

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Ein Halt auf der Nebenbahn

Flachwagen für Schweres
Abseits der Schienen

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

mit der letzten Ausgabe sind wir endlich in unser Jahresschwerpunktthema gestartet. Dies wollen wir bewusst nicht zu eintönig in ständig wiederkehrender Form von Bauberichten abhandeln.

Zu unserem Konzept gehören vielmehr auch Praxisbeispiele, wie sich verschiedene Gebäude auf der Anlage arrangieren lassen. Dabei ist immer auch Phantasie gefragt, denn viele Hausmodelle eignen sich längst nicht nur für den Zweck, für den sie der Hersteller bestimmt hat.

Ein einfaches Zeugnis legen sie meist sogar selbst ab, denn häufig gab es schon Wiederauflagen, bei denen nur die Kunststofffarben gewechselt wurden oder ein Bahnhof plötzlich zu einer Geschäftsstelle der Deutschen Post mutiert ist.

Diese Beispiele zeigen, wie leicht es ist, auf der eigenen Anlage für Individualität zu sorgen. Nur geringfügig zweckentfremdet, sehen sie nicht mehr nach dem „üblichen Einerlei“ aus, dass gefühlt auf jedem zweiten Anlagenarrangement wiederzufinden ist.

Wir hoffen, dass Ihnen diese Art der Präsentation gefällt, denn dann werden wir Sie bis zum Jahresende gern mit weiteren gelungenen Werken erfreuen, die wir passend zu diesem Thema gefunden haben.

Natürlich aber besteht diese Ausgabe nicht nur aus einem einzigen Thema. Für eine sinnvolle Bereicherung hat auch unser Leser Bernd Jablonski aus Bochum gesorgt. Er stieß beim Vorbild auf einen interessanten Güterwagen, der gut zu vorhandenen Märklin-Modellen passt, auf einem solchen basiert und trotzdem den Fuhrpark auf den eigenen Gleisen auflockert. Gern verriet er uns, wie der Umbau erfolgreich bewerkstelligt wird.

Einen gezielten Fokus wert scheinen uns aktuell auch Straßenfahrzeuge zu sein. In diesem Bereich hat sich dieses Jahr wieder viel getan und eine der größten Lücken im Sortiment konnte endlich geschlossen werden.

So betrachten wir in diesem Heft auch drei Auto-Neuheiten von MO-Miniatur genauer und arbeiten dabei Stärken wie auch Schwächen heraus. Eine intensive Betrachtung hat auch ein aktuelles Traktor-Modell von KoMi-Miniaturen verdient. Wer das Feine und Besondere liebt und dafür auch ein paar Euro zu investieren bereit ist, der erhält einen Schlepper, der seinesgleichen sucht.

Bei den aktuellen Meldungen konnten wir kein Sommerloch verspüren, denn ihr Umfang erscheint nicht geringer als in den übrigen Monaten des Jahres. Besonders erfreut haben uns hier auch Leserzuschriften von Anfängern wie auch langjährigen Zetties.

Mal ist es die Begeisterung über ein Modell, das wir gerade erst als ausgeliefert melden können, mal sind es Fragen, die auf die Erfahrung anderer Spur-Z-Bahner zielen, um Misserfolge zu vermeiden. Wir sind stolz und froh, beiden Lesergruppen hier ausreichend und hoffentlich gute Lektüre bieten zu können!

Einen schönen Sommer wünscht Ihnen

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Feine Automodelle für Zetties 4
Flachwagen - kurz und gut13

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Das Holtgaster Feld.....17

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Trassen im Wandel der Zeit26
Was sollten wir wirklich wissen?28

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....30

Impressum39

Wir danken Bernd Jablonski für seinen Gastbeitrag.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 24. Juli 2016

Titelbild:

Eine Lok der Baureihe 132 aus dem Bestand der Deutschen Reichsbahn ist in der Nachwendzeit mit einem Gaskesselwagenzug unterwegs. Der kleine Bahnhof, den sie mit ihrem schweren Güterzug durchfährt, befindet sich im Westen - auf dem Staatsgebiet der Bundesrepublik.

Gummibahn und Schlepperneuheiten Feine Automodelle für Zetties

Was wäre eine Eisenbahnanlage ohne belebte Straßen? Diese Frage kam uns in den Kopf, als wir uns mit den angekündigten und ausgelieferten Autoneuheiten für die Nenngröße Z beschäftigt haben. Vier Fahrzeuge haben es aus unserer Sicht besonders verdient, an dieser Stelle eine besondere Würdigung zu erfahren.

In diesem Jahr sind bereits einige interessante Automodelle im Maßstab 1:220 ausgeliefert worden, die sicher nicht nur unser Interesse geweckt haben. Mal schließen sie große Programmlücken und sollten auf keiner Anlage fehlen; im anderen Fall handelt es sich einfach um äußerst fein detaillierte Nachbildungen, die ebenso fein gestalteten Dioramen- oder Anlagenszenen die nötige Würze geben können.



Die neuen Busmodelle schließen eine große Programmlücke in den Sortimenten der Spur Z: Zuvor gab es kein Busmodell zwischen der Ära der Langhauber und dem Setra-Reisebus der Achtziger von Noch. Nun kann endlich auch am Dorfbahnhof vorbildgerechter Busverkehr stattfinden.

Wir haben uns deshalb intensiv mit ihnen auseinandergesetzt und beschreiben ihre Stärken wie auch Schwächen. Angereichert haben wir diese Informationen mit Vorbildinformationen, die Ihnen bei der richtigen Einordnung des Vorbilds und dem Einsatz der Modelle helfen sollen.

Bahn- und Postbus

Ein wichtiges Modell für den Spur-Z-Markt ist der Reisebus Mercedes-Benz O 321H von MO-Miniatur, der auf ein nicht minder interessantes Vorbild verweisen kann. Es handelt sich bei ihm um eine Konstruktion, bei der im Fahrzeugbau die Gemeinsamkeiten mit dem LKW bis auf den Motor verlassen wurden und mit der eine neue Ära eingeleitet wurde.

Andererseits markiert er als letzter Universalbus, der noch für den Liniendienst und Überland- wie auch Reiseverkehr erhalten musste, eine Wegmarke. Dieses Merkmal macht ihn zusätzlich zu einer

dankbaren Modellvorlage, denn bei Bedarf lassen sich mit nur wenigen Formänderungen (Zielanzeigekasten, Falttüren) auch Reisebusse aus der Konstruktion ableiten.



Mit dem Mercedes-Benz O 321H hat MO-Miniatur ein markantes Gesicht der späten fünfziger und sechziger Jahre auf die Modellstraßen gebracht. Der Zielanzeigekasten weist ihn als Linienbus aus – in diesem Fall der Deutschen Bundespost.

Das erste Exemplar rollte am 6. Dezember 1954 aus den Hallen des Omnibuswerks Mannheim. Es war die Ablösung des Vorgängertyps O 3500, der seinerzeit die erste Neukonstruktion nach dem Zweiten Weltkrieg darstellte.

Dessen schwere, aber solide Bauweise mit Leiterrahmen und darauf ruhendem Aufbau war nicht mehr zeitgemäß.

Längst machten Kässbohrer Setra und Auwärter Neoplan dem Erfinder des Automobils Konkurrenz mit selbsttragenden Karosserien, wie sie sich auch im PKW-Bau durchsetzten.

Die Daimler-Benz AG wollte aber auch ihre Kunden nicht verlieren, denen sie bislang reine Fahrwerke geliefert hatte, auf die dann eigene Karosserien gestellt wurden.

Die Lösung fanden die Konstrukteure in einer semi-integralen Bauweise mit einem deutlich leichteren Bodenrahmen, der für sich betrachtet selbsttragend konstruiert war. Damit blieb die Möglichkeit, den Aufbauten weiterhin Fahrgestelle zu liefern, erhalten. Fest mit ihm verschweißt wurde ein Aufbau hoher Festigkeit, womit beide Komponenten zusammen einen steifen Karosseriekörper ergaben.

Höhere Stabilität bei geringerem Gewicht sicherten so die Wettbewerbsfähigkeit des Stuttgarter Herstellers.

Durch den Entfall der vorherigen Längsträger brachte die neue Konstruktionsweise zudem auch noch einen größeren Gepäckraum zwischen den Achsen mit sich. Den Fahrkomfort verbesserten Schraubenfedern an der Vorderachse.

Und so entwickelte sich der O 321H mit 37+1 Sitzplätzen zum wahren Erfolgsmodell, für kurze Zeit sogar noch um die um ein Fenstersegment verlängerte Ausführung O 321HL ergänzt: Zwischen 1954 und 1964 wurden rund 18.000 Exemplare gebaut (ca. zwei Drittel davon als



Die von den Rundungen des damaligen Zeitgeschmacks geprägte Silhouette verschafft dem Bus eine außergewöhnliche Eleganz. Einzig der gelbe Schriftzug „DEUTSCHE BUNDESBAHN“ auf der Längsseite hätte etwas intensiver und besser deckend aufgebracht werden sollen.

Komplettbusse und ein Drittel als Fahrwerkslieferungen), für den Export lief die Baureihe noch etwas länger.



Die Lackierung der beiden Bus-Modelle ist besonders wegen der vielen und teilweise umlaufenden Zierlinien sehr aufwändig geworden. Diese Aufgabe wurde insgesamt zufriedenstellend gelöst, einzig die Linienstärke verzerrt teilweise das Aussehen etwas.

Inklusive der Teilelieferungen nach Brasilien, die auf den Zeitraum von 1957 bis 1970 datieren, sind am Ende sogar exakt 29.586 Einheiten zu zählen. Angetrieben wurde er vom Vorkammer-Dieselmotor OM 321, der stehend im Heck eingebaut war.

5,2 Liter Hubraum und 110 PS markieren für seine Zeit beachtliche Werte, ab 1962 stand mit dem Direkteinspritzer OM 322 (5,7 Liter Hubraum, 126 PS) jedoch ein stärkeres Aggregat zur Auswahl. Beide Motoren waren Sechszylinder-Reihenmotoren.

Interessant für die Modellumsetzung, die sich die Kritik überbetonter Chromzierleisten an den Längsseiten wie auch bei der Kühlergrilleinfassung gefallen lassen muss, folgender Punkt: Die Busse erhielten mit der Zeit tatsächlich mehr Chrom in Form dickerer Zierleisten, nachdem sie zunächst betont schlicht angetreten waren.

Maße zum Mercedes-Benz O 321H:

	Vorbild	1:220	Modell
Länge	9.230 mm	42,0 mm	43,3 mm
Breite	2.500 mm	11,4 mm	11,9 mm
Höhe	3.000 mm	13,6 mm	13,8 mm

Trotzdem wirken die Leisten im Modell maßstäblich leider nicht korrekt getroffen und verzerren so das Erscheinungsbild. Ein Vergleich zum größeren Spur-1-Modell verdeutlicht hier besonders, welchen Einfluss dieses Detail auf das Gesamtbild hat.

Beim Vorbild gab es mit der Zeit größere Frontscheiben und ab 1963 sogar eine einteilige Heckscheibe, die sich ebenfalls auf das Erscheinungsbild des Vorbilds auswirkten. MO-Miniatur hat sich bei der Nachbildung eher an einem späteren Exemplar, auf jeden Fall aber vor dem Baujahr 1963, orientiert.

Sehen wir vom Manko der zu dicken Chromleisten ab, handelt es sich um ein wirklich gelungenes Modell, das seinen Kaufpreis wert ist. Auf alle Vorbildmerkmale wurde geachtet und sie finden sich auch erkennbar in den Gravuren des Fahrzeugs wieder. Kennzeichen und Zielanzeige sind lupenlesbar aufgedruckt.

Der glänzende Lack sowohl am Bahn- als auch Postbus lässt auf einen hervorragenden Pflegezustand oder ein Neufahrzeug schließen, was uns durchaus recht ist, solange nicht alle Autos auf der Modellbahn den Betriebsalltag vergessen lassen.

Absolut lobenswert ist der Weg, den MO-Miniatur bei seiner jüngeren Produktlinie ab dem Mähdrescher eingeschlagen und auch beim O 321H beibehalten hat: kompromisslose Umsetzung aller wichtigen Details.

So kam hier für den Hersteller nur eine modulare Umsetzung in Frage, die Chassis, Karosserie und Fenster als separate Teile vorsah. Ergebnis ist ein Bus, der freie Durchsicht im Modell ermöglicht und geradezu einlädt, ihn mit Fahrgästen und Fahrer auszustatten. Damit empfiehlt sich die Konstruktion besonders auch zum Einsatz im vorderen Anlagenbereich, wo die Betrachter solche Feinheiten auch wahrnehmen können.



Vordere Türen und das seitliche Fensterband sind als großflächige und offenbar separat lackierte und bedruckte Teile eingesetzt worden. Bei diesem Modell ist das auf der Einstiegsseite leider an einem Spalt oberhalb der Fenster zum Gehäuse zu sehen. Die Makroaufnahme entlarvt, was dem Auge zuvor verborgen blieb.

Bekannt war diese Konsequenz in der Umsetzung zuvor nur vom Setra-Reisebus aus dem Hause Noch, das schon eine gefühlte Ewigkeit nicht mehr zu haben ist. Als dieses Modell einst in den Regalen der Händler stand, vermissten die Zetties bei allem Lob Vergleichbares für die beliebte Epoche III.

Jahrzehntelang schien die Lücke zwischen den Omnibussen aus der Vorkriegs- und frühen Nachkriegszeit und den achtziger Jahren unbeachtet zu bleiben. Insbesondere gab es kein einziges Modell, das glaubhaft in den sechziger und siebziger Jahren eingesetzt werden konnte; für die Zeit danach gilt dies für Linienbusse sogar unverändert.

Erst MO-Miniatur hat dies erkannt und eine Vorlage ausgewählt, die sicher bis zum Beginn der Epoche IV glaubhaft auf der Anlage eingesetzt werden kann. Typisch für jene Zeit war ein Überlandverkehr, der von Bundesbahn und Bundespost durchgeführt wurde. Folglich bietet MO-Miniatur sowohl die purpurrote (Art.-Nr. 100652) als auch die cadmiumgelbe Ausführung (Art.-Nr. 100650) an.

Beide passen sie perfekt auf Landstraßen sowie an Bushaltestellen ländlicher Regionen einschließlich der Nebenstreckenbahnhöfe. Damit treffen sie genau diejenigen Schwerpunkte, die die Mehrheit der Zetties für ihre Anlagen definiert haben.

Während der Postbus mit seinen vom alten Posthorn geprägten Anschriften vollends überzeugt, trifft sein Pendant in Form des Bahnbusse ein weiterer Kritikpunkt: Seine Eigentümerbezeichnung ist zwar vorhanden, lässt sich aber nur bei gezielter Suche an der Mitte der Längsseiten erkennen.

Kaum zu erkennen ist dort der gelbe Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ in Großbuchstaben.

Der DB-Keks auf Höhe des Fahrersitzes setzte sich auf Bahnbussen erst später durch. Aufgrund der dunklen Untergrundfarbe bietet die Schrift zu wenig Kontrast, um wahrgenommen werden zu können.

Hier wäre vermutlich ein zusätzlicher Druckvorgang erforderlich gewesen, entweder im gleichen Gelb oder in Form einer weißen Grundschrift.

Dies setzt aber gleichzeitig eine hohe Präzision an den Tampondruck voraus, denn nichts wirkt störender als ein minimaler Versatz der Druckschichten.



Auch ein schöner Rücken kann entzücken: Vorbildgerecht tragen der Postbus ein BP- und der Bahnbus ein DB-Kennzeichen. Aufgebracht sind sie lupenlesbar. Die Typbezeichnung am Postbus unterhalb des Stern ist leider etwas schief aufgedruckt worden.

Das Positive an beiden Modellen überwiegt jedoch eindeutig, die Modelle setzen Maßstäbe für die Spur Z und so honorieren wir den wohl bedeutendsten Lückenschluss im Autobereich: Für den Mercedes-Benz O 321H gibt es in der Ausführung als Fahrzeug der Deutschen Bundespost eine Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2016 in der Kategorie Zubehör.

Steyr 190 Jubiläumsmodell

Die Fülle der in der Spurweite Z angebotenen Traktoren ist langsam aber sicher kaum noch zu überschauen. Von teuren Premiummodellen für große Landwirtschaften mit hoher Kapitalkraft zu Allerweltstypen reicht das Angebot, das in den letzten zehn Jahren zur Auswahl stand.

Einen großen Anteil daran hat MO-Miniatur, denn Inhaber Christian Brunner scheint ein ausgesprochener Schlepper-Freund zu sein. Immer wieder entdeckt er besondere Fahrzeuge, die Geschichte geschrieben haben oder anderweitig eine besondere Bedeutung hatten.

Maße zum Schlepper Steyr 190:

	Vorbild	1:220	Modell
Länge	3.235 mm	14,7 mm	14,3 mm
Breite	1.640 mm	7,5 mm	7,8 mm
Höhe	1.527 mm	6,9 mm	6,8 mm
Radstand	1.870 mm	8,5 mm	8,9 mm

So ist auch die aktuelle Neuheit in Form des Steyr 190 ein sehr interessantes Vorbild: Das Original erschien im Steyr-Jubiläumsjahr 1964 (100 Jahre Steyr) und wurde bis 1967 exakt 10.846 Mal gebaut. Wegen seines Erscheinungsjahres wird er auch „Jubiläumstraktor“ oder „Jubiläumsmodell“ genannt - diese Bezeichnung hat also nichts mit MO-Minatur zu tun.

Angetrieben wurde das Vorbild von einem Dreizylindermotor mit 36 PS auf die beiden Hinterräder, es folgte auf seiner Basis aber auch ein Allradtraktor, der sich äußerlich aber völlig anders präsentierte. Mit dieser Motorisierung vervollständigte er den Steyr 188 (Zweizylinder mit 28 PS; 1960 - 1966) und Steyr 288 (Vierzylinder mit 45 PS; 1962 - 1966) um eine weitere Leistungsklasse.

Die Vorbildserie, zu der die Vorlage von MO-Miniatur gehört, war keine Modifikation oder Weiterentwicklung vorhandener Traktorentypen, sondern eine völlig neue Reihe, mit der dieser österreichische Hersteller ab 1960 auf innovative Weise die Anforderungen an eine moderne Landwirtschaft zu erfüllen versuchte.



Mit feinen, freistehenden Details wie Seitensitze und Lenkrad präsentiert sich der österreichische Traktor Steyr 190 seinen Käuffern.

Leicht, stark und gleichzeitig sparsam sollten diese Traktoren sein, was heute – mit Ausnahme des Gewichts – fast selbstverständlich klingt. Technisch waren sie als spezifische Ackermaschinen ausgelegt, womit sich schon eine beginnende Differenzierung auf ausgewählte Aufgabengebiete seitens der Hersteller abzeichnete.



Auch an der Rückseite sind alle typischen Merkmale eines Treckers wiedergegeben, wenn auch etwas einfach: Eine Ackerschleife fehlt allerdings.

Die Gravuren gerade im Bereich unterhalb der Haube sind wieder einmal feiner geworden, an der Haube selbst setzt der Hersteller auf die Drucktechnik, um die feinen Lüftungsschlitze maßstäblich wiedergeben zu können.

Von seinem Hersteller als „leistungsstarker Bergtraktor“ beworben, kennzeichnen den Steyr 190 ein niedriger Schwerpunkt und eine für damalige Verhältnisse hohe Leistung.

Seine Differentialsperre verhinderte in Verbindung mit einer günstigen Achsdruckverteilung ein Steckenbleiben auf nachgiebigen Ackerböden.

Die Umsetzung durch MO-Miniatur in den Maßstab 1:220 wirkt gelungen. Im Vergleich zu den Schleppern früherer Modellgenerationen ist wieder ein Zugewinn an Feinheit und Detaillierung erkennbar.

Höhepunkte an der Miniatur sind das feine und freistehende Speichenlenkrad und vor allem auch die Seitensitze, deren Maßstäblichkeit sich kaum noch näher ans Vorbild rücken ließe. Auch Kupplung und Zapfwelle sind bei der Heckansicht zu erkennen. Nicht nachgebildet wurde eine Ackerschiene. Die am Modell zu findende Vorderachsfederung war beim Original eine Sonderausstattung.

Damit eignen sich aus dem eigenen Programm von MO-Miniatur sowohl der Heuwagen, der Gülleanhänger und besonders der fein detaillierte Mäh-drescher Claas Super-Automatic für einen Einsatz mit diesem Trecker.

Das gilt auch für vergleichbare Artikel aus Fremdprogrammen, solange sie eben nicht eine Ackerschiene als Aufnahme verlangen.

Eine Fahrerfigur sollte für den Feld- oder Straßeneinsatz natürlich ergänzt werden.

Die einzigen, störenden Kompromisse am Modell betreffen die Räder: Die Radscheiben sind detaillierter als früher wiedergegeben, aber immer noch stark vereinfacht. Es fehlen vor allem Andeutungen der Radmutter. Die Reifen aller vier Räder sind profillos nachgebildet worden. Hier hat der Hersteller einen Maßstab, den er selbst mit vor Jahren mit dem Eicher Wotan gesetzt hat, nicht getroffen.



Die aufwändige Bedruckung wird vor allem an der Front der langen Haube sichtbar: Lüftungsschlitze, Zierleiste, Steyr-Schriftzug und Firmenlogo sind überzeugend aufgebracht worden. Die glatten, profillosen Reifen an allen vier Rädern erinnern leider eher an die Formel 1.



In dieser Seitenansicht werden einige Merkmale sichtbar, die die Stärken dieses Modells ausmachen: Lenkrad, Seitensitze, erhabener Tankdeckel auf der Haube und die Tatsache, dass vermeintlich wirklich Teile von Motor und Getriebe unterhalb der Haube zu sehen sind. Auch ein Teil der feinen Bedruckung zeigt sich nur hier.

Deutz F3M317

Mit KoMi-Miniaturen hat ein weiterer Hersteller einen Schlepper ausgeliefert, der eine besondere Betrachtung verdient. Vorlage des Modells ist der Deutz F3M317 mit wassergekühltem Dreizylindermotor, wie er von 1935 bis 1942 in 6.248 Exemplaren gebaut wurde.

Traktoren dieses Herstellers wurden häufig unter dem Begriff Bauernschlepper vermarktet, das konkrete Vorbild war mit 50 PS Leistung der stärkste Trecker in der Deutz-Flotte. Seine Kraft schöpfte er aus 5.768 cm³ Hubraum.



Am KoMi-Modell des Deutz F3M317 stimmt einfach alles: feine Gravuren, farblich abgesetzte Details – viele davon sogar freistehend nachgebildet – und überzeugend wiedergegebene Felgen. Mähbalken, Ackerschiene und Seitensitz sind Details, die optional hinzubestellt werden können. Das Vorbild hatte am Werk noch keinen Seitensitz.

Lieferbar war er in mehreren Varianten – je nach konkretem Einsatzzweck: als reiner Ackerschlepper mit drei Gängen, mit Eisen- oder Ackerluft-Bereifung oder auch als Straßenschlepper mit 27 km/h Höchstgeschwindigkeit und optional geschlossener Kabine.

KoMi-Miniaturen bietet sein Modell in Deutz-Altgrün mit roten Scheibenrädern (Art.-Nr. T2) als Grundmodell an, worauf auch für unseren Bericht zurückgegriffen wurde. Gegen Aufpreis stehen auch Sonderlackierungen, eine Patina, Speichen-, Wiesen oder Moorwalzenräder oder ein Anbauhalbkettenantrieb zur Auswahl.

Ebenso werden individuelle Zurüstmöglichkeiten angeboten: Spiegel, Ackerschiene, Anbaumähbalken oder eine Seitensitzbank. Letztere besaß das Vorbild nicht ab Werk, wurde von den Landwirten später aber häufig in Eigenarbeit individuell nachgerüstet. Interessant erscheint auch die verrostete Ausführung als „Scheunenfund“ (T2.5) für Liebhaber historischer Fahrzeuge zum Einbau in moderne Anlagen.

Maße zum Schlepper Deutz F3M317:

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
• Länge	3.650 mm	16,6 mm	16,3 mm
• Breite	1.930 mm	8,8 mm	9,2 mm
• Höhe	2.480 mm*	11,3 mm*	7,7 mm**
• Radstand	2.200 mm	10,0 mm	10,0 mm

*mit Dach **ohne Dach

Das von uns vorgestellte Modell erhielt eine Seitensitzbank, Ackerschiene und einen Seitenmähbalken. Damit ist es glaubhaft für einen Einsatz in der Epoche III gerüstet und kann auch im Modell beweisen, wie langlebig landwirtschaftliche Maschinen waren und sind. Gleichzeitig lässt es sich vielseitig in sehr unterschiedliche Szenen einbinden.

Allein ein Blick auf das Zpur®-Programm seines Herstellers im Modell offenbart viele Geräte in feinsten Ausführung, die eine Ackerschiene erforderlich machen. Im Duett wird der Traktor auf jeden Fall zum Blickfang, der auffallen muss.

So viel Leistung hat natürlich angesichts der Handarbeit ihren Preis: Das Modell kostet in der Grundausstattung rund das Doppelte der zuvor vorgestellten MO-Miniatur. Dafür erhält der Kunde aber

eine Nachbildung, die als Kleinstserienmodelle auch höchste Ansprüche erfüllt. Sein Einsatz sollte immer möglichst nah im Blickfeld des Betrachters erfolgen, damit dessen Auge auch alle Details studieren kann.

Diese zeigen sich neben den feinen Strukturen im Bereich des Motors vor allem am freistehenden Speichenlenkrad, dem filigranen Fahrersitz, farblich abgesetzten Lampen oder dem gelben Deutz-Schriftzug auf der Haube.

Lobenswert ist auch die Nachbildung von Radnabe und Felgen-Öffnungen an den Rädern, womit das Feinod auch in der Seitenansicht eine tadellose Figur macht.

Wer landwirtschaftliche Motive schätzt und den Besuchern seiner Anlage etwas Besonders bieten möchte, der sollte zugreifen, solange dieses Kleinstserienmodell lieferbar ist.

Sicher werden hier in Zukunft auch noch ergänzende Produkte erscheinen, denn Kordula Günzel und Michael Richter haben sich landwirtschaftlichen Themen ganz besonders verschrieben.

Wir honorieren die jüngst gezeigte Meisterleistung nun mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2016 in der Kategorie Zubehör.



In der Vorder- wie auch der Rückansicht leistet sich der Deutz F3M317 von KoMi-Miniaturen keine Schwächen. Selbst die Rückleuchten wurden nicht vergessen. Zum guten Gesamtbild tragen auch die vorbildgetreuen Reifenprofile entscheidend bei.

Herstellerseiten:
<http://www.komi.miniaturen.de>
<http://www.mo-miniatur.com>

Seiten zu den Vorbildern:
<http://www.kulturgut-mobilitaet.de/aktuell/hist-mobilitaet/951-o-321-h-der-omnibus-weltmeister>
<http://fahrzeugseiten.de/Traktoren/Deutz/F3M317/f3m317.html>

Umbauidee von Bernd Jablonski

Flachwagen – kurz und gut

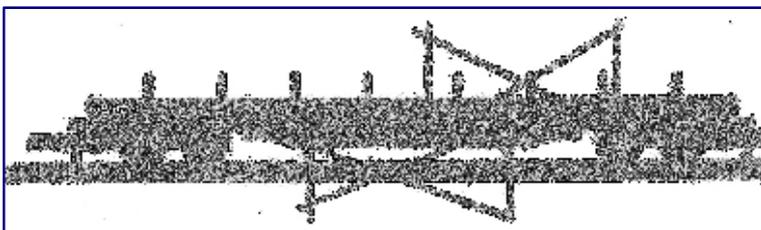
Das Vorbild brachte unseren Leser Bernd Jablonski auf die Idee zum heute vorgestellten Umbau. Flachwagen jeder Art bieten im Modell einen besonderen Reiz, da sie sich vielseitig beladen lassen und so für höchst unterschiedliche Eindrücke sorgen können. Da diese Vielfalt auch für den Wagenpark gewünscht war, griff er zum Werkzeug und schuf Modelle anderer Bauart.

Bernd Jablonski, seit einigen Jahrzehnten ein Zettie mit Leib und Seele, erfreut sich nicht nur an schachtelfrischen Spur-Z-Modellen, sondern legt auch immer gern Hand an, wenn er durch Umbau ein persönliches Wunschmodell realisieren kann.



Der Wunsch, den Montanverkehr auf der eigenen Anlage etwas abwechslungsreicher zu gestalten, führte zum Eigenbau der Flachwagen der Bauart Rmms 664. Foto: Bernd Jablonski

So ähnlich war es auch im Falle des Modells, das wir heute vorstellen dürfen. Die Idee zum Umbau kam ihm, als er im Güterbahnhof Bochum-Nord einen Ganzzug mit vierachsigen Flachwagen gesehen hatte. Im Vergleich zu den ihm bekannten Märklin-Modellen fielen sie durch eine erheblich geringere Länge und daher recht kompakte Wirkung auf.



Die Markierungen zeigen, wo Aufbau und Fahrwerk des Spenderwagens zu trennen und kürzen sind: Darstellung: Bernd Jablonski

Daheim wälzte er dann kräftig Bücher, bis er auf die Bauart stieß, die er da gesehen hatte: Rmms 664. Die Vorbilder dieses Typs wurden von der Bundesbahn ab 1968 beschafft und wären nach altem Schema als SSKms zu bezeichnen.

Dies umschreibt ihren Verwendungszweck auch am besten: Konzipiert als schnelllaufende Wagen mit einer zulässigen

Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h sollten sie kurze, aber schwere Lasten und zudem Kettenfahrzeuge befördern. Zu den Ladegütern gehören damit auch schwere Walzprofile oder Blechrollen.

Die Vorbilder entsprechen der UIC-Standardbauart 2 und sind international einsetzbar. Sie laufen auf Drehgestellen der Bauart 664 (Minden-Siegen) und haben eine Länge über Puffer von 14.040 m (Drehzapfenabstand 9.000 mm) bei einer Wagenkastenlänge von 12.800 mm. Der Wagenboden besteht

aus 70 mm dicken Kiefernholzbohlen und besitzt zusätzlich sechs geteilte, klappbare Ladeschwellen, die vollständig im Wagenboden verschwinden, wenn sie nicht gebraucht werden.



Die beiden Ansichten offenbaren den gelungenen Neuaufbau der Seitenrungen und den Verbleib der (beim Vorbild klappbaren) Stirnwände. Passende Ladegüter, die auf den Betrachter wie schwere Brammen wirken, vervollständigen den Umbau.

An den Stirnseiten finden sich je zwei Fallrungen, welche die Stirnborde in senkrechter Stellung halten. Heruntergeklappt dienen sie als Überfahrbrücke. Die seitlich angebrachten sechs Drehungen können in eine waagerechte Stellung gebracht werden und liegen dann seitlich an. Markant ist auch das große Handbremsrad an den Seiten, das vom Boden aus bedient werden kann.



Die aus Polystyrol-Profilen gefertigten Aluminium-Stränge lagern vorbildgerecht auf dünnen Holzleisten. Ausgerichtet sind sie so, dass alle Achsen des Waggons gleichmäßig belastet werden. Foto: Bernd Jablonski

Ein Modell dieses Wagentyps lässt sich relativ einfach aus einem Res 687 (Märklin 82580 oder 82422) bauen, wie Bernd Jablonski schnell feststellte. Also hat er sich diese Modelle besorgt und zerlegt.

An den Ladeflächen entfernte er vorsichtig die Seitenwände samt Rungen und achtete immer darauf, dass die gelben Handbremsräder aus Kunststoff nicht abbrechen.

Die Stirnwände sind an den Spendermodellen verblieben. Nun galt es, die Seiten der Ladeflächen glatt zu feilen.

Die Metall-Fahrgestelle hat er dann an zwei Stellen zersägt, anzusetzen ist ca. 32 mm ab Puffer. Doch auch die Ladefläche wurde zwei Mal zersägt, ein Stück mit ca. 45 mm und ein Stück mit ca. 15 mm Länge entstanden auf diese Weise.

Die Teile des Fahrgestells und der Ladefläche konnten anschließend miteinander verklebt werden. Besondere Vorsicht ist dabei den Bohrungen für die Drehgestellzapfen zu widmen. Die Abstände der

seitlichen Drehungen legte Bernd nach einem Bild im DB-AG-Güterwagenbuch von Stefan Carstens fest, denn diese haben nicht alle denselben Abstand zueinander.

An den ermittelten Stellen markierten kleine Kerben an der Ladefläche die zukünftige Lage der Rungen. Gefertigt wurden sie dann aus runden Polystyrol-Stäben mit 0,8 mm Durchmesser. In den Kerben verklebt erhielten sie dann ihre endgültige Position.



Auch einem Einsatz in der ausgehenden Dampfzeit Mitte der siebziger Jahre steht nichts mehr im Wege: Diese Zugfahrt bildet die Leistung einer Fünzfziger vom Bw Duisburg-Wedau nach, die sprichwörtlich „um den Kirchturm herum“ erfolgte. Foto: Bernd Jablonski

Nach dem Trocknen der Klebestellen führte ihr Erbauer erste Probefahrten durch, die mit einem guten Ergebnis abschlossen. So konnte ruhigen Gewissens eine seidenmatte Lackierung in tiefschwarz den Wagen ihre korrekte Vorbildfarbe verleihen.

Die Begeisterung fürs Ergebnis beweist wohl am besten, dass dem Erstlingsumbau noch fünf weitere Wagen folgten. In einem Ganzzug finden sie nun ebenfalls ihre Vorbildgerechte Verwendung. Als Zuglok zieht Bernd Jablonski gern eine „Ludmilla“ heran, die im Vorbild auch für den schweren Montanverkehr herangezogen wird. Als Güterzuggepäckwagen ist zudem häufig eine Donnerbüchse als Behelfs-Pwghs eingestellt.

Doch für einen glaubhaften Einsatz fehlte noch ein angemessenes Ladegut. Dieses sollte schwer wirken, aber leicht sein, um die Zugkraft der Lok nicht allzu sehr herauszufordern. Aus Polystyrol-Vierkantstäben im Format 3,2 x 3,2 mm von Evergreen entstanden so Aluminium-Stränge, denen nach einer passenden Lackierung ihre Leichtigkeit nicht mehr anzusehen ist.

Basismodell und Bastelmaterial:

<http://www.faller.de>
<http://www.maerklin.de>
<http://www.revell.de>

Mögliche Werkzeugquellen:

<http://www.faller.de>
<http://www.fohrmann.com>
<http://www.modellbaufarben.de>*
<http://www.peter-post-werkzeuge.de>

* Leserrabatt bei Angabe des Stichworts
Trainini im Freitext der Bestellung

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

***Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen***

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

*10.04.2016, 05.05.2016, 29.05.2016,
03.07.2016, 24.07.2016, 04.09.2016
25.09.2016, 16.10.2016, 30.10.2016*

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

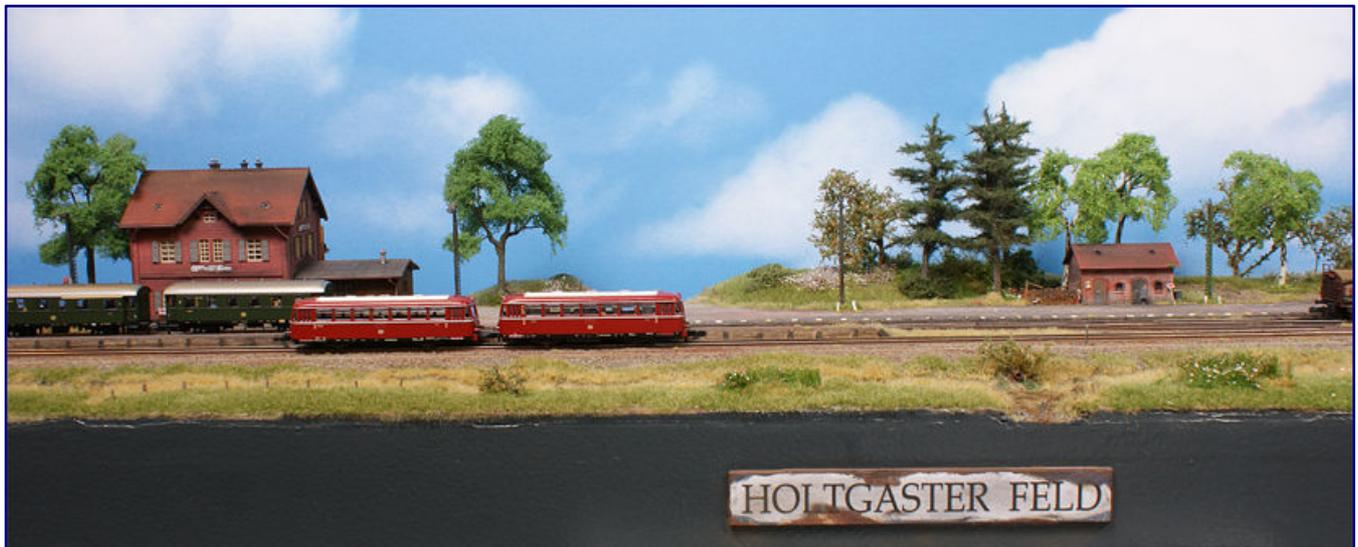
Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Gebäudeeinsatz mit Plan Das Holtgaster Feld

Ein Nebenbahndiorama aus der Hand von Dirk Kuhlmann zeigt, wie sich verschiedene Bausätze auch abseits ihrer zugeordneten Funktion nutzen und miteinander kombinieren lassen. Wir setzen mit dieser Anregung unsere Reihe zum Jahresthemenschwerpunkt 2016 fort.

Heute möchten wir Ihnen ein Diorama vorstellen, das als Kulisse zur Präsentation von Märklins Baureihe 64 im Rahmen unseres Testberichts geplant war. Der Entwurf geht auf gemeinsame Überlegungen und Abstimmungen zwischen Dirk Kuhlmann und Holger Späing zurück.

Das Bahnhofsgebäude hat Holger Späing gebaut, Dirk Kuhlmann hat es anschließend in eine seiner unverwechselbaren Kulissen eingebaut. Pünktlich war es dann im Jahresverlauf 2014 fertig und wartete auf das Modell, für das es eigentlich geplant war – leider zunächst vergeblich.



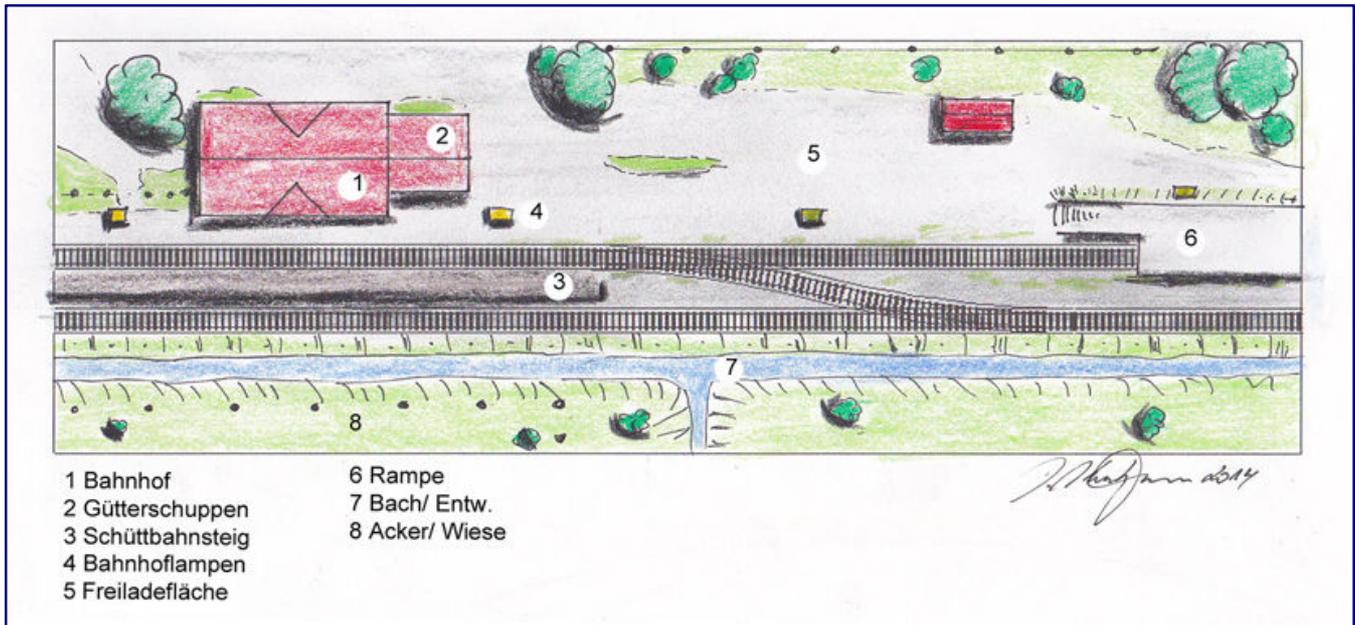
Das Diorama „Holtgaster Feld“ stammt unverkennbar aus der Werkstatt von Dirk Kuhlmann. In gelungener Weise wurden hier ein kombinierter Hartkarton-Polystyrol- (links) und ein reiner Polystyrol-Bausatz (rechts) in dieselbe Szenerie integriert. Im Artikeltext erläutern wir, worauf es dabei ankommt.

Als sich der Bubikopf immer weiter verspätete und der in den Lieferterminlisten genannte Auslieferungsmonat immer weiter nach hinten rutschte, entschlossen sich die beiden, dieses Diorama in anderer Form der Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

So erlebte es seine Premiere auf der Intermodellbau 2015, wo es jedoch etwas im Schatten der medienwirksameren Rockbühne stand, die ja auch von einem kleinen Live-Konzert samt Fassanstich begleitet wurde.

Heute mag es im Rahmen unseres Jahresthemenschwerpunkts als gelungenes Beispiel dienen, wie sich verschiedene Bausätze problemlos kombinieren lassen und bisweilen auch ihrer eigentlichen Funktion entfremdet werden.

Dabei erreichen wir aber bewusst keinen Schwierigkeitsgrad, der nicht von jedermann zu bewältigen wäre. Insofern verstehen wir diesen Beitrag als Anregung und Mutmacher. Es ist leichter, als sie vielleicht denken! Lassen Sie einfach nur ihrer Phantasie freien Lauf...



Die Skizze zum Diorama verdeutlicht den Grundaufbau des Schaustücks. Da die Gleise ziemlich genau in der Mitte verlegt wurden, eignet es sich zur Fotografie von beiden Längsseiten mit höchst unterschiedlichen Perspektiven und Motiven. Zeichnung: Dirk Kuhlmann

Kleinigkeiten machen den Unterschied

Auf dem Diorama stehen nur zwei Gebäude, die aus Faller- und Kibri-Bausätzen stammen. Ohne Probleme wiederzuerkennen ist der Bahnhof Klingenberg, den Faller vor einigen Jahren als ersten Laserschnitt-Bausatz präsentiert hatte.

Als Kombination aus Hartkarton- und Polystyrol-Spritzgussteilen beweist er, dass sich beide Techniken durchaus auch zusammenführen lassen, wenn ihre Vorteile bewusst genutzt und ihre Grenzen ebenso erkannt werden.

Am Rand der Ladestraße steht ein kleines, eingeschossiges Ziegelgebäude, das hier als kleine Werkstatt sowie Sozialraum für die Arbeiter im Güterumschlag fungiert. Es wirkt keinesfalls wie ein Fremdkörper, es scheint genau hierher zu gehören.

Und doch hatte sein Hersteller ihm eigentlich einen völlig anderen Zweck zugeordnet: Es stammt von Kibri und wird seit Jahrzehnten zusammen mit

Bild rechts:

In zweckgeänderter Form fand das Nebengebäude aus einem Kibri-Bausatz Verwendung. Es fügt sich nahtlos in die dargestellte Szene ein.



den Backstein-Wohnhäusern geliefert. Diese kleinen Gebäude standen einst in den Gärten der Zechensiedlungen hinter einem Mehrfamilienhaus. Sie dienten als Stall für Kleintiere (z.B. Hasen oder Tauben) und die beliebte "Bergmannskuh" – einer Ziege als bezahlbarer Lieferant von Milch und Fleisch.

Das kleine Haus wurde also, wie später auch seine Vorbilder, die zu Gartenhäusern, Lagern oder Garagen wurden, zweckentfremdet. Anzusehen ist ihm das nicht gleich, weil es vom Betrachter nicht vermutet wird. Da es zusammen mit den Wohnhäusern nur selten auf der Anlage aufgebaut wird, findet es sich oft in der Restekiste.



Einen eigenen Abschnitt besetzt das Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen aus dem Bausatz „Bahnhof Klingenberg“ von Faller. Durch die Aufteilung des Dioramas steht es mit dem kleinen Werkstattgebäude nicht in einer festen Beziehung.

Ein paar Grundsätze gilt es dennoch zu beachten: Modelle aus so unterschiedlichen Materialien wie in unserem Beispiel sollten nicht achtlos nebeneinander aufgestellt werden.

Eine vorherige Stellprobe mit kritischer Betrachtung offenbart, ob Materialfarben und Strukturen, wie hier besonders die Ziegelgröße und Gravur, zusammenpassen.

Farben lassen sich individuell anpassen, doch wenn die Häuser in ihrem Stil nicht harmonisieren, muss mindestens eines später wie ein Fremdkörper wirken.

In solchen Fällen ist eine räumliche Trennung angezeigt. Zwischen beiden muss ausreichend

Abstand hergestellt werden, damit das Auge unterschiedliche und in sich geschlossene Szenen zu erkennen meint und nicht vergleicht.

Im Beispiel unseres Dioramas dienen die Straßenzufahrt und vor allem Bäume und Sträucher als wirksame Szenentrenner. Der kleine Schuppen ist regelrecht eingekreist und so wirkungsvoll isoliert. Damit fällt nicht mehr auf, dass die Backsteine am Hartkartonbausatz wesentlich feiner und genauer graviert sind als es der Spritzguss je vermochte.

Einen nicht unerheblichen Anteil daran hat auch das Beseitigen von Kunststoffglanz. Ein dünner Mattlacküberzug lässt das Polystyrol nicht mehr wie Plastik wirken. Das gilt auch und besonders für die Anbauteile am Bahnhof, unter denen besonders die Dächer zu erwähnen sind, weil der Blick als Erstes auf sie fällt.

Natürlich sind auch Komplettlackierungen mit Farbwechsel möglich. Auch auf solche Weise lässt sich der Charakter eines Gebäudes erheblich verändern und es wirkt dann ebenfalls nicht mehr wie von der Stange. Vergleichbares hat Kibri in den letzten zehn Jahren auch selbst vorgemacht. Der große Bahnhof Bad Nauheim, geprägt vom Gelb der Fassade, erstrahlte plötzlich im Ziegelrot.

Doch häufig sind es Kleinigkeiten, die entscheiden: Am Beispiel des Holtgaster Feldes sind das kleine Werbeplakate am Bahnhofsgebäude, Kisten und Fässer auf und nahe des angebauten Güterschuppens,

das ausgetauschte Bahnhofsschild mit selbstgewähltem Namen oder auch eine Bank vor dem Haus auf dem Bahnsteig. Auch die Bahnhofsuhr wurde abgenommen und an den nahen Laternenmast versetzt.



Die Bahnhofsuhr wurde vom Gebäude an einen Laternenmast versetzt. Zwei Absperrgitter schützen vor unbedachtem Betreten und Überqueren des Gleises. Den flachen Hausbahnsteig zieren ein altes Lätewerk (aus der Fall-Bausatzpackung) und eine Wartebank von Weinert-Modellbau. Dies sind Kleinigkeiten, die eine Szene ausmachen und Gebäudebausätze wirkungsvoll individualisieren. Foto: Dirk Kuhlmann

Passendes Zubehör, mit denen sich leichte, aber sehr wirkungsvolle Individualisierungen vornehmen lassen, finden sich beispielsweise im Sortiment von HOS Modellbau. Verschiedene Fahrräder gibt es bei Artitec, typische Automodelle fürs Bahnhofsumfeld (Busse, Taxis) liefert MO-Miniatur. Lieferwagen oder ein kleines Dienstfahrzeug fürs Bahnpersonal lassen sich bei MWB beziehen.

Die Geschichte zum Diorama

Wichtig ist für einen glaubhaften Eindruck des Dioramas wie auch eine vorbildgerecht wirkende Auswahl und Aufstellung von Gebäuden ein Betriebskonzept. Das gilt nicht nur für eine Anlage, sondern auch ein kleines Schaustück, das ja quasi aus der Landschaft ausgeschnitten sein soll.

Und hier ist unsere Geschichte, die Ihnen vielleicht in Teilen bekannt vorkommt: Holtgaster Feld ist ein kleiner Landbahnhof mit Güterumschlag nahe der ostfriesischen Nordseeküste. An diesem für die hiesigen Verhältnisse schon größeren Halt führt eine eingleisige Strecke vorbei. Sie streift ganz in der Nähe den Osterdeicher Weg, berührt Westerende und führt von dort weiter bis an die Waterkant in Helenensiel.

Mit diesem Konzept nähert sie auch ohne konkretem Vorbild der früheren ostfriesischen Küstenbahn von Emden über Marienhafen nach Norden und weiter über Hage, Dornum, Esens und Wittmund nach Jever. Heute ist davon nur der sommerliche Planbetrieb der Museumseisenbahn Küstenbahn Ostfriesland (MKO e.V.) übrig geblieben, der zwischen Norden und Dornum angeboten wird.

Eine Haltestelle Holtgast gab es übrigens wirklich, nur hatte die keine Ähnlichkeit mit dem Bahnhof auf dem Diorama. Das verbliebene Gebäude ist seit Jahren Teil eines Gemeindezentrums. Doch kehren wir noch einmal zurück in unseren gedachten Modellbahnbetrieb.

Der alte Bahnhofsvorsteher hat seinen grauen Kittel angezogen und schaut nach dem Rechten. Er führt uns zur Ladestraße mit Rampe. Nur zur Erntezeit herrscht hier Bewegung. Dann werden Stroh und später Zuckerrüben verladen, aber auch andere Feldfrüchte. Wenn hier etwas angeliefert wird, dann sind es oft Lebensmittel, die in dieser Region nicht angebaut werden können, darunter auch exotischen Früchte wie etwa Bananen.



Noch bis weit in die sechziger Jahre prägten Bubiköpfe den Personenverkehr auf der Nebenbahn. Hier wird der Zug aus Donnerbüchsen von einigen Reisenden schon sehnsüchtig erwartet.

Selbstverständlich werden auch Landmaschinen in den Fünfigern und Sechzigern noch so weit wie möglich auf der Schiene transportiert und hier am Bahnhof in Empfang genommen. Großes Gerät wie etwa ein Mähdrescher ist dann immer etwas ganz Besonderes und zieht die Buben aus der Umgebung magisch an. Neulich wurde in Holgaster Feld sogar ein Bagger abgeladen.

Das sprach sich in Windeseile herum, obwohl der Bahnhof doch ein ordentliches Stück entfernt vom eigentlichen Ort liegt.

Deshalb warten hier auch immer ein oder zwei Taxis auf Fahrgäste, wenn ein Zug ankommt. Sonst liegt hier sprichwörtlich der Hund begraben.

Der Bahnhofswirt verstand es glücklicherweise, sein Lokal zur Dorfkneipe gemacht zu haben, denn von den wenigen Touristen, die hier einkehren, könnte er nicht leben.



Der Tag geht zu Ende und viele der Dorfbewohner treffen sich in der Bahnhofsschänke. Die davor abgestellten Fahrräder zeugen von der Geselligkeit der Landbewohner. Links im Bild zu sehen ist einer der Beli-Beco-Laternen.

Die Fahrräder vor der Tür belegen, wer hier die Stammkundschaft bildet. Und wer nach dem Besuch nicht mehr mit dem Rad heimfahren kann, der nimmt den Bus, mit dem der Überlandverkehr sichergestellt wird.

Pendler gibt es hier nur wenige, meistens Schüler weiterführender oder berufsbildender Schulen. Die meisten in dieser Gegend leben von der Landwirtschaft oder dem Tourismus – nur zieht es die Besucher aus der Ferne eher zum Nordseestrand oder hinaus in die Landschaft.

Dementsprechend zeigt sich auch der Zugverkehr. Die Personenzüge aus Donnerbüchsen und Umbauwagen sind meist mit der Baureihe 64 bespannt, früher kamen hier noch eine zeitlang auch V 36 zum Einsatz, doch die sind inzwischen viel zu langsam für solche Dienste.



Wenn ein Zug eintrifft, der auch Sommerfrischler nach Holtgast bringt, stehen stets ein oder zwei Droschken vor dem Bahnhof und warten auf Fahrgäste. Die Einheimischen bevorzugen eher den Bahnbus, der sie vom Bahnhof in den nahen Ort bringt.

Eine Konkurrenz bildet längst der Schienenbus, der vor allem außerhalb des eh geringen Berufsverkehrs eine Stütze bildet. Ein Mal wöchentlich ist in der Badesaison die V 200⁰ mit einem Eilzug zu sehen, der zum Fähranleger fährt.

Den lokalen Güterverkehr dominiert die Schwesterlok des Bubikopfes in Form der Baureihe 86. Eher selten verirren sich auch V 100²⁰ hierher. Kürzlich hat sich eine alte Preußin der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ aus Emden hierher verirrt und die erforderlichen Rangierarbeiten durchgeführt. Meistens würde dafür auch schon eine Köf reichen...

Eingesetztes Material und Bau des Schaustücks

Die Gestaltung der Landschaft zeigt die typische Handschrift von Dirk Kuhlmann. Große Sorgfalt widmet er stets den Farben der realen Welt. So setzt er auch gern echte und sterilisierte Erde aus der Region ein, die er nachbilden möchte. Feines Gestaltungsmaterial stammt von Mininatur und Silhouette, aber auch von Noch, Busch oder Heki.

Bunt darf es werden, wenn dies auf Blüten zurückzuführen ist, doch grell sollte es niemals wirken. Der Reiz einer einzigartigen Landschaft liegt häufig in den harmonischen, zueinander passenden Grüntönen. Im Modell bedeutet das häufig eine Selbstbeschränkung und gute Vorauswahl. Als Beispiel nennen wir die in den meisten Wiesenmischungen zu findenden roten Fasern. Haben Sie schon mal einen roten Rasen gesehen?



Realistische und aufeinander abgestimmte Grüntöne sind das A und O der Landschaftsgestaltung. Sie sollten farblich, vor allem jahreszeitlich harmonisieren, damit sie gesamthaft wirken können. Besonders deutlich wird an dieser Aufnahme mit einer Fülle verschiedener Pfalznachbildungen.

Auch gelbe sind meist überflüssig, denn vertrocknete Halme sind meist eben nicht gleichmäßig in der Wildwiese verteilt, sondern wirken gruppiert in Büscheln auf den Betrachter. Ein saftiges und reines Grün ist deshalb die ideale Ausgangsfarbe für die Landschaftsgestaltung. Die Farbe der Bäume sollte ebenfalls dazu passen und darauf abgestimmt sein.

Im Frühjahr wirkt das junge Laub noch hell, im Sommer kräftig bis dunkel. Zu dunkel darf es aber nicht gewählt werden, denn Modellbahnszenen schlucken viel Licht und schnell wirkt die Szenerie dann düster. Baumanbieter gibt es viele, jeder Geschmack und jede Preislage lässt sich da bedienen.

Wer es ganz genau wissen möchte, der gestaltet seine Bäume auch selbst. Drahtrohlinge, selbst erstellt oder bei Austromodell erworben, bilden eine perfekte Grundlage für eine Belaubung mit Floren, wie es sie bei den genannten Anbietern von Gestaltungsmaterial gibt. Doch zuvor wird der Stamm passend zur gewählten Baumart mit einer mattbraunen Rinde versehen.

Damit das Diorama auch bei Dunkelheit wirken kann, ist eine effektvolle, aber mit Bedacht gewählte Beleuchtung erforderlich. Das Innere des Bahnhofsgebäudes wurde mit den Lichtboxen von Viessmann ausgestattet, damit nur wenige Fenster und der Warte- und Durchgangsbereich im Bahnhof den Blick auf sich ziehen.



Bild oben:
Die selektive Beleuchtung im Bahnhofsgebäude sorgt zusammen mit den Laternen von Brawa und Beli-Beco für eine besondere Nachtstimmung auf dem Diorama.

Bild unten:
Auch das Ausstatten der unmittelbaren Umgebung des Güterschuppens mit weiteren Fässern, Paletten und Säcken belebt die Szenerie zusätzlich.

Bahnhofsvorplatz und Ladestraße sind von Laternen erhellt. Passend zur feinen Gestaltung kamen nur filigrane Miniaturen in Frage. Die Bahnhofslampe von Weinert-Modellbau war zum Baubeginn noch nicht verfügbar.

So erinnerten wir uns an die doch sehr zierlich wirkenden und etwas in Vergessenheit geratenen Laternen aus dem Brawa-Programm.

Da sie noch nicht auf LED als Leuchtmittel umgerüstet wurden, ist hier zwar mal mit dem Austausch eines Lämpchens zu rechnen, das warm und an der Ladestraße etwas funzelig wirkende Licht treffen sie aber perfekt.

Als besonderen Effekt wurde eine Sofittenleuchte in einem defekten Zustand dargestellt (siehe Bild auf Seite 18 unten), sie hat also gleich in die Ersatzteilekiste eingezahlt:

Der Lampenschirm muss schon länger fehlen, denn den Mast hat inzwischen bereits eine Rankpflanze erobert. Das unterstreicht den verlassenen und irgendwie idyllischen Charakter dieses kleinen Bahnhofs.

Für den Bahnhofsvorplatz und die Zugwege haben wir uns eine andere Lösung ausgedacht. Beli-Beco ist ein Lampenhersteller, der aus dem Bereich von Zubehör für Puppenstuben kommt.

Hier werden aber auch viele, sehr feine Laternen für Modellbahnen bis hinunter zur Baugröße N in Handarbeit produziert.

Ein Teil davon lässt sich dank seiner Feinheit und Maßstäblichkeit auch in der Spur Z einsetzen, auf Wunsch werden aber auch Leuchten nach persönlichen Vorstellungen in kürzerer Ausführung oder mit schmalerem Mast gefertigt.

In unserem Fall betraf das die Holzmastleuchten, deren Stromzuführung am Echtholz perfekt getarnt ist. Das Leuchtmittel ist eine warmweiße Leuchtdiode. Nachfragen lohnt sich hier also, denn diese filigranen Modelle fügen sich ideal ins Gesamtbild um den Laserschnittbausatz ein. Holz lässt sich am besten halt immer noch mit echtem Holz nachbilden. Und das passt auch perfekt zum Zukunftsbaustoff Hartkarton!



Ein kurzer Viehzug steht an der Ladestraße, Rangierdienst hat heute eine V 36. Bevor die Tiere an den Zug getrieben und für ihre letzte Fahrt verladen werden können, muss jetzt erst die Rampe in Position gebracht werden. Der Lademeister ist spät dran und eilt von seinem Dienst-Bulli zu den Kollegen.

Gebäudemodelle:

<http://www.faller.de>
<http://www.kibri.de>

Begrünungsmaterial:

<http://www.austromodell.at>
<http://www.busch-model.com>
<http://www.heki-kittler.de>
<http://www.mininatur.de>
<http://www.noch.de>

Passende Laternen:

<http://www.beli-beco.de>
<http://www.brawa.de>

Ausgestaltungszubehör:

<http://www.artitec.nl>
<http://www.hos-modellbahntechnik.de>
<http://www.mo-miniatur.com>
<http://www.mwb-spur-z.de>
<http://www.preiserfiguren.de>
<http://www.viessmann-modell.com>
<http://www.weinert-modellbau.de>

Wie im Zeitraffer

Trassen im Wandel der Zeit

Veränderungen in unserer Umwelt nehmen wir nur sehr eingeschränkt wahr. Meist müssen sie in sehr kurzer Zeit geschehen oder große Auswirkungen auf das gewohnte Bild haben. Sonst spüren wir oft gar nicht, wie sich die Landschaft oder das Stadtbild um uns herum verändert. Nur direkte Gegenüberstellungen lassen uns dann verwundert aufsehen. Genau da setzt der VGB-Buchtitel an, den wir Ihnen heute vorstellen möchten.

Burkhard Wollny / Herbert Stemmler / Gerhard Greß / Korbinian Fleischer
Schienenwege gestern und heute
Zeitreise durch Südbaden

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH / Klartext Verlagsgesellschaft mbH
Fürstenfeldbruck / Essen 2016

Gebundenes Buch mit Fadenbindung
Format 22,3 x 29,7 cm
144 Seiten mit ca. 250 S/W- und Farbfotos

ISBN 978-3-8375-1534-3
Best.-Nr. 581527
Preis 24,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

„Schienenwege gestern und heute“ ist eine (neue) Buchreihe von VG Bahn und Klartext, die sich bislang vor allem auf Strecken im süddeutschen Raum konzentriert hat. Dies ist auch beim heute besprochenen Band über Südbaden der Fall.



Neben der klassischen Printauflage, auf die sich die oben genannten Angaben beziehen, gibt es unter gleichem Titel auch ein elektronisches Buch (Best.-Nr. 581527-e) zum Preis von 21,99 EUR, das aber nicht explizit Gegenstand unserer Rezension ist.

Ziel des Buches ist es, den großen Verkehrswandel der letzten Jahrzehnte in der betrachteten Region mit eindrucksvollen Aufnahmen zu dokumentieren und zu veranschaulichen. Daraus ergibt sich, dass es hier vor allem auf die Bildauswahl und deren Qualität ankommt, Texte dienen eher der Einordnung oder dem Hervorheben von Bildinhalten.

Behandelt werden in diesem Werk folgende Regionen: Nord- und Südschwarzwald, die Rheinebene und der Hochrhein, das Markgräflerland und das Breisgau, sowie Linzgau, Hegau und Bodensee. Ein Kartenvor- und -nachsatz im Buch erleichtert dem Leser die geographische Einordnung der gezeigten Strecken und Punkte.

Die Veränderungen in der Landschaft und auch der Siedlungsentwicklung werden, wie so oft im Leben, erst im direkten Vergleich mit der Vergangenheit in vollem Umfang bewusst. Doch es gibt auch Regionen und Orte, an denen sich die Eisenbahn bis heute behaupten konnte. Frei von Veränderungen blieben aber auch sie nicht und bisweilen fallen sie auch krasser als zunächst gedacht aus.

Eine von mehreren Ursachen ist der Traktionswandel, also die Umstellung des Betriebs von Dampflokomotiven auf diesel- oder elektrisch bespannte Züge. Hier offenbart sich bereits der Wert, den dieses Buch für den Modellbahner haben kann: Wer seine Anlage in der Gegenwart angesiedelt hat oder

ansiedeln möchte, dem werden die für ihn beispielhafte Gegenüberstellungen viele Anregungen für eine glaubhafte Umsetzung liefern, der die Geschichte auch anzusehen ist.

Praktisch ausgeführt werden die bildlichen Vergleiche mit historischen Aufnahmen von Gerhard Greß, Burkhard Wollny, Herbert Stemmler und weiteren Fotografen, die das Bahngeschehen Südbadens dokumentiert hatten. Sie treffen auf neue Aufnahmen, die Korbinian Fleischer 2015 an den Original-Aufnahmeorten und möglichst aus derselben Perspektive gemacht hat. Wie schwierig das Wiederfinden war, wird auch dem Leser angesichts der vielen Veränderungen sofort bewusst.

Rund 120 Bildpaare bilden auf diese Weise ein wohl einzigartiges Dokument südwestdeutscher Verkehrsgeschichte, wird doch ein Zeitverlauf von rund 50 Jahren mit den Aufnahmen abgedeckt! Für eisenbahnbegeisterte und geschichtsinteressierte Menschen aus den behandelten Regionen wird dieses literarische Werk damit quasi zur Pflichtlektüre. Übrigens gibt es darin auch noch ein Wiedersehen mit verschwundener Schmalspurromantik.

Durchweg haben uns die historischen Aufnahmen gut gefallen, Mitautor Korbinian Fleischer hat mit großer Sorgfalt dazu beigetragen, jede einzelne um ein „identisches“, aber aktuelles Bild zu ergänzen. Die hervorragende Wiedergabequalität der Fotos trägt ihren Teil zur Qualität bei. Äußerst passend ist es, dass die historische Aufnahme in den meisten Fällen schwarz-weiß ist, so hat der Leser gleich die richtige Einordnung, bevor er überhaupt die Bildinhalte erfassen konnte.

In der Summe handelt es sich hier um ein sehr interessantes Buch, das sich als leichte und unterhaltsame Sommerlektüre geradezu empfiehlt. Auch der Preis erscheint hier sehr überzeugend. Leider schien es uns viel zu schnell zu Ende, denn wir mochten es, einmal angefangen, gar nicht wieder aus der Hand legen.

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

Lustiges Taschenbuch

Was sollten wir wirklich wissen?

Geramond hat eine kleine Taschenbuchreihe gestartet, die kurz aufbereitetes Wissen zu verschiedenen Freizeit- und Hobbythemen vermitteln möchte. Diese Bücher tragen durchweg einen Titel mit der Wortfolge „101 Dinge, die ... wissen muss“. Auch für Eisenbahnliebhaber ist eines dabei. Wir haben es uns angesehen.

Stefan Friesenegger
101 Dinge, die ein Eisenbahnliebhaber wissen muss

Geramond Verlag GmbH
München 2016

Taschenbuch mit Fadenheftung
Format 18,5 x 12,0 cm
192 Seiten mit ca. 120 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-95613-02818
Preis 14,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Auch wer sich für einen guten Vorbildkenner hält, der wird in diesem Taschenbuch überraschend und eher unerwartet vieles finden, das ihm oder ihr zuvor nicht bekannt war. Allerdings gehört das nicht, wie der Titel aussagt, zum Pflichtwissen eines Eisenbahnliebhabers.

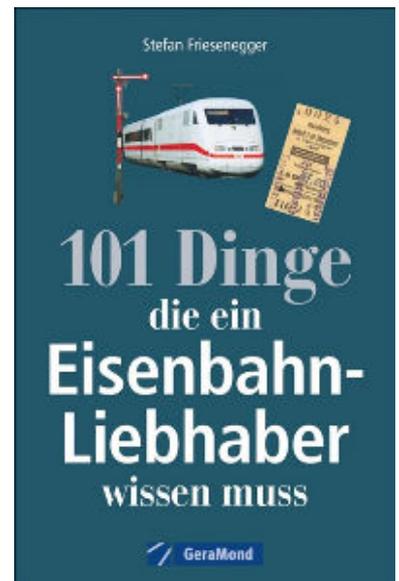
Es ist vielmehr Wissen, das niemand braucht und eigentlich für nichts gut ist, wie salopp gern gesagt wird. So gehören die vermittelten Dinge eindeutig in die Rubrik der Unterhaltung, lassen sich demzufolge auch gern und gut konsumieren. So ganz nebenbei sind es auch weitaus mehr als „101 Dinge“, doch nachgezählt haben wir nicht.

Aufgeteilt in 101 Kapitel werden sehr unterschiedliche Fakten rund um die Eisenbahn – bis auf die letzten zwei übrigens komplett aus der Vorbildwelt – aufbereitet und dem Leser präsentiert: Rekorde, Fakten, Geschichte(n) und Kuriositäten.

Die Palette der Themen reicht von den Raketen auf Schienen, dem planmäßigen Hochgeschwindigkeitsverkehr, der Größe des Unternehmens Deutsche Bahn AG über Rekordleistungen bei Fahrzeugen, Strecken und Bauwerken bis hin zu Problemen an Ablaufbergen und mit Stromabnehmern oder im Lauf der Zeit verschwundenen Berufen.

Einzig bei Kapitel 101 mit der Überschrift „Oh Tannenbaum“ erschließt sich uns nicht, warum es der Autor ausgewählt hat und was er damit genau vermitteln möchte. Das erscheint vor dem Hintergrund merkwürdig, als im Vorwort sehr deutlich auf das Problem eingegangen wird, die vielen Facetten der internationalen Eisenbahn auf 101 wichtige und möglichst repräsentative Punkte zu reduzieren.

Jedes behandelte Thema wird mit ein oder zwei Fotos bebildert, die überwiegend nicht historisch sind und daher als Farbaufnahmen vorlagen. Bei der Wiedergabequalität gibt es keinen Grund für Beanstandungen. Frei von Fehlern, Wiederholungen, vermeidbaren Lücken und Ungenauigkeiten ist dieses Werk aber leider nicht. Sechs Beispiele sollen unsere Sicht hier untermauern:



- Im Kapitel 4 werden die „Fliegenden Züge“ der Reichsbahn behandelt. Abgebildet ist der zur Serie „Bauart Hamburg“ gehörende Leipziger Museumstriebzug SVT 137 225, der in der Bildunterschrift jedoch falsch als VT 877 (Prototyp „Fliegender Hamburger“) bezeichnet wird. Die DRG bezeichnete diese Züge zudem als SVT (zusätzliches „S“ für „Schnellverkehr“).
- Im Kapitel 5 werden die Begriffe „ICE 3“ und „Velaro D“ zunächst scheinbar voneinander abgrenzend und damit missverständlich benutzt. In den folgenden Ausführungen wird der Velaro D richtig als nur eine Bauart des ICE 3 verstanden und in entsprechenden Ausführungen einbezogen.
- In den Kapiteln 43 bis 51 wiederholen sich einige Eckdaten zur Deutschen Bahn AG und der deutschen Schieneninfrastruktur teilweise in exakter Angabe, mal auch nur gerundet. Hier fehlt es uns an ausreichender Trennschärfe der Inhalte, die schon ein veränderter Kapitelzuschnitt hätte bewirken können.
- Die Nomenklatur der Fahrzeugbezeichnungen ist Thema des Kapitels 58. Behandelt werden diejenigen der DRG und der DB ab 1968. Völlig vergessen hat der Autor mit dem Nummernsystem der ehemaligen Deutschen Reichsbahn in der DDR ab 1970 ein wichtiges Kapitel deutscher Bahngeschichte.
- Im Kapitel 75 wird die sehr beliebte Baureihe 01 behandelt. Die Angaben werden hier zunächst mit der Unterbaureihe 01¹⁰ der DB vermischt, das angegebene Betriebsende bezieht sich dann jedoch nur auf die früher ausgeschiedene Zweizylindervariante. Die Bezeichnung der museal erhaltenen 01 118 als „Baureihe“ ist fachlich rundum falsch.
- Die DR-Lokfamilie V 300 ist Gegenstand des Kapitels 83. Darin behauptet der Autor, diese Lokomotiven seien bereits in der DDR als „Ludmilla“ bezeichnet worden. Mit dieser Meinung dürfte er in Deutschland wohl allein dastehen.

Diese beispielhaft genannten – und bei ausreichender Sorgfalt vermeidbaren - Punkte schmälern den Wert des Buches für den Leser, auch wenn nicht jeder sie alle gleichermaßen wahrnehmen und bemerken wird. Zur qualifizierten Fachliteratur möchten wir dieses Buch deshalb nicht rechnen und eine Pflichtlektüre stellt es keinesfalls dar.

Doch ein Fachbuch für den fachkundigen Eisenbahner will es trotz seiner hochtrabenden Bezeichnung wohl auch nicht sein. Der Titel erscheint uns im Nachhinein einzig als Hilfsmittel zum Erheischen größtmöglicher Aufmerksamkeit im Regal eines Buchladens. Immerhin hat der Verlag mehrere solcher Titel zu höchst unterschiedlichen Technikbereichen angekündigt oder veröffentlicht.

Unsere Wertung fällt deshalb auch völlig anders aus, wenn wir dieses Werk zur Unterhaltungsliteratur mit allenfalls oberflächlichem Fachbezug zählen. Dann sehen wir einen möglichst bunten und facettenreichen Einstieg in die Welt der Eisenbahn. Viele der Kuriositäten und Fakten sind auch einem fachkundigen Leser zuvor nicht bekannt gewesen und lassen ihn staunen.

Vermisst hat er diese Dinge, wie eingangs bereits ausgeführt, aber auch nicht. Und genau das macht den entscheidenden Unterschied zur einschlägigen Fachliteratur aus. Von dieser hebt es sich auch mit seinem günstigen Preis und einem handlichen Format ab.

Das an dieser Stelle vorgestellte Buch empfiehlt sich damit als preisgünstiges und sicher auch gelungenes Geschenk für jeden Eisenbahnfreund - ein nettes Mitbringsel zu Geburtstag, Jubiläum oder anderem Anlass, das sicher besser ankommt als ein aus reiner Verlegenheit gekaufter Gutschein.

Verlagsseiten:
<http://www.geramond.de>

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso finden hier Hinweise auf Veranstaltungen oder Treffen mit Spur-Z-Bezug ihren Platz, sofern wir rechtzeitig informiert werden.

Praxisfrage eines Anfängers:

Als Anfänger in der Spurweite Z habe ich eine Frage, die mir weder der Lokomotivenhersteller Märklin noch der Gleishersteller Noch (Gemeint ist das Rokuhan-Bettungsgleis; Anm. der Redaktion) beantworten konnten. Deshalb wende ich mich an Sie bzw. an das Magazin Trainini.

Hier die Frage: Kann eine kleine Märklin-Lok, z. B. die BR 89 die kleinen Rokuhan-Radien R70, R95 und R120 befahren? Oder anders gefragt, gibt es in Spur Z einen Mindestradius bei Lokomotiven wie in Spur HO?

Hubert Bieber, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Wir rechnen damit, dass nur sehr kurze Zweiachser (mit Drehgestellen vergleichbaren Achsständen) anstandslos durchlaufen. Dann wären wir im Bereich von Lokmodellen allenfalls bei einer Köf oder einem Glaskasten, die es in Kleinserie bei Z-Modellbau zu kaufen gibt.

Ganz pragmatisch gilt es aber auch Folgendes zu bedenken: Je enger der Radius ist, umso gedrungener sehen Züge aus. Märklins kleinster Radius ist 145 mm. Bereits auf ihm wirken nur kurze Lokomotiven wie die BR 89 einigermaßen ansehnlich und das auch nur mit kurzen, zweiachsigen Wagen. Drehgestellwagen schwenken zu stark aus, um hier elegant wirken zu können. Und der Vorteil unserer Spur Z ist es doch, Radien großzügiger als in den anderen Baugrößen wählen zu können. Daher sollte möglichst ab 195 mm Radius und aufwärts geplant werden. Diese Radien hat Rokuhan ja ebenfalls im Programm.

Sollten Platzprobleme zu einer Beschränkung führen, haben wir auch einen Vorschlag: Zerlegen der Anlage in Segmente, die nicht ständig zusammengebaut sein müssen. Im Extremfall hieße das „Stammtischbrettchen“. Das sind genormte Mini-Segmente/-Module in Größe eines Frühstücksbrettchen mit Rokuhan-Gleis. Die lassen sich dann auch auseinanderziehen und in einem Koffer gestapelt lagern. Wenn Sie dazu mehr wissen möchten, dann besuchen Sie doch mal das Forum der Z-Freunde International (<http://www.z-freunde-international.de>), wo sie schnell weitere Mitsstreiter finden werden.



Die neue „Ludmilla“ als Baureihe 132 der DR in Ursprungsausführung wurde bei unseren Lesern begeistert aufgenommen. Foto: Jörg Seherer

Begeisterung über Märklins „Ludmilla“:

Es ist schon eine lange Zeit her, seitdem ich mich das letzte Mal bei Trainini gemeldet habe. Ich bin aber noch als Zetti dabei, baue noch immer an meine 2004 begonnenen Anlage. Heute, am 2.7.2016 war ein ganz besonderer Tag. Ich habe heute meine vorbestellte BR 132 bei meinem Fachhändler Modellbahn-Findeisen in Meerane erhalten.

Es gibt sie also wirklich, die BR 132 in Deutsche Reichsbahn Ausführung. Viele angekündigte Märklin-Z-Modelle sind ja wie das Phantom der Oper, kein Mensch hat sie wirklich gesehen. So die Schweizer V 200 unter Nummer 88331. (...)

Für mich nicht nachvollziehbar ist das Verhalten von Märklin auf der Webseite: Vor 2-3 Tagen stand bei Märklin unter der Nummer 88134 „noch nicht lieferbar“ und heute steht da „vorübergehend nicht lieferbar“. Im Internet hat auch kein Händler eine BR 132, 1zu220-shop.de auch nicht. Vielleicht interessiert das auch andere Leser, falls Du eine Antwort parat hast.



Die neue Lok steht jetzt in regem Betriebseinsatz und leistet schweren Güterzugdienst auf der sächsischen Anlage. Foto: Jörg Sehrer

Und doch bin ich nun stolzer Besitzer einer BR 132. Ich bin echt begeistert von dem Modell, konnte bisher keine gravierenden Mängel entdecken. Für mich als ehemaliger DDR-Bürger hat die BR 132 ja auch Kultstatus. Als Lehrling habe ich noch in diesen Loks gearbeitet.

Jörg Sehrer, Zwickau

Gelungene Altenbeken-Berichte:

In der aktuellen Ausgabe 3/2016 des Magazins Züge ist ein interessanter und, wie wir finden, gelungener Bericht über das Spur-Z-Wochenende in Altenbeken zu lesen. Ausdrücklich wird darin das hohe Veranstaltungsniveau gelobt und betont, dass die Qualität der gezeigten Anlagen noch weiter zugelegt habe.

Autor Klaus Eckert untermauert seine auf den vier Seiten getroffenen Aussagen durch eine Bildauswahl, die keine Zweifel lässt: Er hat sich die schönsten Anlagenmotive ausgesucht und so in Szene gesetzt, dass dem auch Leser ohne Spur-Z-Leidenschaft verfallen können. „Züge“ erscheint alle zwei Monate bei der Verlagsgruppe Bahn (VGB).

Auch der Modellbahnverband in Deutschland e.V. (Moba) berichtet auf zwei Seiten in der aktuellen Ausgabe 2/2016 seiner Vereinszeitschrift Forum über die gelungene Veranstaltung seines Mitgliedsvereins. Der Bericht ist aus der Feder von Siglinde Dinkelacker, der früheren Mitherausgeberin von Z-Dialog, bebildert mit den Aufnahmen von Stephan Fuchs, ebenfalls einem eingefleischten Zettie.

Neues von AZL im Sommer:

AZL belebt in diesem Sommer das Chessie System neu, denn mit der EMD GP30, stammend sowohl von der C&O (Art.-Nr. 62115-1) wie auch der B&O (62115-3), sind passende Neuheiten in den aktuellen Auslieferungen zu finden.

Dazu gesellen sich zwei UP-Modelle der EMD SD70ACe in historischen Lackierungen übernommener Bahngesellschaften, nämlich die graue Gestaltung der KCS (63105-1 / -2) mit Ursprungsführerhaus und die rote Katy-Ausführung von 1988 (63109-4).

Auch bei der baugleichen Lok der NS im Grün von Illinois Terminal (63110-9) handelt es sich um eine Nostalgialackierung. Einzig die in den US-Nationalfarben lackierte Lok der Florida East Coast Central / Rail America mit Sicherheitsführerhaus (63123-1 / -2) ist eine aktuelle Lackierung ihres Eigentümers.

Hinzugesellen sich Maissirup-Kesselwagen im vertrauten Schwarz. Beschriftet sind sie dieses Mal für die Minnesota Corn Processors und erhältlich als Viererzusammenstellung (903810-1) oder Einzelwagen (913810-1 / -2).

Die einzeln erhältlichen NSC-Stahlrollenwagen tragen nun einen schwarzen Anstrich mit gelben Enden und sind für US Steel beschriftet (903417-1 / -2).

Die gedeckten PS2-cd-Schüttgutwagen sind mit grauer Lackierung und roter Beschriftung eher neutral gehalten. Von dieser Burlington-Ausführung werden eine Viererpackung (90930-1) und zwei Einzelwagen (91930-1 / -2) angeboten.

Weitere Informationen und Fotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie wie immer unter <http://www.americanzline.com>.

Auslieferungen bei Noch:

An den Fachhandel ausgeliefert wurden nun zwei „Basic-Pakete“ für die Landschaftsgestaltung, die einen großen Preisvorteil gegenüber dem Einzelkauf versprechen. Explizit auch für die Spur Z deklariert ist die Zusammenstellung „Basteln“ (Art.-Nr. 60801), bestehend aus Gleisschotter, Boden-Strukturpaste, Water-Drops easy, Gras-Kleber, Gras-Spritzdose, Streugras, Streumaterial, Grasbüschel und Moos.

Bei der Packung „Dekorieren“ (60802) mit Kork-Felsen, Laub, Hecken, Büschen und Kleber sowie verschiedenen Bäumen möge sich jeder im Fachgeschäft selbst einen Eindruck verschaffen. Noch empfiehlt dieses Produkt bis hinunter zur Baugröße N.

Nützliche Sortimentserweiterung bei Ratimo:

Was der Hersteller zu vergessen haben scheint, holt Rainer Tielke (<http://www.rainer-tielke-modellbau.com>) nun nach. Neu in seinem Vertrieb sind ab sofort Fenstereinsätze für die vorderen



Drei der Juli-Neuheiten von AZL: EMD GP30 der B&O in Chessie-System-Gestaltung (Bild oben), EMD SD70ACe in roter Katy-Lackierung (Bild Mitte) sowie in Farben und Beschriftung von Illinois Terminal (Bild unten). Fotos: AZL / Ztrack

Führerstandsseitenfenster (Art.-Nr. 16009) von Märklins Baureihe 64. Da die Teile schnell herausfallen und verlorengehen können, sind je Packung vier Scheiben aus durchsichtigem Polystyrol enthalten.



Die Führerstandsseitenscheiben von Ratimo vervollständigen Märklins Baureihe 64. Foto: Rainer Tielke

Sie werden einfach eingepresst und finden dann schnell Halt. Wer sie dauerhafter sichern möchte, fixiert sie mit einem lösemittelfreien Kleber. Gut geeignet wäre dafür etwa Micro Kristal Klear (Art.-Nr. MI-9) von Microscale.

Wer zu diesem Schritt greift, kann mit dem Ratimo-Produkt auch zwei Modelle aufrüsten. Erhältlich sind die Seitenscheiben auch bei 1zu220-Shop (<http://www.1zu220-shop.de>).

„Schwertransporte“ bei Küpper:

Immer öfter wurden Josephine und Helmut Küpper gefragt, ob es nicht möglich wäre, für einzelne Güterwagen eine etwas schwerere Beladung zu liefern. Nach intensiven Auseinandersetzungen mit diesen Anregungen sind nun einige Ladegüter für viele Modelle (auch) in modifizierter Form erhältlich.

Als Beispiel führen wir hier Einsätze mit Kohle, Schotter oder Muschelkalk für den Märklin-Hochbordwagen 8622 und vergleichbare Modelle an: Diese haben von 1,5 Gramm auf nun etwa 7,5 Gramm zugelegt. Gefertigt werden diese Produkte nur auf Wunsch, weshalb bitte eine etwas längere Lieferzeit als sonst üblich berücksichtigt werden sollte.



Die aktuellen Neuheiten bei Spur Z Ladegut Josephine Küpper gehen auf Kundenanregungen zurück, so wie hier Schlackeeinsätze für die Märklin-Wagen. Foto: Helmut Küpper

Ebenfalls auf eine Kundenanregung geht eine neue Schlacke-Ladung zurück, die für die Wagen zum Thema „Vom Erz zum Stahl“ aus den Märklin-Packungen 86212 und 86214 gedacht ist. Die Herstellerseiten mit Bestellmöglichkeiten finden Sie unter <http://www.spurzladegut.de>.

Aktuelle Märklin-Auslieferungen:

Auch bei Märklin haben in der Zwischenzeit einige Neuheitenauslieferungen begonnen. Zu allererst ist hier die Diesellok Baureihe 212 der DB AG (Art.-Nr. 88216) in orientroter Farbgebung für die Epoche V zu nennen. Erstmals bietet Märklin mit ihr ein V-100-Modell in dieser kurzlebigen Lackierung an, die wohl nur den Mittelführerstandslokomotiven gut zu Gesicht stand.

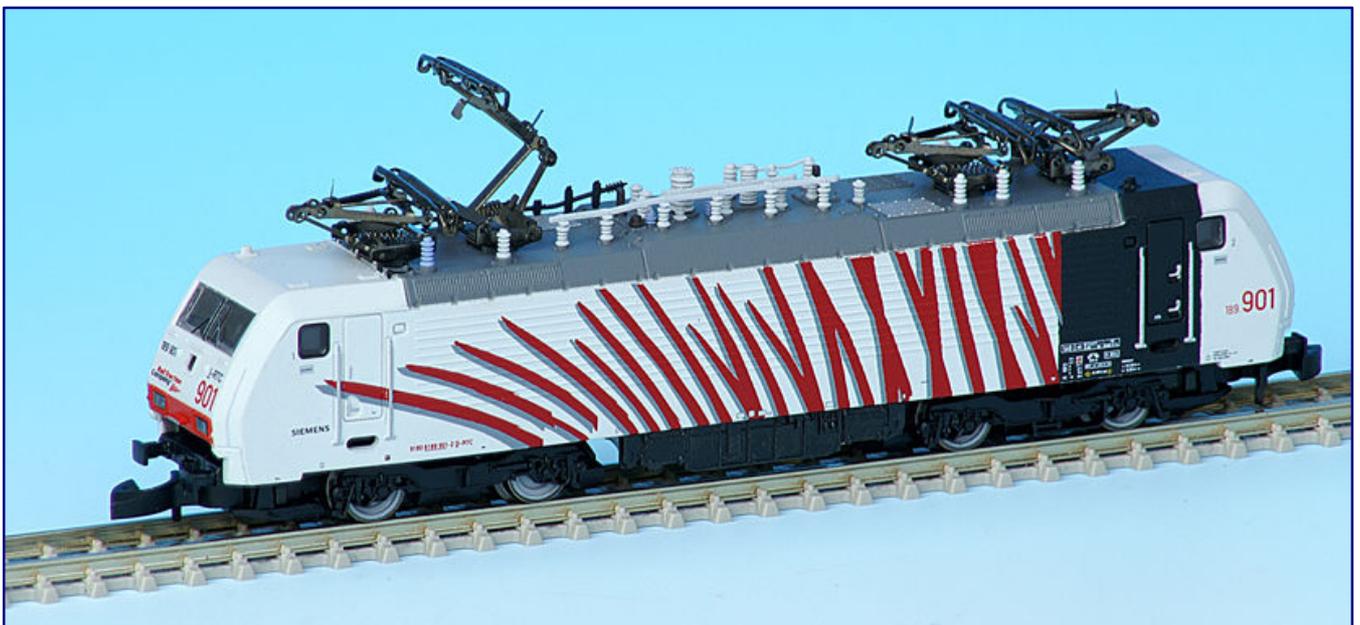
Wir vermuten, dass Märklin diese Lok ursprünglich als spätes Bundesbahnmodell geplant haben könnte, denn die gewählte Vorbildbetriebsnummer trug zusammen mit dieser Farbgebung einen auffallend großen „Keks“, wie er nun auch das Modell prägt. Allerdings passt diese Logo-Größe nicht mehr zur gewählten Zeit der DB AG, was dem Hersteller offenbar durchgegangen ist. Auch die Schriftgröße der Betriebsnummer wirkt deutlich zu groß geraten.



Bei Märklins orientroter 212 (Art.-Nr. 88216) sind DB-AG-Logo und Betriebsnummer erheblich zu groß geraten. Foto: 1zu220-Shop

Auch bei der Baureihe 189 von RTC in roter Zebra-Gestaltung von Locomotion (88194) kommen wir nicht ohne ein paar Kritikpunkte aus. Die schön gestaltete Lok weist einige Vereinfachungen auf, die nicht vollends überzeugen oder sogar einen Rückschritt darstellen und aus der Produktabbildung auch nicht zu schließen waren.

Da Isolatoren und Dachleitungen aus einem Teil bestehen und Märklin auf farbliches Absetzen verzichtet hat, strahlt dem Betrachter nun vorbildwidrig ein einheitliches Weiß entgegen. Auch auf die rot abgesetzte Unterschere der vier Pantographen hat der Hersteller jetzt verzichtet – angesichts einer UVP von knapp 230 Euro aus Kundensicht nicht nachvollziehbar.



Am „roten Zebra“ der Baureihe 189 (88194) hat Märklin die Unterschere der Stromabnehmer dieses Mal farblich nicht abgesetzt. Die grauen Radscheiben als Versuch einer einfachen und kostensparenden Bremscheibennachbildung vermögen uns ebenfalls nicht zu überzeugen.

Der Leipziger Museumstriebzug SVT 137 225 der Bauart Hamburg (88873) aus dem Bestand der DR in Ursprungslackierung hat eine überarbeitete Kopfform und ein drittes Spitzenlicht erhalten. Wie die beiden vorgenannten Modelle zeigt er nun fahrtrichtungsabhängig warmweiße Stirnlichter und rote



Der Schnelltriebwagen Bauart Hamburg hat für die jüngste Auflage (88873) ein drittes Spitzenlicht und eine überarbeitete Kopfform erhalten. Foto: 1zu220-Shop

Schlussleuchten. Bei diesem Modell handelt es sich um eine Sonderauflage zum Jubiläum „25 Jahre Wiedervereinigung“ im letzten Jahr.

Eine „halbe Sache“ ist leider die (aus unserer Sicht durchaus verzichtbare) Innenbeleuchtung: Sie erhellt unverändert nur den unmotorisierten Teil.

Störend in der Seitenansicht finden wir auch das weißaluminiumfarbene Mittelteil aus Jakobs-Drehgestell und Wagenübergang, dessen schwarzes Absetzen im oberen Bereich Wunder bewirkt hätte.

Frei von Kritik ist hier die schwere Diesellok Baureihe 132 der DR in Ursprungsausführung (88134). Lackierung und Beschriftung sind tadellos und korrekt ausgeführt, wozu

beispielsweise auch die hell hinterlegten Öffnungen des dritten Spitzenlichts gehören. Die vom Fünfpolmotor ausgehenden Fahreigenschaften entsprechen dem bekannten Standard.



Dank korrekter Formgebung, vorbildrichtiger Lackierung und aufwändiger Bedruckung, die viele Details hervorhebt, wirkt die Baureihe 132 der DR (88134) sehr gelungen. Sie bereichert ab sofort den Fuhrpark für die ehemalige DDR.

In Großserie wohl nicht nachbilden ließen sich wohl die einstigen Emaille-Schilder mit ihrem typischen Glanz auf den Längsseiten. An den Stirnseiten kommt ihr Glanz dem Vorbild erheblich näher. Hier bietet sich eventuell noch eine Superungsmöglichkeit für den interessierten Zettie. Wie gut dieses Modell insbesondere bei den DR-Freunden ankommt, ist unter anderem einem Leserbrief in dieser Ausgabe zu entnehmen.

Leider steht uns noch kein Modell der Doppel-Diesellok V 36⁴ der DB (88770) für Testzwecke zur Verfügung. Das „Doppelte Lottchen“ war das Insidermodell 2015 und wegen seines neuen Antriebs sehnsüchtig erwartet worden.

Es besticht mit feinen Details, lupenlesbaren Anschriften an Führerhäusern und Rahmen sowie fahrtrichtungsabhängig warmweißer und roter Lichtern vorne und hinten. Aufgefallen sind uns aber auch schon einige, kleinere Vorbildfehler, die wir im Rahmen eines noch folgenden Testberichts besprechen werden.



Mit Spannung erwartet wurde das „Doppelte Lottchen“ der Baureihe V 36 (88770) wegen seines neuen Motors. Erstbelieferte Kunden berichten von guten Fahreigenschaften. Um einen Glockenankermotor handelt es sich nach bisherigen Erkenntnissen jedoch nicht. Foto: 1zu220-Shop

Die wenigen Kunden, die bereits beliefert wurden, berichten durchweg von sehr guten Fahreigenschaften, einem im Vergleich zum Fünfpoler erheblich leiseren Antrieb sowie einer grundsätzlichen Trennbarkeit der beiden Lokomotiven. Jede sei für sich allein fahrtüchtig, besäße dann nur an den Führerhausrückwänden keine Beleuchtung, was bei Kupplung zum Zugverband sogar vorbildrichtig wäre.

Neuer Sekundenkleber bei 3M:

Leichtes Handhaben und Schutz vor dem Eintrocknen verspricht der neue Sekundenkleber-Stift von 3M. Flüssig und transparent fließt er auch in kleinste Ecken und Spalten und zeigt bereits nach sechs bis achtzehn Sekunden eine Anfangsfestigkeit.

Geeignet für Kunststoffe und Metalle, Keramik, Porzellan und Holz findet er vielfältige Anwendungsmöglichkeiten nicht nur im Modellbau. Einmalig macht das Produkt aus der „Professional Line“ von 3M eine weltweit einzigartige Dosierspitze, die nach dem Klebstoffauftrag nicht verklebt – auch nach häufigerem Einsatz.

Nicht nur eine neue Wagenpackung für Österreich:

Mit der neuen Wagenpackung Gs/Gss-vx (Art.-Nr. 43.343.12) bedient FR Freudenreich Feinwerktechnik aktuell die Freunde österreichischer Eisenbahnen. Sie besteht aus zwei Güterwagen, je einen Gs und Gss-vx der ÖBB. Gefertigt sind sie vollständig aus Metall in einer auf 30 Packungen limitierten Auflage.

Der erste Wagen ist als Typ Gs beschriftet und bildet einen Mietwagen der ehem. Lokomotivfabrik Simmering-Graz-Pauker nach. Lackiert ist er im ÖBB-Farbschema RAL8016 mahagonibraun. Das andere Modell der Bauart Gss-vx trägt das Bahn-Express-Farbschema in RAL 5002 ultramarinblau. Beide Güterwagen sind für die Epoche IV beschriftet.



Der Gbs 254 wurde von FR Freudenreich Feinwerktechnik nun in einer Beschriftung der Deutschen Bahn AG aufgelegt (Art.-Nr. 49.341.41). Der Wagen ist nach konkreter Originalvorlage als ausgemusterter Wagen, aber noch ohne ausgekreuzte Betriebsnummer beschriftet. Daher spricht auch nichts gegen einen Einsatz im Zugverband. Foto: 1zu220-Shop

Ebenfalls in die Epoche V gehört der gedeckte Güterwagen Gbs 254 der Deutschen Bahn AG (49.341.41), der einzeln in einer Auflage von nur 30 Exemplaren exklusiv bei 1zu220-Shop (<http://www.1zu220-shop.de>) erhältlich ist. Das Modell ist komplett und aufwändig aus Metall gefertigt, was auch die geringe Auflage begründet. Korrekte Lackierung und lupenreine Bedruckung gehören auch hier zum gewohnten Standard.

Besonders interessant ist, was dem Betrachter beim Vorbeifahren im Güterzugverband nicht auffällt: Dieser Waggon ist als bereits ausgemustertes Exemplar beschriftet, erkennbar nur bei gezieltem Blick auf das auf „00“ umgeschriebene Austauschkenzeichen.

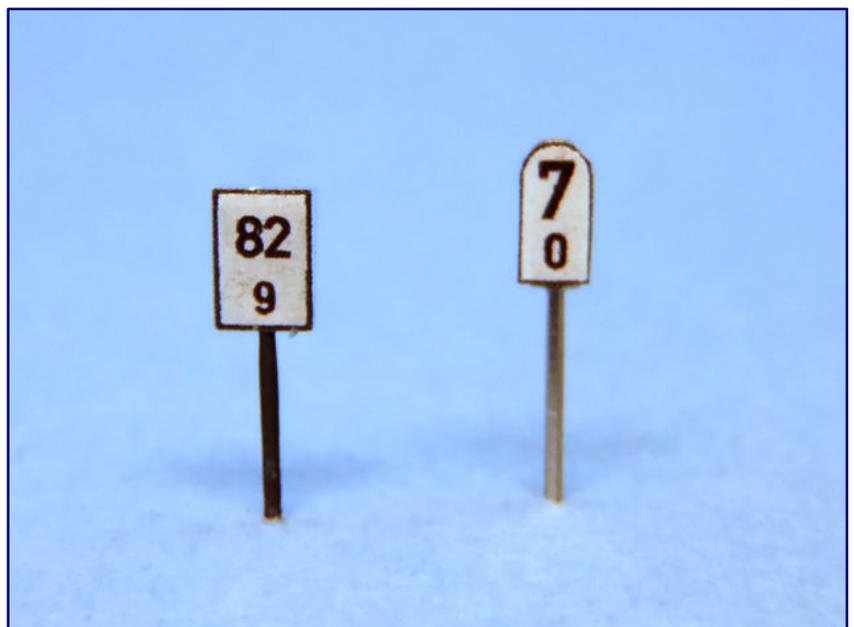
Der korrekten Vorlage des einst in Fulda abgestellten Vorbilds folgend, ist die Betriebsnummer aber noch nicht ausgekreuzt worden. Eben dadurch lässt er sich problemlos sowohl auf der Strecke einsetzen als auch im Betriebswerk oder Bahnhofsvorfeld abstellen.

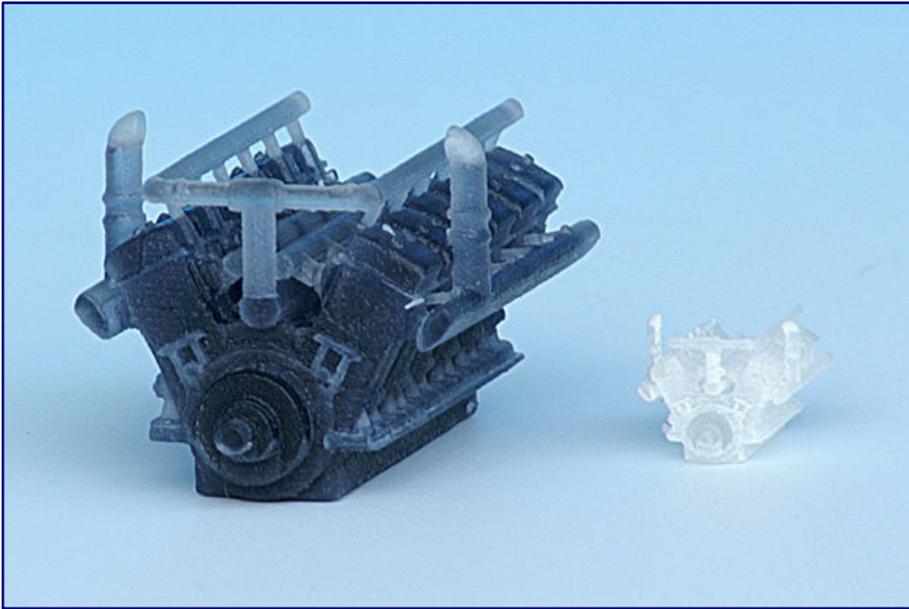
Neues auch von HOS Modellbahntechnik:

Ein weiteres hilfreiches Accessoire zur Streckenausstattung gibt es auch bei HOS Modellbahntechnik (<http://www.hos-modellbahntechnik.de>). Die neuen Hektometertafeln erscheinen in gleich zwei Ausführungen und werden individuell, also mit zur eigenen Anlage passenden Kilometrierung bedruckt.

Die rechteckigen Tafeln haben das Format 3,0 x 2,3 mm. Die abgerundeten Markierungen sind 3,0 x 1,5 mm groß.

Bild rechts:
Hektometertafeln in gleich zwei Ausführungen von HOS Modellbahntechnik. Foto: Heinz O. Schramm





Der V-200-Motor ist als Ladegut oder Ausgestaltungselement für den Betriebswerk-Bereich als Druckrohling auch direkt bei 3D-Labs zu beziehen. Im Bild steht das Spur-Z-Produkt (rechts) zur Veranschaulichen der Details neben seinem größeren H0-Pendant (links).

wünscht sein kann. Wer sich die graue Lackierung des angebotenen 3D-Druckrohlings selbst zutraut, kann auf diesem Wege einige Euro sparen und sollte daher zugreifen.

Modellbau-Koryphäe verstorben:

Der geistige Vater und Firmengründer von Silhouette Modellbahnzubehör, Albert Rademacher, ist am 17. Juni 2016 verstorben. Er wurde nur 66 Jahre alt. Auch die gelungene Produktlinie Mininatur für feinste Begrünungsmaterialien ging auf seine Ideen zurück. Seine Familie und Mitarbeiter trauern um ihn. In seinem Sinne und Andenken soll die Firma fortgeführt werden.

Direkte Zugriffsmöglichkeit bei 3D-Labs: Wer aufmerksam durch die Reihen der Ausstellung in Altenbeken gegangen ist, der kennt schon, was wir an dieser Stelle melden.

Ende letzten Jahres ließ Conrad Electronic mit einem Motor der Baureihe V 200 aufhorchen, der als fertig lackiertes MBZ-Modell deklariert ist.

Ein solches Objekt lässt sich auch direkt von 3D-Labs (<http://www.3d-labs.de>) erwerben.

Einziger äußerer Unterschied ist das fehlende Transportgestell, was je nach Anwendungszweck durchaus erwünscht sein kann.

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)
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), 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.