Übertrag ins Modell

Die Lösung ist recht einfach, eine Kehrschleife erfüllt bereits alle unsere Anforderungen. Fahren Sie doch gedanklich hier mal den Plan ab. Als Zugabe gibt es noch ein paar Abstellgleise, hier können V 100 mit Wendezügen abgestellt werden oder auch Nahgüterzüge.



Aufgrund der Gleisanordnung sind hier auf der Mole auch Rangierfahrten möglich, ein richtig händischer Betrieb ist das Resultat. Im Internet gibt es dazu reichlich Fotomaterial.



Gleisplan 2 mit Gleisführung im Schattenbahnhof und Bezeichnung der Gebäude:

- | | | | | |
|-----------------------|--------------------|--------------|---------------------|------------------------|
| 1 Stellwerk Norddeich | 2 Hotel | 3 Gewerbehof | 4 Anleger Autofähre | 5 Bahnsteighalle |
| 6 Unterführung | 7 Gebäude Reederei | 8 Kiosk | 9 Krananlage | 10 Schrankenwärterhaus |
| 11 Kulissentrenner | | | | |

Die Freunde der langen Züge dürfen nun aber auch nicht zu kurz kommen, also bekommt die Anlage noch ein Stück ausgestaltete „Emslandstrecke“ spendiert - nur eine Ebene tiefer auf Höhe des Schattenbahnhofs. Beide Anlagenteile sind mit einer Szenen-Trennung geteilt, natürlich jeweils mit einer Hintergrundkulisse versehen, um möglichst viel Tiefe zu simulieren.

Mit Sicherheit werden Sie das Gleisdreieck auf der linken Hälfte der unteren Ebene bemerkt haben. Auch hier möchte ich nicht viele Worte verlieren. Fahren Sie auch dies wieder gedanklich ab!

Letztendlich können sie damit jeden Zug, egal aus welcher Richtung, zur Mole schicken. Oder eine Automatik lässt verschiedene Züge über die Strecke laufen, ohne einen Einfluss auf die obere Ebene. Einzig die lang gezogene Rampe ist die Verbindung der beiden Anlagenteile.



Nordeich ist der einzige Kur- und Erholungsort an der ostfriesischen Küste, der direkt an das Netz der Bahn angeschlossen ist. Am 9. Januar 1967, also ein Jahr vor der computergerechten Umzeichnung, wartet 01 1072 in unmittelbarer Nähe der Fähranleger auf Abfahrt. Foto: Detlev Luckmann, Eisenbahnstiftung

Würde eine solche Anlage auf einer Ausstellung ankommen? Aber sicher! Gleich drei verschiedene Ansichten bietet dieses Schaustück nämlich für das Publikum an:

1. Die „Emslandstrecke“ zeigt vorbildgerechte Zugkombinationen, wie z.B. lange Erzzüge, von der Modellbahnindustrie immer wieder als „Langer Heinrich“ verkauft, oder die verschiedenen D-Züge. Beide verkehren auf dem vorbildgerechten Gleismittenabstand von 19 mm.
2. Der landschaftslose Bereich um die Kehrschleife könnte den Puristen begeistern, welcher nur das Rollmaterial in Aktion sehen möchten.
3. Die "Mole" ist dagegen schon der reinste Laufsteg („Catwalk“). Hier finden ihre schönsten Modelle die passende Bühne für einen wirklich wirkungsvollen Auftritt. Die langsame Fahrt mit einem digitalen Modell, noch versehen mit einer vollbeweglichen Detailsteuerung und womöglich auch mit Betriebsgeräuschen – wir verweisen auf die seit Jahren bei Bahls angekündigte Baureihe 012.



Unser Anlagenvorschlag ist nicht an eine feste Epoche gebunden. Als Beleg führen wir diese Doppeltraktion aus 220 064-0 und 220 081-4 an, die zwei Jahre nach dem Ende der Baureihe 012 im April 1977 mit einem Verstärkungszug in Norddeich Mole auf Abfahrt warten. Und schon bald wird der Fahrdrabt die gesamte Emslandstrecke erobert haben. Foto: Joachim Claus, Eisenbahnstiftung

Da gehen die Modellbahner größerer Spurweiten wahrscheinlich zum Weinen oder Stöhnen in den Keller!

Hier werden also sämtliche Möglichkeiten ausgeschöpft. Von einer speziellen Epoche möchte ich jetzt gar nicht mehr sprechen. Mit einer entsprechenden Umsetzung sowie etwas Phantasie und Kreativität ist schließlich alles möglich.

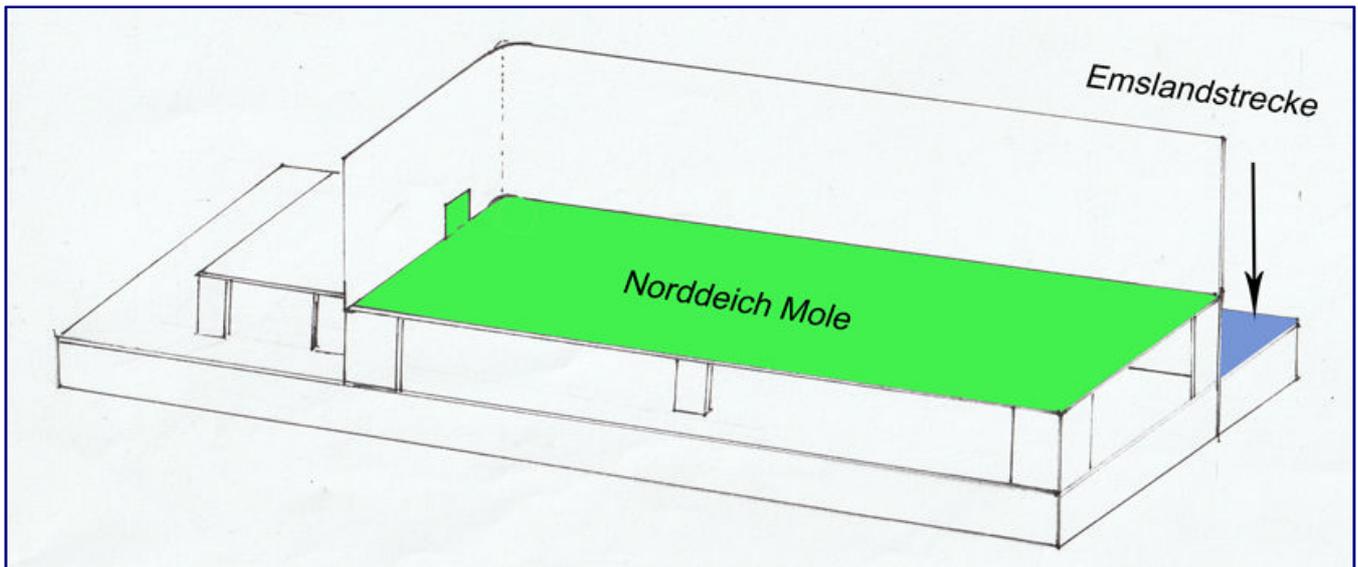
Selbst der Einbau einer Oberleitung sieht heutzutage dank der Firmen HOS Modellbahntechnik und FR Freudenreich Feinwerktechnik sehr detailliert aus und lädt zu einem Ausflug in die Jetztzeit oder auch nach Skandinavien ein.

Das Drumherum – ein Holzkasten

Anbei finden Sie eine Skizze vom zugrundeliegenden Holzkasten für diese Anlage, natürlich ohne ein Maß versehen, damit Sie letztendlich ihre eigene Größe bestimmen können. Es geht hier nur um eine visuelle Vorstellung.

Der geneigte Bastler könnte noch einen entsprechenden Umbau anfertigen, so dass es einem typischen und modernen „Guckkasten-Prinzip“ entspricht.

Häuser für diese Szenerie sind leider etwas rar auf dem Markt. Wir haben für sie ein wenig bei den einschlägigen Anbietern gesucht und natürlich auch etwas gefunden (siehe Seite 32). Selbstverständlich ist auch der Auftrag zum Herstellen passender Unikate kein Problem für spezialisierte Kleinserienhersteller. Und, wie doch eigentlich immer, sollte auch der komplette Eigenbau erwägt werden.



Bewusst ohne Maße zeigen wir den zu bauenden Holzkasten, den unser Anlagenvorschlag erfordert. Es geht hier nur um das Visualisieren der Höhenstaffelung für die einzelnen Ebenen.

Daher direkt unser Tipp, kommen sie zum Spur-Z-Wochenende nach Altenbeken, welches vom 28. bis zum 29. März 2020 wieder stattfindet. Hier sind fast alle Anbieter und Spezialisten vor Ort und stehen für Gespräche und Anregungen bereit.



Einen weiteren Beleg für die Epochen-Unabhängigkeit unseres Vorschlags liefert diese Aufnahme aus dem Juni 1961. 38 3279 vom Bw Emden ist mit einem Zug in Norddeich Mole angekommen, ihre Fahrgäste steigen auf die Schiffe zu den Nordseeinseln um. Im Hintergrund neben der Bahnsteigüberdachung ist ein Portalkran zu sehen, wie ihn Dirk Kuhlmann an Position 9 seiner Zeichnung vorgesehen hat. Foto: Quebe, Eisenbahnstiftung



Archistories 114111



Archistories/ HRT 109181



Laffont Z1401



Laffont Z1601



Lütke 73201



Lütke 73212



MBZ 16387



MBZ 16423

Fotos: Hersteller

Passende Literatur zum Thema

Wer mehr über die Region Norddeich wissen möchte, dem sei das Buch „Norddeich - Eine Zeitreise in Bildern“ von Sigrun Müller empfohlen.

Die ISBN zu diesem antiquarischen Teil lautet 978-3-00-057301-9.

Auch die Angebote passender Schiffe sind sehr begrenzt. Hier kann ich dem Interessierten nur zwei Seiten empfehlen, die im Bezugsquellen-Kästchen am Ende dieses Artikels zusammengefasst sind.

Peter Nolan (N Scale Ships) ist laut eigener Aussage wieder aktiv und baut auch Schiffe im Maßstab 1:220. Bekannt geworden ist er in Deutschland mit seinen Krabbenkuttern und Fähren für die außergewöhnlichen Spur-Z-Anlagen „Kniephaven“ und „Helenensiel“.



Auch das schlichte, aber schöne Empfangsgebäude von Norddeich ist inzwischen Vergangenheit. Es lohnt sich aber, den typischen Baustil Ostfrieslands auch im Modell wiederzugeben.

Schlusswort

Wiederholt möchten wir anmerken, dass bewusst keinem Gleishersteller ein Vorzug gegeben wurde. Ob sie digital oder analog fahren, ist ebenso eine Sache der eigenen Überzeugung, genau wie die Wahl erforderlicher elektrischer Komponenten.

Selbst die Szenerie muss nicht an der deutschen Nordseeküste spielen. Lassen Sie, wie bereits im Zusammenhang mit der möglichen Ausstattung durch eine Oberleitung, Ihrer Phantasie freies Spiel. Es gilt jedoch immer ein wichtiger Grundsatz: Eine gute Ausleuchtung der Anlage ist besonders wichtig, unsere Schönheiten lieben nun mal das Scheinwerferlicht!

Bezugsquellen für Gebäude:

<https://www.archistories-shop.com>
<https://www.luetke-modellbahn.de>

<https://www.mbz-modellbahnzubehoer.de>
<https://www.modellbau-laifont.de>

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

Anbieter für Schiffsmodelle:

<https://www.kartonmodellshop.de/shop/>
<https://savyboat.com>

<https://nscaleships.com>

Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220

**8. Internationales
Spur-Z-Weekend**



ALTENBEKEN

28. und 29. März 2020

Samstag: 10.00 - 18.00 Uhr

Sonntag: 11.00 - 17.00 Uhr

Eggelandhalle, Gardeweg 8

33184 Altenbeken



Z-Freunde International e.V., Brandenburg 6, 56856 Zell/Mosel

www.z-freunde-international.de

Gedeckte Güterwagen nach 1945 Unter neuem Dach in Ost und West

Mit Spannung erwartet wurde Band 1.2 aus der Güterwagen-Buchreihe der VGB. Durch die vielen neuen Informationen und Quellen, die Eingang in die Überarbeitung der zum Standardwerk aufgestiegenen Literatur fanden, ließ sich ein Aufteilen des ursprünglichen Bands zu den gedeckten Wagenbauarten nicht vermeiden. Umso neugieriger waren die Besitzer des ersten Teils, was die Geschichte dieser Wagengattung bei DB und DR an neuen Erkenntnissen bringen würde.

Stefan Carstens / Paul Scheller
Güterwagen Band 1.2
Gedeckte Wagen DB + DR

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2019

Gebundenes Buch
Format 21,8 x 29,7 cm
192 Seiten mit ca. 550 teilweise farbigen Fotos und 135 Zeichnungen

ISBN 978-3-89610-653-7
Best.-Nr. 15088145
Preis 40,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Wenn Stefan Carstens ein neues Buch auflegt, dann sind die Erwartungen groß. Nicht umsonst ist seine Güterwagen-Buchreihe zum Standardwerk dieses Themenbereiches geworden. Inzwischen hat er begonnen, seine ersten Werke zu überarbeiten und zu erweitern sowie sie strukturell an die jüngeren Bände anzupassen.

Das sorgt für Einheitlichkeit, aktuelle Daten und hoffentlich auch neues Wissen, das hier Eingang finden kann. Keine Frage war es auch beim neuen Band 1.2, der zusammen mit dem bereits vorgestellten Teil 1.1 das einteilige Ursprungswerk von 1989 ersetzt, dass die Latte sehr hoch lag.

Auf diese Höhe hat sie der Autor selbst gelegt und wir waren gespannt, ob er sich selbst schlagen kann. Bevor wir Inhalte und Struktur überfliegen und bewerten, möchten wir ergänzen, dass sich „SC“ wieder tatkräftiger Hilfe von Paul Scheller bedient hat, mit dem er seit längerem erfolgreich zusammenarbeitet.

Als Band 1 vor nun bereits 30 Jahren erschien, war von vornherein klar, dass es keine Eintagsfliege sein sollte und eine ganze Reihe geplant war, die irgendwann einmal den gesamten Güterwagenbestand der deutschen Staatsbahnen behandelt haben würde.

So war auf der Rückseite einst zu lesen: „Dieses Buch beschreibt – als erster Band eines in mehreren Fortsetzungen erscheinenden Standardwerks – die gedeckten Güterwagen in Regelbauart von der Jahrhundertwende bis zu den letzten Entwicklungen der Deutschen Bundesbahn.“

Mit dem Fokus auf die Deutsche Bundesbahn gab es eine bedeutende Lücke, von der noch niemand ahnen konnte, dass sie sich später schließen lassen würde: Nicht enthalten waren nämlich die für die Deutsche Reichsbahn der DDR gebauten oder von ihr umgebauten und modernisierten Wagen.



Nachdem Band 1.1 die Entwicklungen und Bauarten bis 1945 zum Thema hatte und uns zu begeistern wusste, soll Band 1.2 jetzt die Geschichte in Ost und West fortschreiben. Außen vor bleiben die erst von der Deutschen Bahn AG beschafften Güterwagen, denen bereits ein eigenes Buch bei der VG Bahn gewidmet ist.

So umfasst die vor einigen Monaten erschienene Buchneuheit alle gedeckten Güterwagenbauarten, die die Eisenbahnen in den Besatzungszonen und ab 1949 DB und DR beschafft haben. Behandelt werden auch alle Wagen, die hier wie dort aus Vorkriegswagen umgebaut, modernisiert oder auch rekonstruiert wurden.

Veranschaulicht werden sie mit 135 Zeichnungen und annähernd 550 Fotos. Einen wichtigen Hinweis verdient hier die Tatsache, dass der frühere Bildbestand zu einem großen Teil ausgetauscht und erweitert wurde. Das stellt einen weiteren Kaufanreiz dar, macht aber auch das alte Buch zu schade zum Wegwerfen oder Verkaufen.

Dank hervorragender Wiedergabequalität von Abbildungen und Fotografien ist auch das hier vorgestellte Buch wieder eine gelungene Vorlage für alle Modellbahner, die Umbauten oder Umgestaltungen wie auch Alterungen zu ihren Vorlieben erklärt haben.

Doch der Modellbau kommt auch im Buch selbst nicht zu kurz, denn vorgestellt werden dort auch mehr als 35 Modelle von Güterwagen der DB und DR, die namhafte Modellbauer umgebaut oder farblich nachbehandelt haben.

Einzigster Kritikpunkt ist im Modellteil die kompromisslose Haltung, die der Hauptautor zu seinem Credo erhoben hat. Dort liegt nicht der Schwerpunkt auf Betriebstauglichkeit im Anlageneinsatz, sondern tadelloses und in jeder Hinsicht maßgenaues Aussehen.

Auch das ist eine spezielle Richtung und sehr interessante Ausprägung des Modellbaus, doch sollte die Toleranz gegenüber der Mehrheit der Modellbahner, unter denen Märklin-Kunden die Mehrheit stellen, insgesamt deutlicher zum Ausdruck kommen. Unser Hobby soll schließlich verbindend und nicht teilend wirken.

Wer mit anderen Ansichten gut zurechtkommt und sie würdigen kann, der wird aber auch mit diesen Abschnitten kein Problem haben und diesen Titel sicher schnell ins Herz schließen. So viele und so gute Vorbildinformationen wie auch Zeichnungen bietet derzeit kein anderes Werk auf dem Büchermarkt.

So ist auch „Güterwagen Band 1.2“ ohne Zweifel ein weiteres Standardwerk und damit kommen wir auf unsere (nicht ausdrücklich gestellte) Eingangsfrage zurück: Paul Scheller und Stefan Carstens haben es auch dieses Mal geschafft, sich selbst zu übertreffen und den Anspruch auf Informationsfülle und Wissenstiefe wie -umfang noch einmal zu erweitern.

Wir nominieren diesen Titel für die Neuerscheinungen des Jahres 2019 in der Kategorie Literatur.

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

Transportergeschichte(n) mit Stern **Mercedes auf der Überholspur**

Wo sich der VW-Transporter als zu klein erwies, da konnte Mercedes-Benz mit dem L 319 punkten. Das ungewöhnliche Auto mit der recht platten, wenn auch ausgerundeten Front und klarem Markengesicht wurde zum Urahn der mittleren und großen Transporter, der auch im Maßstab 1:220 eine wichtige Rolle spielt(e). Ein neues Buch setzt ihm jetzt ein würdiges Denkmal.

Andreas Gaubatz / Jan Erhartitsch
Mercedes-Benz 319
Der legendäre Mercedes-Transporter 1956-1967

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2019

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 28,0 cm
144 Seiten mit 180 teilweise farbigen Fotos

ISBN 978-3-613-04199-8
Titel-Nr. 04199
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Der Mercedes-Benz 319 ist wohl nicht irgendein Transporter. Nicht ganz so populär wie der Dauerbrenner von Volkswagen, der erst kürzlich Thema in unserem Magazin war, ließ er seine direkten Konkurrenten jedoch schnell hinter sich.

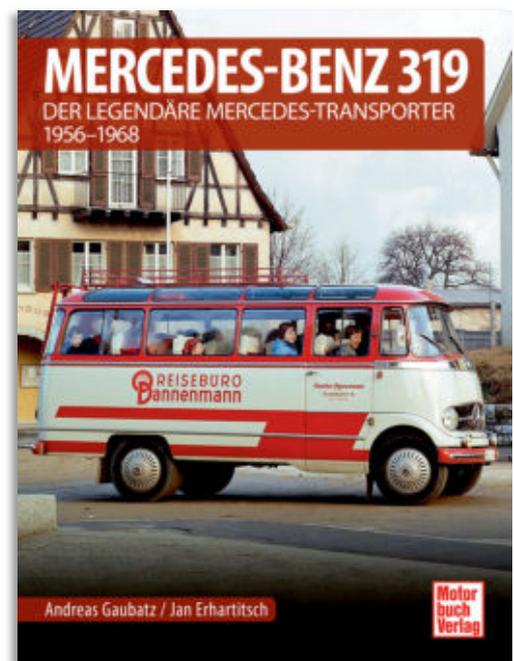
Und dies ist umso erstaunlicher, als dass dieses Fahrzeug nicht mit revolutionären Innovationen punkten konnte, die seinen Wettbewerbern um Längen voraus gewesen wären. Es war einfach seine schlichte Eleganz und Ausführung als Frontlenker, die ihn auffallen ließ und seinen hohen Praxiswert ausmachte.

So trat er quasi die Nachfolge des legendären Opel Blitz an, den Daimler-Benz auf Geheiß der Reichsführung in Kriegszeiten fertigen musste, weil er sich dem Mercedes-Pendant überlegen zeigte. Die Marke mit dem Stern wollte nach der „Stunde Null“ ein Vollsortimenter werden, denn noch schien der Markt an Nutzfahrzeugen kleiner und mittlerer Transporter sowie der schweren LKW fest aufgeteilt – jede Klasse bediente ein anderer Hersteller.

Wenn ein Unternehmen so breit investieren möchte wie der Stuttgarter Autopionier zu jener Zeit, dann sind keine allzu großen Sprünge möglich. Damit ist die Vorgeschichte des mittleren Transporters, der den ersten Baustein für die heutige Dominanz in der „Sprinter-Klasse“ legte, schon zu einem großen Teil erzählt.

Wer mehr dazu erfahren möchte und Wert auf Details, exakte Beschreibungen und einen Blick auf die konkurrierenden Marken, wie etwa Vidal & Sohn mit dem Tempo Matador („Knautschgesicht“) oder Ford mit dem Transit, legt, ist mit dem vorliegenden Buch gut beraten.

Ausdrucksvolle und auch anspruchsvolle Aufnahmen aus der Zeit dieses Fahrzeugs und heutiger Restaurierungsobjekte, auch aus dem MB-eigenen Bestand, unterstreichen die umfangreichen Textausführungen dieses Bands.



Der Autor Andreas Gaubatz, seit frühester Jugend glühender Anhänger französischer Klassiker, hat ein Herz und eine Leidenschaft für historische Fahrzeuge aller Art. Zusammen mit Jan Erhartitsch hat er eine außergewöhnliche Lektüre geschaffen, die keine wissenschaftliche Abhandlung darstellt, sondern anspruchsvolle Unterhaltungsliteratur für Gleichgesinnte sein will.

Wer alte Autos liebt, möchte schließlich Spaß am Lesen haben, wenn er sich mal in Buchform mit ihnen beschäftigt. Technikgeschichte und wichtige Konstruktionseigenschaften, aber auch Schwächen, dürfen dabei dennoch nicht zu kurz kommen.

All das weiß dieser Titel in beeindruckender Weise in sich zu vereinen. Anschaulich wird erzählt und berichtet, wie der L 319 als erster Mercedes-Transporter der Nachkriegszeit auch zur Basis für die Kleinbusse des Unternehmens wurde.

Seine robuste Bauweise mit blattgefederten Starrachsen waren keine technisch herausragenden Merkmale und ließen Fahrkomfort vermissen. Gleichzeitig gewährleisteten sie aber auch das Durchhalten unter den harten Beanspruchungen von Handel und Gewerbe. Wenig aussagekräftig blieben jedoch die nach außen nicht nachvollziehbaren Typenbezeichnungen, die keinen Rückschluss auf Nutzlast oder Motorisierung zuließen.

Dies wurde 1963 geändert, Daimler-Benz übernahm Hanomag und erhielt dadurch Familienzuwachs. Letztendlich erwies sich das als Startschuss für internationale Karrieren und Entwicklungen, die nicht vorauszusehen waren.

Zuerst in Sindelfingen und später in Düsseldorf gebaut, reisten auch Teilesätze zur Montage ins spanische Werk Vitoria und sogar nach Argentinien. Nachfolger des L 319 wurden der „Düsseldorfer Transporter“, aber auch die geschmähten MB 100 und die vielseitige Reihe des 207.

Zum großen Klassiker wurde aber erst ein anderer Nachfahre, weil er inzwischen fast das ganze Spektrum der Nutzfahrzeuge unterhalb des 7,5-Tonner-Einstiegs beim LKW abzudecken weiß: Der bis heute gebaute und schon in mehreren Generationen existierende Sprinter ist heute so alltäglich wie sein Urahn.

Im heute besprochenen Band wird der „Methusalem“ in all seinen Facetten gezeigt und gewürdigt. Auch Feuerwehrautos, kommunale Fahrzeuge und Sonderaufbauten werden hier thematisiert. Anzutreffen waren die Fahrzeuge mit verschiedenen Pritschen, Kästen und in Bus-Ausführungen bei Reiseunternehmen, Gewerbetreibenden und auf Baustellen.

Mit Blick auf Modelle für die Spur Z, die in der Vergangenheit angeboten wurden, lohnt sich das Lesen und Nutzen der Informationen. Sie helfen, einen unverzerrten Rückblick zu erhalten und die frühere Gegenwart glaubhaft dazustellen, wie sie sich oberhalb des VW-Transporters darstellte.

Und wer selbst ein Herz für nostalgische Straßenfahrzeuge hat, der wird zusätzlich noch mit den Geschichten von Wiederauferstehungen verschlissener, verrosteter und verrotteter Relikte verwöhnt, die heute als hochglanzpolierte Vorzeigeobjekte mit H-Kennzeichen zu Treffen mit Gleichgesinnten fahren.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.motorbuch.de>

25 Jahre

Faszination Modellbau

*Internationale Leitmesse
für Modellbahnen und Modellbau*

1.-3. NOVEMBER 2019

MESSE FRIEDRICHSHAFEN

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



Willkommen zum 25. Jubiläum des weltweit größten Modellbau-Events! • Miniaturen aller Modellbausparten • Indoor-Flugschau • Outdoor-Flugschau „Stars des Jahres“ • FPV Drone Race • RC-Car-Offroadshow • German Open RC-Car Masters • Truckparcours • Roadworker • 400m² Wasserbecken • Modellbahn-Anlagen aller Spurweiten • uvm.

WWW.FASZINATION-MODELLBAU.DE



ZEITGLEICH:

www.Echtdampf-Hallentreffen.de



Das waren die Märklintage 2019 Schaulaufen in Göppingen

Zwischen dem 13. und 15. September 2019 war es wieder soweit: IMA, Märklintage und die Spur-Z-Convention Süd-Deutschland riefen die Modellbahner nach Göppingen. Mit vielen Vorbildern am Bahnhof, großer Firmenbeteiligung und sehenswerten Anlagen war es auch dieses Mal wieder sehr interessant. Und anders, als es vor zwei Jahren verkündet wurde, brauchte Märklin auch keinen Ersatzort für die Werfthalle zu suchen. Stephan Fuchs berichtet für unsere Leser.

Von Stephan Fuchs. Wie alle zwei Jahre riefen vom 13. bis zum 15. September 2019 die nunmehr 12. Märklintage in Verbindung mit der 36. Internationalen Modellbahnausstellung und einer neuen Auflage der Spur-Z-Convention Süd-Deutschland nach Göppingen.

Entgegen mancher Befürchtungen und der ursprünglichen Ankündigung standen im Stauferpark nicht nur die Werfthalle, sondern auch der Dr.-Herbert-König-Platz wieder zur Verfügung. So konnte also ein weiteres Mal auf die bewährten Veranstaltungsorte Stauferpark, EWS-Arena, Bahnhof, Leonhard-Weiß-Areal sowie Stammwerk mit dem ersten Teil des Märklineums zurückgegriffen werden.



Groß war der Andrang zu den Märklintagen 2019 an allen Austragungsorten, vor allem aber natürlich wieder bei der Fahrzeugschau am Bahnhof.

Das Märklin-Museum samt Werksverkauf und alter Fundgrube an der Reutlinger Straße wurde Mitte 2017 geschlossen, seit September 2018 befindet sich alles am Stammwerk, zugänglich von der Reusch-Straße. Allerdings ist das neue Museum mit historischer Ausstellung und Schauanlage auf der nun Märklineum genannten Fläche noch nicht eröffnet.

Dieser zweite Bauabschnitt soll nach gegenwärtigen Plänen im Mai 2020 eingeweiht werden. Als kleiner Appetithappen war zu den Märklintagen erstmals ein Blick auf die im Rohbau bereits stehende H0-Anlage möglich.



Erstmals konnten Besucher einen Blick auf den Rohbau der großen Schauanlage nehmen, die derzeit im Märklineum entsteht. Und unter ihren Augen wurde auch weiter daran gearbeitet.

Für den schnellen Wechsel zwischen den einzelnen Ausstellungsorten sorgten wieder kostenlose Busse. Dies war wie immer sehr gut organisiert, auch wenn der eine oder andere Bus bisweilen aus allen Nähten zu platzen drohte. Oder kurz: Ich fühlte mich gleich heimisch...

Los ging es für mich aber schon am Donnerstag, denn ich wollte unbedingt den Sonderzug aus dem Bayerischen Eisenbahn-Museum in Nördlingen in bewegten und statischen Bildern festhalten. Wie der Besuch der Märklintage ist auch das für mich seit 2011 schon ein fester Termin im Kalender.

Der Zug kam sogar halbwegs pünktlich, was in den Vorjahren nicht unbedingt der Fall war. Es ist immer wieder toll anzusehen und auch anzuhören, wie die teilweise über einhundert Jahre alten Maschinen schnaufen, dampfen und rattern. In Uhingen standen wieder mehr Fotografen als bei der letzten Auflage der Veranstaltung - ein Trend, den ich seit 2011 beobachte.

Donnerstags bauen die meisten Hersteller und die Aussteller auf, weshalb auch ich nach meinem Sonderzug-Fototermin gleich in die Werfthalle zu den Zetties gefahren bin. Der westliche Nebenraum, der bis 2017 mehrfach mit Exponaten unserer kleinen Spur belegt war, stand dieses Jahr erstmals nicht mehr zur Verfügung.



Das bekommt gewiss nicht jeder zu sehen: Bevor es losgehen kann, reisen die Ausstellungsfahrzeuge per Sonderzug an. Unser Autor war in Uhingen dabei und konnte den Zug aus Nördlingen bei bestem Wetter ablichten.

Und so fanden jetzt fast alle Spur-Z-Bahner im Süd-Foyer der Werfthalle Platz. Nur Rainer Tielke mit der Doppelstockbrücke von Bullay und Heckl Kleinserien waren nicht im Nebentrakt, sondern der Werfthalle selbst. Wie sein Werk, so waren auch die meisten anderen Anlagen in unserer Gemeinde schon von anderen Veranstaltungen und aus Berichten bekannt.

Im Süd-Foyer zu sehen waren aber auf jeden Fall viele schöne Ausstellungsstücke wie die Vier-Jahreszeiten-Anlage von Trafofuchs. Birgit Foken-Brock nutzte sie auch hier, um ihr handwerkliches Können publikumswirksam vorzuführen.

Gerhard Maurer stimmte mit den gelben und roten Farben der Vegetation auf seiner Traumschleifenanlage auf den nicht mehr fernen Herbst ein. Seine jüngste Anlage hatte zuletzt tierischen Zuwachs in Form einer Schafherde erhalten, was zu mehr Leben und neuen Szenen zum Erkunden führte.

Bilder rechts:
Motiv von der Vier-Jahreszeiten-Anlage aus dem Hause Trafofuchs (oben) und neue Szene auf der „Traumschleife“ von Gerhard Maurer (unten).



Sein Stammtischfreund Manfred Forst führte mit der „Schweineanlage“ landwirtschaftliche Motive vor, überraschte mit seiner „Kohlenkiste“ aber auch mit einer wunderschönen Inszenierung der Hunt'schen Großbekohlungsanlage aus dem Märklin-Programm.



Kartonmodellbau-Experte Manfred Forst hatte die Hunt'sche Großbekohlungsanlage von Märklin zur Ausstellung perfekt in Szene gesetzt (Bild oben). Jürgen Walther wartet hinter seiner Anlage „Hirschsprung“, die inzwischen viele weitere Bäume erhielt, auf den großen Ansturm (Bild unten).

Das Wort Kiste ist hier übrigens durchaus wörtlich zu nehmen, denn Manfred baut gerne abgeschlossene Blickkästen, die sich auf das Wesentliche beschränken. Mich faszinieren diese Anlagen gerade wegen Ihres Purismus.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Nicht fehlen durften auch Wiener Stammtischbrettchen, der inzwischen fertiggestellte Bahnhof „Kesswil“ von Karl Sinn und die beleuchteten Effekt-Dioramen und Fahrzeuge von Z-Lights (Torsten Schubert). Die Brettchen des Berliner Stammtischs waren als solche nicht (mehr) zu erkennen

Spurweitenfremde Gäste lassen sich immer wieder und auch ganz besonders mit dem vom **Trainini®** als Neuerscheinung des Jahres 2017 prämierten Z-Car-System von KK Produkca beeindrucken. Das hat auch in Göppingen ein weiteres Mal funktioniert. Eher an Kinder richtet sich die Zwergenbahn von Ingo Sindermann, die auf Spur-Z-Gleisen fährt und bereits im Köln-Bericht des Vorjahres vorgestellt wurde.



Über den neuen Tankcontainern (Bild oben) von HOS Modellbahntechnik ist auch die neue zum Märklin-System konstruierte Oberleitung höchster Filigranität zu sehen. Auf „Drachenstein“ hat bei Harald Hieber nun ein Hippie-Bus Einzug gehalten (Bild unten).

Ein weiterer Hingucker war eine Kofferanlage mit fahrenden Bussen und Mitfahrkamera, Railex zeigte frühere Feinode, die bekanntlich abverkauft werden. Nicht ganz gereicht hatte es bei Peter Friede, der von seiner Holzschleiferei am Lech eigentlich einen neuen Ausbauzustand vorführen wollte. So bleibt die Vorfreude auf die nächste Ausstellung, denn inzwischen ging es schon kräftig voran, wie er uns wissen ließ.



Der Stammtisch „ZIST 1 Berlin-Brandenburg“ hatte wieder viele Stammtischbrettchen mit und ohne Gleise zu einer großen L-Anlage vereint (Bild oben). Karl Sinn vom Spur-Z-Atelier wartet vor seinem neuen Bahnhof Kesswil (Bild rechts) auf den Einlass der Besucher.

Bild auf Seite 46:
Eines der beeindruckendsten Exponate dieser Ausstellung war sicher das hervorragend in Szene gesetzte Schloss Neuschwanstein im Maßstab 1:220 von Ulrich Günther.

Auch der Z-Customizer war in der Werfthalle vertreten. Unser „Schmutzfink vom Dienst“, Sascha Braun, zeigte neben seinen tollen Eigenprodukten, die einst mit realistisch wiedergegeben Graffiti-Schmierereien begannen, auch die noch junge Anlage „Crazy-Nugget-Mining“.



Über HOS-Modellbau war erst in der letzten Ausgabe in den Meldungen zu lesen. Heinz O. Schramm hatte die Premiere seiner neuen Oberleitungsteile, passend zum Märklin-System, aber deutlich feiner geätzt und auf Wunsch brüniert, für die Spur-Z-Convention Süd-Deutschland geplant.

Auch eigene Befestigungselemente für Märklins Streckenmasten hat er entwickelt, die einen Verzicht auf die nicht vorbildgerechten Klemmen zum Gleis erlauben. Eine ausstellungsreife Neuheit waren seine Tank-Container für Märklin-Tragwagen mit fein geätztem Tragprofilen um die massiven Kessel.



Eine Auswahl aus seinen Neuheiten wird aktuell auch in einem **Trainini®**-Projekt verarbeitet und demnächst gezeigt. Das führt mich wegen des Schwarzwald-Themas zur Anlage „Hirschsprung“ von Jürgen Walther, die weiter und kräftig aufgeforstet wurde und ihr „Gesicht“ dadurch noch mal kräftig verändert hat – einfach toll anzusehen!



Jürgen Wagners Anlage „Mittelerde“ wurde von unserem Journalistenkollegen Peter Pernsteiner auch mit bewegten Bildern in Szene gesetzt.

Ebenfalls dabei war die Anlage „Mittelerde“ von Jürgen Wagner, die der Journalist Peter Pernsteiner, selbst begeisterter „Einser“, mit einem Filmportrait auf seinem Youtube-Kanal vorstellt (Seitenadresse am Ende dieses Artikels im Infokästchen). Unter den Zetties ist diese Anlage inzwischen ebenso bekannt, wie das nach einer alten Postkarte schwarz-weiß gestaltete Viadukt im Bilderrahmen von Raffaele Picollo.

Unser italienischer Freund aus Genua hatte auch die Comic-Anlage mitgebracht, die er letztes Jahr im Land der aufgehenden Sonne auf den Osaka-Z-Days präsentiert hatte. Zur Anlage „Drachenstein“ von Harald Hieber, ein nahezu perfekt gestalteter Dauerbrenner, lässt sich eigentlich nur festhalten, dass hierzu ein Anlagenportrait überfällig scheint...

Hier scheint die Bahn in die Landschaft gebaut, bei vielen Anlagen ist das eher andersherum der Fall. Dieses Schaustück ist zudem an vielen Stellen mit Humor gewürzt, doch vor allem ein beleuchteter Hippiebus scheint nun die Aufmerksamkeit auf sich zu ziehen. Wenn hier demnächst auch noch ein paar passende Figuren hinzukommen, werden diese sicher zusätzlich für ein Schmunzeln sorgen.

Idyllische Fotomotive, zum Träumen und wegen der realistischen Wirkung auch Staunen, bot „Schloss Neuschwanstein von Ulrich Günther, der auch noch ein „gebrauchtes Messemodul“ im Gepäck hatte. Wer als Zettie einer Sammelleidenschaft frönt, kam hingegen an den Sonderwagen mal wieder nicht



vorbei. Gleich drei verschiedene standen wieder im Angebot: ein Altbaukesselwagen der MHI mit historischen Märklin-Schriftzügen (Art.-Nr. 86117), ein Wärmeschutzwagen nach G-10-Zeichnungen zur Veranstaltung mit 160-Jahre-Motiven (80922) und Dachbedruckung sowie ein roter Staubsilowagen (86666) als Andenken an die Spur-Z-Convention.



Drei Sonderwagen gab es in der Spur Z auf den Märklintagen zu erwerben: Altbaukesselwagen mit historischen Schriftzügen für die MHI (Art.-Nr. 86117; Bild oben links), 160-Jahre-Sonderwagen mit Dachbedruckung (80922; Bild links) und einen Staubsilowagen zur Spur-Z-Convention (86666; Bild rechts). Fotos: Jürgen Faulhaber

Gute Stimmung

Was mir gleich aufgefallen war, und dieser Eindruck hielt sich während meiner gesamten Anwesenheit: 2017 lag irgendwie eine seltsame Stimmung über den Märklintagen. Ich konnte es damals nicht richtig greifen, aber andere hatten den gleichen Eindruck. Davon war 2019 glücklicherweise nichts zu spüren - im Gegenteil! Es war einfach ein schönes Treffen.



Egal, ob an den Kassen, vor dem Werk oder auch wie hier während der Besichtigung in der Montage: Überall bildeten sich bereits am Freitag lange Schlangen. Die Besucher mussten viel Geduld mitbringen.

Freitag war der erste Tag mit und fürs Publikum. Es bildeten sich gleich lange Schlangen vor dem Kartenverkauf. Nicht anders sah es am Stammwerk aus, wo viele Menschen für eine Werksbesichtigung anstanden. Damit hatte ich freitags nicht gerechnet.

Für mich bedeutete das bereits dreißig Minuten Warten, später waren es noch weit mehr für die Massen vor den Toren. Auch im Werk selbst war es gegen 11:00 Uhr schon sehr voll, es war kaum noch ein Durchkommen.

Und wer dort den Sonderwagen erwerben wollte, musste weitere 45 Minuten Wartezeit einplanen. Deshalb scheint hier auch etwas Kritik angebracht: Eine einzige Kasse ist für den Wagenverkauf einfach zu wenig. Die Tatsache selbst, dass es überhaupt eine solch starke Nachfrage gab, halte ich hingegen für ein sehr gutes Zeichen. Schade finde ich, dass die schwere Güterzugdampflok der Baureihe 44 im Innenhof noch ein etwas liebloses Dasein fristet und auf einen neuen Anstrich warten muss.



Vor der EWS-Arena machte die schmalspurige Meyer-Dampflok 99 1594-3 kräftig Dampf.

Wenig Zeit ließ sich für die Spur IIm, also die Gartenbahn, opfern. Beeindruckend war an der EWS-Arena mit den verschiedenen LGB-Beteiligungen aber zumindest – weil weithin sichtbar – die davor auf einen Schienenstoß gestellte und dampfende Bauart-Meyer-Dampflok 99 1594-3, die einst als sächsische IV k aufs 750-mm-Gleis kam.

Am Bahnhof durfte zumindest ich zum ersten Mal ein echtes „Krokodil“ bestaunen, das war schon sehr beeindruckend. Diese Schweizer Museumslok besitzt keine deutsche Zugsicherungseinrichtung und ist deshalb zum Betrieb auf deutschen Gleisen nicht zugelassen.

Kurzerhand wurde so die ehemals österreichische E 94 088 der Elektrischen Zugförderung Württemberg gGmbH herangezogen, um die ungleiche Schwester nach Göppingen

zu bringen. Die Fahrten auf dem Führerstand des deutschen Pendants waren sehr begehrt, ohne Pause wurde fast im Minutentakt gependelt.



Zum Jubiläum durfte natürlich auch Märklins „Wappentier“ nicht fehlen: Aus der Schweiz war die Ce 6/8^{II} 14305 nach Göppingen angereist, die erst jüngst in verschiedenen Maßstäben umgesetzt wurde.

Ein besonderer Höhepunkt war dann am Samstag das Erscheinen der E 03 001. Ich kam ja früher noch in den Genuss, im Schlepp einer 103 im Intercity zu fahren. Eine Vorserienlok E 03 hatte ich hingegen noch nie im Original gesehen. Dementsprechend gerieten die Fotos auch mehr zu einem Schnappschuss, weil ich nicht mit der „Dame“ gerechnet hatte. Das ist schlicht und ergreifend eine tolle Lok!

Beim Leonhard-Weiss-Areal stand am Samstag die 75 1118, weil an ihr wohl eine Bremsleitung defekt war und dort wieder geschweißt werden konnte. Die Lok samt Pendelzug musste auf der Strecke zwischen Plochingen und Göppingen durch die V 100 vom Bayerischen Eisenbahnmuseum abgeschleppt werden.

Der Sonderzug über die Geislinger Steige und zurück mit der S 3/6 3673 und 44 2546-8 vom Bayerischen Eisenbahnmuseum fuhr hier mit starker Rauchfahne vorbei, allerdings waren so viele Fotografen vor Ort, dass es Glückssache war, nur den Zug ohne Arme oder Hände Dritter im Bild und vor allem nicht verwackelt abzulichten. Der Eindruck auf den Treppen im Bahnhof Göppingen war im Gesamten fast noch besser und ergreifender.

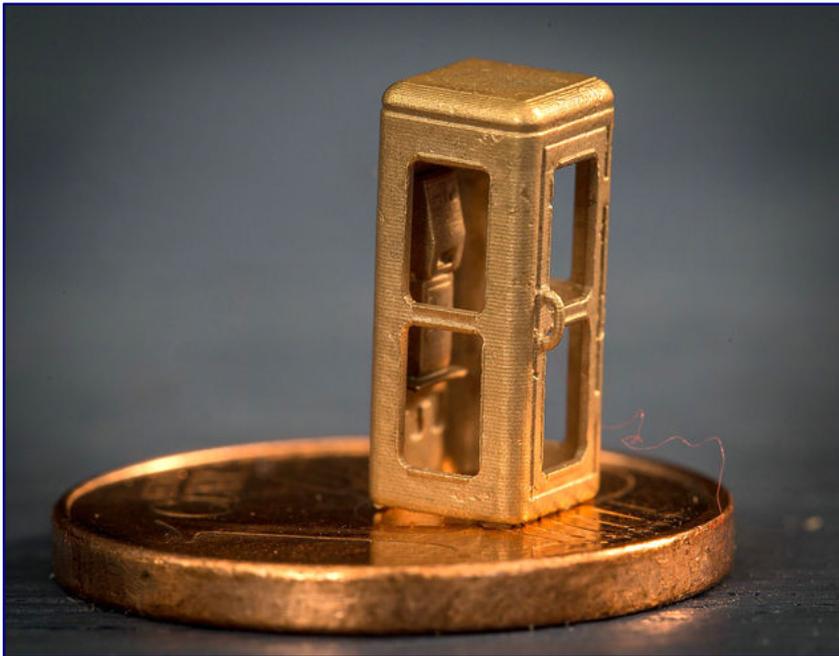


Dicht umlagert war auch der Sonderzug über die Geislinger Steige mit S 3/6 3673 und 44 2546-8 (als Schublok am Zugende) vom BEM Nördlingen. Das galt nicht nur für den Bahnsteig, sondern auch die Treppen, an denen um jeden Zentimeter „gekämpft“ wurde.

Zurück im Stauferpark konnte ich mich dann auf die Suche nach Neuheiten für unsere Spur machen. Bei Märklin gab es als Innovation diverse Bronzemodelle zu sehen. Aus 3D-Drucken entstehen die Urmodelle für verlorene Formen, die dann mit Bronze befüllt werden.

Als Beispiel dafür gab es eine Telefonzelle in verschiedenen Maßstäben zu sehen. Bildlich festgehalten habe ich die letzte Bauart der Telekommunikationssparte der einstigen Deutschen Bundespost am Gießbaum natürlich in der Spur Z. Das einzige, was diesem Modell fehlt, ist der Telefonhörer im Inneren der Zelle. Dies ließ sich im kleinen Maßstab nicht mehr realisieren, wohl aber in den größeren.

Im zweiten Zelt auf dem Stauferpark vor der Werfthalle waren wieder Privatanlagen verschiedener Nenngrößen ausgestellt, darunter auch eine belgische Spur-Z-Anlage von Toon Versnick. Das



Eine Demonstration des Könnens: Märklin zeigte die Möglichkeiten des Messingfeingusses unter Einsatz des 3D-Drucks und verlorener Formen am Beispiel einer Telefonzelle für die Spurweite Z.

erstmalig mit einer seiner Anlagen das Ausland besucht hat und auch schon Kontakt zu unserem Magazin gesucht hatte.

Fotografieren dort war aber leider nahezu unmöglich, weil der heftig schwingende Holzboden jedes Bild ruinierte. Ein paar Aufnahmen habe ich aber doch hinbekommen.

Wer sich weitere Eindrücke wünscht, wird diese Anlage aber bald selbst aus der Nähe sehen können. Toon plant nämlich eine Teilnahme am Spur-Z-Wochenende in Altenbeken 2020. Und aller Voraussicht nach sollte das wohl klappen.

Des Weiteren war noch eine 40 Jahre alte Schaufensteranlage der Spurweite Z in Zelt 1 zu entdecken, mehr aus unserer Baugröße war dort aber nicht vertreten.

Einen kurzen Hinweis verdient sicher aber noch der Verein Schweizerischer Digital-Modellbahner (VSDM), der



Diese Anlage stammt aus Belgien und wurde von Toon Vernick vorgeführt. Sie besticht durch ein „grünes Händchen“ und viele im Eigenbau erstellten Details wie die Ausleger der Oberleitungsmasten oder die feine Fahrleitung.

Interessant beim Insider-Club Belgien ist übrigens der besondere Ansatz, im Gleisplan identische H0-Anlagen bauen zu lassen und für diese dann einen Digitalbetrieb zu programmieren. Dieses Programm, so wurde mir gesagt, findet statt, weil in Belgien wenig Modellbahnausstellungen und -veranstaltungen

angeboten werden. Um den Insider-Club trotzdem fürs Publikum interessant zu halten, wurde dieses Programm gegründet.

Bei solch einem Treffen, wie nun zuletzt in Göppingen, sind die Gespräche untereinander natürlich sehr wichtig. Mir ist dieses Mal auch das teilweise sehr fachkundige Publikum in Erinnerung geblieben. So kann ich auf eine tolle Veranstaltung mit vielen Eindrücken zurückblicken und freue mich schon sehr auf das nächste Mal. Wir sehen uns dann 2021!



Das war's für 2019! Weiter geht es mit einer neuen Auflage der Märklintage, der Internationalen Modellbahnausstellung in Göppingen sowie der Spur-Z-Convention Süd-Deutschland dann in zwei Jahren.

PS: Krokodile müssen ja auch wieder ins Gehege. Das war dann am Montag der Fall, was ich noch festhalten konnte. Und mit diesem Bild verabschiede ich mich dann auch für heute!

Alle Fotos (sofern nicht anders gekennzeichnet): Stephan Fuchs

Im Text erwähnte Aussteller:

<http://www.forstberg.de>
<http://gerhardingen.de>
<http://www.heckl-kleinserien.de>

<http://www.hos-modellbahntechnik.de>
<https://www.maerklin.de>
<https://www.picollo.it>

<http://www.rainer-tielke-modellbau.com>
<http://www.spur-z-atelier.de>
<http://www.trafofuchs.de>

<http://z-car-system.de>
<http://www.zcustomizer.de>
<http://z-freunde-international.de>

<http://www.z-lights.de>
<https://1z220.de>

Videobeitrag zur Anlage „Mittelerde“:

<https://youtu.be/6ansJmg8GRw>

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.

Hier herrscht Freude übers Portrait seines Dioramas:

Ich möchte mich noch für den super Bericht, welchen du über mein Diorama geschrieben hast, herzlich bei dir bedanken. Tolle Fotos welche du noch ergänzt hast und die Bildbeschreibungen sind einfach nur super. Vielen Dank für diese Ehre.

Keven Horat, per E-Mail

Zum Geisterwagen-Baubeitrag schreibt uns sein Urheber:

Ein ganz her-Z-liches Dankeschön für die Veröffentlichung meines Beitrags und die viele Mühe, die Sie sich gemacht haben mit der Korrektur und der Ergänzung der Fotos. Ich bin sehr glücklich mit dem Ergebnis.

Falls der Beitrag der / dem einen oder anderen Zettie ein Ansporn sein kann, sich an Umbauten zu wagen, wäre das sehr schön.

Grüßen Sie bitte Ihr ganzes Team verbunden mit einem großen Lob und Dank für die wundervolle Arbeit, die sich in jeder Ausgabe Ihres tollen Magazins wieder von Neuem zeigt!

Thomas Heß, per E-Mail

Zum Modell der 86 457 schreibt dieser Leser:

Besten Dank für ein weiteres, toll gemachtes Trainini-Magazin! Ich bin jedes Mal begeistert von der vielen, ja liebevollen und gewiss mit Herzblut herausgegebenen Ausgabe von Trainini!

Hier und heute möchte ich kurz anmerken, was mich beim Lesen ein wenig enttäuscht hat: Gemeint ist der Artikel über die BR 64 und die BR 86.

Aufgefallen ist mir bei der Beschreibung der BR 64 und 86 dies: Bei dem DB Vorbild kommt die 86 457 angedampft; im Z-Modell hat sie unter den fähigen Händen von Michael B. als Märklin-Modell noch weitere vorbildliche Detailierungen erhalten; dazu die Nummer ihrer großen Schwester, also 86 547. Das ist aber nicht richtig, oder?

Ich meine, es gab keine zwei bauartunterschiedliche BR 86 mit der Endnummer 547 bei der DB. Schon deshalb nicht, da es zwei verschiedene Bauarten sind: die „große“ DB BR 86 547 ist mit ihren gekürzten



Speisewasserkesseln eine - spätere - Baureihe 86; während das Modell der BR 86 in Z von Märklin aus der frühen Bauserie stammt, mit den langen Speisewasserkästen und den runden „Kontrolldeckeln“!

Den „Modellbauern“ der Märklin-86, die korrekt nachgebildet aus der frühen Bauserien stammt, wäre es doch leicht gefallen, auch die Speisewasserkästen zu ändern, oder? Abschleifen, absägen, neu verspachteln, fertig. Es wäre stimmig mit der Vorbildlok der DB und somit ein Vorbildmodell geworden. Eine nicht genutzte Chance...

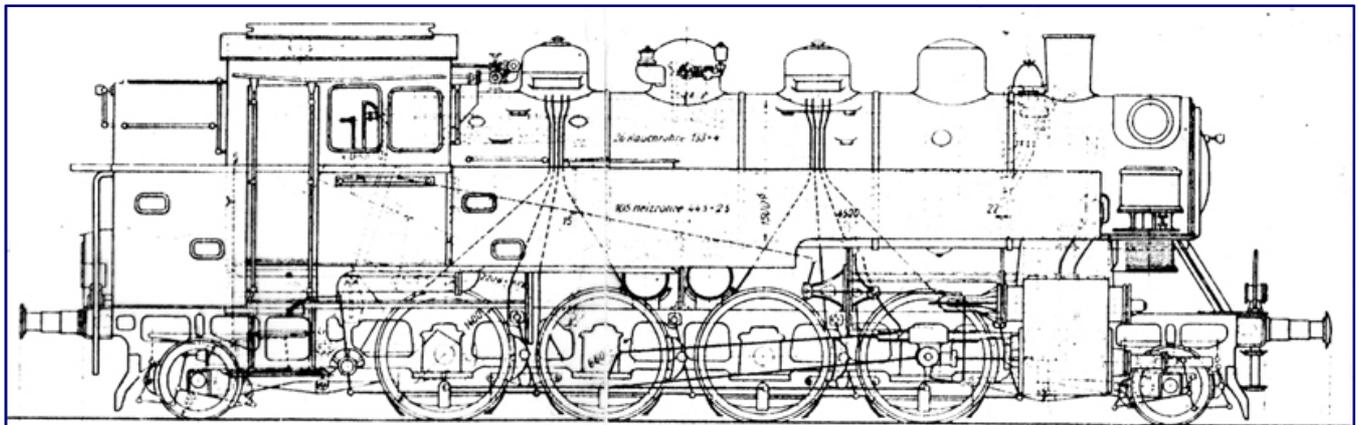
Rainer Spohr, Berlin

Antwort der Redaktion: Um diese Zuschrift für alle Leserinnen und Leser nachvollziehbar zu machen, möchten wir zunächst erläutern, dass im Artikel sowohl im Vorbild als auch Modell nur die 86 457 behandelt wurde. Bei der Betriebsnummer 547 kann es sich folglich nur um einen Zahldreher handeln, der für die weiteren Ausführungen irrelevant ist.

Unser Leser bezieht sich auf eine Bauartänderung an der Baureihe 86, die mit der Betriebsnummer 378 im Baujahr 1941 vollzogen wurde. Die Wasserkästen waren ab dann verkürzt und in Teilen weiter ausgeschnitten. Am Modell hätte das Berücksichtigen dieses Merkmals ein Einkürzen der Gussteile Märklins um etwa 1 mm bedeutet. Dies hielten und halten wir unverändert, besonders im Vergleich zum zu tief sitzenden Nummernschild an der Rauchkammertür, für einen entbehrlichen Aufwand.

Für die Arbeiten an diesem Modell blieb uns und im Nachgang auch Michael Bahls für das Fahrwerk zudem nur sehr enges Zeitfenster, weil die Lok für einen Artikel in einem Fachmagazin termingerecht fertigzustellen war. Anderenfalls hätten unsere Aktivitäten vielleicht auch ein anderes Merkmal eingeschlossen, mit denen die Maschinen ab 86 252 (Baujahr 1936) versehen waren. Beginnend mit diesem Exemplar waren die Wasserkästen nämlich nicht mehr genietet, sondern geschweißt. Da Märklin die Nietreihen sehr fein wiedergegeben hat, wären Schleif- und Lackierarbeiten hier wohl deutlich stärker aufgefallen.

Den Leserbrief nehmen wir natürlich gern als Ansporn, die Messlatte immer mal wieder höher zu legen. Gleichzeitig möchten wir ebenso gewährleisten, dass sich die Masse der Modellbahner in unseren Beiträgen wiederfinden kann und wird. Nicht alles, was möglich ist, wird deshalb auch umgesetzt werden. Dafür bitten wir als Redaktion ebenfalls um Nachsicht.



Diese Zeichnung zeigt die ursprüngliche Ausführung der Baureihe 86 bei der Deutschen Reichsbahn (mit Doppelverbundluftpumpe), die noch lange Wasserkästen ohne Ausschnitte trägt, wie sie auch Märklin-Modell zu sehen sind. Die Museumsdampflok 86 457 gehört zu einer späteren Serie, bei der die Wasserkästen im Modell knapp 1 mm kürzer sein müssten. Zeichnung: Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft, Archiv **Trainini®**

Preisgünstige Noch-Bäume verfügbar:

In unserer Messe-Ausgabe 2/2019 hatten wir auch auf die neuen Baum-Packungen von Noch hingewiesen, mit denen sich große Flächen recht preisgünstig aufforsten lassen. Von den insgesamt 16 angekündigten Packungen sind nun sieben ausgeliefert worden, in denen die auch für Spur Z tauglichen Exemplare zu finden sind:

- Laubbäume, 8 Stück, 10 – 14 cm (Art.-Nr. 24600),
- Laubbäume, 16 Stück, 10 – 14 cm (24601),
- Mischwald, 4 Laubbäume + 4 Tannen, 10 – 14 cm (24620),
- Mischwald, 8 Laubbäume + 8 Tannen, 4 – 10 cm (24623),
- Tannen, 16 Stück, 10 – 14 cm (24641),

Tannen, 16 Stück, 4 – 10 cm (24643) und
Schneetannen, 16 Stück, 4 – 10 cm.

Die Rohlinge dieser Standard-Bäume werden von Hand gedreht, anschließend in Form geschnitten, farblich gestaltet und mit einem speziell entwickelten Material beflockt. Jedes Exemplar hat einen Wurzelfuß.

ZettZeit macht Auszeit:

Jens Wimmel startet zu einer einjährigen Reise über den amerikanischen Kontinent. Vielen Lesern fiel schon seit längerem auf, dass seine früher gut gepflegten Seiten (<http://www.zettzeit.ch>) schon lange keine Aktualisierungen mehr erfahren hatten.

Nun hat er angekündigt, die Seiten zu archivieren und vom Netz zu nehmen. Ob und wie es weitergehen wird, möchte er erst nach seiner Rückkehr entscheiden und bekannt geben. Wir sind sicher und zuversichtlich, dass ihn auch die lange Reise über die Panamericana nicht vom „Eisenbahnbazillus“ heilen wird.

Deshalb freuen wir uns auf einen Neustart und blicken gespannt darauf, welche Impressionen sein Hobby in der Zukunft prägen und beeinflussen werden!

Bei Full Throttle geht es wieder weiter:

WDW Full Throttle hat neue Modelle ausgeliefert und damit seinen Vertrieb wieder aufgenommen. Noch im September kam es zur Auslieferung eines knallroten 34-Fuß-Holzkühlwagens mit gelben Seitenwänden der Grand Trunk Pacific, der in einer Doppelpackung (Art.-Nr. FT/B-9021-1) angeboten wird.



Foto: WDW Full Throttle

zettzeit macht Auszeit



Wie schon vor längerer Zeit angekündigt, verabschiede ich mich Ende Oktober 2019 für ein Jahr von Europa und bereise mit meiner Partnerin Süd-, Mittel- und Nordamerika mit dem eigenen Camper. Die Vorbereitungen für diese Reise und die Auszeit, das Anpassen des Wohnmobils, das Erlernen und Erfahren des rollenden Heims und das Eintauchen in die Camper-Community beanspruchten den Grossteil meiner Freizeit. Für das Spur Z-Hobby blieb oft keine Zeit und meine persönliche Z-Zeit beschränkte sich auf wenige Stunden.

1999 hatte mich der Z-Virus in Form einer Startpackung erwischt und was danach passiert ist, dürfte bekannt sein. Seit dieser Zeit habe ich unzählige tolle Erlebnisse gehabt, wunderbare Menschen kennengelernt, Freunde gewonnen, mit viel Freude Messen und legendäre Z-Treffen besucht. Ja, die Spur Z hat einen ganzen Lebensabschnitt mitgeprägt. Ich denke gerne an diese Jahre zurück und die Leidenschaft für die kleinen Modelle besteht auch weiterhin.

zettzeit.ch bzw. die Vorgängerseite ist inzwischen seit über 19 Jahren online. Dass der Webauftritt Faszination, Inspiration, Ansporn und Unterstützung verbreitet, das war mein Ziel. Erreicht habe ich es wohl, unglaublich viele positive Rückmeldungen in all den Jahren zeigten dies. Was die Welt aber nicht braucht, ist eine ungepflegte, vor sich hin dümpelnde Webseite, die sich nicht weiterentwickelt. Ich habe mich daher entschlossen, den zum 23.10.2019 auslaufenden Webhostingvertrag nicht zu verlängern. zettzeit.ch geht an diesem Tag vom Netz. Die Domain bleibt reserviert. Die Daten werden gesichert.

Was die Zukunft bringt, ob und wie es weitergeht, das ist derzeit nicht zu beantworten. Somit bleibt mir am Schluss, euch zu danken für diese grossartige Zeit, es war mir eine Freude und eine Ehre!

Gerne dürft ihr die Reiseabenteuer auf vanamericana.ch mitverfolgen.

Jens

**Vorerst bleibt uns nur dieses Abschiedsfoto auf der (bereits gekündigten) Seite.
Urheber: Jens Wimmel / ZettZeit**

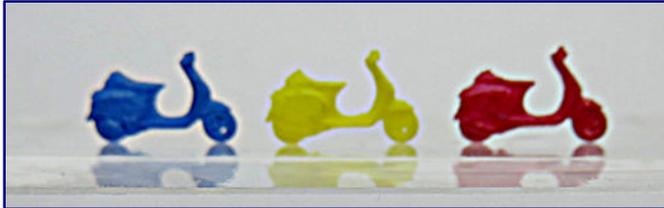
Und erhältlich sind nun auch noch zwei weitere Doppelpackungen gleichen Bautyps mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Diese rotbraunen, rekonstruierten Wagen (FT/B-9006-1 / -2) gehörten einst in den Bestand der Canadian Pacific Railroad.

Vertrieben werden Produkte dieses Anbieters in Deutschland unter anderem von Case Hobbies (<http://case-hobbies.de>).

Neue Figuren bei C-M-K im Oktober:

Creativ-Modellbau Klingenhöfer eröffnet eine neue Eco-Serie, die Kunden preislich entgegenkommen soll. Die Artikel dieser Reihe sind einfach bemalt und können durch die eingesparte Arbeit günstiger angeboten werden.

Den Anfang machen „3 Motorroller einfach“ (ECO-VE01) in einfarbiger Grundbemalung, die wahlweise Rot, Grün, Braun, Blau oder Gelb gewählt werden kann.



Die drei einfachen Motorroller (Art.-Nr. ECO-VE01; Bild links) und die drei Schwäne mit aufgestelltem Gefieder (ECO-WA19; Bild rechts) eröffnen die neue Eco-Serie bei C-M-K. Fotos: Klingenhöfer

Der „Mann auf Motorroller“ (VE01) hingegen nutzt zwar auch diesen Mopedtyp, der ist aber wie die Figur aufwändiger bemalt und gehört ins gewohnte Programm. Daheim ist der Mopedfahrer ab den Fünfigern bis in die Gegenwart, denn sein aus Italien stammendes Gefährt hat ja beinahe Kultstatus erlangt.



Die Frau mit Katze (TK03) schließt eine Figurenlücke im Spur-Z-Sortiment. Foto: Klingenhöfer

Das Zeug dazu hat als Modell vielleicht auch die „Frau mit Katze“ (Art.-Nr. TK03), die ihrem Haustier mit Transportkiste und Kuscheldecke entgegritt.

Der schwarze Kater reiht sich nahtlos in die einzigartigen Tierfiguren dieses Anbieters ein und belebt dadurch jede Anlagenszene.

Auch die „3 Schwäne mit aufgestelltem Gefieder“ (ECO-WA19) dürften ein Erfolgsprodukt werden. Die schneeweißen Vögel erfordern nur wenige Arbeitsgänge und sind daher in der Eco-Serie angesiedelt worden.

Da Gewässerszenen auf Anlagen sehr beliebt sind, dürfte an ihnen kein Weg vorbeiführen. Mit den stolzen Vögeln anlegen möchte sich freilich niemand.

Bestellt werden können Neuheiten wie auch reguläres Katalogprogramm auf den anbietereigenen Seiten unter folgender Adresse: <https://www.klingenhoefer.com>.

Märklin-Auslieferungen im Oktober:

Spürbar wird, dass das Weihnachtsgeschäft naht, denn die Zahl ausgelieferter Neuheiten nimmt wie auch die derjenigen zu, deren Plantermin in Kürze ansteht. So werden sich viele Kunden wohl über die beiden Green-Cargo-Knickesselwagen (Art.-Nr. 82532) der Gattung Zacns für die Epoche VI freuen.



Lange erwartet waren die ansprechenden Knickkesselwagen „Green Cargo“ (Art.-Nr. 82532), die die Ermewa SA in Schweden eingestellt hat.

Deren Erscheinen war von vielen Zetties schließlich lange erwartet worden, gehören sie doch noch zu den Frühjahrsneuheiten des Jahres 2018. Die farbenfrohen Modelle erfreuen sich einer unerwartet großen Aufmerksamkeit.

Ihre modernen Vorbilder der Ermewa SA transportieren in Schweden Kerosin zu den Flughäfen, die Modelle sorgen mit Kurzkupplungen für ein gutes Erscheinungsbild im Zugverband.

Passende Lokomotiven hat Märklin gegenwärtig nicht im Sortiment, aber Kunden werden hier bei der NOHAB von FR Freudenreich Feinwerktechnik fündig.

Ebenso lange wie die gerade Neuheit ließ auch die Schnellfahrlok der Baureihe 103 (88544) auf sich warten, die zum Bespannen der jüngsten Rheingoldgarnitur gedacht ist.

Die beige-purpurrote Serienlokok rollt nun mit einem Glockenankermotor und fahrtrichtungsabhängiger, warmweißer LED-Spitzenbeleuchtung vor.

Die Umschalterschraube für den Oberleitungsbetrieb ist unsichtbar angebracht, erstmals wartet ein Modell dieser Reihe aber auch mit Scheibeneinsätzen im Maschinenraum auf. Trefflich streiten ließe sich über den Sinn der neuen Maschinenraumbeleuchtung im Analogbetrieb: Im Stand bleibt sie ja funktionslos,



Der Frankenzucker-Staubsilowagen (86667; Bild oben) und der Aral-Kesselwagen (82324; Bild unten) bedienen die Epoche III.

während der Fahrt erleuchtet sie ihn hingegen – also genau umgekehrt zu dem, was wir im Vorbild beobachten dürfen.

In der Epoche III zu Hause ist hingegen der mit Werbeanschriften versehene Staubsilowagen der Gattung Kds 54 von Frankenzucker (86667), eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn. Seine zwei Kammern für Feinschuttgüter dienen dem Transport von Lebensmitteln.

Sehnsüchtig erwartet seitens der Redaktion war der in den gleichen Zeitabschnitt einzuordnende Altbaukesselwagen mit Bremserbühne der BV-ARAL-AG aus Bochum (82324), ebenfalls eingestellt bei der DB. Dieser graue Waggon mit Scheibenrädern ist nur eine Beschriftungs- oder Farbvariante früherer Modelle, sondern wartet mit einer kleinen Neuerung auf.

Erstmals sind die Logos einer Mineralölgesellschaft nicht nur auf den Kessel gedruckt, sondern wie bei den einstigen Vorbildern als angesetzte Schilder nachgebildet worden. Wir nehmen diese Neuheit zum Anlass, in der nächsten Ausgabe detailliert auf das Thema Mineralölversorgung im Wirtschaftswunderland und deren Wiedergabe im Modell einzugehen.

Große Kalenderauswahl fürs Jahr 2019:

Sobald es auf den Herbst zugeht, stellen die großen Verlage ihre verschiedenen Kalendermotive für das nächste Jahr vor und buhlen um die Gunst der Kunden. Das gilt für die VG Bahn oder Geramond ebenso wie für den EK-Verlag, dessen Programm wir an dieser Stelle kurz vorstellen möchten.

Hier gibt es eine große Auswahl verschiedenster Themenkalender zu Vorbild und Modell: Dampflokomotiven 2020, Nordamerika 2020, Deutschlandreise 2020 oder Alpenbahnen 2020 stehen beispielsweise im Vorbildbereich zur Auswahl.

Mit Mythos Rheingold, Feldbahnen, Sauschwänzlebahn, Harzer Schmalspurbahnen oder Mollis sind aber auch sehr spezielle Themen im Angebot enthalten.

Einen besonderen Hinweis verdient sicher auch der ansprechende Kalender „Baureihe 218“ zu Ehren der erfolgreichsten DB-Streckendiesellok, umgesetzt mit vielen bunten und höchst abwechslungsreichen Motiven, die die Vielfalt dieser Bauart zeigen.

Wer sich anderweitig technisch interessiert zeigt, sollte ebenfalls fündig werden, denn auch Straßenbahnen, Lastwagen, Omnibussen oder Traktoren sind wieder eigene Auflagen gewidmet. Gleiches gilt für die große Spur 1 im Modellbahnbereich.

Die übrigen Baugrößen finden sich im „Modellbahnen 2020“ wieder (Best.-Nr. 5844 / ISBN 978-3-8446-5844-6; 11,80 EUR), den wir uns stellvertretend für die aufgezählten Auflagen angesehen haben. Schon das Titelblatt wirkt hier sehr einladend. Auch der Inhalt, der auf den Verlagsseiten (<https://www.ekshop.de>) in kleinen Bildern zu sehen ist, hält, was es verspricht.

Leider hat es dieses Mal (zum zweiten Mal in Folge) kein Spur-Z-Motiv in die Auswahl gebracht, wobei der Inhalt jahreszeitlich, nach Epochen und auch landesübergreifend bunt gemischt ist. Deshalb werden sicher auch Zetties an den dreizehn Kalenderblättern auf Kunstdruckpapier mit Spiralbindung ihre Freude haben.

Wer auf ein Spur-Z-Motiv dennoch nicht verzichten möchten, dem bleibt der Griff zum Fotokalender „Traumanlagen von Modellbahnprofis“ (ISBN 978-3-95843-859-0) aus dem Heel-Verlag. In diesem in



Zusammenarbeit mit dem „Modelleisenbahner“ entstandenen Kalender wird im Mai ein Motiv der Anlage „Kniephaven“ von Dirk Kuhlmann gezeigt.

Modellbahnersteller blasen gemeinsam zum Angriff:

„Vision und Mission stehen; jetzt folgt die Umsetzung, nachdem Studenten der Stuttgarter Hochschule der Medien die konzeptionellen und strategischen Weichen gestellt haben“, beginnt eine aktuelle Presseinformation des Deutschen Verbands der Spielwarenindustrie, Fachgruppe Modellbahn.

Die darin zusammengeschlossenen Hersteller haben offenbar erkannt, dass Ihre wahren Konkurrenten nicht andere Anbieter im gleichen Segment sind, sondern außerhalb der eigenen Branche lauern. Über Wettbewerbsgrenzen hinweg blasen sie deshalb nun gemeinsam zum Angriff und möchten das schönste Hobby der Welt nun gemeinsam und wirksam bewerben.

Den formalen Startschuss gab mit der Modell-Hobby-Spiel Anfang Oktober in Leipzig nun die führende Messe im Bereich Freizeit. Mit ihr startet ein Bündel von Marketingmaßnahmen, das vom gemeinsamen Webauftritt bis hin zur Kampagne mit einem selbstironischen Werbe-Kurzfilm und Anzeigen reicht.

Unter dem Motto „Wir Modellbahner“ (Aktionsseite <http://www.wirmodellbahner.de>) und einem sechsstelligen Kampagnenetat macht sich ab Anfang Oktober zunächst ein gestandener „Rocker“ für die Modelleisenbahn stark, um sie mit Witz und Ironie zurück zu den Familien, Kindern, Menschen im besten Alter, den geburtenstarken Jahrgängen und allen anderen Freunden dieses Hobbys zu führen.

Lobenswert ist, dass dabei nicht nur auf Anzeigen in papierhaften Magazinen, sondern auch moderne und soziale Medien gesetzt wird. Eigener Anspruch und Wahrnehmung in der Öffentlichkeit klaffen leider weit auseinander, wogegen nicht nur die Hersteller aktiv antreten dürfen und sollten.

Schließlich werden wir Modellbahner auch in der Tagespresse gern als verschrobene Spinner mit hohem Alter dargestellt. Wie kreativ und handwerklich wie auch elektronisch anspruchsvoll dieses Hobby ist und welche Herausforderungen es stellt, wird gern übersehen oder bewusst ignoriert.

Aktiv werben möchten wir deshalb schon an dieser Stelle wieder für den Internationalen Tag der Modelleisenbahn in der Woche des 2. Dezember 2019. Sprechen Sie mit Gleichgesinnten und nutzen Sie ihn, um öffentlich und möglichst breit zu zeigen, dass die Modellbahn keineswegs tot oder angestaubt ist!

Die Spur Z auf der Faszination Modellbau:

Es sind nur noch wenige Tage, bis die Faszination Modellbau in der Messe Friedrichshafen ihre Tore öffnet. Gerade noch rechtzeitig können wir nun mitteilen, welche Aussteller und Exponate auf der von den Z-Freunden International organisierten Ausstellungsfläche vertreten sein werden:

Module „Traumschleife“ (Gerhard Maurer)
Hunt'sche Großbekohlung und Auto-Schaukästen (Manfred Forst)
Anlage „Heinzenberg“ (Jürgen Tuschick) - Premiere –
„Moselbrücke Bullay“ (Rainer Tielke)
Kuba-Anlage (Sascha Braun)
„Holzschleiferei am Lech“ (Peter Friede) - Erweiterung um ein neues Modul -
„Bahnhof Kesswil“ (Karl Sinn)
„Drachenstein“ (Harald Hieber)
Lichteffektdioramen und Lötvorführungen (Torsten Schubert)
Z-Car-System (Oliver Kessler)
Railex (Roland Kimmich)



Damit besteht auch im Dreiländereck die Chance, bekannte und geschätzte Exponate einmal persönlich in Augenschein zu nehmen, vom Wissen bekannter Modellbahner zu profitieren und Neues zu entdecken.

Den Anreiz zu einem Besuch erhöhen soll ein Rabatt von 3 Euro auf den Eintrittspreis, den der Veranstalter unseren Lesern gewährt. Wer die Rabattecke unserer Werbeanzeige ausgedruckt an der Kasse vorlegt, bekommt den ermäßigten Eintrittspreis von 12 statt 15 Euro berechnet.



Das zweiachsige Fahrwerk mit MAN-Kabine des F8 (Art.-Nr. XD033_Z) eröffnet verschiedene Eigenbau-Optionen. Foto: EtchIT

Fahrzeugunterbau für Individualisten bei EtchIT:

Neu bei EtchIT Modellbau (<http://www.etchit.de>) ist eine LKW-Kabine des MAN F8 in mittellanger Ausführung mit zweiachsigem Fahrwerk (Art.-Nr. XD033_Z) für eigene Aufbauten. Umbaufreudige Zetties dürften auf diese Umsetzung gewartet haben, zumal sie kreative Lösungen und Varianten auch für das Z-Car-System verspricht, wenn sie mit deren Fahrwerken kombiniert wird.

Herausforderungen für Velmo:

Wie oft haben wir mit Claudius Veit telefoniert und bezüglich neuer Decoderlösungen gesprochen? Es wird sich kaum noch rekonstruieren lassen, obwohl jedes einzelne Gespräch interessant und aufschlussreich war. Keine Frage, das Herz dieses Digitalspezialisten schlägt für die Modellbahn und dafür, ihre technischen Möglichkeiten voll auszuschöpfen.

Dabei bereiteten die neuen Glockenankermotoren Märklins oft Kopfzerbrechen bei Velmo (<https://velmo.de>). Sie erfordern künftig geteilte Leiterplatten, aber ebenso sichere wie auch dauerhaft verlässliche Elektroverbindungen wie alle bisherigen Decoder auch.

Ein entscheidendes Kriterium ist hier stets eine leichte und kundenfreundliche Einbaulösung, auf wirtschaftlich sinnvolle Losgrößen lässt sich erst gar nicht verzichten. Und so bedurfte es einer langen Entwicklungszeit und eines umfangreichen Praxistests, um die heute hier vorgestellte Neuheit serienreif präsentieren zu können.

Auch für Märklins noch junge E 41 hat Velmo jetzt eine Digitallösung gefunden. Sie bietet die bekannten Funktionen und hört auf die Protokolle DCC und SX. Der Decoder mit der Bezeichnung „VELMO LDS18061“ für dieses Modell wird aber erstmals nicht als einzeln erhältliches Teil angeboten.

Er ist wegen seiner Herausforderungen durch flexible Leiterbahnen und einer nicht ganz so einfachen Montage inklusive Einbaus zu erhalten. Dies übernimmt der Vertriebspartner 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>).

Nur bei Übernahme des Einbaurisikos ist er dort auch einzeln zu beziehen. Wir raten dann auf jeden Fall dazu, sich zuvor gut zu informieren, um hier keinen Misserfolg zu riskieren.

Laufende AZL-Auslieferungen zum Herbstbeginn:

Beim wichtigsten US-Hersteller für die Spurweite Z geht es diesen Monat mit den leichten Reisezugwagen nahtlos weiter. Angeboten werden sie nun in grauen Gestaltungen von Pullman und der Union Pacific (Overland), wobei hier Zweifarben- und Einfachlackierungen auftreten.

In zwei von weißen Zierlinien unterbrochenen Grautönen lackiert sind folgende Modelle verfügbar: 4-4-2- (Art.-Nr. 73002-1 bis -5), 6-6-4-Schlafwagen (73102-1 / -2 & 73144-1 bis -3) und ein dazu passender, kombinierter Post- und Packwagen (73944-1). Ergänzt wird der Reisezug von drei dunkelgrauen 6-6-4-Schlafwagen (73101-1 bis -3), deren Einfachlackierung im selben Farbton gehalten wird wie das Fensterband der zuvor genannten Exemplare.

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

Eine weitere Artitec-Erstauslieferung:

Der niederländische Zubehörspezialist Artitec beeindruckt die Spur-Z-Welt auch in diesem Monat wieder. Frisch zur Auslieferung gekommen ist der als „Brückenwagen“ (Art.-Nr. 322.028) bezeichnete Anhänger für den Transport von Heu- und Strohballen im ländlichen Umfeld.

In gewohnt feiner und zugleich detaillierter Ausführung übertrifft dieses Modell alle bisherigen Angebote ähnlicher Form, die die Spur Z zuvor zu bieten hatte.

Da er auch recht zeitlos ist, kann das Fahrzeug bedenkenlos ab der Epoche III bis in die Gegenwart eingesetzt werden. Wir wollen uns nach vielen Traktormodellen in einer der nächsten Ausgaben auch noch mal ausführlicher mit dem Modell auseinandersetzen.



Jüngst von Artitec ausgeliefert wurde der Brückenwagen (Art.-Nr. 322.028) zum Transport von Heu- oder Strohballen.

Aus Amsterdam angezeigt wurde auch die bald bevorstehende Erstauslieferung des „Auto-Schutters“ oder „Dumper“ (322.026). Die Herstellerseiten finden Sie unter <http://artitec.nl>.

Abverkauf bei Saller-Modelle:

Günther Saller hat bekanntgegeben, sein Spur-N- und Spur-Z-Sortiment auslaufen zu lassen. Wir finden diese Entscheidung sehr schade, denn auf Metallguss-Basis und mit Hilfe weiterer Werkstoffe sind bei Saller-Modelle in vielen Jahren tolle Modelle entstanden, die auf den Anlagen der Zetties eine Heimat gefunden haben.

Dazu gehören das umfangreiche Feldbahnsortiment der Baugröße Zf ebenso wie ein Möbeltransportwagen mit hölzernem Aufbau aus Zeiten, in der noch Pferde vorgespannt waren, wie auch Auto- und Hängermodelle, die im Auftrag Dritter gefertigt wurden.

Wer noch offene Wünsche an Saller-Modellen (<https://www.saller-modelle.de>) hat, der sollte sich nun beeilen und den angelaufenen Abverkauf für eine Bestellung nutzen.

Und das gibt es bei Micro-Trains:

Die Farm-to-table-Reihe geht bei MTL nun mit Wagen Nummer 9 weiter (Art.-Nr. 518 00 790). Wieder handelt es sich um einen in der Grundfarbe braunen Kühlwagen mit Holzverschalung, der graue Seitenflächen trägt. Auf ihm ist Werbung für Nash Mustard (Senf) angebracht.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

60 Fuß lange Flachwagen mit hohen Stirnwänden gibt es jetzt mit jeweils zwei Betriebsnummern für die BNSF (527 00 171 / -172) und CSX (527 00 181 / -182). Beladen sind sie mit Nachbildungen von Stahlprofilen.



So sieht der diesjährige Weihnachtswagen (Art.-Nr. 507 00 670) von MTL aus. Foto: Micro-Trains

Weit vor dem christlichen Fest kommt der diesjährige Weihnachtswagen (507 00 670) in den Handel, den wieder ein gezeichnetes Motiv mit der hauseigenen Micro-Maus zielt. Umgesetzt ist es auf einem gedeckten 50-Fuß-Standardwagen mit Schiebetüren in roter Lackierung, die das Modell sehr ansprechend wirken lässt.

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

Ausblick auf den Trainini Fotokalender 2020:

Auch für Freunde unseres Magazins wird es wieder einen eigenen **Trainini Fotokalender 2020** mit dreizehn Motiven geben, die sich ausschließlich dem Maßstab 1:220 widmen und diese Baugröße in all ihren Facetten einzufangen versuchen.

Wie in den Vorjahren wird er ausschließlich als PDF-Datei zum Selbstaussdruck bis zur Größe DIN A3 im Querformat angeboten. Aktuell läuft noch die Auswahl und Abstimmung der Motive, die es dann in diese Auflage schaffen sollen.



Bereitgestellt auf unseren Seiten wird er ab etwa Mitte November 2019, also kurz vor Erscheinen der nächsten Magazinausgabe. Um die Zeit bis dahin zu verkürzen und zu versüßen, zeigen wir unseren Leserinnen und Lesern heute schon das Titelbild.

Herpa-Wings-Neuheiten für Anfang 2020:

Bei Herpa ist wegen des üblichen, großen Vorlaufs bereits die Zeit für die Bekanntgabe der ersten Neuheiten gekommen, die Anfang 2020 ausgeliefert werden sollen. Aus den Flugzeugmodellen des Maßstabs 1:200 haben wir wieder diejenigen für europäische Anlagen ausgesucht, die eine Gesamtlänge von 30 cm nicht überschreiten.

Das Angebot der Wings-Serie bedient gleich mehrere Epochen, hat aber einen moderneren Schwerpunkt:

KLM Cityhopper Fokker 70 – PH-KZE (Art.-Nr. 570640),
Air Baltic Airbus A220-300 – YL-CSJ "Estonia" (570657),
Königl. Niederländische Luftwaffe Lockheed Martin F-35A Lightning II – F-001 (570671),

Deutsche Luftwaffe Mikoyan MiG-29A „Fulcrum“ – 29✖18 (570688),
Balair / Internationales Rotes Kreuz Transall C-160 – HB-ILN (570701),
Franz. Luftwaffe Airbus A400M „Atlas“ – F-RBAL (570718) und
Sukhoi T-50 (SU-57) Prototyp – 510 blue (570732).

In der Snapfit-Serie haben wir den Airbus A321LR mit der Kennung 4X-AGH der Arkia Israeli Airlines (612524) zu melden. Wegen des großen Erfolgs unverändert wieder aufgelegt wird der „BVB-Mannschaftsairbus“ A320 von Eurowings (611312). Snapfit-Modelle werden mit eingezogenem Fahrwerk und gegenüber der Wings-Kollektion in vereinfachter Form wiedergegeben.

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 Lokdoktor**), Stephan Fuchs, Sabine Kuhlmann, Torsten Schubert

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

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.