

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



Bahnidyll im Voralpenland

**Ein Perfektionist aus Sanitz
Ausgefallene Ladegutideen**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wir zählen bereits Monat Zwei der zuvor unbekanntenen Einschränkungen und Entbehrungen, doch endlich scheint ein schrittweises Ende zumindest in Sicht. Doch niemand kann bereits seriös abschätzen, wann unser Alltag wieder normal sein wird.



Holger Späing
Chefredakteur

Vielleicht, oder soll ich hoffentlich sagen, wird dieser Alltag eine völlig andere Normalität mit sich bringen als wir sie uns heute vorstellen können. Sind wir ehrlich zu uns selbst, dann hat unsere moderne Zeit auch viele Gewohnheiten mit sich gebracht, die wir gewiss nicht lieben.

In den letzten Wochen haben beinahe vergessene Werte und Sehnsüchte unser Leben bestimmt, die wir hoffentlich nicht wieder loslassen werden. Ich selbst habe mehr Zeit für meine Familie gefunden, ohne meine Arbeit vernachlässigen zu müssen.

Wir haben zusammen gekocht, gespielt und ich fand auch Zeit, mehr zu basteln oder genau das wieder mit meinen Kindern zu tun. Gerade das ist eine Wonne für mich, denn gemeinsamer Modellbau schlägt da ja gleich mehrere Fliegen mit einer Klappe.

Vielleicht haben auch Sie Zeit gefunden, bereits beiseitegeschobene Projekte wiederaufzunehmen, voranzutreiben oder auch fertigzustellen? Wenn Sie uns schreiben, stellen wir diese Resultate gern hier vor und motivieren damit vielleicht weitere Leserinnen und Leser.

Anregungen möchten und können wir Ihnen sicher auch wieder mit dieser Ausgabe geben. Wir stellen den offenen Güterwagen Omm 32 von FR Freudenreich Feinwerktechnik vor, der zum Beladen sicher geradezu einlädt. Und das ist schon ein Startpunkt für Kreativität, die wir auch mit einem Beitrag zu verschiedenen Ladegütern wecken möchten.

Dafür waren wir nun einmal auf der Suche nach Außergewöhnlichem und hoffen, mit den verschiedenen Anregungen und Produkten auch Ihren Geschmack zu treffen. Und ich darf verraten, dass uns die Ideen damit noch lange nicht ausgegangen sind. Duha-Modelle gratulieren wir mit diesem Artikel gleichzeitig zum Jubiläum, denn der tschechische Anbieter ist inzwischen schon zwanzig Jahre im Geschäft.

Was die Zetties so alles selbst zu bieten haben, zeigt uns im Rahmen des Jahresschwerpunktthemas „Leseranlagen“ heute Karl-Heinz Wobschall mit seiner Anlage „Bergheim“. Zwei Besuche bei ihm haben wir bereits hinter uns, die Faszination für sein Werk ist jedoch ungebrochen.

Und auch unser Redakteur Dirk Kuhlmann greift wieder in die Trickkiste. Er geht dem Erfordernis einer guten Planung als Startpunkt jeder Anlage nach. Dieses Mal geht er aber noch einen Schritt weiter zurück und macht bewusst, wie Eindrücke und Ideen unsere Kreativität beflügeln.

Sie müssen uns nur bewusst werden, strukturiert und in ein Konzept überführt werden, um zu etwas Greifbarem zu werden. Das ist eigentlich nicht schwierig, doch wir müssen es auch anpacken und einfach mal mutig angehen. Guter Modellbau braucht auch Zeit und die wünsche ich Ihnen nun zum Lesen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Ein Verwandlungskünstler.....	4
Für Industrie und Landwirtschaft.....	12

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Reger Betrieb im Alpenvorland	24
Von einer Idee zum Plan	35

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Der Weg zur Schweißtechnik.....	45
Reiseführer für die Eisenbahn?.....	47

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....	49
-------------------------------------	----

Impressum	57
-----------------	----

Wir danken Artitec, Baumann-Modellspielwaren und der Modellbahn Union für ihre Unterstützung beim Ladegüter-Beitrag

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 27. April 2020

Titelbild:

Selten erleben wir in Bergheim einen so regen Betrieb wie auf dieser Aufnahme. Während der Intercity hier nur durchfährt und auch der schwere Güterzug keinen Halt einlegen wird, wartet die Baureihe 212 auf eine Sperrfahrt, um Güterwagen zustellen zu können. Foto: Karl-Heinz Wobschall

Die Bauart Linz von Freudenreich Ein Verwandlungskünstler

Die offenen Wagen des Gattungsbezirks Linz, bei der Bundesbahn später als Omm(r) 32 im Bestand zu finden, verdanken ihre hohe Stückzahl der massiven Aufrüstung Deutschlands ab 1933. Für den militärischen Fahrzeugtransport bestimmt, ließen sie sich leicht in Flachwagen verwandeln. Nach 1945 machten sie Karriere im Massenguttransport des Wirtschaftswunders. FR bringt sie nun im Maßstab 1:220 auf die Schiene.

Zwei Entwicklungen prägten die Entwicklung des Güterwagenbaus bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bereits ab den zwanziger Jahren: das Normen elementarer Bauteile von Güterwagen und die moderne Schweißtechnik.

Zum rationalisierten Herstellen wie auch Unterhalten von Wagen war schon 1919 der Allgemeine Wagen-Normen-Ausschuss (Awana) gegründet worden. Seine Aufgabe war es, das Anwenden der Deutschen Industrienorm (DIN) auch im Waggonbau durchzusetzen. Seine Arbeit richtete sich aber nicht nur auf Schrauben, Muttern, Gewinde oder Profile, sondern auch auf Austauschteile wie Puffer oder Kupplungen.



Offene Güterwagen spielten stets eine große und wichtige Rolle bei der Eisenbahn. Hier sind in Rostock Überseehafen am 22. Juni 1964 unter anderem auch Exemplare des ehemaligen Gattungsbezirks Linz zu sehen. Foto: Bundesarchiv, Bild 183-C0622-0004-003 / CC-BY-SA 3.0

Grundlage des Austauschbaus, dessen Entwicklungen die Verbandsbauarten der Bahnen in Länderhoheit ablösen sollten, waren auch enge Fertigungstoleranzen. Sie ermöglichten es, ohne besondere Anpassarbeiten alle Bauteile und Komponenten in verschiedene Fahrzeuge einzubauen. Mit Gründung der Reichsbahn war dies trotz vereinheitlichter Teile immer noch nicht möglich gewesen.

Auf Basis der neuen Normierungen entstanden ab 1927 Austauschbauarten offener Güterwagen für 20 Tonnen Ladegewicht in Nietbauweise. Die Schweißtechnik hielt erst zur Mitte der dreißiger Jahre Einzug in den Waggonbau und sorgte für einen weiteren Schub, denn mit ihr ließen sich bedeutende Gewichtsvorteile erzielen. Dies erhöhte bei einem identischen zulässigen Gesamtgewicht eine deutlich höhere Zuladung der Wagen.

Die heute an dieser Stelle behandelten offenen Güterwagen des Gattungsbezirks Linz sind ebenfalls Ableger dieser beiden Entwicklungen, die die Ära der Deutschen Reichsbahn prägten. Erforderlich wurden sie, als nach den politischen Veränderungen des Jahres 1933 die Konjunktur in Deutschland durch Staatsaufträge, vor allem der Aufrüstung dienend, wieder anzog.

Mit der wirtschaftlichen Belebung stiegen bald auch die Beförderungsleistungen der Reichsbahn wieder an. Wichtigstes Ziel bei Neukonstruktionen von Güterwagen waren höhere zulässige Geschwindigkeiten und größere Ladekapazitäten.

Auch bei den 1937/38 entwickelten offenen Wagen der Bauarten Villach und Linz ermöglichten die Gewichtseinsparungen bei gleichzeitig größerer Stabilität als Folge der Schweißtechnik eine erhöhte Tragfähigkeit und einen um einen ganzen Meter verlängerten Laderaum (Ladelänge 8,72 m). Zwischen beiden Wagentypen gab es aber erhebliche Unterschiede, die aus ihrem Einsatzzweck resultierten.



An der Jubiläumsausstellung im Oktober 1985 in Bochum-Dahlhausen nahm auch dieser wiederaufgearbeitete Linz teil. Er ist ein Vertreter der von 1941 bis 1943 gebauten Bauform. Foto: Manfred Kopka (CC-BY-SA-4.0)

War der Villach ein klassischer, offener Güterwagen mit 1,55 m hohen und festen Bordwänden moderner Bauart, waren diese beim Linz nur 1,00 m hoch und abnehmbar. Diese Möglichkeit offenbarte seinen eigentlichen Einsatzzweck, denn sie hatte ausschließlich militärische Gründe: Ab 1939 musste die Reichsbahn der Wehrmacht 42.900 offene, überwiegend abbordbare Wagen für den Truppen- und Fahrzeugtransport bereitstellen.

Deshalb besaßen sie auch 72 mm starke Fußbodenbretter, üblich waren sonst 55 mm, und sogenannte „Panzerhaken“ am Träger an den Kastenenden. Dort konnte, wie auch an den Ösen der Seitenwände, die Ladung verzurrt werden. Die Spurwechseltauglichkeit ermöglichte ihren Einsatz auch auf russischen Gleisen.

In der ersten Bauform, in der zwischen 1939 und 1941 6.130 Ommr Linz entstanden, hatten die Wagen innenliegende Langträger, die im Bereich der Wagenmitte fischbauchartig verstärkt waren. Zusätzlich sorgte ein räumliches, innen spitz zulaufendes Sprengwerk für Stabilität. Es hatte die äußere Form einer vierseitigen Pyramide mit nach unten zeigender Spitze.

Eine zweite Bauform besaß, wie die Ommru Villach, Untergestelle mit Außenlangträgern und räumlichem Sprengwerk. Sie wurde von 1941 bis 1943 in einer Stückzahl von 18.605 Einheiten gebaut und besaß teilweise schon Rollenlagerradsätze. Ausführungen mit Fischbauch-Außenlangträgern und flacherem Sprengwerk blieben Versuchsträger.

Nach dem 2. Weltkrieg gelangten etwa 6.000 Exemplare beider Serienbauarten in den Bestand der Bundesbahn, die sie als Gattung Omm(r) 32 einreichte. Ab 1952 begann sie, ihre Wagen mit neuen Rollenlagerradsätzen auszustatten.

Eine kräftige Bestandsminderung um knapp 2.000 Einheiten erfolgte zwischen 1958 und 1961, denn in diesen drei Jahren wurden Exemplare mit Außenlangträgern zu Omm(r) 42 mit 1,50 m hohen und festen Blechwänden umgebaut – ein Wagentyp, der im Programm von KoMi-Miniaturen zu finden ist.

Mit Abschluss dieses Umbauprograms befanden sich noch 2.145 Omm 32 im Bestand der DB, deren Bestand sich binnen zwei Jahren noch einmal fast halbierte. 1974 wurden die letzten Wagen ausgemustert, teilweise aber noch bis 1978 als Bahndienstwagen weiterverwendet.

Erster Blick aufs Modell

FR Freudenreich Feinwerktechnik hat nach Modellen des Omm 55 und „Klagenfurt“ mit den Bauarten Omm 32 (ex Linz) und Ommr 33 (ex Villach) dieses Jahr zwei weitere Wagen offener Bauarten ins Programm aufgenommen. Bei beiden handelt es sich um komplette Formneuheiten, denn auch ihre Fahrwerke sind nicht völlig identisch.



„Frisch aus der Schachtel“ stellen sich die beiden offenen Wagen als Bauart Omm 32 der Deutschen Bundesbahn für die Epoche III (Art.-Nr. 49.339.02) unserem Test.

Daten und Maße zum offenen Güterwagen Omm 32 (ex Linz):

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
Länge über Puffer	10.100 mm	45,9 mm	45,9 mm
Größte Breite*	3.020 mm	13,7 mm	13,6 mm
Höhe über SO	2.251 mm	10,2 mm	10,5 mm
Länge Wagenkasten**	8.800 mm	40,0 mm	40,0 mm
Achsstand	6.000 mm	27,3 mm	27,3 mm
Raddurchmesser	940 mm	4,3 mm	4,4 mm
Eigengewicht	10.400 kg	---	5 g
Baujahre	1939 – 41 / 1941 - 43		
Beschaffte Stückzahl	6.130 / 18.605		
Ausmusterung	bis 1978		

* Maß an der Türkastenstrebe

** Maß ohne Stirnstreben

Wir betrachten heute nur die beiden Wagen der Bauart Omm 32 aus dem Bestand der Deutschen Bundesbahn (Art.-Nr. 49.339.02) und werden uns den im Vorbild ebenfalls zeitgleich entwickelten Bruder „Villach“ mit höheren Bordwänden separat anschauen, sobald auch davon eine DB-Ausführung vorliegt.

Beim Öffnen der Klarsichtdose mit dem bekannten, weißen Hartschaumstoff fallen die beiden Güterwagen gleich gut auf: Sie machen einen sauber verarbeiteten Eindruck, sind tadellos lackiert und zeigen gestochen scharfe, teilweise noch ohne Lupe lesbare Anschriften.

Es besteht also kein Zweifel, dass wir hier Modelle in bekannter, nahezu perfekter FR-Qualität vorliegen haben. Doch der Teufel steckt bekanntlich im Detail, weshalb wir auch Lupe und Messschieber bemühen, um auch jeder noch so winzigen Kleinigkeit genau auf den Grund zu gehen. So viel sei hier schon verraten: Mängel haben wir keine gefunden.

Im Gegenteil, sogar das Abnehmen aller wichtigen Maße von den Modellen offenbart überwiegend Punktlandungen auf den Zehntelmillimeter. Wo sich dennoch geringfügige Differenzen zum errechneten Wert zeigen, müssen wir auch das Runden auf eine Nachkommastelle ebenso berücksichtigen wie mögliche Messfehler. Einen derart korrekt umgesetzten Waggon haben wir bislang wohl noch in keinem Test vorliegen gehabt.



Konstruktiv folgen die Modelle einer bewährten Bauweise: Der Aufbau ist aus Polystyrolteilen zusammengesetzt, das Fahrwerk besteht aus Metall. Die beiden Wagen tragen die Betriebsnummern 803 033 und 800 127 (nicht im Bild).

Konstruktiv ist der Wagen in der bei FR Freudenreich Feinwerktechnik üblichen Bauweise für Modelle mit höheren Stückzahlenerwartungen umgesetzt worden: Der Kastenaufbau besteht aus fünf miteinander verklebten Polystyrolteilen, das Fahrwerk besteht aus geätzten, gefalteten und verlöteten Metallteilen. Sie sorgen auch für das erforderliche Gewicht und einen tiefen Schwerpunkt im Anlagenbetrieb.

Die spitzengelagerten und leichtgängigen Radsätze, wie gewohnt dunkel vernickelt, sind beidseitig isoliert und halten das Fahrwerk deshalb potenzialfrei. Sie sind, wie auch der Kupplungsschacht mit Druckfeder und die Systemkupplungen, FR-eigene Teile, weisen aber eine hundertprozentige Kompatibilität zu Märklin auf.

Feinste Ausführung

Betrachten wir die neuen Modelle unter der Lupe, finden wir ebenfalls viele feine Details, die die Freude an diesen Güterwagen noch zusätzlich fördern: An den Spritzgussteilen sind die Verzurr- und Seilösen an den Längsseiten ebenso wie die Stirnwandverschlüsse oder die im Vorbildtext bereits erwähnten „Panzerhaken“ nachgebildet worden.

Gut wiedergegeben ist auch die typische Bretterstruktur der Seiten- und Stirnwände samt der (ohne weitere Profilierung) angespritzten Kastenstreben sowie Diagonalversteifungen im Türbereich. Auch die Türen mit dem aufliegenden, sehr fein gravierten Obergurt treffen den Vorbildeindruck hervorragend, ihre Verschlüsse sind nur minimal vereinfacht dargestellt.



Feine Details prägen die in allen wichtigen Vorbildmaßen auf den Zehntelmillimeter getroffenen Modelle: Rangiererhandgriffe unter den Puffern und Bremsen auf Radebene (Bild links) sowie das korrekt wiedergegebene Sprengwerk hinter dem Fischbauch, Seilösen und Panzerhaken (Bild rechts).

Dies ist nicht als Kritikpunkt zu verstehen, denn die absolut exakte Maßstäblichkeit wäre in jedem anderen Fall wohl nicht mehr einzuhalten gewesen. Lobend erwähnen und betonen möchten wir auch, dass hier auch die Ladetüren innen vom Wagenkasten abgehoben wurden: ein Merkmal, dass aus der üblichen Betrachterperspektive durchaus wahrzunehmen ist, wenn ein Waggon unbeladen unterwegs ist.

Gut gefallen uns auch die jeweils einseitig separat angesetzten Handgriffe, die zudem nach dem früherem Bundesbahn-Anstrichschema korrekt tiefschwarz abgesetzt wurden. Einzige, noch denkbare Verbesserungsmöglichkeit am Wagenkasten wären separat angesetzte und damit dreidimensional gestaltete Zettelkästen – wie bei Märklin auch sind sie hier als Druck wiedergegeben worden.

Der tadellose Eindruck setzt sich auch im Bereich des Fahrwerks fort. Hier sind Merkmale wie die korrekte Wiedergabe des aufwändigen, zur Mitte spitz zulaufenden Sprengwerks oder Bremsnachbildungen auf Radebene besonders hervorzuheben.

Gefunden haben wir aber auch Bremsumstellhebel, Einfachschaken an der Wiedergabe der Achshalter, die für den späteren DB-Betrieb typischen Rollenlager und Rangierbügel unter den Puffern. Als fehlend

zu reklamieren ist nur ein kleiner Luftbehälter, der weit außen saß und auch am Modell zu sehen wäre. Richtig umgesetzt wurden die innen liegenden Langträger mit dem Fischbauch unter den Ladetüren.

FR Freudenreich Feinwerktechnik hat also einen Wagen der ersten Bauserie nachgebildet und damit bewusst für einen weiteren Unterschied zum fast zeitgleich erschienenen „Villach“ gesorgt, obwohl dieser Konstruktionstyp ursprünglich nur ein knappes Viertel des Gesamtbestands im Gattungsbezirk Linz ausmachte.



An Waggonmodellen eher selten zu sehen sind auch im Laderaum nachgebildete Türstrukturen, ein weiterer Pluspunkt der FR-Neuheit.

Dass unter dem Wagenboden keine weiteren Längs- und Querträger sowie auch kein Bremsgestänge nachgebildet wurden, wird allenfalls Puristen stören, denn im Betrieb wäre von diesen Teilen eh nichts zu sehen. Etwas markanter traten beim Vorbild nur die Kastenstützen zwischen Fischbauch und Türbereich hervor, die sich beim Modell wegen ihrer Winzigkeit und der erforderlichen Materialstärken nicht mehr umsetzen ließen.



Bremsecken, alle Anschriften zu Gewichten, Längen, Ladekapazitäten, Bahnverwaltung und Betriebsnummer sind lupenrein aufgebracht. Der Fahrzeugrahmen ist allerdings nicht bedruckt und der Zettelkasten auch nur per Druck nachgebildet worden.

Sehr gutes Gesamtbild

Alle genannten Merkmale und das hervorragende Bild der bestimmenden Details werden durch eine saubere Farbgebung ohne Staubeinschlüsse abgerundet. Während der gesamte Fahrwerksbereich samt Puffern in RAL 9005 Tiefschwarz lackiert ist, wird der Kastenaufbau durch das ebenso richtige RAL 8012 Rotbraun geprägt.



Es muss nicht immer ein Ganzzug sein. Hier ist eine Schleptenderlok der Baureihe 55 mit Rangierfunkantenne, die vor allem in Rangierdienst ihr Gnadensbrot verdient, mit einer kurzen Übergabe auf Streckenfahrt.

Die Betriebsanschriften sind lupenrein in Weiß aufgedruckt worden, im Bereich des Kreidefelds und des Zettelkastens ist zuvor ein schwarzer Tampondruck unterlegt worden. Wie bei FR-Modellen üblich, fehlen Betriebsanschriften an den Langträgern, weil sich diese wohl nicht mit der Tampondruckmaschine erreichen lassen. Auch die Bremsumstellereinrichtung samt Hebel wurde nicht farblich abgesetzt.



Auch in einem gemischten Güterzug machen sich die beiden Omm 32 als Wagengruppe gut. Auf Reise gehen sie hier im Gespann einer V 200.

In der Gesamtbetrachtung aller Kriterien hat FR Freudenreich Feinwerktechnik ein nahezu perfektes Modell mit viel Potenzial für weitere Betriebsnummern und Varianten geschaffen, das in keinem Ganzzug fehlen sollte und auch mit Anschriften anderer Bahnverwaltungen eine gute Figur machen wird.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Es lässt sich problemlos mit dem „Villach“, weiteren Modellen offener Wagen aus gleichem Hause, aber auch von Märklin, kombinieren und sorgt dann besonders in langen Kohlenzügen, wie sie auf einer Epoche-III-Anlage typisch sein sollten, für eine willkommene Abwechslung.

Harald Thom-Freudenreich hat mit dieser Bauart einen „guten Riecher“ bewiesen und sie in beeindruckend korrekter und fast kompromissloser Weise miniaturisiert. Diese Leistung honorieren wir deshalb auch mit einer Nominierung des Modells für die Neuerscheinungen des Jahres 2020 in der Kategorie „Wagen“.

Hersteller des Modells:
<http://www.fr-model.de>

Werbung

privat erstellt • kostenlos angeboten • erscheint monatlich



Trainini
Praxismagazin für Spurweite Z

**Deutschlands großes, elektronisches
Magazin für kleine Modellbahnen**

Trainini
Praxismagazin für Spurweite Z

Neue Ladegutideen für mehr Abwechslung Für Industrie und Landwirtschaft

Es ist einfach mal wieder an der Zeit, einen Blick auf Ladegüter für verschiedene Wagen zu werfen, die von Märklin und anderen Herstellern angeboten werden. Hinzukommt, das mit Duha dieses Jahr auch ein wichtiger Anbieter rundes Jubiläum feiert. So nehmen wir verschiedene Neuerscheinungen wie auch Ankündigungen zum Anlass, unseren Leserinnen und Lesern einige Beladungsideen mitzugeben, die für Abwechslung sorgen können.

Flach-, Schwerlast-, Niederbord-, Rungen- und offene Güterwagen sind prädestiniert dafür, um mit abwechslungsreicher Beladung ihre Reise auf der Modellbahnanlage anzutreten. Im Gegensatz zu Schiebewand- oder gedeckten Güterwagen sind ihre Ladeflächen schließlich gut einsehbar und damit bestens geeignet, um die Aufmerksamkeit des Betrachters auf sich zu ziehen.

Voraussetzung dafür ist natürlich, dass der schaustellende Modellbahner Monotonie vermeidet und interessante Blickfänge zu schaffen weiß. Zwar fallen auch Massenguttransporte von Kohle oder Erz, wie sie vor allem Spur Z Ladegut Küpper für verschiedenste Wagentypen angeboten hat und auch immer wieder anbietet, auf, aber unser Fokus richtet sich dieses Mal etwas anders aus.



Alle Güterwagen mit einsehbarer und nicht vollständig geschlossener Ladefläche laden dazu ein, das Leben auf der Modellbahnanlage abwechslungsreicher zu gestalten. Dazu gehören nicht nur Streckenfahrten, sondern auch Beladeszenen, wie hier mit den neuen Omm 32 von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Foto: Dirk Rohwerder

Massengüter werden häufig in Ganzzügen befördert oder sind in größeren Wagengruppen langer Züge wiederzufinden. Zu wünschen sind an dieser Stelle besonders Kohleeinsätze für die neuen, offenen Wagen der Bauarten „Villach“ und „Linz“ (im vorherigen Artikel vorgestellt) von FR Freudenreich Feinwerktechnik – ein Spezialist wie Küpper scheint dafür genau richtig.

Interesse weckt ein so beladener Waggon aber nicht durch sein besonderes Äußeres, sondern durch die Vielzahl der aneinandergereihten Wagen mit gleichem Schüttgut. Alle zusammen sorgen sie für eine Dominanz, die durch das immer wiederkehrende, nahezu identische Bild beim „Abfahren“ aller Einheiten im Zug entsteht. Das ist gut und richtig, denn es unterstreicht die einstige Rolle der Eisenbahn auch im Modell sehr wirkungsvoll.

Heute möchten wir aber einen abweichenden Schwerpunkt suchen. Dabei geht es um einzelne Wagen oder kleine Wagengruppen von bis zu drei Einheiten, die Bestandteil eines längeren Durchgangsgüterzugs sein sollen. Da sie nicht dieselbe Dominanz wie ein Ganzzug besitzen und kürzer wirken, eignen sie sich eher dazu, dem Auge etwas Besonderes zu bieten: Das kann einzigartig wirken oder auch nur mal ein Farbtupfer im sonst braunen Einerlei sein.

Anlass für unsere Idee war, dass seit unserem letzten Artikel dieser Art einige schöne Modelle neu auf den Markt gekommen sind oder nach einer Ankündigung auf der Spielwarenmesse 2020 im Laufe dieses Jahres ausgeliefert werden könnten.



Mit den beiden Omm 32 von FR, den Ölfässern von Artitec (Art.-Nr. 322.013) und Trafofuchs-Figuren haben wir eine typische Ladezone nachgebaut: Während Heinz die schweren Fässer von der Ladefläche des Büssing-Lasters wuchtet und auf dem Waggon zurechtstellt, beschränkt sich sein mitfahrender Kollege Klaus lieber auf das Erteilen von Anweisungen. Alfred Jedermann, örtlicher Lademeister links im Hintergrund, verfolgt ungläubig das Geschehen an der Ladestraße.

Wir denken ganz besonders an Märklins Rungenwagen der Gattung Rmms 33 verschiedenen Bauartausführungen (Art.-Nrn. 82130 & 82131; angekündigt 82132) sowie als späterer Klm 441 (Zugpackung 81772), der bereits ohne Rungen unterwegs war.

Diese Wagen machen auf Anlagen einen besonders guten Eindruck, weil sie einst weit verbreitet waren und die früheren Kompromisse des R 10 aus gleichem Hause vermeiden. Doch auch dieser Wagentyp soll berücksichtigt werden, wo seine Tragfähigkeit nicht überfordert wird.

Wo „starke Kerle“ gefragt sind, kommen die sechsachsigen Schwerlastwagen der Bauart SSym 46 (82352) oder die überfällige und inzwischen ebenfalls angekündigte, vierachsige Schwesterbauart SSy 45 (82229) zum Zuge.

Da diese Modelle noch nicht verfügbar sind, lässt sich ersatzweise auch noch auf die frühere Umsetzung von Schmidt (98912) oder die unterschiedlichen Ausführungen, die von eNKay-Design (ED0011) umgesetzt wurden, zurückgreifen.

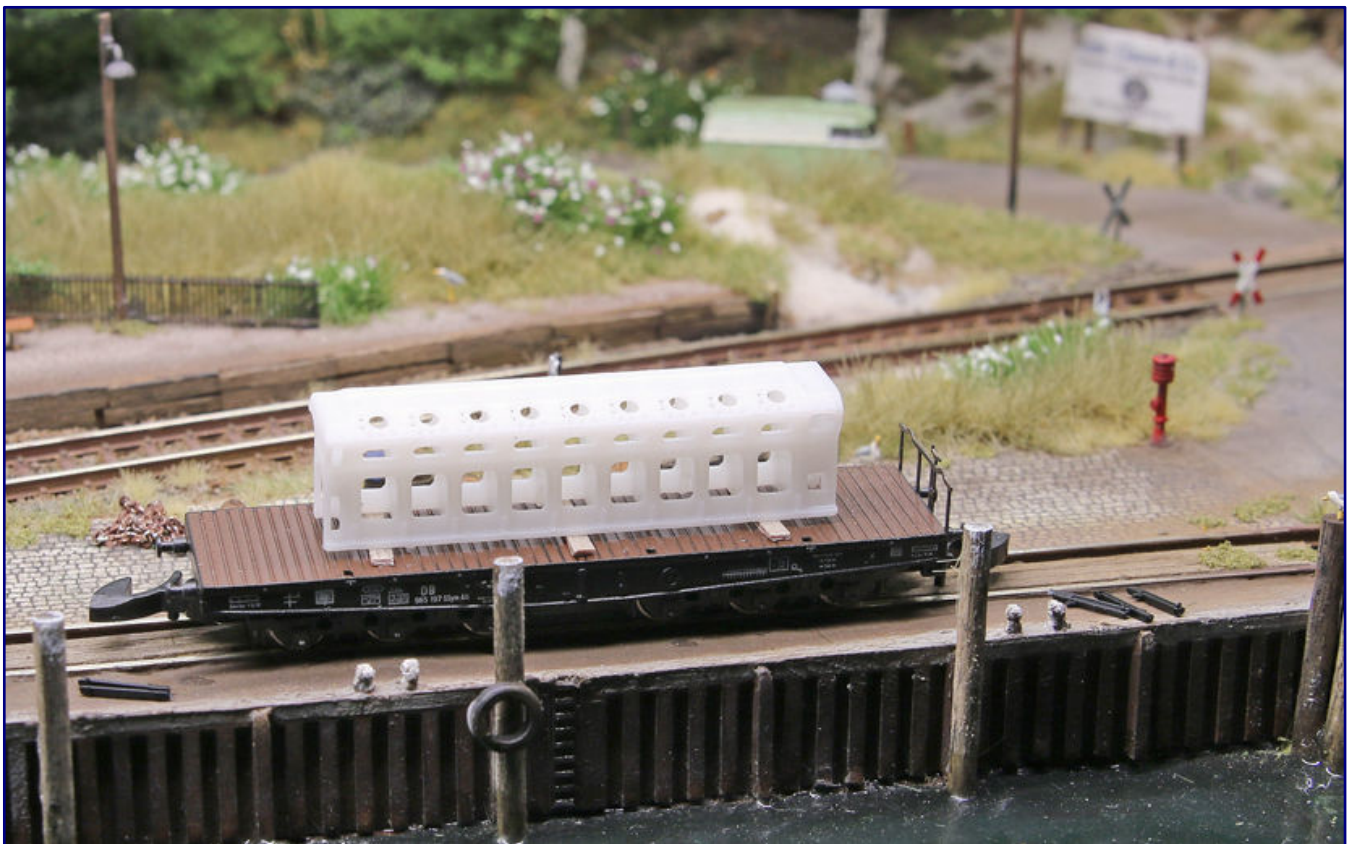
Hohe Traglasten gewährleisten auch die Flachwagen der Regelbauart Res 687 (82583) und der Sonderbauart Spns 719 mit Doppelrungen (8655), die beide bei Märklin erschienen sind. Ihre Vorbilder kommen heute auch regelmäßig im Montanverkehr zum Einsatz und müssen nicht zwingend in einem Ganzzug zu finden sein.

Damit ist das Feld schon weitgehend abgesteckt und wir werfen damit einen ersten Blick auf die Anbieter, zu deren Produkten wir heute Ideen vorstellen möchten: Artitec, Duha-Modelle (im Vertrieb von Baumann-Modellspielwaren) und Modellbahn-Union.

Modellbahn Union – noch neu in der Spur Z

Noch recht neu unter den Anbietern für Ladegüter der Spurweite Z ist Modellbahn Union aus Kamen in Westfalen. Dieser Betriebsteil gehört zu DM-Toys, einem seit Jahren auf die Baugröße N spezialisierten Händler, der unter dem genannten Namen auch andere Spurweiten bedient und als Hersteller auftritt.

Erstes und gelungen wirkendes Ladegut für den Maßstab 1:220 war der „Schiffsmotor“ (MU-Z-A00155), ein langer Motorblock ohne Anbauteile wie Ein- und Auslassventile, Nockenwellen oder Kolben. Mit 18 sichtbaren Zylinderblöcken in V-Anordnung ist dieses Ladegut ein wahrer Hammer.



Der Schiffsmotor (MU-Z-A00155) von Modellbahn Union erreicht den Kunden als unlackiertes 3D-Druck-Modell, wie auf dieser Aufnahme zu sehen. Vor dem Einsatz auf der Anlage bedarf er noch einer Lackierung, idealerweise in Hellgrau und mit dem Spritzapparat aufgetragen, um die fein aufgelösten Strukturen nicht zu überdecken und ihre Wirkung so zu erhalten.

Da fällt es dem Betrachter nicht schwer zu glauben, warum hier ein Schwerlastwagen zum Einsatz kommen muss. Neben dessen Tragfähigkeit ist aber auch eine ausreichende Länge gefragt. Der im 3D-Druck produzierte Motor verlangt indes nach einer Farbgebung durch seinen Käufer.

Je nachdem, ob er zum Schrott oder als Zulieferteil für einen Motorenhersteller, gern auch eine Werft, auf die Reise mit der Bahn geht, wird er einfarbig hellgrau lackiert oder mit Rost und Spuren abgelaufenen Wassers versehen.



Der Transport eines Schiffsmotors hat natürlich auf Hafengebaisen und am Kai seinen besonderen Reiz. Doch sein Einsatz beschränkt sich bei weitem nicht auf Anlagen mit Küstenmotiven, da die Motorenhersteller im ganzen Land verteilt und die Transportwege zu den Werften häufig lang sind.

Wer den Transport auch im Modell völlig korrekt wiedergeben möchte, der setzt sich auch mit Ladesicherungsvorschriften des Vorbilds auseinander und sorgt für untergelegte Kanthölzer (siehe Foto auf Seite 14) und Seile zur Ladungssicherung. Anregungen dazu bieten auch die Miba-Modellbahn-Praxis-Sonderhefte „Modellbahn-Ladegüter“ der Bände 1 bis 3, die zwischen 1999 und 2006 bei der VGB erschienen sind.

Am Rande bemerkt seien hier noch Ladeguteinsätze für Märklins offenen Güterwagen Eanos-x 052. Neben verschiedenen Hölzern, Schnittbrettern und Kies sind es vor allem Ziegel (MU-Z-F00009) und Backsteine (MU-Z-F00010). Sie erfüllen den Anspruch des Besonderen und eignen sich auch für Einzelwagen im Güterzug.

Artitec – ein Schwergewicht

Der niederländische Zubehöranbieter hat sich seit einigen Jahren zu einem wahren Schwergewicht der Nenngröße Z gemauert. Nachdem vor über zehn Jahren bereits verschiedene Resin-Gebäude und

Schiffsbausätze angeboten worden waren, wurde es um Artitec vorübergehend ruhig – wenn auch nur in Bezug auf den Maßstab 1:220.

Seit einigen Jahren sind die Spezialisten aus Amsterdam zurück und brennen Jahr für Jahr wieder ein regelrechtes Neuheitenfeuerwerk ab. Neben Gebäuden und Fahrzeugen bilden aktuell vor allem diverse Ausgestaltungsartikel einen Themenschwerpunkt.

Und so lassen sich beispielsweise die Ölfässer (322.013) in ihren vier Farben dazu nutzen, einen offenen oder auch Niederbordwagen bunt zu beladen (siehe Foto auf Seite 13). Tatsächlich sind Rollreifenfässer früher auf diese Weise per Bahn befördert worden. Sie ermöglichen auch eine ansprechende Umladeszene zwischen Eisenbahn und Straße an einer Rampe oder Ladestraße.



Der AEG-Transformator (322.021) ist auch werksseitig schon als Ladegut vorgesehen. Dennoch schien es bis dato nicht selbstverständlich, die Isolatoren vorbildgerecht im abgenommenen Zustand (rechts vom Trafo zu sehen) nachzubilden und separat auf dem Ladegestell zu verlasten.

Auch anbieterseitig zum Befördern auf der Schiene gedacht ist der AEG-Transformator (322.021), denn er ist schon werksseitig mit einem Ladegestell versehen, das ihn und weitere Teile gegen Verrutschen sichert. Im Gegensatz zu vielen ähnlichen Ladegütern, die wir spurweitenübergreifend gesehen haben, sind seine Isolatoren demontiert und auf dem Gestell separat verladen wiedergegeben.

So viel Vorbildtreue werten wir als überaus zeitgemäß, denn Kompromisse sind hier ja eigentlich auch nicht erforderlich. Mit Blick auf das hohe Vorbildgewicht eines Hochspannungstransformators sollten wir nur das Tragfahrzeug mit Bedacht wählen: Ein Rungenwagen kommt hier nicht in Frage, stattdessen sind Spezialisten in Form von Schwerlastwagen gefragt.

Abwechslung auf der Schiene bieten immer wieder auch Transporte landwirtschaftlicher Maschinen. Auch heute noch werden sie teilweise per Bahn zu ihren Bestimmungsorten befördert, denn sie sind wegen ihrer Breite, Höhe und niedrigen Höchstgeschwindigkeit kaum dafür geeignet, ihre Reise selbst oder auf einem Lastkraftwagen anzutreten.

Auf Haupt- wie Nebenbahnen können sie aber zu einem perfekten Blickfang werden: An einer Wagengruppe aus Niederbordwagen schaut niemand vorbei, wenn sie mit mehreren Schleppern gleicher Marke und Farbe beladen vorbeifahren.



Eine gelbe Planierraupe (322.019) auf Reise mit der Bahn ist sicher kein alltäglicher Anblick – damals wie heute. Aber gerade der Reiz des Außergewöhnlichen sorgt häufig für besondere Blickfänge. Und in den Jahrzehnten, in denen die Eisenbahn noch das wichtigste Transportmittel über große Entfernungen war, gab es fast nichts, das nicht auch mal auf der Schiene befördert worden wäre.

Artitec hat mit dem Someca-Traktor (322.017) ein in Deutschland wenig verbreitetes Vorbild im Programm, das hierfür geeignet scheint. Noch deutlicher wird sich aber der auch hierzulande bekannte Schlepper Ford 5000 (322.300) empfehlen, der auch farblich einen schönen Kontrast zu den rotbraunen Güterwagen bildet.

Kontrast ist aber auch ein passendes Stichwort für die Planierraupe des Typs Bulldozer D7 (322.019), die mit ihrer gelben Farbe gleich auf sich aufmerksam macht und sicher auch allein im Zugverband auftreten darf.

Mähdrescher zu verladen und zum Landmaschinenhandel reisen zu lassen, kam uns bereits in den Sinn, als MO-Miniatur einst den Claas Europa vorstellte. Der Vorbildhersteller aus Harsewinkel bei Gütersloh verlädt bis heute auf die Bahn, wobei die modernen Fahrzeuge nur noch mit abgenommenen Hinterrädern und abgelegtem Mähbalken das Lichtraumprofil der Bahn einhalten.

Bei den frühen Entwicklungen der sechziger Jahre sah das noch anders aus. Doch leider galt das nicht für das Modell von MO-Miniatur und die bereits realisierten Märklin-Güterwagen. Mit Freude haben wir aber festgestellt, dass sich der Massey-Ferguson MF 830 (322.018) hervorragend auf einem Rmms 33 / Klm 441 verladen lässt.

Beide scheinen wie füreinander geschaffen und so bietet dieses Artitec-Modell endlich die Option, gleich drei, auf Wunsch natürlich auch noch mehr Wagen ansprechend zu beladen. Als Wagengruppe zwischen gedeckten Wagen und höheren Selbstentladewagen macht sie das Auge dort besonders gut aus.

Fortsetzung auf Seite 19



Für eine erhöhte Aufmerksamkeit beim Betrachter sorgen auch Wiederholungen: So haben wir hier gleich drei Mähdrescher MF 830 (322.018) verladen, die auf dem Weg zum Landmaschinenhändler sind. Den einzigen Unterschied bilden die Güterwagen, die zum Einsatz kommen: zwei Rmms 58 in unterschiedlicher Ausführung und ein R 10 mit eingesetzten Rungen.



Der Westfalengas-Kessel von Duha (14455) bildet schon aufgrund seiner grünen Farbe einen schönen Kontrast zum rotbraunen Güterwagen. Wenn die drei Grundfarben des Farbkreises über eine Misch- und die verbleibende Reinfarbe aufeinandertreffen, sprechen wir von einem Komplementärkontrast. Er erzeugt gezielt Spannung beim Betrachter.

Duha-Modelle – das Geburtstagskind

Ein Klassiker unter den Anbietern, der allerdings weitgehend ein Schattendasein zu fristen scheint, ist Duha-Modelle. Dieser tschechische Anbieter feiert 2020 bereits sein 20-jähriges Jubiläum und wird in Deutschland von Baumann-Modellspielwaren vertreten.

Seine Stärke sind ausgefallene wie auch qualitativ sehr anspruchsvolle Ladegüter, die durchweg als Fertigmodelle angeboten wurden und werden. Wären sie bei Fachhändlern stärker gelistet und auch im Angebot von Kleinserienvertrieben gelistet, dürfte am Bekanntheitsgrad kein Zweifel bestehen.



Nach 1968 war die Baureihe 064 deutlich auf dem Rückzug und sah ihrer baldigen Ausmusterung entgegen. Bauzugdienste gehörten auch zu ihrem täglichen Brot und sie schien zu uns auch passend für den Abtransport rostiger Ventile (Bild oben). Verladen sind auf den Niederbordwagen Klm 441 (Bild unten) „2 Ventile mit Schieber, gealtert auf Holzrahmen“ (14233/A; links) und „Ventile mit Schieber und Rohre, gealtert im Holzrahmen“ (14233/B; rechts).

Und trotzdem ist Duha-Modelle wohl jedem Zettie schon einmal begegnet, denn der Hersteller ist auch als Zulieferer von Märklin schon wiederholt aufgetreten. Nicht immer war die Herkunft eines Ladeguts an einem unten angebrachten Aufkleber gleich erkennbar.

Wer sich aber im Katalog auskennt, findet dort Ideen wieder, die es auch ins Märklin-Programm geschafft haben oder an ihrer „Handschrift“ zu erkennen waren. Daher möchten wir an dieser Stelle das runde Jubiläum zum Anlass nehmen, einen kleinen thematischen Schwerpunkt auf das Duha-Programm zu legen.



Die Spundwände Larssen eignen sich mit 75 mm Länge perfekt für einen Flachwagen Res 687 der Regelbauart. Zum Einsatz kommen hier die rostige (14423; Bild oben) und die neue Ausführung (14423/A; Bild unten). Wer mag, ergänzt noch die Niederbindung, die beim Vorbild vorgeschrieben ist.

Einen Farbtupfer in dessen Sortiment bildet der grüne „Kessel Westfalengas“ (14455) mit einem weißen Aufdruck dieser Marke. Besonders im Münsterland ist dieser Kraftstoffanbieter stark vertreten, wozu sich dank der Gebäudeserien vom 1zu220-Shop problemlos passende Anlagen gestalten lassen. Und dieser Kessel ist es auch wert, da er schön und harmonisch wirkt und deshalb seine Betrachter anspricht.

Natürlich kann er auch neben Gebäuden verbaut werden und an deren Versorgung angeschlossen werden. Das gilt dann aber nicht für sein rostiges Pendant (14454), das allerdings keinerlei regionalen Bezug suggeriert.

Ebenso außergewöhnlich sind Transporte großer Ventile mit Schiebern, die eigentlich zu Rohrleitungen industrieller Anlagen gehören. Duha-Modelle hat gleich zwei gealterte Ausführungen in rostigem Zustand im Sortiment, die vermutlich auf dem Weg zu einem Schrotthändler sind.

Dorthin fahren sie entweder zu zweit auf einem Holzgestell (14233/A) oder gleichermaßen gesichert mit angeschlossenen Rohrstücken (14233/B). Natürlich lassen sich beide Ladegüter auch kombinieren und so zwei aufeinanderfolgende Wagen beladen. Verschiedene Rohre, Ventile und Kniestücke gibt es wahlweise für eigene Gestaltungen auch einzeln (14401, 14410 & 14233).

Wer nun neugierig geworden ist und einen Blick ins Programm wagt, der sei gewarnt: Hier besteht eindeutig Suchtgefahr! Viele weitere Ladegüter unterschiedlichster Art, seien es Rohre mit und ohne Flansch, Rundeisen, Stahlplatten oder auch Drahtrollen, sind nicht minder ansprechend und bedienen beliebte Themen der Montanindustrie und des metallverarbeitenden Gewerbes.



Auf den Katalogfotos verlädt der Hersteller die kurzen Spundwände Larssen (42 mm Länge) auf einem Niederbordwagen. Wir halten einen Schwerlastwagen oder, wie hier gezeigt, den sehr tragfähigen Doppelrunnenwagen Snps 719 für die ansprechendere Wahl. Er kann nämlich auch zwei Ladegüter gleichzeitig aufnehmen, zum einen die rostige (14423/B; links) und die neue Ausführung (14423/C; rechts).

In diesen Themenbereich gehören auch die vier Neuheiten 2020, die bereits lieferbar sind: Verladen werden dieses Mal Spundwände Larssen in jeweils zwei Längen und Ausführungen. Zum Einsatz kommen derart geknickte Stahlbleche oft als Einsturzsicherung von Baugruben in schwierigem Terrain, an Großbaustellen wie anzulegenden U-Bahnhöfe sowie als Uferbefestigung von Kanälen.

Gemäß Anbieterfotos sind die kurzen Ausführungen rostig (14423/B) und neu (14423/C) dieser Neuheit für einen Niederbordwagen gedacht. Wir legen die gestapelten und gesicherten Bleche lieber auf einen kurzen Schwerlastwagen oder jeweils zu zweit auf einen Flachwagen.

Diese noch recht modernen Fahrzeuge haben eine hohe Tragfähigkeit, da sie zwischen den Drehgestellen eigens für diese Zwecke zusätzlich verstärkt wurden. Und so zeigt auch eine Vorbildaufnahme im neuen Duha-Katalog 2020 solche Bleche auf einem Res 687. Auch die vorbildgerechte Ladungssicherung lässt sich daraus gut ablesen.

In gleicher Weise verladen wir daher auch die Modelle mit langen Spundwänden, in besonders realistisch wirkender, rostiger Ausführung (14423) und im Neuzustand (14423/A), auf dieser Fahrzeugbauart. Wir kommen nicht umhin zu betonen, dass wir diese Neuheiten für besonders kreativ halten.



Die diesjährigen Duha-Neuheiten bringen wieder Schwung in ein zuvor als ausgereizt betrachtetes Thema: Bunt und abwechslungsreich auf unterschiedlichen Güterwagenbauarten gemischt, führen sie zu reizvollen und nicht vertraut wirkenden Zügen im Dienst der Montanindustrie.

Auf Güterwagen verladen wurden schon viele Bleche und Träger, weshalb dieses Thema fast ausgereizt schien. Trotzdem zeigt Duha-Modelle immer wieder eine enorme Kreativität und findet weitere Lücken, die uns eine gewünschte Abwechslung bescheren. Auch die Umsetzung ins Modell ist stets tadellos, denn dieser Hersteller ist auch ein Meister für gelungene Patina.

Da lohnt sich ein Eigenbau nicht und wir sind froh, wenn wir zum 20-jährigen Bestehen dieses Spezialisten ein wenig dazu beitragen konnten, dass dieser Anbieter künftig ein wenig mehr im Fokus der Zetties steht. Viele weitere Überraschungen sind uns dann wohl gewiss...

Hersteller der gezeigten Ladegüter:
• <http://www.artitec.nl>
• <http://www.baumann-modellspielwaren.de>
• <https://www.duha-modely.cz>
• <https://www.modellbahnunion.com>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

- **bewahren**
- **bewerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

- + **personenunabhängig**
- + **sicher**
- + **gemeinnützig**
- + **steuerlich privilegiert.**

**Sie möchten
eine Sammlung
der Nachwelt
erhalten?**

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West

Kto.: 579 484

BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Bergheim von Karl-Heinz Wobschall

Reger Betrieb im Alpenvorland

„Eine gute Anlage wird nie fertig“, lautet eine Weisheit unter Modellbahnern. Dass es auch Ausnahmen gibt, beweist Karl-Heinz Wobschall aus Duisburg. Zwar wurde auch hier das eine oder andere Gebäude ergänzt oder getauscht, aber am Gesamtkonzept hat er dabei nicht gerüttelt. Das ist ebenso bewährt wie ansprechend, hat aber auch eine lange Vorgeschichte.

Unser Leser Karl-Heinz Wobschall, dessen Anlage wir heute im Rahmen unseres Jahresschwerpunktthemas vorstellen möchten, hat eine typische Modellbahnerkarriere vorzuweisen. Und doch zeigt sie auch einige Besonderheiten.

Der 66-jährige Elektromeister im Ruhestand, der zuvor in einem Mikroelektronik-Institut gearbeitet hat, bringt sicher aus diesem Gebiet schon viele Fertigkeiten mit, die eine Wahl der Spurweite Z begünstigen und doch war der Weg zur kleinen Nenngröße nicht so selbstverständlich.



Durch die Mischung aus Durchgangszügen des Güter- und Fernverkehrs, den Nahverkehr und Ortsgüterzüge herrscht in Bergheim zeitweise ein durchaus reger Betrieb.

Wie die meisten von uns hat ihn die Modellbahn bereits im jugendlichen Alter begeistert, doch erst 1984 konnte er mit dem Bau seiner ersten Anlage beginnen. Für die Mini-Club hat er sich damals schlicht und einfach aus Platzgründen entschieden.



Der Blick von links über die Anlage zeigt das idyllische Dorf Bergheim, wie es hinter dem Bahnhof liegt. Zu zwischenzeitlichen Veränderungen, diese Voralpen-Anlage seit ihrem Bau erfahren hat, gehören Fallers Dorfkirche, die ein Kibri-Modell ersetzt hat, und das durch Abwandeln eines Kibri-Bausatzes erstellte Stellwerk an der hinteren Bahnhofsausfahrt.

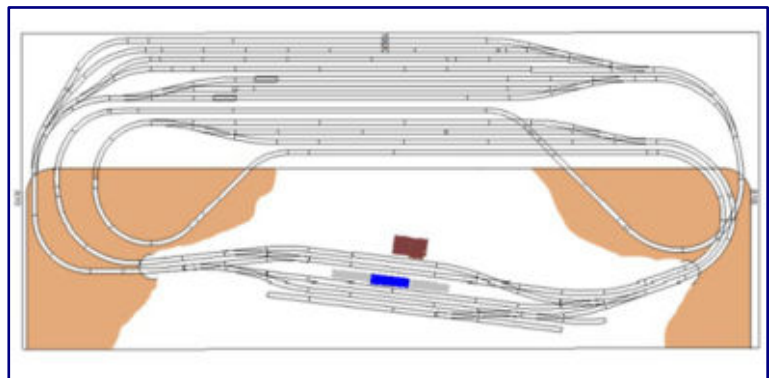
Seinen weiteren Weg zur heutigen Anlage „Bergheim“ beschreibt er kurz mit zwei Sätzen: „Mein Erstlingswerk war eine verschlungene Acht. Nach einiger Zeit gefiel mir der Kreisverkehr der Züge darauf einfach nicht mehr.“ Zudem erwies sich der Unterbau aus Dachlatten als nicht stabil genug. So baute er die Anlage kurzerhand ab und begann völlig neu.

Thema der Anlage „Bergheim“ ist ein Durchgangsbahnhof an einer doppelgleisigen und elektrifizierten Hauptstrecke im Alpenvorland, wiedergegeben in der Modellbahnepoche IV. Der Gleisplan ist nach einem Hundeknochenprinzip aufgebaut und besitzt daher Wendeschleifen.

Planung und Bau der Anlage

Gewählt wurde die offene Rahmenbauweise, um die bergigen Landschaftsstrukturen optimal und realistisch wiedergeben zu können.

Der dafür erforderliche Gitterrahmen besteht aus mehrfach verleimten Sperrholzleisten mit dem Maß 100 x 18 mm. In diesen Rahmen wurde mittels Schublade auch ein selbstgebautes Gleisbildstellpult integriert.



Der Gleisplan verdeutlicht das Konzept des Hundeknochens mit im nicht sichtbaren Bereich liegenden Wendeschleifen und zwei Schattenbahnhöfen.

Eine Plexiglasabdeckung und eine im Betrieb abnehmbare Frontscheibe schützen die Landschaft und Schienen vor Staub. Aus Platzgründen durfte die Anlage nicht größer als 1,95 x 0,85 m werden - ein Maß, das Karl-Heinz hervorragend zu nutzen wusste.



Ein Blick in die beiden Schattenbahnhöfe verdeutlicht deren zentrale Funktion für einen abwechslungsreichen und nicht gleich durchschaubaren Anlagenbetrieb.

Nicht wiederholen wollte der stolze Besitzer seinen Anfängerfehler, zu viele Gleise auf seiner Anlage unterzubringen. Die Vorgängerin hatte dadurch einen zu spielzeughaften Charakter, der mit dem Neubau auf jeden Fall vermieden werden sollte.

So legte sich Karl-Heint Wobschall eine Selbstbeschränkung an dieser Stelle auf und entschied sich für wenige Gleise, große Radien und viel Landschaft in harmonischer Ausgestaltung. Als wichtige Planungshilfe diente ein Pappmodell der Anlage im Maßstab 1:2, das einen dreidimensionalen Eindruck vermittelte und dank auch berücksichtigter Gebäude half, Fehler zu vermeiden.

Nur so ließ es sich bereits vor Baubeginn vorstellen, wie das fertige Werk später insgesamt wirken würde. Fotos wurden in dieser Planungsphase aber leider nicht gefertigt, was für unsere Leser sicher verzeihlich erscheint.

Bereits beschrieben wurde das Grundkonzept der Gleisgestaltung. Die Wendeschleifen und ein Schattenbahnhof befinden sich hinter dem Modellbahnhintergrund „Oberstdorf“ von Faller, der an den Ecken ausgerundet eingesetzt wurde, um das Gesamtbild zu verbessern.

Die Schienen sind auf 6 mm starken Sperrholztrassen mit 2,5 mm Korkstreifenaufgabe verschraubt. Anschließend hat unser Leser die Gleise mit Tapetenkleister eingeschottert. Ein Weißbleim erschien ihm zu riskant, falls er die Gleise später mal wieder lösen möchte.



Der steinerne Viadukt, der die Bahntrasse über die Landstraße führt, entstand im Eigenbau nach der im Test beschriebenen Methode. Zum Erfolgsrezept gehören auch eine überzeugende Felsgestaltung, rostige Schienenflanken und schlanke Radien. Die E 41 ist hier als Gast zu Versuchseinsätzen vorübergehend anzutreffen.

Die Schienenflanken erhielten eine Rostpatina unter Einsatz von Wasserfarbe, die Oberfläche sollten aber sofort wieder abgewischt werden, falls sie etwas davon abbekommen. Dazu reichte meist schon ein Überstreifen mit dem Daumen.

Der Bau der Landschaftsstrukturen erfolgte in klassischer Modellbahnerweise: Fliegengitter auf die Sperrholzspanten getackert und sie anschließend mit mehreren Lagen Küchenpapier belegen, die mit Weißbleim bestrichen werden.

Die endgültigen Konturen erreichte er mit einem dick aufgetragenen, eingefärbten Gipsleimgemisch, in das dann sofort Heki-Grasfasern eingeschossen wurden. Die Straßen sind hingegen aus dickerem Karton ausgeschnitten und aufgelegt worden. Auf ihr fand dann ein mausgrauer Tonkarton Platz, der mit Tiefengrund bestrichen wurde, um den typischen Asphaltglanz nachzuempfinden.

Für die Felsen erfolgte der Gipsaufstrich auf der Geländehaut dicker, um ausreichend Auflage für das Ritzen der Felsstruktur mit einem dünnen Schraubendreher oder Nagel zu haben. Genauso hat Karl-Heinz auch die Mauerstruktur der Stützmauer am Bahnhof geschaffen.

Für das steinerne Viadukt sägte er zunächst die Seitenteile mit den Bögen aus Pressspanplatten aus und trug auch darauf eine dünne Gipsschicht auf. Anschließend erfolgten auch hier wieder die zuvor erwähnten Ritzarbeiten. Das Gleisbett nahm auf einem Sperrholzbrettchen in der Mitte Platz.

Fortsetzung auf Seite 29



Einen genauen Blick verdient die selbstgebaute Oberleitung, die mit Straßenbahnisolatoren der Baugröße N ausgestattet wurde (Bild oben). Vorlage die selbst gelöteten Fahrleitungen und Tragwerke (Bild unten) bildete die Märklin-Oberleitung, die dem Erbauer in der angebotenen Form nicht mehr zeitgemäß erschien. So kommen die „Bügelhalte“ vor dem D-Zug (Bild oben) und die Doppeltraktion aus Maschinen der Baureihe 151 mit einem schweren Containerzug (Bild unten) richtig zur Geltung.

Ein unbestrittener Höhepunkt der Anlage „Bergheim“ ist die filigrane, sehr realitätsnahe und doch filigrane Oberleitung mit ihren Quertragwerken im Bahnhofsbereich. Sie geht auf einen vollständigen Eigenbau mit Hilfe von Serienmaterial zurück: 0,5 mm starker, verkupferter Eisendraht von Sommerfeld wurde dafür verlötet.



Die Isolatoren stammen von Straßenbahnisolatoren der Spurweite N, die ebenfalls Sommerfeld liefert. Als Lötchablone diente Märklins nicht mehr zeitgemäße Mini-Club-Oberleitung aus Stanzteilen. Um das Oberleitungsfeld vorbildgerecht zu gestalten, zog unser Leser eigene Fotos seines Heimatbahnhofs Rheinhausen heran. Mit dunkelgrüner Wasserfarbe abgetönt, ließ es sich dem Vorbildeindruck schließlich noch nähern.

Die Bäume und Sträucher auf der Anlage stammen von Heki, erfuhren aber noch Nacharbeiten mit Balaubungsflocken. Die Gebäude stammen von Faller und Kibri; es wurden zuletzt aber auch Gebäude ausgetauscht, so beispielsweise eine Kibri-Kapelle gegen die Dorfkirche von Faller. Einzug hielt im näheren Bahnhofsumfeld noch eine Mineralölverladung.

Großen Wert legt Karl-Heinz auf Detailszenen, wo auch Figuren für einen lebendigen Eindruck sorgen. Beispielhaft genannt seien hier das Brautpaar an der Kirche samt Trachtenkapelle, die Spedition, der belebte Biergarten oder auch die Wäscheleine an der Pension.

Vom Analogbetrieb zur Digitalsteuerung

Die Anlage wurde ursprünglich analog mit PMW-Reglern von System Jörger gesteuert. Nachdem die Drehgestell-Lokomotiven aber mit Decoderplatinen von Velmo umgerüstet waren, erfolgte ein konsequenter Umstieg.



Heute wird digital gesteuert, aber unverändert analog über das selbstgebaute Gleisbildstellpult geschaltet. Die Anlagenansicht offenbart noch den früheren Bauzustand mit der weniger ins Voralpenland passenden Kibri-Kapelle.

Bilder auf Seite 29:

Besonderer Wert wurde auf lebendige Figurenszenen gelegt, sei es die an der Pension Waldesruh die Wäsche aufhängende Resi (Bild oben) oder die Hochzeitsszene an der Kirche mit Trachtenkapelle (Bild unten).

Zwei Roco-Lokmäuse dienen seitdem dem Regeln des digitalisierten Rollmaterials. Auch das Rangieren in fast maßstäblicher Schrittgeschwindigkeit sorgt seitdem für Spaß am Modellbahnbetrieb. Für Abwechslung sorgen die Abstellmöglichkeiten im Schattenbahnhof, über den Zuggarnituren leicht ausgetauscht werden können. Überwacht wird er durch Gleisbesetzmelder.



Der Modellbahnhintergrund „Oberstdorf“ von Faller war eine gute Wahl, wie sich auch hier zeigt. Vor dem Austausch einiger Gebäude präsentierte sich der umfangreiche Durchgangsverkehr in dieser eindrucksvollen Kulisse. Die betagte Baureihe 194 wartet links mit einem vergleichsweise kurzen Güterzug, bis die Strecke wieder frei ist.

Das Betriebskonzept

Die Züge fahren auf „Bergheim“ nicht im Kreisverkehr, sondern verkehren (scheinbar) wie von einem Bahnhof A zu einem Bahnhof B durch den Ort, an dem diese Anlage liegt. Nach einiger Zeit kehren sie aus dem Schattenbahnhof nach einer Wende wieder zurück an den Ausgangsort ihrer Fahrt.

Bergheim ist dabei ein fiktiver, kleiner und beschaulicher Ort, gelegen an einer zweigleisigen Hauptstrecke der vielbefahrenen Nord-Süd-Verbindung am Alpenrand.

Die meisten Leute dort arbeiten im Fremdenverkehr, aber es gibt auch Pendler in die nächstgrößere Stadt. Deshalb sind die Nahverkehrszüge, die aus von der Baureihe 110 geführten Silberlingen bestehen, wie auch die Eilzüge, vor denen häufig die Baureihe 111 zu sehen ist, in der Regel gut ausgelastet.



Das Betriebskonzept sieht Nahverkehrszüge, die Touristen in den Ort bringen (rechts), durchfahrende Fernzüge wie den TEE „Mozart“ (Mitte) und unterschiedliche lange Güterzüge (links) vor, die entweder auch durchfahren oder hier Rangierhalte zum Zustellen von Einzelwagen an die ansässigen Anschließer einlegen.

Aber auch die Baureihe E 41 hat es schon einmal ins oberbayerische Voralpenland verschlagen. Sie war vertretungsweise im S-Bahn-ähnlichen Verkehr im Wendezugbetrieb anzutreffen und machte in Bergheim Kopf.

Urlaubsgäste kommen mit dem Zug hierher, um einen schönen Urlaub in den oberbayerischen Bergen zu verbringen. Deshalb herrscht auch am eher kleinen Durchgangsbahnhof ein lebhafter Verkehr. Doch mit der Baureihe 103 bespannte TEE und Intercitys mit der Baureihe 110³ („Bügel falte“) fahren hier, wie auch die schweren Güterzüge, durch.

Diese Durchgangsgüterzüge bestehen häufig aus Kesselwagen oder sind im Container- und Stückgutverkehr unterwegs – so war es einst alltäglich, bevor Güter massiv auf die Straße verlagert wurden. Die Traktion übernehmen, je nach Zuglänge und -gewicht, elektrische Lokomotiven der Baureihen 139, 144, 194 („deutsches Krokodil“) oder auch die damals noch sehr junge 151.

Die Dieseltraktion ist hier wegen der frühen Elektrifizierung in Deutschlands Süden seltener zu sehen, aber dennoch ist die Baureihe 212 (ex V 100²⁰) vor kurzen Übergaben nicht wegzudenken. Sie übernimmt dann auch die Einzelwagenzustellung zur und von der Spedition Huber, die für die Logistik der ortsansässigen Autozulieferbetriebe verantwortlich ist. Dabei fallen auch die Rangierbewegungen an, die für so viel Vergnügen am Anlagenbetrieb gesorgt haben.

Schlussbetrachtung

Karl-Heinz Wobschall hatte aus Platzgründen zur Spurweite Z einst keine echte Alternative, sofern er einer großzügigen Gestaltung Vorrang geben wollte und eine Anlage nicht überladen wirken sollte.

Trotzdem war dies keine Entscheidung aus der Not heraus, sondern ein gut überlegter und richtiger Schritt.

Sein abschließendes Fazit lautet daher: „Ich habe es nicht bereut, dass ich mich für Märklin Mini-Club entschieden habe, denn die kleinen Modelle zeigen eine gute Qualität und sind betriebssicher. Bisher hatte ich noch keinen Ausfall einer Lok.“

Gerade den Punkt, dass sich nur im Maßstab 1:220 auf der doch relativ kleinen Fläche ein vorbildnaher Mo-



Für Karl-Heinz Wobschall besteht kein Zweifel daran, dass er mit der Märklin Mini-Club die richtige Wahl getroffen hat, um seine Vorstellungen einer Traumanlage zu verwirklichen.



Der Blick von vorn zeigt die Anlage im heutigen Zustand: Die Faller-Kirche ist unübersehbarer Mittelpunkt des Dorfes und das Stellwerk an der rechten Bahnhofsausfahrt hat eine betriebliche Lücke geschlossen. Der Verkehr auf der Anlage „Bergheim“ ist nach der Epoche IV ausgerichtet.

dellbahnbetrieb aufziehen lässt, schätzt er sehr. Und dass die sie umgebende Landschaft ihre Wirkung nicht verfehlt, weil sie eben nicht gepresst oder gestaucht wirkt, macht den entscheidenden Unterschied zu größeren Maßstäben!



Wer dauerhaft Freude am Betrieb seiner Anlage haben möchte, der sollte Rangieraufgaben nicht vergessen, die es zu absolvieren gilt. Karl-Heinz Wobschall hat das mit Hilfe von Jörger-Entkupplern gelöst. So setzt sich die Baureihe 112 mit einem Schiebewand-Schiebedachwagen vom Güterzug ab, setzt vor und drückt den Waggon anschließend auf das Zustellgleis eines angeschlossenen Betriebs.

Alle Fotos (außer Seite 27): Karl-Heinz Wobschall

Filmbeitrag mit weiteren Eindrücken von „Bergheim“:
<https://www.youtube.com/watch?v=JJHxf7FVf7k>

Anbieterseiten zum verarbeiteten Material:

<https://www.faller.de>
<https://www.heki-kittler.de>
<https://viessmann-modell.com/kibri/>
<https://www.sommerfeldt.de>

Rollmaterial und Digitalausstattung:

<https://www.maerklin.de>
<https://www.roco.cc>
<https://velmo.de/>

Unterwegs im Diemeltal (Teil 1) Von einer Idee zum Plan

In einem Jahresthemenschwerpunkt haben wir uns bereits intensiv dem Landschaftsbau gewidmet. Zu einem solchen Projekt gehört stets auch ein guter Plan, den es dann umzusetzen gilt. Doch auch ein solcher Plan muss ja auch erstellt werden und reifen. Dirk Kuhlmann erläutert heute, wie die alles entscheidende Phase erfolgreich bewältigt, eine erste Idee zu entwickeln, auszuschmücken und erst am Ende in einen konkreten Plan zu überführen.

Viele Leser kennen noch die **Trainini®**-Landschaftsbauserie aus dem Jahre 2017 und die gezeichneten Gleispläne aus dem letzten Jahrgang. Es gibt aber noch einen Schritt, der vor allen dort beschriebenen liegt: Wie kommt ein Modellbahner auf eine bestimmte Gleisfigur und dessen umliegende Landschaft?

Manchmal sind die Wege ganz einfach! Da ist in den sechziger Jahren meine Großtante, welche jahrelang mit ihrem Ehemann die Bahnhofsrestauration in Kreiensen bewirtet hat. Natürlich hat das auch zu vielen Besuchen innerhalb meiner Familie geführt.

Die Anreise erfolgte, wie damals noch selbstverständlich, von Opladen kommend, mit der Eisenbahn. Manchmal ging es auch durch das Diemeltal auf der Oberen Ruhrtalbahn zum Ziel. Auf der anderen Seite kam viele Jahrzehnte später Jörg Erkel um die Ecke, mit dem Wunsch ein Stück Heimat im Maßstab 1:220 darzustellen: fast schon ein Zufall, es ist wieder das Diemeltal.



Erinnerungen an frühere Familienbesuche, aufgehoben auch im Album der Großeltern, weckten das Interesse an der Oberen Ruhrtalbahn und deren Verlauf durch das Diemeltal mit dem Bahnhof Westheim. Foto: Förderverein Dorfgemeinschaft „Unser Westheim“

Wir bildeten daraufhin das „Sauerland-Team“ und schmiedeten zusammen Pläne. Einige Besuche vor Ort und viele Fotografien verdichteten die nachzubildende Szenerie auf das Gebiet von Westheim. Wieder möchte ich sie nun auf eine ganz besondere Reise mitnehmen; erleben sie den Werdegang einer Modellbahnanlage von den ersten Ideen bis hin zur Ausstellungsreife.



Vor-Ort-Besuche und mehrere Fotowanderungen sorgten für die erforderlichen Eindrücke und Dokumentationen, die nach einem Verdichten der Eindrücke zu ersten Plänen führten. Mit dabei war auch die katholische Kirche in Westheim, die sich auch auf der Anlage Diemeltal wiederfindet.



Eine gute Adresse waren auch der Heimat- und Geschichtsverein sowie die Eisenbahnfreunde Marsberg e.V., die sich ausführlich mit der regionalen Geschichte auseinandergesetzt haben – im Bild ein Teil von deren Modulanlage.

Oft genug sitzt der Bastler in seinem „stillen Kämmerlein“ und sinniert über seine optimale Modellbahn, da spielen die gesammelten Fotos, Magazine, Bücher und auch das Internet eine große Rolle.

Doch vor lauter Informationsflut will der berühmte Funke einfach nicht überspringen oder das künftige Exponat ist gedanklich schon 10 Meter lang und das selbst im Maßstab 1:220.

Und eh man sich versieht, sind wieder Jahre ins Land gegangen. Ein fundiertes Wissen hat sich im Hirn angesammelt, jedoch fehlt immer noch die Umsetzung.

Auch für mich war es vor knapp 25 Jahren ein Lernprozess, sich auf das Wesentliche zu konzentrieren, sich regeleht festzubeißen und die Anlage mit genau dem einen Thema auferstehen zu lassen. Manchmal hilft auch ein alter Ausspruch: Warum in die Ferne schweifen, wenn das Gute liegt so nah.

Oft verhalten sich die Modellbauvereine überall in der Welt genauso. Vor der Haustüre werden die Streckenläufe untersucht und mit historischem Bildmaterial verglichen, viele Quellen ausgewertet und die Umsetzung erfolgt alsbald.

Die Eisenbahnfreunde Marsberg e.V. sind genau diesen Weg gegangen und haben eine imposante Spur-H0-Anlage rund um ihren heimatlichen Bahnhof Westheim erschaffen. Nebenbei sei erwähnt, dass auch viele der Häuser Nachbauten existierender Vorbilder sind – eben ein wahres Stück Heimatgeschichte. Und genau hier beginnt auch unsere Geschichte um die Anlage „Diemeltal“.

Erster Schritt: Recherchen

Ob eine gute Umsetzung der Bahnstrecke um Westheim im Maßstab 1:220 in sinnvoller Weise überhaupt möglich wäre? Wie erfolgt das Umsetzen, ohne in Konkurrenz zu den Eisenbahnfreunden Marsberg zu treten?

Da ich die besonderen Herausforderungen mag, ging ich an die ersten Recherchen. Kleinere Erinnerungen an das Diemeltal hatte ich noch, wie oben bereits erwähnt. Die Fotobücher meiner Großeltern unterstützten meine verbliebenen Eindrücke.



Diese historische Ansicht zeigt einen Blick über das südliche Ufer der Diemel hinweg auf den Bahnhof Westheim und den umliegenden Ort. Es lieferte wichtige Erkenntnisse und Eindrücke für das nachzubildende Orts- und Landschaftsbild. Foto: Dia-Archiv Wilhelm Degenhardt

Die geballte Informationsflut seitens des Westheimer Heimat- und Geschichtsverein in Schrift und Bild vervollständigten den gedanklichen Eindruck für die kommende Modellbahnanlage in den Epochen III und IV.

Zu diesem Zeitpunkt lag mir auch schon eine mehrseitige Liste mit gewünschten Szenerien von Jörg vor. Doch dazu folgt später mehr, denn zuerst ging die weitere Recherche in Richtung des eigentlichen Hautdarstellers: der Eisenbahn.

Im Juni 1865 fand eine Versammlung der damaligen Bergisch-Märkischen Eisenbahngesellschaft statt, mit der später erteilten Konzession begann der Bau der sogenannten Oberen Ruhrtalbahn.

Der erste Abschnitt dieser fast 180 km langen Strecke wurde zwischen Schwerte (Ruhr) und Arnsberg am 1. Juni 1870 freigegeben. Bis Anfang Januar 1873 war dann die komplette Strecke fertiggestellt. Folglich ist sie also bereits 150 Jahre in Betrieb.

Vorausgegangen waren natürlich sehr schwierige Arbeitsbedingungen, die sich aus den verschiedenen Höhenprofilen und Kunstbauten wie Tunneln und Brücken ergaben.

Die später gebauten Neben- und Kleinbahnen im Landkreis Brilon möchte ich nicht weiter betrachten, denn allzu schnell landen wir hier regelrecht vor dem Prellbock.



Auch Fachliteratur zu Themen der Strecken- und regionalen Eisenbahngeschichte sind wichtige Fundorte für ein persönliches Vorhaben, wenn das Ziel auf eine höchstmögliche Authentizität lautet.

Wer sich gerne einlesen möchte, findet dazu zumindest antiquarische Fachliteratur. Eingehende Betrachtungen der Geschichte dieser Strecke folgen auch in den nächsten **Trainini®**-Ausgaben.

Streckenbeschreibung der heutigen Zeit

Die Obere Ruhrtalbahn verläuft, von Schwerte (Ruhr) kommend, zunächst zweigleisig und kurvenreich. Die Trasse hat bis Bestwig eine eher steigungsarme Topographie vorzuweisen. Im ehemaligen Güterbahnhof von Bestwig erfolgte das Reinigen, das Betanken und Abstellen von Triebwagen.

Ab hier beginnt auch die Steigung nach Brilon Wald, dem höchsten Punkt der Strecke. Die nächsten 14 Kilometern weisen einen Höhenunterschied von etwa 155 Metern auf, den die Bahn zu überwinden hat.



Streckenverlauf der Oberen Ruhrtalbahn von Hagen (Westf.) nach Warburg über Schwerte (Ruhr), Arnsberg, Bestwig, Brilon Wald und Marsberg.

Im Elleringhäuser Tunnel unterfährt sie schließlich die Wasserscheide zwischen Rhein und Weser. Angekommen in Brilon Wald besteht seit 2011 wieder die Möglichkeit, die Nebenbahn hinauf nach Brilon Stadt zu bedienen.

Vom Kreuzungsbahnhof Brilon Wald verläuft die weitere Strecke durch das Hoppecke- und später das Diemeltal. Bis Bredelar fällt die Obere Ruhrtalbahn dann auf 18 Kilometern Länge wieder um 165 Höhenmeter. Danach gibt es keine bedeutenden Steigungen mehr.



In Marsberg besteht heute noch eine Kreuzungsmöglichkeit für Züge im ab Bestwig eingleisig geführten Abschnitt der Oberen Ruhrtalbahn.

Der Abschnitt zwischen Brilon Wald und Warburg ist übrigens heutzutage nur noch eingleisig, besitzt aber Kreuzungsmöglichkeiten in Messinghausen, Marsberg und Scherfede. Bis 1991 gab es hier mit einem D-Zug-Paar Amsterdam – Bad Wildungen sowie D-Zügen nach Kassel sogar noch Fernverkehr.

Planarbeiten mit Köpfchen

Da die spätere Anlage sowohl in einem Hobby- als auch Schauraum aufgebaut werden sollte und für externe Präsentationen auch in Kraftfahrzeuge passen sollte, ergab sich recht schnell ein Längenmaß von 140 cm für insgesamt 3 Segmente, bei einer jeweiligen Tiefe von 50 cm.

Die wünschenswerten Szenen erfasse ich nun in einer nicht vollständigen Liste:

- Bahnhof Westheim mit Schüttbahnsteig zur Epoche III und IV
- Schützenplatz in Dorfnähe
- Kirche nebst kleinem Friedhof
- Einsetzen einer Wassermühle, ähnlich wie auf der Anlage „Kallental“
- zwei Bahnübergänge mit Wärterhaus
- die Diemel, als kleiner, durch Westheim führender Fluss
- ein Stellwerk

Das echte Westheim sollte hier aber nur als Anhaltspunkt und Ideenlieferant dienen. Manche Szenen werden in der Folge zwar recht authentisch wiedergegeben, andere hingegen weisen diesbezüglich eher einen höheren Abstraktionsgrad auf, bleiben aber dennoch typisch für diese Region.

Bilder, Erzählungen und Berichte sind immer hilfreich, doch ein Besuch vor Ort ist immer die beste Grundlage für eine gründliche Recherche.

So habe ich mich im Herbst 2017 aufgemacht und von Jörg Erkel durch die Gegend chauffieren lassen, wobei eine große Menge an Fotos entstanden ist und auch ein Besuch bei den Eisenbahnfreunden Marsberg einbezogen werden konnte.

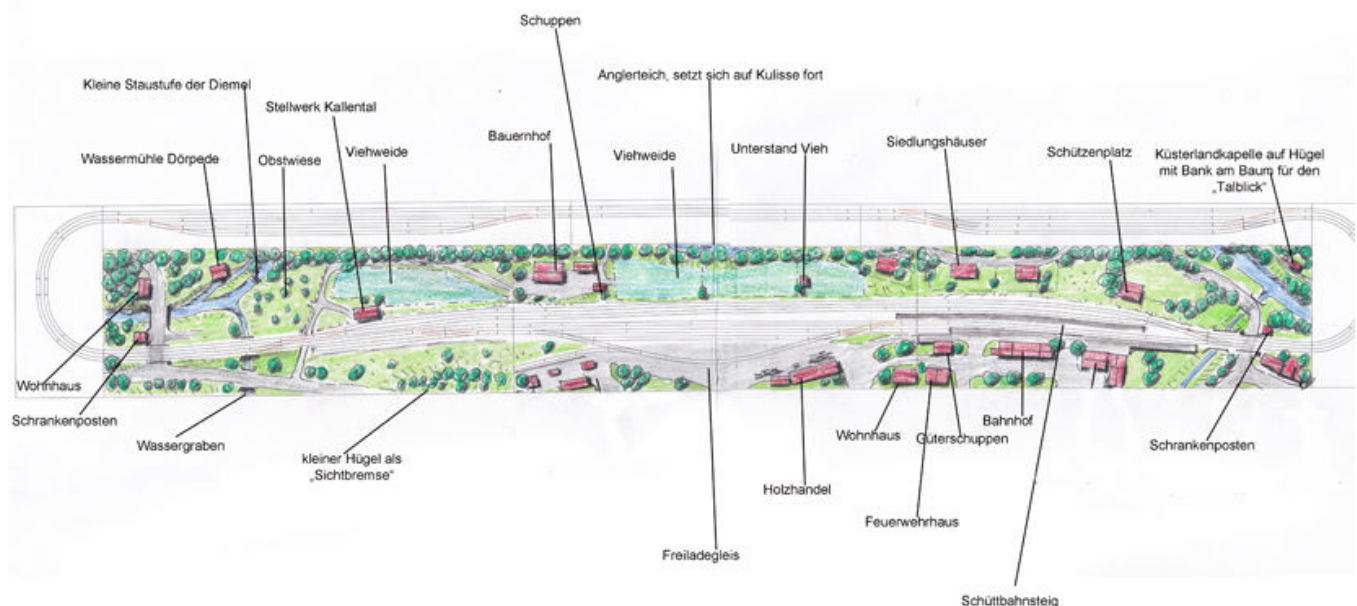
Daraus resultierten weitere Skizzen und reiften auch neue Vorstellungen. Ab jetzt hieß die Aufgabe aber, ein Angleichen der Landschaft an einen optimalen Gleisplan zu bewerkstelligen.

Angesichts der später immerhin 420 cm Gesamtlänge sollten die Bahnanlagen um Westheim möglichst authentisch wiedergegeben werden.

Doch ein Stauchen der Strecke war auch hier unvermeidlich, immerhin kommt auf „Diemeltal“, umgerechnet auf den Maßstab 1:1, ungefähr ein Kilometer Gleislänge zusammen.

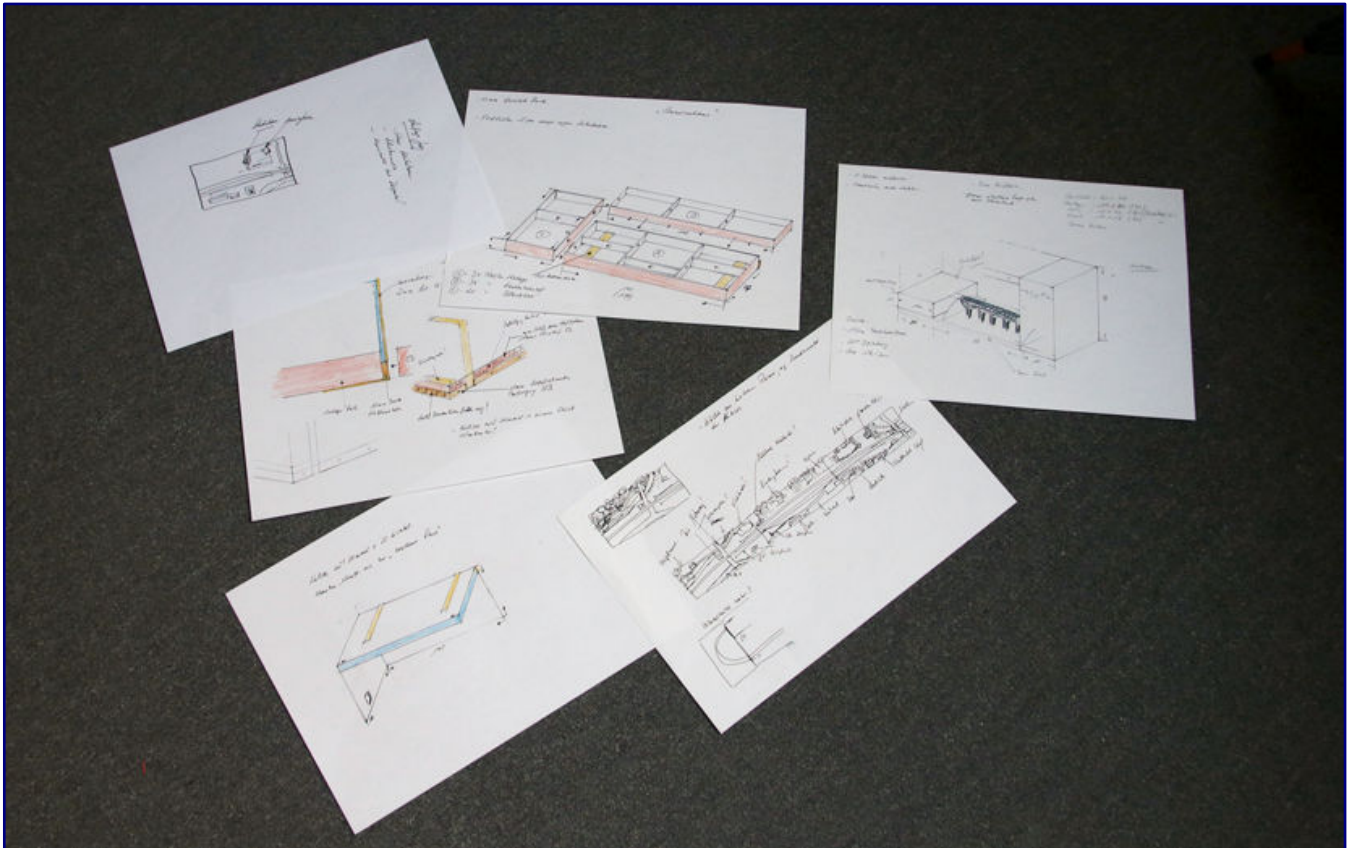


Das echte Westheim war Ideenlieferant für viele auf der Anlage wiederzugebende Szenen, sollte aber nicht eins zu eins nachgebaut werden.



Stellen wir nun den Bahnhof auf das rechte Segment, ergibt sich endlich die Möglichkeit, ein Einfahrsignal (linkes Segment) etwas realistischer zu platzieren; immer noch nicht ganz vorbildgetreu, aber optisch besser als manch andere Lösungsansätze.

Kommen wir zum absolut schwierigsten Teil der Planung: die harmonische Landschaftsgestaltung auf Segmenten oder Modulen. Oft leiden diese Anlagenformen unter Mangelerscheinungen der Natur im Modell.



Auf dem Weg von der ersten Idee bis zum endgültigen Plan entstehen eine Menge Zeichnungen zu einzelnen Abschnitten, Elementen, Konstruktionsweisen und Gesamtkonzept. Wichtig ist, seine Absichten immer wieder auf deren Wirkung zu hinterfragen, um sich Stück für Stück der besten Lösung zu nähern.

„Einfach Strecke machen“ ist über viele Meter bei ausschließlicher Konzentration auf das Rollmaterial ist heute einfach nicht mehr angesagt. Spätestens der dürrtige Zuschauerstrom auf einer Ausstellung offenbart sonst eine Misere.

Die zu bauende Anlage „Diemelta“ brauchte daher ein Wechselspiel zwischen reiner Natur, der Eisenbahn und weiteren Bauten. Kleinere Hügel und Häuser sowie Bäume sollten immer wieder den freien Blick auf die Strecke regelrecht (zer)stören.

Als Gegenleistung biete ich dem Betrachter überraschend neue Sichtachsen an, welche natürlich bewusst so angelegt sind. Doch damit noch nicht genug, bekommt das über vier Meter lange Exponat einen mit Hintergrundkulisse und sehr hellem Licht versehenen „Guckkasten“. Damit ist der Sichtrahmen für den Betrachter gewollt gezogen.

Es gibt keine reißerischen Hauptszenen auf der Anlage, sondern schlicht ein wohl ausgewogenes Wechselspiel in den unterschiedlichen Darstellungen. Da sind 100 cm Weideland an einem Stück noch nicht einmal langweilig, sehen wir einmal auf das mittlere Segment.

Zudem ist auch das Aufheben typischer, aber nicht förderlicher Symmetrien auf Modellbahnanlagen ein probates Mittel der heutigen Zeit. Wie bereits oben erwähnt, steht der Bahnhof eben „nur“ am rechten Rande des Geschehens.

Eine virtuelle Zugfahrt

Verfolgen wir zum weiteren Verständnis einen Zug, der aus dem Schattenbahnhof kommt: Sie sitzen (in Gedanken) bequem in einem Abteilwagen, natürlich an einem Fensterplatz, und erblicken nach der linken doppelspurigen Kulissendurchfahrt den östlich von Westheim gelegenen, beschränkten Bahnübergang. Diese Perspektive gewährt Ihnen einen kurzen Blick auf die Wassermühle, welche auf der anderen Seite der Diemel seit vielen Jahren ihre Arbeit verrichtet.



Unsere Zugfahrt führt uns an der Diemel (links) vorbei in Richtung Westheim. Zur linken ist die Staustufe im Fluss zu sehen, in deren Nähe am anderen Ufer die lokale Wassermühle angesiedelt ist. Kurz vor dem östlichen Bahnübergang von Westheim begegnet uns eine entgegenkommende Schienenbusgarnitur, die in Richtung Warburg fährt.

Auf der Bundesstraße 7 warten einige Fahrzeuge darauf, dass sich die Schrankenbäume wieder heben. Kaum haben wir die kleine Bachbrücke überquert, taucht auch schon das Einfahrsignal und nachfolgend das Stellwerk von Westheim auf.

Das rumpelnde Geräusch im Reisezugwagen verrät uns die ersten Weichen des Bahnhofsvorfelds. Zur rechten Hand taucht auch schon das Ende des Zieh- und Abstellgleises auf. Links sehen wir derweil einen der typischen Bauernhöfe im Sauerland, gefolgt von langen Weideflächen – eine wahre Idylle.

Genau gegenüber befinden sich auf der mittlerweile mehrgleisigen Bahnanlage diverse Gewerbebetriebe und die Güterabfertigung mit dem für Westheim so typischen, weil gebogenen Ladegleis. Unser Zug hat hier längst abgebremst und kommt im Bahnhof auf Gleis 1 am Hausbahnsteig zum Stehen. Eine typische Kleinstadt-Atmosphäre empfängt uns, denn eigentlich ist hier nicht viel los!

Der hinter dem Bahnsteig liegende Friedhof samt recht imposanter Kirche unterstützt dieses Gefühl noch etwas mehr, wäre da nicht von der anderen Seite kommender Lärm: In Westheim ist das Schützenfest in vollem Gange, doch bevor wir uns einen Überblick verschaffen können, ertönt auch schon der Pfiff des Schaffners. Langsam setzt sich der Zug wieder in Bewegung, den westlichen Bahnübergang passierend, um bereits nach kurzer Zeit durch die rechte Kulissendurchfahrt zu entschwinden. Der nächste, fiktive Halt wäre nun die nahe Gemeinde Marsberg.

Hat sich dieses kleine Gedankenspiel manifestiert, versprüht es jetzt schon eine Vorfreude auf das Exponat. Also kann es losgehen, das Umsetzen wartet. Vor unserem „geistigen Auge“ steht jetzt die moderne Version einer Segment- oder Modulanlage.



„Hier Westheim, hier Westheim in Westfalen“ tönt es aus den Bahnsteiglautsprechern, als das Rumpeln abnimmt und der von einer V 100 geführte Eilzug am Bahnsteig zum Halten kommt.

Sie kommt trotz ihrer Länge sehr kompakt herüber, bietet Abwechslungen in den gezeigten Szenen und wird mit Sicherheit das spätere Publikum in ihren Bann ziehen. Damit wären wir nun aber auch am Ende dieses ersten Teils angelangt. Beim nächsten Mal zeige ich ihnen, wie die Segmentkästen umgesetzt werden und die Arbeiten zur Gleisverlegung erfolgen.

Dirk Kuhlmanns eigene Seiten:

<http://helenensiel.com>

Umsetzung lokaler Eisenbahngeschichte:

<http://www.eisenbahnfreundemarsberg.de>

1zu220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz
für die Spur Z

ArchiStories 401191 - Feuerwache Kallental ArchiStories 402191 - Feuerwache Dörpede Lasercut-Bausatz Spur Z

Eine massiv gemauerte Sandstein-Sockelzone mit dem malerisch gestalteten Fachwerk der oberen Geschosse verleiht dem Zweckbau der Kallentaler Feuerwache eine romantisierende Note. Dabei unterstreicht der eingeschobene Schlauchturm die Nutzung und sorgt für einen effektvollen Akzent. Auf der Rückseite belebt ein angebauter flacher Lagerverschlag mit feinsten Holzgarvur die Gesamtwirkung. Zwei parallele Garagen mit großen Fenstern lassen sich effektiv beleuchten und bieten viel Platz für Löschfahrzeuge.



Feuerwache Kallental



Feuerwache Dörpede

**Bausatz aus hochwertigem, durchgefärbtem Hartkarton.
Abmessungen: ca. 83 x 56 x 92 mm (LxBxH)**

je Variante 49 €

Dekomaterial sowie Fahrzeuge und Figuren gehören nicht zum Lieferumfang.

Der angegebene Preis gilt im Laden bei Abholung. Im Fernabsatz kommen umsatzabhängige Versandkosten hinzu, die wir Ihnen auf unseren Seiten vor Abschluss eines Kaufvertrags jeweils individuell anzeigen.

Wagenarchiv der Vorkriegszeit

Der Weg zur Schweißtechnik

Auf drei Bände verteilt dokumentiert Joachim Deppmeyer die Entwicklung von Reisezugwagen bei der Deutschen Reichsbahn der Vorkriegszeit. Im heute behandelten Teil 2 widmet er sich den fünf Jahren bis zum Rückverstaatlichen der Gesellschaft im Jahre 1937. Diese Zeit brachte den Einzug der Schweißtechnik, die einen großen Entwicklungsschub mit sich brachte.

Joachim Deppmeyer
Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn - 2
1932 bis 1937 - Regelspur

EK-Verlag GmbH
Freiburg (Breisgau) 2019

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 30,0 cm
248 Seiten mit 219 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6415-7
Best.-Nr. 6415
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Mit Band 2 der kleinen Buchreihe zu den Reisezugwagenentwicklungen der Deutschen Reichsbahn nähern wir uns nun langsam einem vollständigen Ende eines hilfreichen und sinnvollen Nachschlagewerks.

Es handelt sich hier um eine Überarbeitung, deren Ursprungstitel 1988 noch in einem anderen Format erschien. Mit Joachim Deppmeyer zeichnet wieder der alte und anerkannte Autor verantwortlich.

Das vorliegende Buch dokumentiert die zwischen 1932 und 1937 gebauten, normalspurigen Personenwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft – also quasi in ihrer Blütezeit bis vor ihrem Rückführen in ein öffentlich-rechtlich organisiertes Staatsunternehmen.

In diesem Zeitraum erlangt die Schweißtechnik zunehmend an Bedeutung und hält auch in den Waggonbau Einzug. Wir befinden uns hier also im Übergang von der Niet- zur Schweißtechnik, die Gewichtseinsparungen mit sich brachte, den Wagen mehr Stabilität verlieh und auch sonst manchen Entwicklungssprung nach sich zog.

Das ist auch an den behandelten Reisezugwagen und ihren Drehgestellen gut zu sehen. Behandelt werden müssen und werden hier der Karwendel-Express, die Bauarten 31, 32, 33, 34, 35, 36 und 37, aber auch viele sehr spezielle Typen wie Gefangenen- und Messwagen oder auch die Wagen des Henschel-Wegmann-Zuges.

So treffen auch Zetties in diesem Werk viele alte Bekannte wieder, die sie aus dem Programm von Märklin kennen. Einen Anreiz für eigene Superungen, Um- oder gar Eigenbauten liefern Bücher wie dieses bekanntermaßen eh. Wer daran Freude hat, kommt an auch an diesem Standardwerk nicht vorbei.

Um auch jenen Leserinnen und Lesern einen Eindruck zu geben, die mit Bauartbezeichnungen der Staatsbahnen nichts anfangen können, nennen wir exemplarisch noch die in großer Vielfalt vertretenen Schürzenwagen oder auch die späteren Donnerbüchsen mit geschlossenen Wagenenden zum Einstieg.

Der Autor bietet hier auch durchaus mehr als nur einen kurzen Überblick, denn sein jüngstes Werk enthält auch eine Einzelaufstellung der Wagenbauverträge zwischen 1932 und 1937. Das umfasst auch die Bahnpostwagen der Deutschen Reichspost und die normalspurigen Speise- und Schlafwagen der Mitropa.

Vom neuen Format profitieren konnte der Inhalt vor allem im Bereich der Zeichnungen, die jetzt im Maßstab 1:100 abgedruckt sind. Aber auch die Fotografien ließen sich großzügiger abbilden, was vor allem die Tüftler zu schätzen werden wissen, die sich mit eigenen Konstruktionen an die Arbeit machen wollen.

Zu schätzen wissen wir es daher auch, dass die ausgewählten Bilder unverändert aussagekräftig und ebenso gewohnt gut reproduziert wurden. Nicht alle von ihnen stammen aus der Zeit der Vorbildkonstruktion, sondern wurden durchaus auch erst nach dem Zweiten Weltkrieg abgelichtet.

Die Struktur entspricht, wie zu erwarten, dem Band 1: Jede Bauart wird fotografisch dokumentiert, mit allen wichtigen Eigenschaften ausführlich beschrieben und um die ebenfalls erwähnten Zeichnungen von Längs- und Stirnseite ergänzt.

Ausreichend berücksichtigt wurde auch dieses Mal ein ausführliches Kapitel zur Entwicklungsgeschichte der Reisezugwagen im Betrachtungszeitraum, das einen allgemeinen Teil darstellt und den roten Faden, der alle Wagentypen verbindet, spannt. Eingeschlossen in die Erläuterungen und Dokumentation sind hier neben technischen Merkmalen auch die Innenausstattung der verschiedenen Personenwagen.

Von besonderem Interesse sind außerdem auch die Drehgestellbauarten, die in einem eigenen Kapitel im hinteren Buchteil ebenso ausführlich behandelt werden. Gerade hier spiegelt sich der in wenigen Jahren erreichte, technische Fortschritt gut wider. Umzeichnungspläne vollenden die Übersichten.

Wer den Band 1 erworben hat, wird auch an diesem zweiten und sicher dem dritten und letzten Gefallen finden. Erst zusammen bilden sie schließlich eine Einheit und ein vollständiges Werk. Wer die Nenngröße Z bevorzugt und dieses Buch durchblättert, wird wieder feststellen, wie groß die Wunschliste gerade an Altbauwagen immer noch ist. Hier sind es besonders die bis weit in die Siebziger im Vorortverkehr eingesetzten Exemplare mit Doppeltüren an Endeinstiegen.

Verlagsseiten:
• <http://www.eisenbahn-kurier.de>
• <http://www.ekshop.de>

Typenverzeichnis für Italien

Reiseführer für die Eisenbahn?

Die Typenkompass-Reihe wächst weiter und im neuesten Band wirft der Autor einen Blick nach Italien, der Deutschen liebstes Urlaubsland. Lassen wir die derzeitigen Einschränkungen der Bewegungsfreiheit etwas zurücktreten, denn nicht nur fernreisende Eisenbahninteressierte sollten einen Blick auf den nun zu besprechenden Titel haben.

Thomas Estler
Loks der italienischen Staatsbahnen FS seit 1946
aus der Reihe Typenkompass

Transpress Verlag
Stuttgart 2019

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 20,5) x 14,0 cm
128 Seiten mit 100 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-71598-1
Titel-Nr. 71598
Preis 12,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Thomas Estler ist als Fachautor von Büchern, Illustrationen und Artikeln bekannt und zeichnet auch für das hier vorgestellte Transpress-Werk verantwortlich, das die Typenkompass-Reihe weiter ausbaut und vervollständigt.

Es handelt sich dabei um eine Buchserie, die bei Transpress und dem Motorbuchverlag alle Zweige des motorisierten Verkehrs zu Wasser, Land und Luft umfasst. Zeitlich liegt der Fokus dabei keinesfalls nur auf der Gegenwart, und auch vor Ländergrenzen machen die Autoren nicht Halt.

So sind auch Bände zu den Triebfahrzeuge der Polnischen Staatsbahnen PKP, der französischen Staatsbahnen SNCF und den Benelux-Ländern sowie den Rumänischen Staatsbahnen CFR in der jüngeren Vergangenheit erschienen.

Daher passt ein Band, der sich mit den Lokomotiven befasst, die bei den italienischen Staatsbahnen im Einsatz waren und sind, bestens ins Konzept dieser Reihe. Korrekt müsste der Titel aber auch die privatisierten Trenitalia und Mercitalia Rail, die 2000 aus der Ferrovie dello Stato (FS) hervorgegangen sind, wie auch weitere private Unternehmen einbeziehen.

Ebenso beschränkt sich das Buch auch nicht auf Lokomotiven aller drei Traktionsarten, darunter selbstverständlich auch die Maschinen des früheren Drehstrombetriebs. Ebenso wiederzufinden sind auch die in Italien nicht mehr wegzudenkenden Triebzüge und Triebwagen.

Eine kleine Übersicht soll deutlich machen, welche bekannten Baumuster hier mitbehandelt werden: Franco-Crosti-Konstruktionen wie die Reihe 741, moderne Fahrzeuge wie die E.402B oder E.403, die früher im Hochgeschwindigkeitsverkehr aktiven Triebköpfe E.414, die E.444 „Tartaruga“ („Schildkröte“), TRAXX-Lokomotiven, die E.655 / E. 656 „Caimano“ („Kaiman“), der ETR.300 „Settebello“, der TEE-Triebzug ALn.442/448, der ETR.450 „Pendolino“ oder auch der ETR.400 „Frecciarossa 1000“.



Das ist freilich nur ein kurzer Auszug aus einer viel umfangreicheren Liste, zu der vor allem viele Alltagsfahrzeuge gehören, die heute auch bei Ferrovie del Sud Est (FSE), Ferrovie Nord Milano (FNM) oder NTV (Marke „Italo“) unterwegs sein können. Einer der jüngsten Zugänge ist der elektrische Triebzug ETR.700, der nach dem Desaster bei NS und SNCB („Fyra“) überarbeitet wurde und nun ebenfalls in Italien eingesetzt wird.

Vielleicht sind einigen unserer Leser ja schon Spur-Z-Modellumsetzungen diverser Reihen begegnet. Wir denken hier längst nicht nur an Sammlerserien recht grob dargestellter Fahrzeuge, sondern vor allem an Umbauten aus Großserienprodukten. Gerade auch im Forum der ZFI waren zuletzt auch komplette Eigenbauten nach FS-Vorlagen zu sehen.

Gerade hier ist auch der Ansatzpunkt, der diesen Titel für unsere Leser interessant machen dürfte: Schienenverkehr ist längst ein internationales Thema und Urlaubserinnerungen führen oft zu ausgefallenen Anlagenprojekten. Ein Nachschlagewerk wie dieses hilft beim Überblick und fördert auch geeignete Basismodelle zu Tage.

So finden sich in diesem Werk auch aus dem Ausland zugekaufte Fahrzeuge, wie die Kleinlokomotiven aus Deutschland, die bei uns als Köf 2 bezeichnet wurden und im Portfolio von Z-Modellbau zu finden sind. Auch die V 36 verschlug es zur FS und sie wurde hier als D.236 bezeichnet. Selbst der aus Großbritannien stammenden „Hippel“, umgesetzt vor über zehn Jahren durch Exact Modellbau, war als Ne.700 in kleiner Stückzahl dort zu finden.

Damit sich ein unbedarfter Eisenbahnfreund aber überhaupt im Wirrwarr der Bezeichnungen zurechtfinden kann, beginnt das Buch direkt nach einleitenden Worten mit Erläuterungen zu den Reihenbezeichnungen der FS. Da sie für alle Traktionsarten grundverschieden sind, ließ sich auf diese Hilfe auf keinen Fall verzichten.

Strukturell bietet der vorliegende Band keine Überraschungen: Jeder Fahrzeugtyp wird auf ein bis zwei Seiten mit den wichtigsten Angaben zum Entstehen, der Beschaffung und Einsatzgeschichte vorgestellt. Dazu liefert der Autor eine Tabelle mit den wichtigsten Maßen und Daten und fügt dem Kurzportrait mindestens ein Foto hinzu. Das kennen wir so auch von allen anderen Büchern dieser Reihe.

Auch Auswahl und Wiedergabe der Aufnahme können wir nur als passend, sachgerecht und gut reproduziert bezeichnen. So gibt das Buch mit Blick auf seine Zielgruppe und den Zweck, einen ersten und möglichst vollständigen Überblick zu geben, keinen Anlass zur Kritik. In der Tat haben wir kein Fahrzeug, das uns einfiel, in diesem Titel vermisst.

Auch der Lesefluss ist stets gegeben, weshalb wir dieses Buch zusammenfassend auch nur als sinnvolle und willkommene Ergänzung der Buchreihe begrüßen können. Wir sind gespannt, welche Folgebände wir in den nächsten Jahren hier noch erwarten dürfen!

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.transpress.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.

Ein Dankeschön zur International Edition erreichte uns:

Thank you for your wonderful magazine and the English translations you do for us! Especially the February 2020 issue, you really outdid yourselves there, that was a fantastic effort. **Trainini** is without peer. Your articles that match currently available models with their full size counterparts are especially rewarding.

I can purchase those cars and then enjoy them more as I know the history of the real thing. I also want to thank the dealers in Germany and elsewhere that are willing to ship to the US. Yes, shipping overseas is expensive, but being able to purchase the Artitec, Noch, Hightech Modellbahnen, or Modellbahn Union products that I see in your magazine is worth it to me. You show us the best Z products available in the world and do your readers and the manufacturers of these things a great service.

Eric Schellenberger, Livermore (Kalifornien; Vereinigte Staaten)

Deutsche Übersetzung:

Vielen Dank für Ihr wunderbares Magazin und die englischen Übersetzungen, die Sie für uns machen! Besonders die Ausgabe für Februar 2020, da haben Sie sich selbst übertroffen, war eine fantastische Leistung. **Trainini** ist ohne Gleichen. Besonders lohnend sind Ihre Artikel, die derzeit erhältliche Modelle mit ihren Pendanten in voller Größe behandeln.

Ich kann diese Fahrzeuge kaufen und mich dann mehr an ihnen erfreuen, da ich die Geschichte der realen Vorlage kenne. Ich möchte auch den Händlern in Deutschland und anderswo danken, die bereit sind, in die USA zu liefern. Ja, der Versand nach Übersee ist teuer, aber die Möglichkeit, die Produkte von Artitec, Noch, Hightech Modellbahnen oder Modellbahn Union zu kaufen, die ich in Ihrer Zeitschrift sehe, ist es mir wert. Sie zeigen uns die besten Z-Produkte, die es auf der Welt gibt, und erweisen Ihren Lesern und den Herstellern dieser Dinge einen großen Dienst.

Antwort unserer Übersetzer: Die Herausgabe einer englischen Version von **Trainini®** folgt dem Weg, den die Spur Z gegangen ist: Sie wurde 1972 von Märklin in Deutschland begonnen, aber heute sind Hersteller und Freunde der Spur Z weltweit zu finden, insbesondere dort, wo große lokale Hersteller ansässig sind: Europa, Japan und den USA.

Und langsam verlassen die Hersteller ihre lokalen Silos: Rokuhan kooperiert mit Noch, Märklin mit AZL. Wir Spur-Z-Modellbahner und Sammler wollen mehr davon, wir wollen eine globale Gemeinschaft mit einem globalen Marktplatz sein. Und hier spielt die englische Version von **Trainini®** eine wichtige Rolle. Sie verbindet Hersteller und Modellbahner weltweit, wie wir aus Rückmeldungen wie Deiner erkennen können. Vielen Dank für diese wertvolle Rückmeldung.



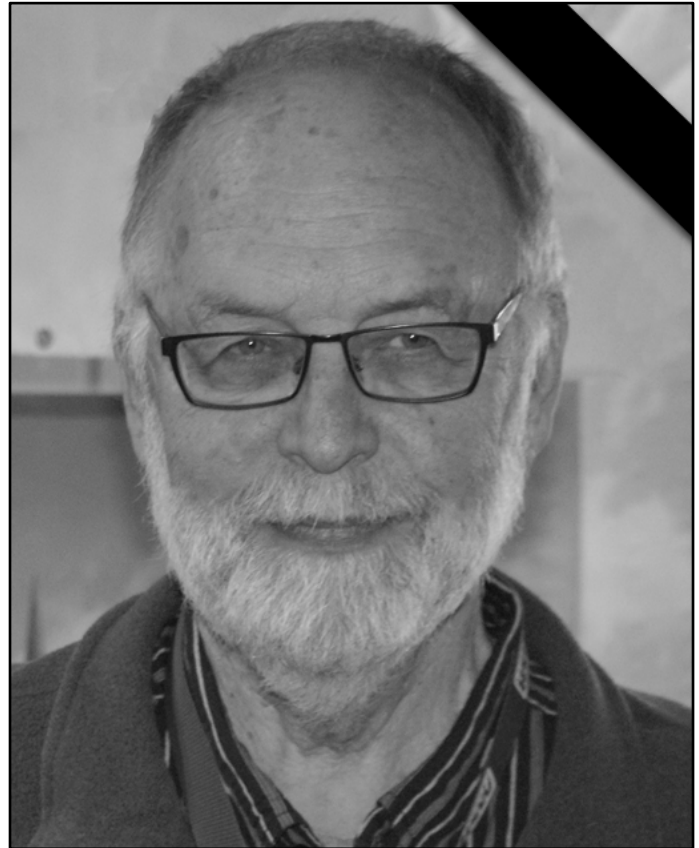
Ein Nachruf auf Wolf-Ullrich Malm:

Am 13. März 2020 hat die deutsche Spur-Z-Gemeinde mit Wolf-Ullrich Malm ein bekanntes, vor allem aber auch verdientes Mitglied verloren. Ulli ging im Alter von 70 Jahren nach schwerer Krankheit, aber trotzdem unerwartet von uns.

Er war ein durch und durch positiv eingestellter Mensch, der kontaktfreudig war, gern mit anderen Gleichgesinnten fachsimpelte und zuzuhören wusste. Auch sein eigenes Wissen teilte er gern mit anderen und gab es weiter, wenn jemand Rat suchte. Anregungen nahm er dabei ebenso für sich auf.

Nicht vergessen dürfen wir auch seine Fähigkeiten beim Eigenbau von Modellen. Er konstruierte begehrte Fahrzeuge selbst und freute sich, wenn die geätzten Bleche eintrafen und er sich an den Zusammenbau setzen konnte.

Da er auch gern auf Reisen ging und seine Heimatstadt Lübeck liebte, war es ihm eine Freude, seine im letzten Heft vorgestellte Anlage „Alt-Lübeck 1905“ oder auch die „Buntekuh“, die wir ihm zu Ehren zeitnah auch hier vorstellen möchten, auf Messen und anderen Veranstaltungen auszustellen.



Wolf-Ullrich Malm während einer Ausstellung im September 2017

Seine Freunde, die ihn dabei gern begleiteten, schätzten an ihm besonders, dass er immer gut vorbereitet war, Fahrpläne von Bahnen, Pläne von Restaurants oder Sehenswürdigkeiten heraussuchte und dennoch spontan war. So waren auch die Abende nach anstrengenden Ausstellungstagen ein Höhepunkt. Alle, die mit ihm unterwegs sein durften, zeigten sich stolz, seine Begleiter sein zu dürfen.

Vermissen werden ihn auch seine Stammtischbrüder vom Freundeskreis der Spur Z (Hamburg), in Bad Schwartau sowie aus der Runde des Team Z Hamburg, über das Ulli auch mit dem Verfasser dieses Nachrufs verbunden war.

Wolf-Ullrich Malm hinterlässt eine Lücke in unseren Reihen, die sich wohl nicht schließen lassen wird. Wir verlieren einen engagierten Freund und herausragenden Zettie. Unsere Gedanken sind bei ihm und seinen Angehörigen.

Kurz nach Redaktionsschluss gemeldet:

Der 3D-Druck-Anbieter Schrax (<http://www.schrax.com>) hat uns kurz nach dem letzten Redaktionsschluss informiert, dass er Aschentonnen nach DDR-Vorbild ins Sortiment aufgenommen hat. Diese Blechkübel mit Deckel waren in ähnlicher Form auch im Westen Deutschlands lange gebräuchlich.

Sie besaßen noch keine Rollen, konnten aber in schräger Haltung durch Drehen zum Müllfahrzeug bewegt werden, da sie eine zylindrische Grundform besaßen. In der DDR hatten sie ab 1989 ausgedient, im Westen schon deutlich früher. Ersetzt wurden sie stets durch eckige und fahrbare Kunststofftonnen unterschiedlichen Volumens.

Die einfarbigen Kunstharz-Modelle sind vorerst nur für die Spuren H0 und TT lieferbar. Wir informieren hier aber schon, weil sie in Kürze eben auch für N und Z ins Sortiment gelangen sollen.



Patinierte und mit Graffiti versehene gedeckte Güterwagen (Art.-Nr. 994 05 250).
Foto: Micro-Trains

Neues von Micro-Trains:

Micro-Trains liefert aktuell eine Viererpackung an gedeckten 40-Fuß-Standardgüterwagen mit Anschriften DRG&W (Art.-Nr. 994 00 109) aus. Diese Modelle sind braun lackiert und tragen weiße Aufdrucke, darunter auch der Rio-Grande-Schriftzug mit Schweif.

Dazu gesellen sich noch werksseitig gealterte Wagen. Einen ansprechenden Eindruck machen die beiden gedeckten Wagen mit Schiebetüren der Montana Rail Link (994 05 250), die auch noch aufgedrucktes Graffiti tragen.

Die Modelle werden in Deutschland unter anderem von Case Hobbies (<http://case-hobbies.de>) vertrieben.

Weitere Artitec-Neuheit verfügbar:

Bei Artitec ist bereits eine weitere Neuheit 2019 verfügbar geworden. Lieferbar ist nun auch der Rückewagen mit zwei Pferden (Art.-Nr. 322.027). Auch dieses Modell zeigt die Feinheit und hohe Filigranität, die wir von den hochwertigen Modellen aus Amsterdam gewohnt sind.

Erhältlich ist die Neuheit direkt beim Hersteller (Link am Ende des Ladegutbeitrags) oder über Vertriebspartner wie beispielsweise den 1zu220-Shop.

Wenige Märklin-Auslieferungen:

Während im Werk Győr die Arbeit komplett ruht und auch am Stammsitz Göppingen Kurzarbeit vorherrscht, kann es mit Auslieferungen nur eingeschränkt weitergehen. Zwei Produkte sind aber rechtzeitig fertig geworden, um noch in die Auslieferung zu gelangen.



Mit einer Elektrolokomotive der Baureihe 143 (Art.-Nr. 88438) Im Verkehrsrot der Epoche V ist dies die noch fehlende Ergänzung zu den jüngsten Doppelstockwagen. Die Universalmaschine trägt die Nummer 143 833-2 und gibt den Betriebszustand um 2002 auf der Höllentalbahn wieder.

Sie wird von der neuen Motorengeneration angetrieben und zeigt, wie auch die letzten Vorgängerinnen, keine sichtbare Oberleitungsumstellschraube mehr.

Die wartungsfreie Beleuchtung erfolgt mit LED und weiß-rotem Wechsel je nach Fahrtrichtung. Pffiffig ist die gedruckte Nachbildung der Zugzielanzeige im Führerstandsfenster: Der Bahnhofname ist vom Scheibenwischer verdeckt und lässt nur „Hbf“ erkennen, womit das Modell auch außerhalb seiner einstigen Heimat einsetzbar ist.

Mit Spannung erwartet wurde auch die Diesellokomotive M61 (88635) der Ungarischen Staatseisenbahnen (MAV). Diese NOHAB ist das erste Modell der Baugröße Z, das mit einem Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff ausgeliefert wurde.

Neben Glockenankermotor und warmweißer LED-Spitzenbeleuchtung punktet es deshalb mit einem deutlich erhöhten Gewicht. Auch einige Kompromisse hat Märklin mit der Produktpflege behoben: So erhielt die Lok neue, vorbildgerechte Drehgestellblenden.



Erhalten haben einige Kunden inzwischen auch das als Manufakturmodell deklarierte Modell des Schweizer Krokodils Ce 6/8^{III} aus Bronze-Feinguss (88565). Das Fahrwerk dieser Ausführung ist zu Gunsten einer edlen, auf das Gehäusematerial abgestimmten Wirkung schwarz gehalten und die Anschriften sind auf ein Minimum reduziert worden. Geliefert wird das Modell in einer Sonderverpackung.

Zu den jüngsten Märklin-Auslieferungen gehören die ungarische M61 (Art.-Nr. 88635) mit metallgefülltem Kunststoffgehäuse sowie die Baureihe 143 für den Einsatz auf der Höllentalbahn (88438; Foto auf Seite 51 unten). Beide Fotos: Jörg Erkel / 1zu220-Shop

Virtuelle Ostermesse bei Noch:

Nachdem auch die Intermodellbau in Dortmund zumindest vorübergehend abgesagt werden musste, ist der Zubehörhersteller Noch zu Ostern kreativ geworden und hat eine virtuelle Hausmesse auf die Beine gestellt, um sein Programm, die Neuheiten und Sonderangebote vorzustellen.

Über eine separate Seite (<https://www.noch.de/de/aktuell/2020/09-online-oster-messe.php>) sind die Vorstellungen, nach Marken getrennt, zu erreichen. Interessant ist dort auch eine neue Seite, die den Vertrieb von Noch-Produkten mit dem von verschiedenen Kleinserienanbietern des Premiumsegments bündelt (<https://www.modellnatur.de>) bündelt. Dies erleichtert den Bezug und hilft, Portokosten zu sparen.

Inzwischen ausgeliefert oder über den Hersteller abrufbar sind auch die neuen Kartonhäuser, die wir in der Februar-Ausgabe vorgestellt haben: Dies sind der Bahnhof Zeil (Art.-Nr. 44305) das dreiteilige Dorf-Set“ (44310) und ein Kleingebäude-Set (44315) mit zwei Scheunen und einer Kapelle.

Sie haben bekannte Maße ähnlicher Polystyrol-Bausätze und eignen sich daher gut für die Noch-Kofferanlagen oder als zeitgemäßer Ersatz für alte, ausmusterungswürdige Relikte der Spur-Z-Frühzeit.

Rainer Tielke ist fleißig gewesen:

Ratimo-Z, die Marke von Rainer Tielke, hat die aktuelle Zeit der Einschränkungen kreativ genutzt und einige Neuheiten aus dem 3D-Drucker vorstellen können, die ab sofort lieferbar sind: Der seit Jahren als

Entwurf auf Messen gezeigte Bundeswehr-Lastwagen MAN 630 hat nun mit dieser Technik das Licht der Welt erblickt. Die früheren Muster basierten noch auf Frästechnik.

Angeboten wird dieses Fahrzeug, das in technisch etwas abweichender Ausführung auch bei Artitec vorgestellt wurde, mit einem Kofferaufbau (Art.-Nr. Artikel 50001), mit offener Ladefläche und hinterer Zwillingbereifung (50002) sowie mit Ladefläche, Seilwinde zwischen Stoßstange und Motorhaube (50003).

Weiter geht es auf Baustellen des Maßstabs 1:220, denn dort werden wir künftig die Mischmaschine mit Arbeiter (50016) finden. Es handelt sich dabei um einen Arbeiter mit Schaufel, der gerade einen Betonmischer füllt. Gedruckt wird diese Neuheit aus weißem Resin, das farblich unbehandelt zum Kunden gelangt. Ergänzt wird dieses Produkt perfekt um eine Schubkarre (50017).

Neu konstruiert ist auch der Gabelstapler mit Fahrer (50011), der bereits aufsitzt. Austauschbar ist die Gabel für Europaletten oder große Exemplare. Auch diese Neuheit wird mit weißem Resin gedruckt, ist aber sowohl farblos als auch vorkoloriert in den Farben Rot, Blau und Gelb bestellbar. Dazu passend gibt es zunächst eine Großpalette mit 6 Ölfässern (50019) und fünf leere Europlatten (50010).

Rainer-Tielke-Modellbau ist über folgende Adresse erreichbar: <http://www.rainer-tielke-modellbau.com>.

AZL-Neuheiten für Güter- und Personenverkehr:

American Z Line setzt die Auslieferungen von leichten Reisezugwagen fort. Im April verfügbar geworden sind nun die Ausführungen für den Vorzeigezug „Panama Limited“ der Illinois Central, der in der wiedergegebenen Gestaltung bis 1971 mit Pullman-Wagen von Chicago nach New Orleans verkehrte.

Alle angebotenen Modelle tragen eine braune Grundfarbe an Wagenkasten und Dach, ein orangefarbenes Fensterband und gelbe Zierstreifen und Anschriften: Schlafwagen 4-4-2 (Art.-Nrn. 73020—bis -3) und 6-6-4 (73120-1 bis -3), Aussichts- (73420-1 / -2), Speise- (73520-1 / -2), Sitz- (73720-0 bis -2), Kanzel- (73820-1 / -2) und Postwagen (73920-1 / -2).



Himmelblaue Tragwagen mit Maersk-Containern (Art.-Nr. 906504-1). Foto AZL / Ztrack

Die fünfteiligen Gunderson-MAXI-I-Containertragwagen finden diesen Monat eine Fortsetzung mit der himmelblauen Maersk-Ausführung. Angeboten werden eine Zusammenstellung, die fünf lichtgraue 40-Fuß-Maersk-Container beinhaltet (906504-1) und drei weitere, die unbeladen vorfahren (906504-2 bis -4).

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

Phantastisches Fertigmodell von KoMi-Miniaturen:

In einer Auflage von nur zehn Exemplaren produziert, hat KoMi-Miniaturen (<http://www.komi-miniaturen.de>) begonnen, sein Sondermodell für die abgesagte Ausstellung in Altenbeken auszuliefern. Das Güllefuhrwerk (Art.-Nr. NF 6.1) zeigt sich ebenso perfekt wie alle anderen Umsetzungen, die dieser Anbieter zuvor realisiert hat.

Die Vorbilder zum Modell hielten sich auf kleinen Landwirtschaftsbetrieben teilweise bis in die siebziger Jahre und wurden dort häufig mit sogenannten Fahrkühen eingesetzt, wenn die Betriebsmittel nicht für Ochsen oder Pferde reichten.



Feiner schafft's keiner: Das neue Güllefuhrwerk mit Kutscher und zwei Fahrkühen (Art.-Nr. NF 6.1) von KoMi-Miniaturen bereichert landwirtschaftliche Szenen auf der Modellbahnanlage.

Solche Fahrkühe dienten eigentlich der Milch- oder auch Fleischproduktion, wurden aber auch als Zugtiere herangezogen. Im Modell zeigen die beiden Tiere ein auf Rindviecher zugeschnittenes Stirnjoch und wurden, wie auch der mitgelieferte Kutscher, mit Hilfe von Preiser-Figuren hergestellt. Sie sind fertig koloriert, das Fuhrwerk vermittelt mit einer leichten Alterung zudem einen perfekten Alltagseindruck.

Dieses extrem liebevoll gestaltete Funktionsmodell mit drehbaren Holzspeichenrädern und Lenkeinschlag nominieren für die Neuerscheinungen des Jahres 2020 in der Kategorie Zubehör.

Und das tut sich aktuell bei Freudenreich:

Drei weitere Modelle sind bei FR Freudenreich Feinwerktechnik (<http://www.fr-model.de>) inzwischen bestellbar (siehe dazu auch die Lieferbarkeitsanzeige auf den Herstellerseiten und Produktinformationen):

NOHAB-Diesellok TMY 9505 der Strukton Rail in gelber Lackierung (Art.-Nr. 46.127.11)

Metall-Recycling-Wagen „Thommen“ mit neuer Schrottbeladung (41.300.31)

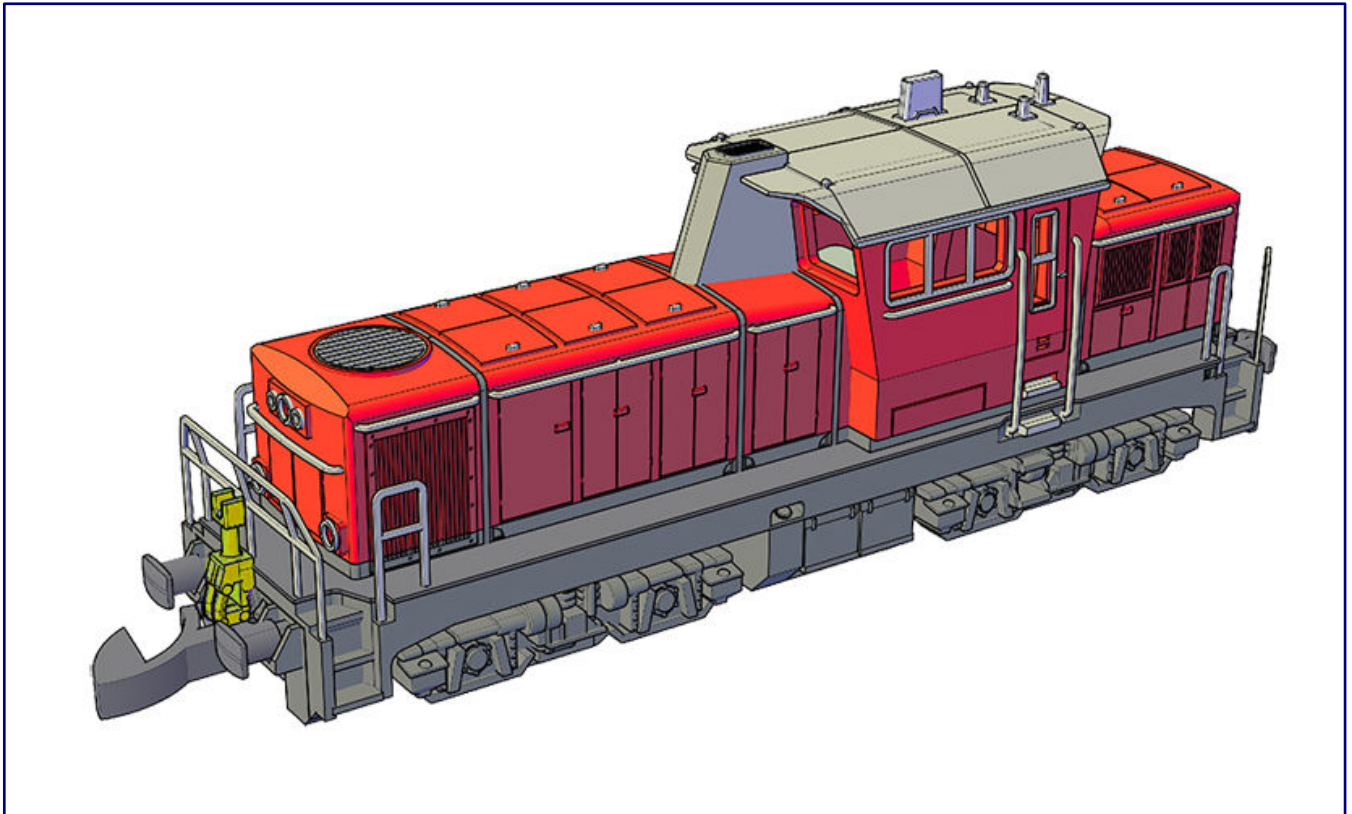
Gelenk-Containertragwagen Sggrs 80 mit Containern „DB Schenker“ und „Cosco“ (46.347.01)

Besteller können auf den Anbieterseiten auch die Frage-Funktionen nutzen, um hier in den Kontakt zu kommen.

Sommerneuheit bei SMZ und Wunschmodellaufruf:

SMZ hat auf seinen Seiten (<http://www.sondermodellez.eu>) mit der 1993 in Dienst gestellten Diesellok 2068 027-8 eine Sommerneuheit vorgestellt. Das neu angekündigte Modell zeigt diese Lok im aktuellen Farbschema Verkehrsrot/Umbragrau und der aktuellen Wort-Bild-Marke der ÖBB.

In der Premium-Version besitzt es fein geätzte Handläufe, Handgriffe, Lüftergitter und Scheibenwischer, eine Rundumverglasung des Führerstands sowie eine Lokführerfigur. Der Antrieb erfolgt über einen eisenlosen Motor. Das weiße Spitzenlicht ist im Digitalbetrieb schaltbar.



Die Darstellung aus der CAD-Konstruktion weckt Lust auf ein besonderes Modell der 2068 027-8 der ÖBB. Auf den Seiten von Sondermodelle Z auch schon Fotos des ersten Musters zu sehen. Abbildung: SMZ

Velmo hat die Nano-S-Hauptplatine für diese Konstruktion neu entwickelt, einen NEM-651-Schnittstellenstecker besitzt. Der eingesetzte Digitaldecoder hört auf das DCC-Protokoll, ermöglicht aber auch einen Analogbetrieb.

Zudem haben die Wiener Spezialisten für feinste und hochdetaillierte Modelle auf eine Redaktionsanfrage geantwortet, die wir wegen der hohen Nachfrage nach Modellen der DB-Baureihen 627 und 628 in verschiedenen Ausführungen immer wieder vernehmen.

So sei es nach derzeitigem Stand möglich, voraussichtlich zum Spätsommer/Frühherbst 2020 eine neue Variante in einer Stückzahl von exakt zehn Modellen zu produzieren. Interessenbekundungen und Vorbestellungen nimmt SMZ ab sofort unter E-Mail-Adresse [smz\[at\]gmx.at](mailto:smz[at]gmx.at) entgegen.

Fest ausgewählt hierfür wurde das Dieseltriebfahrzeug 627 001-1 der Deutschen Bundesbahn (Epoche IV) in der Farbgebung Ozeanblau/Elfenbein in der umgebauten Version mit regulären Zug- und Stoßeinheiten.



Diese Aufnahme vom 13. Juli 1985 in Kempten (Allgäu) zeigt den 627 001-1 der Deutschen Bundesbahn im Betriebszustand, den auch das geplante SMZ-Modell wiedergeben soll. Der Triebwagen wurde im Jahr zuvor auf reguläre Zug- und Stoßeinrichtungen umgebaut. Foto: Malte Werning.

Es wurde 1984 von Schaku auf Puffer und Hakenkupplung umgebaut und damit technisch weitgehend der Unterbaureihe 627¹ angepasst. Es behält aber seine gesickten Seitenwände und die Übersetzfenster, die es von diesen nachgelieferten Prototypen unterscheiden.

Die einteiligen Fahrzeuge waren, wie ihre doppelteiligen Geschwister der Baureihe 628, als Nachfolger der legendären Schienenbusse gedacht. Die in zwei Serien gelieferten Vorserienfahrzeuge dienten der Erprobung und dem endgültigen Festlegen der Serienausführung. Während es bei der Baureihe 628 zu mehreren Serienlieferungen ab Mitte der achtziger Jahre kam, blieb es bei der Baureihe 627 bei den insgesamt 13 Mustern.

Als bestellbare Technikausführungen sind folgende Optionen wählbar:

- 1.) reine Analogausführung (technisch mangels Steckerschnittstelle auf der Platine nicht aufrüstbar); avisiertes Preis ca. 700,00 EUR
- 2.) Analogversion mit Aufrüstmöglichkeit (Hauptplatine mit NEXT18-Schnittstelle und Analogadapter); avisiertes Preis ca. 750,00 EUR
- 3.) Digitalausführung mit NEXT18-Schnittstelle und Decoder (Fahr- oder Sounddecoder); avisiertes Preis ca. 820,00 EUR (inkl. Sound)

Dieses geplante Modell wird nur direkt über SMZ zu beziehen sein und, wie alle übrigen Konstruktionen auch, aufgrund seiner geringen Stückzahl eine hohe Exklusivität behalten.

Impressum

ISSN 1867-271X

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten und Ausgaben sind im Katalog der DNB unter <https://portal.dnb.de> abrufbar.

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Torsten Schubert

Lizenzierte **Trainini Mitgliedergruppe** (<https://www.facebook.com/groups/1597746057122056/>): Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**)

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

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

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

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

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

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

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

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