

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



Vorbildlich wirkende Kesselwagen

41 207 gründlich aufgearbeitet
Auf Werksbesuch bei Noch

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

das erste Quartal des neuen Jahres geht bereits wieder zu Ende und mit ihm für viele auch die Bastelsaison. Wir hoffen, dass wir mit tollen Beiträgen die Bastellust unserer Leserinnen und Leser auch über die Sommermonate wach halten können.

Natürlich werden uns alle die ersten warmen Sonnenstrahlen bald wieder ins Freie ziehen, doch das muss nicht bedeuten, die Arbeit an der Modellbahn monatelang zu unterbrechen.

Kühle Tage und Regenwetter bieten zwischendurch immer wieder Gelegenheiten zum Bauen und Basteln, doch selbst auf der Terrasse lässt sich das eine oder andere Projekt vorantreiben. Spaziergänge und Fahrradtouren bieten Gelegenheiten für weitere Anregungen oder zur bildlichen Dokumentation von Vorlagen.

Das passt sehr gut zu einem Literaturtipp, den wir heute für Sie haben: Band 6 der Reihe Modellbahn-Baupraxis des Eisenbahnmagazins beschäftigt sich mit der Grüngestaltung auf der Anlage sowie Wasserflächen. Auch in diesem Heft wird deutlich gemacht, wie wichtig der Blick auf die Natur ist, wenn wir sie glaubhaft im Kleinen wiedergeben wollen.

Mit dem Vorbild beschäftigt sich auch das neueste Güterwagenbuch von Stefan Carstens aus der beliebten Miba-Reihe. Kesselwagen waren, wie lange angekündigt, dieses Mal an der Reihe. Doch nur ein Bruchteil dieser Wagengattung ließ sich im heute vorgestellten Buch unterbringen. Warum das gut ist und was sie künftig erwarten wird, lesen Sie in der zweiten Rezension dieser Ausgabe.

Passend zum Buchthema haben wir einen eigenen Umbaubericht aufbereitet. Wir zeigen Ihnen, wie sich aus einem leider nicht mehr erhältlichen Superungssatz von 1zu220-Modelle Märklins vierachsige Neubaukesselwagen wirkungsvoll aufmotzen lassen. Auch die Zweiachser, deren Konstruktion schon zum Startprogramm von 1972 gehörte, lassen sich wirkungsvoll aufpeppen.

In diesem Fall lassen sich die dafür erforderlichen Teile von Bahls Modelleisenbahnen auch noch erwerben. Vielleicht können wir so ja auch Sie motivieren, den Mineralöltransport zu einem eigenen Anlagenthema zu machen? Verdient haben es die Modelle allemal, denn mit ihnen lassen sich Ganzzüge gestalten die ihre Wirkung gewiss nicht verfehlen.

Doch bitte sehen Sie von allzu bunten Zusammenstellungen ab! Beim Vorbild waren und sind Kesselwagenzüge eher „graue Mäuse“ als farbenfrohe Papageien. Wie einzelne Wagen im Zugverband dennoch die Aufmerksamkeit der Betrachter auf sich ziehen, lässt sich an der Patina erahnen, die wir den Wagen unseres Beitrags angedeihen ließen. Mit der von Dirk Rohwerder umgebauten Baureihe 41 stellen wir auch gleich die passende Zuglok vor.

Zu guter letzt besuchen wir das Noch-Werk in Wangen im Allgäu. Kein anderer Zubehörhersteller hat die Spur Z lückenlos seit 1972 mit Zubehör begleitet. Heute spielt Noch auch als Distributor für Rokuhan eine wichtige Rolle. Wir haben uns umgeschaut, wie viele gute Ideen entstehen und in die Praxis umgesetzt werden. Viel Spaß beim Lesen!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

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

Modell

| | |
|------------------------------|---|
| Mehr als eine Ochsenlok..... | 4 |
| Das muss kesseln! | 9 |

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

| | |
|---------------------------------|----|
| Summa cum laudae | 18 |
| Stadt, Land, Fluss - oder?..... | 20 |

Impressionen

| | |
|-------------------------------------|----|
| Noch immer eine Idee besser | 22 |
| Zetties und Trainini im Dialog..... | 31 |

| | |
|-----------------|----|
| Impressum | 38 |
|-----------------|----|

Wir danken der Eisenbahnstiftung, Andreas Petkelis und Dirk Rohwerder für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 24. März 2015

Titelbild:

Diese Lok der Baureihe 216 hat sich ihre rote Farbgebung bis in die achtziger Jahre bewahren können. Entlang der Landstraße ist sie mit einem Mineralölzug unterwegs, in den auch einige der ebenfalls rar gewordenen zweiachsigen Kesselwagen eingereiht sind.

Weiterer Umbau der Baureihe 41 **Mehr als eine Ochsenlok**

Kaum zu glauben, aber wahr: Beim Trainini Umbauwettbewerb haben sich bei gleich zwei Lokomotiv-Gattungen jeweils zwei Bewerber ans Werk gemacht. Eine davon ist die Baureihe 41, zu der wir heute auch den Umbau von Dirk Rohwerder vorstellen. Bereits im August 2014 war der Bericht zu Matthias Wistrachs Modell vorausgegangen.

Die Mikado-Dampflok der Baureihe 41 ist ein beliebtes Modell in allen Spurweiten. Das liegt sicher vor allem an ihren vielfältigen Einsatzmöglichkeiten: Sie war spurtstark, hatte eine für Dampflokomotiven recht hohe Höchstgeschwindigkeit und erwies sich als zugkräftig. Diese Eigenschaften machten sie zu einer universell einsetzbaren Maschine, die bei der Bundesbahn sogar das Dampfzeit-Ende erlebte.



Blick in das Bw Limburg des Jahres 1967, wo 41 207, Vorbildlok für Dirk Rohwerders Umbau, noch beheimatet ist. Neben ihr stehen 50 2323 und 65 009 im Schuppen. Die für die Modellwiedergabe gewählte Lok besaß auf der Rauchkammer ein Schild mit spitzen Ziffern, wie sich mit dieser Aufnahme herausstellte. Für die Gestaltung der Längsseiten mit DIN-Anschriften lagen schon zum Umbauzeitpunkt geeignete Bildbelege vor. Foto: Robin Fell, Sammlung Eisenbahnstiftung

So ist es nur verständlich, dass auch die Zetties die Vorzüge dieses Vorbilds zu schätzen wissen und Märklin bereits recht früh ein Modell dieser einst in 366 Exemplaren beschafften Einheitslok brachte. Immer wieder forderte diese Umsetzung aber auch zu Umbauten und Superungen heraus. Wir erinnern an die Umgestaltung zur Neubaukessellok von Jens Wimmel, die wir vor vielen Jahren vorgestellt haben.



Die Kasselaner 41 252 zeigt das typische Aussehen einer Altbaukessellok bei der Bundesbahn. Sie hatte es wohl im Rahmen einer Untersuchung beim nahen AW Trier ins Bw Ehrang verschlagen. 01 061 war zum Aufnahmezeitpunkt im Jahr 1966 im Bw Trier beheimatet. Foto: Slg. Günter Mitze, Eisenbahnstiftung

Die ölgefeuerten Maschinen dieser seit 1968 als Baureihe 042 bezeichneten Erscheinungsform waren längst keine Ochsenlokomotiven mehr. In ihren letzten Dienstjahren kamen sie verstärkt im Erzzugverkehr, als Ersatz für eine ausgefallene 012 im Eil- und D-Zugdienst sowie vor gemischten Güterzügen zum Einsatz. Auch vor Kesselwagen hat sie der Autor dieser Zeilen wiederholt gesehen, wenn sie Übergaben zur Raffinerie Salzbergen gefahren oder ganze Züge dort abgeholt hat.



Zum Vergleich dient diese Aufnahme des umgebauten Modells. Der wohl einzig auffällige Unterschied besteht im hervorragenden Pflegezustand, doch das gab es eben noch zur letzten Blütezeit der Dampflokomotive. Foto: Dirk Rohwerder

Damit passt diese Dampflokomotive sicher auch bestens zum thematischen Schwerpunkt der heutigen Ausgabe. Für seinen Umbau hat Dirk Rohwerder die 41 207 der Deutschen Bundesbahn ausgewählt – ein Exemplar mit Kessel der alten Bauform.

Ihr Vorbild gehörte zu den letzten Maschinen ohne Neubaukessel und wurde erst am 30. Mai 1967 im Bw Limburg von der Ausbesserung zurückgestellt. Ihre Ausmusterung folgte am 14. November desselben Jahres. Die Wahl dieses Vorbilds ermöglicht also einen vorbildnahen Betrieb für den größtmöglichen Zeitraum - auch noch mit Güterwagen, die bereits die ab 1964 eingeführten UIC-Anschriften tragen.



Aus dieser Perspektive werden einige der Arbeiten am Fahrwerk sichtbar: größeres Gegengewicht an der Treibachse, Durchsicht unter dem Kessel oder die Nachbildung von Nachlaufgestell samt Indusi-Magnet. Foto: Dirk Rohwerder

Doch bis die Lok ihrem Besitzer gefallen sollte, galt es einiges zu tun. So überarbeitete er zunächst den vorderen Bereich am Zylinder komplett, um wie beim Vorbild eine Durchsicht unter dem Kessel zu erreichen.

Den Steuerungsträger entnahm er einer alten Baureihe 50 von Märklin, die nur noch als Ersatzteilspender diente.

Ebenfalls von diesem Modell stammt die deutlich besser detaillierte Zylindergruppe, in der sich zwölf Jahre Entwicklungsgeschichte besonders deutlich widerspiegeln:

Das Originalteil erschien bereits 1972 mit der auch beim Vorbild eng verwandten Baureihe 03, die „Fuffziger“ war wichtigste Neuheit des Jahres 1984.



Diese Detailansicht offenbart mit den feinen Laternen samt Bügeln, Pufferbohlenzurüstung, neuen Windleitblechen, getauschter Zylindergruppe, Dampfglocke und Riffelblechen die wirkungsvollsten Umbaumaßnahmen. Foto: Dirk Rohwerder

Für weitere Teile am Modell war Eigenarbeit gefragt. So erhielt 41 207 größere Gegengewichte, die auch räumlich deutlich besser wirken, eine Stehkesselnachbildung unterhalb des Führerhauses sowie einen Indusi-Magnet auf der rechten Seite.



Auch der Tender wurde in die umfangreichen Superungsarbeiten einbezogen: Neben der Pufferbohlenzurüstung und dem Neubau der oberen Laterne standen vor allem Farbarbeiten an. Nicht sichtbar ist die Tenderstromabnahme zur Erhöhung der Betriebssicherheit. Foto: Dirk Rohwerder

Die Pufferbohle wurde mit Heckl-Bauteilen aufgerüstet und auf diese Weise erheblich aufgewertet. Riffelbleche, freistehende Laternen (inklusive der oberen am Tender) mit Lampenbügeln und Rangiereraufstiege an der Front vollenden die Umbauarbeiten an der Stirnseite.

Ein Windkessel zwischen zweiter und dritter Kuppelachse und eine Dampflocke rechts neben dem Schornstein sind weitere Merkmale an den Längsseiten. Im Inneren des Kessels sorgt nun Blei für mehr Anpressdruck auf den Schienen und eine in der Folge höhere Zugkraft.

Das Fahrwerk wurde schwarz brüniert und gibt nun viel besser den Eindruck öligen Metalls wieder. Farbliche Nachbesserungen oder Differenzierungen, besonders am Tenderfahrwerk lassen Plastikglanz verschwinden, heben Details besser hervor und erhöhen ebenfalls die Vorbildwirkung. Den Rest besorgen geätzte Lokschilder von Kuswa, die jedem noch so guten Druck überlegen sind.

Eine bewährte Maßnahme stellt auch die feste Lok-Tenderkupplung dar, die den Abstand vorbildgerecht verringert und gleichzeitig auch eine elektrische Verbindung sichert, weil Dirk Rohwerders Modell auch mit Tenderstromabnahme versehen wurde.



41 207 im Anlageneinsatz: Auf dem Anschlussgleis der Hafenbahn wartet die Mehrzweckdampflok auf ihre nächste Zugleistung. Ein Kohlezug will bald abgeholt und zum nahen Kraftwerk gefahren werden.

Nach Vollenden all dieser Maßnahmen zeigt sich das Modell also nicht nur optisch sondern auch technisch aufgewertet. Sicherer elektrischer Kontakt und hohe Zugkraft gehören nun zu ihren Merkmalen und damit steht sie ihrem Vorbild in nichts mehr nach.

Hersteller des verwendeten Materials:

<http://www.hecklkleinserien.de>
<http://www.kuswa.de>
<http://www.maerklin.de>
<http://www.weinert-modellbau.de>

Kesselwagensuperung Das muss kesseln!

Kesselwagen sind interessante und für den Modellbahner auch dankbare Vorbilder. Sie bieten bauliche Vielfalt, heben sich vom Braun der übrigen Güterwagen ab und lassen als Ganzzug den Waggonverbund gleich noch viel länger wirken. Mit Blick auf die Vielfalt der Vorbildbauarten und deren Verschmutzungsgrade bieten sie auch den Individualisten ein reiches Betätigungsfeld. Wir haben exemplarisch zwei Wagentypen aus dem Märklin-Programm umgestaltet.

Ganzzüge aus Kesselwagen haben den Autor dieser Zeilen immer schon fasziniert. Neben den 4.000-Tonnen-Erzzügen auf der Emslandstrecke gehören sie, geführt meist von einer Dampflok der Baureihe 042, später Diesellokomotiven wie der Baureihe 216 und schließlich der elektrischen Traktion in Form der 140 zu seinen frühesten Eisenbahnerinnerungen.



042 106-5 ist mit dem Kesselwagenzug Gag 65680 der Erdöl-Raffinerie Emsland am 23. März 1976 bei Holthausen unterwegs. Foto: Peter Schiffer, Sammlung Eisenbahnstiftung

Wenig verwunderlich war also, dass sie auch auf der Modellbahn Platz finden sollten. Doch ein entscheidender Unterschied zum Vorbild sollte lange Zeit bestehen bleiben: War die Welt der großen Bahn doch grau und schmutzig, so überboten sich alle Kesselwagenmodelle, gleich ob zwei- oder vierachsig, in ihrer Farbvielfalt. Doch niemals hatte der Autor einen knallgelben oder strahlendblauen Vertreter dieser Wagengattung gesehen.

In der Verkleinerung bevölkerten eben solche Waggons aber zu Dutzenden die Landschaften.

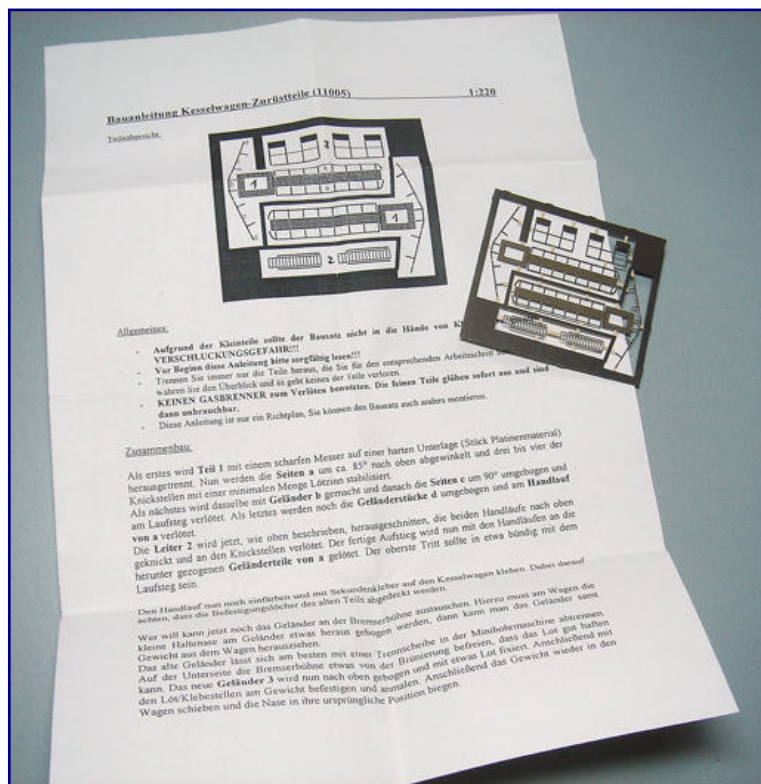
Was dem einen gefallen mag und seine Zustimmung findet, vermochte mich jedoch nicht zu überzeugen und so verzichtete ich lieber ganz auf Kesselwagen.

Umlackierte und neu beschriftete Modelle standen damals noch nicht in meinem Fokus.

Umso größer war meine Freude, als Märklin 1989 unter den Artikelnummern 8659 und 8660 endlich Modelle der großen Vermietgesellschaften VTG und EVA ankündigte, die – von ihrer eher außergewöhnlichen Bauart abgesehen – meinen Vorbildwahrnehmungen entsprachen. Sauber und seidenmatt glänzenden blieben sie jedoch immer noch.



So präsentierten sich die EVA-Kesselwagen (Märklin 8660) in schachtelfrischem Zustand: ein Fortschritt gegenüber den bunten Exemplaren der Siebziger, aber immer noch genug zu tun für vorbildorientierte Modellbahner.



Eine Ätzplatte für zwei Kesselwagen und eine gut verständliche, von Text geprägte Anleitung kennzeichneten den Umbausatz von 1zu220-Modelle.

ließen die Wagen aber in ihrer feinen Umsetzung deutlich eleganter und vorbildlicher wirken. Deshalb fiel schnell eine Entscheidung zu Gunsten dieses Angebots.

Der Zusammenbau zeigte sich recht einfach: Die einzelnen Komponenten waren aus dem Trägerblech herauszuschneiden, an den Graten zu glätten und gemäß Anleitung zu biegen. Die Stabilität erhöhen sollten feine Lötunkte an den Knick- und Verbindungsstellen.

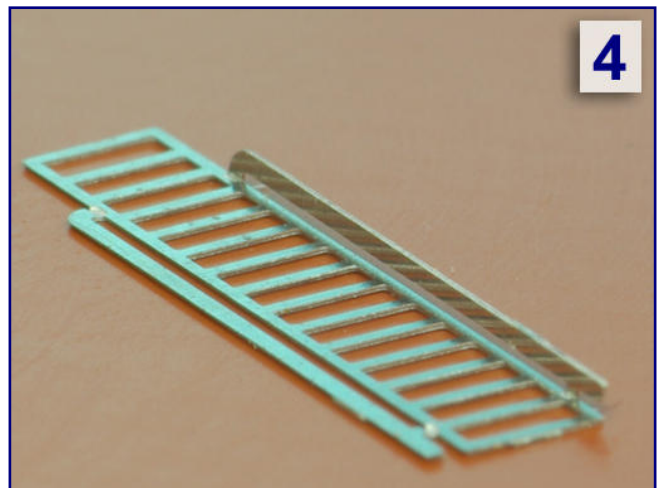
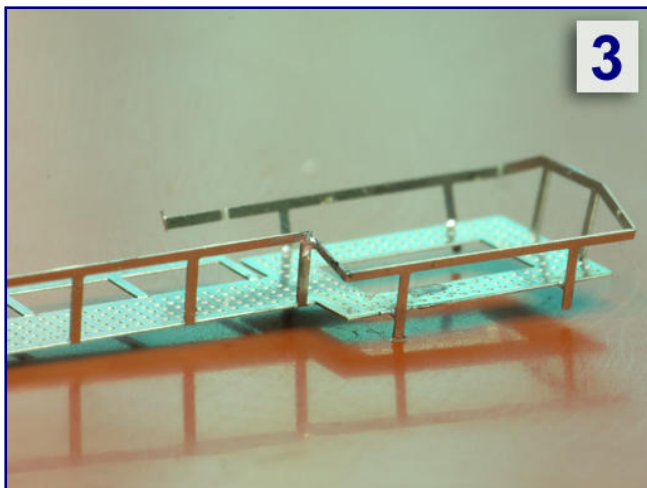
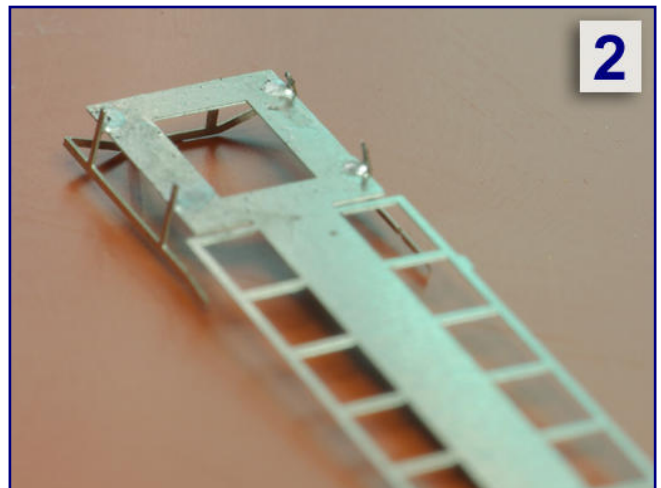
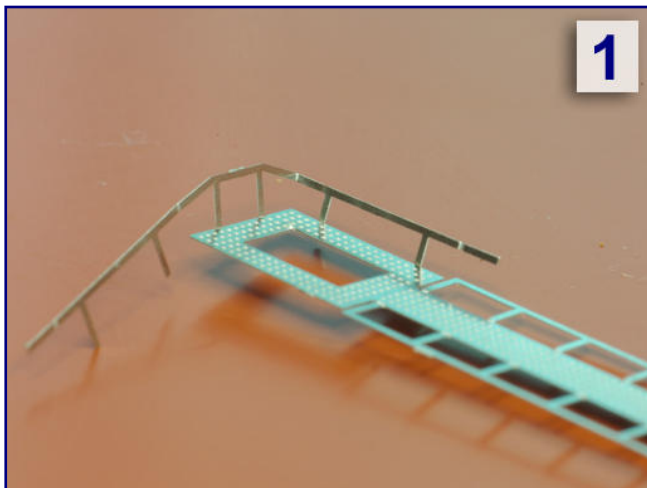
Es sollten aber noch neun weitere Jahre ins Land gehen, bis in einer einmaligen Sonderauflage für drei Fachhandelsringe auch noch eine Dreierpackung zweiachsiger Wagen der EVA unter der Artikelnummer 86111 folgten.

Nun war mein Interesse geweckt, einen der beliebten Vorbildzüge auch im Maßstab 1:220 nachzubilden. Betriebsverschmutzungen waren dafür aber freilich erforderlich.

Während die Pläne reifen und erste Erfahrungen im Umgang mit Farben und Lacken gesammelt wurden, beschäftigte sich auch der Kleinserienhersteller Andreas Petkelis (1zu220-Modelle) mit der vierachsigen Bauart aus dem Märklin-Sortiment.

Ergebnis war ein Umrüstsatz für je zwei Wagen aus geätzten Neusilberteilen für Aufstiege, Laufbleche samt Geländern und das Geländer der Bremserbühne.

Abweichende Formen sahen sie nicht vor, ließen die Wagen aber in ihrer feinen Umsetzung deutlich eleganter und vorbildlicher wirken. Deshalb fiel schnell eine Entscheidung zu Gunsten dieses Angebots.



So wird der 1zu220-Modelle-Teilesatz zusammengebaut: Die Laufbleche samt Geländernachbildungen werden aus dem Ätzbogen vorsichtig herausgetrennt und zunächst die Geländer rund um den Einfülldom im 90°-Winkel aufgerichtet (Bild 1). Die Verbindungen zum Laufblech werden von oben und unten durch kleine Lötunkte geschaffen (Bild 2). Als nächstes werden auch die Gelände auf der langen Lauffläche hochgebogen und mit dem Geländerteil aus den Schritten 1 und 2 durch einen Lötunkt verbunden (Bild 3). An allen Knickstellen erhöhen kleine Lötunkte die Stabilität. Als nächstes ist die Aufstiegsleiter an der Reihe. Hier sind nur zwei Geländer zu biegen (Bild 4). Anschließend wird sie mit dem Laufblech verlötet (Bild 5). Sobald auch die Rangiererbühne nach gleichem Schema bearbeitet wurde (Bild 6), sind die Teile fertig für die folgende Farbgebung. Alle Fotos: Andreas Petkelis

Etwas Zinn, beispielsweise aus den kleinen Lötperlen desselben Anbieters, an die Lötkolbenspitze, ein beherzter Einsatz von Lötwasser und das flüssige Lot sollte fast von allein in die Knickstellen fließen, ohne dort zu dick aufzutragen.



Als Folge der Bauschritte 1 bis 6 stehen aus dem Bausatz nun alle erforderlichen Teile für die Umrüstung von zwei Kesselwagen fertig bereit. Foto: Andreas Petkelis

An den Modellen waren die gespritzten Laufbleche und Aufstiegsleitern abzuziehen sowie das bisherige Bühnengeländer abzutrennen, um Platz für die dort vorgesehenen Tauschteile zu schaffen.

Doch erst stand noch eine Patinierung an und die Ätzteile bedurften einer farblichen Behandlung. In Frage kam dafür eine Schwarzbrünnung oder eine entsprechende Lackierung.

Empfehlenswert ist, auch die Achsen vor den weiteren Arbeiten aus den Drehstellen zu nehmen.

Unsere Entscheidung fiel zu Gunsten von Farbe, was ein zweistufiges



Zum Abschluss erfolgt vor der Umrüstung noch die Patinierung der Kesselwagen mit Pulverfarben von Asoa (Kremer-Pigmente). Als perfekt geeignet erwies sich der Farbton „Rost hell“. Versiegeln nach Abschluss der Arbeiten ist Pflicht!

Vorgehen mit dem Spritzgriffel bedingte: erst eine neutrale Grundierung für beständigen Halt des Lacks auf dem Metall, anschließend der tiefschwarze Farbauftrag. Elementar für den dauerhaften Erfolg ist ein vorheriges Entfetten der Metallteile im Ultraschallbad oder mit Aceton – letzteres aber bitte nicht an Klebestellen oder auf Kunststoffoberflächen einsetzen!



Der direkte Vergleich zwischen vorher (links) und nachher (rechts) verdeutlicht die Wirkung der durchgeführten Maßnahmen: Aufstieg, Laufbleche und Geländer wirken deutlich zierlicher und vorbildgerechter, den Plastikglanz hat der Waggon zu Gunsten einer realistisch wirkenden Betriebsverschmutzung eingebüßt und auch die farblichen Nacharbeiten an UIC-Seilhaken und Bremsumstellhebeln tragen sichtbar zur Gesamtwirkung bei.

Ablekbearbeiten am Modell sind nicht erforderlich, denn durch das Trennen der Baugruppen besteht bereits ein zielgerichteter Zugriff auf Teile und Baugruppen. Rahmen, Kessel und Drehgestelle wandern zusammen vor den Sprühstrahl der Lackierpistole. Hier ist als erstes ein dünner Mattlackauftrag vorzusehen, der allen Teilen ihren wenig vorbildgerechten Glanz nimmt und für eine bessere Haftung von Pulverfarben sorgt.

Auf Kremer-Pigmente aus dem Asoa-Programm in verschiedenen Rosttönen fiel unsere Wahl, denn Kesselwagen präsentieren sich nicht mit ausblühendem Rost, aber durchaus mit Flugrostspuren, wie sie ähnlich auch an den Schienenflanken zu finden sind. Nachbilden lassen sie sich mit denjenigen Pigmenten, die einen hohen Rot- aber auch noch wahrnehmbaren Gelbanteil besitzen.

Mit einem feinen Borstenpinsel werden sie an Kanten und auf den Drehgestellen aufgebracht und vorsichtig, aber dennoch beherzt, verstrichen und verteilt. Im Fahrwerksbereich hebt das anhaftende Pulver die Gravuren der Federn und Schaken erkennbar hervor und bricht das eintönige Schwarz des zuvor unlackierten Kunststoffes auf.

Deutlich weniger Kanten, dafür aber viele glatte und runde Oberflächen besitzt der Kessel. Hier sollte die Pulverfarbe nicht dick an einzelnen Stellen aufgetragen werden, sondern eine weitgehend gleichmäßige Schmutzschicht bilden. Regelmäßige Kontrolle und ein Vortasten Schritt für Schritt führen hier zum Erfolg. Ausgedruckte Vorbildvorlagen helfen bei der Beurteilung des Arbeitsfortschritts.

Ist alles zur persönlichen Zufriedenheit erledigt, bedarf die Schmutzschicht noch einer dauerhaften Fixierung, um auch griffest zu sein. Dies erfolgt mittels eines zweiten, matten Klarlacküberzugs. Jetzt wird hoffentlich deutlich, warum beim ersten Mal nur sehr dünn gearbeitet werden sollte!

Wer zum ersten Mal mit Pulverfarben arbeitet, sollte wissen, dass der Mattlack die Leuchtkraft der Farben bricht. Beobachten ließ sich das bereits beim ersten Auftrag und trotzdem wird es jetzt vielleicht verwundern: Mit der Fixierung verblasst auch die Patinierungswirkung des Pulverauftrags plötzlich in erheblichem Maße.

Das erlaubt deren großzügiges Auftragen im Vorfeld und erlaubt auch geringe Korrekturen bei der Versiegelung. Notfalls wird eine Stelle halt zwei Mal übersprüht und auf diese Weise entschärft. Nur zu dick aufgetragen werden darf der Klarlack nicht. Das hätte unweigerlich einen grauweißen Schleier zu Folge, der nur selten einer gewünschten Wirkung entspricht.

An dieser Stelle heißt es nun abwarten, bis die Farben gründlich durchgetrocknet sind. Danach geht es dann an den Zusammenbau. Die Ätzteile werden mit kleinen Klebepunkten aus Uhu Alleskleber Super Strong & Safe angesetzt, die mit einer Zahnstocherspitze punktgenau in den Aufnahmeöffnungen am Spritzgunstteil angebracht werden.



Wie bei jedem Umbau sind die richtigen Werkzeuge, hier vor allem eine Pinzette, und Klebstoffe wichtig. Als ideal für viele Klebeverbindungen hat sich bei uns Uhu Alleskleber Super Strong & Safe (vorne links) erwiesen, eine Mischung aus Alles- und Sekundenkleber. Exakt auch an kleinen Klebestellen dosieren lässt sich Uhu Sekundenkleber flüssig Präzision dank seiner „Dosierflügel“. Der Kesselwagen aus der Packung 86111 im Bild wurde bereits zerlegt und patiniert. Demontiert liegen die gestanzten Bühnen und Laufblechteile vor ihm.

Zum Abschluss der Arbeiten wurden noch die UIC-Seilhaken am Fahrwerk gelb abgesetzt und die verschiedenen Umstellhebel für die Bremse gemäß ihres Vorbilds in den Farben Weiß, Gelb und Rot behandelt. Dafür empfehlen sich beispielsweise die nahezu überall erhältlichen Revell-Farben.

Bei dieser Gelegenheit lassen sich gleich die Achsen austauschen. Die Wagen mit der Artikelnummer 8660 trugen ab Werk glanzvernickelte Teile, die jetzt viel zu stark auffallen würden. Die inzwischen üblichen Achsen mit Schwarzvernickelung tragen erheblich besser zu einem gelungenen Gesamtbild bei. Alternativ wäre natürlich auch eine Farbbehandlung möglich, doch dann bleibt der helle Glanz zumindest auf den Laufflächen.

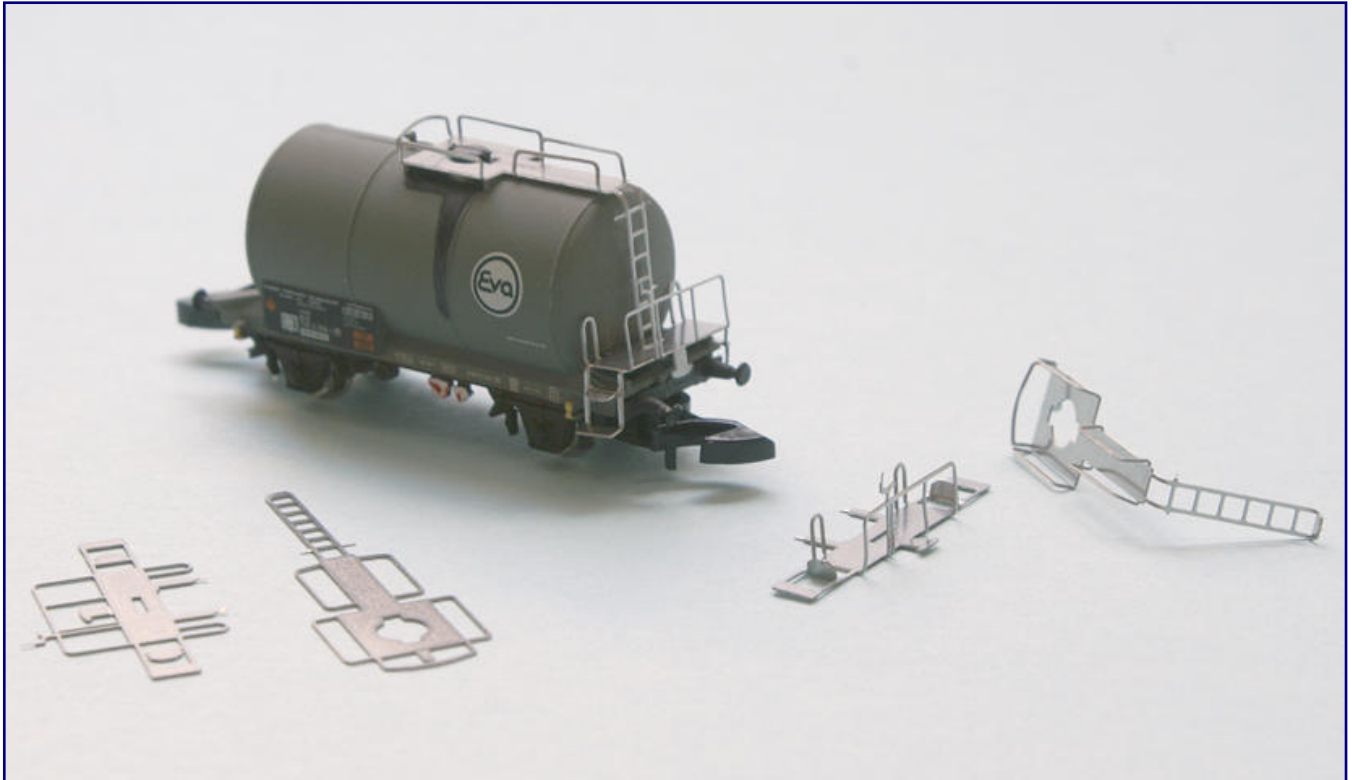
Da auf einem Bein niemand stehen kann, ging es mit der Vollendung der Vierachser gleich an eine Superung der zweiachsigen Wagen aus der Vedes-Sonderpackung 86111. Der Neubau solcher zweiachsigen Vertreter endete beim Vorbild nach dem 2. Weltkrieg sehr schnell zu Gunsten von Großbehälterwagen auf Drehgestellen.

Erstaunlicherweise fanden viele kleinere Wagen aber einen neuen Verwendungszweck oder konnten sich in bisheriger Funktion dennoch – teilweise bis heute - im Bestand behaupten. Insofern erschien es nur konsequent, die Wagenschlange durch die drei Waggons dieser Zugpackung aufzulockern, auch vor dem Hintergrund eines immer noch geringen Angebots an Kesselwagen für deutsche Anlagen.

Die Vorgehensweise für die Superung der kleinen Wagen blieb ähnlich, die Zurüstteile stammten in diesem Fall aber von Bahls Modelleisenbahnen und sind nach wie vor erhältlich. Etwas umfangreicher

fielen jedoch die Zerlegearbeiten aus, weil die Bremserbühnen für den Tausch komplett abzunehmen waren und sich auch ein Trennen von Fahrwerk und Aufbau für die geplanten Arbeiten empfahl.

Lötarbeiten an den Bahls-Tauschteilen sind nicht erforderlich. Aufgrund ihrer etwas höheren Blechdicke droht nach dem Einpassen in Form von Biegearbeiten keine Bruchgefahr. Das macht sie auch für Anfänger interessant, die erste eigene Umbauerfahrungen sammeln möchten.



Die Bauschritte für die Bahls-Umrüstsätze sind auf diesem Bild verdeutlicht - entgegen dem Uhrzeigersinn: Im Lieferzustand sind die Ätzbleche gewohnt zweidimensional vorzufinden (vorne links). Begonnen wird mit dem Biegen der später nach oben zeigenden Teile wie den Geländern der Rangiererbühne und Laufbleche sowie den Trittstufen (vorne rechts). Der Waggon wird als Anpasshilfe für die verbliebenen Biegungen, die im 90°-Winkel nach unten zeigen, genommen (hinten). Wichtig: Die Lackierarbeiten an den Ätzteilen sollten vor dem Verkleben mit dem Kessel erfolgen.

Auch bei diesen rollenden Transportbehältern standen vor dem endgültigen Zusammenbau Farbarbeiten an. Prinzipiell entsprechen sie dem bereits beschriebenen Vorgehen, denn alle Wagen aus diesem Beitrag sollten am Ende ja auch harmonisch zusammenpassen. Trotzdem haben wir einige ergänzende Nachbesserungen durchgeführt, deren Anregung wieder das große Vorbild liefert.

Gereizt hatten mich an dieser Stelle die Verunreinigungen, die durch über- oder danebengelaufene Mineralprodukte an den Einfüllöffnungen ausgingen. Während bei vielen Kesselwagen gar nichts dergleichen zu sehen ist, sind andere Exemplare umso deutlicher von solchen Unachtsamkeiten gezeichnet. Mit Blick auf die gewählte Epoche sollte das einst geringere Umweltbewusstsein auch an diesen drei Modellen dokumentiert werden.

Die Besonderheit abgelaufenen Öls besteht darin, dass es nach einiger Zeit nicht nur schwarz sondern auch matt wirkt. In Fließrichtung mit einem feinen Haarpinsel aufgetragen, kann die Revell-Farbe also ebenfalls dem Klarlackauftrag mit unterzogen werden.

Mindestens einer der Wagen sollte aber auch frische Spuren eines missglückten Beladevorgangs aufweisen. Dafür waren die bereits angebrachten Spuren abschließend in gleicher Weise zumindest

teilweise noch einmal mit glänzend schwarzem Lack zu überstreichen. Zum Einsatz kamen wieder die bewährten Revell-Produkte, die dieses Mal aber nicht versiegelt wurden.



Die Kesselwagen sind fertig und konnten an den Betriebsdienst übergeben werden. Eine altrote 216 hat den Übergabezug aus der Raffinerie abgeholt und bringt ihn zum Güterbahnhof. Die zweiachsigen Wagen tragen Spuren von danebengelaufenem Mineralöl.

Resultat aller bis hierher beschriebenen Arbeiten ist nun eine äußerst ansprechende, weil vorbildnah wirkende Wagengruppe, die in einem Ganzzug ebenso auffällt wie sie sich in den Verbund anderer, ebenfalls mit Betriebsspuren versehener Güterwagen einreihen. Hoffentlich finden diese Anregungen auch weiteres Interesse, damit allzu sauber und werksfrisch strahlende Güterwagen im Anlageneinsatz möglichst bald der Vergangenheit angehören!

Hersteller der eingesetzten Materialien:

- <http://www.asoa.de>
- <http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>
- <http://www.maerklin.de>
- <http://www.faller.der> (Vertrieb von Model Master)
- <http://www.revell.de>
- <http://www.uhu.de>

Seiten von Andreas Petkelis (ehemals 1zu220-Modelle):

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

Nächster Halt!

INTER MODELLBAU DORTMUND



Messe für Modellbau und Modellsport

15. - 19. April 2015

www.intermodellbau.de


Messe Westfalenhallen Dortmund

Neuer Güterwagen-Band 7 **Summa cum laudae**

Gerade unter den Modellbahnern ist die Miba-Güterwagen-Reihe äußerst beliebt und viele Leser der bisherigen sechs Bände haben lange sehnsüchtig auf die nächste Fortsetzung gewartet. Ende 2014 erschienen, wagen sich erstmals Autoren in aller Ausführlichkeit an die Kesselwagen auf deutschen Schienen – kein leichtes Unterfangen, wie sie schnell feststellen durften. Trotzdem dürfen wir attestieren, dass diese Herausforderung mit Bravour gemeistert wurde und ein äußerst lesenswertes Buch entstanden ist, das seinen hohen Preis wert ist.

Stefan Carstens / Harald Westermann
Güterwagen Band 7
Kesselwagen für brennbare Flüssigkeiten

Verlagsgruppe Bahn GmbH, MIBA-Miniaturbahnen
Fürstenfeldbruck 2014

Gebundenes Buch
Format 21,8 x 29,7 cm
256 Seiten mit 219 farbigen und 575 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-89610-630-8
Preis 50,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Das Jahr 1989 markierte den Anfang einer äußerst erfolgreichen Reihe von Güterwagenbüchern, die bis heute nichts an Beliebtheit eingebüßt haben. Ein Grund dafür ist sicher, dass die Bände nicht nur regelmäßig aktualisiert und erweitert wurden, sondern auch neue Titel bestehende Lücken füllten.

Längst gilt Hauptautor Stefan Carsten (nicht nur) als Deutschlands versiertester Güterwagenexperte. Der studierte Bauingenieur kann hier auch auf Erfahrung und Wissen zurückgreifen, die er bei der Bundesbahn, DB Netz AG und zuletzt bei der Deutschen Bahn AG gesammelt hat. Heute widmet er sich neben der Herausgabe von Büchern auch dem Erhalt und Aufarbeiten von Archiven.

Als Koautor stand ihm mit Harald Westermann wieder ein erfahrener Lokführer von DB Schenker zur Seite, der mit dem jahrelangen Zusammentragen von Informationen über Kesselwagen die Grundlage für das heute zu bewertende Buch geschaffen hat. Erstmals basiert einer der Bände dieser Reihe überwiegend auf seinen Aufzeichnungen und auf seinem Wissen.

Gemeinsam haben sich die beiden mit Kesselwagen ein äußerst umfangreiches Thema ausgesucht, dass sich nicht in einem einzigen Buch unterbringen ließ – das durften sie schnell feststellen und haben es auch im Vorwort deutlich gemacht. Daher beschränkt sich der vorliegende Band 7 auf zweiachsige Wagen für brennbare Flüssigkeiten (Mineral- und Speiseöle), Teer und Melasse.

Auch Sonderbauarten wie Fäkalien- und Chargenwagen gehören zum behandelten Themenfeld. Säuretopf-, Chemie- und Druckgaskesselwagen sind jedoch ebenso weiteren Folgebänden vorbehalten



wie alle vierachsigen Bauarten. Grund für diese Aufteilung ist, dass diese Wagengattung wegen der Beschaffung vieler Kleinstserien durch private Einsteller eine Typenfülle wie wohl keine andere zeigt. Es hätte dem Buch nicht gut getan, sie alle in ein zu enges Korsett zu zwängen.

Wie bereits beim Band 6 wird gleichzeitig wieder ein ergänzendes Miba-Report-Heft angekündigt. Dies bietet ergänzenden Platz für ausführliche, zum Nachbau reizende Superungen und Umbauten von Modellen an, sollte aber nicht dazu verleiten, Vorbildinformationen auszuklammern und dorthin zu verlagern.

Der Schwerpunkt der Abhandlungen liegt immerhin in allen Güterwagenbänden, so auch hier, auf den großen Vorbildern. Sie werden strukturiert und in ausreichender Ausführlichkeit vorgestellt – ergänzt um viele aufschlussreiche Aufnahmen und Zeichnungen.



Nur selten zeigen Kesselwagen Farbe so wie dieser grüne 36.000-Liter-Wagen, der als Privatwagen bei der DB eingestellt war.

Dank der guten Beschreibungen, Fotos und Abbildungen lässt sich die technische Entwicklungsgeschichte auch hier wieder sehr gut nachvollziehen. Sie reicht von den ersten Wagen der Länderbahnen im 19. Jahrhundert bis zu den letzten DR-Neubauten aus der Zeit um 1990.

Dazwischen liegen nach Verbandsbauart- und Austauschbaugrundsätzen fabrizierte Exemplare, geschweißte Leichtbaukesselwagen der Vierziger und diejenigen Vertreter, die in den Fünfigern und Sechzigern entstanden und bei der DB eingestellt waren.

Das sich wandelnde Erscheinungsbild der Waggons wird dabei sowohl hinsichtlich der Farbgebung und Gestaltung als auch der Konstruktion deutlich.

Unter den ins Buch einbezogenen Modellen finden sich auch dieses Mal nur H0-Vertreter, die meist in leicht abgewandelter oder verbesserter Form gezeigt und den Vorbildbauarten zugeordnet werden. Aufgeräumt wird beiläufig auch mit der Mär kunterbunter Kesselwagen: Hier erfährt der Leser, dass besonders die meisten Shell- und fast alle Aral-Wagen, die auch in der Spur Z angeboten wurden, Erfindungen der Modellbahnindustrie sind oder auf die Lizenzvorgaben der Firmen zurückgingen.

Doch auch bei den Formen zeigten sich die Hersteller in der Vergangenheit sehr einfallsreich. So lassen sich längst nicht alle Modellumsetzungen eindeutig ihren Vorbildern zuordnen, weil es stets einige Merkmale oder Proportionen zu geben scheint, die nicht mit dem Vorbild übereinstimmen. Auch die Mini-Club bildet da keine Ausnahme.

Unser Fazit lautet daher, dass mit diesem nicht gerade preisgünstigen Buch ein hilfreicher und auch gut lesbarer Titel geboten wird. Er wird jedem Modellbahnfreund mit Interesse am Vorbild sowie an Umbauten große Freude bereiten. Die thematische Einschränkung ist zu begrüßen und so war dieses Werk auch völlig zu Recht für die Neuerscheinungen des Jahres 2014 nominiert.

Verlagsseiten und Bezugsmöglichkeit:
<http://www.vgbahn.de>
<https://shop.vgbahn.info/vgbahn>

Landschaftsbau mit dem EM **Stadt, Land, Fluss – oder?**

Mit dem neuesten Band der Reihe Modellbahn-Baupraxis ist die Ratgeber-Serie auf bereits acht Titel angewachsen. Die aktuelle Ausgabe 6 hinkt leider zeitlich etwas hinterher, denn Band 7 konnten wir Ihnen bereits im letzten Jahr vorstellen. Mit der Gestaltung von Grünflächen und Gewässern widmet sich die neueste Ausgabe aber einem besonders wichtigen Thema. Also wollten wir wissen, ob sich das lange Warten auf dieses Heft gelohnt hat. Bei uns werden Sie es jetzt gleich erfahren.

Gunnar Selbmann
EM Modellbahn Baupraxis 6
Wiesen – Wälder – Wasser

Alba Publikation Alf Teloecken GmbH & Co. KG
Meerbusch 2015

Magazin mit Klebebindung
Format 21 x 29,7 cm
120 Seiten mit über 200 farbigen Abbildungen

ISSN 0342-1902
Best.-Nr. emmbp201501
Preis 14,50 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Gunnar Selbmann, verantwortlicher Redakteur des N-Bahn-Magazins, ist dank seiner langjährigen Veröffentlichungen im In- und Ausland ein ausgewiesener Experte für den Modellbahnbau – nicht nur in seiner „Heimatspurweite“ N. Seine Erfahrungen gründen sich auch auf eine über dreißigjährige Tätigkeit als ständiger Fachmitarbeiter des Eisenbahn-Magazins und seine Mitgliedschaft im EM-Redaktionsbeirat.

Für den vorliegenden Band 6 der Modellbahn-Baupraxis-Reihe im Alba-Verlag hat er selbst wieder zur Feder gegriffen und sein drittes Werk dieser Reihe geschaffen, dass durchaus eine Empfehlung wert ist. Aufmerksame Leserinnen und Leser mögen sich bitte nicht über die Heftnummer wundern, nachdem wir bereits einen Band 7 an dieser Stelle vorgestellt haben.

Die Ausgabe mit dem Untertitel „Wiesen – Wälder – Wasser“ wurde etwa zeitgleich angekündigt, erschien aber erst zeitverzögert. Doch gut Ding will Weile haben und so waren wir umso gespannter, was der neue Titel aus Sicht eines Zetties bringen mag.

Ein Anlagenbau-Ratgeber muss vor allem Anfänger mitnehmen können, darf aber auch für Profis den einen oder anderen Tipp parat haben – dies ist auch der Anspruch seitens des Verlags. Insgesamt sehen wir diese Anforderung gut gelöst, obwohl wir selbstverständlich auch den einen oder anderen Verbesserungspunkt gefunden haben.

Thematisch bildet der Inhalt eine Fortsetzung des Bands 5 (Kulissen – Tunnel – Felsen) und schließt lückenlos daran an. Damit erstreckt sich das Feld der Anleitungen nicht nur auf elementare Dinge wie



die Flächenbegrünung mit Gräsern und Bodendeckern sowie dem Aufstellen von Bäumen sondern auch das Gestalten von Wasserflächen auf der Anlage.

Lobenswert ist, dass auch die winterliche Darstellung nicht vergessen wurde. Hier erstreckt sich die Bandbreite ebenfalls von den Flächen über Bäume und weitere Pflanzen bis hin zu zugefrorenen Gewässern. Abgehandelt werden alle aufgezählten Inhalte über fünf Kapitel, wobei das letzte dem Winter gewidmet ist.

Mit relativ wenig Anleitungsbedarf kommen die Techniken und Materialien zur elektrostatischen Begrasung aus. Die Eigenschaften und Besonderheiten der Werkstoffe, hier vor allem auch von Grasmatten, werden kurz und knapp, aber völlig ausreichend vorgestellt.

Gelungen finden wir, dass auch die Alternative moderner Streuflocken Erwähnung findet und bei Miniaturpflanzen sowohl die klassischen Umsetzungen wie auch aktuelle Entwicklungen in Form von Kunststoffspritzguss-, Ätztechnik- und Laserschnittprodukten Berücksichtigung finden. Dies bietet dem Leser eine gute Orientierungsmöglichkeit, wofür er sich letztendlich entscheidet und welche Techniken harmonisch miteinander kombinierbar sind.

Das geht natürlich nicht ohne grafisches Unterlegen der Ausführungen. Bildmaterial wird deshalb auch reichlich eingesetzt, konzentriert sich aber vor allem im ersten Drittel des Hefts und später bei der Wassergestaltung vorrangig auf die Dokumentation der Produkteigenschaften. Bisweilen hätten wir uns etwas mehr Bilduntermalung gewünscht, wenn es um das Anleiten des Gestaltungsprozesses geht.

Dieser Kritikpunkt lässt sich insgesamt gut am Beispiel der Kapitel über Bäume darlegen: Der Fokus liegt hier auf einem grundsätzlichen Marktüberblick sowie dem eher technisch orientierten Punkt des korrekten Einsatzes von Bäumen – vor allem deren Größe, Wuchs und eine zur Landschaft passende Verwendung werden besprochen.

Da viele Anfänger unter den Modellbahnern aber Defizite bei der vorbildnahen Platzierung und Gruppierung im Gelände zeigen und später über die nicht eintretende, vorbildnahe Wirkung staunen, wäre es sehr hilfreich gewesen, starre Geometrien (gleiche Abstände zu allen Seiten) einem scheinbar willkürlichen Wuchs gezielt gegenüberzustellen.

Umso besser gefiel uns, dass der Autor einen inhaltlichen Schwerpunkt bei Kleinserienbäumen gesetzt hat, die das Premium-Segment besetzen und auch das Supern oder Aufarbeiten von Großserienbäumen ebenso wie den vollständigen Eigenbau in den Blickpunkt gerückt hat. Doch auch bei Letzterem hätten gezieltere Hinweise auf Grundlagen der „Anatomie“ aller Bäume vielleicht die eine oder andere Anfängerfrage mehr beantwortet.

Deutlicher als in anderen Publikationen hat Gunnar Selbmann das grundlegende Problem der Gestaltung von Nadelbäumen angesprochen und dafür auch zeitgemäße Alternativen und vor allem vorbildgerecht wirkende Lösungen aufgezeigt.

Bei der Wassergestaltung sind sowohl die Produktübersicht, die Beschreibung von Vor- und Nachteilen, eine Übersicht über verschiedene Techniken wie auch die physikalischen Eigenschaften echten Wassers lobenswert hervorzuheben. Hier haben uns vor allem die Anleitungen zur Eintrübung von Modellwasser und der Gestaltung des Gewässergrunds gefallen.

Weniger gelungen fanden wir aber die Bildauswahl zur Wiedergabe des Strömungsverhaltens an Hindernissen, die leider nicht auf Augenhöhe mit den Texterläuterungen ist.

Gewünscht hätten wir uns auch eine treffsichere Empfehlung zum Abdichten von Fluss oder See an der Anlagenkante beim Einsatz von Gießharzen. Immerhin ist hier auch die Anforderung zu erfüllen,

sich nicht mit dem Material zu verbinden, um nach dem Aushärten ein problemloses Entfernen zu gewährleisten.

In unserer Schlussbetrachtung dürfen wir die vielen Tabellen für Gestaltungsmaterial und seinen Anbietern nicht vergessen – eine wichtige Hilfe gerade für Neueinsteiger. Und auch die vielen Landschaftsaufnahmen im Heft sind hier unbedingt zu erwähnen, denn die Natur ist auch nach unserer Auffassung immer der beste Lehrmeister.

Verlagsadresse und Bezugsmöglichkeit:
<http://www.alba-verlag.de>

Modell **Vorbild** **Gestaltung** **Technik** **Literatur** **→ Impressionen**

Zu Besuch beim Zubehörhersteller

Noch immer eine Idee besser

Kaum ein Hersteller im Modellbahnmarkt kann auf eine so lange Geschichte zurückblicken wie der Zubehöranbieter Noch aus Wangen im Allgäu. Bereits im Jahr 2011 feierte der Familienbetrieb sein 100-jähriges Jubiläum. Gleichzeitig hat das Unternehmen unter der Führung des Diplom-Kaufmanns Dr. Rainer Noch seine Rolle als Motor für Innovationen gefestigt. Wir haben uns im Stammwerk umgesehen.

Eine solche Einladung schlägt wohl niemand aus: Als wir im Rahmen unseres Termins zur Spielwarenmesse in Nürnberg das Angebot erhielten, das Noch-Werk in Wangen im Allgäu zu besichtigen, haben wir uns gefreut und gleich zugesagt. Zwar bedeutete dies eine Reise quer durchs Land ans südliche Ende der Republik, aber eine solche Chance bietet sich auch uns nicht alle Tage.

Immerhin ist Noch ja nicht irgendein Anbieter im Modellbahnmarkt. Als einziger der großen Zubehöranbieter haben die Wangener der Spurweite Z seit ihrem Bestehen lückenlos bis heute die Treue gehalten und stets ein hilfreiches Sortiment vorgehalten. Während andere kamen und gingen oder auch pausierten, war Noch stets für die Zetties da.

Deshalb hatte unsere Redaktion bereits 2011 anlässlich des 100. Firmengeburtstags im Rahmen der Neuerscheinungen des Jahres eine Auszeichnung für das Gesamtwerk dieses Unternehmens vergeben. Und jüngst bekundete Geschäftsführer Dr. Rainer Noch: „Gerne würden wir uns in der Spur Z noch intensiver betätigen.“

Gemeint war natürlich das Zubehörsortiment, denn seit Übernahme der Funktion als europäischer Generaldistributor für Rokuhan hat der kleine Maßstab auch hier weiter an Bedeutung ge-



Dr. Rainer Noch hat mit seinem Unternehmen die Spur Z stets begleitet und würde sich dort gern noch intensiver betätigen. Foto: Noch

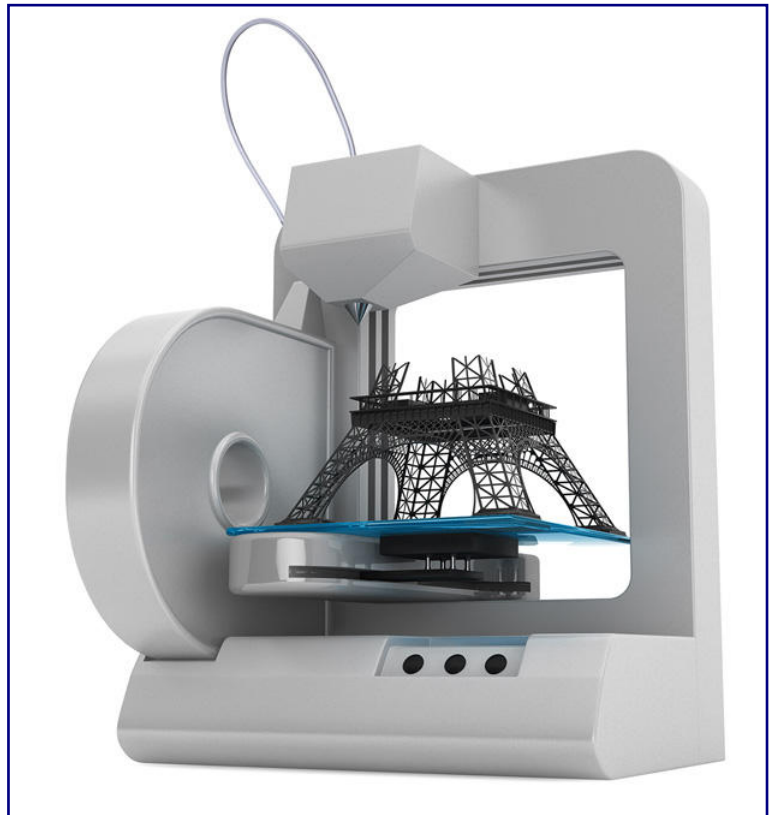
wonnen. Und so dürfte es wenig wundern, dass sich die bewährte und vertrauensvolle Zusammenarbeit mit unserem Magazin auch dadurch noch vertieft hat.

Als Rokuhan mit einem völlig neuen Bettungsgleissystem in den europäischen Markt eintrat, waren wir die ersten, die es testen durften. Für unsere Rückmeldungen zum Böschungsanschnitt an Weichen oder der optionalen Überbrückung der Stop-Funktionen für den Digitalbetrieb zeigte sich der Hersteller dankbar und ließ es bald in die Serie einfließen.

Längst ist daraus ein regelmäßiger Gedankenaustausch geworden. Mindestens ein Mal pro Jahr finden auf der Spielwarenmesse persönliche Treffen statt. Wir bekommen die Neuheiten vorgestellt und vorgeführt.

Im Gegenzug geben wir Rückmeldungen zu unseren Eindrücken oder denen unserer Leser. So regten wir kürzlich an, zu den überhöhten Gleisen auch Übergangsstücke von der Ebene in die Neigung zu schaffen, um störende Lücken im Schotterbett zu vermeiden und das Verbinden der Schienen zu erleichtern. Und auch für stark beanspruchte Weichenantriebe gibt es noch Verbesserungsbedarf.

Eine gute Idee des Zubehörspezialisten war das neue Weichenmodul, mit dem Rokuhan-Weichen auch über konventionelle Schaltpulse Dritter, vor allem Märklin, sowie über Magnetartikeldecoder angesprochen werden können.



Wie wohl kein anderer Zubehörhersteller macht Noch mit innovativen Fertigungsmethoden auf sich aufmerksam. 2015 setzen die Wangener als Branchen-Erster die Errungenschaften der 3D-Drucktechnik für ihre Produkte ein. Foto: Noch



In diesem modernen Gebäude ist der kaufmännische Bereich der Firma Noch untergebracht. Betritt ein Gast das Firmengelände, steuert er genau auf darauf zu.

Die eigene Idee hierzu folgte aus den Erfahrungen, Anfragen und Problemen, die Kunden an Noch adressierten. Bereits bewährt sich eine vergleichbare Lösung zuvor im ebenfalls von Noch vertriebenen Kato-Programm der Spur N.

Skizziert haben wir damit nun vorrangig den kaufmännischen Teil der Firma Noch. Unsere Ansprechpartner dort sind neben der Geschäftsführung vorrangig die Mitarbeiter des Produktmanagements. Dazu gehören aber auch Marketing, Buchhaltung und die Verkäufer, die den stationären Vertrieb der Händler betreuen.

75 Mitarbeiter zählt das familiär geführte Unternehmen Noch an seinem Stammsitz heute. Hinzukommen weitere rund 120 Mitarbeiter

im vietnamesischen Zweitbetrieb. Das gute und von gegenseitigem Vertrauen geprägte Klima hat uns bei unserem Besuch in Wangen beeindruckt. Zweifellos ist das aus unserer Sicht ein wichtiger Schlüssel zum Erfolg: Was innen nicht glänzt, kann außen nicht funkeln.



Mittels Tiefziehtechnik entstehen bei Noch die Fertiganlagen und Tunnelstücke aus Polystyrol. Alle Öffnungen wie etwa an den Tunnelportalen müssen am Rohling von Hand ausgesägt werden, bevor er lackiert und begrünt werden kann.

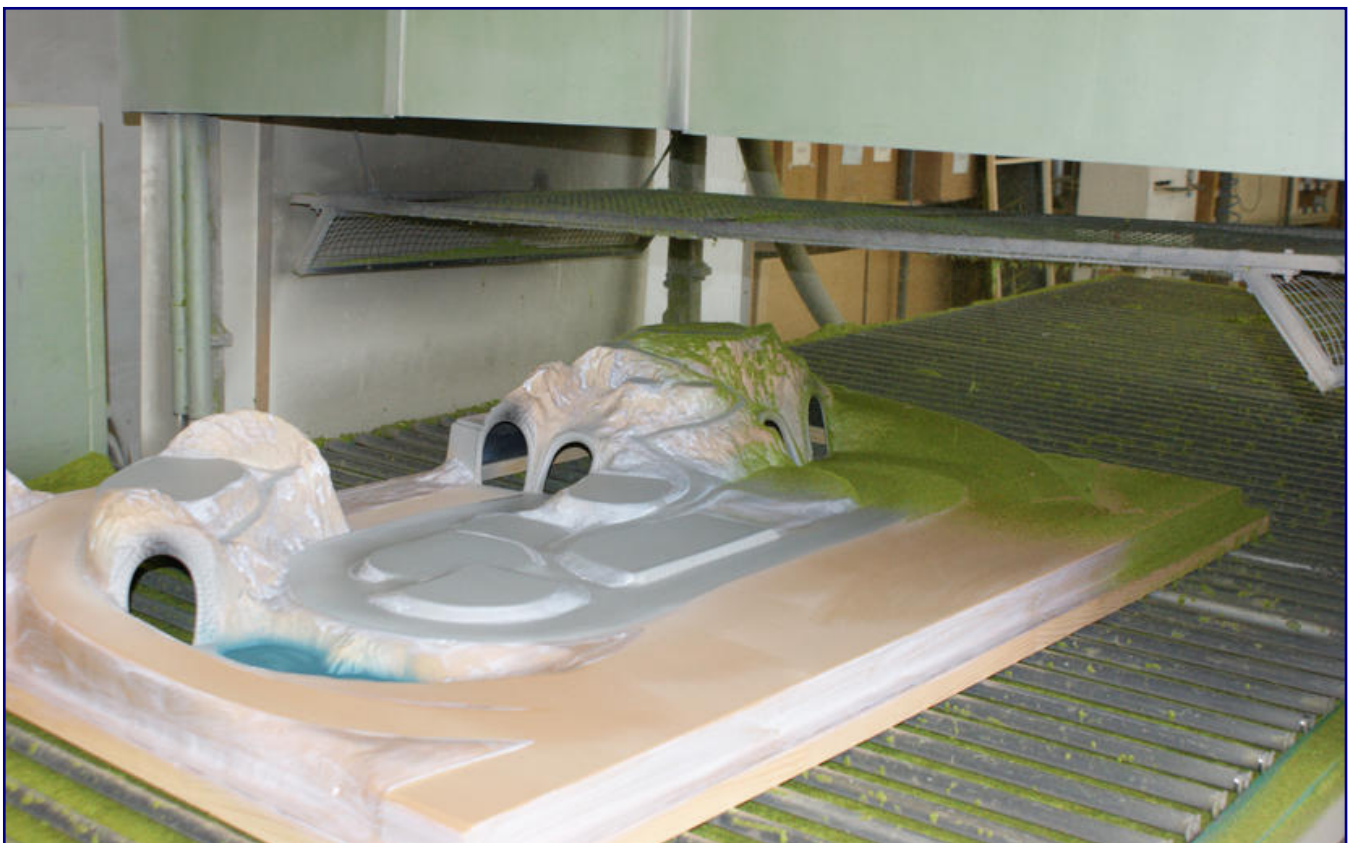
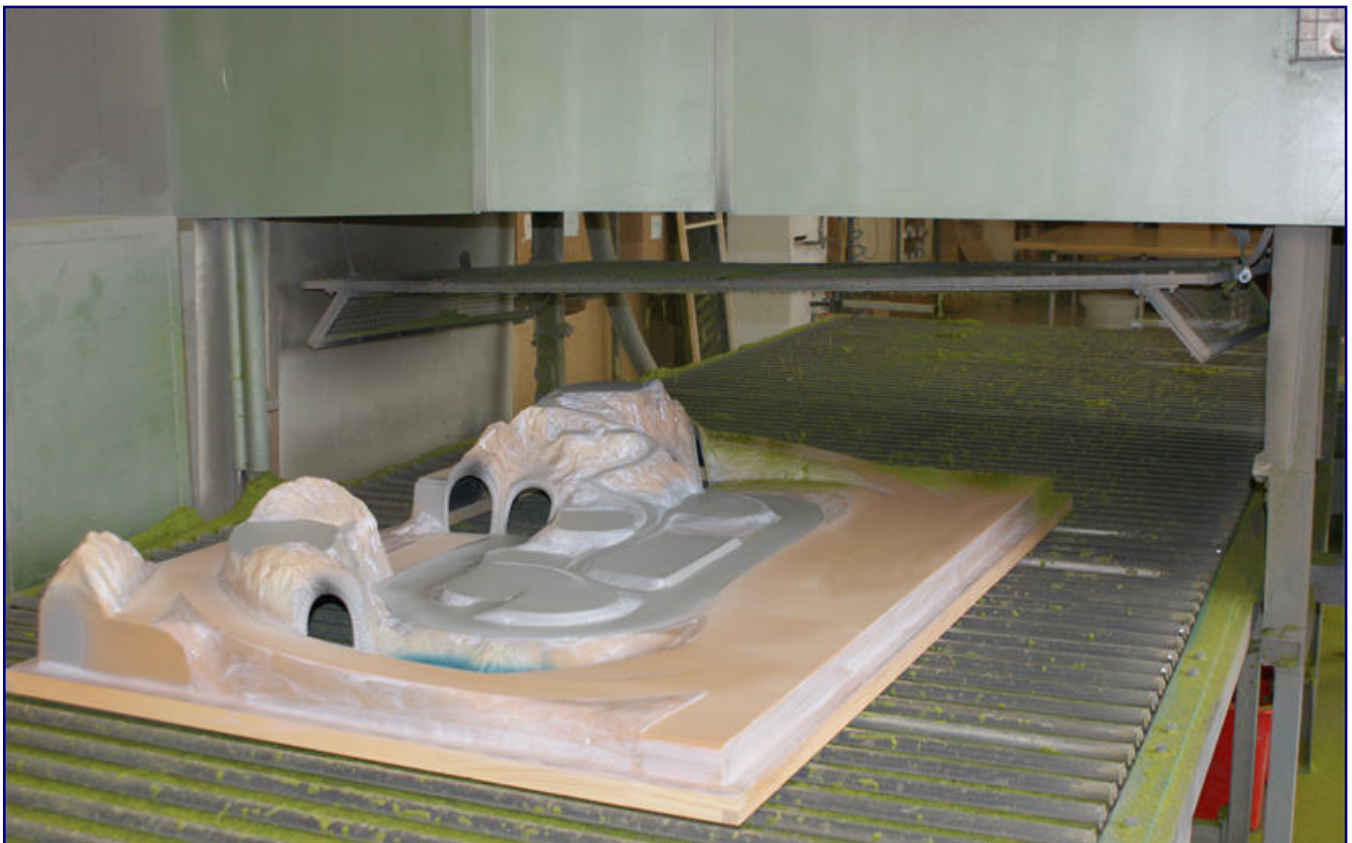


Nach der Farbgestaltung erfolgt das Begrasen des Anlagenrohlings. Dafür wird er zunächst von Hand mit Graskleber eingestrichen. Dies erledigen gleich zwei Mitarbeiterinnen, damit der Leim nicht vorzeitig antrocknet.

Spannend gestaltete sich der Rundgang durch die Manufaktur, geführt vom Chef persönlich. Den Anfang unserer Besichtigung machte dabei der Modellbau.

Dort entstehen in Handarbeit Urmodelle, nach denen die Formen für verschiedene Neuheiten der näheren Zukunft gebaut werden können. Zwar hat dieser Weg erheblich an Bedeutung verloren, doch auch heute entsteht nicht alles virtuell am Computer.

Nahezu allein im Markt sind die Wangener heute mit der Tiefziehtechnik – ein technisches Verfahren, mit dem etwa auch Quarkbecher, die Formeinlagen von Wagon- und Lokmodellen Märklins oder das Innere von Pralinschachteln gefertigt werden.



Auf Rollen fährt die Fertiganlage unter einem riesigen Elektrostaten durch. Der Begrasungsvorgang entspricht mit Ausnahme der hier erforderlichen Ströme exakt demjenigen, den Modellbahner vom Gras-Master aus gleichem Hause kennen.

Bei Noch werden mit dieser Technik auf zwei verschiedenen Maschinen bis heute Fertiganlagen und Tunnelaufsätze für den Anfängermarkt geformt. Grundlage dafür sind starke Polystyrolplatten, die erst so stark erwärmt werden müssen, dass sie sich verformen lassen.



Der Begraser im XXL-Format in der Gesamtansicht: Mit Hilfe solcher Maschinen werden auch Grasmatten begrünt. Zwischen der Rolle am Anfang und derjenigen am Ende liegt allerdings noch eine ausreichend lange Trockenbahn.

Nach dem Erkalten werden die Öffnungen für Tunnelportale ausgeschnitten und eine Grundlackierung aufgebracht. Spannend ist das folgende elektrostatische Begrasen der Fertigteile. Prinzipiell geschieht das auf dieselbe Weise, wie Modellbahner mit dem Grasmaster arbeiten – nur ist hier alles eine Nummer größer.



Die zu begrünenden Flächen werden von geschickter Hand mit Grasleim eingestrichen, bevor das gesamte Objekt auf Rollen langsam einen Begraser im XXL-Format durchfährt und mit den Fasern regelrecht beschossen wird. Dabei sind natürlich andere Stromstärken erforderlich, als wir sie von den üblichen Heimwerkzeugen kennen.

Bild links:

Das neueste Werksgebäude ist das vollautomatische Warenlager auf zwei Etagen ganz rechts. Das ebenfalls gelbe Gebäude links daneben dient der Anlieferung von Werkstoffen und Beladung von LKW.



Auf gleiche Weise entstehen auch die allseits bekannten Grasmatten. An einem Ende finden wir das Trägerpapier auf einer großen Rolle, am anderen Ende wird die fertige Matte nach einer Trockenbahn wieder aufgerollt. Dazwischen liegt der große Elektrost. Zurechtgeschnitten und modellbahntauglich konfektioniert werden die Grasmatten übrigens erst zeitnah zur Auslieferung.

Ein Alleinstellungsmerkmal im Markt sind die lösemittelbeständigen Polyurethan-Hartschaumteile, aus denen Noch Felsen, Tunnelportale und Stützmauern, Brücken und ganz neu auch einen umgepflügten Ackerboden für die Baugröße H0 fertigt. Polyurethane (PUR) kennen Modellbahner als Puren, das in modellbaugerechten Plattengrößen auch unter dem Markennamen Modur vertrieben wird.

Wer schon mal eine Türzarge oder ein Fenster eingeschäumt hat, durfte mit dieser Stoffgruppe ebenfalls Erfahrungen sammeln. Wenige Sekunden nach dem Mischen der Komponenten beginnt das Material in einer exothermen Reaktion sein ursprüngliches Volumen 25-fach zu vergrößern.



Wird ein Produkt zur Belieferung einer Bestellung angefordert, erfolgt vollautomatisch die Anlieferung der Kiste, in denen diese Ware eingelagert ist. Über zwei Lifтанlagen erfolgt die Zuführung ans Rollensystem (Bild links oben). Von dort wird sie dann rechnergesteuert und –gelenkt in Richtung der Kommissionierstationen weitertransportiert (Bild links). Am Warenausgang wird dann die bestellte Anzahl entnommen und mit den weiteren Produkten dieser Bestellung für den Versand gepackt (Bild rechts). Die Einlagerung von Waren erfolgt ähnlich in umgekehrter Weise: Vom Karton wird ein Barcode eingelesen, der dem Lagersystem Produktart und Stückzahl mitteilt. Anschließend wird der Barcode mit der Nummer derjenigen Kiste eingelesen, mit dem der Karton auf die Reise ins Lager geht. So kann der Rechner stets genau zuordnen, in welcher Etage und welchem Regal die Lagerung erfolgt.

Das einzigartige Know-how des Zubehörherstellers gründet darauf, die damit verbundenen, hohen Drücke zu beherrschen und dem Material die gewünschte Form zu geben, ohne dass auf den Oberflächen störende Blasen zu sehen sind. Unbeschädigt ausgeformt werden möchten die Modelle schließlich auch noch: Die Fähigkeit dauerhafter und hartnäckiger Verbindungen mit fast allen Materialien sind hier ja eher nicht gewünscht.

Die Innovationsfähigkeit von Noch zeigt sich deutlich im Bereich der Lichtschneidetechnik und ganz aktuell des 3D-Drucks. Als einer der ersten Hersteller boten die Wangener vor einigen Jahren gelaserte Bausätze an, heute sind eine eigene Konstruktion und gleich sechs Maschinen fester Bestandteil des Unternehmens.

Und während andere in der Perfektionierung des Polystyrolspritzgusses ihr Heil suchen, wagte Noch auf der Spielwarenmesse Ende Januar als erster Großserienhersteller den Einstieg in den 3D-Druck. Hier liegt sicher noch viel Entwicklungspotenzial für die Zukunft, aber bei Noch hat es eben Tradition fortschrittlich zu sein und neue Techniken aktiv zu begleiten.

So waren wir sehr erfreut, bei unserem Besuch auch einen 3D-Drucker sehen zu dürfen, der seine Dienste wohl gegenwärtig bei der Erstellung von Mustern tut und vermutlich auch als Basis für Versuche mit dieser innovativen Produktionstechnik dient.

Die farbliche Gestaltung der auf diese Weise hergestellten Neuheiten erfolgt im Zweitwerk Vietnam. Dort erfolgen auch andere Lackier- und Malarbeiten, schwerpunktmäßig am eigenen Figuresortiment, für das zukünftig auch der Kunststoffspritzguss dort angesiedelt sein wird. Auch Modellbäume werden in der Auslandsrepräsentanz gefertigt.



Letzte Station unserer Werksbesichtigung war die Modellbau-Welt, eine Mischung aus kleinem Firmenmuseum und Werksverkauf. Untergebracht ist sie in diesem Haus mit dunkler Fassade.

Doch auch in anderen Bereichen, sozusagen hinter den Kulissen, zeigt sich Noch äußerst modern. Ein vollständig automatisiertes Warenlager mit Förderbändern und Hochregalen, über zwei Gebäudeetagen angelegt und mittels Materiallift verbunden, wird so mancher eher bei großen Logistikunternehmen als bei einem Zubehörhersteller der Modellbahnbranche vermuten.



In den Nebenräumen der Modellbau-Welt finden auch Seminare statt. Zum Zeitpunkt unseres Besuches zeigte sich der Raum bereits für den nächsten Tag vorbereitet.

Dieses System spart natürlich Personalkosten und ist zudem deutlich schneller als Menschen es je sein könnten.

Die von der Kommissionierung angeforderten Waren werden computergestützt zur Entnahme und Verpackung zugeführt.

Ein zentraler Rechner weiß stets genau, in welcher Kiste sich wie viele Exemplare befinden und in welchem Regalfach das gesuchte Produkt gelagert ist.

Nach Entnahme der angeforderten Stückzahl wird der Rest ebenso automatisch wieder eingelagert.

Das setzt voraus, dass jede Einlagerung von Material aus der Produktion vorher mittels Barcode qualitativ und quantitativ erfasst und einer Transportkiste zugeordnet wurde.

Die Inbetriebnahme erfolgte kurz nach unserem Besuch und war ursprünglich schon für 2013 vorgesehen. Die Insolvenz eines Auftragnehmers führte zur ungewollten Verzögerung. Immerhin durften wir Zeuge des Probetriebs sein und uns ansehen, wie das neue Lager aufgefüllt wird.

Deutlich unspektakulärer zeigt sich der Ladebereich der LKW-Rampe, von dem aus alle Noch-Produkte ihre Reise in die Welt antreten, wo aber auch Werkstoffe und Materialien für die Produktion angeliefert werden. Ein einziger Lieferwagen reicht für alle übrigen Aufgaben, bei denen ein PKW nicht groß genug ist.



Für Katalog- oder Werbeaufnahmen steht im Hauptgebäude ein eigenes Fotostudio bereit. Einige Anlagenfotos werden aber auch in der Modellbau-Welt aufgenommen. So stand auch in diesem Raum schon die Studiobeleuchtung bereit.

Zwei Bereiche dürfen wir abschließend nicht vergessen: Produktaufnahmen fertigt Noch im eigenen Hause. Die entsprechende Studioausstattung befindet sich im Hauptgebäude, obwohl Anlagenaufnahmen meist in der Modellbau-Welt gefertigt werden – der letzten Station unseres Besuches.

Untergebracht ist sie im ältesten Gebäude des Werkes, in dem früher ein portugiesisches Lebensmittelgeschäft zu Hause war. Nach der Geschäftsaufgabe konnte Noch das Haus vom Besitzer erwerben. Für seinen neuen Zweck wurde es außen neu gestaltet und passend eingerichtet. Mit seiner neuen Widmung erfüllt die heutige Modellbau-Welt gleich mehrere Funktionen: Es ist kleines Firmenmuseum, Werksverkauf und Seminarstätte zugleich.

Als wir uns umsehen durften, war der Schulungsraum gerade für ein am Folgetag stattfindendes Landschaftsbauseminar vorbereitet worden. Und so hoffen wir, dass seine Teilnehmer dabei ebenso viel Spaß hatten und viel gelernt haben wie wir bei der Werksführung.

Herstelleradresse:
<http://www.noch.de>

NOCH

... wie im Original

200 JAHRE PREUSSISCHE PROVINZ
WESTFALEN

STREETKINGS_{de}
Die mobilste Band der Welt!

BRINKHOFF'S
No1

Streetkings
Die mobilste Band der Welt!

Kohle war gestern. Heute wird gerockt!

märklin

Z
Lights.de

tams elektronik
elektronik + mehr für die Modellbahn und den Modellbau

Preiser
ORIGINAL

RATIMO
Feston für Z
www.ratimo.de
1 : 220
Ratim-Trafo-Modellbau

MWB

Trafofuchs

HELENESI

Trainini
Praxismagazin für Spurweite Z

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.

Foto-Nachtrag zu den Heki-Neuheiten:

Leider zu spät, um in der Februar-Ausgabe noch Eingang finden zu können, erreichten uns die Produktfotos von Heki zu den Neuheiten 2015. Gern reichen wir sie an dieser Stelle nach, um unseren Leserinnen und Lesern auch hier einen bestmöglichen Überblick zu geben.



Die 20 Silbertannen (Art.-Nr. 2236) mit Höhen zwischen 5 und 9 cm eignen sich perfekt auch für die Spurweite Z. Durch die Flockbehandlung erlangen sie zudem ein ansprechendes Aussehen. Foto: Heki

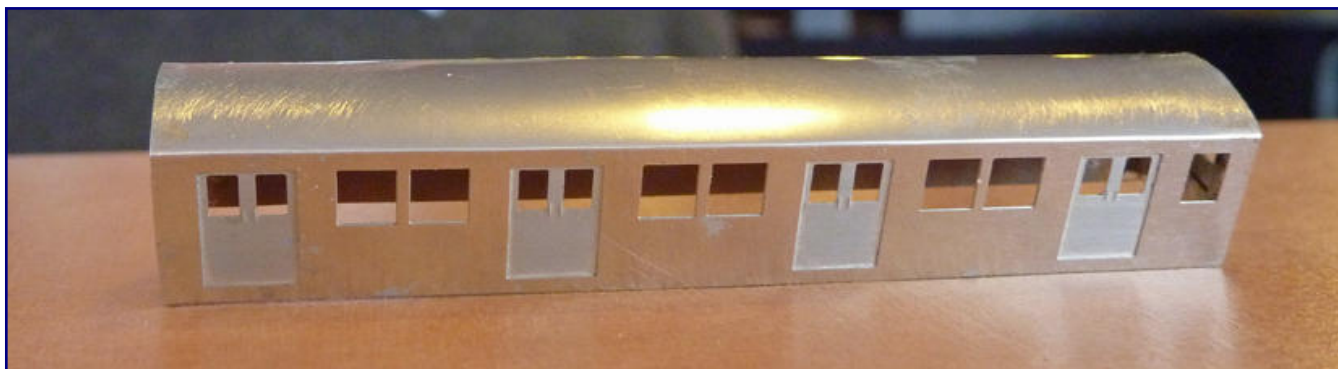


Ein herzliches Dankeschön gebührt diesem Hersteller auch für seine Materialspende an die Modellbahn-AG der OGS Roncalli in Dortmund (siehe Bericht in der letzten Ausgabe). Heki unterstützte das Nachwuchsprojekt zwischenzeitlich mit einer großen Anzahl an Modellfichten und Baumaterial für Laubbäume.

Das Grasmattendisplay erhält die Artikelnummer 30805 und besteht aus 36 Stücken zu je 34 x 24 cm Fläche. Foto: Heki

Berliner S-Bahn-Zug von K.-F. Ahnert:

Nachdem unsere Ankündigung eines Berliner S-Bahnzuges durch Karl-Friedrich Ahnert (<http://www.zm-schmalspur.de>) für großen Anklang unter unseren Lesern sorgte, was wir auch von seiner Seite rückgespiegelt bekamen, freuen wir uns umso mehr, nun erste Fotos von Teilen dieses Zuges nachreichen zu können.



Die Ätzteile dieses Wagenkastens vermitteln einen ersten Eindruck von der filigranen und zeitgemäßen Umsetzung der Berliner S-Bahn der Baureihe ET/EB 165. Foto: Dirk Kuhlmann

Zuordnen können wir anhand dieser Aufnahmen auch die Baureihe des vierteiligen Halbzuges. Es handelt sich um den ET/EB 165, die Baureihe 275 der DR, der ab 1926 in über 400 Exemplaren (zweiteilige Viertelzüge) gebaut wurde und bis 1997 im Einsatz blieb.

Demnächst eintreffende Rokuhan-Produkte:

Einige der von Rokuhan überwiegend im letzten Jahr angekündigten Neuheiten und Ersatzteile sind nun auch bei Noch gelistet und werden folglich bald lieferbar sein. Dazu gehören das Shinkansen-Starter-Set (Noch Art.-Nr. 97804 / Rokuhan Art.-Nr. G004-1) wie auch japanische Schlafwagen.

Wir geben die Auslieferungen in tabellarischer Aufstellung wieder:

| | | |
|------------|----------------|--|
| Noch 97760 | Rokuhan T010-1 | Schlafwagen Serie 24 (Elm/Hokutosei), 7-teiliges Grundset |
| Noch 97761 | Rokuhan T010-2 | Schlafwagen Serie 24 (Elm), zweiteiliges Ergänzungsset |
| Noch 97762 | Rokuhan T010-3 | Schlafwagen Serie 24 (Hokutosei), fünfteiliges Ergänzungsset |
| Noch 97763 | Rokuhan T023-1 | 415K Nanao Line, 3 Wagen |
| Noch 97764 | Rokuhan T023-2 | 415K Old Color, 4 Wagen |
| Noch 97765 | Rokuhan T023-3 | 415K New Color, vierteiliges Grundset |
| Noch 97766 | Rokuhan T023-4 | 415K New Color, dreiteiliges Ergänzungsset |
| Noch 97430 | Rokuhan A100-1 | Single-Shaft-Motor 8,0 mm Ø für Modelle 113K, DD51 u. a. |
| Noch 97431 | Rokuhan A100-2 | Double-Shaft-Motor 7,0 mm Ø für Modelle EE66, EF210 u. a. |
| Noch 97432 | Rokuhan A030 | Innenbeleuchtung Shinkansen (Endwagen) |
| Noch 97433 | Rokuhan A031 | Innenbeleuchtung Shinkansen (Mittelwagen) |
| Noch 97434 | Rokuhan A032 | Achsen mit Rad (20 St.) für Triebwagen & Shinkansen |
| Noch 97435 | Rokuhan A033 | Haftreifen für Lokomotiven Ø 5mm, 10 Stk. (T008, T018, etc.) |
| Noch 97436 | Rokuhan A034 | Haftreifen für Pendelzüge Ø 4mm, 10 Stk. (T001, T002, u. a.) |
| Noch 97437 | Rokuhan A037-1 | Aufbewahrungsbox A für kurze Wagen, 6 St. für T001, T007 |

| | | |
|------------|----------------|--|
| Noch 97438 | Rokuhan A038-1 | Aufbewahrungsbox B für lange Wagen, 6 St. für T006, T009 |
| Noch 97439 | Rokuhan A039-1 | Aufbewahrungsbox C für Güterwagen, 6 St. für T004 |
| Noch 97615 | Rokuhan A035 | Drehscheiben-Segmente |
| Noch 97616 | Rokuhan A036 | Drehscheiben-Steuerkabel (Verlängerung) |

Auf seinen japanischen Seiten hat Rokuhan zudem einen beschränkten Bahnübergang für Sommer 2015 angekündigt. Dieser soll in japanischer, US-amerikanischer und deutscher Version angeboten werden.

Die Faszination Modellbahn in Sinsheim:

Leider konnte kurzfristig kein Mitglied unserer Redaktion an der Faszination Modellbahn in Sinsheim teilnehmen. Daher sind wir ausschließlich auf die Veröffentlichungen des Veranstalters, Berichte Dritter und die Rückmeldungen angewiesen, die uns verschiedene Zetties zugespielt haben.

Der Veranstalter zieht erwartungsgemäß ein gutes Fazit und freut sich über 15.000 Besucher sowie einen guten Verlauf. Neben der ersten Besichtigungsmöglichkeit von Nürnberger Messeneuheiten, allen voran in unserer Baugröße diejenigen von Märklin, liegt ein besonderer Fokus auf Kleinserienhersteller. Hier sind dieses Mal vor allem Spur Z Ladegut Küpper und KoMi-Miniaturen sowie Aspenmodel und Bahls Modelleisenbahnen zu nennen.



Im Bereich der ideellen Aussteller war die Spurweite Z durch einen Gemeinschaftsstand des Z-Club International und der Z-Freunde International vertreten. Die Eindrücke zu dieser Präsentation gehen aber weit auseinander.



Blick durch die Halle der Faszination Modellbahn. Foto: Messe Sinsheim

Einhellige Zustimmung fanden die Darbietungen von Torsten Schubert (aufwändig beleuchtete Modelle und Dioramen) und das Betriebswerk Hamburg-Altona von Rainer Tielke, auf dem programmgesteuert Dampflokomotiven unterwegs sind.

Auch der Bahnhof der König-Ludwigs-Bahn von 1835 gehört trotz seines Alters als Modell sicher zu den sehenswerten Exponaten. Gleiches gilt für viele Railex-Modelle, darunter auch Handmuster.

Betagte Vollmer-Dioramen erweckten auf einen Teil unserer Leser aber eher den Eindruck einer Mottenkiste als einer Spur-Z-Vorführung auf Höhe der Zeit.

Keine ungeteilte Zustimmung fand die sehr deutliche Meinungsäußerung gegen das pannengeplagte Milliardenprojekt Stuttgart 21 in Form einer Ägyptenanlage, des Kopfbahnhofs Stuttgart als Papiermodell und als Wagenbedruckung. Dies sorgte bisweilen mit Blick auf Eintrittsgeld und Erwartung an konstruktiv anspruchsvolle Exponate für Unmut.

Wie schon in Köln letztes Jahr schafften sich die beiden kooperierenden Vereine ein Andenken in Form eines selbst gestalteten und mit bedruckten Folien umgesetzten Waggon, diesmal auf Basis des alten Märklin-Containerwagens.

Neue Laserschnitt-Bausätze bei 1zu220-Shop:

Exklusiv bei 1zu220-Shop erscheint in Kürze die „Dörpeder Wassermühle“ (Art.-Nr. 705141) als Laserschnitt-Bausatz aus äußerst stabilem und durchgefärbtem Architekturkarton. Die fertige Mühle, ein Fachwerkgebäude mit ausgemauerten Gefachen, wird inklusive Antrieb geliefert und misst zusammengebaut etwa 46 x 44 x 62 mm (L x B x H).



„Dörpeder Wassermühle“ heißt der neue Gebäudebausatz von Archistories, der voraussichtlich Mitte April exklusiv bei 1zu220-Shop erscheint. Foto: Archistories / Dirk Kuhlmann

Der Bausatz ist präzise gefertigt und dürfte geübten Modellbahnern keine Probleme bereiten.

Zu ihren Besonderheiten gehört, dass das Mühlenrad vorbildgerecht tiefer reicht als der Gebäudesockel, was beim Zusammenbau und dem Einsetzen in die Anlage Vorbereitungen erfordert.

Konstruiert wurde der einer realen Wassermühle nachempfundene Bausatz im Auftrag von 1zu220-Shop durch Archistories - einem anerkannten und geschätzten Anbieter in diesem Bereich. Das bedeutet

Damit der Gebäudeeinsatz nicht regional eingeschränkt bleibt, erscheint parallel auch eine Ausführung mit weiß verputzten Gefachen. Foto: Archistories / Dirk Kuhlmann



auch, dass keinerlei Farbarbeiten am Modell erforderlich sind, um zu einer vorbildgerechten Wirkung zu kommen.

Zu wessen Anlage eher verputzte Gefache passen, darf sich auch freuen: Parallel erscheint auch ein zweiter Bausatz in genannter Gestaltungsform, die auch die dafür üblichen, dunkleren Holzbalken zeigt. Die Auslieferung beider Bausätze soll voraussichtlich im April beginnen. Erhältlich sind sie nur beim Auftraggeber (<http://www.1zu220-shop.de>).

Nur Kunden in den USA sollten sich noch ein wenig gedulden. Sie werden nämlich ausschließlich direkt von Archistories beliefert – allerdings mit einem noch nicht exakt festgelegten Zeitverzug.

Aktuelle Auslieferungen von AZL:

Wieder sind eine ganze Reihe neuer AZL-Produkte ausgeliefert worden. Dazu gehören gleich zwei Versionen des Weitsicht-Güterzugbegleitwagens. Zwei Betriebsnummern werden von der D&RGW-Ausführung (Art.-Nr. 921001-1 / -2) angeboten, während von der rot-schwarzen CN-Gestaltung gleich drei Modelle zur Auswahl stehen (921009-1 bis -3).



Zusammen mit der E9A der Milwaukee Road erscheint jetzt erstmals auch eine passende B-Einheit bei AZL. Foto: AZL / *Ztrack*

Bei der D&RGW eingestellt sind auch die lichtgrauen Schüttgutwagen mit zwei Auslasstrichern, die in einer Viererpackung (913901-1) und als zwei einzelne Wagen (903901-1 / -2) angeboten werden. Zu den weiteren Wagenneuheiten gehören die schweren Reisezugwagen, von denen die einzelnen Typen nun in der dunkelblauen Wabash-Lackierung erscheinen (71011-1 bis 71911-2). Zwischen einer und drei Betriebsnummern bzw. Waggonnenamen stehen hier zur Auswahl.

Während Märklin-Kunden weiter auf die neuen Lokomotiven der E8- und E9-Reihe warten, geht bei AZL schon die nächste Variante in die Auslieferung. In den UP-Farben treten die Modelle der Milwaukee Road auf, die als Doppelpackung mit jeweils motorisierter A- und B-Einheit (62609-1S / -3S) angeboten werden. Die Lokomotiven tragen dann jeweils die Betriebsnummern 30A / 30B oder 32A / 32B. Erhältlich ist jeweils eine dazu passende „Bonuslokomotive“ in Form einer weiteren A-Einheit als 30C oder 32C, die auch einzeln eingesetzt werden kann.

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

KoMi-Neuheiten vorgestellt:

Erst auf der Faszination Modellbahn in Sinsheim hat KoMi-Miniaturen seine diesjährigen Frühjahrsneuheiten bekanntgegeben. Die zahlreichen neuen Produkte bedienen die Segmente der Landwirtschaft, Industrie und des Bahnumfelds:

Wasserwagen (Art.-Nr. ANR NF 6.2) für die Weide,
Heuböcke (ANR NF 12),
Jägerzäune (ANR Z 9),
ein Industriezaun mit Betonpfosten (ANR Z 10),
Einfahrtstore für Gleise (ANR Z 11) oder Straßen (ANR Z 12),
eine Universalpufferbohle (ANR ZW 17),
ein Blechbremserhaus (ANR ZW 19) in DB-Bauform zur Darstellung auch mit geöffneten Türen,
Stirnwandprofile (ANR ZW 16.2),
Kilometersteine (ANR BWA 2),
ein Plumps klo (ANR HB 19) als überarbeitete Wiederauflage und
die Bahnmeisterkiste (ANR AS BA).

Ergänzende Informationen und Beschreibungen sowie Abbildungen sind auf den Seiten des Anbieters (<http://www.komi-miniaturen.de>) nachzuschlagen.

Spur-Z-Messeattraktion zur Intermodellbau:

Offiziell erst am 26. März wird in einer Pressekonferenz der Westfalenhallen vor den Vertreter der Tagespresse, lokalen Radio- und vor Fernsehsendern der Schleier gelüftet, welche Attraktion mit regionalem Bezug den Besucherstrom zur Intermodellbau fördern soll. Traditionell erfolgt diese Ankündigung rund vier Wochen vor Beginn der Messe.



Eine elementare Rolle im neuen Schaustück für die Messe Intermodellbau spielt auch dieses historische Feuerwehrfahrzeug – ein neues Modell von MWB mit Zurüstteilen von Ratimo und Blaulichtschaltung von Tams Elektronik. Das Original ist der Tourbus der Streetkings.

Für 2015 ist diese wichtige Rolle auf Wunsch der Messeleitung wieder der Spurweite Z zugefallen. Vom WDR in einem exklusiven Vorabbericht als „Nano-Modellbauer“ titulierte, hat diese Truppe engagierter Zetties ein Schaustück mit dem Thema „200 Jahre preußische Provinz Westfalen“ geschaffen.

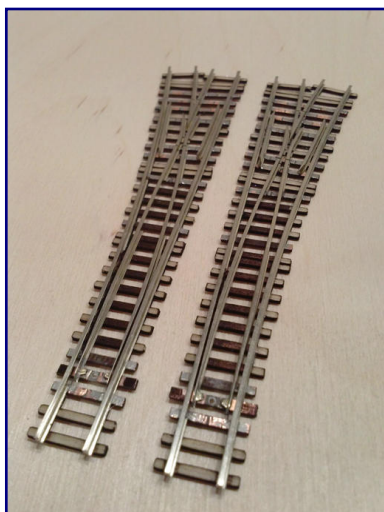
Kontrastreich zeigt sich der Blick, was sich in diesem Zeitraum im Einzugsgebiet der Intermodellbau getan hat: weg von der Montanindustrie hin zu einer kulturell hoch entwickelten Region.

Kernstück der Präsentation ist ein Konzert der Dortmunder Band Streetkings, die zu diesem Anlass auch eine eigene Rockversion des Steigerlieds („Glück auf, der Steiger kommt“) im Studio aufgenommen haben. Dies wird, untermalt von einer Lichtorgel, während der Messe am Stand von Noch in Halle 4 zu hören sein.

Text

Ein neuer Stand aus Ungarn:

Auch aus Ungarn erreichen uns neue Informationen. Bei István (Stefan) Virágh ist inzwischen die Anleitung zur angekündigten Innenbeleuchtung fertig gestellt, so dass es mit der Auslieferung bald los gehen sollte. Die Platinen mit DCC-Decoder für den Digitalbetrieb hatten wir in der Messeausgabe 2/2015 vorgestellt.



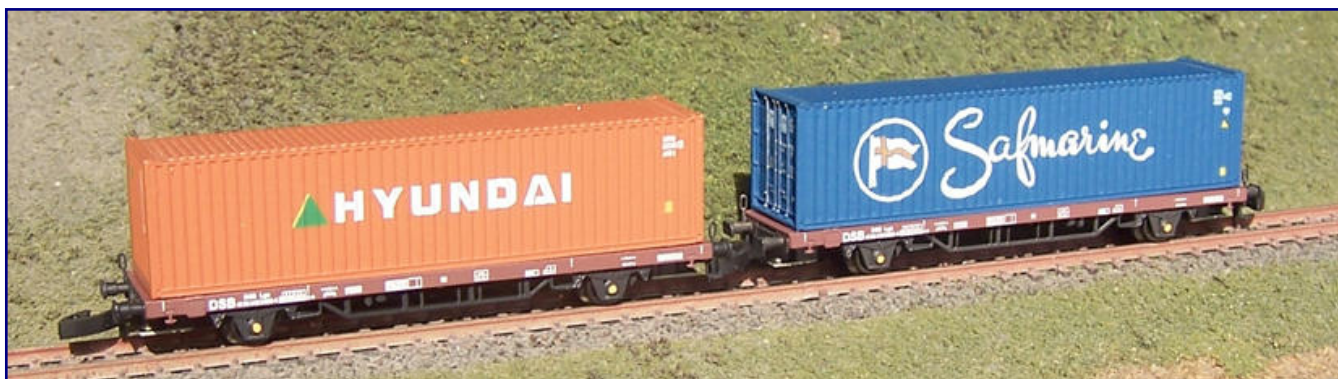
Des Weiteren zeigt der fleißige Anbieter die Handmuster von zwei Weichen, deren Geometrie passend zu Märklin-Gleisen ist. Hier können aber derzeit noch keine weiteren Angaben zur Lieferbarkeit gemacht werden! In Planung ist auch ein Unterflurantrieb mit DCC-Servo.

Eigene Seiten sind unter <http://www.csikos-muhely.hu> zu finden. Der Anbieter kann per E-Mail auf Deutsch kontaktiert werden.

Bild links:
Die Handmuster dieser Weichen lassen erkennen, dass ihre Geometrie und Konzeption auf die Märklin-Gleise ausgerichtet ist. Foto: István Virágh

Dänische Modelle bei Freudenreich in Auslieferung:

Gerade verfügbar werden bei FR Freudenreich Feinwerktechnik die DSB-Containertragwagen der Bauart Lgs, die mit vielen verschiedenen 40'-Hi-Cube-Behältern (Art.-Nr. 45.814.01) zur Auswahl stehen. Gewählt werden kann er zudem auch mit 40'-Standard-Kühlcontainern von Sealand, Maersk oder Scandutch (45.814.11).



Die neuen Containertragwagen Lgs der DSB können mit verschiedenen 40-Fuß-Hi-Cube-Containern bestellt werden. Zur Auswahl stehen auch eine Ausführungen mit 40-Fuß-Standard-Kühlcontainern. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Ein attraktiver Stückpreis erlaubt auch das Zusammenstellen eines kleinen oder größeren Ganzzuges, wie sie für die Bahn von heute typisch sind. Interessant ist vor diesem Hintergrund, dass die Güterzugsparte DSB Gods 2001/02 an die DB verkauft wurde, wo sie fortan als Railion Denmark firmierte. Gewählt wurde also ein Vorbild, das auch in Deutschland anzutreffen sein dürfte.

Die Herstellerseiten mit Bestellmöglichkeit sind unter <http://www.fr-model.de> zu erreichen.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

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

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

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

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

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

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

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint monatlich (ohne Gewähr) und steht allen interessierten Modellbahnerinnen und Modellbahnern, besonders Freundinnen und Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Herunterladen auf <http://www.trainini.de> bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist nach Entfernen von den eigenen Seiten ausdrücklich erlaubt, solange das Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Übersetzung, gewerblicher Druck und jede andere Art der Vervielfältigung, auch in Teilen, setzen das vorherige ausdrückliche Einverständnis des Herausgebers voraus. Besonders ungenehmigte, kommerzielle Verwertung wird nicht toleriert.

Trainini® ist eine gesetzlich geschützte Marke, eingetragen im Register des Deutschen Patent- und Markenamts (München), Nr. 307 30 512. Markeninhaber ist Holger Späing, Dortmund. Eine missbräuchliche Verwendung wird nicht toleriert. Alle Rechte vorbehalten.