

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Ein Lokmodell im Ausbesserungswerk

175 Jahre deutsche
Eisenbahnen

Schönheit der Lüfte auch für die Anlage
Kleinserienhersteller auf Abwegen?

Vorwort

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

und wieder ist ein Monat vergangen. Mittlerweile sind wir im Herbst angekommen, die Kölner Messe steht vor der Tür und das Adventstreffen in Zell an der Mosel wird sich fast lückenlos anschließen.



Holger Späing
Chefredakteur

Auch unsere Jubiläumsreihe zu 175 Jahren deutscher Eisenbahngeschichte neigt sich dem Ende zu. Heute setzen wir die chronologische Aufarbeitung aus und widmen uns einem ganz anderen Aspekt der Eisenbahngeschichte: Exemplarisch für viele ähnliche Werke haben wir einen Titel ausgewählt, der einen besonderen Bezug zu unserer Spurweite hat. Welchen, werde ich Ihnen nun erklären.

Michael Bahls, der Autor, ist vielen als Kleinserienhersteller für die Baugröße Z bekannt. Das vorgestellte Buch beschreibt die Geschichte der Eisenbahn, die nach Altenbeken führte – dem neuen Austragungsort für das Internationale Spur-Z-Wochenende, das alle zwei Jahre stattfindet.

Wir sind der Auffassung, dass die in diesem Werk beschriebene Streckengeschichte mehr Zetties interessieren wird als jede andere. Darauf beruht unsere Auswahl.

Auch mit einer heutigen Modellvorstellung schauen wir über den Tellerrand: Zu ruhig ist es derzeit bei Märklin, aber auch den Kleinserienherstellern. Daher verlassen wir an dieser Stelle die Gleise und widmen uns der Ausgestaltung der Anlage. Wir möchten Ihnen Herpas Modell eines Flugzeugklassikers präsentieren.

Die „Super-Connie“ gilt vielen bis heute als das schönste Flugzeug der Welt und sie passt bestens in die beliebte Epoche III. Die von uns ausgewählte Lufthansa-Lackierung trug sie zwischen 1964 und 1967, als sie auch auf kleineren Flughäfen zu sehen gewesen sein dürfte. Wer einen solchen nicht nachbauen oder andeuten kann, wird sie hoffentlich als Bereicherung der Himmelskulisse schätzen.

Ganz vergessen haben wir das Bahnjubiläum übrigens trotzdem nicht: Ein bunter Bildband schlägt heute die Brücke vom September-Teil unserer 175-Jahre-Reihe zum Abschluss im November.

Natürlich möchten wir nicht vergessen, was der eigentliche Kern dieses Magazins ist. Daher haben wir auch im Oktober wieder einen Bericht zusammengestellt, der zum Nachbau einladen soll. Ein stark bespieltes Ellok-Modell aus einer Startpackung diene als Ausgangsbasis.

Wir haben es überholt, gewartet und ihm noch einige, optische Verbesserungen angedeihen lassen. So ausgestattet kann sich die im Vorbild meistgebaute Elektrolokomotive Deutschlands auch im Modell überall sehen lassen. Und das ist nicht selbstverständlich: Schließlich hat sie ihr fabrikneues Aussehen einbüßen müssen und präsentiert sich stattdessen mit einer Patina, die dem Vorbild weitaus besser entspricht.

Zu viel möchte ich an dieser Stelle aber noch nicht verraten. Schließlich soll sich das Lesen noch lohnen! Und natürlich müssen Sie auch dieses Mal nicht auf spannende Bilder zu den Beiträgen verzichten...

Herzlichst,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Die Super-Connie von Herpa.....4
Das meistgebaute Einzelstück.....9

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Michael Bahls' Eisenbahn.....17
Die Farbvielfalt der Achtziger.....20

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....22

Impressum.....30

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 24. Oktober 2010

Titelbild:

Nur leichte Betriebsspuren zeigt E40 210, als sie mit einem Kühlwagenzug die Großhesseloher Brücke auf Manfred Jörgers Modul überfährt. Das Lokmodell hat gerade erst einen AW-Aufenthalt hinter sich gebracht, bei dem sie technisch und optisch auf Vordermann gebracht wurde. Noch fehlen ihre neuen, geätzten Lokschilder.

Lockheed L-1049G der Lufthansa

Die Super-Connie von Herpa

Die amerikanischen Kolbenmotorflugzeuge Lockheed L-1049G „Super Constellation“ sind ein Klassiker des Luftverkehrs. Ab Mitte 1955 kamen sie auch bei der neuen Deutschen Lufthansa zum Einsatz. Schon ab 1957 begann ihr Stern langsam zu sinken. Dennoch konnte sich dieser Typ bis Oktober 1967 bei der Lufthansa halten. Herpa hat ein Modell in der letzten Lufthansa-Farbgebung im Angebot, das gut zu Spur-Z-Anlagen der späten Epoche III passt.

Aller Anfang ist schwer. Das galt auch für die zunächst unter dem Namen LUFTAG wiedergegründete Deutsche Lufthansa AG, die nach dem 2. Weltkrieg als nationale Fluggesellschaft den westdeutschen Zivilluftverkehr wiederbelebte. Mit Genehmigung der Alliierten durfte die junge Kranichlinie 1955 die ersten Flugzeuge des Typs Lockheed L-1049G „Super Constellation“ in Dienst stellen, die im Zeitalter vor den Düsenfliegern den Transatlantikverkehr prägen sollten.

In diesem Bereich der Luftfahrt markiert die „Super G“, wie sie auch bezeichnet wurde, den Höhepunkt des Verkehrs mit Kolbenmotorflugzeugen.

Die Lufthansa eröffnete mit der unter der Kennung D-ALEM registrierten Maschine am 8. Juni 1955 ihren Transatlantikdienst auf der Strecke von Düsseldorf über Shannon (Irland) nach New York. Als erstes Langstreckenflugzeug mit Druckkabine revolutionierte sie den Luftverkehr und setzte neue Maßstäbe.



1955 hob die Lockheed L-1049G „Super Constellation“ zum ersten Mal bei der Lufthansa ab. Zum Einsatz kam sie im Transatlantikverkehr in dieser Erstlackierung, der sogenannten „Parabel“. Modellbahnern dürfte sie in ihrer späteren Lackierung besser ins Bild passen, als sie auf Kurzstreckenflügen sicher auch kleinere Flughäfen erreicht hat. Illustration: B. Huber

Schnell wurde das Flugzeug mit dem markanten Seitenleitwerk zum Flaggschiff der noch jungen „neuen Lufthansa“. Bis zu acht Maschinen zählte der Bestand schließlich. Schwachpunkt waren ihre vier Sternmotoren, die häufig zu Ausfällen neigten. Sie sorgten dafür, dass die L-1049 spöttisch auch als „bestes, dreimotoriges Flugzeug der Welt“ bezeichnet wurde.

Die „Super Connie“, wie Luftverkehrsfreunde sie nennen, wurde die erfolgreichste Ausführung einer drei Flugzeuge umfassenden Baureihe, deren Urahn schon 1943 zum ersten Flug abgehoben hatte. Später noch zur L-1649 „Starliner“ weiterentwickelt, entstand sie 1950 aus diesem Vorgänger, indem man den Rumpf durch Einfügen zusätzlicher Segmente vor und hinter den Tragflächen verlängerte. Die erfolgreichste Langstreckenausführung L-1049G umfasste insgesamt 99 Flugzeuge.

Ihre zwölf Jahre umfassende Geschichte bei der Lufthansa beginnt am 1. April 1955 mit der Musterzulassung des viermotorigen Flugzeugs in Deutschland. Die erstzugelassene Maschine war

unter D-ALAK registriert. Die L-1049G hatte zur Steigerung ihrer für den Transatlantikverkehr erforderlichen Reichweite je 2.270 Liter fassende, zusätzliche Außentankbehälter an den Tragflächenenden erhalten.



Doch ihre Blütezeit bei der Lufthansa war bereits im Sommer 1957 vorbei: Im Verkehr mit den USA übernahm seitdem die Weiterentwicklung „Lockheed Starliner“ die Langstreckenflüge, bevor schon 1960 mit der Boeing 707 das Zeitalter der Düsenflugzeuge bei der Lufthansa anbrach. Die „Super G“ wanderten zunächst in den Mittelstreckendienst ab und waren seither z.B. in Kairo zu sehen.

Einen Rückschlag bedeutete der Absturz der ersten Lufthansa-Maschine vom Typ L-1049G am 11. Januar 1959 beim Landeanflug auf Rio de Janeiro. Spätestens 1963 wurde das Ende der „Super-Connie“ endgültig absehbar: Die Flugzeuge kamen nur noch auf Kurzstrecken zum Einsatz, für die sie eigentlich nicht konzipiert worden waren.

In diese Zeit gehört auch die beim Herpa-Modell gewählte letzte Lackierungsvariante, weshalb wir noch einige Informationen zu diesem Einsatz ergänzen möchten. Am 1. April 1963 begann die Lufthansa testweise einen besonderen Zubringerdienst mit der Lockheed L-1049G. Dieser funktionierte ohne Buchung, Abfertigung und Bordverpflegung. Erstmals wurde Mallorca angefliegen.

Auf innerdeutschen Strecken lagen die Flugpreise bei diesem Konzept auf dem gleichen Niveau wie für die Züge der Bundesbahn. Dagegen legte die Bundesbahn Beschwerde ein. Nachdem zu Ungunsten der staatlichen Lufthansa entschieden worden war, stellte die Kranich-Linie 1966 diesen Dienst endgültig ein, weil er nicht mehr lukrativ war.

Bereits 1964 leitete die Lufthansa die Umstellung von Propeller- auf Strahlflugzeuge auch auf Kurz- und Mittelstrecken ein. Das Ende der L-1049G wurde endgültig absehbar.

Aufschub gab es, weil die Boeing 720 nicht die in sie gesetzten Erwartungen erfüllen konnte.

Die endgültige Ablösung auch auf den Kurzstrecken kam schließlich mit der Boeing 737, auch City-Liner genannt. Die Lufthansa zählte zu den ersten Kunden. Viele Fluggesellschaften hielten sich noch skeptisch zurück.



Als Anhaltspunkt für den schnellen Niedergang der Lockheed L-1049G „Super Constellation“ mag folgende

Zu den unverkennbaren Merkmalen der „Super-Connie“ gehören die Außentankbehälter an den Enden der Tragflächen. Die Zuverlässigkeit ihrer Kolbenmotoren brachte den Flugzeugen den Spitznamen „Bestes dreimotoriges Flugzeug der Welt“ ein.

Zahl dienen: Zum Jahresende 1966 besaß die Deutsche Lufthansa insgesamt 54 Flugzeuge. 31 davon wurden durch Düsentriebwerke angetrieben. Das endgültige Aus erlitt die „Super G“ dann schon im Folgejahr 1967.

Seine eindrucksvolle, wenn auch kurze Erfolgsgeschichte macht das Flugzeug auch für den Modellbahner interessant. Luftverkehrsleute schwärmen bis heute vom außergewöhnlichen Aussehen der „Super-Connie“ und nennen ihre gelungene Formgestaltung bis heute einmalig.

Damit kann sie natürlich auch zum Blickfang einer Anlage werden, vor allem in einem Flughafenabschnitt. Zu ihrem beeindruckenden Bild gehört ja schließlich auch das markante Fahrwerk.

Das Modell bietet für Herpa noch einige Möglichkeiten von Varianten: Allein nach europäischen

Vorbildern lassen sich Ausführungen der Air France, Iberia, KLM, Lufthansa, KLM, Sabena und TAP realisieren.

Besonders die Gestaltung der Lufthansa passt da natürlich ideal zu den Vorlagen der meisten Spur-Z-Anlagen, zumal deren Lackierungen besonders schön anzusehen waren. Bedingt durch den etwas größeren Maßstab 1:200 kommt es natürlich zu messbaren Abweichungen gegenüber der Nenngröße Z.

Maße und Daten zur Lockheed L-1049G „Super Constellation“				
	Vorbild	1:200	1:220	Modell
Länge	34.600 mm	173,0 mm	157,3 mm	172,5 mm
Höhe	7.550 mm	38,8 mm	34,3 mm	39,3 mm
Spannweite	37.500 mm	187,5 mm	170,5 mm	188,0 mm
Max. Startgewicht	62.370 kg	---	---	238 g
Propeller	dreiblättrig	---	---	dreiblättrig
Antrieb	4 x 18-Zylinder-Doppelsternmotoren Typ Wright R-3350-CB-1 mit je 3.250 PS (2.389 kW) Leistung			
Reisegeschwindigkeit	482 km/h			
Reichweite	6.486 km			
Dienstgipfelhöhe	7.050 m			
Kapazität	76 – 99 Passagiere			
Besatzung	7 – 10 Personen			
Jungfernflug	13. Oktober 1950 (Ursprungsversion L-1049) 7. Dezember 1954 (Langstreckenausführung „Super G“)			



Zum charakteristischen und unverkennbaren Erscheinungsbild des Flugzeugs trägt auch das lange Bugradfahrwerk bei.

Wir sind aber der Meinung, dass dies dem unwissenden Betrachter im Verhältnis zu Gebäuden, Fahrzeugen und Figuren im korrekten Modellbahnmaßstab nicht auffällt. Insofern lassen sich die Abweichungen ohne Probleme hinnehmen.

Da Herpa in den letzten Jahren kräftig an seinen Flugzeugmodellen gearbeitet hat, liegen auch keine Vereinfachungen mehr vor, die im Vergleich zum Rollmaterial als störend zu bezeichnen wären.

Das gilt auch für die „Super Constellation“. Deren Modell ist sehr fein und aufwändig bedruckt. Zum Umfang gehören heute auch separat wiedergegebene Rahmen an den Fenstern des Passagiertraums.

Besonders deutlich werden die Fortschritte auch bei diesem Modell am Fahrwerk. Echte Gummibereifung und feine Detaillierung haben nichts mehr mit den klobigen Gestellen gemein, die frühere Generationen der Standmodelle noch kennzeichneten.

Besonders eindrucksvoll wirkt die Lockheed L-1049G unserer Ansicht nach, wie bereits kurz ausgeführt, am Boden. Dort lässt sie sich auch leichter in Szenen einbinden als moderne Großraumflugzeuge, für die meist kein ausreichender Platz bereitsteht. Den meisten Modellbahnern kommt dabei auch entgegen, dass das Vorbild in dieser Gestaltung zwischen 1964 und 1967 unterwegs war und damit der beliebtesten Modellbahnepoche überhaupt zuzuordnen ist.



So kann sich die Lockheed L-1049G „Super Constellation“ der Lufthansa auf der Modellbahnanlage präsentieren: Das Erscheinungsbild der kleineren Flughäfen weicht Mitte der Sechziger noch stark von dem ab, das wir heute gewohnt sind. Modellfiguren von Trafofuchs und Dienstfahrzeuge, wie der Mercedes 170 von MWB ergänzen die historische Szene.

Da das Flugzeug sein Gnadensbrot im Kurzstreckendienst verdiente, war es auch auf kleineren Flughäfen mit eher regionaler Bedeutung anzutreffen. Diese verfügten glücklicherweise nicht immer über die aufwändige Infrastruktur der großen Verkehrsdrehscheiben. Deshalb lässt sich das Umfeld auch mit erhältlichem Modellbahnzubehör treffend gestalten, wie wir es für unsere Vorlage auch getan haben.

Einzig die Fluggasttreppen des Herpa-Sortiments, die aktuell nicht lieferbar sind, bleiben auf Dauer unverzichtbar. Wer weiß, ob wir bald häufiger gut gestaltete Flugplatzszenen auf Messeanlagen zu sehen bekommen?

Hersteller des Modells:

<http://www.herpa.de>

Seiten mit Bildern zur Geschichte des Flugzeugs:

<http://konzern.lufthansa.com/de/geschichte/1950er-jahre.html>

Veranstaltungshinweis

Modellbahn-Ausstellung *Zeller Adventsmarkt*



Zell an der Mosel
Zeller-Schwarze-
Katz-Halle

28. November 2010
11 – 18 Uhr

Veranstalter:
Gewerbeverein Zell
(Mosel) e.V.

E40 210 der DB – aus alt mach neu

Das meistgebaute Einzelstück

Die E40 ist die in der größten Stückzahl gebaute Ellok-Baureihe der Deutschen Bundesbahn. Obwohl sie ihren Zenit längst überschritten hat und ihre Bestände sinken, gehört sie bis heute zum vertrauten Bild der Güterbahn. Wir fanden es an der Zeit, sich dieser Butter-und-Brot-Lok mit einem Bauvorschlag intensiver zu widmen. Ausgesucht haben wir ein stark bespieltes Startpackungsmodell, das wir überholen und aufwerten wollten – ähnlich einer Modernisierung beim großen Vorbild.

Es gibt Ideen, die müssen Dritten nicht gleich einleuchten und lassen sich Unbeteiligten nicht so einfach erklären. Ähnlich verhält es sich mit der Vorgeschichte unseres heutigen Bauberichts: Durch eine Lagerräumung bei Märklins Schweiz-Tochter bestand vor Jahren die Gelegenheit, günstig ein werksfrisches Modell der Baureihe 139 in Ozeanblau-Beige (Art.-Nr. 8838) zu erwerben.

Nun gehört diese Lackierung nicht gerade zu den Favoriten der Modellbahner, aber rückblickend fand der Eigner immer mehr Gefallen an diesem längst historischen Anstrichschema und den Kastenlokomotiven der Fünfziger stand diese Farbgebung auch besser als Fahrzeugen mit vielen Rundungen. Und zur Geschichte der deutschen Eisenbahn gehörte es eh – Geschmack hin oder her.

Dennoch stellte sich keine Zufriedenheit ein, aber das lag an einem Makel, der sich zumindest ohne Teillackierung nicht beheben ließ: Offenbar war am Modell in der Endkontrolle ein Lackier- oder Bedruckungsfehler festgestellt worden, der von Hand ausgebessert wurde. Betroffen war der Trennbereich zwischen unterem Streifen und der darüber liegenden Fläche.



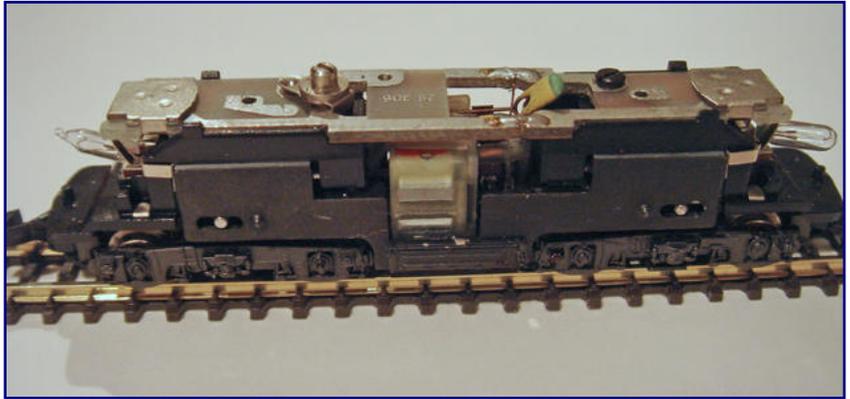
Ein Tauschgeschäft führte zur E40 210 aus einer Märklin-Startpackung. Doch bis das stark bespielte Modell rundherum überholt und in einen vorbildgerechten Betriebszustand versetzt war, sollte noch einiges an Arbeit erforderlich werden. Schritt für Schritt zeigen wir den Weg dorthin.

Der blaue Streifen konnte von Hand längst nicht so gerade nachgezogen werden, wie es im maschinellen Druck oder mit einer Schablone möglich ist. Und so beeinträchtigte die ausgebesserte Stelle die Optik nach wie vor. Glücklicherweise fand sich ein Tauschpartner, der eine stark bespielte E40 aus einer Startpackung einbringen konnte und den dieses Manko nicht störte.

Insofern einigten sich die Tauschpartner schnell darauf, dass die beiden Modelle als gleichwertig zu sehen seien und so wurde das Geschäft vollzogen. Die E40 210 aus der Startpackung 81860 stellt bis heute eine der zwei am besten und aufwändigsten bedruckten Varianten dieses Modells dar. Soll es eine chromoxidgrüne Lok sein, bleibt sie ohne Alternative.

Dafür lohnen sich auch einige Ausbesserungsarbeiten; man könnte auch von einer Überholung sprechen.

Sie sollen zeigen, dass auch stark beanspruchte Märklin-Modelle nicht zwangsläufig als Ersatzteilspenden enden müssen und ähnlich modernisierten Vorbildmaschinen in eine zweite Karriere starten können.



„Hütchen ab!“, heißt es, sobald der Umfang der erforderlichen Arbeiten bestimmt wird. Begonnen wird mit Reinigung und Wartung des Antriebs.

Von Ehrgeiz und Enthusiasmus gepackt, geht es also ans Werk. Dafür ist zunächst der Umfang der erforderlichen Arbeiten zu bestimmen:

Reparaturen und Ausbesserungen

- Reinigen von Motor und Getriebe, Schmieren und Überprüfen der Bürsten
- Ersatz einer fehlenden Kupplung samt Druckfeder
- Ersatz von zwei fehlenden Puffern an einem Lok-Ende / Instandsetzen der Pufferhülsen
- Ersatz eines fehlenden Lichtleiters
- Ausbessern des Fahrwerk-Gussteils
- Ausbessern einer Macke an einem Maschinenraumlüfter
- Bearbeiten der Abbruchstelle der Bahnfunkantenne
- Richten der Scherenstromabnehmer

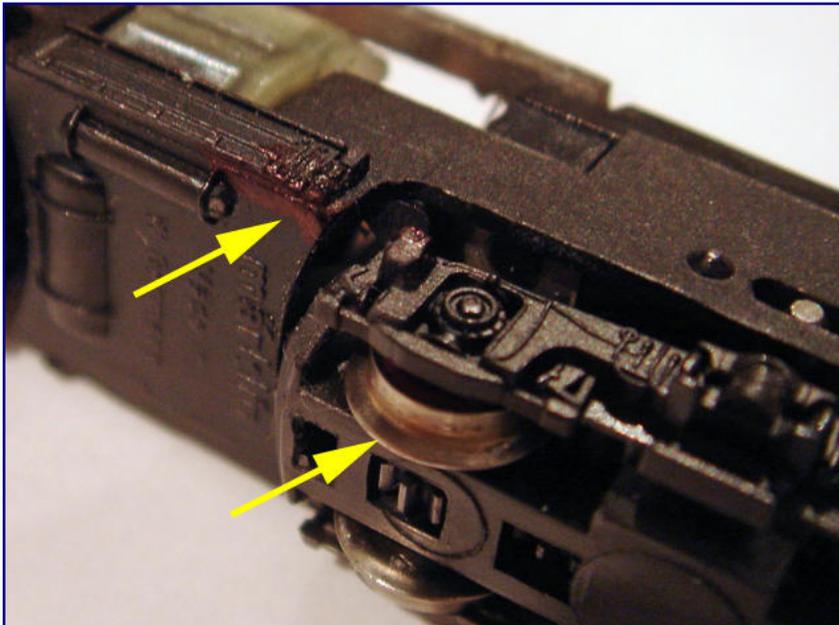
Optische und technische Aufwertungen

- Haftreifenmontage
- Umrüsten der Stirnbeleuchtung auf LED
- Rahmennachbildungen am Maschinenraumfenster
- Rote Lackierung der Stromabnehmer
- Farbliche Gestaltung der Dachleitungen und Isolatoren
- Patinieren des Fahrwerks und Daches
- Lokbeschriftung mit geätzten Schildern

Die Reparaturen am Lokmodell begannen mit der Ersatzbeschaffung für die fehlenden Teile: zwei Puffer (Märklin-Ersatzteilnummer 761 790), ein Lichtkörper (268 800), ein Kupplungshaken (704 200) und eine Druckfeder (765 680).

Der bei diesem und vielen anderen Modellen verwendete Puffertyp hat eine Besonderheit, auf die beim Fehlen besonderes Augenmerk gerichtet werden sollte: Meist fällt er nicht ohne weiteres aus seiner Kunststoffhülse heraus, sondern zeigt durch sein Fehlen einen Riss im Lokgehäuse an.

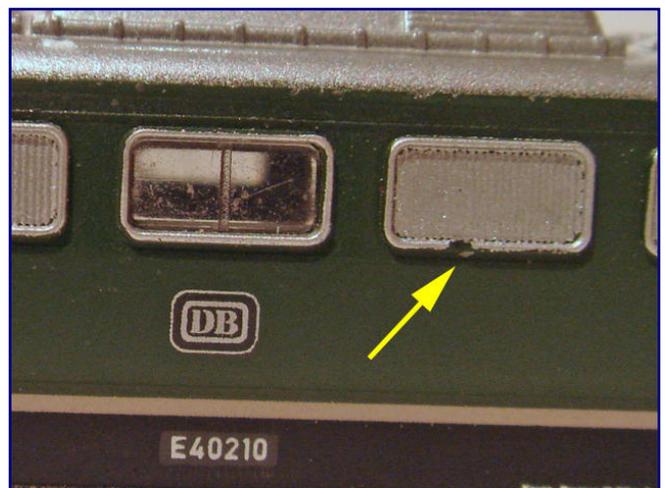
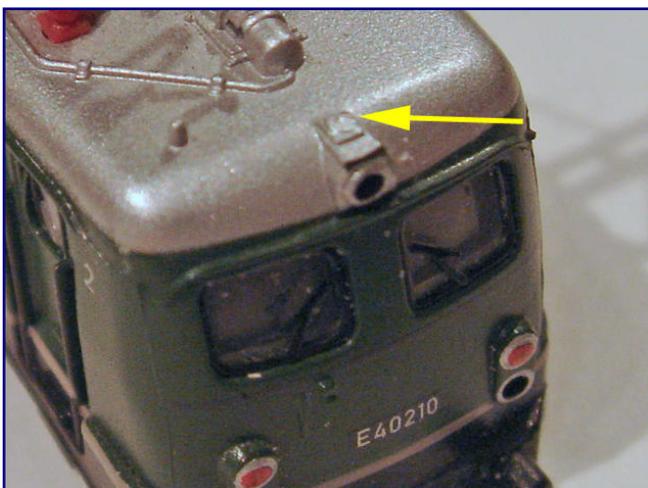
Ergibt die Sichtkontrolle eine aufgerissene Pufferhülse, ist es mit Ersatz des Puffers allein also nicht getan. Gleichzeitig ist dann auch eine Reparatur am Kunststoff angezeigt. Für dauerhaften Halt sorgt erst ein Tröpfchen Sekundenkleber, der mit der Zahnstocherspitze in den leicht aufgespreizten Riss gegeben wird.



Macken am Fahrwerk hatte der Vorbesitzer mit einem Folienschreiber „ausgebessert“. Diese Stellen erfordern eine fachmännische Nacharbeit. Die Antriebsräder sind stark verschmutzt und zeigen deutlichen Abrieb.

der werden mittels eines ethanolgetränkten Wattestäbchens gereinigt.

Gründlich gereinigt wird auch der Kollektor des Motors vom Bürstenabrieb. Kritisch sind leitende Anhaftungen in den Kollektorspalten – besonders gilt das für die Generation der Fünfpolmotoren, bei denen die Spalte kleiner ausfallen, so dass sie sich leichter zusetzen. Verschlissene Bürsten werden



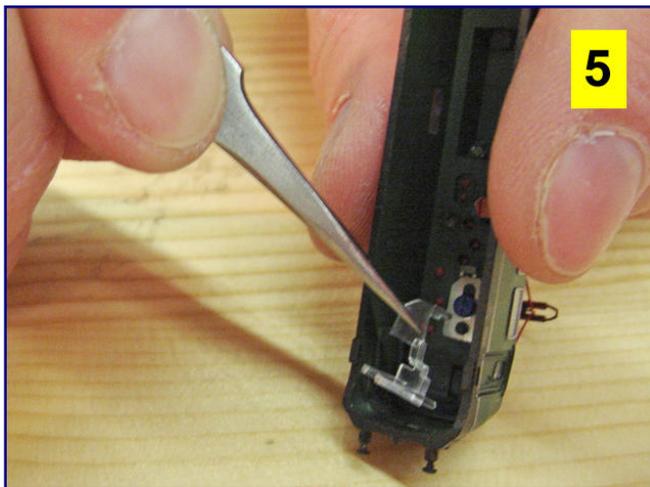
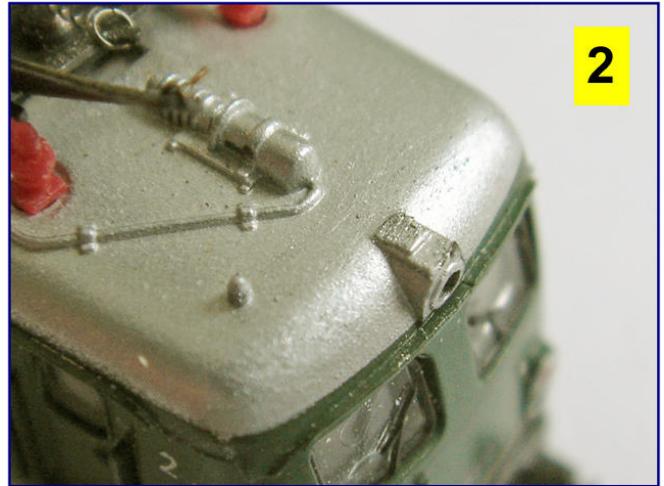
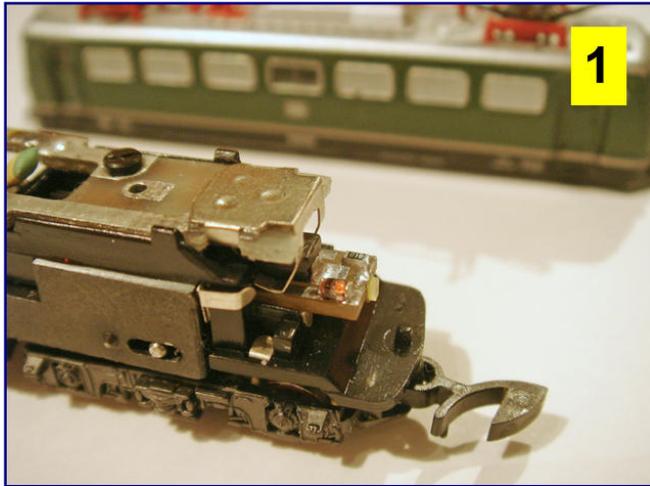
Zu behebbende Fehler am Gehäuse waren u.a. die abgebrochene Funkantenne über dem Führerstand 2 (linkes Bild) und eine Macke am Maschinenraumlüfter (rechtes Bild). Der Mittelsteg des Maschinenraumfensters ist ab Werk nicht bedruckt.

Auf die Klebestelle wird bis zum Aushärten Druck ausgeübt, damit sich die Stelle nicht ungewollt öffnen kann.

Geeignet ist dafür je nach Größe und Lage eine Klemmpinzette oder auch ein Stück Zwirnsfaden, der stramm um die Pufferhülse gebunden wird. Keinesfalls darf er aber mit dem Klebstoff in Verbindung kommen!

Da unser heutiger Bauvorschlag mit dem Aufenthalt einer Vorbildmaschine im Ausbesserungswerk vergleichbar ist, nimmt das Entfernen und Beheben von Gebrauchsspuren einen großen Teil der Arbeiten ein.

Erste Schritte der Überholung des Modells sind Reinigungsarbeiten am Fahrwerk: Die Laufflächen der Räder bei laufendem Motor von groben



Reparatur und Superung in Teilschritten:

- 1 – Das Stecksockellämpchen wird gegen einen LED-Einsatz von High Tech Modellbahnen getauscht.
- 2 – Die Abbruchstelle der Lokantenne ist glattgeschliffen und farblich ausgebessert worden.
- 3 – Der Mittelsteg am Maschinenraumfenster wurde mit Lack im Farbton RAL 9006 weißaluminium nachgezogen. Mit der gleichen Farbe wurde auch die Macke am Lüftergitterrahmen abgedeckt.
- 4 – Mittlerweile ist das Dach patiniert und auch die Scherenstromabnehmer haben einen Lacküberzug erhalten. Nun können auch die fehlenden Puffer ersetzt werden.
- 5 – Anschließend wird der fehlende Lichtleiter eingesetzt. Wichtig ist, dass er gegen Herausfallen mit einem Tröpfchen Alleskleber oder glänzendem Klarlack geschützt wird.
- 6 – Den Abschluss bildet das Aufsetzen der neuen Lokschilder von Kuswa. Zum Ankleben genügt ein Klebestift.

bei dieser Gelegenheit gegen neue getauscht. Für Fünfpolmotoren sind wegen ihrer Härte nur die neueren Ausführungen mit fünfstelligen Artikelnummern geeignet!

Sollten im Bereich des Getriebes Schmutz oder verharzte Schmierstoffreste zu finden sein, ist auch dort eine Reinigung erforderlich. Gut geeignet sind dafür alte Zahnbürsten, die zuvor in Ethanol getaucht wurden. Damit keine Teile verloren gehen, erfolgen die Arbeiten über einer Schüssel mit hellem Grund. Wer ein Ultraschallbad besitzt, bringt es alternativ zum Einsatz.



In den ersten Dienstjahren der E40 210 erlebte der Behältertragwagenverkehr seinen Höhepunkt. Unsere Lok befördert solche auch Mittelcontainer genannten Pa-Behälter durch die trübe Herbstlandschaft. Hinter der Lok verkehrt eine fest gekuppelte Doppeleinheit BTmms 51.

Am Fahrwerksblock stören in unserem Fall bunt schimmernde Stellen, die auf „Ausbesserungen“ mit einem Edding zurückzuführen sind. Auch sie werden mit Ethanol entfernt, damit die nachgemalten Macken begutachtet werden können. Grundsätzlich ließen sich solche Stellen auch selbst brüneren, doch wir nehmen eine Korrektur mit mattem Lack vor, der möglichst genau den Grundfarbton des Gussteils treffen sollte. Der Rest verschwindet später unter einer Patina.

Bevor es an den Zusammenbau der unteren Lokhälfte geht, wählen wir noch zwei Achsen für die Umrüstung auf Haftreifen aus. Die Wahl fällt auf die mit den stärksten Abnutzungserscheinungen – erkennbar am leicht durchschimmernden Messing, wo Nickel und Chrom bereits abgefahren sind. Das Abdrehen eines Rads pro Achse und das Aufziehen der Haftreifen übernimmt wieder System Jörger.

Nach ihrer Rückkehr werden die Drehgestelle wieder zusammengesetzt, wobei nun auch die fehlende Kupplung mit ihrer Druckfeder ersetzt wird. Anschließend erfolgt die Montage des Fahrwerks.

Bei dieser Gelegenheit können auch die Glühlämpchen-Stecksockel gegen LED-Lichteinsätze von High Tech Modellbahnen (Art.-Nr. 7027) getauscht werden. Wie immer, verändern wir den emittierten, reinweißen Farbton mit Tauchlack des gleichen Anbieters in Richtung des Vorbilds ab.

Als nächstes folgen vor allem farbliche Arbeiten am Lokgehäuse. Der wichtigste Farbton ist in unserem Fall RAL 9006 weißaluminium. Mittels eines feinen Haarpinsels kaschieren wir eine Macke an einem Maschinenraumlüfter und ziehen vorsichtig den Mittelsteg am Maschinenraumfenster nach, weil das Klarsichtteil werksseitig ohne Farbprägung verbaut wurde. Dies ist in freier Pinselführung ohne weiteres möglich, weil die erhabene Kontur bei der Führung hilft.

Nicht zum ersten Mal haben wir mit der E40 ein Modell erwischt, bei dem die Bahnfunkantenne fehlt. Doch dieses Mal entscheiden wir uns gegen einen Neuaufbau: Wir vermuten, dass die Vorbildmaschine in ihren ersten Dienstjahren noch nicht mit dieser Technik ausgestattet war und

beweisen deshalb „Mut zur Lücke“. Mit feinem Schmiergelleinen polieren wir die Stelle auf dem oberen Stirnlicht des Führerstands 2 und tupfen sie anschließend ebenfalls mit Weißaluminium aus.

Die nachfolgenden Arbeiten sind dem Dach der Lok gewidmet. Beginnen wollen wir mit dem Richten der Pantographen, denn diese haken etwas und sind leicht verzogen. Angesichts der hohen Kosten für neue Scherenstromabnehmer (Art.-Nr. 8955) lohnt sich der Versuch, der in unserem Beispiel dank großer Vorsicht zumindest in einem Fall von Erfolg gekrönt ist.

Während wir beginnen, für Ersatz beim defekten Exemplar zu sorgen, können wir den instandgesetzten als Vorbereitung des nächsten Schritts schon einmal demontieren. Dafür ist nur eine im Inneren des Gehäuses liegende Schraube zu lösen.



Goldenes Oktoberwetter zeigt uns diese Aufnahme: E40 210 ist mit einem Ganzzug aus Kühlwagen unterwegs. Die weiße Wagenschlange macht sich besonders gut hinter der grünen Zuglok.

Keine Sorge – auch dieser Schritt ist wohlüberlegt! Zu einem perfekten Äußeren gehören in den sechziger Jahren auch in RAL 3000 feuerrot strahlende Pantographen.

Im Modell kann dies nur mittels feiner Sprühlackierung nachgebildet werden, das Dach selbst darf keinen Farbnebel abbekommen. Wir entscheiden uns aber für den geringfügig dunkleren Farbton RAL 3002 karminrot, der besser zu einem verschmutzten Betriebszustand passt.

Gelingt der hauchdünne Lackauftrag, bleibt die Beweglichkeit des Stromabnehmers und sogar dessen elektrische Funktion erhalten. Voraussetzung dafür ist auch, dass die beiden Schleifstücke zur Oberleitung vor der Sprühlackierung mit Krepp abgeklebt werden.

Während die beiden „Bügel“ trocknen, erfährt auch das Lokdach eine optische Verfeinerung: Alle Stromleitungen auf dem Dach werden ebenfalls feuerrot ausgelegt, Isolatoren werden dunkelbraun gestaltet. Anschließend ist die frisch ausgebesserte Lok bereit für eine Patina, um auch die typischen Betriebsspuren nachzubilden.

Auf dem Dach ist stets Abrieb von den Schleifstücken der Stromabnehmer zu finden. Sie heben sich schwarz vom hellen Untergrund ab. Matter Lack wird dafür so fein aufgetragen, dass er die Dachgrundfläche nicht völlig verdeckt. Seine Intensität sollte sich nach dem Betriebszustand des Vorbilds richten.

Im Fahrwerksbereich prägt rostbrauner Bremsstaub, der sich auf Achslagern und Drehgestellrahmen ablegt, das Bild. Seine Nachbildung erfolgte dieses Mal mit rostfarbenem Lack aus dem Model-Master-Programm von Testors (im Vertrieb von Faller). Auch hier empfiehlt sich wieder ein Sprühauftrag mit dem Spritzgriffel.



Der Fischzug überquert, geführt von E40 210, die Großhesseloher Brücke auf einem Modul von Manfred Jörger. Die kleine Lok weiß im gesuperten Zustand auch auf Messeanlagen zu überzeugen.

Ist alles gut getrocknet, wird der Lokaufbau für das Wiederaufsetzen vorbereitet: Die rot ausgelegten Stromabnehmer werden wieder angeschraubt und auch der neue Lichtleiter wird endlich eingesetzt. Damit er nicht wieder herausfällt, lässt er sich mit einem Tröpfchen Alleskleber oder etwas eingetrocknetem, glänzenden Klarlack an der Führerhausstirnwand fixieren. Keinesfalls sollte hier Sekundenkleber verwendet werden, weil dessen Ausdünstungen Klarsichtteile erblinden lässt!

Zum Abschluss und zur Krönung unseres Bauberichts erhält unsere Lok neue Schilder aus der Produktion von Kuswa. Obwohl Märklin sich beim Druck alle Mühe gegeben hat und das Erscheinungsbild wirklich hervorragend ist, haben wir uns zu diesem Schritt entschieden. Die auf Neusilber geätzten Loknummern und DB-Kekse, dessen Untergrund bereits geschwärzt und versiegelt ist, bieten eine dreidimensionale Wirkung, die der Druck nicht erreichen kann.

Zum Ankleben genügt meist schon eine geringe Menge vom Klebestift, aufgetragen auf der Schilderrückseite mit der Zahnstocherspitze. Nach reichlich Trockenzeit sitzen die neuen Embleme

fest, ließen sich auf Wunsch oder bei Bedarf aber auch jederzeit und beschädigungsfrei wieder entfernen.

So präpariert, kann unsere Lok endlich das Modell-AW verlassen und in den Betriebsdienst auf der Anlage zurückkehren. Das kleine Modell hat sich gemacht wie das Aschenputtel und ist kaum noch wieder zu erkennen. Vom früheren, harten Dienst ist jetzt nichts mehr zu sehen. Stattdessen trägt unsere Kleine nun „Kosmetik“.

Anbieter für das verwendete Material:
<http://www.maerklin.de>
<http://www.system-joerger.de>
<http://www.z-hightech.de>
<http://www.faller.de>
<http://www.kuswa.de>

Anzeige

Das Warten hat bald ein Ende...



...denn der
Trainini Fotokalender 2011
ist ab Anfang November
als PDF-Datei zum Selbstaussdruck
bis zum Format DIN A3 quer
auf unseren Seiten zu finden.

Trainini
Komplett Spur Z.

Die Geschichte der HAE

Michael Bahls' Eisenbahn

Michael Bahls ist selbstständiger Kleinserienhersteller für die Spurweite Z. Dass er auch Bücher schreiben kann, hat er vor wenigen Jahren bewiesen. Das Eisenbahnjubiläum 2010 gibt uns Gelegenheit, sein Werk endlich ausführlich an dieser Stelle vorzustellen. Als Thema hat er sich die Hannover-Altenbekener Eisenbahn ausgesucht, die fast vor seiner Haustür verläuft.

Michael Bahls

Die Hannover-Altenbekener Eisenbahn

Die Geschichte der Bahnstrecken Hannover – Hameln – Altenbeken,

Löhne – Hameln – Elze – Hildesheim – Vienenburg,

Weetzen – Haste, Bad Münder – Bad Nenndorf und Schieder – Blomberg

Verlag Kenning

Nordhorn 2006

Gebundenes Buch

Format 29,7 x 21 cm

288 Seiten mit 158 Farb-, 401 SW-Abbildungen und 131 Skizzen

ISBN 3-927587-77-X

42,90 EUR (Deutschland)

erhältlich im Buchhandel

oder direkt ab Verlag

Der Name Michael Bahls ist Spur-Z-Bahnern bestens bekannt, doch die wenigsten kennen ihn als Buchautoren. Dabei hat der Kleinserienhersteller aus Blomberg auch im Metier der Eisenbahnliteratur bewiesen, welches Fachwissen er besitzt.

Seine besondere Vorliebe gilt seit eh und je der Hannover-Altenbekener Eisenbahn (HAE) von 1872. Wer die elektronische Postadresse auf seinen Seiten gesehen hat, der wird verstehen, wie sie zustande gekommen ist. Ein Teil der Eisenbahnstrecke liegt quasi vor seiner Haustür und so ist nachvollziehbar, warum sie sein besonderes Steckenpferd wurde.

Uns hat es vor diesem Hintergrund gereizt, sein Werk über die Geschichte eben dieser Eisenbahn durcharbeiten und zu bewerten. Wir wollten wissen, ob er den Heimvorteil nutzen konnte, um sein Buch „Die Hannover-Altenbekener Eisenbahn“ aus dem Verlag Kenning an der Spitze der deutschen Fachliteratur zu etablieren.

Wir können festhalten, dass er die Geschichte konsequent und chronologisch von 1872 bis heute aufgearbeitet und dargestellt hat. Ein besonderes Problem sind angesichts des Umfangs seines Rückblicks natürlich Fotografien und Zeichnungen aus der Entstehungszeit. Aber auch das hat er in überzeugender Weise gelöst.

Um den Lesern einen Überblick zu geben, welchen Umfang das Buch bietet, fassen wir zunächst die Inhalte zusammen:

Die Hannover-Altenbekener Eisenbahn (HAE) reicht von Hannover, am Deister - einem hügeligen Waldgebiet nahe Hannover – vorbei, durch Weserbergland und Eggegebirge bis nach Altenbeken sowie von Löhne über Hameln und Hildesheim bis ins Harzvorland.



Sie entstand in der kurzen Zeit, in der das Königreich Hannover gegenüber Privatbahnen aufgeschlossen war. Als eigenständigem Eisenbahnunternehmen war der HAE allerdings kein langes Leben beschieden. Zugrunde ging sie u. a. an der Art der Kapitalbeschaffung des „Eisenbahnkönigs“ Bethel Henry Strousberg, der längst nicht nur am Bau dieser Verbindung beteiligt war und ein Opfer seiner eigenen Spekulationen wurde.

Mit seinem Untergang mussten etliche weitere Projekte fallen gelassen werden, die noch von der HAE initiiert wurden. So entstanden die Strecken Hildesheim – Braunschweig und Grauhof – Goslar erst nach der Verstaatlichung der HAE, basierten aber teilweise noch auf deren Plänen. Unter der Herrschaft Preußens wurde das Streckennetz schließlich durch die Preußische Staatsbahn zweigleisig ausgebaut und existiert weitgehend noch heute.

Hauptmotiv für den Bau war die Kohleabfuhr der Bergwerke am Deister. Seit Beginn der industriellen Revolution stand der Kohlebergbau dort in großer Konkurrenz zum Ruhrgebiet. Die Cöln-Mindener Eisenbahn hatte frühzeitig für Eisenbahnverbindungen gesorgt und freute sich über beste Anbindungen an Hannover. Wollte man nicht völlig den Anschluss verlieren, musste ein Bindeglied im Ost-West-Verkehr her, das den Deister ans Eisenbahnnetz anschloss.

Durch die Grenzziehungen nach dem 2. Weltkrieg kam der Verkehr in der Ost-West-Relation schnell zum Erliegen und die Hauptverkehrsströme in der jungen Bundesrepublik verschoben sich gewaltig. Nun gewann die Hannover-Altenbekener Strecke an Bedeutung. Sie ist jedem Zettie bekannt, denn die Rede ist hier von der Eisenbahntrasse, die nach Altenbeken, dem neuen Austragungsort des Spur-Z-Wochenendes, führt.

Diese Strecke diente nun als Entlastung für die stark frequentierte Fernbahn Hannover – Würzburg. Konsequenterweise erhielt sie zur Leistungssteigerung eine Elektrifizierung, um das Umspannen von Lokomotiven einzusparen.

Der Deisterbergbau ist mittlerweile Geschichte und heute ist auch der Nahgüterverkehr fast völlig verschwunden. Stattdessen haben die Strecken im Pendlerverkehr eine wichtige Funktion. Ein Teil der im Buch vorgestellten Verbindungen gehört heute zum S-Bahn-Netz Hannover.

Das Netz der HAE wurde ursprünglich noch um zwei kleine Strecken ergänzt, nämlich die längst verschwundene Süntelbahn Bad Münder – Bad Nenndorf und die Stichbahn Schieder – Blomberg. Auch sie werden im Buch erwähnt und beschrieben.

Eigenheiten und Besonderheiten der Hannover-Altenbekener Eisenbahn waren deren eigene Verwaltung und die umständlichen Übergaben an den Knotenpunkten zur Staatsbahn, aber auch die erstmals vereinheitlichten Lokomotiven. Solche Punkte sind bei Michael Bahls in guten Händen. Er hat sie ebenso wenig vergessen wie auch die angrenzenden Privat-, Straßen-, Werks- und Hafengebäude.

Natürlich stellen 288 Seiten eine lange Lektüre dar, die sich nicht immer kurzweilig präsentieren lässt. Langweilig wird Michael Bahls' Meisterwerk aber an keiner Stelle, auch wenn sich natürlich die Frage stellt, ob die Informationsfülle den einen oder anderen Modellbahner nicht überfordert.

Aber dieses Werk will ja gezielt die Erinnerung an eine Eisenbahngesellschaft und ihre Strecken wach halten und bewahren, nicht aber einen historischen Abriss für die bundesweite Geschichte der Bahn geben. In unsere Jubiläumsreihe reiht sich das Buch dennoch bestens ein: Am konkreten Beispiel lassen sich alle Epochen der Bahngeschichte nachvollziehen, erleben und verstehen.

Wer sich ernsthaft mit der Eisenbahn auseinandersetzen möchte und seine Modellumsetzung so authentisch wie möglich zu halten versucht, der wird für eine chronologische Aufarbeitung in dieser lückenlosen Form dankbar sein. Viele gewonnene Erkenntnisse lassen sich schließlich auch auf

andere Bahnen übertragen oder als wichtige, allgemein gültige Meilensteine verstehen und in der Modellbahnpraxis anwenden.

Besonderen Anteil an der Qualität dieses gelungenen Werkes hat auch die Auswahl und Wiedergabe der Bilder. Michael Bahls ist es gelungen, neben eigenen Aufnahmen und historischen Aufnahmen aus seiner Sammlung, geeignete Bildautoren zu finden, die seine Texte in geeigneter Form unterstützen.

Fazit: Wer sich für die Eisenbahn in der Region Hannover oder rund ums Altenbekener Viadukt interessiert, wird um dieses Buch nicht herumkommen. Alle anderen werden sicher erraten können, welches Fachwissen sich der Autor angeeignet hat. Immerhin kommt vieles davon, das nicht unbedingt Gegenstand des Buches ist, auch seinen Modellen zu Gute.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<http://www.verlag-kenning.de>

Bunte Bundesbahn bei Transpress

Die Farbvielfalt der Achtziger

Bunt wurde es ab 1970 bei der Bundesbahn: Zuerst kam das Popfarbenkonzept, dann die blau-beige Ära. Lange wurden die Züge noch durch Lokomotiven und Wagen in alten Farben aufgelockert. Als 1986 die Produktfarben Einzug hielten, war es mit der Monotonie bei der DB dann endgültig vorbei. André Papazian zeigt die vergangene Farbvielfalt der DB aus der Sicht eines Franzosen.

André Papazian
Bunte Bundesbahn
Die farbigen Jahre der DB 1980 bis 1993

Transpress Verlag
Stuttgart 2010

Gebundenes Buch
Format 23,0 x 26,5 cm
160 Seiten mit 173 Farbaufnahmen und Illustrationen

ISBN 978-3-613-71379-6
29,90 EUR (Deutschland)

erhältlich im Buchhandel
oder direkt ab Verlag

Das heute vorgestellte Buch „Bunte Bundesbahn“ steht gewissermaßen zwischen der in unserer letzten Ausgabe beschriebenen Epoche und dem noch folgenden, letzten Teil. Thema des Bildbands ist ein Phänomen, das vielleicht einzigartig auf deutschen Schienen bleiben wird: Bis zu vier Farbkonzepte waren gleichzeitig im Betriebsdienst der deutschen Staatsbahn zu finden.



Hinzu kam der Fuhrpark ausländischer Bahnen, der für noch mehr Abwechslung sorgte. Nie zuvor gab es eine solche Farbvielfalt in Deutschland zu bestaunen. Heute fahren auf deutschen Schienen viele verschiedene Verkehrsunternehmen und so schien die bunte Vergangenheit fast vergessen.

Der Franzose André Papazian war in dieser Zeit viel mit dem Zug in Deutschland unterwegs und hat seine Eindrücke im Bild festgehalten. Mit schönen Aufnahmen, die im Buch gut reproduziert wurden, holt er diese Vergangenheit zurück.

Kaum jemandem wird bewusst geblieben sein, dass der einheimische Schienenverkehr auch in Zeiten einer einzigen Bahngesellschaft mit einheitlichem Farbkonzept in Ozeanblau-Beige alles andere als monoton war. Dies lag an der fehlenden Konsequenz der Bahn beim Durchsetzen ihres Standards ebenso wie an der schnellen Abfolge verschiedener Konzepte und Ansätze:

1974 war die Geburtsstunde des neuen Farbschemas. Zur gleichen Zeit waren 145 Popfarbenwagen in der Republik unterwegs. Triebzüge wie die Baureihen 420 und 614 wurden ebenfalls nach dieser Idee lackiert. Langsam aber sicher schien es vorbei mit einem Alltag aus roten, grünen oder blauen Lokomotiven. Zuvor hatten nur die TEE-Züge für Abwechslung gesorgt.

Doch es dauerte bis zum Jahr 1979, ehe sich das neue Farbschema sichtbar durchsetzen konnte. Eine gewisse Einheitlichkeit trat erst mit dem Start des neuen Konzepts „IC 79“ ein. Trotzdem erhielten nicht

wenige Fahrzeuge auch danach keinen neuen Anstrich. Seine Vollendung fand dieser Farb-Wirrwarr, als man 1985 zum 150. Jubiläum der deutschen Eisenbahn sogenannte „Produktfarben vorstellte, die ab dem Folgejahr eingeführt wurden.

Autor André Papazian zeigt all diese Farbspiele in eindrucksvollen Bildern. Dabei ist ihm auch die Gewichtung der verschiedenen Farbkonzepte im Betriebsalltag der Achtziger sehr gut gelungen – so ist das Popfarbenkonzept mit nur einem Bild vertreten, während Blau-Beige erwartungsgemäß dominiert.

Doch auch die alten, klassischen Bahnfarben und die Produktfarben spielen eine nicht unbedeutende Rolle. Zeitlich umfasst das Werk dabei die Jahre von 1980 bis 1993, also dem letzten Jahr der alten Behördenbahn.

Sinnvoll bereichert wird das Buch durch technische Illustrationen von Gernot Bahr (†) und Peter Erdmann. Längsansichten verschiedener Fahrzeuge verdeutlichen ohne die Verzerrungen einer typischen Fotoperspektive sehr gut, wie die einzelnen Lackierungen an ausgewählten Baureihen und Bauarten wirkten.

Nicht ganz nachvollziehbar bleibt die Gegenüberstellung der DB-Produktfarben gegen den ICE-ähnlichen Anstrich der heutigen Aktiengesellschaft am Muster eines ehemaligen Quick-Pick-Speisewagens, denn die privatisierte Bahn ist nicht Gegenstand dieses Buchs.

Der Bildband versteht sich übrigens nicht als rückblickende Dokumentation der gesamten Bundesbahn im Zeitfenster von 1980 bis 1993, sondern als subjektive Zusammenfassung persönlicher Eindrücke. Deshalb fehlen einige Baureihen auch vollständig. Dass der Autor als Franzose bestimmt nicht tagtäglich mit der deutschen Bahn zu tun hatte, dürfte einer umfassenderen Perspektive aber sicher förderlich gewesen sein.

So bringt dieser Titel auch den interessierten Modellbahnern viele Ansätze, ihr buntes Fahrzeugmaterial gut gemischt und dennoch vorbildgerecht zum Einsatz zu bringen. Beim Vorbild ging es rein um betriebliche Belange, nicht um die Ästhetik eines einzelnen Zugs im Sinne eines geschlossenen Gesamtbilds.

Der Modellbahner schöpft hier wertvolle Anregungen, wie er einzelne Objekte seiner Sammlung durch bewusste Auswahl und gezielte Kontraste wirkungsvoll in Szene setzen kann. Und ganz nebenbei hält André Papazian dabei die Erinnerung an eine Bundesbahn wach, deren Reiz viele erst rückblickend erkennen.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<http://www.transpress.de>

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für alle Leserbriefe und Rückmeldungen, die Trainini® erreichen. Schreiben Sie uns bitte per Post oder an leserbriefe@trainini.de! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die Neuheiten vorstellen möchten. Das hier gezeichnete Bild soll stets repräsentativ sein und bleiben. Ebenso finden auch in Zukunft Hinweise auf Veranstaltungen und Treffen hier ihren Platz, sofern die Ausrichter Trainini® rechtzeitig informieren.

Lob und Fragen aus dem Leserkreis:

Ich möchte mich erst mal herzlich bedanken für Stunden interessanter und liebevoll arrangierter Lektüre und das seit 5 Jahren. Klingt wenig, ist aber eine große Leistung.

Zur Zeitreise anlässlich des Bahnjubiläums hat sich gleich wieder eine alte Frage aufgedrängt: Wir unterteilen immer nur in die 5 Epochen, was ist aber mit Einteilungen dazwischen? Ich habe (dankbar) gelernt, dass es in der Epoche 3 ab 1955 den Keks gab, also Epoche 3.0 ohne Keks, 3.1 mit.

Aber wie ist das mit den verschiedenen Anstrichen? Bis wann waren Loks einfarbig und ab wann beige/ozeanblau bzw. beige/rot für TEE lackiert? Bis wann waren D-Zug-Waggons einfarbig, popfarben, beige/ozeanblau, weiß mit grün/blau/rot lackiert? Gibt es eine Übersicht?

Und noch schwieriger bei den Güterwagen: Gibt es eine Übersicht, welche Waggonbauart wann erstmals gebaut und in Betrieb genommen wurde? Bleibt noch die Frage nach den ersten flügellosen Signalen und schon wäre ich erst mal zufrieden.

Alex Hock, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Die Frage nach den Lackierungen der Lokomotiven und Personenwagen haben wir bereits weitgehend mit der letzten Ausgabe, die fast zeitgleich mit Eingang des Leserbriefs erschien, beantwortet. Der Rest folgt mit dem fünften Teil der Reihe in der November-Ausgabe.



Schwieriger ist es mit den Güterwagentypen, denn deren Vielfalt lässt sich in den Artikeln zum Bahnjubiläum nicht unterbringen. Wir haben den Hinweis aber aufgenommen und werden zu Wagentypen, die auch als Vorbilder für die Spurweite Z dienen, noch geeignete Fachliteratur rezensieren und sicher auch den einen oder anderen Wagen im Magazin vorstellen.

Die Zeitabschnitte innerhalb der Modellbahnepochen werden übrigens Perioden genannt und mit Kleinbuchstaben gekennzeichnet. Die genauen Unterteilungen für Deutschland lassen sich der Norm NEM 806 D entnehmen, die kostenlos bei der MOROP (<http://www.morop.org>) abgerufen werden kann.

Auch die Frage nach den „flügellosen Signalen“ ist nicht einfach zu beantworten: Genau genommen waren die ersten Signale der deutschen Eisenbahnen, die um 1840 eingeführt wurden, noch flügellos – es handelte sich nämlich um Flaggensignale. Sofern Lichtsignale gemeint waren, ist 1923 als Geburtsjahr zu nennen. Damals entwickelten Siemens & Halske sowie AEG Optiken für Lichttagessignale, die eine bessere Sichtbarkeit im Umfeld elektrifizierter Strecken gewährleisten sollten.

Größere Bedeutung erlangten Lichtsignale aber erst nach dem zweiten Weltkrieg mit den DB-Bauformen 1951 und nachfolgend 1958. Die Zahl markiert jeweils das Entwicklungsjahr der Technik.



Aktuelle Märklin-Neuheitenauslieferungen:

Seit Ende September wird das Behältertragwagenset „Dinkelacker“ (Art.-Nr. 82369) ausgeliefert. Diese Wagenpackung enthält zwei jeweils dreiständige Behältertragwagen mit weiß-gelb lackierten Wechselbehältern Typ Dkr der Stuttgarter Brauerei Dinkelacker. In der Packung enthalten ist auch Magirus-Rundhauber-LKW mit offener Ladefläche, auf der ein weiterer Pa-Bierbehälter verladen ist.



Gelungen wirkt der Jahreswagen 2010 (Art.-Nr. 80320), ein BTr 10 mit neuen Behältern, für die Mitglieder des Märklin-Insider-Clubs.

Entgegen der Katalogbeschreibung entsprechen die beiden Güterwagen weniger der Bauart BT 10 sondern dem schnell laufenden Typ BTs 50.

In der Auslieferung befindet sich inzwischen auch der Jahreswagen 2010 (Art.-Nr. 80320) für die Mitglieder des Märklin-Insiderclubs. Vorbild dieses Wagens ist ein dreiständiger Behältertragwagen des Typs BTr 10 mit offenen Schüttgutbehältern der Bauart Eoskrt.

Für diesen Wagen wurde erstmals das für die BT-10-Wagen typische Hängeschild zwischen den Achsen nachgebildet und auch ein neuer Mittelcontainertyp konstruiert. Alle drei Behälter sind von vier Seiten bedruckt und tragen unterschiedliche Betriebsnummern.

Kurz vor Redaktionsschluss begann auch die Auslieferung der Wagendisplays mit dreiachsigen Umbauwagen (87060). Diese Großpackung enthält insgesamt vier Züge mit je drei Wagenpaaren (Kombinationen: 1./2. Klasse mit 2. Klasse – 2. Klasse mit 2. Klasse – 2. Klasse mit 2. Klasse/Gepäckabteil).

Jedes Paar ist fest miteinander gekuppelt, die Verbindungen lassen sich nicht lösen. Alle 24 Wagen der Packung tragen verschiedene Betriebsnummern. Seitens der Händler dürfen die separat verpackten Zweierpärchen auch einzeln abgegeben werden.

Neuer Trainini Fotokalender 2011:

Viele Modellbahnfreunde warten schon auf ihn – Anfang November hat das Rätseln endlich ein Ende, welche Motive dieses Mal ausgewählt wurden. Die Rede ist vom **Trainini Fotokalender 2011**, der für Selbstausrucke bis zum Format DIN A3 quer kostenlos auf unsere Seiten gestellt wird.



Die Motive greifen wieder verschiedene Epochen der Eisenbahn auf und berücksichtigen sowohl europäische als auch amerikanische Eisenbahnen. Dies ist auch der Tatsache geschuldet, dass wieder eine englische Version mit den US-Feiertagen über unser Partnermagazin **Ztrack** angeboten wird.



Ein Tipp für alle Freunde unseres Jahreszeiten- und Tagebegleiters: Einige Stammtische pflegen seit Jahren die Tradition, den **Trainini Fotokalender 2011** als Gemeinschaftsauftrag für ihre Mitglieder drucken zu lassen.

So gerüstet, wird der unseres Wissens nach einzige, nur der Spurweite Z vorbehaltene Kalender weltweit auch zur gelungenen Dekoration für Wohnung, Hobbyraum oder Büro.

MBZ-Programm bei Conrad Electronic:

In der letzten Ausgabe haben wir begeistert von der kleinen Werft berichtet, die bei KoMi-Miniaturen im Programm zu finden ist. Die kleine Auflage war bereits kurz danach ausverkauft.

Wir möchten die Gelegenheit nutzen, auf einen weiteren Anbieter aufmerksam zu machen, der viele MBZ-Bausätze im Standardprogramm hat und seit Juli 2010 ebenfalls die kleine Werft anbietet – ab Lager lieferbar.

Als Entdecker dieses beliebten Kleinods, bietet es doch eine neue Gestaltungsmöglichkeit für das beliebte Thema Wasser, darf der Spezialversender Conrad Electronic aus Hirschau gelten (<http://www.conrad.de>).



Die kleine Werft von MBZ ist ein gefragtes Modell und auch bei Conrad Electronic erhältlich. Foto: MBZ (mit Genehmigung von Conrad Electronic)

Erst vor kurzem haben wir den neuen Modellbahnkatalog hier vorgestellt. Dessen Lektüre lohnt immer wieder, wie der „Geheimtipp“ Binnenwerft gezeigt hat.

Neue Herpa-Flugzeugmodelle für Januar und Februar 2011:

Unter den für Januar und Februar 2011 angekündigten Herpa-Neuheiten sind auch einige im Maßstab 1:200. Die können für Spur-Z-Freunde, die nach europäischen und aktuellen Vorbildern bauen, interessant sein. Dies sind ein Lufthansa-Airbus A320 (Art.-Nr. 553766) in der aktuellen Lufthansafarbgebung. Dieses Modell passt gut zur Modellbahnepoche V.

Mit Einschränkungen lässt sich auch die farbenfrohe Tupolev TU-154M (553834) der „S7 Airlines“ einsetzen, die in den Bereich der ehemaligen Sowjetunion gehört und dort bis vor wenigen Jahren unterwegs war.

Ganz aktuell und damit zur Epoche VI gehörend sind die Antonov AN-2 „Roter Baron“ der Air Albatros (553841), mit der Rundflüge von Mülheim (Ruhr) der Dortmund aus veranstaltet werden, sowie der Iberia-Airbus A340-600 (553865), dessen Vorbild das längste Passagierflugzeug aller Zeiten ist.

Die Reihe schließen zwei Flugzeuge nach militärischen Vorbildern ab: Der bundesdeutsche Lockheed F-104G Starfighter des JaboG 34 (553872) trägt eine schwarz-rot-goldene Sonderbemalung zum 25-jährigen Bestehen seines Geschwaders 1984 und würdigte gleichzeitig den 50. Geburtstag des Luftwaffenstützpunkts Memmingen. Zur Kunstflugstaffel „Sky Husars“ der ungarischen Luftwaffe gehörte von 1991 bis 1993 die knallgelbe Mikoyan MiG-21bis „Sky Husars“ (553889), ein Modell der modernsten Ausführung des Ostblock-Klassikers.

Neuer Katalog bei Märklin:

Druckfrisch ausgeliefert sind die neuen Märklin-Kataloge für die Saison 2010/11. Die Spurweiten H0, Z und 1 werden wie schon in den Vorjahren in getrennten Druckwerken vorgestellt. Mitglieder des Insiderclubs erhalten als Inklusivleistung alle drei Kataloge als Bündel. Ansonsten lassen sie sich kostenpflichtig und einzeln beim Modellbahnhändler erwerben.

Obwohl der Katalog für die Spurweite Z nur ein sehr bescheidenes Lieferprogramm ausweist, lohnt sich ein Blick hinein: Einige Fotos der schönen Anlage „Liependorf“ von Piero Sbiroli zieren Märklins neues Verzeichnis.



Oktober-Neuheiten 2010 von AZL:

Meist im Monatsrhythmus gibt AZL Produktneuheiten bekannt. So können wir für die US-Freunde auch diesen Monat wieder schöne Modelle bekannt geben. Der neue Güterzugbegleitwagen mit seitlichen Aussichtsfenstern für den Zugführer erscheint mit zwei verschiedenen Betriebsnummern nun in Ausführung der Southern (Art.-Nrn. 92004-1 und 92004-2).



Güterzugbegleitwagen mit seitlichen Aussichtsfenstern in Ausführung der Southern (Art.-Nr. 92004) ist bereits nicht mehr erhältlich. Foto: **Ztrack Magazine**

Die produzierte Menge für diese Variante ist stark begrenzt, weshalb der Wagen seitens AZL oder unseres Partnermagazins **Ztrack** bereits nicht mehr verfügbar ist.

Vom gedeckten Schüttgutwagen PS2-cd erscheinen eine Viererpackung (90904-1) und ein Einzelwagen (91904-1) in Ausführung der Soo Line. Alle Modelle besitzen unterschiedliche Betriebsnummern.

Des Weiteren hat der Hersteller erste Testmuster seiner neuen, schweren Reisezug- und Güterzugbegleitwagen erhalten. Damit verbunden ist die Hoffnungen seitens AZL, die Serienmodelle noch vor Jahresende anbieten zu können. Sobald möglich, werden wir dazu erneut informieren.

Fotos der Wagen finden Sie unter <http://www.ztrack.com/AZL/amerzlines.html>.

Neuheitenankündigungen bei Limized:

Limized kündigt neue Modelle an, die demnächst erscheinen sollen: Mit dem BMW 327/328 soll es ein neues PKW-Modell geben, ergänzen soll ihn ein offener Grader und Erdhobel. Nach erfolgreichem Umzug von Z und Meer sollen auch über den Winter noch weitere Neuheiten erscheinen. Endlich sieht

sich dieser Anbieter nun wieder in der Lage, die Ruhephase nach der Betriebsverlegung zu beenden. Aktuelle Informationen sind dann auch unter <http://www.zundmeer.de> zu finden!

Neuheiten bei Creativ-Modellbau Klingenhöfer:

Auf den Herbst möchte der Kölner Kleinserienanbieter seine Kunden mit Neuheiten in vier Themengebieten einstimmen.

Den Anfang macht die Serie „Auf dem Spielplatz“ mit Klettergerüsten und Schaukel. Die Klettergerüste werden mit einem Figurenpaar „Mutter mit Kind beim Ballspielen“ ausgeliefert.

Für den Zirkus gibt es drei Clownfiguren sowie einen Clown beim Üben einer Ballnummer. Zur Serie „Zoo“ gehört der Elefant mit Elefantenführer/Tierpfleger.

Als Nachtrag wurde kurz nach Eingang der Meldung noch die Reihe „Windsurfen“ aufgelegt. Das „Windsurfen auf dem Baggersee“ sorgt mit verschieden gestalteten Surfbrettern für farbliche Abwechslung.

Veränderung beim Insider-Club:

Nach unseren Informationen gehört der bisherige Leiter Verlagsprogramm und Kundenclubs, Herr Dietmar Kötzle, zu den 28 Betroffenen, die im Rahmen der jüngsten Kündigungswelle beim insolventen Modellbahnhersteller Märklin Mitte September 2010 gehen mussten.

Dies bedauern wir sehr, ist Herr Kötzle doch vielen Modellbahnern persönlich bekannt und stets als engagierter und kundenorientierter Gesprächspartner aufgetreten. Gerade in der Zeit kurz vor und nach dem Eintritt der Insolvenz dürfte seine Aufgabe nicht leicht gewesen sein. Umso unverständlicher erscheint uns die Entscheidung der Märklin-Verantwortlichen.

Modellbahn-Kalender 2011 von Conrad:

In wenigen Tagen erscheint auch bei Conrad Electronic ein Modellbahn-Kalender 2011. Seine Titelseite weist unmissverständlich auf das 10-jährige Jubiläum des Modellbahnprogramms beim Elektronik-Spezialversender hin. Erhältlich ist der neue Kalender auf dem Versandweg oder in den Filialen.



Clowns (Bild oben) und Surfer am Baggersee (Bild unten) gehören zu den aktuellen Neuheiten von Creativ-Modellbau Klingenhöfer. Foto: Klingenhöfer



Karnevalsumzug bei Trafofuchs:

Unter dem Motto „De Zoch kütt“ (rheinischer Dialekt für „Der Zug kommt“) hat Birgit Foken-Brock von Trafofuchs ein ansprechendes Exponat für die anstehende Messe in Köln geschaffen.

Da die Messe Modellbahn zeitnah zum Beginn der fünften Jahreszeit eröffnet wird, lag ein Aufgreifen der närrischen Zeit nahe.

Wegen des laufenden Bahnjubiläums „175 Jahre deutsche Eisenbahnen“ hat sie darüber hinaus auch einen Bezug zur ersten Dampflokfahrt am 7. Dezember 1835 geschaffen:



Als Eröffnung des Karnevalsumzugs wird ein Wagen durch die Straßen gezogen, der einen Nachbau des „Adlers“ zeigt.

Viele kostümierte Närrinnen und Narren haben sich auch im Modell an den Straßen des Kölner Heumarkts eingefunden, um diesen Umzug nicht zu versäumen.

Damit auch die Messebetrachter nicht zu kurz kommen, werden die Umzugsfahrzeuge im Modell sogar bewegt.



Höhepunkt und Abschluss des Miniatur-Straßenkarnevals ist natürlich der Wagen des Kölner Dreigestirns (Prinz, Bauer und Jungfrau).

Neu entwickelt wurden dieses Arrangements übrige Trafofuchseigene Traktoren, die aber frei ohne konkretes Vorbild gestaltet wurden. Sie haben sich sehr schnell zum Verkaufserreger entwickelt.

Das ausgefallen gestaltete und gewohnt gut umgesetzte Diorama soll demnächst auch in der Rubrik „Im Fuchsbau“ (<http://www.trafofuchs.de>) zu sehen sein. Interessenten können diese Figuren natürlich auf Wunsch auch bei diesem Anbieter erwerben.



Tag der offenen Tür bei Vollmer:

Am 18. und 19. September 2010 hat auch der Zubehörhersteller Vollmer einen Tag der offenen Tür veranstaltet. Viele Märklin-Freunde nutzten die Gelegenheit, ihrem Besuch in Göppingen gleich einen in Stuttgart-Zuffenhausen folgen zu lassen.

Vollmer hatte für seine Kunden ein interessantes Programm auf die Beine gestellt und durch eine Zusammenarbeit mit dem benachbarten Sportwagenhersteller Porsche die Attraktivität eines Besuches zu erhöhen verstanden. Nur für die Spur-Z-Freunde gab es leider recht wenig Spezifisches zu sehen.

Geboten wurden laufende Betriebsbesichtigungen, bei denen der Weg von der Idee bis zum fertigen Bausatz gezeigt wurde. Zu den Stationen, die die Besucher durchliefen, gehörten die Entwicklung, der Anlagenbau, Konstruktion, Werkzeugbau, Produktion und Konfektion.



Trafofuchs führt ein Diorama vor, auf dem ein Teil des Kölner Karnevalssumzugs zu sehen ist: Der erste Wagen hat starken Bezug zum aktuellen Bahnjubiläum (siehe vorherige Seite 1. Bild), es folgen weitere mit Bezug zur Stadt Köln und typischen Karnevalsthemen (siehe Bilder 2 und 3 auf der vorherigen Seite). Doch auch der Funkenwagen wurde nicht vergessen (Bild oben). Alle Fotos: Trafofuchs

Auch konnten die Kunden Fragen zu Modellen und Ersatzteilbedarf stellen, in einem „Schnäppchenmarkt“ Vollmer-Schaustücke erwerben oder Produkte aus der laufenden Produktion kaufen. Auch für Speis und Trank war gesorgt.

Ein Rahmenprogramm rundete die Besichtigungen ab: Ausstellung von Schaustücken und Messeanlagen, eine Spur-0-Anlage der Interessengemeinschaft Fildern, Spur-Z-Anlagen mit den Themen „Japan“ und „Ägypten“, Railex-Vitrinen und Kopfbahnhof-Vorführungen durch den Z-Club International und eine Präsentation des Eisenbahnmuseums Neustadt/Weinstr.

Hinzu kam der Werbelaster der Messe Sinsheim, der Lust auf die anstehende Faszination Modellbau Friedrichshafen und die Modellbahn Köln machte und ein großes Vollmer-Gewinnspiel. Die Kinder wurden mit Basteltischen, Malwettbewerb, Trampolinspringen und Torwandschießen bei laune gehalten. Die Jüngsten unter ihnen erfreuten sich an der Spiel- und Kindergartenbahn.

Erfreulich war die Meldung unseres Reporters Axel Hempelmann, dass alle Artikel in der Baugröße Z weiterproduziert werden und sogar konkret über Neuheiten nachgedacht würde. Genaueres konnte er jedoch noch nicht in Erfahrung bringen.

2. Modellbauwettbewerb auf Internetplattform:

Zum 2. Mal hat auf der Modellbau-Forenplattform „MyMoCom“ des Zubehörherstellers Noch ein Modellbauwettbewerb begonnen, der bis zum 13. März 2011 läuft. Zur Teilnahme sind sowohl Modellbahnanlagen als auch Dioramen zugelassen. Die Mitgliedschaft wie die Teilnahme sind kostenlos. Derzeit sind rund 2.000 Mitglieder registriert, die rund 900 Projekte präsentieren.

Details zum Wettbewerb lassen sich unter <http://www.mymocom.com> nachlesen. Zu gewinnen gibt es eine Übernachtung im Messehotel für zwei Personen zur Intermodellbau 2011 samt freiem Eintritt zur Messe. Vor Ort wird der bekannte Fernsehmoderator Hagen von Ortloff den Sieger küren. Seine TV-Mannschaft wird den Sieger oder die Siegerin auch zu Hause besuchen, um einen Beitrag zum preisgekrönten Werk zu drehen.



Als 2. bis 10. Preis winken jeweils ein Modellbahn-TV-Abonnement für ein Jahr und ein Gutschein für ein Noch-Landschaftsbau-Warenpaket im Wert von 150,00 EUR.

Bild links:
Bildschirmabbildung des Forums „MyMoCom“

Bild oben:
Logo des Wettbewerbs. Beide Abbildungen: Firma Noch

Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen. Für die Publikation gilt ausschließlich deutsches Recht.

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knaut
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert, Axel Hempelmann

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

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

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

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

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint unregelmäßig in loser Form 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.