

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



Kleine Alpen-Steilrampe

Museumsdampf in Spur Z
Geisterwagen mit Rokuhan

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

vierzig Jahre sind die Eisenbahnfreunde Marsberg e.V. in diesem Jahr geworden. Stolz durfte ich an ihrer Jubiläumsveranstaltung teilnehmen und viele geschätzte Zetties wiedersehen.

Ruhiger als auf vielen anderen Veranstaltungen war es trotz guten Zuspruchs und so blieb dort auch Zeit für das eine oder andere Schwätzchen. Das hat mich sehr gefreut, zumal ich so auch viele Anregungen und Ideen erhalte oder auch erfahre, was mich auf den nächsten größeren Treffen erwarten wird.

Deshalb möchte ich dieses Vorwort heute auch nutzen, an die Veranstaltungen in Zell (Mosel) im Advent und in Altenbeken zum Frühlingsbeginn 2020 zu erinnern und dafür zu werben. Beides sind doch „Familientreffen“ im besten Sinne.

Wir alle freuen uns darauf und genießen das, was wohl nur die Spurweite Z auszeichnet: Egal aus welcher Ecke der Welt wir stammen, irgendwie kennen wir uns alle und falls nicht, sind wir gespannt, einander kennen zu lernen und fremde Werke zu bestaunen. Seien Sie dabei! Zeigen Sie Ihre schönsten Stücke, kommen Sie zum Staunen und genießen die tolle Stimmung, die für die Nenngröße Z so typisch ist!

Motivieren möchten wir unter anderem mit dem Beitrag zum Bau eines Geisterwagens. Thomas Heß ist seit Jahren begeisterter Leser und fand es an der Zeit, unserer einzigartigen Gemeinschaft auch einmal etwas zurückzugeben und seine Idee vorzustellen.

Auch Keven Horat wagt in dieser Ausgabe erstmals den Gang in die Öffentlichkeit: Er setzt unser Jahresschwerpunktthema „Anlagenvielfalt“ fort und stellt sein Gotthard-Diorama vor. Dass es sein Erstlingswerk ist, ist diesem ausdrucksstarken Exponat beileibe nicht anzusehen.

Sprichwörtlich aufspringen auf den Zug möchte mein Redaktionskollege Dirk Kuhlmann, indem er sich passend zur Reihe mit dem Gleismittenabstand auseinandersetzt. Und so beschäftigt er sich mit der Gleisgeometrie, den MOROP-Normen und bestmöglichem Aussehen. Von seinen Ideen werden sicher auch einige zukünftige Werke profitieren können.

Zu guter Letzt wagen wir noch einen kleinen Zeitsprung: Wir beginnen mitten in der ausklingenden Dampflokzeit der DB und schauen auf die zweite Karriere ausgewählter Tenderdampflokomotiven. 1985 erlebten sie eine Renaissance, die über Jahre anhielt und in den letzten Jahren leider spürbar abgeebbt ist. Dennoch bieten Dampfsonderfahrten die große Chance, auch in den Epochen V und VI die Relikte vergangener Zeiten einsetzen zu dürfen.

Zum Einstimmen und Abrunden dieses besonderen Themas haben wir auch unsere begleitenden Literaturvorschläge ausgewählt. Zum einen widmet der EK-Verlag mit dem Bubikopf einem beliebten Vorbild ein Portrait, zum anderen erlebt die Baureihe 10 in einem DVD-Film aus der VG Bahn noch einmal ihren betrieblichen Höhepunkt.

Wenn dies nun bunt und ausgewogen erscheint, dann freue ich mich und wünsche Spaß beim Lesen.

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

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

Modell

Charakterköpfe gesucht.....	4
-----------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Unterwegs am Gotthard	22
Die goldene Mitte... ..	31

Technik

Wie von Geisterhand getrieben	39
-------------------------------------	----

Literatur

Geschichte der Bubiköpfe	50
Das Beste zum Schluss?	52

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....	55
-------------------------------------	----

Impressum	66
-----------------	----

Wir danken Keven Horat und Thomas Heß für ihre Gastbeiträge und der Eisenbahnstiftung für Fotos.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 26. September 2019

Titelbild:

Die betagte Ce 6/8^{III} 13302 ist mit einem Güterzug bei herrlichem Wetter auf der Gotthard-Nordrampe unterwegs. Kaum zu glauben ist es, dass diese eindrucksvolle Szene das Erstlingswerk eines unserer Leser darstellt. Foto: Keven Horat

Museumsdampf im Kleinen

Charakterköpfe gesucht

Bedeutet moderne Eisenbahn zwangsweise Eintönigkeit? Passen Dampf und Taurus einfach nicht zusammen? Beides möchten wir verneinen. Wer seine Vorlieben gezielt einzubauen und einzusetzen weiß, der kann auch betagte Dampftrösler neben modernsten Elektrolokomotiven verkehren lassen. Wir halten ein Plädoyer für die Dampfsonderfahrten und Museumsbahnen in den Epochen V und VI.

Die gegenwärtige Eisenbahn ist auf den Modellbahnanlagen der Spurweite Z eher unterrepräsentiert. Der Fokus der Masse liegt vor allem auf den Epochen III und IV. Dabei hat auch die moderne Bahn einiges zu bieten und zeigt sich inzwischen so bunt wie nie zuvor.

Hauptgrund dafür sind die vielen privaten Bahngesellschaften, die heute im Güter- und Nahverkehr unterwegs sind und mit eigenen Farbgestaltungen auftreten, um ihrer Marke statt einem Produkt nachhaltigen Eindruck zu verleihen. Nur der Fernverkehr ist unverändert fest in der Hand der Deutschen Bahn AG. Einzig Flixtrain rüttelt dort an der Rolle des Platzhirsches.



Hinsichtlich der vorherrschenden Formen moderner Lokomotiven hatte die Bahn lange Zeit wenig Abwechslung zu bieten. Erst der Taurus und der Vectron brachen die Monotonie auf, gebrauchte Fahrzeuge tun ihr übriges. Hier ist 185 CL 006 von Rail4Chem mit einem Knickesselwagenzug am 7. Mai 2011 auf der Strecke Dortmund – Hamm (Westf.) kurz vor Dortmund-Kurl zu sehen.

Doch warum wenden sich so wenige Zetties den Epochen V oder VI zu? Manche meinen, es läge am zu geringen Angebot, denn seit einigen Jahren hat Märklin keine modernen Fahrzeuge mehr neu konstruiert und es stattdessen bei Farbvarianten vorhandener Modelle belassen.

Als letzte nennenswerte Neukonstruktion erschienen die modernen Knickkesselwagen in einer für den Einzelwagenverkauf bestimmten Zusammenstellung (Art.-Nr. 82530) verschiedener Einsteller. Später wurden noch Modelle mit gleichen Betriebsnummern einzeln in werksseitig gealterter Form abverkauft.

Auf den Vectron von Siemens, der Baureihe 193 zugeordnet, warten die Verfechter modernen Schienenverkehrs bis heute vergeblich. Mit dem ICE 3 ist aber zumindest jüngst ein wichtiges Modell kräftig überarbeitet worden.

Im Bereich der Dieseltriebwagen, wie sie für den modernen Nahverkehr typisch sind, sind zumindest der Desiro (Baureihe 642) von Hagemodell aus Ungarn und die Baureihe 628 zu nennen. Letzteres Fahrzeug ist eine noch junge Konstruktion von Sondermodelle Z (SMZ) aus Österreich, die nicht nur technisch hervorragend umgesetzt wurde, sondern unseres Wissens für ein Kleinserienmodell auch beachtliche Stückzahlen erreicht hat.



Knickkesselwagen hat auch Märklin seinen Kunden beschert, viele dazu passende Lokmodelle erschienen in letzter Zeit aber nicht. Die NoHAB von FR Freudreich Feinwerktechnik bietet daher Abwechslung und eine gute Alternative. Noch mehr davon können dampfgeführte Sonderzüge auf Anlagen modernen Zuschnitts bringen.

Wollten wir ernsthaft Ursachenforschung betreiben, dann wäre es also wohl zu kurz gegriffen, nur die Angebotsseite als Grund für die geringe Repräsentanz anzuführen. Immerhin dürfen wir Märklin als Wirtschaftsunternehmen unterstellen, einen lukrativen Markt auch zu bedienen, wenn er sich denn hier auch auftäte.

An dieser Stelle werden wir keine zufriedenstellenden Antworten finden, denn dazu bedürfte es repräsentativer Befragungen möglichst vieler Marktteilnehmer, um statistische Fehler so weit wie möglich auszuschließen.

Vermuten dürfen wir aber, dass auch die auf Diesel- und Elektrofahrzeuge eingeschränkten Traktionsarten mitverantwortlich sein könnten. Immerhin wird gern angeführt, dass die große Fahrzeugvielfalt des ausgehenden Dampfzeitalters die Epochenwahl der Modelleisenbahner maßgeblich mitbestimme.

So boten die sechziger und frühen siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts zwar nicht die enorme Farbenfreude von heute, aber Lokomotiven zeigten sich noch als wahre „Charakterköpfe“.

Vielfalt erzeugten sie durch das archaische Aussehen einer Dampflok, die letzten Vertreter der Stangenlokomotiven, die runden Formen der Wirtschaftswunderzeit (V 200 und V 160 „Lollo“) und die eher kubische Ära, die sich bereits mit den Einheitslokomotiven abzeichnete und mit der V 320 zum Standard wurde.



Als 64 289 am 8. Mai 1975, exakt 30 Jahre nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs, mit ihrem Sonderzug in den Bahnhof Feldberg-Bärental einfährt, hat ihre Karriere als betriebsfähige Museumslok gerade erst angefangen Foto: Burkhard Wollny, Sammlung Eisenbahnstiftung

Als Anhaltspunkt für unsere These bringen wir auch an, dass sich viele Eisenbahnfreunde über ein sehr monotones Äußeres moderner Maschinen beklagt haben. Beginnend mit der Baureihe 101, fortgesetzt über die Güterzuglok 189 bis hin zu drei TRAXX-Generationen boten sie in der Tat wenig optische Abwechslung.

Nur wenige, zudem in sehr geringer Stückzahl gebaute Lokomotiven wichen von dieser sehr einheitlichen Gestaltung ab: Prominentestes Beispiel sind die Taurus-Lokomotiven der ÖBB, die ohne diesen Markennamen später auch für viele andere Bahnverwaltungen gefertigt wurden.

Fortschritt aus Tradition

Trotzdem muss eine modern gestaltete Modellbahnanlage auch hinsichtlich der typischen Formensprache nicht eintönig und langweilig sein. Abwechslung versprechen bereits die verschiedenen Zuggattungen. Mögen Containerzüge auch dominieren, es werden auch heute noch Waren in anderen Wagengattungen befördert.

Die heute üblichen Ganzzüge bieten sogar einen Vorteil aus Sicht des Modellbahners: Bei gleicher Wagenzahl wirkt ein Zug aus gleichen Bauarten auf den Betrachter länger als einer mit bunt gemischten Bauarten. Dies ist eine beliebte Möglichkeit, den auf Anlagen unvermeidlichen Kompromiss zu kaschieren, sofern dies denn nur bewusst eingesetzt wird.



Das Jubiläumsjahr 1985 bringt die Dampflokomotive zurück auf Bundesbahn-Gleise! 86 457 ist am 25. Mai 1985 mit einem Pendelzug Hersbruck - Nürnberg bei Neunkirchen am Sand unterwegs. Foto: Peter Schiffer, Sammlung Eisenbahnstiftung

Aber auch darum soll es heute gar nicht gehen. Uns beschäftigt stattdessen die Frage, wie sich die moderne Bahn um das bereichern lässt, was die Mehrheit der Eisenbahnfreunde bis heute nicht vermissen möchte: die Dampflokomotive.

Sie bietet die einzigartige Chance, der Modernität einen Kontrapunkt entgegenzustellen, der Spannung beim Betrachter erzeugt und so die Aufmerksamkeit steigert. Ausgestattet mit passendem historischem Wagenmaterial könnten die Gegensätze ja wohl nicht größer ausfallen.

Doch bedarf es auch eines passenden Arguments für historische Vertreter. Sollen gleich mehrere auf der Hauptbahn mitfahren, wäre dies vielleicht eine Plandampfveranstaltung. Geht es nur um einzelne Züge, lässt sich die an den Bahnhof angeschlossene Nebenstrecke zur Museumsbahn erklären, was dann gleich auch das Einbinden eines kompletten Betriebswerks mit Rundschuppen und Drehscheibe erlaubt.

Wir haben uns heute gedanklich in die Zeit unmittelbar nach dem 150-Jahre-Jubiläum der deutschen Eisenbahnen zurückversetzt: Die Deutsche Bundesbahn hebt das Dampffahrverbot 1985 zunächst auf einzelnen Strecken auf, schließlich lässt sie es ganz fallen.

Sonderfahrten mit den jüngst reaktivierten Fahrzeugen erfreuen sich jetzt wieder großer Beliebtheit und immer mehr Vereine und Museen lassen deshalb ihre Schätze betriebsfähig aufarbeiten, um an diesem Erfolg zu partizipieren.

Über einen Zeitraum von knapp zwanzig Jahren hat die Dampfloch schließlich wieder Konjunktur, bevor es wieder ruhiger um sie wird und die Zahl betriebsfähiger Exemplare wieder sinkt.



Als 64 289 am 30. Mai 1977 auf der Zollernbahn in Hechingen abgelichtet wird, zeigt sie ein anderes Erscheinungsbild als unsere Nachbildung. Rauchkammerträger und Aufstiegsleitern sind inzwischen rot lackiert worden und die Puffer ziert ein Warnanstrich. Foto: Wolfgang Bügel

Aber nicht nur dieses Zeitfenster bietet viele Möglichkeiten, alt neben neu zu stellen, Menschenmassen mit und ohne Fotoapparate an den Bahnsteig zu gesellen oder auch Fahrgäste in Reisezugwagen einzukleben, die sich aus herabgelassenen Fenstern herauslehnen. Der belebende Faktor, der von den Figuren ausgeht, wird sein Übriges tun.

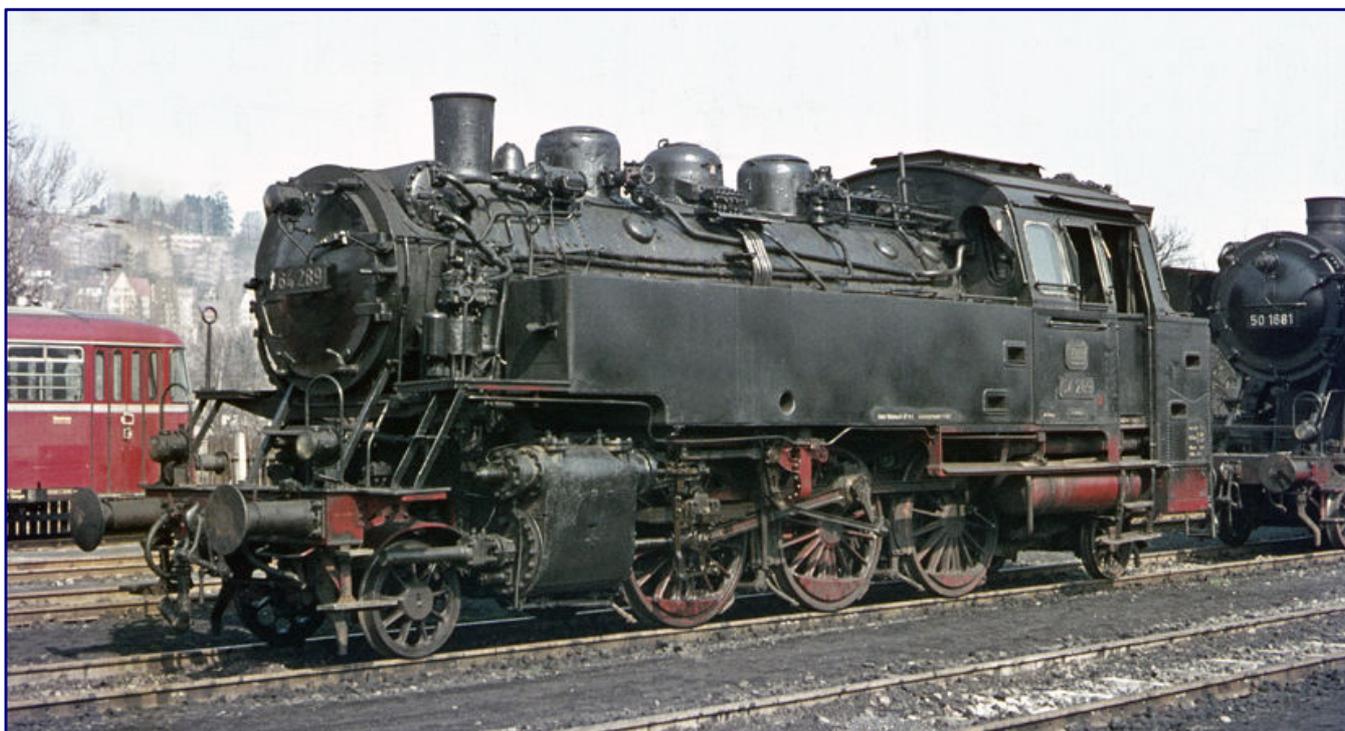
Betriebsfähig im Modell

Vor allem Märklin-Modelle bieten viele Optionen, Museumsdampf oder Dampfsonderfahrten im Maßstab 1:220 nachzustellen. Wer es nicht so genau nimmt, der kann schachtelfrische Dampflokomotiven zu diesem Zweck einsetzen.

Wer sich streng am Vorbild orientieren möchte oder sein Modell zusätzlich aufwerten möchte, wählt dann geeignete Betriebsnummern populärer Museumsfahrzeuge, die von Kennern sicher gleich wahrgenommen werden.

Da Nebenbahnen auf Modellbahnanlagen am häufigsten nachgebildet werden, haben wir uns gezielt zwei Dampflokomotiven herausgesucht, die dort ihr Einsatzgebiet hatten. Auf die großen Schleppendermaschinen haben wir hingegen bewusst verzichtet.

Eine erste Vorlage lieferte die 64 289, die heute als dienstälteste Lok im Bestand der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ) ist. Sie wurde von Krupp unter der Fabriknummer 1298 gebaut, am 31. Januar 1934 an die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft geliefert und einen Tag später abgenommen.



064 289-2 (Bild oben) stand vom 1. Februar 1934 bis zum 5. März 1974 in Staatsbahndiensten. Nach ihrer Ausmusterung beim Bw Crailsheim wurde sie zunächst vom Eisenbahn-Kurier in Hildesheim übernommen, gelangte aber ein Jahr später an die Eisenbahnfreunde Zollernbahn. Foto: Will A. Reed, Sammlung Eisenbahnstiftung

Am 28. März 1969 trägt 64 289 (Bild unten) noch ihre alten Schilder und wartet im Bw Tübingen auf den nächsten Einsatz. Sie zeigt hier exakt den Zustand, der auch im Modell wiedergegeben wurde. Foto: Wolfgang Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Im Bestand der EFZ befindet sie sich im Zustand der späten Bundesbahnzeit, weshalb wir auch einen kurzen Blick auf diese Zeit werfen möchten. Ihre Beheimatung in Schwerte (Ruhr) vom 3. Oktober 1954 bis zum 4. Dezember 1955 war nur eine kurze Episode, erlaubt aber auch etwas Lokalkolorit bei Ruhrgebietsthemen.

Ab dem 2. Mai 1957 war das Vorbild aber bis zum Ende seiner Dienstzeit im Süden Deutschlands beheimatet. Mit ihrer alten Nummer, die sie auch als Museumslok trägt, war sie wie folgt beheimatet:

2.5.1957	-	30.6.1959	Tübingen
1.7.1959	-	26.9.1966	Rottweil
27.9.1966	-	8.3.1971	Tübingen

Später gelangte sie noch nach Heilbronn und Crailsheim, wo sie am 21. Dezember 1973 von der Ausbesserung zurückgestellt wurde (z 21.12.1973). Zwischen dem 22. Juli 1974 und dem 14. März 1975 stand sie in den Diensten des Eisenbahn-Kuriers.



Als 64 289 am 6. Oktober 1974 mit einem Sonderzug auf der Leinebrücke bei Göttingen-Weende unterwegs war, stand sie in Diensten des Eisenbahn-Kuriers und präsentierte sich mit Ausnahme des Puffertellerwarnanstrichs noch im Zustand der Modellnachbildung. Foto: Prof. Dr. Willi Hager, Sammlung Eisenbahnstiftung

Die EFZ übernahmen sie am Folgetag in ihren Bestand und setzten sie weiter vor Sonderzügen ein. Mit Erlass des Dampffahrverbots war dies schließlich nur noch auf Strecken möglich, die nicht der DB gehörten. Im September 1985 nahm die Lok vor einem Donnerbüchsen-Personenzug an den Paraden anlässlich „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ in Nürnberg-Langwasser teil.

Erst ab 1991 konnte sie nach Rücknahme des Dampffahrverbots auch wieder auf Gleisen der DB verkehren. 1996 verkehrte sie für das DB-Nostalgieprogramm schließlich regelmäßig auf der Gäubahn von Stuttgart nach Freudenstadt, wozu sie von der Deutschen Bahn AG angemietet wurde.

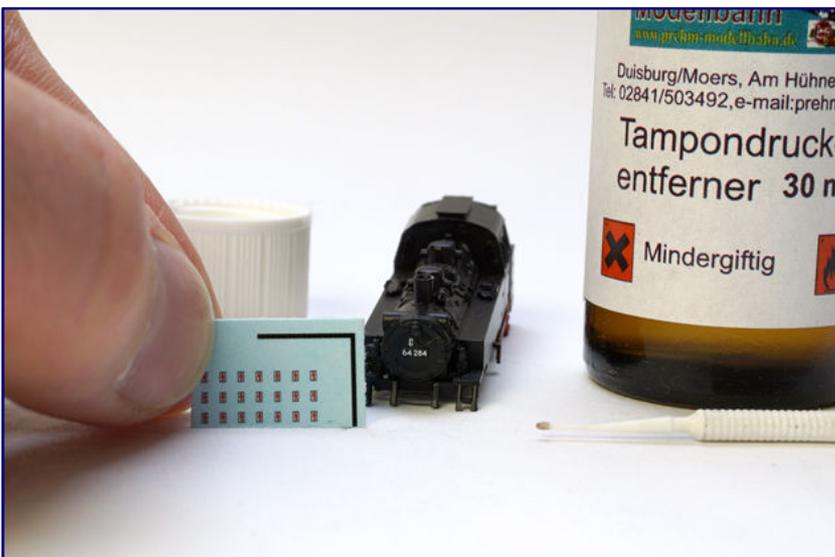
Am 28. April 2001 erlosch dann schließlich das Feuer im Kessel von 64 289, nachdem ihre Kessel- und Fahrwerksfristen abgelaufen waren. Sie wurde im Herbst 2005 in das Süddeutsche Eisenbahnmuseum

(SEH) in Heilbronn überführt und wartet seitdem auf eine Wiederaufarbeitung. Nach langem Abstellen im Freien ist ihr Zustand heute allenfalls als mäßig zu bezeichnen. Immerhin erscheint ihr weiterer Erhalt gesichert und sie ist rollfähig wie auch unverändert vollständig.



Am Märklin-Modell bedurfte es nur weniger Anpassungen, um daraus die 64 289 zu machen: neue Schilder, Fenstereinsätze, kleinere farbliche Korrekturen am Umlauf und Versetzen des Blitzwarnfeilschildes an der Rauchkammertür.

Für die Modellwahl sprach ihre lange aktive Zeit als Museumsdampflok ebenso wie die Tatsache, dass sie zu den letzten Vertreterinnen ihrer Baureihe im Bestand der DB gehörte.



Das gedruckte Blitzwarnschild ließ sich mit Tampondruckentferner lösen und abwischen, ohne den Lack zu beschädigen. Eine neue Nachbildung mit korrektem, rotem Pfeil folgte anschließend als Schiebecbild.

Eine Wiedergabe im letzten Betriebszustand der Bundesbahn entspricht zudem auch ihren ersten Jahren als Museumslok, was sie vielfältig einsetzbar in den Epochen IV und V macht.

Zu diesen Merkmalen, die am Modell (Basis: Märklin 88740) umgesetzt worden sind, gehören eine rote Umlaufkante mit schwarzen Aufstiegsleitern, Speichenräder im Vor- und Nachlauf, angeschraubte DB-Embleme an den Führerhausseitenwänden und Schilder mit genieteten Ziffern im Schrifttyp DIN 1451 Mittelschrift.



Bild oben:
Mächtig Dampf macht 64 289, als sie am 8. Mai 1975 mit ihrem Sonderzug aus Rottweil ausfährt. Foto: Burkhard Wollny, Sammlung Eisenbahnstiftung

Bild unten:
Mit einem vergleichbaren Zug ist auch unser Modell unterwegs. Dass es kein regulär mit der Baureihe 64 bespannter Zug sein kann, ist an der ozeanblauen Unterkante des Silberlings zu erkennen, die erst ab 1975 eingeführt wurde. Da war der Bubikopf bei der DB aber schon ausgemustert.

Das Nummernschild auf der Rauchkammertür sitzt in Höhe des früheren Zentralverschlusses, das Blitzwarnpfeil-Schild ist (in Fahrtrichtung) rechts daneben platziert worden. Bevor es beim Modell

angebracht werden konnte, war allerdings der höher sitzende Druck, den das Basismodell ab Werk trug, zu entfernen. Der Tampondruckentferner von Prehm Modellbau leistete hier gute Dienste.



Zwischen 1977 und 1985 konnten Museumsdampflokomotiven nur auf privaten Gleisen verkehren. Dies soll durch das Einstellen eines Wärmeschutzwagens der Öchsle-Bahn (Bild oben) in den Sonderzug ausgedrückt werden. Als 64 289 später für das DB-Nostalgieprogramm angemietet wurde, dürfte sie hingegen mit historischem Fuhrpark auch unter Fahrdrabt (Bild unten) zu sehen gewesen sein.

Entsprechend aufgerüstet wurde das Modell mit Fenstereinsätzen am Führerstand (Ratimo), eingeklebt mit Contacta Clear (Revell), Echkohleauflage im Tender (Jeweha Modelbouw), Ätzschildern (Kuswa) und Schiebepildern (Nothaft) sowie farblichen Korrekturen.

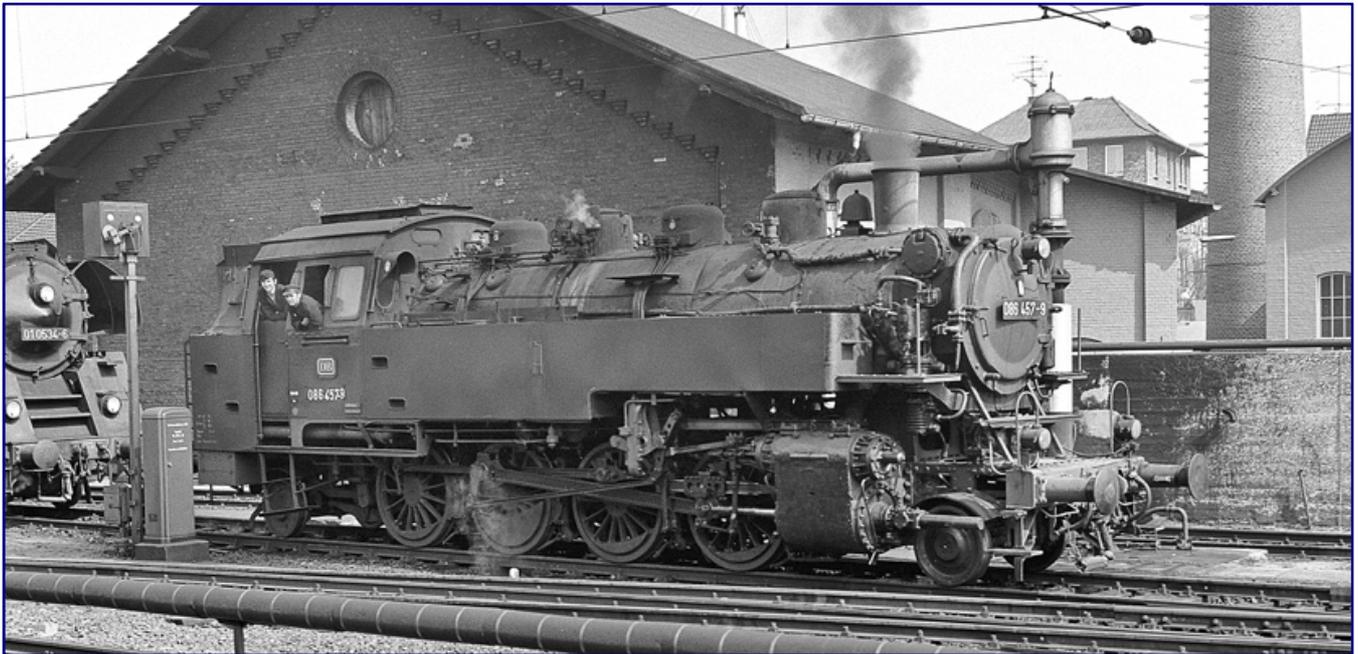
In Diensten des Verkehrsmuseums

Die zweite von uns ausgewählte Maschine, die Einheitstenderlokomotive 86 457, ist eng mit dem „Bubikopf“ und der Baureihe 24 verwandt. Alle drei gehörten zur Typenreihe mit 15 Tonnen Achsdruck für den Einsatz auf Nebenbahnen.

Gedacht war die Baureihe 86 für den Güterzugdienst, doch sie kam von Anfang an auch im Personenzugdienst zum Einsatz. Die Serienlieferung begann 1928. Bis 1938 erreichten sie eine Stückzahl von insgesamt 300 Exemplaren.

Nach dem „Anschluss“ Österreichs wurden sie auch in Wien gefertigt, nach Beginn des Zweiten Weltkriegs entstanden vereinfachte Ausführungen bis 1943 als Übergangskriegslokomotiven (ÜK-Lok). Insgesamt entstanden so 776 Maschinen dieser Baureihe.

Bauartunterschiede betrafen die Ausführung des Führerhauses (Regelbauart und ÜK), „Entfeinerungen“ und Scheibenräder in Vor- und Nachläufer bei den ÜK-Versionen (ab 1942), genietete oder geschweißte Wasserkästen und das nicht einheitliche Verwenden von Bisselachsen oder Krauss-Helmholtz-Lenkgestell.



Als 086 457-9 am 9. April 1971 zu Gast in Bebra war, dürfte sie wohl auf dem Weg ins AW Braunschweig gewesen sein. Jedenfalls zeigt sie sich am Ende ihrer Dienstzeit bei der DB mit Scheibenrädern in Vor- und Nachläufer völlig anders als zu ihrer zweiten Karriere ab 1985. Foto: Joachim Claus, Sammlung Eisenbahnstiftung

86 457 gehört zu den mit einem Krauss-Helmholtz-Gestell ausgerüsteten Maschinen, deren Höchstgeschwindigkeit deshalb 80 statt nur 70 km/h betrug. Gebaut wurde sie 1942 mit der Fabriknummer 442 von der Deutschen Waffen- und Munitionsfabrik Posen. Abgeliefert am 29. November 1942, konnte die Lok noch am 11. Dezember desselben Jahres ihren Dienst in der RBD Danzig antreten.

Beheimatet war die von uns ausgewählte Lok im wiedergegebenen Beschriftungszustand nach Abgabe ans Bw Kaiserslautern per 13. Mai 1951 für rund achtzehn Jahre in der BD Mainz der Deutschen Bundesbahn, wo sie Dienst auf Haupt- und Nebenbahnen in der gesamten Pfalz befuhr.

Interessant ist sicher aber auch, dass sie mit Zugehörigkeit zu ihrer letzten Dienststelle, dem Bw Nürnberg Hbf ab 13. August 1971, gemäß Fotobelegen in Dienstplänen der Schwesterbaureihe 64 zum Einsatz kam.

Das erlaubt auch gemeinsame Fahrten mit 64 289 auf der Modellbahnanlage. Reizvoll für die Zeit ihrer Planeinsätze sind auch Einsatzschwerpunkte im Rübenverkehr, der bei der DB in Kampagnen erfolgte. Solche landwirtschaftlichen Themen passen ebenfalls hervorragend auf Nebenbahnmotive im Maßstab 1:220.

Bei der DB war die Baureihe 86 einst großflächig verstreut und demzufolge in vielen Regionen im Einsatz, Streckenstilllegungen und der eingeleitete Traktionswandel drängten sie aber bald spürbar zurück.

1965 setzten die Ausmusterungen massenhaft ein, als ausreichend Lokomotiven der Baureihe V 100 im Dienst standen. Ein Ende fand diese Entwicklung erst mit dem Abstellen der letzten drei Lokomotiven Ende 1974.

86 457 ereilte dieses Schicksal jedoch Anfang bereits 1972 (z 8.3.1972, + 15.8.1972). Sie überdauerte die Zeit auf dem Denkmalsockel im AW Trier, ehe sie 1984 anlässlich der Vorbereitungen zu den 150-Jahr-Feierlichkeiten ausgewählt und wieder betriebsfähig aufgearbeitet wurde.



Dieses Motiv wurde einst häufig fotografiert: Die DB-Museumslokomotiven 50 622, 23 105 und 86 457 stehen am 1. August 1985 vor dem Schuppen des Bw Nürnberg 1. Wer solche Fotos aus unterschiedlichen Jahren aufmerksam vergleicht, wird auch feststellen, wie sich das Aussehen von 86 457 in einigen Details verändert hat. Hier zeigt sie beispielsweise einen komplett rot lackierten Rauchkammerträger. Foto: Volker Fröhmer, Sammlung Eisenbahnstiftung

Im Gegensatz zur 64 289 gehört sie also zu den späten Museumslokomotiven, die als betriebsfähige Maschine des Verkehrsmuseums Nürnberg wieder in ihrer letzten Dienststelle Bw Nürnberg Hbf beheimatet wurde.

Nach ihrer ersten Sonderfahrt am 24. Februar 1985 kam sie über viele Jahre von dort aus auf zahlreichen Strecken zum Einsatz. So blieb es bis zur Brandnacht am 17./18. Oktober 2005 in Nürnberg-Gostenhof, als auch diese bekannte Vertreterin des DB-Nostalgieprogramms schweren Schaden nahm.

Damals wurde rund ein Fünftel des bei der Deutschen Bahn verbliebenen, historischen Fahrzeugsbestands ein Raub der Flammen (siehe Bericht in **Trainini**® 11/2005, Ausgabe 4). Anfang 2006 wurde 86 457 zusammen mit 23 105 leihweise vom SEH Heilbronn übernommen, dorthin geschleppt und in der Folge optisch wiederhergerichtet.



Am 21. Februar 1988 ist 86 457 mit Sonderzug E 19691 und herrlicher Dampfentwicklung auf der längst stillgelegten Strecke von Neumarkt/Oberpf. nach Beilngries unterwegs. Abweichend zu unserem Modell trägt sie zu jener Zeit auch Schilder mit ausgeschriebenem Namen ihrer Bahnverwaltung. Foto: Wolfgang Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Seitdem ist sie dort als nicht (mehr) betriebsfähiges Exponat zu sehen. Ein korrekter musealer Einsatz unseres Lokmodells beschränkt sich daher vorläufig auf die Jahre von 1985 bis 2005 – immerhin auch zwanzig Jahre, die den Epochen IV und V zuzuordnen sind.

Damit richten wir den Fokus nun gezielt auf die Modellumsetzung: Lange Zeit trug 86 457 statt DB-Keksen die älteren Bundesbahn-Schriftzüge auf den Führerstandsseiten. In der letzten Phase ihrer regulären Dienstzeit besaß sie dann Scheibenräder. Beziehen wir beide Merkmale in unsere Überlegungen ein, dann ist das Modell recht einfach als Museumslok zu identifizieren, weil sich nur ein recht schmales Zeitfenster für Plandienste eröffnet.

Entschieden haben wir uns daher für folgende Merkmale an der Miniatur auf Basis eines alten Märklin-Modells (Art.-Nr. 8896): rote Umlaufkanten und Rauchkammerträgerecken in diesem Bereich, Ege-Kekse am Führerstand sowie Speichenräder in Vor- und Nachläufern, die keiner Änderung gegenüber dem Serienzustand des Ausgangsmodells erforderten.



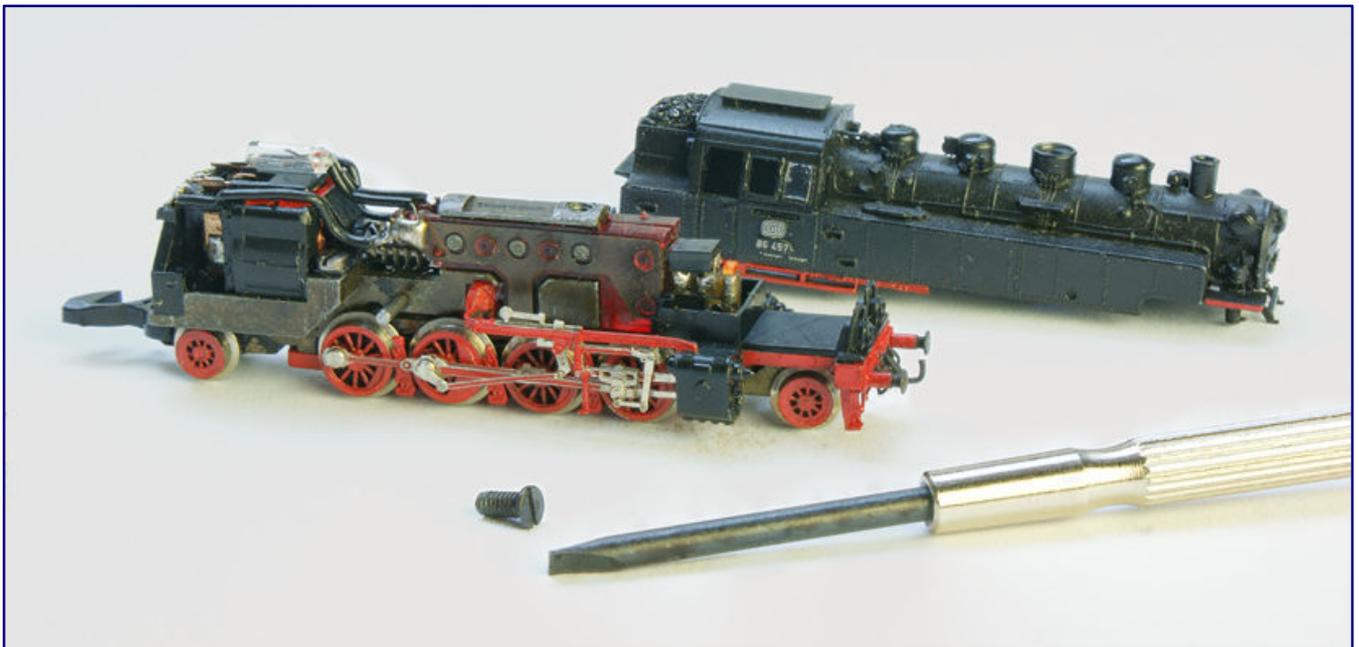
Das Fahrwerk mit vollbeweglicher Detailsteuerung, vergrößerten Gegengewichten an der Treibachse und Bremsnachbildungen hat Michael Bahls zugerüstet. Auch neue Puffer, Bremsschläuche, Zughaken, Spurräumer und einen vorderen Kupplungshaken als Ersatz für die entfallene Systemkupplung gehen auf sein Konto (Bild oben). Der Aufbau mit Lampenbügeln, Farbkorrekturen, Ätzschildern von Kuswa, Ratimo-Fenstereinsätzen, Echkohle im Tenderkasten (Bild unten), entferntem Rauchkammerzentralverschluss und Ersatz durch ein Blitzwarnschild wurde selbst bearbeitet.

Daraus folgte eine Aufrüstung des Modells mit verschiedenen Teilen und Maßnahmen. Zunächst erhielt unsere 86 457 geätzte Neusilber-Schilder von Kuswa, als Schrifttyp kam korrekt jener nach DIN 1451 Mittelschrift DB zum Einsatz.

Einen Kompromiss erforderte aber das Anbringen der Loknummer an der Rauchkammertür. Der nachgebildete Zentralverschluss, der für eine DB-Maschine nicht typisch ist, ließ sich problemlos abschleifen und nach einer Grundierung der jetzt blanken Stelle in RAL 9002 tiefschwarz nachlackieren.

Problematisch war aber das darunter angegossene Nummernschild. Dieses ließ sich nicht in einer Weise entfernen, dass die gewölbte Form der Rauchkammertür mit allen Details unversehrt zurückgeblieben wäre. Deshalb fiel die Entscheidung, auch das neue Nummernschild entsprechend tiefer anzusetzen und nicht auf Höhe des früheren Verschlussrings zu platzieren.

Über dem vorderen Nummernschild sitzt bei Vorbild und Modell ein Blitzwarnschild, für das ein Schiegebild von Andreas Nothhaft zum Einsatz kam. Das Vervollständigen mit zwei festen Seitenfenstern am Führerstand konnte auch hier dank Ratimo stattfinden. Die glasklaren Einsätze (16009) wurden wieder mit Contacta Clear von Revell eingeklebt, der den transparenten Kunststoff nicht erblinden lässt.



Da die Beleuchtung funktionsfähig erhalten werden sollte, wurden die zu eng stehenden Laternen auf der Pufferbohle nicht entfernt und ausgetauscht. Sie erhielten stattdessen Lampenbügel in korrekter Höhe. Unter dem Gehäuse sorgt nun ein LED-Lichtsockel von Hans-Jürgen Zimmermann für gut sichtbares, warmweißes Spitzenlicht an der Lokfront.

Wie auch beim Bubikopf folgten eine Echkohleauflage im Tenderkasten (Jeweha Modelbouw) und farbliche Korrekturen an der vorderen Umlaufkante (Oesling Modellbau). Technisch erfolgte eine Aufwertung mit Hilfe eines LED-Tauscheinsatzes (1001 wws) von Hans-Jürgen Zimmermann, der den vorderen Glühlampensockel ersetzte. Hinten muss die Lok weiter mit ihrer Glühlampe auskommen.

Vervollständigt wurden die Eigenarbeiten durch eine Fahrwerkssuperung von Bahls. Eine vollbewegliche Detailsteuerung vor schwarz hinterlegten und samt Radreifen lackierten Rädern sorgen nun für höchsten Genuss besonders bei langsamen Rangierfahrten.

Aber auch Bremsnachbildungen, größenrichtige Puffer mit flachen und gewölbten Tellern, Pufferbohlenaufstiege gehörten dazu, ebenso wie auch eine mit Zughaken und Bremsschläuchen vollständig zugestellte Pufferbohle. Dafür musste die vordere Systemkupplung einem zierlichen, aber voll praxistauglichen Kupplungshaken weichen.



Passend ist der Einsatz von 86 457 vor zeitgenössischen Zuggarnituren, die sich wie die Lok auf einer modern geprägten Anlage deutlich vom übrigen Rollmaterial abheben (Bild oben). Aber auch vor Fotogüterzügen (Bild unten) sind betriebsbereite Dampflokomotiven bis heute immer wieder einmal zu sehen.

Ein vorsichtiger Ausblick

Gewiss bieten sich noch viele weitere Modelle für ähnliche Projekte an. Wir denken an die 74 1192, die mit DRG-Beschriftung viele Jahre für das DGEK-Eisenbahnmuseum in Bochum-Dahlhausen unterwegs war.

Ebenso finden sich auch innerhalb der Baureihen 64 und 86 weitere Schwestermaschinen, die in Ost und West im musealen Dienst unterwegs waren. Wenn wir aber auf andere Baureihen blicken, dann müssen wir mehr Kompromisse eingehen oder aufwändigere Umbauten vornehmen.



Gut machen sich bei Dampfzügen begeisterte Fahrgäste hinter geöffneten Fenstern, die sich den Rauch um die Nase wehen lassen. Wenn bei Einfahrt in einen Unterwegsbahnhof dann auch noch weitere Reisewillige am Bahnsteig stehen, sich zu den Türen bewegen oder nur die Maschine bestaunen, dann ist die Kulisse für eine Dampfsonderfahrt perfekt.

So passt für die heute betriebsfähige 78 468, die auch schon auf der Teutoburger Wald-Eisenbahn unterwegs war, die Kesselausrüstung des Märklin-Modells 8806 nicht. Bei der gut laufenden Baureihe 94⁵⁻¹⁷ (88943) sieht es ähnlich aus, wenn wir an die Lage des Speisewasservorwärmers denken.

Ließe sich das ändern, stünde auch einer Nachbildung von 94 1192 (Deutsche Reichsbahn der DDR) oder 94 1538 (Deutsche Bundesbahn) nichts im Weg. Beide sind heute am Rennsteig zu Hause, nach Schäden an beiden Maschinen ist heute zumindest eine wieder betriebsfähig.

Richten wir unseren Blick noch weiter in Richtung des bald anstehenden Adventstreffens, dann kommt uns unweigerlich auch eine ELNA-Lok in den Sinn. Nicht nur auf der Moselbahn war eine solche Vertreterin unterwegs. Die baugleiche 146 BLE steht heute in Bochum-Dahlhausen und war einst auch viele Jahre lang betriebsfähig.

Im Maßstab 1:220 zöge sie die Blicke auf sich, weil sie sich vom Erscheinungsbild der Reichsbahn-Einheitsbaureihen wohltuend abhebt. Wer jedoch bei der Staatsbahn bleiben möchte, der darf auch gerne auf weitere Umsetzungen der Baureihe 80 bei Märklin warten: Als 89 039 könnte sie für Museumseisenbahn Hamm (MEH) tätig sein, wohin sie nach der Ausmusterung bei der RAG einst gelangte.

Dieses „Schaukelpferd“ würde bestimmt viele Zetties erfreuen, gehört das Basismodell doch zu den jüngsten und bestlaufenden Konstruktionen aus dem Hause Märklin. Das Vorbild wäre wegen seines hohen Achsdrucks jedoch nur eingeschränkt auf Nebenbahngleisen einsetzbar.

Basismodell, Superung und Material:

<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>
<http://www.jeweha-modelbouw.be/info%20duitsland.html>
<https://www.kuswa.de>

<https://www.maerklin.de>
<https://www.modellbahndecals.de>
<https://www.oesling-modellbau.com>

<http://www.prehm-modellbahn.de/>
<https://www.rainer-tielke-modellbau.com>
<https://www.revell.de>

Kontakt zu H.-J. Zimmermann (LED-Sockel):

über die Redaktion möglich

Anzeige

14. Modellbahn-Ausstellung Zeller Adventsmarkt

**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)

Schweizer Gebirgskulisse

Unterwegs am Gotthard

Wie schwierig es ist, eigene Vorbehalte und Empfindungen zu überwinden, beschreibt unser Leser Keven Horat. Nach Jahren des Bewunderns fremder Werke fasst er sich ein Herz und setzt die vielen Ideen, die sich angesammelt haben, in die Tat um. Für einen Wettbewerb gestaltet er sein erstes Diorama und erfreut sich an der großen Aufmerksamkeit, die seiner Premiere zuteilwird. Heute berichtet er davon, wie alles seinen Anfang nahm und was schließlich daraus wurde.

Von Keven Horat. Nach langen, reiflichen Überlegungen entschloss auch ich mich, am letztjährigen Dioramenwettbewerb des Eisenbahnmagazins teilzunehmen. Meine Begeisterung und Leidenschaft für die Modellbahn und vor allem für die Gestaltung von Landschaften war immer schon groß.

Jedoch habe ich seit meiner Jugendzeit nichts mehr gebaut oder gestaltet. Dieser Gedanke ließ mich immer wieder zögern, die Anmeldung abzuschicken, denn in meiner Phantasie war immer alles klar und logisch. Ich konnte mir die schönsten Landschaften und Gleisbilder ausdenken.



Mit einem Gleisbauzug ist die Sersa-Köf von Zcustomizer auf Keven Horats Erstlingswerk unterwegs. Sie liefert das Argument für die beim Rückversand zum Erbauer abgebrochenen und nun fehlenden Oberleitungsmasten auf dem linken Gleis.



Die Aufsicht erlaubt das Zuordnen der im Text beschriebenen Szenen und Elemente auf dem kleinen Meisterwerk. Hand aufs Herz: Wie nur 30 x 15 cm Grundfläche wirkt dieses schmucke Stück doch wirklich nicht, oder?

An diesem Wettbewerb nehmen jedoch alle geläufigen Modellbahnmaßstäbe teil und ich möchte entsprechend aufzeigen, was in Spur Z möglich ist – aber kann ich das auch?

In einer labilen Sekunde meinerseits passierte es – ich meldete mich für den Wettbewerb an. Einen groben Plan, wie es einmal aussehen sollte, hatte ich längst im Kopf und der offizielle Abgabetermin war auch bekannt. Nun musste ich plötzlich meine Ideen und Gedanken in die Realität umsetzen und nach vielen Jahren Theorie und Bewunderung für Andere, war auf einmal mein Können selbst gefragt.

Was passiert jedoch, wenn ich meinen eigenen Vorstellungen nicht gerecht werde? Was geschieht, wenn der Berg nicht wie ein großer Felsen wirkt oder der Fluss eher nach einem Wasserspiel im Freizeitpark als nach einem Fließgewässer aussieht?

Für diese Gedanken war es nun jedoch zu spät und so begann ich, wie jeder andere auch, mit der Detailplanung. Als Thema nahm ich die Gotthardstrecke – was läge einem Schweizer näher, als sich diesem Weltkulturerbe mit seinen unzähligen Brücken und Tunneln zu widmen?

Auch mir standen nur die vorgegebenen 30 x 15 cm als Grundfläche frei. Demzufolge war mir klar, dass ich nicht die ganze Nord-Rampe darstellen konnte, aber für eine Doppelspurstrecke mit Brücke sowie Tunnel und Galerie sollte es hoffentlich reichen: Der kleinen Spur Z sei Dank!

Ein weiteres Argument für dieses Thema war die Tatsache, dass in meiner Schublade seit einiger Zeit ein Plan für eine richtige Modellbahnanlage liegt. Diese sollte natürlich auch nach Schweizer Vorbild gebaut werden und deshalb war bzw. wird mein Erstlingswerk gleichzeitig auch ein Test- und Übungsobjekt für die zukünftige Anlage „Thanwil“, welche sich inzwischen längst im Bau befindet.

Doch zurück zum Diorama dieses Beitrags: Im Zentrum steht eine Steinbogenbrücke, welche eine Schlucht überquert. Auf der rechten Seite endet das Diorama mit einem Tunnel und auf der linken Seite mit einer Galerie. Da ich noch nie ein Gewässer dargestellt hatte, wollte ich dies unbedingt auf dem Diorama ausprobieren. Dies wanderte also auch auf die Liste meiner Bauwünsche.



Der Blick durch das rechte Tunnelportal auf die Strecke lässt die Blicke an der Schweizer Signalbrücke hängen bleiben. Auf dem Hang rechts darüber wird Heu eingebracht.

Ein bisschen Tiefe und Struktur sollte das Diorama ebenfalls erhalten. Passend zum Wettbewerbsthema „Entlang der Schiene“ und der als zentrales Element gesetzten Brücke habe ich mich für eine Felswand mit Wasserfall samt kleiner Staustufe entschieden – ein Motiv, welches in der Schweiz häufiger anzutreffen ist. Dies war in meinen Augen ein harmonischer Abschluss und ich konnte sogleich die Felsgestaltung ausprobieren.

Und schon geht es los

Der Grundaufbau besteht aus aufeinandergeschichteten XPS-Platten, die ich unten mit einem Holzrahmen eingefasst habe, damit alles auf einem soliden Fundament aufgebaut wird. Die Grundform der Landschaft wurde anschließend geschnitten und die ersten Proportionen damit sichtbar.

Mit Spachtelmasse modellierte ich die Feinheiten und Übergänge heraus. Als Nächstes musste ich die Brücke bauen, bevor die Landschaft weiterwachsen konnte. Von Beginn an war klar, dass für die Brücke nur ein Selbstbau in Frage kam. Entsprechendes Holz habe ich also zugeschnitten, zusammengeleimt und mit einer Mauerfolie aus meinem Sammelsurium eingekleidet.

Auch das Tunnelportal sowie die Galerie entstanden aus Holz. Doch im Unterschied zur Brücke ritze ich beim Portal alle Steinchen von Hand ein. So viel sei verraten: Auf das Thema „Steinchen ritzen“ werde ich Nochmal zurückkommen.

Als ich vor einiger Zeit auf meinem Balkon saß, schweifte mein Blick nach einer Weile zu einer eingetopften Palme und plötzlich schoss mir ein Blitzgedanke durch den Kopf, als ich folgendes entdeckte: Pinienrinde. Die sieht ja aus wie Gestein und Felsen!

Unverzüglich begab ich mich zum Topf, schaute mir diese Rindenstücke genauer an und dachte: „Das muss ich irgendwann ausprobieren...“ Nun war es soweit und ich erinnerte mich daran. Die schönsten und feinsten Stücke habe ich mir daraufhin rausgesucht und diese dann dort angeklebt, wo ich die Felswand geplant habe. Die Zwischenräume füllte ich wieder mit Spachtelmasse auf und probierte, diese der Struktur der Rindenstücke anzupassen.



Die Felsen, die Freikletterer nun bezwingen, entstanden mit Hilfe von Pinienrinde. Das braune Rindvieh auf der Weide stört das alles nicht.

Nachdem alles trocken war, grundierte ich den Felsen mit einer grauen Abtönfarbe aus dem Baumarkt. Danach folgte die schwarze, stark verdünnte Brühe, mit welcher ich die Tiefe aus der Struktur holte. Zuletzt, als alles ganz trocken war, wurden Lichtpunkte mit weißer Farbe auf die Felsen getupft – fertig waren die Felsen.

In großen Schritten ging es weiter mit dem Begrünen. Auch hier folgte zuerst ein Grundieren des Bodens mit brauner Farbe. Für mich war von Anfang an klar, dass die Grasfasern stehend in den Boden geschossen werden und nicht platt auf der Wiese liegen sollten. Denn schließlich steht das Gras in der Natur ebenfalls senkrecht.

Doch für diese wenigen Quadratzentimeter extra einen Grasmaster oder ähnliches anzuschaffen, fand ich dann doch zu übertrieben. Also musste eine Alternative her. Beim Stöbern auf diversen Internetplattformen stieß ich auf die Gras-Streudose von Noch (Art.-Nr. 081001), welche ich mir dann auch angeschafft habe.

„Eine günstigere Methode gibt es praktisch nicht und wenn es nicht funktioniert, habe ich eben einen neuen Salzstreuer in der Küche“, dachte ich mir.

Nach der Lieferung wurde der Streuer gleich ausprobiert und mit dem Ergebnis war ich sehr zufrieden. Klar standen die Grasfasern nie so schön senkrecht wie mit dem batteriebetriebenen Grasmaster.

Aber für meine Kuhweide und die einzelnen Wiesenstücke auf den Felsen reichte es vollkommen aus. Ebenfalls von Noch schaffte ich mir auch gleich einige fertige Grasbüschel (07700) an, welche ich punktuell auf dem Diorama verteilte. Diese dienen auch wunderbar als Basis für kleinere Büsche, welche sich mit entsprechendem Flockenmaterial bekleben lassen.

Bei größerem Gestrüpp war die Basis Islandmoos, welches mit verschiedenem Flockenmaterial behandelt und aufgewertet wurde. So entstand nach und nach die Vegetation auf meiner kleinen, heilen Welt.



Bei überschaubaren Werkstücken kommt die Streugras-Dose von Noch zum Einsatz.



Der Gleisbautrupp von Sersa ist fleißig im Einsatz, um die Strecke wieder beidgleisig befahrbar zu machen.

Als Nächstes folgte die Gestaltung des Wasserfalls sowie des Flusses. Den Fluss modellierte ich ebenfalls mit Spachtelmasse und kolorierte ihn anschließend. Diese Variante ermöglichte mir, verschiedene Wege für die Endgestaltung der Wasseroberfläche einzuschlagen.

Einerseits könnte ich mit mehreren Klarlackschichten die Oberfläche erarbeiten oder ich nutze, ebenfalls von Noch, das Produkt „Wasser-Effekte“ (60872), mit welchem ich bereits den Wasserfall modelliert habe.

Ich entschied mich, mit dem Noch-Produkt zu arbeiten. Wieso eigens Klarlack kaufen, wenn die Alternative doch bereits zu Hause ist?

Aber auch mit der Wassereffekt-Variante benötigte ich mehrere, feine Durchgänge, bis mich das Ergebnis überzeugte und das Gewässer wie gewünscht aussah. Bei so einer kleinen Fläche reicht diese Methode völlig aus, bei größeren Flächen würde ich jedoch wahrscheinlich anders vorgehen.

Störfaktor Brücke

Nachdem alles am Wachsen und Gedeihen war, folgte der Einbau der Brücke. Doch je weiter die Detaillierung auf dem restlichen Diorama voranschritt, desto mehr störte mich das Aussehen der Mauerfolie. Auch auf den Fotos wirkte das unrealistisch und passte nicht zum Rest der Landschaft. Die Brücke nochmal neu zu bauen, machte jedoch auch keinen Sinn, denn die ganze Umgebung war bereits auf dieses eine Modell ausgerichtet.

Schließlich überzog ich die Brücke mit einer feinen Schicht Spachtelmasse und ritzte nach dem Trocknen entsprechend die Steine von Hand ein. Nach ein wenig Farbe und dem anschließenden Einbau passte das Modell plötzlich doch in seine Umgebung und wurde nicht mehr als Fremdkörper wahrgenommen. Mein Bauchgefühl war richtig und das Neugestalten tatsächlich geglückt.



Im zweiten Anlauf vermochte schließlich auch die Brücke zu überzeugen, die hier von einem Intercity passiert wird. Die Steine sind jetzt von Hand graviert.

Als die Brücke an ihrem Platz war, konnte ich mit dem Verlegen der Gleise beginnen. Hierzu möchte ich ein paar Gedanken festhalten, die mir wichtig waren und ich auch bei meinen weiteren Projekten berücksichtigen werde:

1. Der Gleisabstand wird im sichtbaren Bereich von 25 mm (Märklin-Standard) auf ca. 20 mm verringert.
2. Geschwungene Strecken finden nur mit großzügigen Radien Eingang in den sichtbaren Bereich
3. Das Schotterbett muss in der Steingröße (Körnung) und Farbgebung absolut stimmig wirken.



Der Blick von oben auf die Staustufe und gemauerte Brücke lässt auch die im Eigenbau gefertigten SBB-Masten sowie die Signalbrücke besser erkennen. Der Gleismittensabstand wurde gegenüber der Märklin-Geometrie sinnvoll verringert.

4. Die Oberleitungsmasten müssen zwingend den SBB-Bauarten folgen (Verzicht auf Großserie).

Die Schienen wurden mit Sekundenkleber auf das zuvor verlegte Korkbett (2 mm) geklebt und ihre Flanken mit brauner Farbe rostig angemalt. Nach dem Trocknen verteilte ich lose den Schotter und fixierte diesen mit der bekannten Weißleim-Wasser-Spülmittel-Mischung.

Nach einer weiteren Trockenpause konnte ich nun mit grauer und brauner Farbe dem ganzen Gleiskörper das finale Aussehen verleihen. Dabei ist wichtig, dass die jeweilige Farbe nur mit sehr trockenem Pinsel aufgetupft wird, da bei zu viel Farbe die Struktur des feinen Schotters verschwindet. Es dauert zwar länger, aber das Endergebnis spricht für sich und lohnt sich definitiv.

Wichtig finde ich auch, dass der Schotter für Spur Z so fein wie möglich gewählt wird. Für meine neue Anlage habe ich den Schotter nochmal eine Stufe feiner gewählt als beim Diorama. Mit dem Auge betrachtet ist der Unterschied nicht groß. Aber bei hochaufgelösten Fotos unter Einbinden des Gleisbetts ist die dazugewonnene Harmonie zwischen Gleis, Schotter und Schienenfahrzeugen zu erkennen.

Das Gleiche galt bei diesem Projekt auch für die Oberleitungsmasten, welche ich ebenfalls harmonisch und filigran darstellen wollte. Aus 1-mm-Kunststoff-H- und 0,5-mm-Rundprofil baute ich mir meine vier Streckenmasten zusammen.

Optisch passten sie super ins Gesamtbild. Jedoch überlebten zwei von ihnen den Rücktransport per Post nicht und fehlen jetzt. Glücklicherweise betrifft das beide auf der gleichen Seite, so dass ich hier behaupten kann, sie würden gerade ausgetauscht und die Strecke sei zurzeit nur eingleisig befahrbar.

Über die weiteren kleinen Details und Szenen, welche auf dem Diorama entstanden sind, möchte ich nicht viele Worte verlieren, denn jeder soll sie auf eigene Faust entdecken und sich seine Geschichte dazu ausdenken können.

Sei es zur Weide mit dem für die Schweiz typischen Braunvieh oder den beiden Bauern, welche oberhalb der Staustufe am „Heuen“ sind. Ob zu den Freikletterern oder eben zum Gleisbautrupp der Firma Sersa, jeder kann und darf sich seine Geschichte dazu ausdenken.



Die Betrachter sind eingeladen, sich ihre eigene Geschichte zu den dargestellten Figurenszenen auszudenken. Die alpine Bergwelt ist voll von Reizen und Idylle, was die eigene Phantasie gewiss beflügeln sollte.

Zum Schluss möchte ich mich herzlich bei allen Leserinnen und Lesern bedanken, welche in irgendeiner Form immer wieder für Inspirationen sowie Ideen sorgen und diese mit dem Rest der Modellbaugemeinde teilen.

Sei es in Form von Bildern und Tipps in den sozialen Medien, mit Forumsbeiträgen aller Art, mit Videobeiträgen oder ähnlichem. Der Bau meines Dioramas hat mir eine Menge Spaß bereitet und ich konnte für meine zukünftigen Projekte einiges lernen. Dass dann auch noch ein Bericht zu meinem Erstlingswerk im **Trainini®** erscheint, hätte ich nie gedacht und dies ehrt mich außerordentlich – herzlichen Dank!

Von meiner persönlichen Seite her betrachtet kann ich die anfangs gestellte Frage, ob ich das kann, nun erfreulicherweise mit einem „Ja“ beantworten. Weiter geht's – packen wir's an...



Der abschließende Blick auf die Brückenszene vor der Staustufe zeigt den Wasserfall, der mit Hilfe der „Wasser-Effekte“ von Noch in mehreren Versuchen herausgearbeitet und modelliert wurde. Und was könnte diese herrliche Szene nun besser wirken lassen als ein Schweizer Krokodil vom Typ Ce 6/8^{III}?

Alle Fotos (mit Ausnahme von Seite 26 oben): Keven Horat

Die Motivation erfolgte über folgende Seite:

<https://eisenbahnmagazin.de>

Seiten der im Artikel erwähnten Anbieter:

<https://www.maerklin.de>

<https://www.noch.de>

<https://www.zcustomizer.de>

Perfekter Gleisabstand **Die goldene Mitte**

Der Märklin-Gleisgeometrie, mit der die Spurweite Z im Jahre 1972 startete, folgten bis heute nahezu alle Hersteller, die in den Markt zum Maßstab 1:220 eintraten. Das bringt Vorteile, besonders wenn eine bestehende Anlage auf ein anderes Gleissystem umgerüstet werden soll. Gleichzeitig werden damit auch aber dessen Schwachpunkte übernommen und zementiert. Einer davon ist der große Parallelgleisabstand, der hier meist nicht sein müsste.

Von Dirk Kuhlmann. Seit 1972 ist das Schienenmaterial für die Spur Z aus dem Hause Märklin nun bereits auf dem Markt. Mit zusätzlichen Produkten im Lauf der Jahre angereichert, wird das Sortiment bis heute unverändert angeboten. Auch andere Hersteller wie Micro-Trains oder Rokuhan haben sich dessen Geometrie angeschlossen.



Der perfekt wirkende Parallelgleisabstand bemisst sich auf der Anlage „Kallental“ nach den NEM-Normen und nicht der Märklin-Gleisgeometrie, die fast alle Hersteller übernommen haben.

Laut den Normen Europäischer Modellbahner (NEM) gilt hier z.B. für Märklin ein Code-60-Profil mit 1,5 mm Gleishöhe. Der NEM 120 sind weitere Daten zu entnehmen. Wir konzentrieren uns bei diesem Bericht nur auf einen Teil der Gleisgeometrie: dem Gleismittenabstand, auch Parallelgleisabstand genannt.

Bei Märklin und auch weiteren Mitbewerbern fällt dieser mit 25 mm recht großzügig aus. Schaut der Betrachter genau hin, so fallen doch die weiten Abstände zweier Züge auf einer doppelgleisigen Hauptbahn recht deutlich auf.

Nach NEM 112 soll der Gleismittenabstand auf einer freien Strecke mindestens 19 mm und im Bahnhofsbereich mindestens 21 mm betragen. Die von den Herstellern gewählte Abweichung nach oben folgt insofern zwar der Norm, beeinträchtigt aber die Wirkung auf den Betrachter einer Anlage.

Das Problem mit zu engen Radien

Mit dem geraden Gleismaterial kann der Bastler jederzeit einen dem Vorbild entsprechenden Gleismittenabstand auf seiner Anlage herstellen, jedoch ist der 19-mm-Abstand mit den handelsüblichen engen Radien (195 mm & 220 mm) nicht einzuhalten. Hier hilft dann nur das zumindest teilweise Verbauen von Flexgleisen weiter.

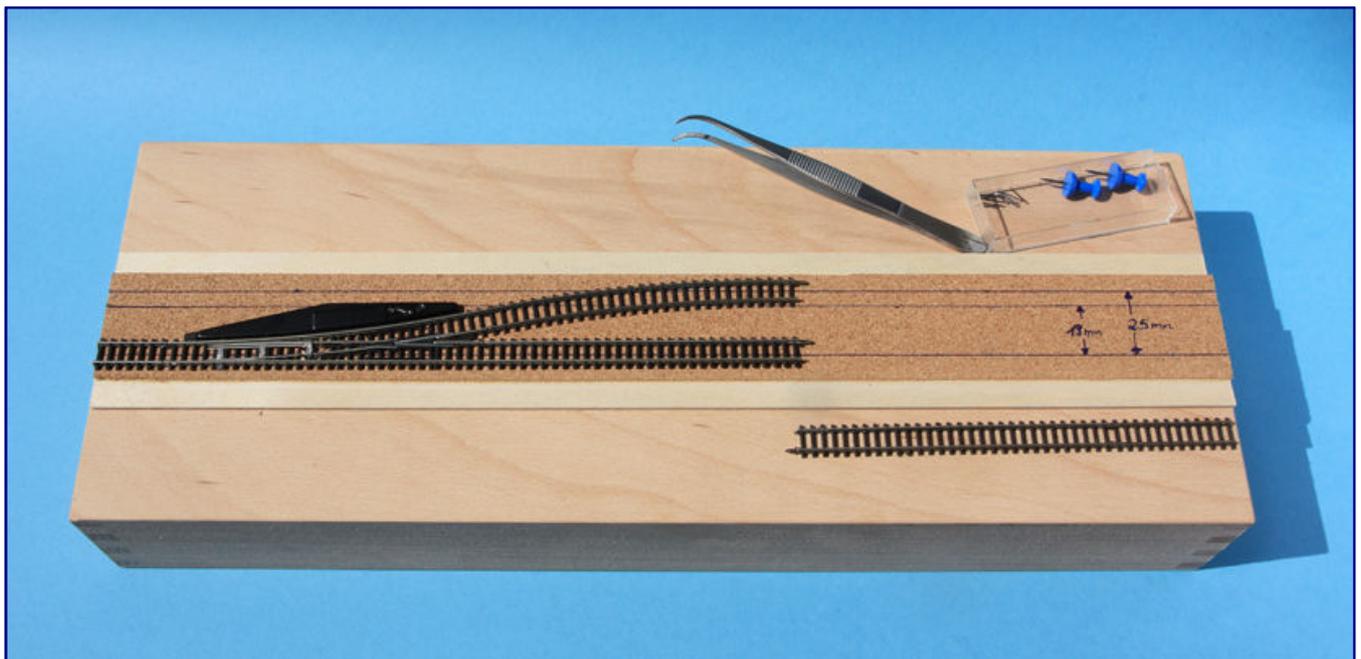
Damit sich zwei Züge bei der Kurvenfahrt nicht berühren, ist ein vorheriger Versuch mit langem, ausschwenkenden Rollmaterial sinnvoll. Im Zusammenhang mit dem Verbauen von Flexgleisen erscheint dies sogar dringend erforderlich, um den folglich größeren Mindestabstand in den Radien sicher zu ermitteln.

Nebenher sei erwähnt, dass in höchst modernen Modellbahnanlagen die engen Radien, wie sie im Standardsortiment auftauchen, für den Betrachter häufig nicht mehr sichtbar sind. Beim Bau der Anlagen „Kallental“ und „Bad Rothenzell“ ging ich genau diesen Weg.

Die zum Schattenbahnhof führenden Gleisbogen sind dort durch das Überbauen der Wenden mit einer Abdeckung („Blackbox“) nicht mehr einsehbar. Damit konnte sich meine doppelgleisigen Paradedecke mit 19 mm betragendem Gleismittenabstand bestens entfalten.

Nur zur Kulissendurchfahrt spreizt sich hier der Abstand beider Schienenstränge wieder auf die üblichen 25 mm. Hier hilft nun die Modelllandschaft mit einer effektiven Tarnung weiter. Kommt jedoch zumindest eine „normale“ Weiche im sichtbaren Bereich der Anlage ins Spiel, so geht die Bastelei richtig los. Damit muss nämlich die handelsübliche Gleisgeometrie gebrochen werden.

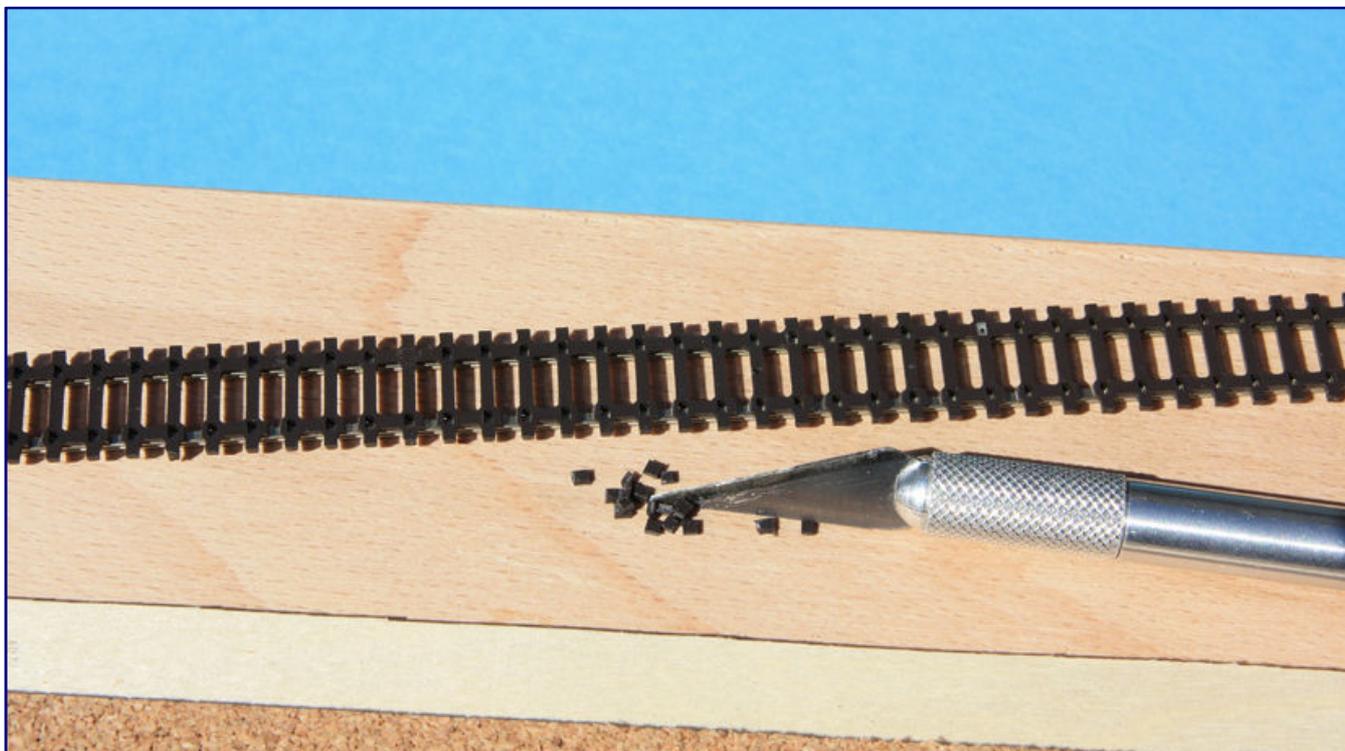
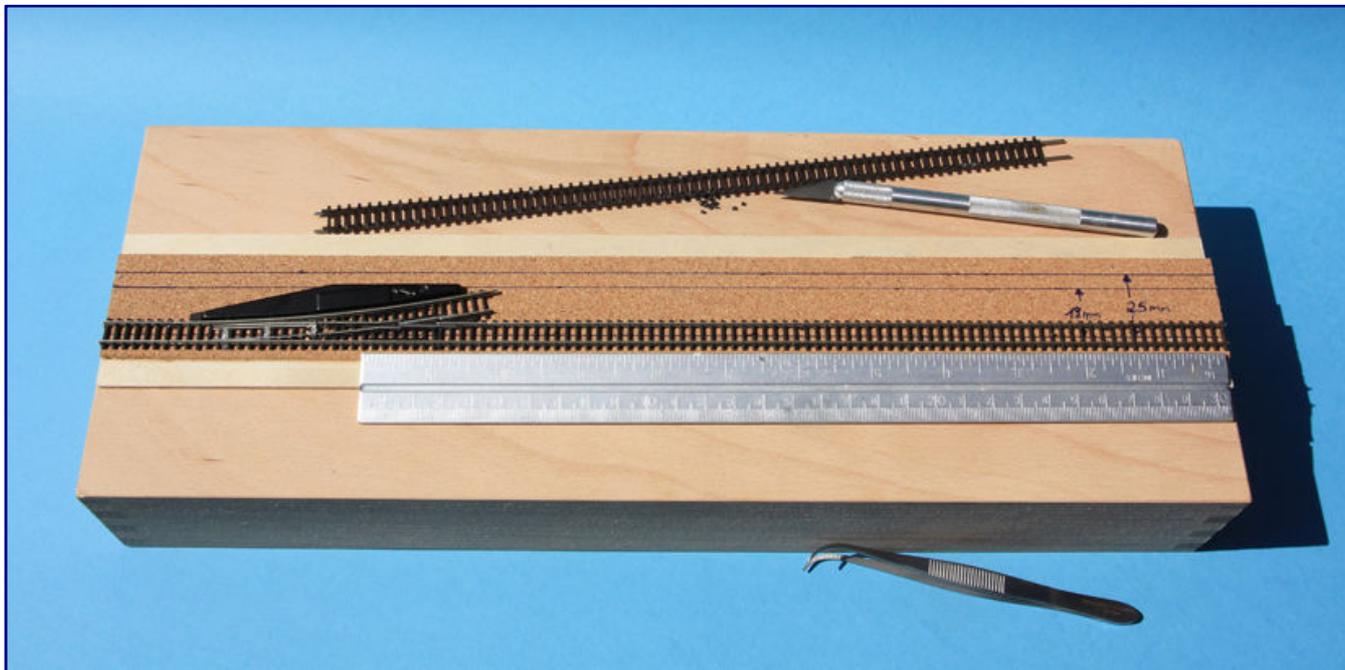
Nachfolgend ist eine Variante für eine zufriedenstellende, „schlanke“ Gleisfigur angeführt:



Der Probeaufbau mit einem Gegenbogen 8591 aus dem Märklin-Gleisprogramm veranschaulicht den systemseitig vorgesehenen Gleismittenabstand von 25 mm (Abstand zwischen unterer und oberer Linie). Unser Ziel ist ein solcher von 19 mm (Abstand zur darunter markierten Linie).

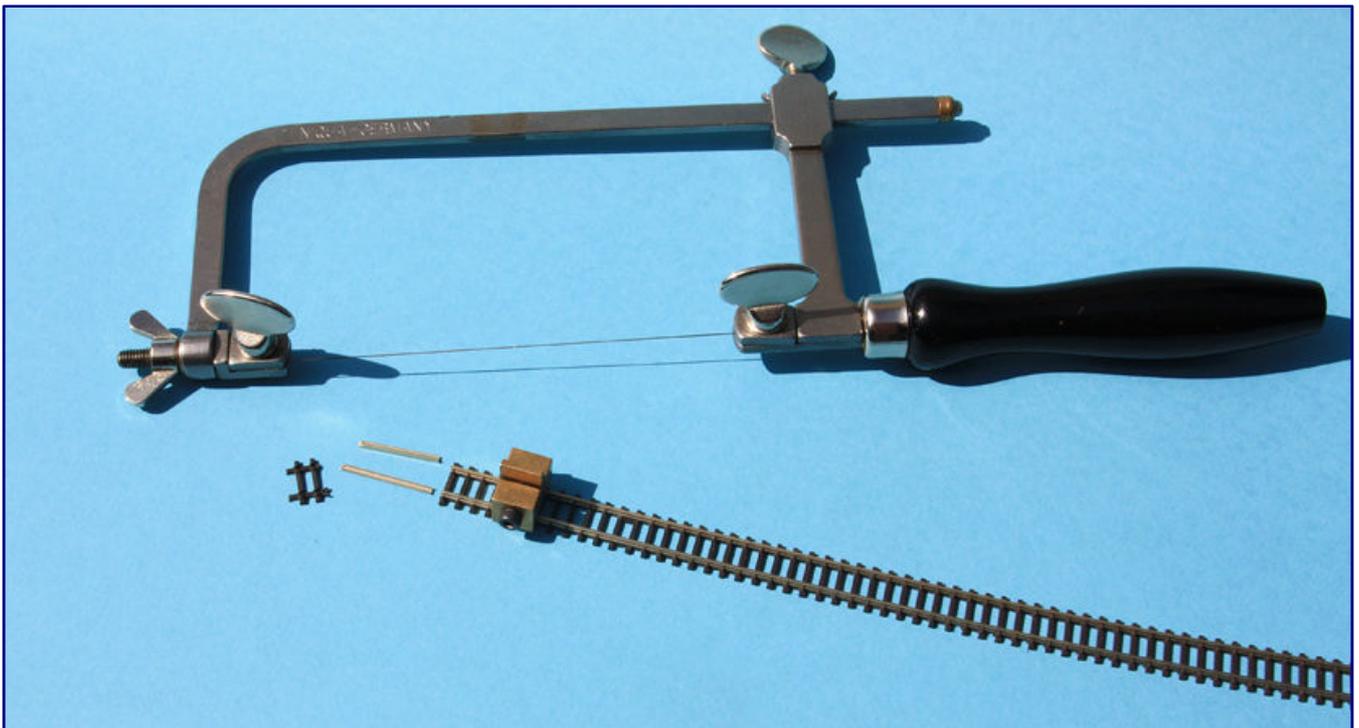
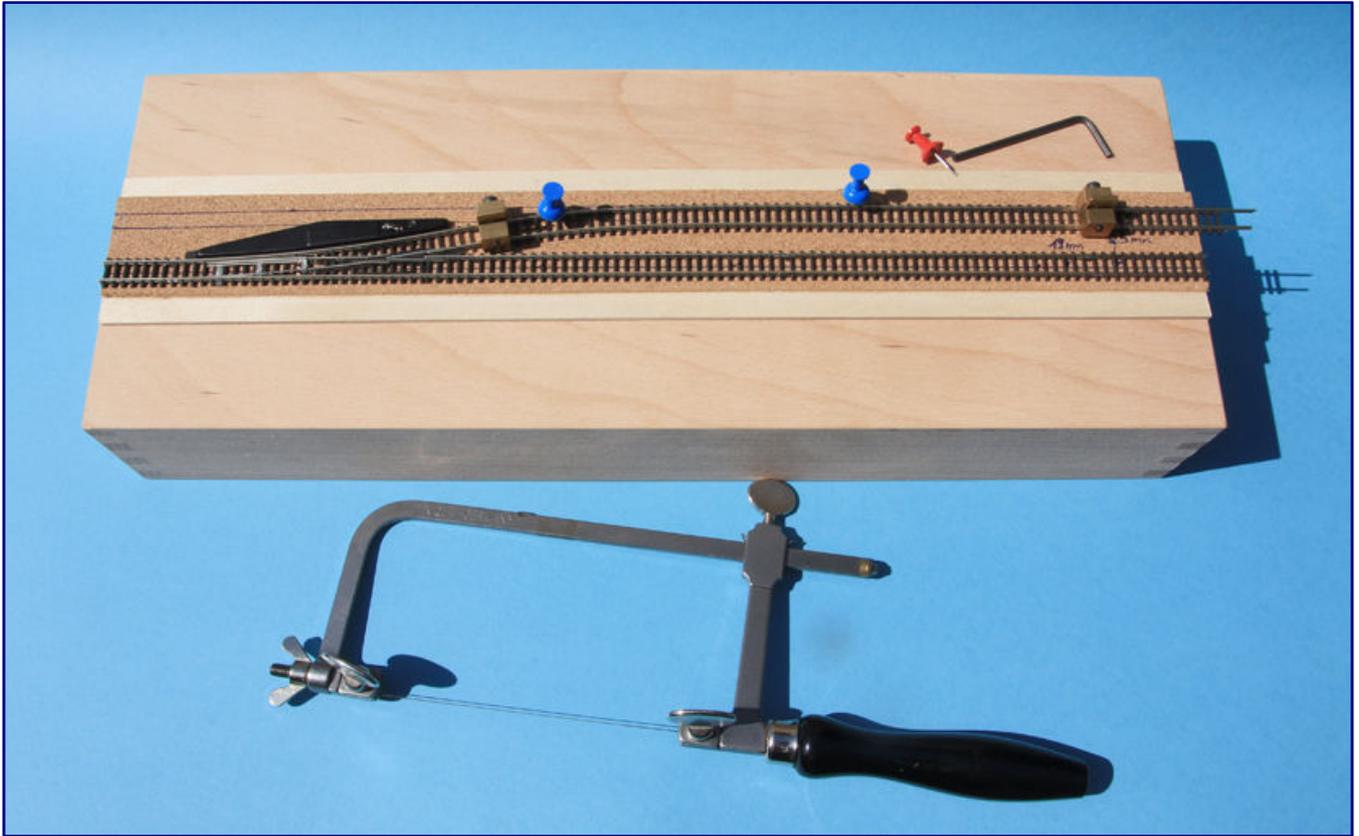
Der Probeaufbau lässt erkennen, wie der Gleismittenabstand von 25 mm mit einer Weiche (Art.-Nr. 8562) und dem Gegenbogen (Art.-Nr. 8591) aus dem Märklin-Programm zustandekommt. Der Abzweigwinkel beträgt hier 13 Grad bei einem Radius von 490 mm.

Wir möchten aber den maßstäblich und optisch feineren Abstand von 19 mm erzielen. Dies soll mit wenigen und behutsamen Behandlungen in das bewährte Gleissystem stattfinden.



Für unser Vorhaben schneiden wir das Schwellenband eines geraden Gleisstücks an der Außenseite der späteren Kurve ein (Bild oben und unten).

Zuerst wird deshalb das Schwellenband eines geraden Gleises (z.B. Art.-Nr. 8594) mit einem scharfen Skalpell nur an der Außenseite der Kurve eingeschnitten. Sind die Verbindungsstege jeweils zwischen zwei Schwellenpaaren herausgetrennt, entsteht als Resultat ein Gegenbogen mit hohem Bewegungsspielraum.



Das im Schwellenband eingeschnittene Flexgleis wird mit Hilfe von Krause-Gleisklammern in den Bogenverlauf gebracht und mit Pinnwandnadeln fixiert (Bild oben). Die überstehenden Gleise werden zum Schluss mit einer Juweliersäge abgetrennt (Bild unten).

Das Stammgleis wird bereits jetzt mit Nägeln fixiert, dabei dient ein Aluminiumlineal zur vollkommen geraden Ausrichtung. Weichen sollten nicht befestigt werden, da sie funktionsbedingt eine leichte Krümmung aufweisen. Das spätere Einschottern steht dem aber nicht im Wege.

Als nächsten Schritt wird die Flexgleis-Schiene mit den so genannten Krause-Klammern in den gewünschten Bogenverlauf an die 19-mm-Linie gebracht und mit Pinnwandnadeln fixiert. Die überstehenden Gleise (rechts) werden angezeichnet.



Probeweise eingeschottert, lässt sich die optische Wirkung des engeren Gleismittenabstands noch besser beurteilen. So erscheint er ideal für eine Anlage.

Das Trennen erfolgt mit einer Juweliersäge, aufgezogen ist dabei ein Metallblatt mit 0,16 mm Schnittbreite. Danach wird der neue Gegenbogen ebenfalls mit Nägeln fixiert und die Gleisklammern können wieder entfernt werden.

Auf unserem Casani-Holzkörper (40 x 15 cm) lässt eine Schotterung zur Probe erahnen, wie gut sich ein Gleismittenabstand von 19 mm auf einem Diorama oder auch einer Anlage macht.

Jetzt noch eine kleine Blockstelle inmitten von Viehweiden und alten Bäumen platziert, fertig wäre unser Schaustück irgendwo an einer Nebenstrecke. Würden nun auch die schwarzen Antriebe der Mini-Club-Weichen vom Schwellenrost getrennt, so entstünde ein fast perfektes Bild – wohlbemerkt, für den Maßstab 1:220.

Werkzeugbedarf:

Juwelier-Sägebogen (Bügeltiefe ca. 70 mm)
Fohrmann-Art.-Nr. 14121

Laubsägeblätter (32 Zähne / 0,16 x 0,32 mm)
Fohrmann-Art.-Nr. G14480

Krause-Gleisklammern (2 oder 4 Stück)
Fohrmann-Art.-Nr. 01424 oder 01425

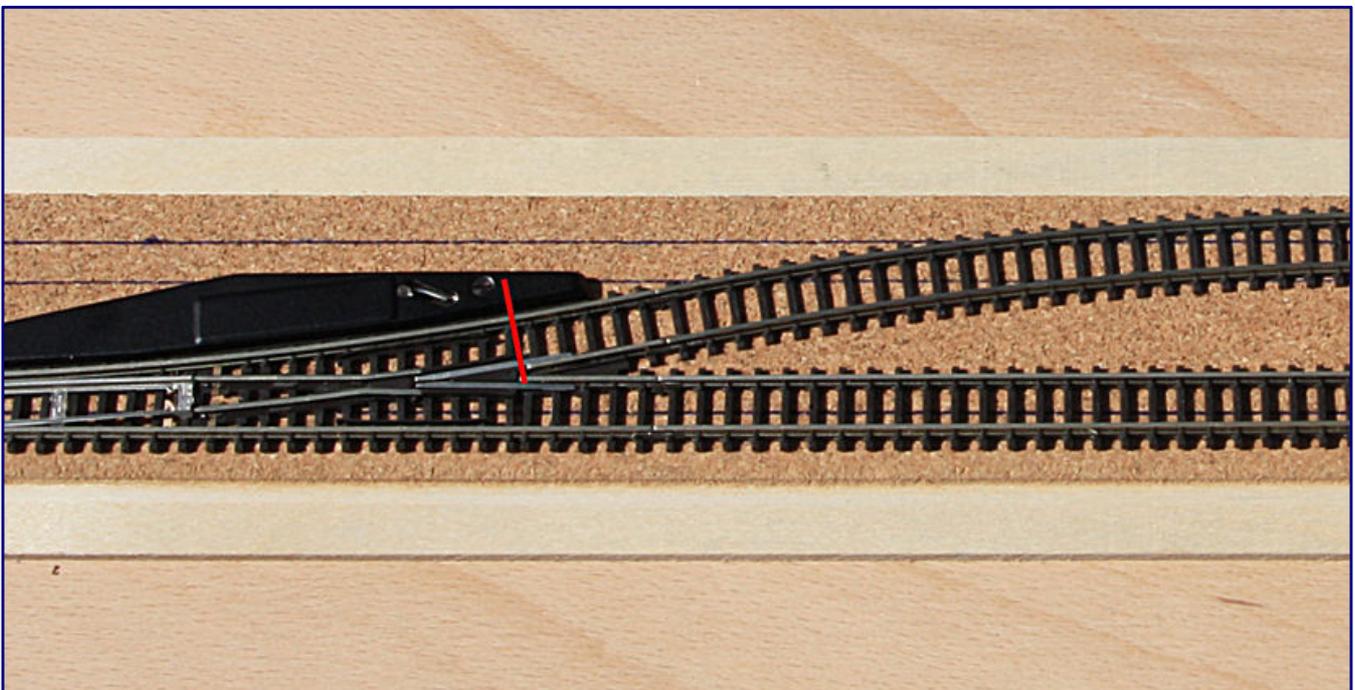


Bild oben:

Zum Vergleich mit dem vorausgegangenen Bild zeigen wir noch eine andere Perspektive. Sie veranschaulicht noch deutlicher die vorbildnähere Wirkung des Abstands zwischen den Parallelgleisen.

Bild unten:

Für erfahrene Modellbahner bestünde eine Alternative zum Verlegen des Flexgleises im Einkürzen der Weiche an der roten Markierung. Dann ließe sich der Gegenbogen 8591 auch direkt an sie ansetzen und zum selben Abstand gelangen.

Der erfahrene Modellbahner würde unter Umständen die Weiche kürzen (roter Strich im Bild oben) und den Gegenbogen (Art.-Nr. 8591) ansetzen. Im Bereich des Herzstücks müssten dazu die Kupferkontakte gelöst und neu angebracht werden. Dies wäre mit speziellem Werkzeug kein Problem, jedoch aufgrund der hohen Möglichkeit / Gefahr einer funktionsbeeinträchtigten Weiche nur bedingt ratsam.

Gäbe es noch eine bessere Lösung für das Industriematerial?

Im Jahr 2022 wird die Spur Z fünfzig Jahre alt. Neben den sicher zu erwartenden Jubiläumsartikeln könnten uns die Hersteller (nur nebenher) mit schlankeren Standardweichen oder einem aufgefrischten



Wie das in diesem Artikel Beschriebene in der Anlagenpraxis wirkt, führt uns diese Aufnahme von „Bad Rothenzell“ vor: Die Paradenstrecke auf der rechten Seite ist mit 19 mm Gleismittenabstand verlegt worden, Bahnhof und Betriebswerk links erhielten den von der Großseriengeometrie vorgegebenen Abstand von 25 mm.

bzw. überarbeiteten Gleissystems beglücken. Es wäre an der Zeit, nach immerhin einem halben Jahrhundert.

Wohl dem, der die Gleise und Weichen von Eckhard König sein Eigen nennt. Da ist zum Beispiel eine Weiche EW 49 - 190 1:9 mit einem Radius von 864 mm und einem Abzweigwinkel von 6,34 Grad. Ich nenne dies einfach nur „schlichte Eleganz“.

Bezugsquelle für das Werkzeug:

<https://www.fohrmann.com>

Aufstellung der genannten Normen (MOROP):

<https://www.morop.eu/index.php/de/nem-normen.html>

Hersteller des König-Gleises (Bezugsquelle):

<http://weichenlaterne.de/index.html>

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

Eigenbauprojekt auf Shorty-Basis

Wie von Geisterhand getrieben

Seit vielen Jahren liest Thomas Heß unser Magazin Trainini®. Viele Ratschläge und Ideen hat er aus den Beiträgen unserer Leser, der für uns tätigen Fachautoren und der Redaktion mitgenommen. Nun schien es ihm an der Zeit, auch einmal etwas in diese Gemeinschaft zurückzugeben. So beschreibt er im Folgenden den Bau eines Geisterwagens mit Rokuhan-Fahrwerk.

Von Thomas Heß. Erst im vorletzten Jahr habe ich mir eine kleine Noch-Fertiganlage „Tessin“ zugelegt und mit der Märklin Mobile Station 2, die ich von der H0-Teppichbahn hatte, sowie digitalen Weichen- und Beleuchtungsschaltern von JSS aufgebaut. So ist meine Anlage Winzlingen (Schwaben) entstanden.

Ausgewählte Lokomotiven baue ich seitdem mit Decodern von Velmo und Doehler und Haass um. In der letzten Bastelsaison habe ich mich nun an einen Umbau von Rollmaterial gewagt. In meinem Lastenheft stand: Ein Geisterwagen mit ansprechendem Fahrverhalten soll es werden; digital mit DCC zu steuern muss er auch sein. Die Zugkraft sollte gegenüber normalen Lokmodellen größer sein, da die Steigung auf der Noch-Platte Tessin recht hoch ist!



Im Bahnhof Winzlingen (Schwaben) rangiert die akkubetriebene Kleinlok (Ka) einen kurzen Güterzug. Dass der Antrieb in diesem Fall im ersten Güterwagen steckt, dürfte aber nur Kennern auffallen. Foto: Thomas Heß

Und der Umbau muss mit vertretbarem Aufwand zu realisieren sein - sowohl zeitlich als auch technisch und finanziell. Tatsächlich hatte ich vor geraumer Zeit schon einen Geisterwagen gebraucht erworben – ein Umbau auf Basis des 2-achsigen Märklin-Schienenbusses mit Gehäuse des Schiebewardwagens.

Allerdings bin ich mit dem Fahrverhalten und der Kontaktsicherheit nicht so recht zufrieden. Also kam der nicht in Frage. Entgegen kam mir dann, dass der Hersteller Rokuhan mit den motorisierten, vierachsigen „Shortys“ eine Steilvorlage lieferte. Da müsste doch was zu machen sein!

Einen Versuch war es mir wert, zumal das Basismodell bei Jörg Erkel (1zu220-Shop) für etwa 18 Euro zu haben ist. Auch dessen Kontaktsicherheit und das Fahrverhalten sollten eigentlich stimmen: Mit den Umsetzungen der Baureihe 181² von Rokuhan habe ich schließlich sehr positive Erfahrungen machen dürfen.



Ein motorisiertes Shorty-Fahrwerk von Rokuhan und ein gewöhnlicher Selbstentladewagen 8630 von Märklin genügen für den heute vorgestellten Umbau. Mittels eines D+H-Decoders wurde der Geisterwagen in diesem Fall sogar noch digitalisiert.

Zu deren positiven Eigenschaften zählen der ruhige Lauf durch die Glockenankermotoren, die hohe Zugkraft durch Haftreifen und ihre Grundeigenschaft als Drehgestell-Lok. All das besitzt der Rokuhan-Shorty auch – allerdings ist hier nur das vordere Drehgestell angetrieben.

Und ein passendes Gehäuse für meinen Geisterwagen sollte sich doch bestimmt bei Märklin im Güterwagensortiment finden lassen? Ich müsste dann halt den Wagenboden aus dem Märklinwagen ausschneiden, damit es mit diesem Fahrwerk verheiratet werden kann.

Und ein Doehler und Haass Micro-Lokdecoder (DH05-C) sollte eigentlich auch unterzubringen zu sein... Der Entschluss war dann auch schnell gefasst und das Pflichtenheft stand bereits. Die Umsetzung sollte durch Basteln erfolgen: „Versuch macht klug“, das erhöht den Spaß an der Sache!

Als der Rokuhan-Shorty dann wenige Tage später bei mir eintraf, habe ich mich ans Werk gemacht. Zunächst habe ich mir seine Abmessungen des Shorties angeschaut - vorab habe ich nichts gefunden,

was mir die wahren Dimensionen gezeigt hätte. Und so blieb eine Überraschung nicht aus: Der Shorty ist doch relativ kurz!

Es musste also ein ebenfalls recht kurzes Gehäuse für einen vierachsigen Wagen her. In meinem Güterwagenfundus habe ich verschiedene Modelle ausgemacht: Der Teleskophaubenwagen war zu lang und im Inneren zu schmal.

Auch der Erz-Ild-Wagen ist zu lang und auch noch zu niedrig. Den Lokdecoder hätte ich zwar hineinbekommen, allerdings hätte dann das Gehäuse über den Drehgestellen „geschwebt“.



Das Fahrwerk des Shortys ist doch sehr kurz, was die Auswahl eines dazu passenden Basismodells für den Geisterwagen zunächst erschwerte.

Den besten Kompromiss stellt für mich das Gehäuse des Selbstentladewagens Fads 176 (Märklin 8630) dar: breit und hoch genug, um das Fahrwerk komplett aufzunehmen. Da passt dann auch der Lokdecoder und der Umbau lässt sich durch einen Ladeguteinsatz noch kaschieren. Allerdings ist auch dieser Wagen zu lang!

Beim Grienien kam die Idee, am Shorty den Zapfen für das hintere, nicht angetriebene Drehgestell um rund 5 mm in Richtung Wagenende zu versetzen. Dadurch wird der Abstand der Drehgestelle zueinander verlängert. Dann stimmt dieser wieder einigermaßen.

Erforderliche Werkzeuge:

- Lupe mit Licht
- Feinmechaniker-Schraubendreher
- scharfes Bastelmesser
- Seitenschneider, kleine Flachzange
- Schlüsselfeile, Schmirgelpapier mittlere und feine Körnung
- LötKolben
- „Dritte Hand“
- Multimeter
- Pinzetten
- feine Haarpinsel
- Bastelunterlage
- Schale zum Ablegen der Einzelteile

Alle anderen Alternativen schienen zu aufwändig oder nicht realisierbar: Fahrgestell verlängern oder Gehäuse des Märklinwagens verkürzen, schieden als Möglichkeiten aus. Wenn ich dann noch die Kupplung mit Märklin-Klauen ausstatten würde.

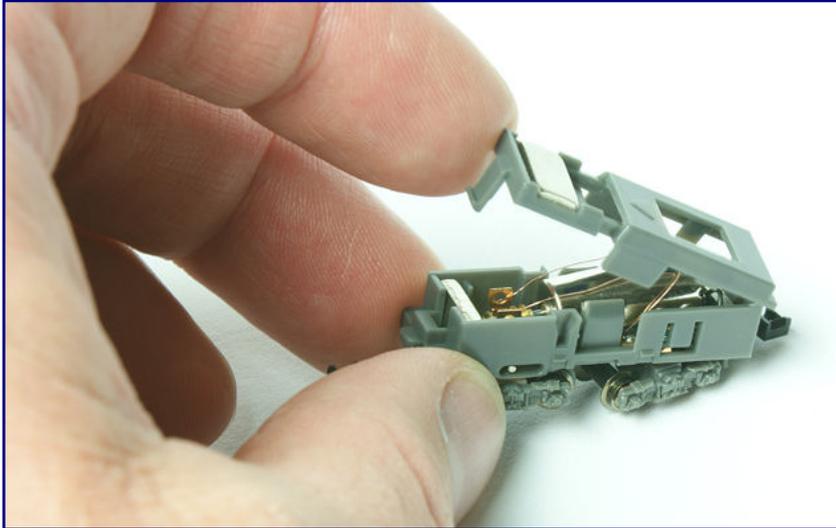
Für den realistischen Eindruck der Achslagerblenden war zunächst Überzeugungsarbeit nötig, da es sich um eine recht aufwändig umzusetzende Lösung mit Hilfe aufgeklebter Blenden der Gattung Fads 176 (Märklin 8630) handelte.

Gerade dieser Arbeitsschritt hat sich aber sehr gelohnt - trägt er doch entscheidend zum positiven Gesamteindruck des Wagens bei. Mein großer Dank hierfür gebührt Herrn Holger Späing von **Trainini®**, ohne dessen Überzeugungsarbeit ich mich nicht dazu durchgerungen hätte, da ich ein Scheitern des Projekts befürchtet hatte.

Drehgestellabstand verlängern

Als Erstes muss der Shorty zerlegt werden. Das Untergestell und das Getriebe bestehen aus Kunststoff. Das kommt mir insofern entgegen, als dass ich lieber Plastik schneide als Metall zu sägen oder zu feilen. Begonnen habe ich damit, das vordere, angetriebene Drehgestell auszubauen.

Das funktioniert, wie bei Märklin-Modellen auch, indem die Metall-Steckachse herausgedrückt wird. Aber Vorsicht sollte walten, denn das Zahnrad, das auf der Achse steckt, ist sehr klein und geht womöglich verloren, wenn es nicht gleich an einen sicheren Ort gelegt wird.



Zum Abnehmen des oberen Verschlusses lassen sich die Rastnasen mit einem Uhrmacherschraubendreher aufhebeln. Das Oberteil kann dann vorsichtig abgenommen werden. Das angetriebene Drehgestell (links) fällt wie bei Märklin heraus, sobald der Stift, der auch das zentrale Zahnrad hält, herausgezogen wird.

Ich habe das jedenfalls übersehen. Und da es aus Kunststoff ist und ein Geräusch beim Aufprall vermissen lässt, habe ich es erst bei der Montage vermisst und nur mit hohem Suchaufwand und unter heftigem Fluchen auf dem Zimmerboden zwischen zwei abgestellten Kisten wiedergefunden.

Dann habe ich der Deckel des Shortys heruntergenommen, er ist an den beiden Stirnseiten mit Rasthaken in entsprechenden Ösen im Gestell gesichert, Schrauben gibt es keine.

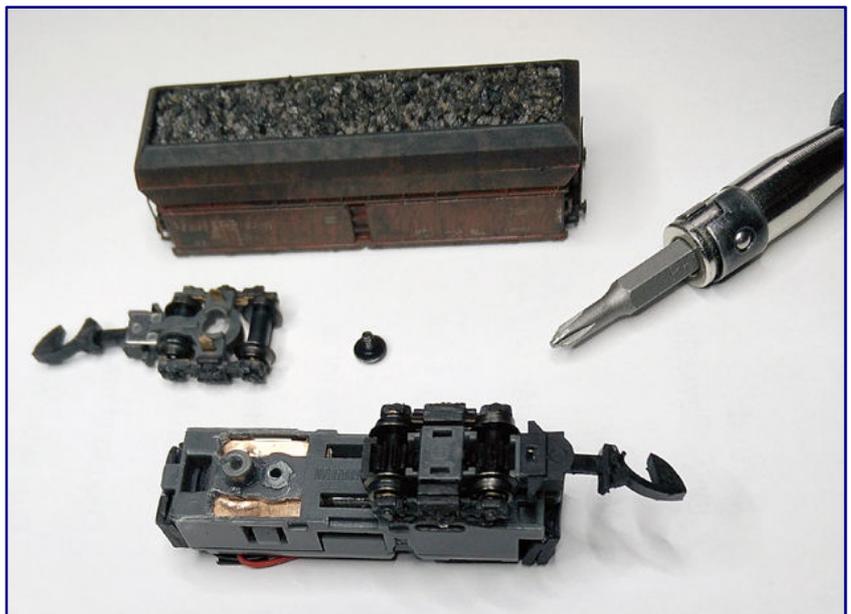
Mit einem Feinmechaniker-Schraubendreher lassen sich die Rasthaken vorsichtig biegen und der Deckel dann leichter abheben.

Anschließend sollte dann der Glockenankermotor samt der kleinen Platine herausgenommen werden (Motoranschluss und Stromverbindung zum vorderen Drehgestell). Der Motor ist in seitliche Wangen im Lokgestell eingerastet. Am besten werden auch gleich die Drähte an der Platine ausgelötet, dann erfolgt beim anschließenden Arbeiten keine Behinderung durch die Strippen.

Rokuhan hat zum Beschweren stirnseitig im Lokgestell kleine Metallplättchen in Schächte montiert. Diese rutschen gern heraus.

Also sollten auch sie gegen Verlust gesichert und ausgebaut gelagert werden. Das Versetzen des Drehgestellzapfens ist dann schnell erledigt: dazu das hintere Drehgestell abschrauben, den Zapfen auf der Unterseite des Lokgestells mit Hilfe eines scharfen Bastelmessers bündig zum Boden abschneiden und dann an der richtigen Stelle wieder ankleben.

Ich habe die Position des Drehzapfens um ca. 5 mm in Richtung des hinteren Endes des Fahrwerks verschoben. Zum Finden der richtigen Lage lässt sich das auserkorene Gehäuse als Maßstab anlegen.



Um den Drehgestellabstand des Basismodells herzustellen – wichtig für die einheitliche Wirkung im Zugverband – wurde nach dem Lösen der Halteschraube das freilaufende Drehgestell entnommen und der Führungszapfen nach außen versetzt. Damit einhergehend waren auch die Kontaktflächen für die Stromübertragung ins Fahrwerk zu vergrößern. Foto: Thomas Heß

Das Kleben habe ich durch feinfühligem Einsatz von flüssigen Sekundenkleber erledigt (Hersteller Bondo im Fläschchen mit Dosierspitze respektive Stecknadel zum Auftragen). Beim Einkleben ist auf den Sitz des Zapfens zu achten, er darf nicht außermittig oder schief stehen.

Verlängern der Ausschnitte und Kontaktflächen

Damit das hintere Drehgestell nach dem Versetzen des Zapfens wieder montiert werden und auch den Strom übertragen kann, habe ich sowohl die Ausschnitte im Wagenboden als auch die Kontaktflächen verlängert.

Nun lassen sich die Ausschnitte im Wagenboden in Richtung des Wagenendes verlängern. Mit dem scharfen Bastelmesser habe ich hier versucht, die Rundung nachzubilden. Dies ist erforderlich, weil die Kontaktfahnen im Drehgestell um die senkrechte Achse des Gestells schwenken. Wird ein gerader Schnitt gemacht, könnte es dazu führen, dass der Schwenkbereich eingeschränkt wird, wenn die Kontaktfahnen im Ausschnitt anstoßen.

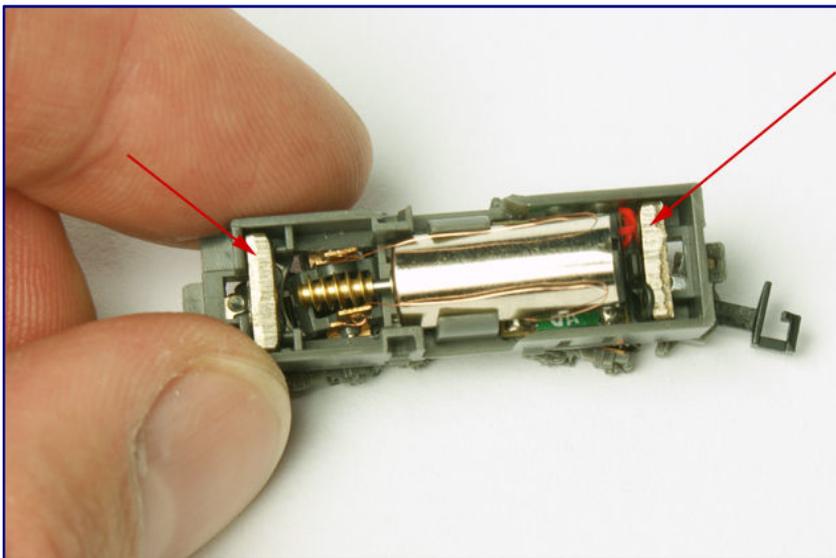
Es kann aber durchaus auch sein, dass beim später aufgesetzten Gehäuse des Märklin-Wagens 8630 der Anschlag durch die Drehgestellachslagerblenden an den nach unten gezogenen Bordwänden erfolgt, so dass der gerundete Ausschnitt eigentlich gar nicht zwingend erforderlich wäre.

Konstruktion ab Werk:

Rokuhan hat die Stromübertragung für die Drehgestelle mit Hilfe von senkrecht im Drehgestell stehenden Metallfahnen realisiert. Diejenigen des hinteren drücken auf Kontaktflächen an der Unterseite einer kleinen Leiterplatte.

Diese ist im Inneren des Wagenbodens eingerastet. Auf ihr sind die Motoranschlüsse angelötet und mittels sehr dünnem, bruchgefährdetem Kupferlackdraht werden auch die Anschlüsse des vorderen, angetriebenen Drehgestells hierhergeführt.

Um die Kontaktflächen für das Übertragen des Stroms zwischen dem hinteren Drehgestell und der kleinen Platine mit den Motoranschlüssen zu verlängern, habe ich dünnes Kupferblech (Stärke 0,3 mm) verwendet. Dieses wird unter die Platine gelegt. Dafür habe ich zwei ca. 2 mm breite Streifen geschnitten und im Shorty-Boden über die beiden verlängerten Ausschnitte mit Sekundenkleber eingeklebt.



Das Bild zeigt die empfindlichen Kupferlackdrähte zur Stromführung vom angetriebenen Drehgestell zum Motor. Unser Leser entschied sich zum Tausch gegen flexible Litze. Mit Pfeilen gekennzeichnet sind hier zwei der drei kleinen Gewichtsplättchen zum Erhöhen der Traktion.

Die richtige Länge ergibt sich durch simples Ausprobieren. Es ist aber darauf zu achten, dass der Klebstoff den Stromfluss zur Platine später nicht unterbrechen kann.

Ebenso wichtig ist es, die eingesetzten Bleche gegen Kurzschluss zu sichern – sowohl im Verhältnis zueinander als auch zum Motor (v.a. bei Verwenden eines Lokdecoders).

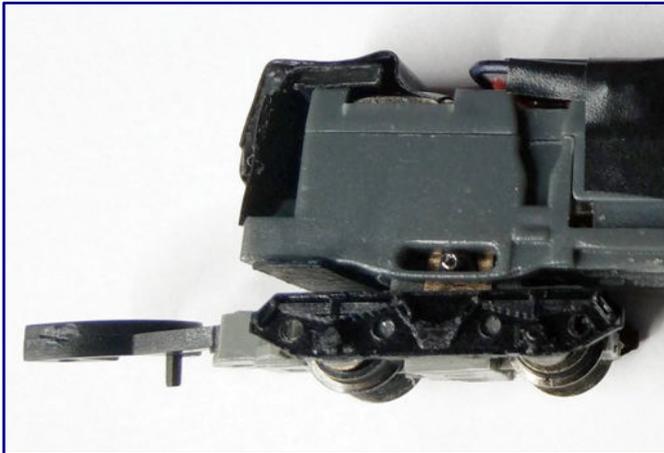
Nach dem Trocknen des Klebstoffs können jetzt das hintere Drehgestell und die Leiterplatte probenhalber montiert werden.

Mittels Multimeter lässt sich der Stromfluss zwischen den Radsätzen und der eingesetzten Platine überprüfen. Das linke und rechte Rad einer Achse sind auch bei Rokuhan gegeneinander isoliert.

Realistische Gestaltung der Drehgestellblenden

Als Teilespender diente der Fads 176 von Märklin (8630). Dessen Drehgestellblenden wurden nach Überarbeiten auf die Drehgestelle des Shortys aufgeklebt.

Die Blenden des Märklin-Waggon habe ich im ersten Arbeitsschritt bündig abgeschnitten und auf der Rückseite plan übergeschliffen, so dass sie noch ca. 0,45 mm Materialstärke behielten. Zuvor betrug die Stärke oberhalb der Stelle, wo die Blenden das Achslager darstellen, ca. 1,1 mm.



Gemäß der Beschreibung im Beitrag wurden die Shorty-Drehgestellrahmen abgetragen, um die Blenden des Märklin-Spendermodells mit Sekundenkleber aufkleben zu können (Bild links). Auch diese mussten sich zuvor aber eine „Verjüngungskur“ gefallen lassen (Bild rechts). Beide Fotos: Thomas Heß

Der Schleifvorgang wurde mit Hilfe von Schleifpapier der Körnung 240 durchgeführt, das ich auf der Arbeitsplatte fixiert hatte. Den Dickenabtrag habe ich durch Auflegen und Bewegen der Blende über das Schleifpapier bewerkstelligt.

Bastler wie ich, die mit relativ dicken Fingern gesegnet sind, werden dabei schnell merken, was passiert, wenn auch die Finger dauerhaft auf der rauhen Oberfläche reiben, weil das kleine Schleifteil schlecht zu greifen ist. Wiederholte Dickenmessung ist während des Schleifvorgangs unablässig.



Nach dem Anpassen der Blenden ist der Waggon (links) kaum noch als Geisterwagen zu erkennen. Nur der hellgraue Kupplungsschacht kann ihn verraten, wenn wir von den austauschbaren, blank vernickelten Radsätzen des linken Serienmodells mal absehen. Foto: Thomas Heß

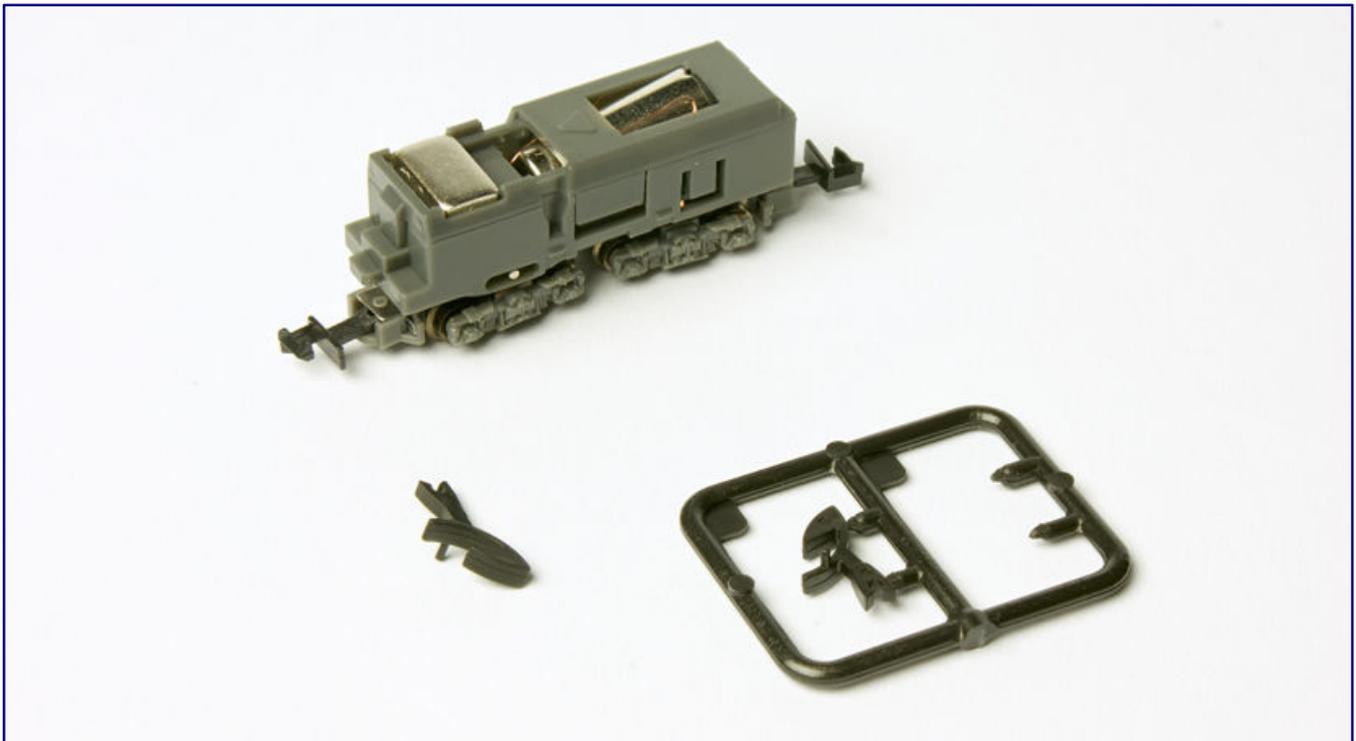
Am Shorty wiederum habe ich die ausgebauten Rahmenteile zunächst mit einem Skalpell plan geschritten und dann ebenfalls übergeschliffen. Die Materialstärke nach dem Schleifvorgang betrug ca. 0,6 mm.

Damit beim Schleifvorgang die Drehgestelle nicht beschädigt wurden, hatte ich diese vorher nicht zerlegt. Ich musste vor dem Aufkleben der Blenden die Drehgestelle des Shortys eh zerlegen und reinigen. Trotzdem war äußerste Vorsicht zu wahren – vor allem durften die Zapfenlager für die Achsen nicht beschädigt werden.

Anschließend wurden die Teile mit Sekundenkleber verklebt. Auf den korrekten Sitz der aufgeklebten Drehgestellblenden war zu achten. Insbesondere mussten beim Fads 176 die Drehgestelle noch einwandfrei schwenken können, damit es später auf Weichen und in Kurven nicht zu Entgleisungen kommen konnte.

Kupplungshaken und Zusammenbau

Anstatt der originalen Kupplungen des Shortys habe ich die Märklin-kompatiblen Kupplungen von Rokuhan in der langen Ausführung verwendet. Diese Kupplungen sind im Fachhandel erhältlich. Der Austausch erfolgt, indem die alten Kupplungen nach vorne aus dem Aufnahmeschacht abgezogen und die neuen eingesteckt werden.



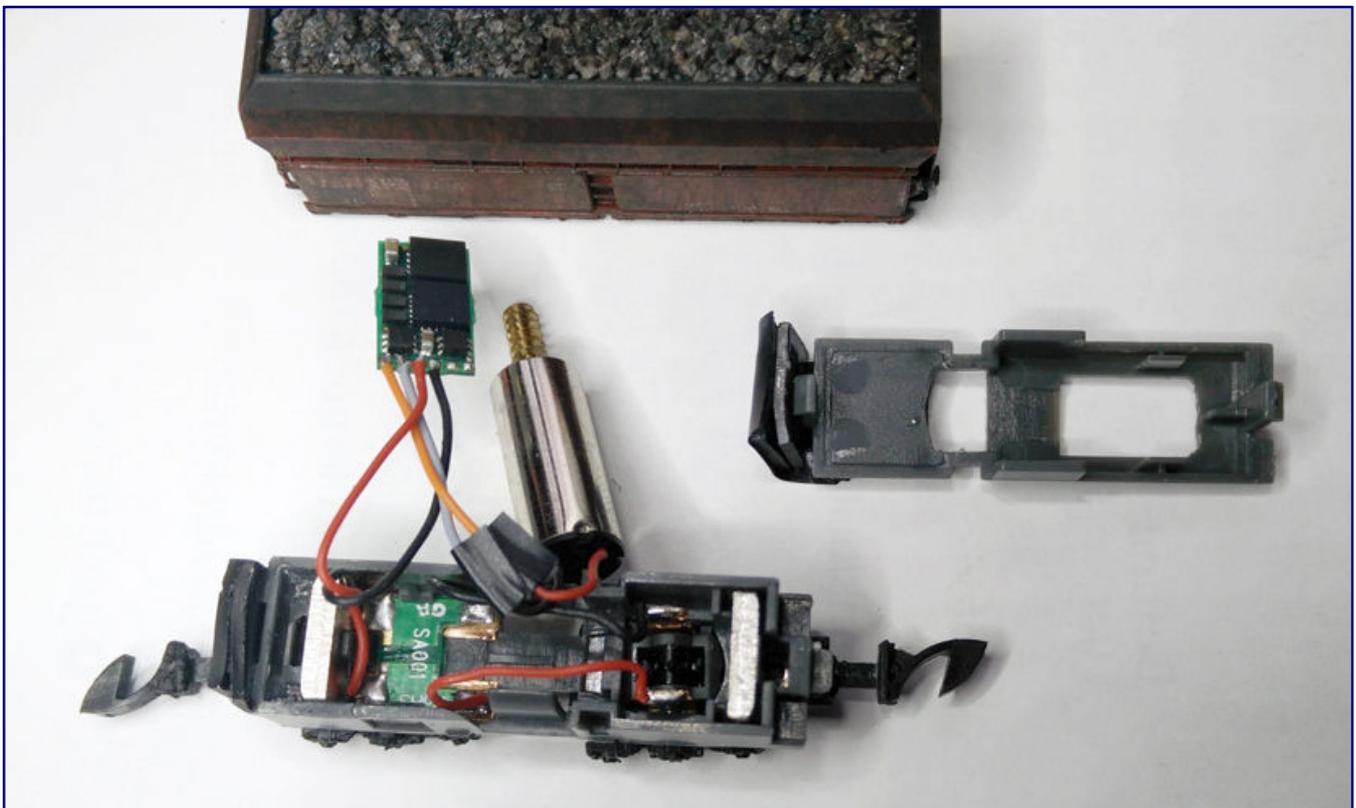
Die nicht zu Märklin passenden Kupplungen am Shorty lassen sich leicht abziehen und austauschen. Passenden Ersatz mit Märklin-Klauen an langem oder auch kurzem Schaft gibt es im Zubehörprogramm von Rokuhan.

Leser, die ein anderes Modell zum Geisterwagen wandeln möchten, mögen bedenken, die Rokuhan Kupplungen eventuell in der kurzen Ausführung zu verwenden! Alternativ können auch die Rokuhan-Kupplungen am Ansatz der Klauen abgeschnitten und stattdessen Klauen der Märklin-Kupplungen angeklebt werden. Somit wäre es möglich, einen Längenausgleich zu realisieren, falls die Gesamtlänge des Gehäuses nicht passen sollte.

Der Zusammenbau erfolgt anschließend in umgekehrter Reihenfolge. Ich möchte an dieser Stelle aber noch auf einige Besonderheiten eingehen:

- Ich habe die stromführende Verbindung zwischen dem vorderen Drehgestell und der Platine im Wagenboden geändert. Der Grund liegt schlicht und ergreifend darin, dass der werksseitig verwendete sehr dünne Draht mehrmals gebrochen ist! Ich habe dazu Reste von flexiblen Decoderlitzen verwendet und diese an den Kontaktfahnen des vorderen Drehgestells und an der Platine angelötet.

Diese Litzen werden bei der Montage über den Motor und dann seitlich daran vorbei verlegt. Am besten ist es, das vordere Drehgestell zu montieren, dann die Platine einzusetzen und die Litzen in einem Bogen zu führen. Aus Gründen der Betriebssicherheit habe ich den vorhandenen vorderen (kleineren) Ausschnitt im Deckel des Shortys vergrößert: ich habe eine leichte Rundung eingeschnitten.



Die feinen Kupferlackdrähte wurden nach mehrfachem Bruch gegen rote und schwarze Litze ausgetauscht, die wie im Beitrag beschrieben verlegt wurde. Foto: Thomas Heß

So können die von mir verwendeten Litzen im Bereich des vorderen Drehgestells so verlegt werden, dass sie mehr Bewegungsspielraum haben und mittels Schleife „arbeiten“ können. Dadurch wird das Schwenken des Drehgestells nicht durch steife Litzen gehemmt.

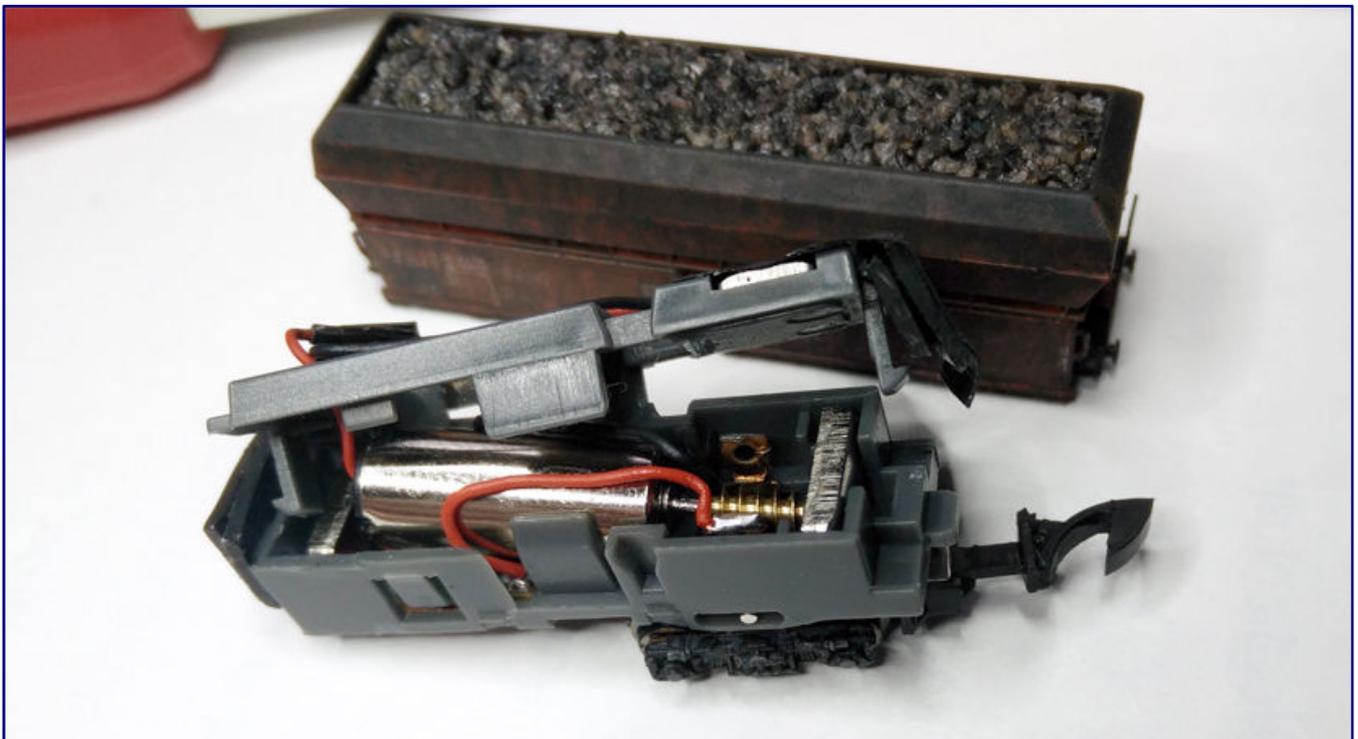
- Bei der Montage des Motors ist auf den korrekten Sitz zu achten. Der Motor liegt schräg im Lokgehäuse. Im Bereich der darunter liegenden Platine muss er auf einem kleinen Absatz seinen Sitz finden. Seitlich wird er in die Wangen eingerastet.

Vorne muss die Getriebeschnecke sauber in das Kunststoffzahnrad auf der Antriebsachse eingreifen, falls das Drehgestell schon montiert sein sollte. Beim Aufsetzen des Deckels ist stets darauf achten, dass die Anschlusslitzen nicht gequetscht werden!

- Auch für die Betriebssicherheit habe ich zusätzlich zu den bereits vorhandenen Plättchen kleine Stücke aus zugeschnittenem Walzblei verwendet, um das Gewicht zusätzlich zu erhöhen. Diese wurden stirnseitig sowie auf dem Deckel des Shortys angeklebt.
- Bei digitaler Aufrüstung eignet sich der Lokdecoder DH05-C von Doehler und Haass. Dieser wird auf den Deckel des Shortys gelegt. Die stromführende Verbindung wird mit dünnen, flexiblen Litzen hergestellt. Den hinteren Ausschnitt habe ich hierfür ebenfalls etwas nach hinten erweitert, das Maß beträgt etwa eine Litzenstärke.

Dadurch lassen sich die Anschlusslitzen (4 Stück: je 2 x Gleis und Motor) besser verlegen und der Decoder selbst besser einfädeln. Der Motorsitz wird nicht gestört, da dieser von seitlichen Wangen gesichert wird.

Wer keinen Decoder verwenden möchte, braucht diesen Schritt nicht auszuführen, die Verkabelung bleibt in diesem Fall komplett im Inneren des Shortys. Für den Einsatz mit Glockenankermotoren gibt D&H auf seinen Seiten Ratschläge zum Programmieren der CV-Werte (bei mir für das Format DCC).



Für den Umbau unseres Lesers fiel die Wahl auf einen Decoder vom Typ DH05-C von Doehler und Haass. Mit den beschriebenen Anpassarbeiten ließ der Winzling sich im Geisterwagen unterbringen. Beim Wiederaussetzen des Shortys ist darauf zu achten, dass keine Kabel gequetscht werden. Foto: Thomas Heß

Anpassen des Basiswagens

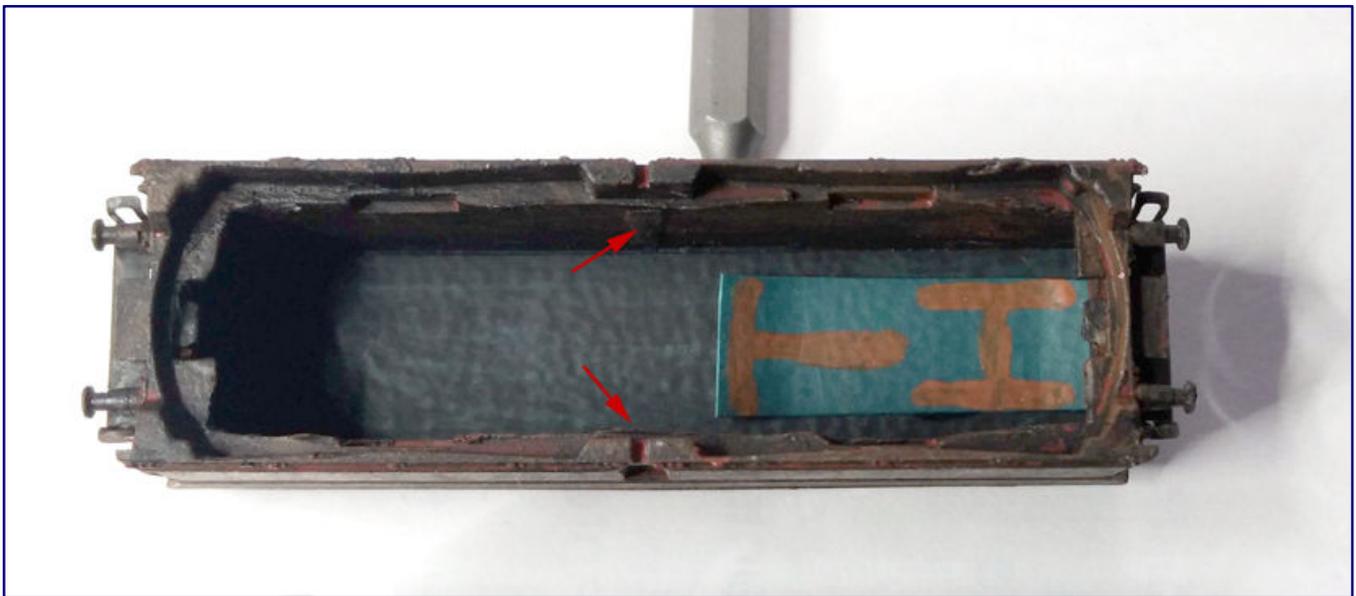
In meinem Fall kommt das Gehäuse des Märklin-Selbstentladewagens Fads 176 (Art.-Nr. 8630) zum Einsatz. Zuerst werden nun seine Drehgestelle entnommen. Mit einem Feinmechaniker-Schraubendreher können diese vorsichtig ausgehebelt werden. Genauso wird mit den Schüttflächen aus Metall verfahren.

Da bei diesem Wagen der Wagenboden nicht abnehmbar ist, muss der Boden mit einem scharfen Bastelmesser herausgeschnitten werden. Ich habe ihn fast auf der gesamten Länge entfernt. Es ist aber

darauf zu achten, dass der Ausschnitt nicht zu breit oder asymmetrisch zur Wagenlängsachse ausgeführt wird.

Die Breite sollte einerseits gerade so weit ausfallen, dass der Wagen noch auf das Fahrwerk geklemmt wird, ohne den Sitz zu verlieren, aber andererseits nicht so weit ausfallen, dass die Bordwände des Gehäuses aufgespreizt werden. Deshalb ist hier während der Arbeit ein ständiges Kontrollieren und Anpassen angeraten.

In der Wagenmitte ist quer zur Fahrtrichtung ein nach oben zeigender Steg, der ebenfalls zu entfernen ist und besondere Sorgfalt erfordert. Für sein Entfernen habe ich bei den ersten beiden Schnitten einen kleinen Seitenschneider verwendet. Wenn Reste des Stegs stehen bleiben, kann dies ebenfalls einen positiven Effekt auf den Gehäusesitz haben. Auch hier gilt deshalb, nur so viel entfernen, wie es sich als erforderlich erweist.



In der Mitte des Wagenaufbaus war noch ein Quersteg zu entfernen, damit er als „Hütchen“ auf das bearbeitete Shorty-Fahrwerk gesetzt werden konnte. Nach oben schließt das Modell ein selbstgebauter Ladeguteinsatz ab, dessen Boden hier samt Markierung für die passende Seite des Fahrwerks zu sehen ist. Foto: Thomas Heß

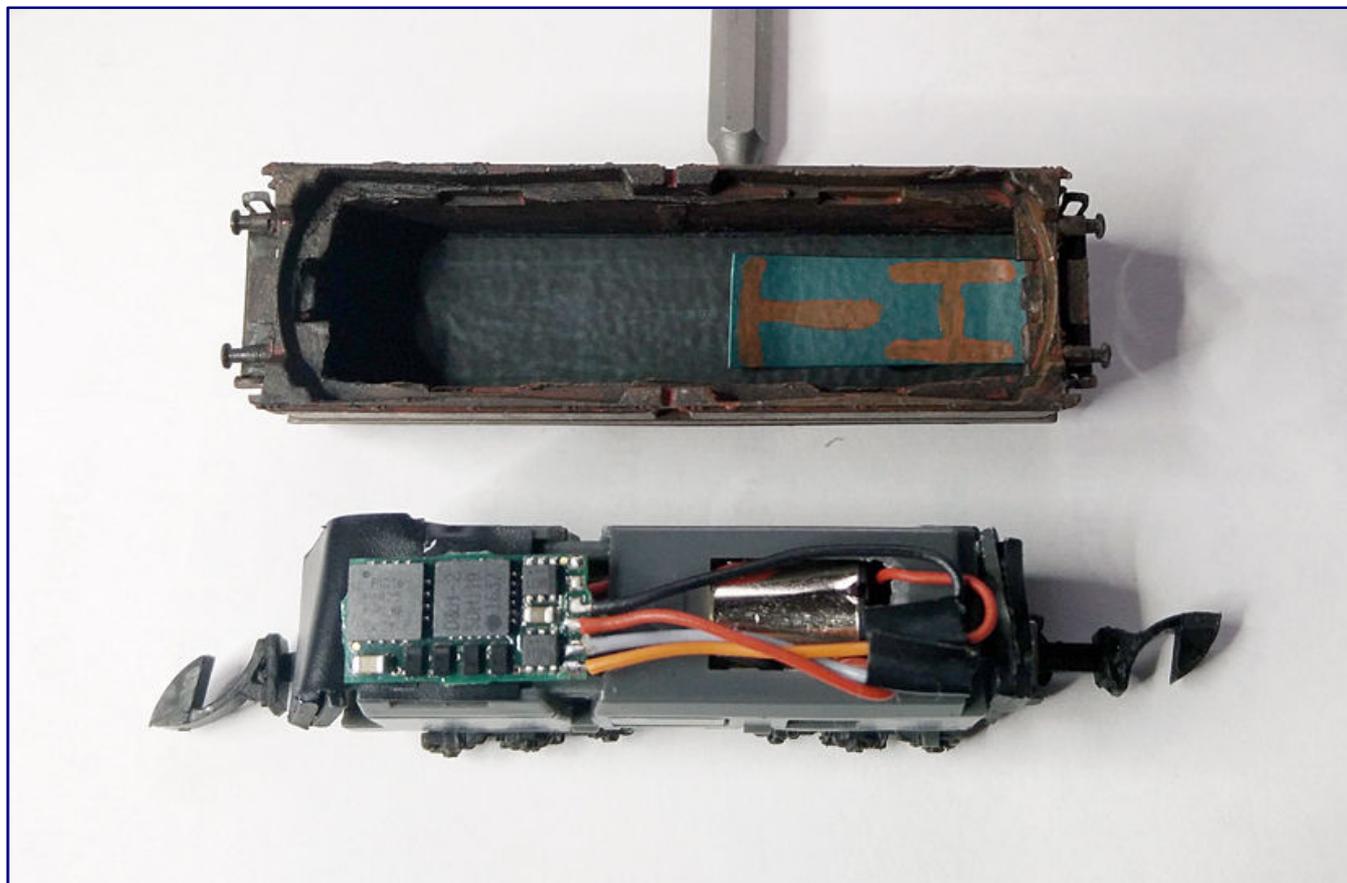
Den Einsatz für das Ladegut habe ich aus dem rückseitigen Kunststoffumschlag eines Schnellhefters passgenau geschnitten, von unten eingesetzt und anschließend verklebt. Dann erfolgte ein Schotterauftrag und dezentes Einfärben mit stark verdünnter Acrylfarbe. Dieser Einsatz dient auch der Höhenanpassung des Gehäuses auf dem Lokgestell.

Einseitig vorn passt die Höhe, weil der Ladeguteinsatz auf dem Decoder aufliegt. Hinten muss eine entstehende Schiefelage hingegen korrigiert werden: Hierfür habe ich ein zweites Stück Kunststoff einseitig eingeklebt. Dessen anderes Ende kann nach Bedarf gebogen und aufgestellt werden. Durch einen Federeffekt findet nun ein Höhenausgleich statt und die Schiefelage wird korrigiert.

Um den Plastikglanz des originalen Gehäuses und der Rokuhan-Drehgestelle zu kaschieren, habe ich braune, schwarze und anthrazitfarbene Acryllacke verwendet und, verschieden gemischt, mit einem feinen Haarpinsel aufgetragen. Ihr Auftrag erfolgte stark verdünnt und in mehreren Schichten. Bislang erfolgte noch kein Auftrag von Klarlack, weil ich nicht weiß, welcher Lack hier geeignet ist.

Der Umbau hat mir sehr viel Spaß gemacht. Das Ergebnis kann sich, wie ich finde, im Verhältnis zum Aufwand durchaus sehen lassen. Die Zugkraft ist so weit gesteigert, dass neun Wagen mit Ladegut auch auf der „Winzlinger Steige“ mit 4 Promille kein Problem mehr darstellen.

Im Schiebetrieb schwächelt der Geisterwagen hingegen bei so vielen Wagen - wahrscheinlich, weil nur das vordere der beiden Drehgestelle angetrieben ist. Die Laufruhe insgesamt ist jedoch sehr schön und die Kontaktsicherheit tadellos.



Alle Arbeiten sind beendet und der Wagenaufbau kann auf sein neues Fahrwerk gesetzt werden. Versehen mit dem oben aufgelegten Digitaldecoder lehrt er antriebslosen Lokmodellen künftig das Laufen. Foto: Thomas Heß

Auch mit der Kostenseite bin ich sehr zufrieden, da ich auf einen gebraucht leicht und günstig zu beschaffenden Grundtypen zurückgegriffen habe. Shorty-Fahrwerk, Decoder, Klebstoffe und weitere Arbeitsmaterialien eingeschlossen, schlägt dieses Projekt allenfalls mit rund 70 Euro zu Buche!

Herstellerseiten zum Artikel:

<https://doehler-haass.de>

<https://www.maerklin.de>

<https://www.rokuhan.de>

Genannte Bezugsquelle für Europa:

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

Bezug außerhalb Europas:

<http://www.rokuhan.com>

<http://www.ztrackcenter.com>

Die Baureihe 64 im EK-Portrait **Geschichte der Bubiköpfe**

Die besten Baureihenbände erscheinen für viele Vorbildfreunde zweifelsfrei im EK-Verlag. Das neue Werk zur beliebten Baureihe 64 scheint nahtlos daran anzuknüpfen. Zu beachten ist allerdings, dass es sich hier um die überarbeitete Auflage eines früheren Buches handelt. Deshalb stellte sich uns besonders die Frage, für wen sich der neue Titel wohl lohnen mag.

Peter Melcher
Die Baureihe 64
Die erfolgreiche deutsche 1' C 1'-Einheitstenderlok für Nebenbahnen

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2019

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
344 Seiten mit 537 S/W- und 47 Farbbildern

ISBN 978-3-8446-6032-6
Best.-Nr. 6032
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Die Einheitsdampflok der Baureihe 64 war eine erfolgreiche und häufig gebaute Tenderlok der Deutschen Reichsbahn, die in ganz Deutschland über immerhin vier Jahrzehnte bis in die siebziger Jahre hinein zuverlässig ihren Dienst versah. Zu sehen war sie vor allem vor Personenzügen auf Nebenbahnen, aber auch Übergaben im Güterverkehr oblagen ihr dort nicht selten.



Vor über 30 Jahren erschien im EK-Verlag erstmals ein Baureihenportrait des beliebten Bubikopfes. Und auch wenn ihre Betriebsgeschichte längst abgeschlossen scheint, lohnte sich hier auf jeden Fall eine Neuauflage des Buches.

Das lange Warten hat sich da auf jeden Fall gelohnt, denn herausgekommen ist in diesem Fall sogar ein völlig neues Buch: Im Umfang deutlich gewachsen zeigt es sich mit vielen neuen Fotos und erheblich besserer Bildwiedergabe als im früheren Werk aus dem Jahre 1987. So geben sowohl die Auswahl der Aufnahmen wie auch deren Darstellungsqualität keinen Anlass zu Klagen.

Profitieren werden seine Käufer zudem auch noch von vielen Erkenntnissen, die zwischenzeitlich gewonnen werden konnten. Geschlossen werden beispielsweise viele Wissenslücken bei Maschinen, die nach dem Zweiten Weltkrieg in Ostblockstaaten verblieben sind. Trotzdem sind viele Dinge hierzu nicht dokumentiert worden oder Informationen unzugänglich geblieben, weshalb auch heute noch Lücken bleiben müssen.

Das ist dem Buch leider auch bei einigen Bildlücken und Aufstellungen zur Stationierung anzumerken. Doch es schadet dem insgesamt hervorragenden Werk nicht, denn eine derart umfassende Zusammenfassung von Entwicklung, Konstruktion, Einsatz, Bauartänderungen, wie auch Beheimatungen und Verbleib der Lokomotiven ist bislang einmalig.

Die herausragende Qualität der EK-Baureihenbände zeigt sich folglich auch bei diesem Buch ein Mal mehr. Zu verdanken ist dies der Akribie des Autors und begleitender Unterstützung durch EK-Chefredakteur Jörg Sauter.

So wird auch die enge technische Verwandtschaft zu den Baureihen 24 und 86 bestens herausgearbeitet. Die umfasst sowohl die beabsichtigten Vorteile wie auch daraus resultierende Kompromisse. Im Bereich der Einsatzgeschichte umfassen die Ausführungen sowohl die deutschen Bahnverwaltungen der Vor- und Nachkriegszeit als auch andere Länder, in die es einzelne Maschinen oder eine größere Zahl von ihnen verschlagen hatte. Nicht vergessen wurden erhaltene Museumsexemplare.

Der vorliegende Titel empfiehlt sich deshalb für jeden Freund der kleinen, aber erfolgreichen Tenderlok und verweist gleichzeitig seinen Vorgängerband deutlich aufs Abstellgleis. Wer ihn bereits sein Eigen nennt, kann ihn bedenkenlos durch die neue Auflage ersetzen oder ergänzen. Letzteres macht insofern ebenfalls Sinn, weil viele Bilder ja gleich ausgetauscht wurden.

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

Schwarzer Schwan im Filmportrait Das Beste zum Schluss?

Die Baureihe 10 sollte alles in den Schatten stellen, was je auf Deutschlands Gleisen herumgedampft ist. Sie war zur Nachfolge der Baureihe 01¹⁰ bestimmt und sollte den deutschen Dampflokbau krönen. Doch mit den Ansprüchen wuchsen auch die Ideen rund um ihre Konstruktion in den Himmel. Als sie fertig war, wurde sie gar nicht mehr gebraucht. Ein Filmportrait erinnert an die beiden Vorserienmaschinen ohne Zukunft.

JS-Filmproduktion
Die Baureihe 10
Die größte Schnellzugdampflokomotive der Deutschen Bundesbahn (Krupp 1957)
aus der Reihe „Stars der Schiene“ (Folge 19)

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2010

DVD-Video
Bildformat 4:3
Tonformat Dolby-Digital 4.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 55 Min.

ISBN 978-3-89580-660-5
Best.-Nr. 6319
Preis 16,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Gerade einmal zwei Exemplare wurden von der legendären „Zehner“ gebaut. Ihre lange Vorgeschichte hatte zur Folge, dass die schwere Pazifik am Ende zu spät auf den Gleisen erschien. Zu weit war der Traktionswandel bereits fortgeschritten und die V 200 hatte einen großen Teil ihres Einsatzgebiets besetzt.

Große Fortschritte machte auch die Elektrifizierung der großen Magistralen, wo mit der E 10 eine Ellok dominierte, die jeder Dampflok weit überlegen war. 1950 war das noch anders. Da dachte die junge Bundesbahn noch, auf lange Sicht weiter auf die Dampflok setzen zu müssen.

Deshalb entwarf sie ein Neubauprogramm, dessen Höhepunkt eben die dreizylindrige Schnellzuglok der Baureihe 10 war. Teilweise verkleidet, sollte sie durch Schnelligkeit, Leistungsfähigkeit und Eleganz Aufsehen erregen.

Krupp setzte 1957 mit zwei Exemplaren einen Schlussstrich unter dieses Neubauprogramm: Zwar wurden bis 1959 noch Maschinen der Baureihe 23 abgeliefert, aber die Entwicklung von Dampflokomotiven war nun endgültig vorbei.

Mit nur knapp über zehn Jahren Betriebsgeschichte, nie vollständig abgestellten „Kinderkrankheiten“ und einer schwierigen Ersatzteilversorgung aufgrund ihres Status als Splittergattung sind Aufnahmen von dieser besonderen Reihe eher selten. Zudem schieden sich die Geister, ob dieser Typ nun gelungen und angenehm zu fahren sei oder lieber gleich aufs Abstellgleis wandern solle.



Die Filmmannschaft um Joachim Schmidt, auch Gründer der Eisenbahnstiftung, hat es dennoch geschafft, ein spannendes Portrait zu drehen. Es ist zwar schon fast zehn Jahre alt, was besonders am Filmformat 4:3 zu erkennen ist.

Dennoch ist es unverändert aktuell und passt hervorragend in das Thema dieses Monats über Museumsbahnen. Für das filmische Denkmal musste aber auch in die Trickkiste gegriffen werden, denn nur eine der beiden Maschinen blieb mit 10 001 in Neuenmarkt-Wirsberg erhalten und ist nicht betriebsfähig.

Trotzdem ist es gelungen, die betagten „Schwarzen Schwan“ wieder zum Leben zu erwecken. Sie pusteten ihm Dampf um die Zylinder und sorgten auch dafür, dass es aus den beiden Schloten wieder zu rauchen scheint.

So vermitteln die neu gedrehten Farbaufnahmen einen guten Eindruck, was diese schwere Schnellzuglok ausgemacht haben muss. Natürlich dürfen dabei auch historische Aufnahmen nicht fehlen, die ein solches Portrait erst abrunden und auch den großen Anteil an der Gesamtlaufzeit haben. Doch diese sehen halt auch alt aus, weil sie eben das typische Flimmern und die dunklen Ränder der damaligen Super-8-Filmstreifen aufweisen.

Einmalig wird diese JS-Filmproduktion allerdings durch seltene, wohl einmalige 35-mm-Aufnahmen aus den Krupp-Hallen, die den Bau dieser besonderen Krönung der Dampftraktion zeigen und einen ebenfalls beachtlichen Anteil am Gesamtportrait einnehmen.

Klug entschieden war es, alle diese Beiträge nicht nur mit neuem Material einzurahmen, sondern mit Aussagen und Erläuterungen der Experten Manfred van Kampen und Gerhard Modell sowie des früheren Lokführers Rudolf Henning moderierend zu verbinden.

So ist in Summe ein unterhaltsames, höchst informatives und spannendes Werk entstanden, das unter der Bestellnummer 6319-e inzwischen auch als Videostream (für 9,99 EUR) zu erwerben ist.

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



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.

Zum Leserbrief von Herrn Severloh (Trainini® 8/2019) erreicht uns folgende Antwort:

In diesem Leserbrief ging es um die diversen Regler von Jörger und Passmann. Es gibt einen absoluten Spezialisten für Z-Regler. Schaut doch mal bei Ihm vorbei: <https://klaus-steuer.jimdo.com/>

Er ist sehr kompetent, freundlich und hilfsbereit, baut auch nach speziellen Kundenwünschen. Von mir die Note 1+! Mal sehen, was Ihr so berichten könnt.

Eckehart Tijssen, per E-Mail

Das sind Märklins Herbstneuheiten 2019:

Wie zu erwarten, ist unter den zur Ausstellung in Göppingen präsentierten Herbstneuheiten die in Jubiläumsgestaltung beklebte 101 064-4 der Deutschen Bahn AG (Art.-Nr. 88677) zu finden. Eine entsprechende Vermutung hatten wir bereits in der letzten Ausgabe geäußert. Wie auch das zweite, gleich vorzustellende Modell besitzt es einen Glockenankermotor und fahrtrichtungsabhängige LED-Beleuchtung an beiden Seiten.



Fahrwerk und Aufbau sind bei der Herbstneuheit des gedeckten Wagens der Gattung „G1 Dresden“ (Art.-Nr. 82170) aus Bronze gegossen. Im Gegensatz zum Vorbild erhält das Modell Speichenräder, denn diese sind beidseitig isoliert. Foto: Torsten Schubert

Mit dem in Bronze gegossenen Krokodil Ce 6/8^{III} (88565) startet Märklin eine neue Feinguss-Serie, die auf den Erfahrungen beruht, die der Hersteller mit der Baureihe 80 für Insider-Mitglieder gesammelt hatte. Das schwere Modell soll Sammler ansprechen und erhält einen transparenten Schutzlack.

Das gilt auch für den gedeckten Güterwagen „GI Dresden“ ohne Handbremse (82170), dessen Fahrwerk und Aufbau ebenfalls gegossen werden und der in derselben Feingussreihe erscheint.

Die Klientel der Sammler bedient auch der diesjährige Weihnachtswagen (80629). Es handelt sich um einen festlich gestalteten Niederbordwagen (Basis 8610) mit einer Gruppe Schneemännern aus transparentem Plexiglas auf der Ladefläche.

Dieser Weihnachtswagen 2019 wird in einem klarsichtigen Schneemann präsentiert, bei dem eine Hälfte dieses Baumanhängers transparent durchsichtig orange gehalten ist. Mit einer Kordel kann er am Tannenbaum befestigt werden.

Die Betriebsbahner werden noch mit einer Wagenpackung „Seitenkippwagen“ (82436) bedacht. Die drei Seitenkippwagen Fas 126 der Deutschen Bahn AG (DB AG) sind gemäß Epoche VI beschriftet und tragen Ladeguteinsätze „Kieshaufen“.

Ein grüner Blickfang ist inzwischen unterwegs:

Im Sammlerkatalog wurde er unter der fortlaufenden Nummer 1795 erfasst: Die Rede ist vom Jahreswagen 2018 der Z-Freunde International e.V., der auch von Forumsmitgliedern erworben konnte, die nicht Mitglied im Trägerverein sind.



Mit viel Aufwand haben die Z-Freunde International e.V. aus ihrem Jahreswagen 2018 (Art.-Nr. 8612.046) ein ganz besonderes Modell machen lassen: Grün lackierte Aufstiegsleiter, Lauffläche und Geländer sowie gelb abgesetzte UIC-Seilhaken rücken ihn zusammen mit der mehrfarbigen Bedruckung ganz eng an sein bereits historisches Vorbild.

Der vollständig grün lackierte Kesselwagen mit den weißen Aufschriften BfB (Art.-Nr. 8612.046) ist von Märklin gefertigt und bedruckt worden. Einmalig 150 Exemplare wurden von diesem schönen Modell aufgelegt.

Vorbild des aufwändig, inklusive der Aufstiegsleiter und Geländer lackierten und umfangreich bedruckten Modells ist ein zweiachsiger Kesselwagen der früheren Bundesmonopolverwaltung für Branntwein, der bei der Deutschen Bundesbahn eingestellt war.

Seit Juli sind die Modelle zu ihren Besitzern unterwegs, die sich bestimmt über diesen auffälligen, aber auch vorbildgetreuen Farbtupfer auf ihren Anlagen freuen werden.

Faller-Neuheiten 2019 für Spur Z jetzt offiziell:

Mit seinem Neuheitenprospekt 3/2019 hat Faller offiziell bekanntgegeben, was wir bereits in der Februar-Ausgabe gemeldet hatten. Für die Spurweite Z erscheinen in diesem Jahr noch zwei neue Architekturbausätze aus lichtgeschnittenem Hartkarton.



Die Kirche „St. Johannes Baptist“ (Art.-Nr. 282778; links) und das Kino Kandelhof (282795; rechts) sind die Neuheiten 2019 von Faller, die offiziell erst jetzt zum Herbst bekannt gegeben wurden.

Mit dem Kino Kandelhof (Art.-Nr. 282795) erscheint ein typisches Lichtspieltheater der Wirtschaftswunderzeit, das im Erdgeschoss eines vierstöckigen, städtischen Miethauses mit Walmdach untergebracht ist. Dem Bausatz liegen Schriftzüge und Werbetafeln zum Gestalten des Eingangsbereiches bei.

Die laufende Stadthäuserreihe ergänzen wird zudem die Kirche St. Johannes Baptist (282778), ein Saalbau mit Satteldach und Apsis. Der Turm mit Spitzhelm ist seitlich angesetzt. Beide Gebäude wurden nach realen Vorbildern gestaltet.

Von Märklin sind folgende Neuheiten eingetroffen:

Die orientrote Streckendiesellok 218 286-3 in Versuchsgestaltung für das 1986 eingeführte Farbschema der DB-Produktfarben (Art.-Nr. 88780) war das Sondermodell zur Spielwarenmesse 2019. Sie gibt den



Die 218 286-3 in orientroter Versuchslackierung (Art.-Nr. 88780) erhielt auch leichte Betriebsspuren in Form von Rußablagerungen im Dachbereich.

Betriebszustand ihres Vorbilds um 1987/88 wieder, als auch schon erste Maschinen anderer Baureihen umlackiert wurden.

Jetzt ist die Lok, in einer Echtholzschachtel verpackt, bei den Händlern eingetroffen und macht mit guten Fahreigenschaften auf sich aufmerksam. Grund dafür ist die Umstellung auch ihres Fahrwerks auf den zum neuen Standard erkorenen Glockenankermotor.



Mit einem Gewicht von 26 g hat das so umgestellte Modell um 2 Gramm leicht an Gewicht gewonnen, auch die Fahreigenschaften haben sich nun weiter verbessert.

Profitiert hat das Modell auch von größeren Puffertellern und einer geänderten Beleuchtung, denn das Spitzen-/Schlussignal wechselt zwischen Warmweiß und Rot.

Mit seinen großen Schriftzügen wird der Miele-Wagen (80329) künftig zum Blickfang auf den Anlagen der Insider-Clubmitglieder.

Ansprechend zeigt sich auch der diesjährige Insider-Jahreswagen (80329) mit großem Miele-Schriftzug auf den hellgrauen Wänden des

Aufbaus. Der von der Bundesbahn an den Gütersloher Hausgerätehersteller vermietete Güterwagen (Epoche III) gehört zur Gattung gl 11 und stellt einen Blickfang in jedem Güterzug dar.

Eintrittsermäßigung für die Faszination Modellbau:

Auf der vom 1. bis zum 3. November 2019 in Friedrichshafen stattfindenden Messe „Faszination Modellbau“, können **Trainini®**-Leser eine Eintrittsermäßigung erhalten. Dazu müssen sie beim Kauf der Eintrittskarte nur die Ecke der in dieser Ausgabe geschalteten Veranstaltungsanzeige vorlegen.

Die Messe wird dieses Jahr 25 Jahre alt und täglich ab 9:00 Uhr bis 18:00 Uhr geöffnet, am Sonntag schließt sie bereits eine Stunde früher. Für die Spur Z haben wieder die Z-Freunde International e.V. eine bunte und ansprechende Beteiligung organisiert.

Neuer Kleinserienhersteller macht von sich reden:

Warum Björn Plutka ausgerechnet „Z-Doktor Modellbau“ (<https://www.z-doktor.de>) zu seinem Firmennamen gemacht hat, erläutert er am Telefon gern und mit großer Begeisterung. In seiner Freizeit hat er 3D-Modelle am Rechner entworfen und ausgedruckt.

Und da sie zum Wegwerfen ja viel zu schade waren, er sie aber nicht alle behalten konnte oder wollte, begann er sie an befreundete Modellbahner zu verschenken. Auch bei technischen Problemen half er gerne und reparierte kostenlos Lokomotiven, die ihm ratlos vorgelegt wurden.



Der Eicher Königstiger (Art.-Nr. ZD-220-00002-X) zeigt, wie fein die 3D-gedruckten Modelle von Z-Doktor Modellbau umgesetzt werden. Der von ihm gezogene Leiterwagen mit Anhängerkupplung in gleicher Fertigungsweise ist bislang ein Einzelstück.

Ein bereits abgeschriebenes Fahrzeug erlebte sehr zum Erstaunen seines Besitzers geradezu eine „Wiedergeburt“ und so bedankte sich dieser stolz mit dem Kompliment, Björn Plutka sei ein wahrer „Z-Doktor“. So erwarb er sich einen guten Ruf als hilfsbereiter und kompetenter Zettie, was schließlich in einem Kleinserienbetrieb mündete.

Als Gratis-Dienstleistung bietet er auch darüber in begrenztem Umfang einfache Reparaturen an. Wird es komplizierter, unterbreitet er den Kunden zuvor ein Angebot. Seine Haupttätigkeit liegt aber auf dem 3D-Druck, wo er die Grenzen des technisch Möglichen auszuloten scheint.

Zum Spaß entstand beispielsweise ein Buggy, den wir als eines der Extreme für die Kinderwelt im Maßstab 1:220 zeigen möchten. Zum Kaufangebot gehören hingegen äußerst präzise gestaltete und fein detaillierte Modelle eines Rennwagens „Formel Z“ (Art.-Nr. ZD-220-00003-X) sowie der Schlepper Lanz Bulldog (ZD-220-00001-X), Eicher Königstiger (ZD-220-00002-X) und des winzigen Aufsitztraktors Holder A12 (ZD-220-00004-X) mit nur 9,5 mm Gesamtlänge.



Um Größe und Maßstäblichkeit der Buggys von Z-Doktor Modellbau darstellen zu können, mussten wir schon in die Trickkiste greifen: Veranschaulicht die Münze die Winzigkeit der Modelle, so beweisen die hinzugestellten Preiser-Figuren, dass die Kinderwagen in der passenden Größe gedruckt wurden.

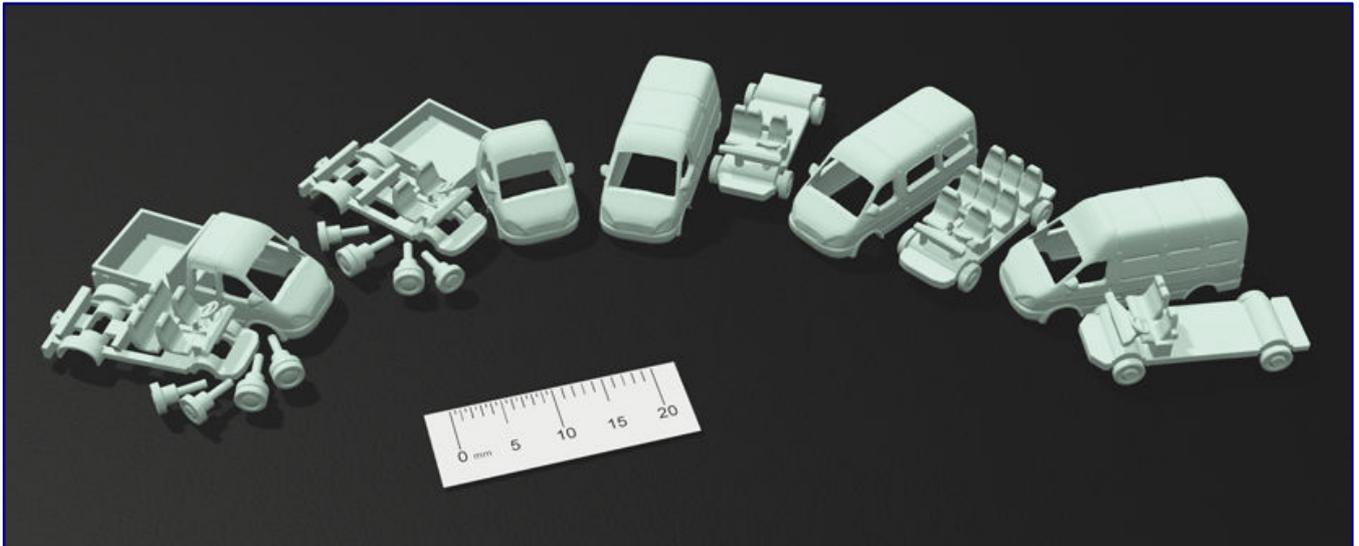
Alle diese Modelle sind fertig lackiert, roh oder auch als leichte Mängel Exemplare zu erwerben. Beachtung finden dürfen aber auch die Inneneinrichtungen für Reisezugwagen von Märklin. Bereits erhältlich ist eine vierteilige Zusammenstellung für die Langenschwalbacher Personenwagen (ZD-220-20001-X).

Getreu dem Motto“ Das Beste zuletzt“ kommen wir an einem Automodell nicht vorbei, das als einziges mit einem Augenzwinkern in allen bereits definierten und zukünftig noch erdenkbaren Modellbahneperioden eingesetzt werden kann: Zum DeLorean DMC-12 (ZD-220-00005-X) müssen wir angesichts seines Filmerfolgs wohl keine weiteren Worte verlieren.

Erhältlich sind die Modelle bislang vor allem im Direktvertrieb. Mit dem 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) ist aber auch schon ein erster Vertriebspartner hinzugekommen.

Volle Straßen dank EtchIT:

EtchIT Modellbau (<http://www.etchit.de>) schafft Abhilfe zu Lieferproblemen im Maßstab 1:220. Kleine Nutzfahrzeuge stehen aktuell auf der Agenda für Neuheiten zum beginnenden Herbst. Als 3D-Druck-Modelle in gewohnter zweiteiliger Form (Chassis und Aufbau getrennt) zum einfachen Lackieren erscheint ein Kastenwagen mit kurzem Radstand (Art.-Nr. ET014a_Z) sowie langem Radstand und Hochdach (ET014b_Z).



Die Volumendarstellung zeigt alle fünf Karosserie-Varianten des neuen, leichten Nutzfahrzeugs samt deren Baugruppen. In dieser Form werden sie auch als Sammelpackung (Art.-Nr. ET014s_Z) angeboten. Foto: EtchIT Modellbau

Erhältlich ist das Fahrzeug auch als achtsitziger Kleinbus (ET015_Z) und als Pritschenwagen mit kurzer Kabine und niedriger Bordwand (ET016a_Z) sowie Doppelkabine für fünf Personen und hohen Seitenwänden (ET016b_Z). Alle fünf Fahrzeuge sind auch zusammen zu einem vergünstigten Preis erhältlich (ET014s_Z).

Die aktuellen Auslieferungen von AZL:

Stolz verkündet American Z Line den Auslieferungsbeginn seiner California-Zephyr-Packungen. Der Vorbildzug wurde von der CB&Q, der D&RGW und der WP ab 1949 gemeinsam betrieben. Ein Zug bestand aus zunächst zehn Wagen, ab 1952 ergänzt durch einen elften.

Bespannt wurden die Züge von EMD-F3-Einheiten, die je nach Bahnverwaltung unterschiedlich zusammengestellt waren: A-B-A (CB&Q), A-B-B-A (D&RGW) und A-B-B (WP). Dies lässt sich durch das individuelle Zusammenstellen aus folgenden Lokpackungen erreichen:

EMD F3 A-B der D&RGW (Art.-Nr. 62915-1)
EMD F3 A-B der D&RGW (62915-2)

EMD F3 A-B-B der WP (62916-1)
EMD F3A der WP (62916-2)

EMD F3 A-B-A der CB&Q (62917-1)

Die zwei Wagenpackungen mit Zusammenstellung je eines vollständigen Zugs tragen die Artikelnummern 72100 und 72101. Der zusätzliche Wagen, der den Zug ergänzte wird als 10-6-Schlafwagen einzeln angeboten (72104).

Auf dem Weg zum Kunden sind auch leichte Reisezugwagen in grauer Gestaltung der NYC. Zur Auswahl stehen 4-4-2-Schlaf- (73007-1 bis -4), Speise- (73507-1 / -2), Gepäck- (73607-1 / -2), Sitz- (73707-0), Kanzel- (73807-1 / -2) und Postwagen (73907-1 / -2). Passende Lokomotiven EMD E8A (62604-3 / 62604-4) sind bei AZL noch erhältlich.

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

Neues von Noch für den Herbst:

Auch der Zubehörspezialist aus dem Allgäu hat für den Herbst und Winter Saisonneuheiten vorgestellt, unter denen sich auch ein Produkt findet, das für die Spur Z interessant ist. 104 Grasbüschel mit je 6 mm Faserlänge zählt die zum Herbst passende Packung „Grasbüschel dunkelgrün, mittelgrün, braun, goldgelb“ (Art.-Nr. 07009).

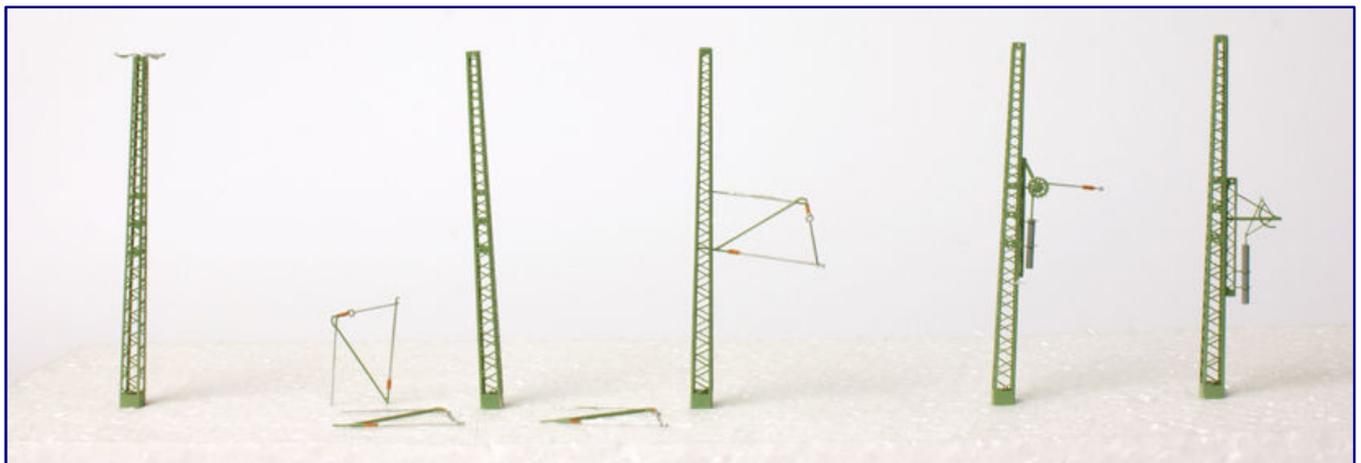
Neue Oberleitung bei HOS Modellbahntechnik:

Zeitgleich mit den beim 1zu220-Shop erschienenen Architekturbausätzen zum Altenbekener Viadukt stellte HOS Modellbahntechnik ein eigenes Oberleitungssystem vor, das zum Einbau in die Brückenteile geeignet ist und die DRG-Fahrleitung zum Vorbild hat.

Inzwischen ist das Programm kräftig angewachsen und hat auch die DB-Fahrleitung Re 160 erreicht, die nach dem Krieg für Höchstgeschwindigkeiten von 160 km/h entwickelt worden war. Sie ist auch Vorlage des Märklin-Systems, das mit gestanzten Fahrdrähten aber längst nicht mehr zeitgemäß ist.

Passend zu dessen Geometrie gibt es deshalb bei Heinz O. Schramm, vertrieben auch vom 1zu220-Shop, fein geätzten Ersatz, der silberfarben oder dunkel gebeizt das Anlegen der Pantographen erlaubt und heutigen Ansprüchen zu genügen weiß. Auch wir planen derzeit ein Schaustück mit diesen Elementen.

Ein Vorteil ist, dass aufgebaute Märklin-Masten nicht entfernt werden müssen. Eingehängte Fahrleitungen können einfach herausgenommen und ersetzt werden. Dennoch bietet HOS Modellbahntechnik auch eigene Mastfüße an, die Märklins Gittermasten einen formrichtigen Sockel verleihen.



Die resedagrünen Turmmasten gibt es bei HOS Modellbahntechnik in verschiedenen Ausstattungsvarianten: mit Aufsatzleuchte (Art.-Nr. OL 04; ganz links), in schlichter Ausführung (OL 03) zum Einhängen von Auslegern (OL 17) sowie mit Rad- (OL 13; 2. von rechts) und dem älteren Hebelspannwerk (OL 05; ganz rechts)

Geschlossen wurden im Zusammenhang mit den Neuvorstellungen zu den Märklintagen auch Lücken im Märklin-Programm, die das Ausgestalten der Gleisanlagen erst richtig rund machen.

So fiel uns ein resedagrüner Oberleitungs-Turmmast mit 62 mm Höhe auf (Art.-Nr. OL 04), der aus 0,15 mm starkem Neusilber gefertigt ist. Er dient nicht nur dem Einhängen von Quertragwerken, sondern hat zusätzlich eine aufgesetzte (LED-)Leuchte, um den Gleisbereich bei Dunkelheit zu erhellen.

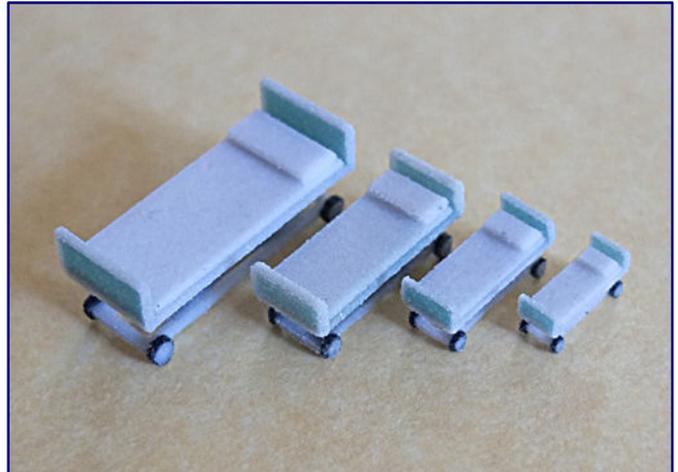
Ohne Leuchtenaufsatz ist er auch als Doppelpackung (OL 03) erhältlich und kann dann auch mit separat angebotenen DRG-Auslegern (4 Stück; OL 17) bestückt werden, da dieser Masttyp ab etwa 1928 auch auf zweigleisigen Strecken weit verbreitet war.

Wichtig sind auch die beiden Masten mit Spannwerken, wie sie am Ende elektrifizierter Abschnitte zu finden sind, um die Leitungen stramm zu halten, zu starke Schwingbewegungen zu unterbinden und Windkräften entgegenzuwirken – im Modell werden diese wichtigen Elemente meist vernachlässigt.

HOS Modellbahntechnik bietet hier gleich zwei Ausführungen an: Mit Hebelspannwerk (OL 05) entspricht es den Bauarten der Reichsbahn, die auch zu Bundesbahnzeiten weiter im Einsatz blieben, mit Radspannwerk (OL 13) passt es besser zu den erst von der Bundesbahn elektrifizierten Strecken.

Zwei neue Kuriositäten bei Schrax:

Der 3D-Druck-Anbieter Schrax hat zwei eher ungewöhnliche Neuheiten vorgestellt, die auch für die Spurweite Z erhältlich sind. Die bunte Karussell-Gondel passt gut zu modernen Fahrgeschäften und lässt sich in eigene Kreationen einbauen, denn an geeigneten Basismodellen aus Serienproduktion mangelt es im kleinen Maßstab schließlich.



Die Abbildungen zeigen sowohl die neuen Karussell-Gondeln (Bild links) als auch das Krankenhausbett (Bild rechts) in verschiedenen Baugrößen, unter denen die Spur Z die jeweils kleinste ist. Fotos: Schrax

Alltäglicher erscheint hier das neue Krankenhausbett in hellem Blau auf Rollen(nachbildungen). Hierbei handelt es sich um eine vertraute Konstruktion, wie sie wohl jedermann geläufig ist. Ein passendes Hospital - mit ausreichend großen Fenstern für den Blick ins Innere - sollte sich im Eigenbau oder durch Anpassen von Bausätzen sicher recht einfach herstellen lassen.

Zu beziehen sind auch diese beiden Neuheiten wie gewohnt unter <http://www.schrax.com>.

Und das gibt es bei Micro-Trains:

Die Farm-to-table-Serie geht mit Wagen Nummer 8 in die nächste Runde. Vorlage ist dieses Mal ein verbretterter Kühlwagen von Mid-West-Catsup (Art.-Nr. 518 00 780). Um gedeckte Wagen mit Einzelschiebetüren handelt es sich auch bei zwei weiteren Neuheiten, die jeweils mit zwei Betriebsnummern angeboten werden.

Farbenfroh zeigen sich die Exemplare „Cushioned Ride“ der Great Northern (505 00 401 / -402), die mit grüner Lackierung und roten Türen auffallen. Gewöhnlicher unterwegs sind die Modelle nach Vorbildern der ATSF (505 00 411 / -412) mit weißen und gelben Anschriften „The Chief“.

Die Achterpackung aus modernen TTX-Tragwagen (994 00 812) hat der Hersteller mit Rost und Grafitti versehen, wie es auch in den Vereinigten Staaten weit verbreitet ist. Ohne solche Patina kommen natürlich die vier gelben Reisezugwagen der CNW (994 01 240) aus.

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

Eisenbahnfreunde Marsberg feiern ihr Jubiläum:

Am Wochenende 20./21. September 2019 feierten die Eisenbahnfreunde Marsberg e.V. bei einem Fahrtag ihr vierzigjähriges Bestehen. Im Kreis der Aktiven sind immer noch vier Gründungsmitglieder vertreten, die zu diesem Anlass dann auch nach Veranstaltungsschluss am Samstag geehrt wurden.



Auf reges Publikumsinteresse stießen die beiden Fahrtage anlässlich des 40-jährigen Bestehens der Eisenbahnfreunde Marsberg e.V.

Im ehemaligen Supermarktgebäude an der Waldecker Straße in Marsberg-Westheim führte der Verein wieder seine H0-Anlage und weitere Schaustücke im selben Maßstab und für die Spur 0 vor. Auch die Spurweite Z war gut vertreten. In Vitrinen zeigten Jörg Erkel diverse Modelle der Spurweiten 0 und Z, Rita Kruse-Spiekermann wusste darin einige Dioramen mit ihren selbsthergestellten Bäumen zu präsentieren.

Jan Tappenbeck war eigens aus der Hansestadt Lübeck angereist, um zum Erfolg der Ausstellung mit zwei eigenen Dioramen beizutragen. Eines zeigte ein museales Dampflokbetriebswerk auf Basis eines dreiständigen Märklin-Rundschuppens mit Drehscheibe.

Mit dem zweiten Exemplar warb er auch für seinen Verein, die Eisenbahnfreunde Bad Schwartau e.V. Gegenstand dieses Schaustück war nämlich das ehemalige Stellwerk Bad Schwartau, in dem sich heute diese Gemeinschaft niedergelassen hat.



Hommage an den Heimatverein: Jan Tappenbeck zeigte das Stellwerk von Bad Schwartau, in dem sich seine Spur-Z-Gruppe regelmäßig trifft (Bild oben). Auch das Bauernhaus mit Reetdach (Bild links) und das Stellwerk Blankensee (Bild rechts) haben ihre Heimat im hohen Norden. Doch auch über andere Kuriositäten durfte gestaunt werden: Die Köf in der Baugröße 0 (Bild unten rechts) ist ein vollständiger Eigenbau von Raimund Meiseberg, den dieser Zetties schon vor vielen Jahren erstellt hat.

Ebenso mitgebracht hatte er das Bauernhaus „Dörpeder Hof“ von Archistories aus dem Vertrieb des 1zu220-Shops. An diesem wunderschönen Haus demonstrierte er, wie es mit einem Reetdach versehen und so an die deutsche Küstenarchitektur angepasst wird.

Sichtlich stolz war er auch auf seinen Eigenbau des Stellwerks „Bls“ (Blankensee), das zum Einbau in ein Modul bestimmt ist.

Wichtiger erschien aber der persönliche Austausch. Der Verein hatte für Speis und Trank gesorgt



und lud bei herrlichem Wetter zum Verweilen im Freien ein. Die Gäste dankten es, denn sie kamen neben der näheren Umgebung zu einem großen Teil aus einem Einzugsgebiet von Duisburg bis Springe sowie von Hamburg bis Reutlingen – kein Weg schien zu weit, um sich in die Schar der Gratulanten einzureihen.

Und so wurde der Anlass zu freudigem Wiedersehen, Zeigen und Ausprobieren von Neuerworbenem oder selbstgebauten Modellen und selbstverständlich regem Austausch zu eisenbahnfachlichen Themen genutzt. Einig waren sich am Ende wohl alle, dass es nur viel zu schnell vorbei war...

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, 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.