



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Sonderzüge „Deutsche Weinstraße“

Endspurt beim Bahnhofsdiorama
Erfolgreich bei der Gummibahn

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

die Zeit rast an uns vorbei, nur Corona scheint zu bleiben. Der Herbst hat uns erreicht und mit ihm gehen unsere Sommerausflüge zu Ende. Dafür beginnt dann eine neue Bastelsaison.

Erst vor wenigen Tagen habe ich gelesen, dass in diesen Zeiten sozialer Distanz das Wandern seinen Aufwärtstrend bei den Außenaktivitäten noch enorm beschleunigen konnte.

Auch meine Familie und ich haben sich dem nicht verschlossen. Sich an der frischen Luft zu bewegen, tut gut, macht Spaß und sorgt für viele neue Eindrücke. Wer mit offenen Augen durch die Natur geht, der entdeckt nicht nur seltene Tiere oder Pflanzen, sondern kehrt auch voller Ideen und Tatendrang nach Hause zurück.

Da sind so viele schöne Dinge, die entdeckt, im Hirn gespeichert und später im Kleinen wiedergegeben werden wollen. Lassen auch Sie sich von der Natur verzaubern und inspirieren, machen Sie einen Spaziergang oder eine Wanderung durch die bald wieder gelb und rot strahlenden Baumlandschaften!

Auf solche Weise sind auch viele Ideen entstanden, die sich auf unserem Diorama „Himmelreich“ wiederfinden. Nur wenig blieb aber seit der letzten Ausgabe an der Oberfläche zu tun, stattdessen geht es jetzt in der „Unterwelt“ zur Sache.

Genutzt haben wir die Gelegenheit auch, um erste Erfahrungen mit einem CAD-Programm und dem 3D-Druck zu sammeln, also selbst zu gestalten und nicht nur zu kaufen. Mit Hilfe dieser Technik ist auch ein Bahnbus entstanden, der heute eine wichtige Rolle spielt. Er war nicht nur das meistverkaufte Modell seiner Generation, sondern spielte auch bei der Bundesbahn eine wichtige Rolle.

Würdigung in Vorbild und Modell erfahren auch die Sonderzüge der Deutschen Weinstraße. Ihre Geschichte geht schon viele Jahre zurück, zwei Generationen speziell gestalteter Wagen waren im Einsatz, wenn wir „in Zügen denken“.

Beide sind nun fast zeitgleich im Maßstab 1:220 verfügbar geworden und schreiben im Kleinen ein Kapitel Eisenbahngeschichte – vielleicht bald auch schon auf Ihrer Modelleisenbahn? Lassen Sie sich von unserem Titelthema begeistern und mit auf die Reise nehmen.

Fast vergessen schien in der Spurweite Z das diesjährige Jubiläum „100 Jahre Deutsche Reichsbahn“. Bevor die Herbstneuheiten bekannt wurden, mit ihnen auch zwei Umsetzungen nach DRG-Vorlagen, haben wir dem DB-Museum in Nürnberg einen Besuch abgestattet und uns dort die Sonderausstellung zum Thema angeschaut.

Den Rest dieser Ausgabe bilden viele Meldungen, eine Flugzeugvorstellung und passende Buchempfehlungen zu den Schwerpunkten dieses Monats. Und so wünsche ich Ihnen, auch im Namen meiner Kollegen, wieder viel Freude beim Leser dieses Hefts!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

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

Modell

Rollende Weinkeller im Saufzug.....	4
Standardwerk mobil	19
Ein Flugzeug auf Abwegen?	32

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Das Arbeiten hinter den Kulissen.....	40
---------------------------------------	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Von der Pike auf gelernt.....	65
Bewährtes kommt wieder	67

Aktuelles

100 Jahre Deutsche Reichsbahn.....	69
Zetties und Trainini im Dialog.....	76

Impressum	89
-----------------	----

Wir danken Manfred Britz, Andreas Schmidt und der Eisenbahnstiftung für historische Fotos.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 27. September 2020

Titelbild:

Die Baureihe 50 gehörte offenbar zu den Maschinen, auf die für die Weinstraßen-Sonderzüge besonders gern zurückgegriffen wurde – so auch in diesem Fall. Hier zieht 50 1581, die im Sommer 1968 noch ihre alte Betriebsnummer trägt, die Wagen der ersten Garnitur durch die Pfalz.

Die Sonderzüge „Deutsche Weinstraße“ Rollende Weinkeller im Saufzug

Über 30 Jahre Geschichte hatten die Sonderzüge zur Deutschen Weinstraße im Bereich der früheren Bundesbahndirektion Karlsruhe. Wir nutzen eine angekündigte Märklin-Neuheit und zwei ausgelieferte Sondermodelle für einen Blick auf die Vorbilder und die Einsatzmöglichkeiten auf der heimischen Anlage. Schließlich handelt es um ein interessantes Thema, das zuvor noch wenig Aufmerksamkeit erhielt.

Die „Deutsche Weinstraße“ ist eine der ältesten Touristikstraßen Deutschlands. Auf einer Länge von 85 km führt sie, beginnend am „Deutschen Weintor“ in Schweigen-Rechtenbach, durch die Weinbaugebiete der Pfalz. Ihr Endpunkt ist das „Haus der Deutschen Weinstraße“ in Bockenheim am Rande des Anbaugebiets Rheinhessen.

Die Deutsche Bundesbahn setzte bereits seit den fünfziger Jahren Sonderzüge ein, die Weinbaugebiete zum Ziel hatten und die Bezeichnung „Deutsche Weinstraße“ als Zugnamen führten. In einzelnen Wagen wurden Fahrgäste dazu animiert, Wein zu verkosten.



Der „Rollende Weinkeller“, eingereiht als Bauart WG4yg mit der Betriebsnummer 320 022 Fm, gehörte wohl zu den ungewöhnlichsten Eisenbahnfahrzeugen, als er 1957 schon in Farbe abgelichtet wurde. Äußerlich bis auf den silberfarbenen Anstrich eher unscheinbar, war er innen in der Art eines Weinkellers eingerichtet. Foto: Reinhold Palm, Eisenbahnstiftung

Aus einem Behelfswagen mit außenliegendem Rautenfachwerk der Bauart MC4i aus dem Jahr 1944, einem früheren „Landserschlafwagen“, entstand zu diesem Zweck ein Gesellschaftswagen mit der Aufschrift „Der rollende Weinkeller“. Als WG4yg 320 022 Fm war er im Bereich der BD Frankfurt (Main) eingestellt, doch in den sechziger Jahren erschien er nicht mehr zeitgemäß und musste ersetzt werden.

So führte der Weg zu einem neuen Sonderzug, der den Schriftzug „Deutsche Weinstraße“ auch erstmals auf den Längsseiten führte. Insgesamt acht dreiachsige Umbauwagen der Bauart B3yg 761 baute die DB 1967 für diesen Zweck um und versah sie mit einer Sonderlackierung. Der gewählte Anstrich hatte trotz scheinbarer Ähnlichkeit noch nichts mit dem späteren Farbkonzept von 1974/75 zu tun.



Als 218 366-3 am 9. August 1980 mit dem Sonderzug „Deutsche Weinstraße“ in Budenthal unterwegs ist (Bild oben), haben die Umbauwagen noch knappe drei Dienstjahre vor sich, bevor sie ersetzt werden. Als die Lok am Abend desselben Tages in Hinterweidenthal beim Rangieren der Garnitur ein weiteres Mal fotografiert wird (Bild unten), lassen sich weiter hinten (hinter dem dritten Umbauwagenpärchen) auch zwei der vierachsigen Wagen ausmachen. Fotos: Manfred Britz

Die gewählten Farben RAL 1001 Beige für das Fensterband und RAL 5013 Kobaltblau für die übrigen Seitenflächen stammten nämlich vom Rheingold der Jahre 1962 bis 1965. Auch die Farbverteilung war mit Ausnahme einer ausgelassenen Absetzlinie zwischen Blau und Rahmenfarbe (RAL 9005 Tiefschwarz) identisch.



In Mörlenbach beweist 218 477-8 am 20. Juli 1988, dass nicht alle in den Zug eingereihten Wagen den auffälligen Schriftzug tragen.
Foto: Andreas Schmidt

Aus lauftechnischen Gründen jeweils paarweise gekuppelt, kamen die vier Einheiten nun als „Saufzug“, so der wenig rühmliche Name im Volksmund, zum Einsatz. Das erste Wagenpaar (Wagen 1 und 2 einer durchlaufenden Nummerierung) hat Märklin mit den Frühjahrsneuheiten 2020 angekündigt und dazu bekundet, dass diese kleine Serie fortgesetzt wird, wenn sie bei den Zetties Anklang findet.

In kompletter Zusammenstellung bestand der neue Sonderzug aus sogenannten Büttchen-, Lauben-, Weinprobier-, Bar-, Nischen- und Schubkärchler-Wagen. Die Betriebsnummern der Wagen lauteten wie folgt: 87415 Kar (bei Märklin Wagen Nr. 2), 87416 Kar (bei Märklin Wagen Nr. 1), 87579 Kar, 87580 Kar, 87769 Kar, 87770 Kar, 87960 Kar und 87961 Kar.

Der Zug „Deutsche Weinstraße“ gehörte folglich, erkennbar am Direktionskürzel der Betriebsnummern, zur BD Karlsruhe mit dem Heimatbahnhof Ludwigshafen. Von dort erfolgten die jeweiligen Einsätze.

Offenbar wurden diese Sonderzüge gut angenommen, denn die Bundesbahn führte ihnen nacheinander später noch vier weitere Wagen nach Umbauten zu: Bei ihnen handelte es sich um vierachsige Eilzugwagen der Vorkriegsbauart, die teilweise auch, hier sogar beidseitig, den Schriftzug „Deutsche Weinstraße“ an den Längsseiten erhielten. Eingereiht wurden sie als Bauarten WGYe 831 und 839.

Nicht mehr sicher nachprüfbar bleibt die Lackierung dieser vier Ergänzungswagen: Die ersten beiden Wagen, der WGYe 831 mit Betriebsnummer 50 80 89-11 701-6 und der WGYe mit Betriebsnummer 839 50 80 89-11 702-4 (jeweils mit Schriftzug) sollen bei den gewählten Farben den Dreiaxtern gefolgt sein.

Hingegen wird behauptet, dass die beiden weiteren Exemplare der Bauart WGye 831 (Betriebsnummern 50 80 89-53 703-1 und 50 80 89-53 705-6), beide ohne den Weinstraße-Schriftzug, abweichend in RAL 5020 Ozeanblau und RAL 1014 Elfenbein lackiert gewesen seien. Farbaufnahmen mit erkennbaren Unterschieden zum Nachbarwaggon lassen einen solchen Schluss durchaus zu.



Eine typische Bespannung für die seit 1967 im Einsatz stehende Garnitur aus dreiachsigen Umbauwagen war die Baureihe 50. Noch am 27. März 1976 kam die 050 964-6 des Bw Lehrte mit dem Sonderzug bei Harriehausen zum Einsatz. Foto: Dr. Uwe Knoblauch, Eisenbahnstiftung

Die Frage, ob immer alle Wagen zwingend zusammen im Einsatz waren, ließ sich aus den uns bekannten Bildern nicht sicher und abschließend klären. Auf Basis von zeitgenössischen Aussagen ist hier aber eher davon auszugehen, dass die Zuglänge nach Zahl der erwarteten Fahrgäste individuell festgelegt wurde.

Nach 16 Jahren Einsatz war es 1983 dann allerdings mit der Herrlichkeit vorbei: Die Wagen mit der Sondergestaltung erschienen, unter anderem wegen nur 100 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit, nicht mehr zeitgemäß, verloren ihre Funktion und wurden in Ludwigshafen abgestellt.

Moderne Nachfolger und Zugbildung

Schon 1984 stand ein Nachfolger im Einsatz, der aus älteren 26,4-Meter-Reisezugwagen zusammengestellt worden war. Alle Wagen trugen den gültigen Regelanstrich in RAL 5020 Ozeanblau und RAL 1014 Elfenbein sowie teilweise einen seitlichen Schriftzug „Deutsche Weinstrasse“ (nun mit „ss“ statt „ß“ geschrieben).

Umgebaut wurden in diesem Fall zwei ehemalige Liegewagen Bcm des US-Transportkorps und sechs überflüssige Halbspeisewagen (1 x BRbumh 281 / 5 x BRyl 446). Der neue Acht-Wagen-Zug bestand aus Gesellschafts- (WGm 842.0), Bar- (WGm 842.2), Büten- (WGm 842.3) und Laubenwagen (WGm 842.1 / WGm 842.4).

Der 1zu220-Shop hat zwei Wagen aus diesem Sonderzug als Sondermodelle von Märklin umsetzen und bedrucken lassen. Dies sind der Laubenwagen WGM 842.4, der beim Vorbild in zwei Exemplaren vorhanden war, mit der Betriebsnummer 50 80 89-43 914-7 (Art.-Nr. 98172) und das Einzelstück des Bar-/Büttenwagens WGM 842.1 mit der Betriebsnummer 51 80 89-80 903-3 (98182).

Im Einsatz blieben die Vorbilder des Sonderzugs bis 1995, als auch sie schließlich die Ausmusterung erteilte. Moderne Nachfolger wurden dieses Mal aber nicht mehr beschafft oder umgebaut. Interessant ist mit Blick auf die Modelle sicher der Hinweis, dass in die Sonderzüge fallweise auch reguläre Sitzwagen (Bm 234 oder Bm 239 oder weitere Gesellschaftswagen eingereiht worden sind).



218 384-6 vom Bw Kaiserslautern) ist am 9. Juli 1982 im Rheintal bei Boppard mit allen Wagen (4 Umbauwagenpärchen und 4 Altbau-Reisezugwagen) des Sonderzugs „Deutsche Weinstraße“ unterwegs. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Zu einem vorbildnahen Zug verlängerbar sind die beiden Sondermodelle damit durch Modelle des Bm 234 (Art.-Nr. 8721 oder aus Art.-Nr. 87211). Auch der Gesellschaftswagen 87210 sollte prinzipiell kein Problem darstellen.

Doch welche Baureihen empfehlen sich für das Bespannen des Sonderzugs „Deutsche Weinstraße“? Hierzu liegen verschiedene Aussagen und teilweise auch Bildbelege vor. Fotografisch belegt sind sowohl Dampf- als auch Dieselpespannungen, bei der elektrischen Traktion müssen wir, völlig überraschend, bislang auf Zeugenaussagen abstellen.

Eine Dampflok kommt natürlich nur für den ersten Sonderzug in Frage, der noch aus den Dreiachser-Pärchen gebildet wurde – als der Nachfolgezug in Dienst gestellt wurde, war diese Traktionsart längst beendet.

Nachgewiesen ist hier zunächst für den 30. November 1975 die dreidomige 50 1446 mit Kabinentender des Bw Saarbrücken, die bei diesem Einsatz ihre alten Schilder trug. Am 18. Mai 1973 soll vor dem

Sonderzug 31217 „Deutsche „Weinstraße“ hingegen die 023 063-1 zum Einsatz gekommen sein. Im Schlepp hatte sie zwei der Wagenpärchen und weitere Wagen, die nicht näher bestimmt werden konnten.

Angenähert wiedergeben lassen sich beide Bespannungen mit Modellen von Märklin und Bahls Modelleisenbahnen. Problemlos nachzubilden ist der Sonderzug, wie er am 21. August 1975 unterwegs war: Hier hatte ihn 218 380-4 am Haken, zu deren Baureihe es viele Modelle im Märklin-Programm gab und immer wieder gibt. In Frage kommen Bundesbahn-Ausführungen in Purpurrot oder Ozeanblau-Elfenbein.

Nicht minder interessant ist die Zusammenstellung aller vier Wagenpärchen und aller Altbau-reisezugwagen, die am 24. Mai 1981 nachmittags in Rüdesheim festgehalten wurden. Für Märklin wäre es ein zusätzlicher Denkanstoß, endlich auch den vierachsigen Reisezugwagen zu konstruieren, der auch in der Regellackierung viele Einsatzgebiete hatte.

In diesem Fall war die Baureihe 216 vorgespannt, die vor noch nicht zehn Jahren von Märklin neu konstruiert wurde und bereits in den beiden in Frage kommenden Lackierungen angeboten worden ist. Sie wäre auch für die moderneren Nachfolgewagen wieder eine glaubhafte Zugmaschine.



Als 218 477 mit D 14762 am Abend des 20. Juli 1988 nach Weinheim zurückkehrt, fällt der Blick über den gesamten Zug: Die Wagen 4 und 5 im Zugverband tragen den Schriftzug „Deutsche Weinstrasse“ – bei der neuen Garnitur mit zwei S in Wortmitte geschrieben. Foto: Andreas Schmidt

Das gilt auch für die Mehrzweckdiesellok der Baureihe 212, ein äußerst beliebtes Modell der Spurweite Z. Egal ob in Ozeanblau-Elfenbein oder einer der vielen purpurroten Varianten macht sie vor den Sonderzügen beider Generationen eine gute Figur. Für die altrote 212 168-9 ist ein solcher Einsatz auch bildlich belegt.

Ebenso finden sich für die zweite Generation des Zugs auch Fotobeweise mit 218 366-3 (altrot; siehe Seite 5) und die bereits seit Auslieferung ozeanblau-elfenbeinfarben lackierten 218 477-8 (siehe Seiten

6 und 9) und 218 481-0. In Betracht gezogen werden sollte sowohl für die Baureihen 212, 216 und 218, dass diese ab 1987 auch in orientroter Lackierung auftraten und deshalb ebenso einbezogen werden können.

Nicht unerwähnt lassen wollen wir auch Hinweise aus einer Internetdiskussion, die auf eine E 18 als Zuglok sowohl für den Sommer- als auch Winterbetrieb verwies. Die schreibenden Eisenbahnbegeisterten haben nach eigenen Aussagen damals in diesem Zug Platten aufgelegt. Einen Irrtum können wir daher sicher nahezu ausschließen.

Mit Blick auf die Ausmusterung der letzten Exemplare dieser Baureihe dürfte es sich aber um ein sehr kurzes Zeitfenster für die modernen Wagen handeln. Als Modell für die Spurweite Z kommt hier deshalb nur die einzige ozeanblau-elfenbeinfarbene Ausführung in Betracht, die bislang angeboten wurde.

Ältere Farbvarianten trugen die vor 1968 gültigen Anschriften und wären in einem ebenso engen Zeitfenster daher nur für die erste Zuggeneration prinzipiell denkbar. Belege zu einer solchen Bespannung liegen uns aber nicht vor.

Ein Blick auf die Modelle

Jörg Erkel, Geschäftsführer des 1zu220-Shops, hatte schon längere Zeit ein Auge auf die UIC-Typ-X-Reisezugwagen des zweiten Sonderzugs „Deutsche Weinstraße“ geworfen. Viele Gespräche gab es diesbezüglich, die sich besonders darauf richteten, ob solche Wagen mit Sonderbedruckung sinnstiftend seien.

Nach ersten Prüfungen, wie die Sonderzüge unterwegs waren, stand fest, dass sich ein solcher Zug glaubhaft nachbilden lassen würde. Es folgten Gespräche mit Märklin, weil die erforderlichen Basiswagen nicht im Werbewagen-Grundangebot des Marktführers gelistet sind.



Das Wagenpaar 87 415 Kar und 87416 Kar von Märklin (Art.-Nr. 87073) wurde inzwischen auch ausgeliefert und trägt zum kobaltblau-beigefarbenen Lack einseitig, jeweils links, den Schriftzug „Deutsche Weinstraße“.

Als auch dort ein Ergebnis erzielt werden konnte, kam der Prozess in Gang, der zu den beiden Neuheiten (98172 & 98182) geführt hat, die besonders im Fokus dieses Beitrags stehen. Auch das Märklin-Wagenpaar aus dem ersten Sonderzug (87073) wurde während des Erstellens dieses Artikels ausgeliefert.

Jörg Erkels Vorgabe für die Sondergestaltung durch Märklin war, dass sein Laubenwagen WGM 842.4 (98172) und der Bar-/Büttenwagen 842.1 (98182) zu den jüngsten Auflagen der ozeanblau-elfenbeinfarbenen 26,4-Meter-Wagen passen sollten.

Gestalterisch sollten sie also ebenso eng am Vorbild ausgerichtet werden, wie es die Katalogmodelle 87210 und 87211 auch sind. Für die Lackierung von Rahmen und Wagenkasten inklusive Stirnseiten sowie die äußerst feine Bedruckung passt das auch.



Äußerlich unterscheiden sich der Laubenwagen WGM 842.4 (98172; Bild oben) und Bar-/Büttenwagen WGM 842.1 (98182; Bild unten) nur durch die unterschiedlichen Betriebsnummern. Ihre Wirkung entfalten sie durch das gemeinsame Einstellen mit neutral gestalteten Wagen an unterschiedlichen Positionen des Sonderzugs.

So sind beispielsweise die Schlussleuchten schwarz eingefasst sowie Griffstangen, Klinken und Gummidichtungen an den Türen farblich abgesetzt worden. Auch die Drehgestelle sind nicht in der einstigen Standardfarbe schwarz, sondern graubraun nach RAL8019 gespritzt worden.

Bauart und Betriebsnummern sowie weitere betriebliche Anschriften sind fein und korrekt aufgebracht. Wie bei Märklin üblich, sind sie großentworfend und zudem lupenlesbar. So finden wir auch den Heimatbahnhof Ludwigshafen Hbf in den Anschriften wieder, dazu 160 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit im UIC-Raster oder auch das Untersuchungsdatum 1.9.82 aus dem mit „K“ abgekürzten AW Karlsruhe.

Aber entgegen des Wunsches des Bestellers gibt es auch Unterschiede zu den Referenzmodellen, die einigen Kunden aufgefallen sind und zu Fragen führen: Als Dachfarbe hat Märklin RAL 9006 Weißaluminium aufbringen lassen, was aber weder dem einschlägigen DB-Farbkonzept entspricht noch

zu den Wagen der jüngsten Auflage passt. Diese tragen Dächer im korrekten Farbton RAL 7022 Umbragrau.

Abweichend geprägt sind auch die Rahmen der Fenstereinsätze: Die jüngsten Katalogartikel erhielten Fensterrahmen in Wagenkastenfarbe (Elfenbein) und im Türbereich eine schwarze Prägung, was den rahmenlosen Gummidichtungen späterer Einsatzjahre entspricht. Bei den beiden Sondermodellen wurde durchgängig die Nachbildung einer Goldeloxierung aufgeprägt, was eher typisch für Reisezugwagen in alten Farben (Chromoxidgrün) war.

Während sich über die abweichende Fensterrahmenfarbe gut hinwegsehen lässt und sie nicht störend in Erscheinung tritt, ist dies bei den Dächern ungleich schwieriger. Immerhin fällt unser Blick in der Regel von oben auf die Modellbahn.

Da erscheint es geradezu verblüffend, dass niemand bei Märklin den Unterschied rechtzeitig bemerkt zu haben scheint. Aber wir möchten nicht zu viele Worte darüber verlieren und stattdessen prüfen und schauen, ob der Status quo nicht sinnvoll ins Modellgeschehen eingebaut werden kann.

Sicher war dies nicht gewollt, doch Märklin hat dem Gebrauchtmarkt hier eine Steilvorlage geliefert: Die beiden Weinstraße-Modelle für den 1zu220-Shop sind zwar hinsichtlich Lackierung und Bedruckung auf neuestem Stand, doch die gewählten Farben passen geradezu perfekt zu den ältesten Wagen.



Da Märklin die beiden Sondermodelle für den 1zu220-Shop mit derselben Dachfarbe wie ihre Katalogmodelle aus den siebziger und achtziger Jahren ausgeliefert hat, lassen sie sich gut mit den günstig auf dem Gebrauchtmarkt zu beschaffenden Wagen 8721 kombinieren. Das haben auch wir getan, Klassenziffern und Nichtraucher- und Raucherbereiche vorbildgerecht entfernt und eine Baureihe 216 vorgespannt.

So lässt sich der Zug mit den rund 40 Jahre alten Modellen, die einst unter Artikelnummer 8721 angeboten wurden und äußerst günstig gebraucht zu beschaffen sind, auf vorbildgerechte Länge verlängern.

Wer es ganz genau nimmt, entfernt an den Enden noch die Klassenbezeichnung und Hinweisschilder auf Nichtraucher- und Raucherbereiche – fertig ist der Weinstraße-Sonderzug. Wer Farbe in die Hand nimmt, kann sich auch gleich der Wagenenden annehmen und das beige Fensterband um die Ecke herumziehen.

weiter auf Seite 14



In der Produktbeschreibung und auch im Nürnberger Messegespräch ließ Märklin anklingen, dass auch die noch fehlenden Wagenpaare des ersten Weinstraßen-Sonderzuges in den nächsten Jahren folgen werden. Darauf hoffen wir sehr, ergibt sich doch daraus eine sehr attraktive Zuggarnitur, die wir mit verschiedenen Bespannungen nachstellen wollen.

.V 100 2263 trägt im Sommer 1968 noch die alten Anschriften, als sie die erst ein Jahr im Dienst stehenden Sonderzug-Wagen ziehen darf (Bild oben). 50 1581 wurde von Eisenbahnfreunden hingegen Mitte der Siebziger für ihren Einsatz vor der „Deutschen Weinstraße“ wieder mit ihren alten Schildern versehen, die ihr gut standen (Bild unten).

In Kauf nehmen wir hier wohlwollend, dass die Dachfarbe aller Wagen im Zugverband nicht korrekt ist. Doch wirkte das Umbragrau des Vorbilds schon nach kurzer Zeit, wohl als Folge massiver UV-Einstrahlung und von Witterungseinflüssen, ausgebleichen. Es erschien dann Hellgrau und sah dem Weißaluminium, das die Bundesbahn früher verwendet hatte, in der Tat recht ähnlich.

Insofern spricht nichts dagegen, die Dächer im Auslieferungszustand zu belassen. Denkbar ist allerdings, ihren Glanzgrad durch ultramatten Klarlack, beispielsweise von Bergswerk, weiter herabzusetzen und so für einen zusätzlichen Verwitterungseffekt zu sorgen. Wer hier zur Farbe greift, darf auch erwägen, Spuren ablaufenden Regenwassers oder von anhaftendem Schmutz vor der Klarlackversiegelung anzubringen.

Doch was machen die Kunden, die ihren Zug um die Wagen mit den Artikelnummern 87210 und 87211 erweitern wollen, die erst dieses Jahr ausgeliefert wurden und abweichend ein umbragraues Dach besitzen?

Diese Modelle bedürfen keiner Anpassarbeiten auf Seite des Kunden, sofern nicht auch bei den beiden 2.-Klasse-Wagen die Klassenziffern entfernt werden sollen. Wir setzen daher bei den beiden Weinstraße-Sonderwagen des 1zu220-Shops an.



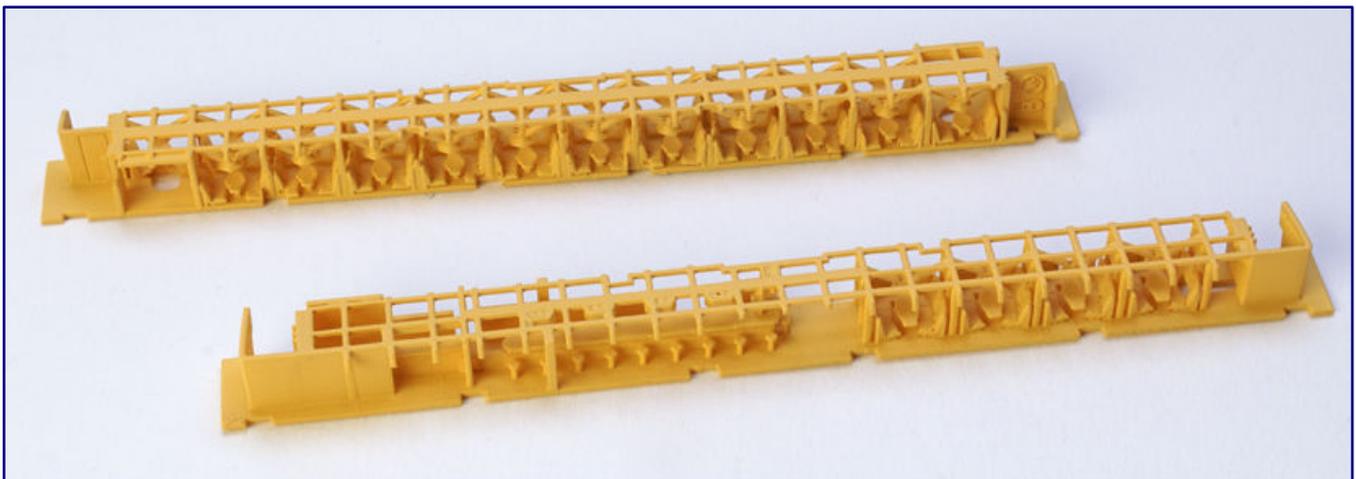
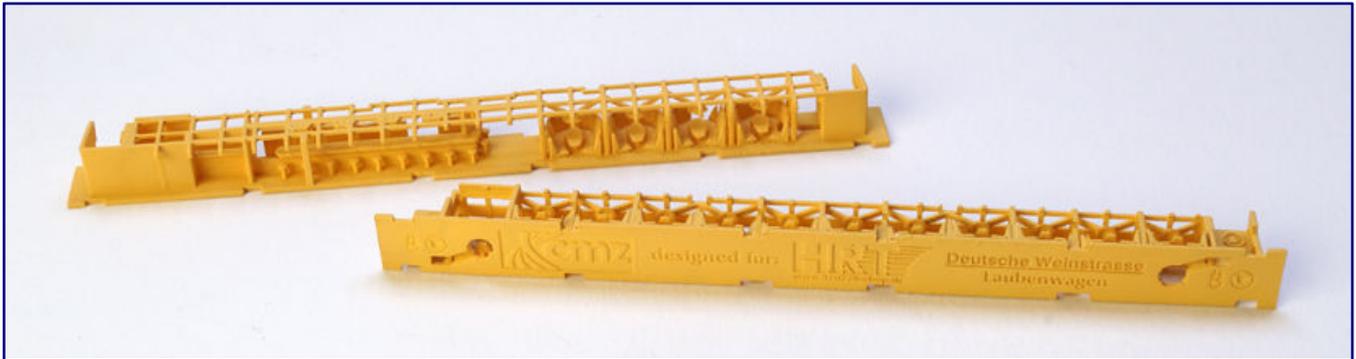
Augenzeugenberichten folgend, setzen wir auch die Baureihe 118 vor dem Sonderzug „Deutsche Weinstraße“ ein. Kombiniert haben wir die beiden Sondermodelle mit den Reisezugwagen aus der Packung 87211. Hier empfiehlt es sich aber, das Dach durch Umlackieren in Umbragrau oder Tausch mit einem älteren Popfarbenwagen 8721 an die aktuelle Ergänzungspackung für den Gesellschaftswagen anzugleichen – so, wie es auch hier zu sehen ist.

Zum einen besteht ein dauerhafter Ansatz darin, die Dächer durch eigenes Umlackieren den Katalogmodellen und Vorbildern anzupassen. Seidenmatten Lack im Farbton RAL 7022 Umbragrau finden wir unter anderem bei Oesling Modellbau. Klar empfehlen möchten wir einen Auftrag mit dem Spritzapparat, der einen gleichmäßigen und vor allem auch dünnen Auftrag verspricht.

Wer davor zurückschreckt, hat noch eine weitere Option: Unter der Artikelnummer 8721, also derselben, die Märklin auch für die ozeanblau-elfenbeinfarbenen Wagen später verwendet hat, war im Sortiment bereits ab 1972 ein Popfarbenwagen zu finden.

Dieser wurde in einigen Auflagen auch mit einem umbragrauen Dach angeboten, das dem Vorbild entsprach. Diese Wagen sind heute nicht mehr zeitgemäß bedruckt und längst durch fein gestaltete Nachfolger ersetzt worden.

Das hat die Gebrauchtwarenpreise für geeignete Modelle weiter gedrückt. Ohne größeren Aufwand sind also zwei Exemplare erworben und stehen als Spender für die beiden Neuheiten 98172 und 98182 bereit. Ein Rücktausch ist ebenso leicht möglich.



Die von Torsten Scheithauer entwickelten und nun vom 1zu220-Shop mitvertriebenen Inneneinrichtungen für beide Wagen haben wir bereits in der Grundfarbe „Neutralgelb“ lackiert, um die Details besser sichtbar zu machen. An der Unterseite hat der Gestalter Logo-Hinweise auf beide Beteiligte hinterlassen, aber auch durch Kennzeichnungen „Deutsche Weinstrasse – Laubenwagen“ (für den 98172; Bild oben) sowie „Deutsche Weinstrasse – Barwagen“ das korrekte Zuordnen erleichtert. Der direkte Vergleich offenbart die unterschiedliche wie auch aufwändig gestaltete Ausstattung (Bild unten).

Mit diesem Trick machen wir aus der Not eine Tugend und erhöhen die Einsatz- und Kombinationsmöglichkeiten für unsere Neuerwerbungen. Und wir sind uns sicher, dass Märklin dies nicht bewusst so vorgesehen hatte!

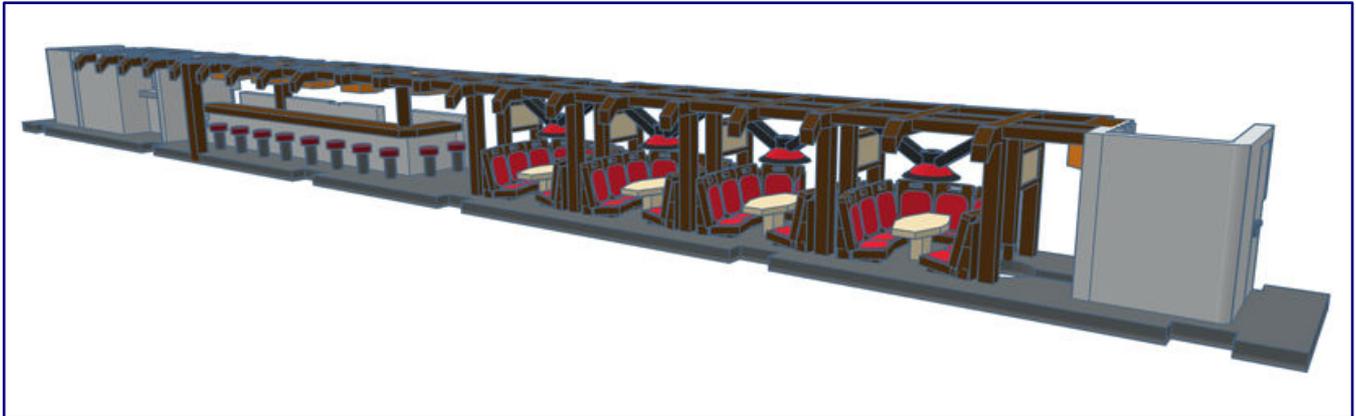
Zusatzoption „Inneneinrichtungen“

Da die Bar-/Bütten- und Laubenwagen eine sehr markante und einzigartige Innenausstattung besaßen, wollte Jörg Erkel für die 1zu220-Shop-Sondermodelle nicht darauf verzichten. Auslöser war ein aktiver Hinweis von Torsten Scheithauer, der sich für beide Wagen ein Innenleben konstruiert hatte und von der ansprechenden Gestaltung zu berichten wusste.

Da er liebend gern Umbauten vornimmt und eben auch Konstruktionserfahrung in CAD-Programmen hat, kamen die beiden schnell überein, dass Torsten Scheithauer für die beiden Sondermodelle angepasste Ausstattungen zuliefert – einige seiner Kreationen haben wir ja auch in **Trainini®** schon vorstellen dürfen.

Da wenig Fotomaterial oder andere geeignete Unterlagen bekannt sind, musste der junge Tüftler aber sehr weit in die Vergangenheit eintauchen, um geeignete Dokumente zu finden, die es ihm erlaubten, nahe an den Originalen zu bleiben.

Vorlagen fand er schließlich doch noch in zwei Modellbahnmagazinen, die sich vor 25 und 37 Jahren mit den Vorbildern auseinandergesetzt hatten. Orientiert hat er sich an Skizzen und den wirklich seltenen Innenraumaufnahmen.



Diese CAD-Farbdarstellung der Barwagen-Ausstattung soll als Anregung fürs eigene Kolorieren dienen. Ob die winzigen Teile so aufwändig und fein voneinander abgesetzt werden sollen, bleibt natürlich jedem selbst überlassen. Abbildung: Torsten Scheithauer.

Glücklicherweise konnte er auf Farbaufnahmen zurückgreifen, die auch die Farbkombination der Vorbilder ziemlich exakt wiedergeben. Seine 3D-Abbildungen aus dem CAD-Programm hat er bereits entsprechend koloriert, um dies zu veranschaulichen.

Wir möchten seine Erkenntnisse aufgreifen und dazu folgende Farben empfehlen, die diesem Eindruck sehr nahekommen:

Grundfarbe (und Tische)	Neutral Yellow Primer (Badger SNR-206; Sprühauftrag)
Böden und Schränke	RAL 7011 Eisengrau seidenmatt (Oesling Modellbau)
Hocker und Sitzflächen	RAL 3004 Purpurrot seidenmatt (Oesling Modellbau)
Laubentreben und Sitze	Lederbraun matt (Revell 84)

Fakt ist, dass die beiden Modelle mit einem Innenleben erheblich hinzugewinnen. Das Zuordnen beider Einrichtungen zum jeweiligen Waggon ist einfach, denn die zugehörige Märklin-Artikelnummer wird mitgenannt.

Zu bestellen sind die 3D-gedruckten Inneneinrichtungen ebenfalls beim 1zu220-Shop, weshalb kein doppeltes Porto anfällt. Produzent für diese Teile ist der Druckdienstleister Shapeways.

Torsten Scheithauer hat übrigens auch im Blick gehabt, eine Innenbeleuchtung zu verbauen. Zwar gibt es dazu keine Fertiglösung, aber auf den Oberseiten der Laubentreben sind bereits Zentrierhilfen für kleine Bohrlöcher vorgesehen.

Werden sie aufgebohrt, lassen sich Kupferlackdrähte hindurchziehen und SMD-Leuchtdioden einbauen. Radschleifer sowie passende Vorwiderstände und Pufferkondensatoren sollte der geneigte Zettler aber ebenfalls berücksichtigen und verbauen!



Zum Abschluss haben wir den Lauben- und den Bar-/Büttenwagen direkt hintereinander gereiht, um auch den sich daraus ergebenden Eindruck an unsere Leser vermitteln zu können. Bespannt wird der rollende Weinkeller dieses Mal von der 212 224-0.

Sinn macht diese Form einer ans Vorbild eng angelehnten Beleuchtung des Interieurs natürlich vor allem beim Kombinieren der beiden Wagen mit den jüngsten Exemplaren von Märklin, denn diese sind innen ja vergleichbar ausgestattet.

Allerdings bietet sich hier auch die klare Chance, hinsichtlich Flackerfreiheit und Spannungssicherheit einen deutlichen Sprung zu dem zu schaffen, was der Marktführer als Großserienlösung abgeliefert hat und bei uns keinen Anklang finden konnte...

Exklusivvertrieb der Weinstraßen-Sondermodelle:

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

Rollmaterialhersteller (Zuglokomotiven):

<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

<https://www.maerklin.de>

Quellen für erforderliche Zurüstteile:

<https://www.bergswerk.de>

<https://www.oesling-modellbau.com>

<https://www.revell.de>

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

Die Idee von NoBa-Modelle Standardwerk mobil

Der 3D-Druck verdient immer häufiger einen gezielten Blick, und so werden auch wir nach und nach weitere Modelle vorstellen, die mit Hilfe dieser Technik entstehen. Heute wenden wir uns mit NoBa-Modelle einem noch recht neuen Hersteller zu. Auf das Modell trifft das hingegen nicht zu: Der Mercedes-Benz O 305 ist ein Klassiker der deutschen Omnibus-Geschichte.

Immer wieder werfen wir auch mal einen Blick nach rechts und links der Modellbahnstrecke. Schließlich geht auf unseren Anlagen nichts ohne Figuren, Gebäude, Vegetation und eben auch Autos. Der größte Konkurrent der Eisenbahn spielt auch im Kleinen eine gewichtige Rolle.



Im Rahmen eines Streckenfestes kamen am 12. und 13. September 2015 zwischen Frankenberg und Korbach auch historische Linienbusse wieder zum Einsatz. Dieser Mercedes-Benz O 305 gehört bereits zu den jüngeren Baujahren und trägt auch das spätere Farbleid der Bundesbahn. Foto: GeorgDerReisende (CC BY-SA 4.0)

Heute möchten wir ein Modell vorstellen, das eine wichtige Sortimentslücke für die Spurweite Z geschlossen hat und zudem in besonderer Weise auch dazu geeignet scheint, die Möglichkeiten des 3D-Drucks an dieser Stelle einmal vorzustellen.

Diese für den Bereich der Modellbahn noch recht junge Technologie ist eigentlich schon längst ein „alter Hut“, aber enorm vielseitig und vielschichtig. Im Bereich von Hobbyanwendungen hielt sie erst vor etwa zehn Jahren Einzug.

Unter dem Begriff 3D-Druck zusammengefasst sind alle Herstellungsweisen, die auf einer definierten Arbeitsfläche aus dem Nichts mit Hilfe eines Druckers ein dreidimensionales Modell schichtweise in additiver Weise aufbauen.

Dabei kommen höchst unterschiedliche Werkstoffe, sowohl hinsichtlich ihrer chemischen Zusammensetzung als auch der Zuführungsform zum Drucker, zum Einsatz. Auch die Weise, wie der Werkstoff verarbeitet und ausgehärtet wird, ist sehr unterschiedlich.

Schon eine längere Tradition in der Großserie hat die Stereolithographie-Technik, mit deren Hilfe aus CAD-Daten ein Handmuster entsteht. Im Hobbybereich verbreitet sind heute Druckverfahren mit an der Druckerdüse einzuschmelzenden Filamentfäden sowie der Druck mit flüssigen Resin, einem Kunstharz, das mit Hilfe von UV-Licht ausgehärtet wird.



Auch der MAN SÜ 240 ist ein VÖV-Standardbus. Dieses erhaltene Exemplar, das auf derselben Veranstaltung wie das Mercedes-Pendant auf der vorherigen Seite zum Einsatz kam, gehört der Museumseisenbahn Hamm. Es trägt die historischen Bahnbus-Farben und zeitgenössischen Anschriften, wie auch wir sie für unser Modell ausgewählt haben. Foto: GeorgDerReisende (CC BY-SA 4.0)

Beide Fertigungsweisen haben ihre Vor- und Nachteile, weshalb sie sich nicht gleichermaßen für alle Aufgaben eignen. NoBa-Modelle, von denen das im Folgenden vorgestellte Produkt stammt, bieten beide Druckverfahren an, weshalb sich der Kunde hier selbst einen vergleichenden Überblick verschaffen kann.

Ein wenig stolz sind wir, die Idee in diesem besonderen Fall selbst geliefert zu haben. Als wir einst das Fehlen von Modellen des VÖV-Standardbusses aufgezeigt haben, griff Norbert Heller dies gleich auf, konstruierte ein Modell der Mercedes-Benz-Umsetzung nach der VÖV-Richtlinie und informierte uns umgehend über das Ergebnis.

Um für einheitliche und definierbare Transportaufgaben auch ebenso gleichartige Fahrzeuge zu erhalten, die spezifisch darauf zurechtgeschnitten und damit prinzipiell auch austauschbar waren, erstellte der Verband öffentlicher Verkehrsbetriebe (VÖV) ein umfangreiches Lastenheft.

Es sollte für etwa drei Jahrzehnte der Maßstab für die im Linienverkehr der Städte und Überlandverbindungen eingesetzte Fahrzeuge sein. Alle Beteiligten sollten ab nun markenübergreifend und herstellerunabhängig gleiche Bedingungen vorfinden. Dies war ein entscheidender Schritt, um das Vorhalten von Ersatzteilen und Beschäftigen von fachkundigem Wartungs- und Reparaturpersonal zu rationalisieren.

Der im Verlauf des Jahres 1966 definierte Standard vereinheitlichte folglich den Wagenkörper, seine Einrichtungen und die elektrische Anlage. Für das Festlegen von Fußbodenhöhe, Fahrerplatz und blendfreier Frontscheibe wurden Gutachten bei verschiedenen Instituten eingeholt.

Bereits 1967 wurden die ersten Prototypen für den SL 1 (Standardlinienbus 1) vorgestellt, ab 1968 begann die Serienproduktion. Obwohl Daimler-Benz auch schon 1967 einen Prototyp zeigen konnte, folgte dieses Unternehmen erst 1969 mit Serienexemplaren.

Doch der etwas spätere Start stand dem Erfolg des Modells nicht im Wege. Der Mercedes-Benz O 305 war von allen SL-1-Standardbussen am Ende das meistverkaufte Produkt. Über fast zwei Jahrzehnte bis 1987 erstreckte sich seine Serienfertigung. Er bot den Fahrgästen 41 Sitz- und 61 Stehplätze an.

Prägend für ihn und die Fabrikate der anderen drei beteiligten Unternehmen war die VÖV-Front. Sie, wie auch das Heck, sah, abgesehen von den jeweiligen Herstellerzeichen, nahezu völlig identisch aus, weshalb sich aus einem Modell auch verschiedene Varianten erzeugen lassen. Dies wird auch bei unserem Modell noch eine Rolle spielen.



Die Gummibahn darf auch im Modell nicht fehlen. Deshalb haben wir mit dem Mercedes-Benz O 305 von NoBa-Modelle den am stärksten verbreiteten Vertreter der Fahrzeuge mit einheitlicher Front, Gestaltung und einheitlichem Heck ausgewählt.

1972 erfolgten erste Anpassungen des O 305 an den glatten Seitenbepunktungen sowie vorderen und hinteren Dachkanten. Augenfällig war auch eine neue Frontscheibe mit Wölbung zu den Seiten – die frühere war diesbezüglich gerade und mittig geteilt. Neue Motoren erzwangen eine geringfügig auf 11.110 mm vergrößerte Länge (Standardwert: 11.000 mm).

Außerdem kam jetzt eine zusammen mit MAN entwickelte Antriebsachse mit Außenplanetenantrieb als Hinterachse zum Einsatz. Sie sorgte für ein markant singendes Geräusch, an das sich vielleicht einige Leser erinnern können.

Gestalten des Modells

Wie eingangs erläutert, fiel unser Hinweis auf den fehlenden VÖV-Standardbus als dem über Jahrzehnte bundesweit (und sogar bis ins Ausland) prägenden Nahverkehrsmittel bei NoBa-Modelle auf fruchtbaren Boden. Norbert Heller nahm sich als Konstrukteur der Vorlage an.

Für den hauseigenen 3D-Druck zeichnete er den Nahverkehrsbus Mercedes-Benz O 305, der vor allem im Süden Deutschlands zum Alltagsbild gehörte. In der nördlichen Hälfte der Bundesrepublik waren eher die Umsetzungen von MAN und Büssing zu sehen.

Angeboten wird der Bus mit weißem Gehäuse aus dem Filamentdruck (Art.-Nr. 6313) und aus klarem Resin (6313R). Im Sortiment befinden sich jeweils auch Ausführungen mit geöffneten Türen, die für Standszenen an Haltestellen gedacht sind.



Der Nahverkehrsbus wird sowohl als Resin- (Art.-Nr. 6313R) wie auch Filamentdruckmodell (6313; im Bild) angeboten. Letztere Variante erfordert mehr Schleifarbeiten und Lackier Vorbereitungen am Aufbau. Wir haben deshalb für dieses Projekt dem Resinexemplar den Vorzug gegeben.

Bei beiden Druckverfahren lassen sich die Muster der einzelnen Materialschichten erkennen. Während dies beim deutlich kostengünstigeren Filamentdruck erwartungsgemäß recht deutlich zu Tage tritt und manuelle Nacharbeiten sinnvoll erscheinen lässt, lässt sich beim Resinmodell weitgehend ignorieren.

So haben wir dieses für unser Projekt gewählt und uns auf Antrieb über die recht glatte Oberfläche gefreut, die die Vorbildmerkmale gut zu Tage treten lässt. Laut NoBa-Modelle bildet der Bus das Vorbild aus dem Jahr 1974 nach, allerdings wohl ohne die gewölbte Frontscheibe.

Nach Sichten verschiedener Vorbildaufnahmen meinen wir aber, dass die wiedergegebene Anordnung der Scheinwerfer nur einer Fremdkarosserie auf Daimler-Fahrwerk zuzurechnen ist.

Deshalb haben wir uns schon früh zu Änderungen im Frontbereich entschlossen, die es unseren Lesern auch ermöglichen würden, das Fahrzeug auf die Vorlagen von Büssing, MAN oder Magirus anzupassen. Dies hat einen besonderen Reiz, denn es ermöglicht Individualität und das Anpassen an regionale Gegebenheiten.

Geliefert wird der Linienbus von NoBa-Modelle jeweils in sechs Teilen, die das Lackieren und Gestalten erleichtern: Karosserie (weiß oder transparent), Bodengruppe (grau) und vier Radeinsätze (schwarz).



Gut beraten ist wohl jeder, der seine 3D-Druckmodelle vor der Farbgebung für fünf Minuten in reinem Isopropylalkohol badet. Der Einfachalkohol löst nicht nur anhaftende Fette, sondern auch Reste von Stützmaterial oder nicht ausgehärtetem Resin. Unser Bus unterzieht sich der Prozedur zusammen mit anderen Fahrzeugen, die parallel in Arbeit sind.

Die Karosserie stammt je nach Bestellvariante aus einem der beiden angebotenen Druckverfahren, die übrigen Teile werden immer mit Hilfe von Filamenten gedruckt. Diese Kombination wurde gewählt, weil es das Aussehen nicht beeinträchtigt, zumal die Sicht ins Innere ja eh im Modell eingeschränkt ist.

Für das Kolorieren, das vor allem den Aufbau betrifft, aber auch an Felgen und Sitzen sinnvoll erscheint, empfiehlt der Hersteller Acrylfarben, wie beispielsweise Aqua Color von Revell.

Bevor zu Spritzapparat oder Pinsel gegriffen wird, raten wir aber stets zu einer Reinigung, die den Halt von Farben auf den Oberflächen verbessern soll. Neben dem Entfernen von Fettanhaftungen (aus den Poren der Finger) werden auch mögliche Resinreste, die nicht vollständig ausgehärtet wurden, beseitigt.

Dazu sind die Rohteile für etwa fünf Minuten in Isopropylalkohol (96 % vol.) einzulegen. Der (reine) Einfachalkohol lässt sich in der Apotheke in Gebinden bis zu einem Liter erwerben und zeigt hervorragende Fettlöseeigenschaften.

Nach dem Tauchbad und dem sich anschließenden Trocknen geht es dann ans Lackieren. Dazu ziehen wir geeignete Vorbildaufnahmen heran, die uns beispielsweise verraten, dass auch die Felgen der meisten Busse die Wagenkastenfarbe tragen.

Gestalten als Bahnbus

Da wir einen Bus aus Bundesbahnbestand für die frühe Epoche IV gestalten wollen, ist hier folglich die Farbe RAL 3004 Purpurrot angezeigt, die ins seidenmatten Glanzgrad von Oesling Modellbau (81003004) in unserem Bestand zu finden ist. Auf die Felgen wird sie mit einem feinen Haarpinsel aufgetragen.

Ein solcher kommt auch beim Gestalten des Innenlebens zum Einsatz. Hier gestaltete sich das Bestimmen eines geeigneten Farbtons schon deutlich schwieriger, weil Innenraumaufnahmen selten zu finden sind.



Nach dem ersten Farbauftrag treten noch einige Unebenheiten und Fehler zu Tage, die vor dem nächsten Lackiervorgang noch verschliffen werden müssen.

Doch schließlich fanden wir Bildbelege für braune Kunstlederbezüge in einem MAN-Pendant, wie sie die DB ähnlich auch in Umbau- und Mitteleinstiegswagen eingesetzt hatte, und wählten „Lederbraun“ von Revell (84). Mit einem Abweichen bei Mercedes-Bussen sollte bei der sparsamen Bundesbahn wohl nicht zu rechnen sein.

Weitere Gedanken zur Gestaltung richteten sich auf die Einstiegsbereiche und den Fahrersitz samt Armaturenbrett. Hier war ein mattes Schwarz (Revell 8 oder 36108) angezeigt. Damit war das Innere des Busses schon fast bereit zum Einbau. Wegen der recht großen Fenster sollte aber auch an Fahrer und weitere Insassen gedacht werden.

Aus der großen Preiser-Packung mit unbemalten Figuren (88500) wählten wir geeignete Rohlinge sitzender und stehender Personen aus und gaben ihnen ebenfalls eine passende Bemalung. Zu bedenken ist hier, keine zu dunklen Farbtöne zu wählen und möglichst einen Kontrast zu den Sitzflächen zu schaffen. So fallen die Figuren im unbeleuchteten Inneren besser auf.

Vor dem Anmalen sind sie ggf. noch etwas zurechtzuschneiden, falls die Füße nicht in den Bodenbereich passen – später ist davon nichts mehr zu sehen. Auch der stehende Fahrgast in unserem Beispiel war an den Beinen etwas einzukürzen, um nicht mit der Decke in Konflikt zu geraten.



An der Front sitzen die Haupt- und Nebelscheinwerfer zu hoch, deshalb muss die Schlüsselfeile anrücken (Bild oben). Die vorherigen Nebelscheinwerfer bleiben an ihrem Ort und werden in der bisher angedachten Funktion mit Hilfe feiner Handbohröffnungen in die Stoßstange verlegt. Derweil ist das Fahrwerk mit der Innenausstattung schon fertig lackiert (Bild unten). Auch die Preiserlein haben bereits Platz genommen.

Ein handelsüblicher Polystyrolkleber wie Uhu Plast Spezial leistet hier gute Dienste. Für sicheren Halt auf den Sitzen sorgt ein Alleskleber (Uhu Kraft). Zum Ende dieser Prozedur können auch die Radeinsätze an der Bodengruppe eingeklebt werden.

Weiter geht es dann am Aufbau, der erwartungsgemäß den größten Aufwand erfordert. Da die Oberflächen schon einen guten Eindruck machen, bringen wir keinen Spritzspachtel auf, sondern lackieren ihn gleich in RAL 3004 Purpurrot (Oesling Modellbau) per Spritzauftrag.

weiter auf Seite 28



Z-Doktor Modellbau sah sich herausgefordert und hat neue Sterne gezeichnet und gedruckt, die nur noch von der Stützkonstruktion abgenommen und chromfarben lackiert werden müssen (Bild oben). Die Fahrzeugverglasung haben wir mit Micro Kristal Klear von Microscale nachgebildet, den Glasflächen von Scheinwerfern, Rückleuchten und Zielanzeigern verschaffen wir mit aufgetupftem, Klarlack von Revell den erforderlichen Glanz.

Das Ergebnis stellt uns im Großen und Ganzen zufrieden, doch einige Stellen verdienen durchaus noch kleinere Nacharbeiten: Mal sind es Streifen des Druckmusters, die sich etwas verschleifen lassen, auf dem Dach ist es hingegen ein kleiner Buckel, der zuvor nicht sichtbar war.

Erst jetzt gingen wir auch ans Anpassen der Front, um das Aussehen des Mercedes-Benz O 305 in seiner Werksform besser zu treffen. Dazu mussten die Nebelscheinwerfer in der vorderen Stoßstange verschwinden, ihre bisherige Nachbildung mimte dann die regulären Fahrzeugscheinwerfer.

Die beiden darüber befindlichen Exemplare hatten folglich zu verschwinden, was mit etwas Schleifpapier auf einem geeigneten, flachen Werkzeug oder einer nadelfeile schnell erledigt ist. Allerdings ließ es sich kaum vermeiden, dass auch das Firmenzeichen dazwischen ungewollt mitabgetragen wird.



Neben den Rückleuchten müssen auch die Blinker vorne und hinten farblich abgesetzt werden. Hierzu tragen wir RAL 2011 Tieforange, das sogenannte Kommunalorange, mit einem Mikrobürstenpinsel auf.

Genau das haben wir bewusst in Kauf genommen und kurzerhand ein Ätzteil als Ersatz eingeplant, das sicher ansprechend aufgefallen wäre. Eher überraschend kam hier der „Z-Doktor“ Björn Plutka ins Spiel, der sowohl mit Barbara und Norbert Heller, dem Duo von NoBa-Modelle, als auch uns in einem guten Austausch steht.

Er sah es als eine Herausforderung und Leistungsbeweis für den 3D-Druck an, die dreistahligen Sterne als Druckteil mit Hilfe von Resin zu erzeugen. Keine 24 Stunden vergingen nach einem Telefonat, da lagen bereits Makroaufnahmen der fertigen Ergebnisse vor: Experiment geglückt.

So erhielt unser Vorführobjekt einen neuen Stern auf der Front, der einzeln gedruckt, chromfarben lackiert (Vallejo 77707; Metal Color „Chrom“) und separat aufgesetzt wurde. Doch hier haben wir nun einige Zwischenschritte übersprungen: Zuvor wurden mit einem HSS-Spiralbohrer im Stiftenklöbchen die neuen Nebelscheinwerfer eingearbeitet, dann erfolgte ein zweiter Lackauftrag in Purpurrot auf der Karosserie.

Details wurden dann manuell herausgearbeitet. Dazu gehörte das weiße Absetzen der Fahrziel-Anzeigekästen mit RAL 9003 Signalweiß von Oesling Modellbau (81009003), der Rundleuchten am Heck für Rücklicht (Revell 36330) und Blinker (Oesling Modellbau 81002011) und das glänzend chromfarbene Auslegen der Außenspiegelflächen und Scheinwerfer am Bus (Vallejo 77707).

Im Bereich der vorderen Türen kennzeichnete die Bundesbahn als Eigentümer ihre Busse mit dem Firmenlogo. Die passenden Ege-Kekse in Signalgelb ließen sich dem Bogen 220-2210 von Modellbahndecals Nothaft entnehmen. Das Anbringen erfolgte mit Hilfe von Weichmacher und Haftgrund, wie schon viele Male zuvor beschrieben.

Nach 24 Stunden Trockenzeit folgte dann ein seidenmatter Klarlacküberzug zum Versiegeln, bei dem Reste von Modell-Master-Klarlacken verwendet wurden. Da diese wegen geänderter EU-Kennzeichnungspflichten nicht mehr über Faller vertrieben werden, empfehlen wir die neuen und in unterschiedlichen Glanzgraden erhältlichen Klarlacke von Bergswerk als zeitgemäße Alternative.



Fahrwerk und Aufbau verbinden wir mit einer wiederlösbaren Variante: Wir greifen zu Fixogum von Marabu. Sollte der Bus doch noch mal auf das Z-Car-System umgebaut werden oder mal eine Figur im Inneren umfallen, bleibt ein Zugriff weiter möglich.

Einige Stellen sind beim Vorbild jedoch von Glasglanz geprägt, was auch am Modell nicht fehlen sollte. So griffen wir uns einen Haarpinsel Größe 5/0 und bestrichen mit glänzendem Acryl-Klarlack (Revell Aqua Color 36101) die Zielanzeiger und Scheinwerferflächen des Fahrzeugs.

Damit fehlten nur noch die Fensterflächen selbst. Hier brauchten wir einen klaren Klebelack. Da er sich immer wieder bewährt hat, fiel auch dieses Mal unsere Wahl auf Micro Kristal Klear (MI-9) des US-Herstellers Microscale. Dieser befindet sich heute im Vertrieb verschiedener Anbieter wie beispielsweise Werkzeuge Peter Post.

Die in flüssigem Zustand weiße Paste wird mit einem Haarpinsel oder Zahnstocher satt in eine Fensterecke eingebracht und dann schräg zur gegenüberliegenden Seite gezogen. Dabei muss die Flüssigkeit alle Fensterränder streifen, damit sich der Film gleichmäßig aufspannt.

So haben auch wir es gemacht. Einen Tipp für große Fensterflächen, an denen die leichte Linsenbildung dieses Verfahrens stören könnte, haben wir aber auch noch: Es ließe sich über der Außenfläche der Scheibe ein Stück Klebeband anbringen, an dem der Klarlack ebenso anhaftet, aber beim Trocknen eine ebene Fläche bildet.

Allerdings sollte dessen Klebekraft so gering sein, dass die Scheibe nicht beim Abziehen mitabgerissen wird. Hier haben wir erste gute Erfahrungen mit dem Abklebeband von Tamiya machen dürfen.



Nach dem Umbau wirkt die Front des Busses gleich viel stimmiger und auch die Reisenden sowie der Fahrer sind durch die großen Scheiben gut zu sehen - aus dieser Perspektive aber leider nur teilweise. Doch die Arbeit hat sich zweifelsfrei gelohnt.

Nach dem Trocknen der „Scheibeneinsätze“ war unser Fahrzeugaufbau dann komplett fertig. Letzte Aufgabe blieb das Zusammenfügen von Aufbau und Bodengruppe. Hier spricht eigentlich nichts gegen eine dauerhafte Klebeverbindung, doch eine spätere Zugriffsmöglichkeit offenbart auch einen großen Charme.

Sei es das weitere Einkleben von Figuren, das Ersetzen einer beschädigten Scheibe oder auch der nachträgliche Einbau eines Fahrwerks für das Z-Car-System: Ein (temporäres) Trennen der beiden Hälften mochten wir nicht ausschließen.

Deshalb haben wir hier mit Fixogum von Marabu auf ein wiederablösbares Produkt zurückgegriffen. Punktuell und nur einseitig aufgetragen, bietet es beiden Teilen ausreichend Halt, ohne eine nicht mehr lösbare Verbindung zu schaffen. Sollte beim Aufsetzen des Aufbaus etwas vom Klebstoff nach unten gedrückt werden und dort sichtbar sein: einfach abrubbeln!

Damit haben wir ein weiteres Projekt erfolgreich abgeschlossen und eine wirklich schmerzliche Lücke im Zubehörangebot der Spurweite Z ausmerzen können. Dafür gebührt Noba-Modelle als Hersteller großes Lob und wir sind dankbar für den Bastelspaß.



Unser Mercedes-Benz O 305 ist fertig und darf endlich in den Anlagendienst gehen. Dort soll er aber keinesfalls als Gummibahn schlecht ausgelastete Züge auf Nebenstrecken dauerhaft ersetzen!

Da wir ja noch ein zweites Exemplar aus dem Filamentdruck haben, können wir ihn bei nächster Gelegenheit auch noch fortsetzen und ein weiteres Exemplar des mit Abstand verbreitetsten Linienbusses in Dienst stellen. Dieser wird aber sicher in neutraler Farbgebung für ein beliebiges Verkehrsunternehmen auf die Reise gehen.

Hersteller des Modells:

<https://www.noba-modelle.de>

Quellen für erforderliche Zurüstteile:

<https://www.z-doktor.de>

Werkstoffe:

<https://acrylicosvallejo.com>

<https://www.bergswerk.de>

<https://www.marabu-creative.com>

<http://microscale.com>

<https://www.modellbahn decals.de>

<https://www.oesling-modellbau.com>

<http://www.peter-post-werkzeuge.de>

<https://www.preiserfiguren.de>

<https://www.revell.de>

<https://www.tamiya.de>

<https://www.uhu.de>

Rabattmöglichkeit beim Bezug*:

<https://www.modellbaukompass.de>

* Im Freitext der Bestellung das Stichwort **Trainini** nennen. Der Rabatt wird dann nachträglich in Abzug gebracht.

Die schottische Prinzessin Ein Flugzeug auf Abwegen?

Für die Flugzeugfreunde unter den Zetties haben wir dieses Mal ein besonderes Exemplar ausgewählt, das von Herpa nicht nur überzeugend umgesetzt wurde, sondern auch eine besondere Geschichte aufweist. Sein Basistyp Vickers Viscount schrieb zudem Luftfahrtgeschichte und konnte sich lange auf den Flughäfen behaupten.

Herpa hat in diesem Monat ein interessantes Flugzeugmodell ausgeliefert, an dem auf den ersten Blick etwas nicht zu stimmen scheint: Was macht eine auf der Langstrecke zu Überseezielen aktive Fluggesellschaft wie die einstige BOAC mit einem Kurz- und Mittelstreckenflugzeug wie der Vickers Viscount 700?

Genau diesen Zusammenhang möchten wir mit einem kurzen Geschichtsabriss erläutern, bevor wir einen Blick auf das neue Modell werfen. Wie Luftfahrtfreunde wissen, ist die British Overseas Airways Corporation (BOAC) eine Vorgängerin der bekannten und renommierten British Airways.



In dieser Gestaltung war die Vickers Viscount 700 bei der Cambrian Airlines im Einsatz, aufgenommen in Bristol. Zwei Maschinen wurden später an die BOAC vermietet, von denen eine Vorlage für das neue Herpa-Modell war. Foto: Adrian Pingstone (gemeinfrei)

Und deren Geschichte beginnt mit der Fusion von vier Fluggesellschaften zur Imperial Airways am 31. März 1924. Diese Gesellschaft bot Interkontinentalflüge an. Elf Jahre später schlossen sich vier britische, in Europa tätige Fluglinien zur British Airways zusammen. Doch dieser Zusammenschluss hatte noch nicht viel mit der heutigen Gesellschaft zu tun, denn ihr Name sollte vorläufig noch wieder untergehen.

1939 wurden die beiden genannten Gesellschaften kraft Gesetzes verstaatlicht und zur British Overseas Airways Corporation (BOAC) verschmolzen, um dann im August 1946 den innereuropäischen Flugverkehr wieder auszugliedern und unter British European Airways (BEA) zu verselbständigen. Die BOAC betrieb weiter die Interkontinentalverbindungen.

Für das vorzustellende Modell noch relevant ist ein Hinweis auf die Übernahme der Cambrian Airways durch die BEA im Jahre 1967. Sie verschaffte sich dadurch Zugang zu weiteren Regionalverbindungen, ließ die Cambrian (und die Northeast Airlines) aber zunächst formal eigenständig.



Die Vickers Viscount 700 in der BOAC-Gestaltung (Art.-Nr. 570817) greift den früheren Zubringerverkehr zu den Drehkreuzen dieser Fernfluggesellschaft auf.

Die heutige British Airways entstand am 1. September 1972 durch das Verschmelzen der BOAC und der BEA, doch erst ab dem 1. April 1974 trat sie auch unter diesem Namen auf. Rund zwei Jahre später gingen dann auch die beiden Tochtergesellschaften Cambrian Airways und Northeast Airlines in der British Airways auf.

Die BOAC betrieb zeitweilig zwei Vickers Viscount 700, die zur Variante V.701 gehörten und unter den Kennungen G-AMOG und G-AMON registriert waren. Die beiden Flugzeuge kamen am 1. April 1972 und 3. Juni 1973 zur BOAC-Flotte und waren von der Cambrian Airways gepachtet.

Sie erhielten vollständige BOAC-Lackierungen und kamen auf der Verbindung Belfast - Prestwick und dem Zubringerdienst Prestwick - Edinburgh zum Einsatz. Beide dienten als Zubringerflüge für die transatlantischen Strecken der BOAC, womit die Eingangsfrage unseres Artikels geklärt ist.

Die BOAC durfte, bevor der Luftverkehr liberalisiert wurde, der ebenfalls staatlichen BEA ja keine Konkurrenz machen. Das hatte sie also auch nicht vor, es ging ihr nur um das Steigern der Auslastung ihrer Langstreckenflüge ab dem Drehkreuz Prestwick.

Eine schottische Prinzessin

Die Vorlage zum Herpa-Modell mit der Kennung G-AMON wurde am 11. März 1954 an die BEA geliefert und dort auf den Namen „Thomas Cavendish“ getauft. Zwischen 1960 und 1962 erfolgte ein Umbau mit Hochraumkabine mit erhöhter Sitzplatzkapazität (60/63-Bestuhlung). Ebenso erhielt sie auf der rechten Seite ein zusätzliches Kabinfenster und vorne noch integrierte Fluggasttreppen.

Am 28. Dezember 1962 wurde das Flugzeug an die Cambrian Airways verkauft, wo sie bis zu ihrem Ende im Dienst stand. Mit der Verpachtung an die BOAC ab dem 3. Juni 1973 erhielt sie die Lackierung ihres neuen Dienstherrn sowie den Beinamen „Scottish Princess“ („schottische Prinzessin“).



Der Taufname „Scottish Princess“ war in Gold auf dem Rumpf angeschrieben. Zu den typischen Merkmalen gehören aber auch das seitliche Kanzelfenster alter Bauform mit den waagerechten Streben und das kreisrunde, zusätzliche Fenster im vorderen Bereich der Kabine.

Ab dem 31. Juli 1973 firmierte die BOAC als Folge des gesetzlich erzwungenen Wiederzusammenschlusses unter „British Airways (Overseas Division)“, das heute vorgestellte Flugzeug erhielt in der Folge nun auch die neue BA-Bemalung.

Zum 31. März 1976 endete der Pachtvertrag, die Maschine schied in Cardiff aus dem Dienst und ging an die vormalige Cambrian zurück. Die Besitzerin wurde per 1. April 1976 in das British Airways Board eingegliedert, das zurückgegebene Flugzeug damit auf die British Airways neu registriert.

Doch schon am 10. Mai 1976 wurde sie endgültig außer Dienst gestellt und aus dem Register gestrichen. Nach der Entnahme von Teilen dienten die Reste des Flugzeugs noch für Bodenausbildungen, bevor es 1979 dann verschrottet wurde.

Nachdem die G-AMON in den sechziger Jahren in zwei Flugunfälle (jeweils ohne Verletzte oder Tote) verwickelt und beide Male wieder repariert worden war, brachte sie es insgesamt auf 32.071 Flugstunden und 27.804 Landungen.

Erstes Turboprop-Flugzeug

Die Vickers Viscount wurde als ziviles Verkehrsflugzeug von der britischen Vickers-Armstrongs (Aircraft) Ltd. zwischen 1948 und 1964 gebaut. Für bis zu 75 Passagiere ausgelegt (Version 800) und von vier Rolls-Royce Dart-PTL-Triebwerken angetrieben, erreichte es eine maximale Reisegeschwindigkeit von 584 km/h.

Die Vickers Viscount war das erste Verkehrsflugzeug der Welt, das einen Turboprop-Antrieb erhielt. Damit leitete sie eine neue Ära in der Luftfahrt ein, die bei Kurz- und Mittelstreckenflugzeugen auch heute noch nicht beendet ist.

Ihr Erstflug erfolgte am 16. Juli 1948 und war der Beginn einer erfolgreichen Karriere: Bis 1964 konnte der Hersteller insgesamt 443 Maschinen an mehr als 50 Gesellschaften ausliefern. Beliebt war dieser Typ wegen des ruhigen und vibrationsfreien Antriebs im Vergleich zu den damals noch üblichen Kolbenmotorflugzeugen. Auch die großen Fenster der Kabine stießen auf Zustimmung beim Publikum.



Als erstes Verkehrsflugzeug der Welt ging die Vickers Viscount mit Turboprop-Antrieb an den Start und leitete damit das Ende des Kolbenmotorenantriebs ein. Markant ist aber auch ihre typische Form, besonders im Bereich der Pilotenkanzel, die aus dieser Perspektive sogar ein wenig an den späteren Jumbo-Jet erinnert.

Die Vickers Viscount 700 ist mit 287 Exemplaren die wichtigste Serie dieses Modells. Die Entscheidung zum Bau dieser gegenüber dem ersten Flugmuster größeren Version mit Platz für bis zu 53 Passagiere erfolgte, als mit dem Dart-505-(D.Ra.3)-Triebwerk ein leistungsfähigerer Antrieb zur Auswahl stand.

Verwirrend sind bisweilen die vielen Versionsbezeichnungen der Vickers Viscount. Fast durchweg kennzeichnen sie aber nur eine bestimmte der mehrfach wechselnden Innenausstattungen, denn technisch gab es innerhalb der Serie 700 nur drei Ausführungen. So erhielten die nach dem Standard der BEA für 47 Passagiere ausgelegten Flugzeuge die Bezeichnung Viscount 701 (V.701), zu der auch das Vorbild des Herpa-Modells gehörte.

Seit Mitte der achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts stehen keine Exemplare der Vickers Viscount mehr bei Luftverkehrsgesellschaften im Einsatz. Als Geschäftsreiseflugzeuge hatten einige Maschinen aber noch lange überleben können, doch auch diese Ära ist längst vorbei.

Das neue Herpa-Modell

Das nun in limitierter Auflage bei Herpa erschienene Modell der Vickers Viscount 700 (Art.-Nr. 570817) in Diensten der BOAC ist keine Formneuheit, wohl aber ein überaus interessantes Modell.

Maße und Daten zur Vickers Viscount 700:				
	Vorbild	1:200	1:220	Modell
Länge	24,91 m	124,6 mm	113,2 mm	123,7 mm
Spannweite	28,55 m	142,8 mm	129,8 mm	143,0 mm
Höhe	8,15 m	40,8 mm	37,0 mm	43,7 mm
Max. Startmasse	27.216 kg*	---	---	156 g
Reisegeschwindigkeit	ca. 444 km/h			
Triebwerke	4 x Rolls Royce Dart 505 (D.Ra.3)			
Propeller	Vierblatt			
Erstflug	28. August 1950**			

* maximales Startgewicht abhängig von der jeweiligen Triebwerksausstattung
** Datum bezieht sich auf die in Serie gebaute Version 700

Vorlage ist die einstige Reservemaschine für die im Vorbildteil dieses Artikels genannten Zubringerdienste.

Sie war unter der Kennung G-AMON registriert und trug den Taufnamen „British Princess“, den auch das Modell in goldfarbenen Großbuchstaben beidseitig am Rumpf relativ groß zur Schau trägt.

Bei korrekter und strenger Wiedergabe im Umfeld einer Modellbahnanlage, begrenzt sich der Einsatzzeitraum auf die Jahre 1973 bis 1976.

Er endet noch vor der Ausflottung bzw. Rückgabe an die Cambrian Airways mit dem Wechsel der Farbgebung beim Vorbild. Nach den NEM-Normen fällt dieses Zeitfenster in die Epoche IV.

Herpa hat in der Vergangenheit im Maßstab 1:200 bereits einige Modelle der Vickers Viscount 700 (erste und wichtigste Serienausführung) und 800 (gestreckte Version) produziert.

Wie diese, besteht auch die jüngste Auflage komplett aus Metall und macht das durch ihr Gewicht auch deutlich. Als wohl einzige Ansetzteile sind die Gummireifen aus einem anderen Material gefertigt. Für die Fahrwerksteile und Propellerblätter haben wir dies nicht überprüft, wegen der recht filigranen Bauweise wäre hier aber Kunststoffspritzguss zumindest denkbar.



Nicht nur ihren Taufnamen trägt das Modell offen zu Schau: Auch viele Details sind wieder per Tampondruck berücksichtigt und wiedergegeben worden, darunter auch die seitliche Zutrittsstür in der sehr auffälligen Form.

Für die heutigen Verhältnisse ist die Vickers Viscount in beiden Ausführungen ein recht kleines Flugzeug, das es dem Modellbahrer erleichtert, in einer Anlagenecke einen Flughafenabschnitt unterzubringen. Einen Hinweis verdient hier sicher, dass Flughäfen durch das Bodenfeuer von Rollfeldern und Landebahnen besondere Blickfänge bilden können.

Der Blick in unsere Maßtabelle verdeutlicht das Geschriebene und belegt auch eine hohe Maßstabstreue in den wichtigen Hauptmaßen, einzig die über das Seitenleitwerk gemessene Höhe zeigt einen leichten Ausreißer. Da die Proportionen stimmig wirken, lässt sich aber auch das vernachlässigen.

Bei strenger Bewertung sind alle Flugzeuge der Wings-Produktreihe etwas zu groß, doch das fällt dem Betrachterauge, das über Bezugspunkte „misst“, nicht mal auf, weil geeignete Vergleichsmöglichkeiten, die ausreichend auffallend wären, fehlen. Modellautos und Figuren im Maßstab 1:220 verraten die Abweichung jedenfalls nicht.



Und so präsentiert sich die BOAC-Maschine mit ihren chromglänzenden Tragflächen dem Betrachter in der Ansicht von oben.

Hinsichtlich ihrer Detaillierung weiß die Vickers Viscount 700 zu gefallen: Die typischen Merkmale, die für einen hohen Wiedererkennungswert sorgen, wurden gut herausgearbeitet. Dies sind neben einem eher elliptischen Kabinenquerschnitt vor allem die recht auffällig abgesetzte Pilotenkanzel.

Doch auch die gestreckte Form der Turboprop-Triebwerke mit ihren Auslässen und dem hinteren Fahrwerk, das jeweils in einem gemeinsamen Grundkörper mit den Motoren 2 und 3 – den inneren beiden an rechter und linker Tragfläche – steckt, zählen wir hinzu.

Dort waren die Auslassöffnungen weiter vorn als bei den äußeren beiden angeordnet, um dem einziehbaren Fahrwerk nicht in die Quere zu kommen. Auch das ist am Modell korrekt wiedergegeben worden.

Separat angesetzt sind Antennen an Rumpfober- und -unterseite, wobei die erstgenannte extrem filigran wiedergegeben wurde. Weitere Details hebt Herpa traditionell nicht durch Gravuren, sondern durch aufwändiges Bedrucken hervor, was es ermöglicht, die Wiedergabe so eng und individuell wie möglich an einer konkreten Vorlage auszurichten.

Zu diesen Merkmalen gehört beispielsweise das zusätzliche Kabinenfenster auf der rechten Seite (im vorderen Bereich), das nur wenige Maschinen dieses Typs zeigten. Ebenso entspricht auch das jeweils hinterste Fenster der Kanzel der (hier bis zuletzt beibehaltenen) Ursprungsausführung, was sich im Abgleich verschiedener Vorbildaufnahmen leicht erkennen lässt.



Die Schrägansicht von hinten gibt einige Details des Hauptfahrwerks preis, verdeutlicht aber auch noch mal die unverkennbare Silhouette des Vorbilds. Auch die etwas vom Rumpf abgesetzte Kanzel ist aus dieser Perspektive wieder teilweise zu erahnen.

Zum Standard dürfen wir sicher betriebliche Kennzeichnungen zu Notausstiegen oder der Registration sowie den eigenen Anschriften der Fluggesellschaft zählen. Hierunter fallen auch die Drucke für die seitlichen Positionslichter, die Blinkleuchte auf dem Seitenleitwerk, mit der eine Startabsicht angezeigt wird, und weitere Bestandteile der Flugzeugbeleuchtung.

Alle sind sie aufwändig, fein und überzeugend am Modell zu finden. Sie sind ebenso sauber gedruckt worden, wie die Lackierung in den korrekten Vorbildfarben umgesetzt worden ist. Besonders ansprechend wirken die blanken Tragflächen, die bei Sonnenlicht regelrecht funkeln.

Englische Fluggesellschaften setzten in der Vergangenheit durchweg, teilweise auch heute noch, auf sehr konservative, aber gediegen und elegant wirkende Farbkonzepte. Das zeigt sich auch hier am vornehmen Dunkelblau, das besonders im Kontrast zu Rumpfundfarbe Weiß ansprechend in Erscheinung tritt.

Die goldfarbenen Aufschriften für Registrierung und Taufname sowie das Firmenlogo am Seitenleitwerk, wirken in diesem Zusammenhang besonders edel. Dies lässt fast schon in den Hintergrund treten, dass die Vickers Viscount wegen ihrer großen Panoramafenster in der Kabine bei den Fluggästen so beliebt war.

Auch diese hat Herpa selbstverständlich korrekt wiedergegeben. Auch die Einstiegstüren zeigen die ebenso markante wie typische Form einer großen Ellipse dieses Flugzeugmusters, was ein wenig an die Form eines Eies erinnert.

Alles in allem ist hier ein großer Klassiker und ein wahres Erfolgsmodell des britischen Flugzeugbaus überzeugend und ansprechend ins Modell umgesetzt worden. Gewiss gehörte die Vickers Viscount nicht zu den besonders elegant wirkenden Typen, denn sie wirkt recht hoch und damit auch kompakt.



Aus dieser Richtung werden sicher die meisten Käufer ihr Modell ausgiebig betrachten. Die Vickers Viscount 700 macht aber mit ihrem gediegen-konservativen Anstrich – eben typisch englisch – aus jeder Perspektive eine gute Figur.

Dennoch verleiht ihr gerade das eine Besonderheit, denn heute wird ja so viel von Wiedererkennungswerten gesprochen. Mit eigener Linienführung und Eigenständigkeit, ohne die Formensprache und den Zeitgeschmack des Entstehens zu leugnen, ist die Vickers Viscount nicht nur in der Version 700 eine Persönlichkeit unter den Flugzeugen – Maßstäbe in technischer Hinsicht hat sie eh gesetzt.

Hersteller des Flugzeugmodells:
<https://www.herpa.de>

Bahnhofsdiorama Himmelreich (Teil 4) Das Arbeiten hinter den Kulissen

Im letzten Teil erwuchs beinahe aus dem Nichts eine Landschaft auf dem Holzkasten. Nur wenige Schlussarbeiten bleiben jetzt noch zu erledigen, bevor es dann unter Tage weitergeht. Die Arbeiten im Inneren des stabilen Kastens sind nicht minder wichtig, denn ohne sie bliebe es auf dem Bahnsteig und im Empfangsgebäude dunkel. Ebenso könnte kein Zug auf der Oberfläche bewegt werden.

In keiner Phase des Dioramen- oder Anlagenbaus ist der Fortschritt der Arbeiten so deutlich zu sehen wie beim Gestalten der Landschaft. So hat auch Himmelreich im Teil 3 dieser kleinen Reihe sein Antlitz kräftig gewandelt. Die Vorstellungskraft unserer Leserinnen und Leser ist seitdem nicht mehr so stark gefordert wie zuvor.

Für uns war der vorläufige Abschluss der Landschaftsarbeiten aber auch ein Anlass, einen Schritt zurückzutreten und selbstkritisch zu überprüfen, inwieweit Plan und Wirklichkeit zusammenpassen. Bevor es an den Endspurt gehen konnte, hielten wir es für erforderlich, eine Figurengruppe umzusetzen: Auf dem vom Bahnhofsvorplatz wegführenden Feldweg hatten wir einen Feldhasen von Trafofuchs und einen Fuchs von Creativ-Modellbau Klingenhöfer platziert.



„Wo Fuchs und Has‘ sich Gute Nacht sagen“, da scheint unser Diorama zu Hause zu sein, wie die Figurenszene im rechten Bildvordergrund zum Ausdruck bringt.

Hier standen oder saßen sich Jäger und Beutetier in Sichtweite gegenüber. Sprichwörtlich betrachtet, sagten sich Fuchs und Has‘ hier aber auch Gute Nacht, was ein bisschen auf die idyllische Ruhe nahe dieses Schwarzwaldörtchens verweisen sollte.

Während der Fuchs auf dem Feldweg gut auffiel, blieb der braune Hase auf dem Untergrund aber bestens getarnt – die gedachte Szene entfaltete keine Wirkung auf den Betrachter, wie Versuche mit Dritten ergaben. Also musste ein neuer Ort gefunden werden, der besser geeignet ist und trotzdem nahe am Kornfeld bleibt, wo das Langohr zu Hause ist.

Eine geeignete Stelle fanden wir etwa auf gleicher Höhe des Dioramas im linken Bereich. Dort verläuft die gepflasterte Landstraße, die ausreichend Kontrast zu beiden Figuren schafft. Da weit und breit kein Auto in Sicht ist, passt dies für unser Anliegen.



Die winzige Tierfigurenszene zeigen wir aus anderer Perspektive noch mal in der Vergrößerung: Der Hase von Trafofuchs (links) und der Fuchs von Kreativ-Modellbau Klingenhöfer (rechts) bauen zusammen Spannung auf: Was wird hier gleich geschehen?

Das nun anstehende Umsetzen der beiden Tierfiguren, mit dem wir diesen Teil quasi eröffnen, bereitet uns keine Probleme, da wir in weiser Voraussicht ja mit Hin-und-weg-Kleber von Noch gearbeitet haben. Alles, was wir nun noch brauchen, ist eine lange Pinzette. Gesagt, getan; anschließend kann es auch schon weitergehen!

Als nächster Schritt ist das Ziehen von Linien auf dem Bahnhofsvorplatz vorgesehen: Hier gilt es, die Fahrbahn vom Bereich der Laderampe, Fußgängerbereichen und den Randstreifen klar abzugrenzen. Außerdem sollen für schräg parkende Kraftwagen Parkbuchten markiert werden.

Hierbei hilft uns eine geätzte Neusilberschablone (Art.-Nr. 10252) von Rolfs Laedchen, die vor einigen Jahren auf unseren Vorschlag hin entwickelt worden sind. Sie enthält neben Richtungspfeilen auch durchgezogene und gestrichelte Linien in schmaler und breiter Ausführung.

Das Ätzteil lässt sich knicken und brechen, wodurch zwei handliche Teile entstehen, die wir an den vorgesehenen Stellen auflegen können. Den jeweils zu markierenden Bereich kleben wir ein-, teilweise auch beidseitig mit Maskierband von Tamiya ab, damit beim Abheben der Schablone die Farbe nicht verschmiert werden kann.

weiter auf Seite 43



Mit Hilfe eines Borstenpinsels und der Schablone tupfen wir die weiße Farbe für die verschiedenen Straßenmarkierungen in maßstäblicher Breite auf. Damit beim Abheben der Schablone nichts verschmiert, kleben wie die jeweils bearbeiteten Bereiche auf mit Tamiya-Maskierband verschiedener Breiten ab.

Die Linien tupfen wir dann nach Auflegen und Andrücken der „Malhilfe“ mit signalweißem Acryllack nach RAL 9003 von Oesling Modellbau (81009003) unter Zuhilfenahme eines Borstenpinsels auf. Stück für Stück arbeiten wir uns durch das Areal, wobei dem Lack ausreichend Zeit zum Antrocknen zu geben ist. Ansonsten verwischen wir beim Anbringen neuer Maskierungen das bislang Erreichte. Guter Modellbau erfordert eben Zeit und Geduld – auch Rom wurde schließlich nicht an einem Tag erbaut.

Nutzen der Trockenpause

Die Zeit, in der unsere Farbe trocknet, können wir an anderer Stelle sinnvoll nutzen. Auch auf der Gleisseite des Empfangsgebäudes gibt es noch ein wenig zu tun. Was dort am Gleisübergang noch fehlt, sind Holzbohlen im Schotterbett, die hängende Kupplungseisen auffangen und sicher über den Übergang führen, damit sie nicht hängenbleiben und abreißen.

Wer früher aufmerksam Gleisübergänge betrachtet hat, wird diese Führungshilfen bemerkt haben, die beim Vorbild nicht fehlen durften. Wir bilden sie aus kleinen Stücken Furnierholz nach, die mit einem Tropfen Express-Holzleim von Bindulin an Ort und Stelle eingeklebt werden. Anschließend verpassen wir dem hellen Holz mit aufgetupftem Matt-Braun von Tamiya (XF-10) noch die richtige Tönung.



Kleine Furnierholzstreifen bilden die Bretter nach, die herabhängende Kuppelisen sicher über den Überweg führten, damit sie nicht abreißen (Ausschnittsvergrößerung). Mit mattbrauner Tamiya-Farbe (XF-10) erhält das Holz einen passenden Farbton.

Danach ist es an der Zeit, den Verkehrsfluss auf dem Straßenabschnitt zu regeln. Passende, maßstabsgerechte Schilder hat HOS-Modellbahntechnik im Programm. Aus diesem Programm haben wir uns bedient, aber auch zwei neue Schildertypen gestalten lassen: Mit dem Hinweisschild „DB-Anlage“ kennzeichnete die Bundesbahn den Übergang vom öffentlichen Straßenraum zu ihren Flächen.

Das zweite ist die Haltestellenkelle, die heute längst verschwunden ist. Sie markierte einst Bushaltestellen und hat am Bahnhof beidseitig zu stehen. Heinz O-Schramm hat sich kundig gemacht und sogar zwei leicht abweichende Versionen umgesetzt.

Hinzukommen das frühere Parkverbotschild, das noch einen weißen Grund und ein durchgestrichenes P zeigte und am Rand des Bahnhofsgebäudes aufgestellt wird. Die Gegenseite mit den Parkbuchten zielt die blaue Parkplatztafel.



Die Verkehrsschilder von HOS -Modellbahntechnik werden einfach in kleine Bohrungen gesteckt, die wir mit Stiftenklöbchen und HSS-Spiralbohrereinsatz (beides Falter) anbringen (Bild oben). Die fertige Szene an der Bahnhofsstraße wirkt – auch dank passender Hintergrundkulisse – sehr realistisch.

Auf dem Kopfsteinpflasterabschnitt warnen wir noch vor Straßenschäden (Schlaglöchern) sowie der scharfen Kurve und legen die dort zulässige Höchstgeschwindigkeit mit 30 km/h fest. Alle aufgezählten Schilder sind an den für sie bestimmten Plätzen sicher zu verankern.

Dafür genügt jeweils eine kleine Bohrung von 0,35 bis 0,4 mm Durchmesser. Stiftenklöbchen (170522) und HSS-Spiralbohrer (170523) für diese Handarbeit stammen von Faller. Anschließend genügt ein Tupfer Holzleim, um für dauerhaften Halt im Bohrloch zu sorgen. Als Auftragshilfe kommen hier ein Punktklebewerkzeug (Modellbaukompass) oder eine Zahnstocherspitze in Betracht.

Jetzt ist der Zeitpunkt gekommen, an dem wir das Bahnhofsgebäude von Himmelreich auch auf dem Untergrund ankleben müssen. Es ist nicht mehr damit zu rechnen, dass wir es hochnehmen oder verschieben müssen, um Zugriff auf enge Bereiche zu erhalten.

Trotzdem wünschen wir, dass diese Verbindung prinzipiell lösbar bleibt. Sollte es mal Anlass für Reparaturen geben, erleichtert das solche Arbeiten immens. Klebstoff der Wahl ist in solchen Fällen Fixogum von Marabu, mit dem wir auch diejenigen Figuren fixieren, die unsere Nerven mehrfach durch Umfallen strapaziert haben.



Damit das Empfangsgebäude bei den Elektroarbeiten nicht verrutschen kann und Schäden an Figuren oder Schildern verursacht, müssen wir es jetzt ankleben. Wir wählen mit Fixogum von Marabu einen elastischen Montagekleber, der eine wiederlösbare Verbindung zulässt.

Daraus wird schon deutlich, dass Fixogum ähnliche Eigenschaften wie der Hin-und-weg-Kleber von Noch besitzt: Nur einseitig aufgetragen, bleibt die gummiartige Masse wiederablösbar. Kleberreste lassen sich ebenso leicht wegrubbeln. Mit Hilfe eines Holzspatels bestreichen wir die Karton-Bodenplatte und setzen das Gebäude wieder auf. Dann drücken wir sie immer wieder mal leicht an, bis sie sich nicht mehr hebt: fertig!

Auf der Oberfläche des Dioramas selbst sind die Arbeiten damit abgeschlossen. Das Schaustück lässt sich ab sofort beliebig für Fotoaufnahmen einsetzen. Was dabei nicht fehlen darf, ist ein passender Hintergrund.

Setzen wir das Diorama später in einen Guckkasten, wie zu Beginn dieses Vierteilers geäußert, dann muss dieser ausreichend lang sein und auf einem festen Hintergrund aufgeklebt werden. Von der Landschaft sollte er etwas Abstand wahren, damit keine Schatten auf ihn fallen. Deshalb wäre er im Bereich der Ecken auch auszurunden. Doch das sollen hier vorerst lose Empfehlungen bleiben.

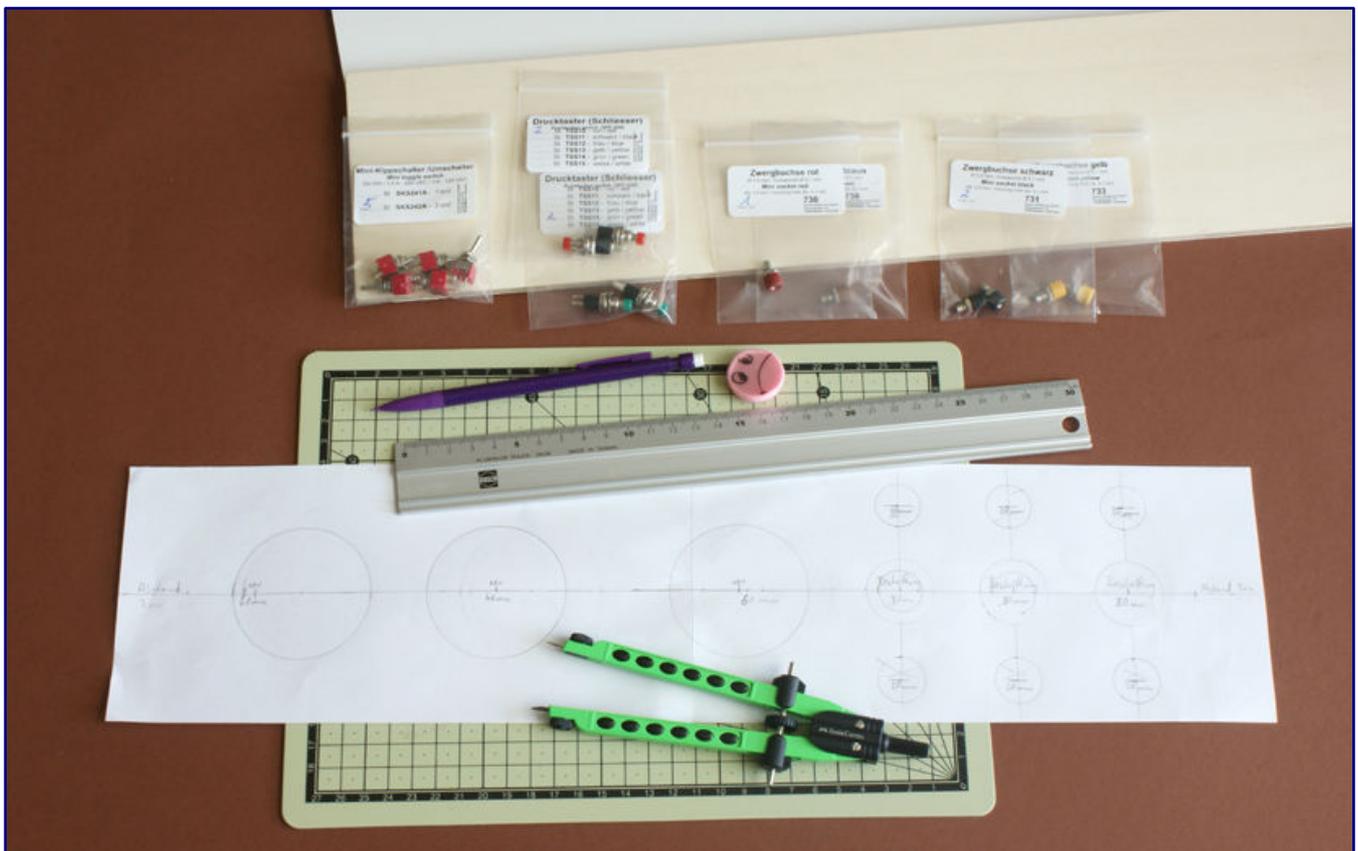
Bis auf Weiteres benutzen wir unser passendes Motiv in loser Form, denn wir spannen es auf eine Hartfaserplatte auf. So kann es auch bei anderen Exponaten zum Einsatz kommen oder hier auch mal getauscht werden.

Das stellt hier deshalb keinerlei Problem dar, weil der gewählte, da nahezu perfekt passende Modellhintergrund Schwarzwald-Baar (180514) aus vier Teilen von je 97 cm Länge besteht. Bei einer Dioramenbreite von 66 cm nutzen wir also nur ein Viertel des Packungsinhalts.

Steuerungsmöglichkeiten

Für manche Modellbahner ein Graus, für uns eine Freude: Die Arbeiten für die Elektrik einer Anlage sind mehr als eine reine Pflichttätigkeit. Selbstverständlich bedarf es eines Grundverständnisses von Stromfluss, elektrischer Leistung und Spannung, doch dies sollte bei den meisten vorhanden sein. Alle anderen können es lernen, wozu es häufig nur bildhafter Erklärungen bedarf.

Als wir uns über einen Jahrgang hinweg der Digitaltechnik zugewandt hatten, haben wir die Grundlagen des elektrischen Stroms anhand des Wassermodell erklärt. Damit lässt sich schnell verdeutlichen, was unter den verschiedenen Einheiten zu verstehen ist und wo mögliche Probleme lauern.



Das Stichwort „Digital“ spielt auch für uns heute eine Rolle. Wir möchten uns nämlich die Möglichkeit offenhalten, das Diorama sowohl analog als auch digital versorgen zu können. So möchten wir die vielen Modelle der 48-jährigen Spur-Z-Geschichte ebenso ablichten können wie auch zeitgemäß umgerüstete Fahrzeuge.

Und das hat Einfluss auf unser Bedienteil, das wir in die Rückseite des Dioramas integrieren wollen. Vom Holzkasten geschützt, sollen dort Schalter und Taster zugänglich sein, mit denen drei Gleisstrom- und zwei Lichtstromkreise sowie die beiden Flügelsignale geschaltet werden können.

Versorgt werden soll all das extern, die Transformatoren integrieren wir nicht darin. Stattdessen sehen wir Buchsen vor, über die mit modellbahnüblichen Steckern und in den gängigen Märklin-Kennfarben der Fahrstrom (regelbar oder als Digitalspannung) sowie Versorgungsspannungen von 10 und 16 Volt Wechselstrom zugeführt werden können.

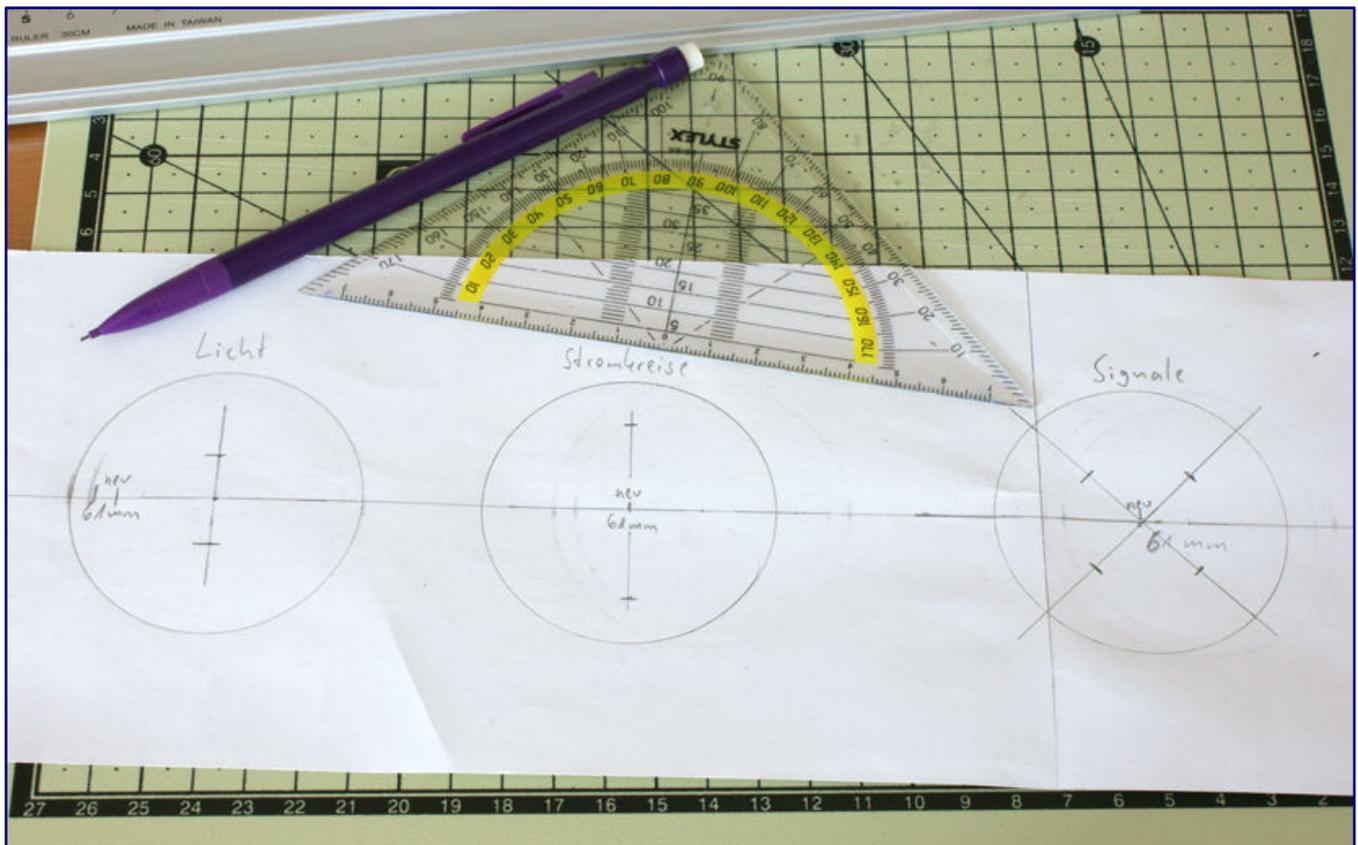


Mit Blick auf die unterschiedliche Spannungsversorgung der Bahnsteiglaternen (im Bild) und der Hausbeleuchtung im Vergleich zu den Formsignalen müssen wir insgesamt sechs Buchsen für Transformatoranschlüsse (im Bild auf der Seite 46 rechts) vorsehen.

Dass es hier zwei verschiedene Spannungen werden, liegt an den Antrieben der Viessmann-Signale (technisch identisch mit denen von Märklin): Sie verlangen nach 14 bis 16 Volt und folgen damit den Gepflogenheiten der Baugröße H0, wo ihre Antriebe auch zum Einsatz kommen. Die Laternen auf dem Bahnsteig (Viessmann) und an der Straße (Z Norm) begnügen sich hingegen bereits mit 10 Volt.

Bereits mit der niedrigeren Betriebsspannung begnügen sich auch die Etagen- und die Hausbeleuchtung von Viessmann; die zulässige Wechselspannung für deren Betrieb wird in den Anleitungen mit 10 bis 16 Volt angegeben.

Unsere Entscheidung für einheitlich 10 Volt bei der gesamten Beleuchtung erlaubt es uns, alle Lichter später über nur zwei Schalter zu regeln: einen für das Innere des Bahnhofsgebäudes und einen weiteren für die außen aufgestellten Laternen.



Die Spuren auf dem Papier zeugen von verschiedenen Planungsstadien mit variierten Abständen und Kreisdurchmessern. Endgültig festgelegt werden die Bedienöffnungen schließlich mit 61 mm Durchmesser. Nun gilt es, die Mittelpunkte der Taster und Schalter einzuzeichnen, damit die 1:1-Vorlage anschließend als Bohrschablone dienen kann.

Auf Basis dieser Festlegungen geht es jetzt ans Planen der Bedienelemente: Der Holzkasten wird Öffnungen erhalten, die einen Durchlass für die Finger bieten. Auf der Rückseite montieren wir eine 3 mm starke MDF-Platte, die einseitig weiß beschichtet ist und Buchsen, Schalter wie auch Taster aufnehmen soll. Das sieht dann auch optisch ansprechend und professionell aus.

Folgenden Bedarf, den wir aus dem Programm von Donau Elektronik decken, haben wir ermittelt:

- 1 x Zwergbuchse 2,6 mm rot (730)
- 2 x Zwergbuchse 2,6 mm schwarz (731)
- 2 x Zwergbuchse 2,6 mm gelb (733)
- 1 x Zwergbuchse 2,6 mm braun (738)
- 5 x Sub-Mini-Kippschalter 2-polig ON-ON (SKS242A)
- 2 x Taster (Schließer) rot (TSS102)
- 2 x Taster (Schließer) grün (TSS14)

Da die Buchsen beidseitig Steckverbindungen vorsehen, brauchen wir für innen und außen noch die passenden Stecker in folgender Stückzahl:

- 2 x Zwergstecker 2,6 mm rot (710)
- 4 x Zwergstecker 2,6 mm schwarz (711)
- 4 x Zwergstecker 2,6 mm gelb (713)
- 2 x Zwergstecker 2,6 mm braun (718)

Die Länge und Breite der MDF-Platte haben wir schließlich mit 12 x 50 cm festgelegt und uns eine Papierschablone gleicher Größe gebastelt. Etwas Knobelarbeit ist nun gefragt, um angesichts des verfügbaren Platzes und einer komfortablen Bedienbarkeit die optimale Anordnung aller Elemente zu finden.

Sobald diese feststeht, bemühen wir Lineal, Geodreieck und Zirkel, zeichnen alle Abstände und Maße an und ziehen an den definierten Stellen Kreise für die geplanten Öffnungen. Auch die Mittelpunkte für Buchsen, Taster und Kippschalter zeichnen wir auf der Schablone an, wir werden sie später noch brauchen.

Beim Durchmesser der Öffnungen sind wir eingeschränkt, denn diese richten sich letztendlich nach den verfügbaren Werkzeugmaßen. So legen wir für die Taster- und Schalterfelder 61 mm, für die Buchsen 20 mm und für die mittigen Kennzeichnungsfelder 30 mm fest. Damit können wir die großen Löcher mit einer Lochsäge anbringen, bei den beiden kleineren kommen Forstner-Bohrer zum Einsatz.

Doch bevor es soweit ist, müssen alle Einbauelemente noch eine „Anlegeprobe“ bestehen. Sinn und Zweck der gewählten Montage ist es ja, sie fest mit dem Dioramenkasten zu verbinden, sie gleichzeitig aber auch vor Anstoßschäden beim Transport zu bewahren. Wir stellen fest, dass die Kippschalter überstehen würden, was diesem Ziel widerspricht.

Nun kommt die Schieblehre zum Einsatz, mit der wir bestimmen, wie dick die Montageplatte maximal sein darf. Dieser Schritt wird für alle Elemente erforderlich, da sie auf einer gemeinsamen Platte sitzen. Das kleinste Maß muss also entscheiden.



Damit auch die Kippschalter vor Beschädigungen geschützt sind, müssen sie tiefer montiert werden. Zwischenbauen werden wir deshalb noch eine 6-mm-Sperrholzplatte. Auf diese übertragen wir die Mittelpunkte der erforderlichen Öffnungen mittels eines Stechwerkzeugs aus einer defekten Pinzette und einem (roten) Edding-Stift mit feiner Spitze.

Bedenkenlos können wir noch eine 6-mm-Sperrholzplatte zwischenbauen, die unser Problem lösen wird und auch kein neues schaffen kann. Also auf zum Holzhändler, Schreiner oder Baumarkt, um das erforderliche Material zu besorgen. Auch die Senkkopfschrauben passender Länge, mit denen die MDF-Platte später von innen befestigt wird, vergessen wir nicht.

Ein dickes Brett bohren

Kurz nachgedacht, bevor es dann auch schon losgehen kann! Die Zwischenlage aus 6-mm-Sperrholz muss dieselben Öffnungen erhalten wie der Kasten, denn sie verstärkt ja schließlich die Materialdicke und erhöht die Einbautiefe unserer elektrischen Komponenten.

Also müssen wir ihre Montageposition schon mal ausmessen und anzeichnen, allerdings auf der Außenseite. Verleimen werden wir sie zwar auf der Innenseite, das aber erst später, denn vorerst geht es darum, die Außenseite des Kastens vor Ausrissen zu schützen, die beim Bohren entstehen können.

Auf allen inneren Flächen bliebe das unkritisch, denn davon wird später nichts mehr zu sehen sein. Sichtbare Stellen innerhalb der Öffnungen verschwinden beim erforderlichen Spachteln und Glattschleifen. Wir haben ja eh mit Löchern in einzelnen Sperrholzschnitten zu rechnen, die vor dem weiteren Bearbeiten verborgen bleiben.

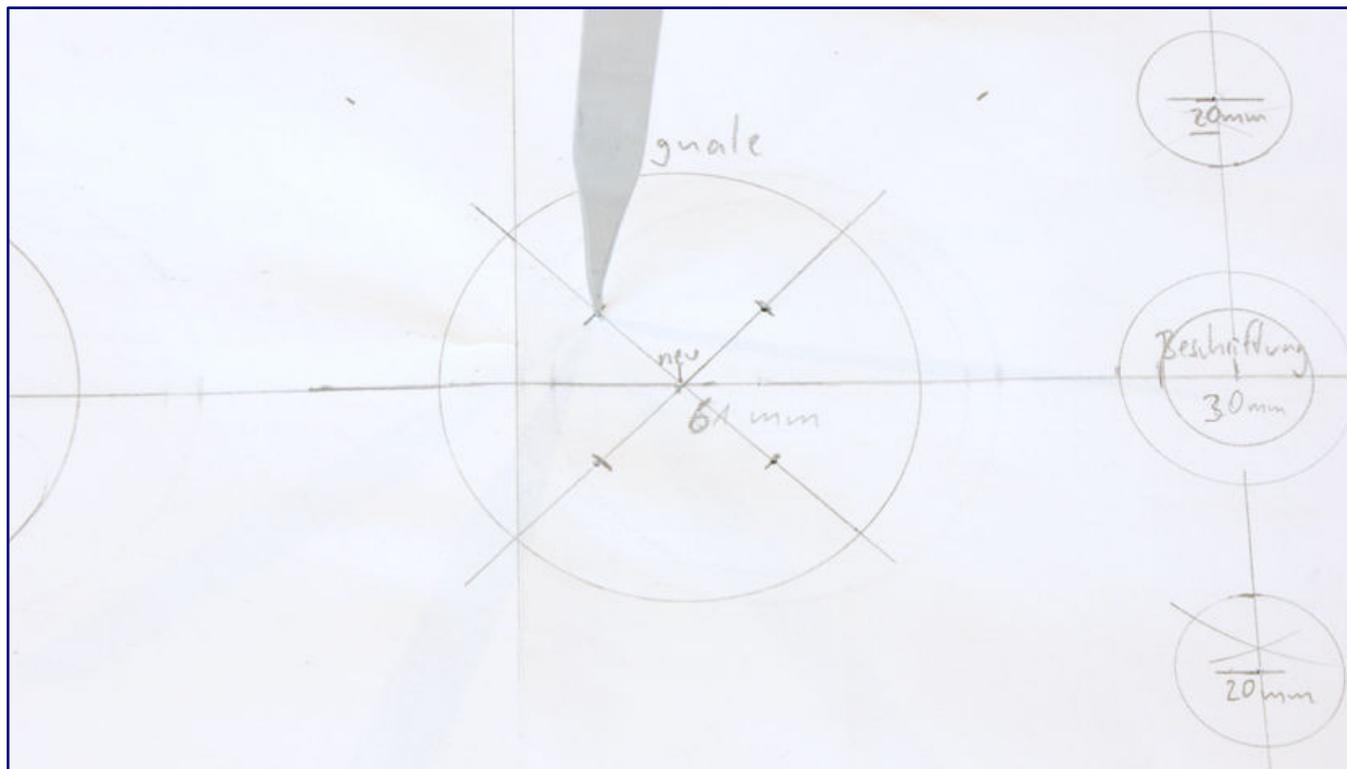


Die später „unterflur“ montierte Platte wird zunächst aufgelegt, ausgerichtet und mit Spannzwingen fixiert. Dann rückt der Akkubohrschrauber an, zunächst mit Lochsägeaufsatz, anschließend mit Forstner-Bohrern in zwei verschiedenen Durchmessern.

Nun legen wir die Zwischenplatte auf und fixieren sie sicher mit Schraubzwingen. Dann darf endlich der Akkubohrschrauber ans Werk und nacheinander alle Löcher einarbeiten. Das dauert nicht lange und geht, da das sogar als Schlagbohrer konzipierte Profi-Werkzeug kraftvoll und ausdauernd arbeitet, gut von der Hand.

Ist auch das dann erledigt, nehmen wir die Zwingen wieder ab, verschleifen von Hand mit etwas Schleifpapier die Ränder aller Öffnungen und prüfen das Ergebnis. Nach dem Befreien von Span und Sägemehl leimen wir die Platte dann auf der Innenseite an.

Hier greifen wir zum Uhu-Holzleim aus dem großen Gebinde, aus dem wir uns mit einem Pinsel bedienen können. Bis zum Trocknen sorgen wieder die Zwingen (und eine zwischengelegte Latte) für festen Anpressdruck. Danach folgen die genannten Spachtel- und Schleifarbeiten als Vorbereitung für die im nächsten Schritt anstehenden Lackierarbeiten.



Das Übertragen der Bohrpunkte geht einfach und schnell von der Hand: Papierschablone auf die MDF-Platte auflegen, ausrichten und mit dem Vorstechwerkzeug die Mittelpunkte übertragen (Bild oben). Anschließend heben wir diese noch mit einem Edding 780 hervor, um diese unmissverständlich sichtbar zu machen (Bild unten).

Bevor wir damit beginnen, bearbeiten wir aber auch noch die MDF-Platte: Auch hier bedarf es ja noch der Bohrungen für die Schalter, Taster und Buchsen, die wir nach den mit der Schieblehre abgenommenen Durchmessern der Schäfte anbringen.



Die Durchmesser der Bohrungen für Schalter, Taster und Buchsen richten sich nach der Schaftmaßen der Einbauteile, die entweder vom Hersteller angegeben und selbst gemessen werden.

Die Mittelpunkte für alle Bohrungen, im Übrigen auch noch zehn für die späteren Schraubverbindungen zur Sperrholzplatte, übertragen wir von der Schablone mit Hilfe eines Vorstechers, den wir aus einer defekten Pinzette gewonnen haben. Die kleinen Löcher markieren wir anschließend mit der feinen Spitze eines schwarzen Edding 780, bevor dann auch schon gebohrt wird.

Keine Frage war für uns die Farbe des Außenanstrichs: Sie sollte dunkel sein, um viel Licht zu schlucken. So zieht sie wenig Aufmerksamkeit auf sich. Die zweite Anforderung lautet, dass es eine neutrale Farbe sein muss. Zu Dunkelgrau besteht also keine echte Alternative.

Eine Dose anthrazitgrauen Acryllacks haben wir uns im Baumarkt besorgt. Nun rühren wir die Farbe gut auf und bestreichen zunächst alle Randflächen, Schraubköpfe und den Bereich des Bedienpults mit Hilfe eines nicht zu breiten Borstenpinsels. Acht zu geben ist auf die Kanten zur Landschaft, denn zu viel Farbe, die dann verläuft oder mit Kapillarkraft von Grasfasern angesaugt würde, könnte unser Werk zerstören!

Um ohne Kleckereien auf den (abgedeckten) Boden arbeiten zu können, haben wir das Diorama hochkant gestellt. Das bedeutet aber auch, dass wir in Etappen arbeiten müssen und nicht ohne Trockenpausen alle vier Seiten in einem Arbeitsgang lackieren können.

Die großen Flächen streichen wir mit Hilfe einer Schaumstoffrolle, prinzipiell vergleichbar dem Streichen einer Wand. Mit dieser Technik lässt sich die Farbe viel gleichmäßiger ausstreichen und tief in die Poren des Holzes eintragen, ohne zu dick aufzutragen. Streichrichtung ist dabei diejenige der Maserung.

Natürlich ist dies vor allem eine Frage der persönlichen Wünsche: Wählen liebe sich auch ein breiter Pinsel und die Farbe in Schichtstärken auftragen, die das Holz auf der Oberfläche später nicht mehr als solches erkennen lassen. Doch wir lieben Holz als vielseitigen und stabilen Baustoff und möchten das nicht verstecken.



Der Dioramenkasten erhält einen dunkelgrauen Anstrich. Aufgetragen wird er an den Kanten und am Rand zum Geländeübergang mit dem Pinsel (Bild oben), für die Flächen wird der neutral wirkende Lack aufgerollt (Bild unten).

Während der Lack trocknet, seine Oberfläche darf sich nicht mehr klebrig anfühlen, wenn es weitergeht, bereiten wir den nächsten Schritt vor. In das MDF-Blendenteil schrauben wir nun die Kippschalter, Taster und Zwergbuchsen ein, richten ihre Anschlüsse einheitlich aus und ziehen die Muttern fest an.



Schalter, Taster und Buchsen werden in die Blende aus MDF eingesteckt und festgeschraubt. Zu erkennen ist im Bild auch, dass die zehn Schraublöcher zum Befestigen an der Rückwand bereits vorgebohrt wurden. Jetzt fehlen nur noch die Beschriftungen aus dem Etikettendrucker, mit dem alle Bedienelemente und die Buchsen gekennzeichnet werden.

Im Inneren des Holzkastens angesetzt, setzen wir die Senkkopfschrauben (4 x 15 mm) mit dem sich inzwischen sehr verbreiteten, weil bewährten Torx-Kopf an und schrauben die Blende fest. Alle Schalter und Taster erhalten nun noch eine Kennzeichnung mit dem Etikettendrucker: „Licht“ kennzeichnet die Schalter für die Beleuchtung, während Fahrstrom und Signale mit der Gleisnummer versehen werden.

Die Zählrichtung beginnt übrigens immer am Bahnhofsgebäude. Die Zwergbuchsen, über die der Strom vom Trafo zugeführt wird, sind teilweise schon über ihre Farbkennung zuzuordnen. Allerdings sind Schwarz (stellvertretend für Grau) und Gelb doppelt vorzufinden. Die mittigen Öffnungen (30 mm Ø) nehmen deshalb (von links nach rechts) Klebeschilder für „0 – 10 V“, „10 V~“ und „16 V~“ auf.

Strom leiten und schalten

Mit dem jetzt anstehenden Verlegen der Kabel geht bereits zum letzten großen Schritt des Dioramenbaus. Im Holzkasten ragen viele gelbe, braune und rote Kabel ins Innere und warten darauf, angeschlossen zu werden.

Die beiden Lichtstromanschlüsse für die Formsignale (gelb und braun) können direkt mit den 16-V-Anschlüssen verbunden werden, denn hier herrscht ja Dauerlicht (die roten für Zugbeeinflussung bleiben ohne Anschluss). Dasselbe gilt für die roten Kabel der Gleisanschlüsse und die rote Buchse, sowie die gelben Kabel der Beleuchtungseinheiten und die gelbe 10-Volt-Buchse (Phase).

Zur Buchse geführt werden sie aber alle über einen Verteiler. Mangels vorübergehender Lieferbarkeit der Brawa-Verteilerleiste, die wir dafür ausgewählt hatten, griffen wir zu einer Alternative: Busch bietet ein selbstklebendes Kupferband (1799) als Rolle zu 10 m an, das jeweils passend mit der Schere abgeschnitten und aufgeklebt wird.

Da es für Stromstärken bis zu 2 A geeignet ist, droht uns hier kein Problem. An dieses werden alle Kabel einzeln angelötet und ebenso die passenden Querschnitts, die von dort Verbindungen zu den Zwergbuchsen schaffen.



Die Phase des „Strippenziehens“ beginnt: Die Litzen in den von Märklin definierten Kennfarben (siehe Informationskästchen) und Kabelhalter zum Ordnen und Fixieren stammen von Brawa. Als Lötverteiler dient Kupferklebeband von Busch, das Ströme bis zu 2 A leiten kann.

Unsere Schalter und Taster in den Lichtstromkreisen unterbrechen und schließen die Leitungen für die Masse der einzelnen Verbraucher. Im Bereich der Lichter bilden wir über die Klebeverteiler aus dem Kupferband wieder zwei Gruppen und führen jeweils eine Leitung zum Schalter und dahinter weiter zur zugehörigen schwarzen Buchse.

Beim Fahrstrom (rote Kabel) und den beiden blauen Kabeln des Signals müssen wir die Zuleitungen einzeln vom Gleisbereich zum Schalter oder Taster führen, eine Verteilerfunktion lässt sich hier nur zwischen Schalter und Buchse nutzen – dort macht dies aber auch Sinn.

Beim Ziehen der Kabel, fachmännisch ausgedrückt handelt es sich eigentlich um Litzen, haben wir folgendes Material des Kabelspezialisten Brawa ausgewählt:

Lichtstrom und Schaltung

- 10-m-Ring Litze mit Querschnitt 0,14 mm², grau (3107)
- 25-m-Spule Litze für digitalen Einsatz mit größerem Querschnitt 0,25 mm², gelb (3210)

Fahrstrom

- 25-m-Spule Litze für digitalen Einsatz mit größerem Querschnitt 0,25 mm², rot (3211)
- 25-m-Spule Litze für digitalen Einsatz mit größerem Querschnitt 0,25 mm², braun (3212)

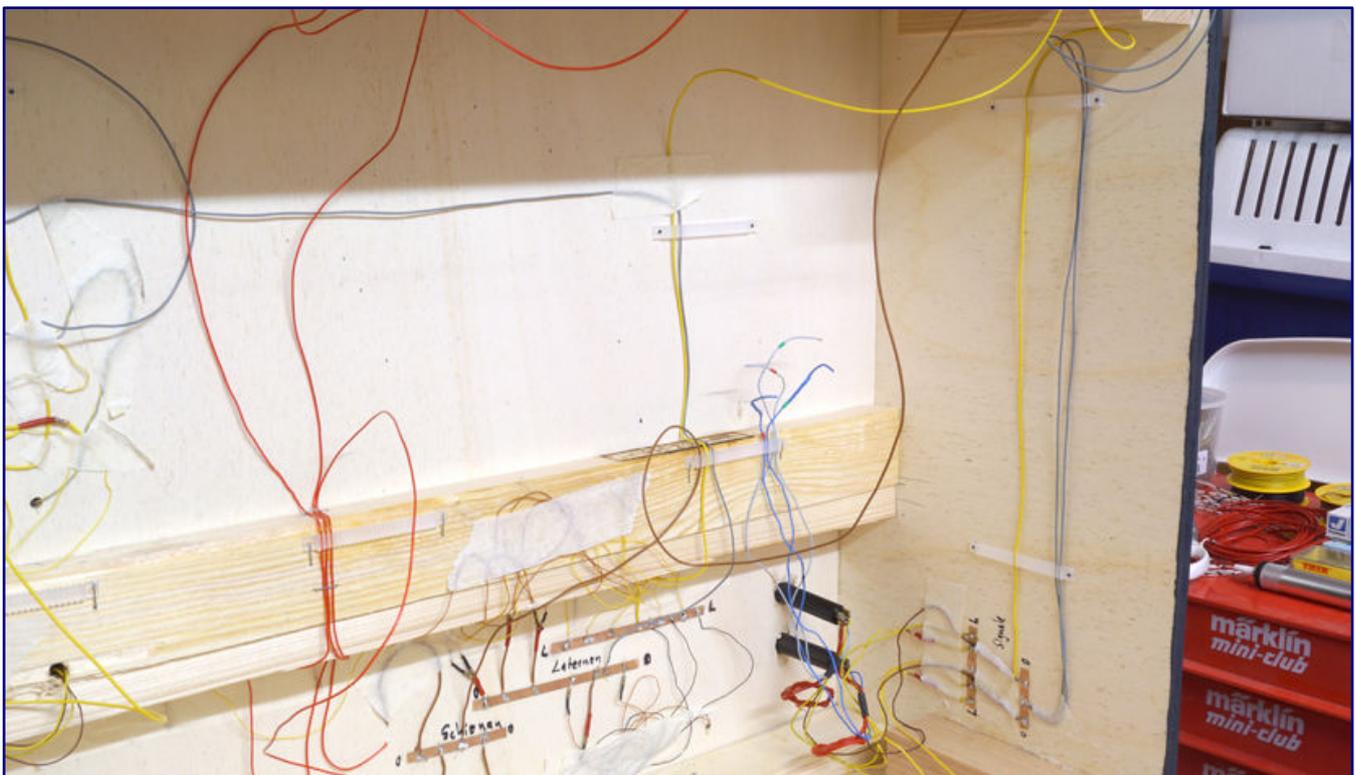
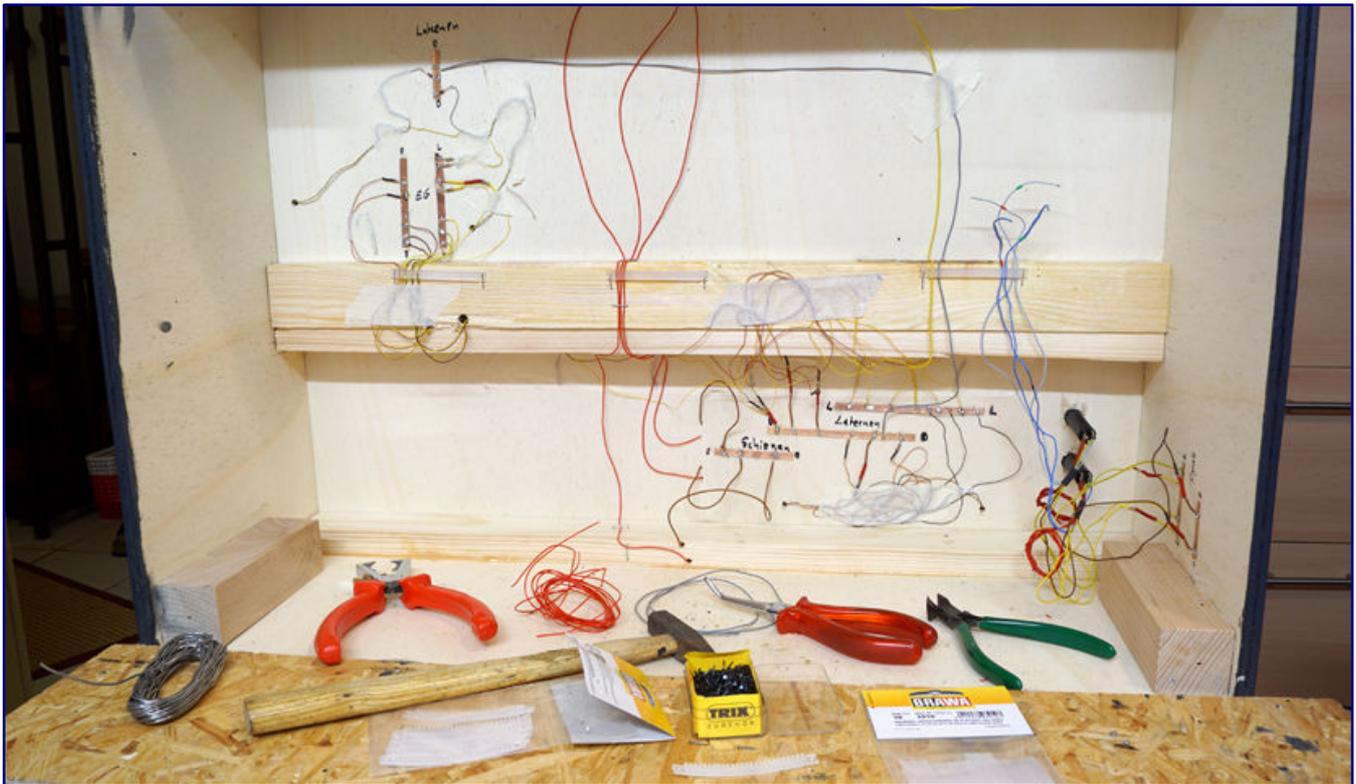
Märklin-Kennfarben für Litze in der Nenngröße Z

Viele Hersteller haben den elektrischen Polen und Funktionen feste Kennfarben zugewiesen, die das Arbeiten und Orientieren erleichtern sollen.

Wir folgen dem von Märklin einst definierten Schema (Kennfarbe und Polbezeichnung am Trafo) und machen uns dessen Vorteile zu eigen:

Braun	0	Masse für Gleise
Rot	B	„Bahnstrom“ (Pluspol)
Grau	0	Masse für Licht und Schaltfunktionen
Gelb	L	„Lichtstrom“ (Phase)

Die „Masse“ (englisch „ground“, abgekürzt GND) hat in Wechsel- wie Gleichstromkreisen das Potenzial Null und bildet beim Fahrstrom den Minuspol.

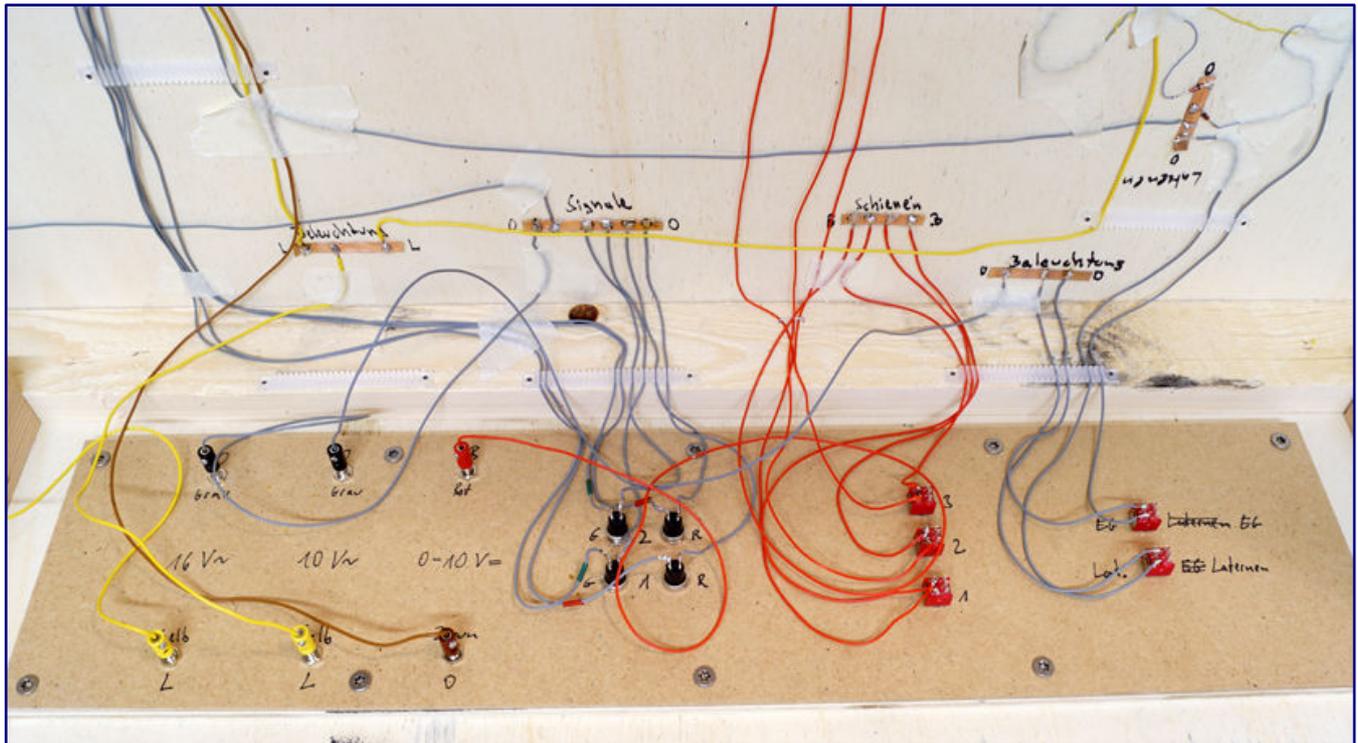


Nach und nach werden Kabelhalter montiert, Verteiler gesetzt und Leitungen gezogen. (Bild oben). Wichtig für einen dauerhaften Überblick ist eine nachvollziehbare Ordnung: So werden Leitungen, vergleich der Hauselektrik, nur in Vertikalen und Horizontalen gezogen (Bild unten). Solange frisch gezogene Litzen aber lose herunterhängen, bleibt die entstehende Struktur für den spontane Betrachter allerdings vorläufig noch verborgen.

Damit bei Störungen oder Schäden später auch auf Anhieb Übersicht besteht, bedarf es im Inneren des Dioramas einer Ordnung. Litzen werden von den Verbrauchern deshalb nicht „kreuz und quer“ oder hän-

gend gezogen, sondern schön geordnet, um sie ausschließlich vertikal und horizontal zu führen. Andernfalls würden Reparaturarbeiten, sollten sie jemals anfallen, unnötig erschwert. Denken wir nur an Kurzschlüsse...

Ein erstes Hilfsmittel war bereits das Nutzen von Verteilern, doch das ist nur ein erster Schritt. Halten lassen sich Kabel in den vorgesehenen Führungen auch durch Klampen oder auch mit dem Tacker eingeschossene Klammern. Doch wer diese wählt, sollte zwischen Litze und Klammer beim Arbeiten stets eine schützende Schicht an Material legen, die nicht durchtrennt werden kann.



Nach dem Verkabeln der Bedieneinheit wirkt die Struktur aus Leitungsführungen (mit Kabelhaltern) und Verteiler deutlich aufgeräumter. Um alle Elemente zweifelsfrei auch ohne Plan nachvollziehen zu können, haben wir viel mit Beschriftungen gearbeitet. Alle Schalter, Taster und Buchsen sind einer Spannungsquelle oder Verbraucher zugeordnet. Dasselbe gilt auch für die Verteilerleisten (Kupferklebestreifen), an denen auch der elektrische Pol angeschrieben ist.

Bequemer sind hier auf Dauer allerdings Kabelhalter, die im Zehnerpack (3910) auch von Brawa angeboten werden. Diese werden mit kleinen Nägeln fixiert oder auf Wunsch auch angetackert, lassen sich bestimmt aber auch mit der Heißklebepistole fixieren.

Bis zu 25 Litzen pro Halter werden hier eingeklemmt, aber dauerhaft und sicher gehalten. Bei den extrem dünnen Litzen der Laternen und Hausbeleuchtung funktioniert das allerdings nur, wenn beide verdreht und gemeinsam eingeklemmt werden.

Sollen Änderungen an der Elektrik erfolgen, lassen sie sich wieder herausnehmen und später erneut einklemmen. Auf Dauer lohnen sich die Mehrkosten im Vergleich zu einer Bastellösung also, zumal das Diorama oder die Anlage vor Erschütterungen durch Tacker oder Hammer zukünftig verschont bleibt.

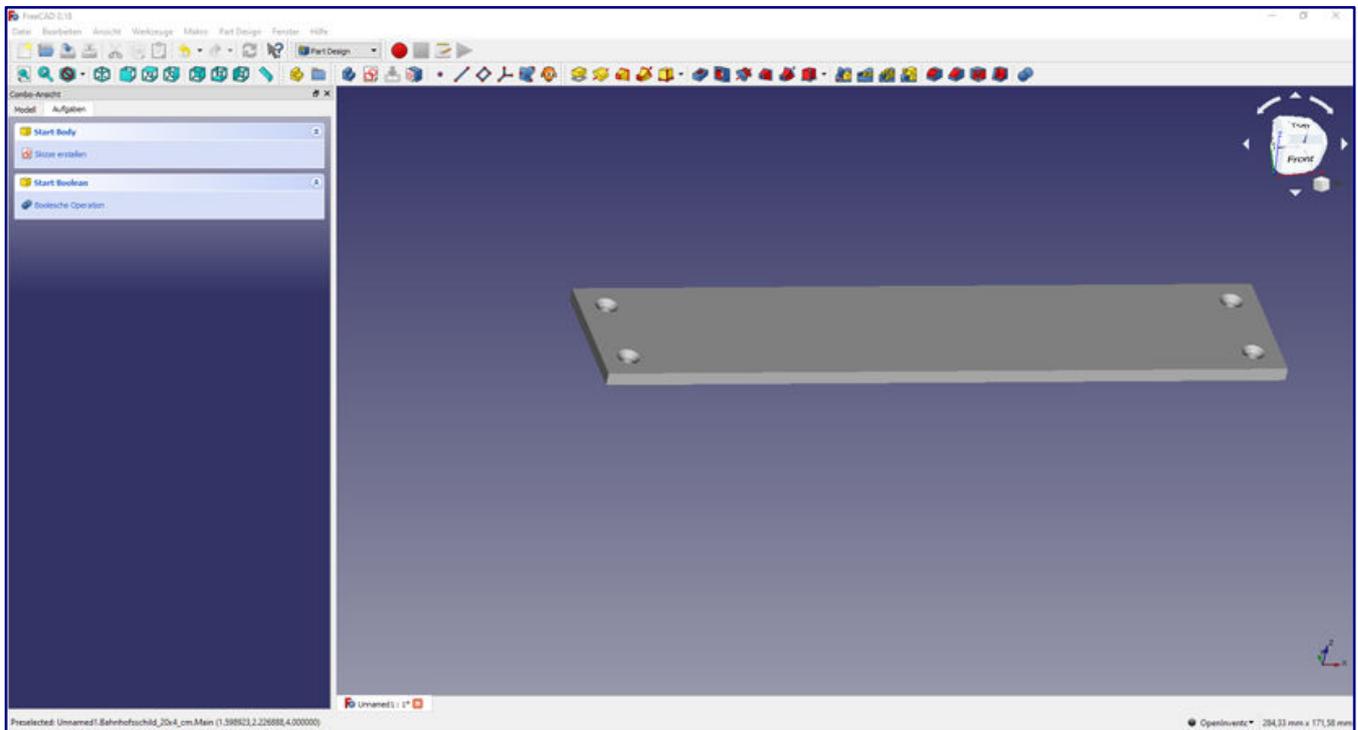
Herausforderung zum Schluss

Eigentlich wäre das Diorama an dieser Stelle fertig, doch eine letzte Herausforderung haben wir dann doch noch gefunden. Inspiriert von den heutigen Möglichkeiten der CAD-Konstruktion und des 3D-

Drucks, angeleitet schließlich durch das in dieser Ausgabe vorgestellte Miba-Sonderheft, wollen wir erste, eigene Versuche machen.

Also Heft durcharbeiten, FreeCAD laden und installieren, Lernvideos anschauen und frisch ans Werk: Ein einfaches Schild von 4 mm Dicke mit den Kantenmaßen 20 x 4 cm soll es werden. An den vier Ecken soll es Schraublöcher für 3-mm-Holzschrauben mit Senkkopf erhalten. Dazu sind die Kanten der Oberseite mit einer Fasse zu versehen.

Für einen erfahrenen Konstrukteur ist das ein Kinderspiel, für uns eine Einstiegsübung. Sie hilft uns zu verstehen, wie eine Konstruktion in Teilelemente (möglichst geometrischer Grundformen), logische Einzelschritte und Abfolgen zu zerlegen ist. Gleichzeitig finden wir in die Denkweise hinein, welche Befehle dem Rechner dazu zu geben sind.



Mit dem freien Programm FreeCAD starten wir den ersten Versuch einer eigenen 3D-Konstruktion. Das gestaltete Objekt ist der Grundkörper eines Namensschilds für das Diorama mit den Außenmaßen 20 x 4 cm und einer Dicke von 4 mm. Vier Löcher von je 3 mm Durchmesser mit Fasse sorgen für eine Anschraubmöglichkeit auf dem Kasten.

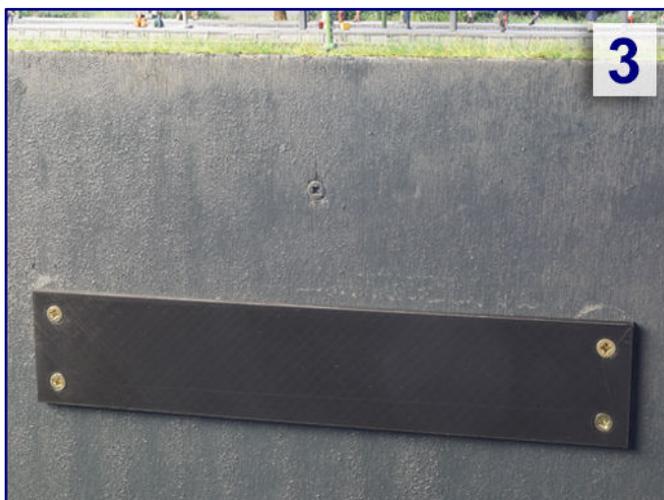
Bei komplizierteren Modellen empfiehlt es sich, für wiederholt brauchbare Bestandteile einzelne Dateien anzulegen, die zusammen einen Baukasten bilden. Das wäre auch bei unserem Schild möglich, aber eigentlich nicht erforderlich: Wir können es in drei Teile zerlegen und dadurch Arbeit sparen. Ein Endstück ließe sich zeichnen, speichern, achsenspiegeln und als weitere Datei ablegen. Dadurch erhalten wir zwei Endstücke.

Das Mittelstück ohne Löcher ließe sich als drittes Einzelteil später in seinen Längenmaßen variieren. Auf diese Weise erhalten auch wir schon einen kleinen Baukasten, der 4 cm hohe Schilder nahezu jeder beliebigen Breite ermöglicht.

Doch selbst diese leicht erscheinende Übung birgt ihre Tücken, die aber eher dem Programm und seinen Funktionen in der aktuellsten Version zuzuschreiben sind. Hilfe finden wir bei Björn Plutka (Z-Doktor Modellbau) und Norbert Heller (NoBa-Modelle), die allerdings mit anderen Programmen arbeiten.

Doch so langsam geht es voran und am Ende erscheint das Schild in gewünschter Form auf unserem Bildschirm. Norbert Heller, der den Werdegang und unsere Probleme hautnah erleben durfte, erklärt sich bereit und druckt es für uns aus.

Gewünscht und umgesetzt wird es als schwarzes FDM-Teil, weil die Oberflächenstruktur hier irrelevant ist, die Technik günstiger und die Druckzeiten geringer sind. Ein Lackieren erübrigt sich so auch. Nach dem Aufschrauben an der Vorderseite des Dioramas, auf der künftig die Betrachter stehen, kleben wir nämlich ein Deckschild auf.



Der Weg zum Schild in vier Schritten erklärt:

Ein Bahnhofsschild im Stil der früheren Bundesbahn entwerfen wir im Bildbearbeitungsprogramm, inklusive Schmutz- und Witterungsspuren. Nachdem dieses auf einem Farblaserdruker auf Karteikartenkarton ausgegeben ist, schneiden wir es am Stahllineal entlang aus. Die schwarze 3D-Druckunterlage von NoBa-Modelle liegt uns inzwischen vor (Schritt 1).

Die Oberfläche des Kartonschilds besprühen wir mit dem Haft- & Fixierspray von Noch (61152), die Kleberückseite mit dem „Sprühkleber 3 in 1“ von Uhu. Nur einseitig aufgetragen und nach mindestens 20 Minuten Zeit zum Ablüften, schafft dieser eine wiederlösbare Klebeverbindung (Schritt 2).

Während der Wartezeit befestigen wir das schwarze Kunststoffschild auf der Betrachterseite des Holzkastens. Vier Holzschrauben 3 x 12 mm mit Senkkopf sorgen für Halt, mechanisch erforderlich ist diese Anzahl allerdings nicht. Wichtig ist hingegen der Einsatz einer Wasserwaage, bevor die Schraublöcher vorgebohrt werden, damit das Schild auch aus etwas Abstand gerade wirkt (Schritt 3).

Zum Abschluss wird das Kartonschild angelegt, ausgerichtet und einfach angedrückt (Schritt 4) – fertig!

Dieses haben wir über unser Bildbearbeitungsprogramm entworfen und mit Rost- und Schmutzspuren versehen. Schwarz auf weißem Grund ist, in der von der Bundesbahn einst festgelegten Futura-Schrift für neue Bahnhofsschilder, hier der Name von Bahnhof und Diorama zu lesen: Himmelreich.

Ausgedruckt auf festem Karteikartenkarton, am Stahllineal (Busch 7202) entlang ausgeschnitten und wiederlösbar auf die 3D-Druck-Basis aufgeklebt, finden unsere Mühen endlich ein würdiges Ende!



Alle Arbeiten sind vollbracht, der Bauzug kann wieder abrücken. Das Ausfahrtsignal am Gleis zeigt dem Lokführer der V 36^e Fahrt.

Abschließen möchten wir diese Beitragsreihe nun mit einigen Szene- und Detailaufnahmen, mit der wir hoffentlich unsere Begeisterung teilen können und Ihnen Lust machen, dieses Schaustück auf einer künftigen Ausstellung oder Messe ganz genau unter die Lupe zu nehmen. Die Zeit lohnt sich – davon sind wir felsenfest überzeugt.

Professioneller Anlagenbau:

<https://www.bindulin.de>
<https://www.brawa.de>
<https://www.busch-model.info>

<https://shopware.donau-elektronik.de>
<https://www.faller.de>
<http://www.hos-modellbahntechnik.de>

<https://www.klingenhoefer.com>
<https://www.marabu-creative.com>
<https://www.noba-modelle.de>

<https://www.oesling-modellbau.com>
<http://www.rolfs-laedchen.de>
<https://www.tamiya.de>

<http://www.trafofuchs.de>
<https://www.uhu.de>
<https://viessmann-modell.com>

[z-norm\[at\]web.de](mailto:z-norm[at]web.de)

Quelle mit Rabattmöglichkeit*:

<https://www.modellbaukompass.de>

* Im Freitext der Bestellung das Stichwort **Trainini** nennen. Der Rabatt wird dann nachträglich in Abzug gebracht.

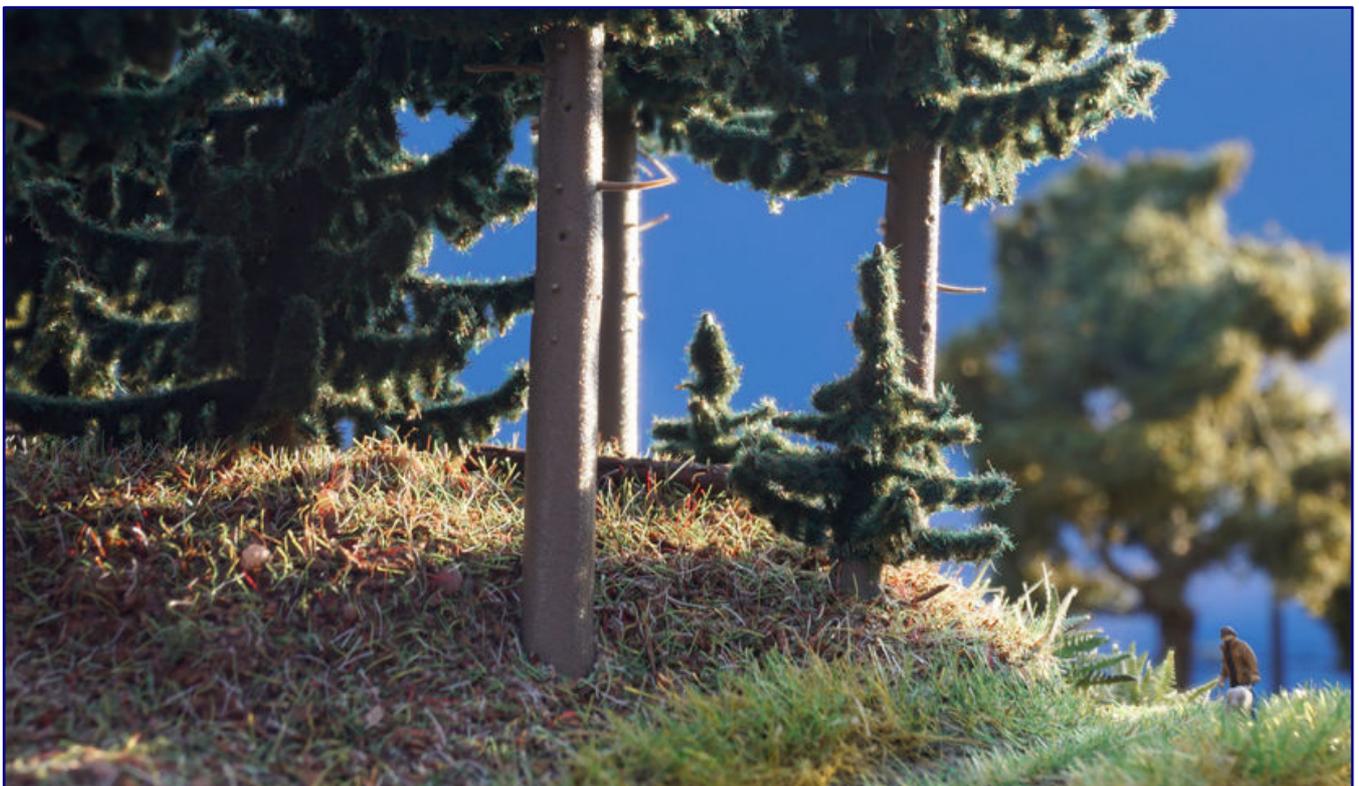
Weitere Szene- und Detailaufnahmen auf den Seiten 61 bis 63



Der Uhu (siehe Pfeilmarkierung) hat von seinem hohen Posten einen guten Überblick und blickt auf den Mann mit Labrador hinunter, der den Waldspaziergang in den frühen Morgenstunden genießt (Bild oben). Derweil warten am Bahnhof skurrile Gestalten auf ihren Zug: Während die Dame auf ihrem Kofferberg harret, liest der (scheinbar) blinde Mann Zeitung.



Wie wichtig ein passender Hintergrund (Faller) ist, beweist das Foto von Ladezone, Parkbuchten und Bushaltestelle auf der Rückseite des Bahnhofsgebäudes (Bild oben). Die winzigen Tauben auf der Gleisseite vor dem Güterschuppen (siehe auch Ausschnittsvergrößerung) geraten für Betrachter zum Suchspiel, doch den Stellwerker in seinem Anbau scheint das nicht zu stören (Bild unten).



Der Herr, der am Hausbahnsteig auf seine Liebste wartet, muss ein Romantiker sein, denn wer sonst käme mit gasgefülltem Herzballon zum Bahnhof? Der Bahnbeamte wirft derweil einen prüfenden Blick auf seine Armbanduhr (Bild oben). Auf dem Waldspaziergang setzt die tiefstehende Sonne die Busch-Fichten besonders gut in Szene. Waldboden, Totholz und Farn tun ihr übriges (Bild unten).

MOZART

FINEST IN CUTTING

100%
MADE IN
GERMANY

PROFI-MESSER FÜR MODELLBAU- PROFIS

- FÜR ERMÜDUNGS-
FREIES ARBEITEN
- HOCHWERTIGE KLINGEN
MADE IN SOLINGEN



15.-18. April 2021
**INTERMODELLBAU
DORTMUND**
Halle 4, Stand 4.B02

12.-14. März 2021
**Faszination Modellbahn
Mannheim**
Halle Mainmarkt, Stand 1018

Mozart AG

Schmalzgraben 15
42655 Solingen
Fon +49 212 22 09 0
info@mozart-blades.com
mozart-blades.com

Vertriebspartner

Werkzeuge PETER POST

Qualitätswerkzeuge für
Modellbahn & Modellbau
Industriestr. 28 · 37115 Duderstadt
webmaster@peter-post-werkzeuge.de
peter-post-werkzeuge.de



CAD und 3D-Druck für jeden Von der Pike auf gelernt

Die CAD-Konstruktion hat bei Großserienherstellern schon seit über zehn Jahren das Zeichnen auf dem Reißbrett endgültig abgelöst. Zunehmend findet sie inzwischen auch Eingang in den Hobbybereich. Zusammen mit dem 3D-Druck tun sich deshalb völlig neue Welten auf. Ein Miba-Praxisheft erlaubt Interessierten jetzt den leichten Einstieg.

Uwe Stehr
3D-Druck für Modellbahner
Konstruieren, Drucker-Typen, Praxisbeispiele
aus der Reihe Miba-Modellbahn-Praxis (Heft 1/2020)

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2020

Broschüre mit Klammerheftung
Format 29,7 x 21,0 cm
84 Seiten mit mehr als 420 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-89610-735-0
Best.-Nr. 15087459 (auch elektronisch erhältlich)
Preis 12,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Seit Jahren macht der 3D-Druck im Modellbau von sich reden. Doch für viele Modellbahner ist er immer noch ein „Buch mit sieben Siegeln“. Vielleicht kauft der eine oder andere Modelle, die mit dieser Technik hergestellt werden, aber einen Drucker daheim haben wohl die wenigsten.

Oft liegt das an der landläufigen Vorstellung, dass ein gutes Gerät sehr hohe Kosten verursacht, doch das ist seit einigen Jahren überholt. Eine weitere Herausforderung ist das Konstruieren der Modelle am heimischen Rechner, denn das setzt ein CAD-Programm und Wissen um Umgang mit diesem voraus. Dies sind Rückmeldungen, die auch wir von vielen Zetties erhalten haben.

Deshalb trifft es sich gut, dass die Miba diesem Themenkomplex ein Sonderheft der Reihe „Modellbahn-Praxis“ widmet. Der uns zuvor als Autor weitgehend unbekanntere Uwe Stehr hat sich der Herausforderung gestellt und die 84 Seiten mit Inhalten und vielen Bildern gefüllt.

Das Bildmaterial setzt sich hierbei aus Fotografien und vielen CAD-Darstellungen sowie Bildschirmfotos zusammen. Alles zusammen ergibt eine hervorragende Mischung, mit der die textlichen Inhalte bestens dokumentiert und begleitet werden.

Auch die Wiedergabequalität ist gewohnt gut: Alle grafischen Komponenten sind perfekt reproduziert und gelungen in Bezug auf Farbsättigung, Weißabgleich und Kontraste abgeglichen worden. So macht das Betrachten nicht nur Spaß, sondern erlaubt auch das Erkennen von Details, die im Zusammenhang der Berichte wichtig sind.

Nahtlos daran anzuknüpfen vermag auch die Struktur, die der Autor dem Heft gegeben hat: Mit einem Vorwort führt er kurz ins Thema ein, um dann zu Beginn der Sonderausgabe den 3D-Druck hinsichtlich Geschichte, Druckverfahren und Auswahl angebotener Drucker für den Heimbedarf zu erklären.



Damit hat das Werk einen recht aktuellen Bezug und wird in einigen Jahren schon wieder weit überholt sein. Sicher gilt das in Teilen auch für das zweite Kapitel der Einführung, in dem an die 3D-CAD-Konstruktion mit dem frei erhältlichen Programm FreeCAD herangeführt wird.

Aber das wird der Broschüre keinen Abbruch tun, denn dieser Teil ist insgesamt überschaubar und Erläuterungen zum Konstruieren am Rechner werden auch mit späteren Programmversionen noch längere Zeit eine grundsätzliche Aussagefähigkeit behalten und deshalb eine Hilfe für Einsteiger bleiben.

Damit ist nun auch schon die Zielgruppe des Praxishefts in den Fokus gerückt: Nicht gestandene Modellbahner mit jahrelanger Konstruktionserfahrung werden hier angesprochen, sondern diejenigen Interessierten, die bislang überhaupt nicht mit dem Thema in Kontakt gekommen sind. Wer einen Reiz verspürt, dies zu lernen und eigene Teile oder Modelle aus dem Nichts entstehen zu lassen, ist mit einem Kauf gut beraten.

Uwe Stehr führt nämlich an einfachen Beispielen vor, wie man sich mit der Materie schrittweise bekannt macht und Grundlagenwissen aufbaut. Mit weiteren Beispielen aus seiner Praxis steigert er dann den Anspruch immer weiter und lässt auch komplexere Teile oder Modelle entstehen. Interessant ist hier auch der Ansatz zu einem Baukastensystem von Teilen, die immer wieder erforderlich werden und als Ganzes eingefügt werden können, sobald sie einmal gezeichnet sind.

So eröffnen sich weitere Möglichkeiten für den 3D-Druck im eigenen Heim und zeigen neue wie auch faszinierende Facetten des Eisenbahn-Modellbaus. Sicher wird diese Technik den klassischen Modellbau auch auf längere Sicht nicht verdrängen.

Wo sie ihn sinnvoll ergänzen oder bereichern kann, wird hier aber spurweitenübergreifend sehr deutlich. Wer zuvor skeptisch war, wird spätestens nach der Lektüre davon überzeugt sein. Vorgestellt und behandelt werden mit dem FDM- (Filamentzufuhr zur Druckerdüse) und dem DLP-Druck (Auftrag photosensitiver Kunstharze) ausschließlich die zwei im Hobbybereich verbreitetsten Verfahren.

Keineswegs muss es immer ein Modell sein, das mit Hilfe von 3D-CAD und 3D-Druck entsteht: Auch Werkzeuge baut der Autor und berücksichtigt auch die Option, dass am heimischen Ausgabegerät nur ein Urmodell oder Muster entsteht, das als Zwischenschritt zu einem Metallussteil dient.

Bedürfnissen der Zielgruppe gerecht wird auch der Abschluss der Ausgabe. In Tabellenform zählt eine komplette Seite die Bezugsquellen für Programme, Drucker, Verbrauchsmaterial und fertige STL-Dateien auf. Die Miba reiht sich aber auch selbst ein, indem die im Heft vorgestellten Vorführstücke ebenfalls zum Laden als STL-Dateien (und möglichen Weiterbearbeiten) bereitgestellt werden.

Schon lange haben wir kein Praxisheft mehr in der Hand gehabt, das so gelungen wie in diesem Fall für absolute Laien an ein neues Thema heranzuführt und tatsächlich erste Gehversuche und das Sammeln eigener Erfahrungen ermöglicht.

Das kann besonders mit Blick auf die rasant wachsende Bedeutung des 3D-Drucks und mit ihm auch das eigene 3D-Konstruieren mit CAD-Programmen nicht hoch genug eingeschätzt werden. Deshalb nominieren wir diesen Miba-Modellbahn-Praxisband auch für die Neuerscheinungen des Jahres 2020 in der Kategorie Literatur.

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

Lkw-Klassiker neu aufgelegt **Bewährtes kommt wieder**

Gutes bleibt, sagt der Volksmund. Wo dieser Ausspruch nicht passt, da kommt Bewährtes zumindest wieder. Das haben wir doch schon häufiger feststellen dürfen und gilt auch im Falle des nun vorgestellten Buches. Mit Werner Oswald stammt es von einem Autor, der ebenfalls aus dieser Sichtweise zu bewerten ist.

Werner Oswald
Mercedes-Benz
Lastwagen & Omnibusse 1896-1986

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2019

Gebundenes Buch
Format 27,0 x 23,5 cm
592 Seiten mit 1.143 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-04157-8
Titel-Nr. 04157
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Buchautor Werner Oswald war eine Institution in der deutschen Motorpresse, von dem auch wir schon zwei beim Motorbuch-Verlag erschienene Titel zur deutschen Pkw-Geschichte vorgestellt haben. Doch diese „dicken Wälzer“ bilden nur einen Teil seines Schaffens.

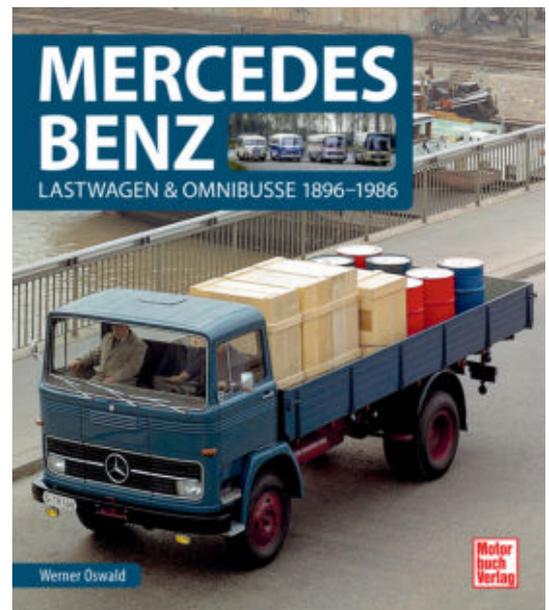
1920 geboren und 1996 verstorben, schrieb der Ingenieur und langjährige Autotester ab 1965 eine ganze Reihe von akribisch recherchierten Büchern, die sich wohl allesamt gut verkauften. Sein geradezu legendärer Ruf und hoher Bekanntheitsgrad in der Autoszene gründete sich vor allem auf diese Titel.

Sein wohl bekanntestes Werk sind die „Deutschen Autos“, eben jene Bände, die wir zwei Abschnitte zuvor schon erwähnten. Das vorliegende Werk scheint perfekt daran anzuschließen, wirft es doch einen ähnlichen Blick auf die Geschichte deutscher Lastwagen.

Wäre da nicht der deutliche Hinweis des Titels, dass sich das Buch nur auf eine einzige Marke beschränkt. Schnell wird also deutlich, wie viel Automobilgeschichte hier fehlen wird und doch überrascht der enorme Umfang. Keine Frage ist es also, dass ein Nachschlagewerk vor uns liegt, das wir noch viele Male bemühen werden.

Aber ganz korrekt ist die Einschränkung „Mercedes-Benz“ auch nicht. Das wird umso deutlicher, wenn wir bedenken, dass der zeitliche Abriss bereits im Jahr 1896 – also zehn Jahre nach Erfinden des Automobils – beginnt. Damals waren Daimler und Benz noch selbstständige Unternehmen ohne jeden Bezug und die Marke Mercedes-Benz gab es noch gar nicht.

Blicken wir in Richtung Ende des Zeitstrahls 1986, stellen wir nicht nur fest, wie viel Entwicklung auch in den folgenden 34 Jahren danach stattgefunden hat, sondern stolpern sicher auch über die bewegte Geschichte der Daimler-Benz AG bis dahin.



1900 erblickte das erste Fahrzeug unter der Bezeichnung Mercedes-Benz das Licht der Welt, was sich schnell zum Synonym für Fahrzeuge mit dem dreistrahligen Stern entwickeln sollte. 1926 fusionierten Daimler und Benz, bald darauf konzentrierten sie ihre Nutzfahrzeug-Fertigung in verschiedenen Werken.

Dies waren vor allem Mannheim und Gaggenau, womit wir gerade auch den legendären Unimog streifen. Als sie zu klein wurden, ging 1965 in Wörth ein neues Werk in Betrieb. Nach dem Zweiten Weltkrieg kam mit dem L 319 auch eine völlig neue Nutzfahrzeugklasse auf die Straßen, die ebenso in dieses Buch gehört.

Eine Erweiterung des Angebots brachte auch die Übernahme von Hanomag-Henschel, mit dem ein Kleintransporter unter dem Stern aufrief, der noch auf die Marke Tempo zurückging, die zuvor von Rheinstahl-Hanomag geschluckt worden war. Mit dieser Übernahme waren auch die Überreste von Borgward und der früheren Lkw-Marke Henschel im Konzern.

Das Buch spannt einen großen Bogen, den in neunzig Jahren Nutzfahrzeuggeschichte sind viele Entwicklungen zu berücksichtigen, die hier Eingang finden mussten. Dies ist weitaus mehr als nur der Wandel von einer Kutsche ohne Pferde zu einem schweren Lastenträger für unterschiedlichste Aufgaben!

So führt der Weg von Holz als Grundbaustoff zu Leiterrahmen aus Stahl und selbsttragenden Konstruktionen bei Omnibussen, von unterschiedlichen Motorenkonzepten zum immer weiter entwickelten Dieselmotor oder auch von Kutschenrädern zur Luftbereifung.

Werner Oswald beließ es aber nicht bei einer reiner Typenaufzählung und Wiedergabe ihrer prägenden Merkmale und tabellarischer Angabe der technischen Daten. Er erzählt die Geschichte von zwei Automobilherstellern, ihren Werken, der Fusion und weiteren Übernahmen inklusive der düsteren Jahre des Krieges.

So machen auch militärische Fahrzeuge, aber auch andere Spezialisten für Feuerwehr, Entsorgungsbetriebe und viele weitere Spezialaufgaben einen entscheidenden Teil dieses Buches aus. Erstmals erschienen ist es 1986, was auch den zeitlichen Schnitt erklärt, doch bis heute hat es nichts an seinem inhaltlichen Wert verloren.

Für den Modellbahner mit Interesse auch abseits der Schiene ist es ein äußerst brauchbares Nachschlagewerk. Dabei spielt es keine Rolle, ob es um einen korrekten Einsatz von Modellen und deren historisches Einordnen geht oder Anregungen fürs eigene Gestalten gefragt sind.

Diese Neuauflage erschien, weil das Originalwerk schon lange vergriffen ist, aber auch ein wenig in die Jahre gekommen war. Nun erhielt es ein größeres Format, eine zeitgerechte Gestaltung und viele neue Bilder, von denen uns einige aber aus anderen Titeln bekannt waren. Wer Freude an einem Werk wie diesem hat, sollte die Gelegenheit also nutzen.

Angesprochen hat uns auf jeden Fall die gelungene Bildauswahl, die gewiss nicht einfach war, wenn wir bis 1896 zurückblicken. Was wichtig war, taucht dennoch in diesem Band auf und das auch in ansehnlicher Wiedergabequalität. Da spielt es fast keine Rolle, ob es ein verblichenes Schwarz-Weiß-Foto aus den Pionierjahren der Fotografie ist oder ein durchrestauriertes Fahrzeug neu abgelichtet wurde.

Alles ist gut zu erkennen und im Bild zu bewerten, Lücken sind uns auch keine aufgefallen. Einzig wenige Abschnitte hätten es verdient gehabt, etwas ausführlicher dargestellt zu werden. Ein Beispiel dafür wäre die enorme Entwicklung der Omnibusse vom Leiterrahmen mit Frontmotor unter langer Haube zum Frontlenker mit Heckmotor. Dazu gehört ja immerhin auch das Erfolgsmodell O 305, das wir in dieser Ausgabe auch im Modell würdigen.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.motorbuch.de>
<https://www.motorbuch-versand.de>

Sonderausstellung im DB-Museum 100 Jahre Deutsche Reichsbahn

Von den Zetties fast unbemerkt, jährt sich dieses Jahr die Gründung der Deutschen Reichsbahn zum einhundertsten Mal. Doch auch wenn die Zeit zwischen 1920 und 1945 im Modell kaum noch Liebhaber findet, so lohnt sich ein Blick auf die Geschichte des Unternehmens. In Nürnberg wird sie noch bis zum 31. Oktober 2020 sogar wieder recht lebendig. Wir haben uns die Sonderausstellung angesehen.

Das Jahr 2020 ist eines, das auch große Jubiläen mit sich bringt. Das historisch bedeutendste unter ihnen war in der Spurweite Z bislang nicht mal eine Notiz wert: 1920, also vor einhundert Jahren, wurden per Reichsgesetz die maroden Länderbahnen zu den Deutschen Reichseisenbahnen zusammengeführt.

Das war die Geburtsstunde der Deutschen Reichsbahn, wie das neue Unternehmen bald darauf hieß und unter dem es als staatliche Behörde auch ab 1937 wieder auftrat. Zum 1. April 1924 wurde sie nach dem Dawes-Plan in eine privatwirtschaftliche Rechtsform, die Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (DRG), überführt und an die Sieger des Ersten Weltkriegs verpfändet.



E 44 001, einer der Prototypen für die zahlenstärkste Elok-Baureihe der Deutschen Reichsbahn, durfte als modernste Konstruktion der elektrischen Traktion nicht in der Sonderausstellung fehlen.

Besonders im Zeitfenster von 1920 bis zum Kriegsende 1945 erlebte das Unternehmen eine sehr bewegte Geschichte, voller Höhen und Tiefen, gespickt mit glanzvollen Auftritten und düsteren Kapiteln.



In der neuen Fahrzeughalle wird mit Hilfe von Exponaten in einer Vitrine über die Arbeit des DLA Darmstadt informiert. Hermann Maey, Carl Bellingrodt und ihre Mitsstreiter nahmen sich einst vor, den gesamten Fahrzeugbestand der Reichsbahn mit standardisierten Portraitfotos für das Deutsche Lokbild-Archiv dauerhaft festzuhalten.

Die spannendsten Jahre standen unter den Vorzeichen äußerst unsicherer Zeiten: nahezu unerfüllbare Reparationslasten, Ruhrbesetzung, Inflation und Revolten, aber auch die „goldenen Zwanziger“ und schließlich die Weltwirtschaftskrise 1929, die allen Hoffnungen abrupt ein Ende bereitet.

Nachdem Deutschland 1918 kapituliert hatte, lag das System Eisenbahn regelrecht in Trümmern: ein schier unübersichtlicher Fuhrpark unterschiedlichster Baureihen in oft nur geringen Stückzahlen, noch dazu in schlecht gewartetem Zustand.

Es folgte die Abgabe brauchbarer Rollmaterials an die Siegermächte in großer Stückzahl, selbstverständlich vorrangig neues und modernes Material. Immens schienen die Investitionen, um die Lücken zu stopfen, die der Krieg und seine direkten Folgen gerissen hatten.

Die Eisenbahnen in Länderhand schienen dieser Aufgabe nicht gewachsen zu sein und so konnte endlich umgesetzt werden, was vergeblich schon im Kaiserreich angestrebt worden war: eine einheitliche und landesweite Eisenbahnverwaltung.



Rund um die E 44 001 waren Bodenmarken für alle vom DLA festgelegten Aufnahmeperspektiven eingelassen, die Besucher – wie hier der Herr im weißen Hemd – nutzen konnten.

Allerdings stand die junge Reichsbahn vor großen Aufgaben: Sie hatte den aufgesplitterten Fuhrpark aufzunehmen, nach einheitlichen Kriterien zu bewerten, kategorisieren und benennen, um ihn verwaltbar zu machen und schließlich sollte eine Vereinheitlichung für eine spürbare Rationalisierung sorgen.

Zunächst zielten diese Arbeiten auf ein vereinheitlichtes Nummernsystem (Baureihenbezeichnungen), dem Vereinheitlichen und Standardisieren wichtiger Bauteile für wirtschaftliches Vorhalten von Ersatzteilen und dem Nachbau bewährter Loktypen, um moderne und leistungsfähige Fahrzeuge zu einem wichtigen Träger der Verkehrsleistungen zu machen.

Während in den europäischen Nachbarländern, die siegreich aus dem Krieg hervorgegangen waren, das Steigern der Leistungsfähigkeit von Dampflokomotiven als Entwicklungsziel galt, verschrieb sich die DRG einer größtmöglichen Vereinheitlichung und Tauschbarkeit von Bauteilen und ganzen Komponenten. Dieses Streben führte schließlich zu den sogenannten Einheitsdampflokomotiven.

Ihr Schwachpunkt war, dass sich dem Vereinheitlichen und einem kostengünstigen Betrieb alles unterzuordnen hatte. So waren Verbundlokomotiven komplett tabu, für rund zehn Jahre auch Drillingsmaschinen.



Das einstige Brandopfer 50 622 präsentiert sich inzwischen auch wieder in äußerlich aufgearbeitetem Zustand. Zur Sonderausstellung vertritt sie als gelungenste Konstruktion die Ära der Einheitsdampflokomotiven.

Das sture Festhalten an inzwischen überholten Baugrundsätzen und dem Ignorieren technischer Erkenntnisse führte schließlich zum Langrohrkessel, dessen Effizienz und Leistungsfähigkeit zu wünschen übrigließen.

Eine Farce in ihrer Geschichte ist, dass der Deutschen Reichsbahn auch die Verantwortung für den Bau von Reichsautobahnen zugewiesen wurde. Sie musste also ihre eigene Konkurrenz aufbauen und diese auch noch finanzieren.

Allerdings ließ der auflebende Autoverkehr auch die Kreativität sprudeln: Erfindungen wie die leichten Eilgüterzüge (Leig), das „rollende Anschlussgleis“ (Culemeyer-Straßenroller), Experimente mit Turbinen und höherem Kesseldruck, Entwicklung verschiedener Verbrennungstriebwagen, des Schienenzeppelins oder von Kleinlokomotiven sowie der Fortschritt in der elektrischen Traktion zeugen vom Streben nach zukünftiger Wettbewerbsfähigkeit.

Als 1935 mit 100 Jahren Eisenbahn in Deutschland das erste runde Jubiläum anstand, hatten sich die Machtverhältnisse in Deutschland bereits geändert.

Die Deutsche Reichsbahn befand sich im Aufbau eines auf Berlin ausgerichteten Schnelltriebwegennetzes, das weltweit Anerkennung fand. Die E 44 wies den Weg zu einer modernen, laufachslosen Drehgestell-Elokom in Einheitsbauart. Die nagelneue E 18 gewann einen Preis für ihre überaus gelungene Gestaltung.

„König Dampf“ befand sich auf dem Zenit seiner Geschichte und ging mit dem Weltrekord der Stromlinien-Versuchlokom 05 002 über 200,4 km/h in die Geschichtsbücher ein.

Doch mit der Herrlichkeit war es bald vorbei. 1937 wurde die DRG wieder zu einem Staatsunternehmen und bald in die Kriegsvorbereitungen einbezogen. Der Fokus schwenkte auf den Transport schwerer Lasten statt Hochgeschwindigkeit.

Spätestens mit dem Beginn des Krieges begann das düsterste Kapitel der Reichsbahn: Sie hatte nicht nur Soldaten, Munition und Kriegsgerät an die Fronten zu schaffen, sondern spielte auch noch eine Hauptrolle bei den Deportationen in die Vernichtungslager. Heute erinnert das DB-Museum in seiner Dauerausstellung daran und bereitet seitdem dem Wegsehen ein Ende.

Das ist auch der Grund, warum dies in der Sonderausstellung fehlt, die zu 100 Jahren Deutsche Reichsbahn in der Fahrzeughalle II und auf dem Freigelände seit 25. Juni 2020 zu sehen ist. Bis zum 31. Oktober zeigt das DB-Museum in Nürnberg unter dem Titel „Fokussiert! 100 Jahre Deutsche Reichsbahn“ Fahrzeuge aller drei Traktionsarten aus dem Zeitraum 1920 bis 1945.

Nicht fehlen dürfen hier die Schwesterlokom 05 001 der Rekordmaschine, der Torso des „Fliegenden Hamburgers“ und die Mutter der bereits erwähnten Einheitslokom in Form von E 44 001. Die beiden zuerst genannten Exemplare sind Dauerexponate wie beispielsweise auch die 78 510 als Beispiel für die Dampflokomotiven, die von den Länderbahnen übernommen und normiert wurden.

Auch die bayerische EP 5 (spätere E 52) ist fester Bestandteil der Ausstellung, zeigt sie doch zusammen mit E 91 99 und der eindrucksvoll wieder hergerichteten 175 059-5 (Baureihe E 75) die technische Entwicklung stangengetriebener Elektrolokomotiven vom Großmotor zu kleineren Antrieben. Beziehen wir auch die E 44 001 und E 19 12 ein, führt diese Evolution bis zum Einzelachsantrieb und moderneren Steuerungen.



An die Rolle der Deutschen Reichsbahn im Straßenverkehr, ihrem aufkeimenden Konkurrenten, erinnert diese Werbeleuchttafel.



Eine große Bilderwand im Freigelände präsentiert Aufnahmen aus dem DLA und zeitgenössische Zitate der bekannten Fotografen. Die DLA-Bilder waren katalogisiert und konnten einst als Postkarten bestellt werden.

Die früher betriebsfähige und wie 175 059-5 beim Lokschuppenbrand 2006 schwer beschädigte 50 622 vertritt die Einheitsdampflok und dies sogar in Form ihrer wohl gelungensten Konstruktion. Unterrepräsentiert ist nur die Dieseltraktion, denn neben dem SVT 877 ist ihr nur eine V 36 zuzurechnen.

Doch auch ihr kommt eine wichtige Rolle zu: Sie gehörte nie der Deutschen Reichsbahn und erinnert als einstige Wehrmachtslok eher an das Kapitel Aufrüstung und Krieg. Doch sie war die erste dieselhydraulische Lok größerer Leistung. So kann sie zumindest einen Querweis auf die in München erhaltene V 16 001 (spätere V 140 001) liefern, die bei der Reichsbahn ein eigenes Kapitel verdient hätte.

DB-Museum Nürnberg

Lessingstraße 6
90443 Nürnberg

Öffnungszeiten

Dienstag bis Freitag 9:00 bis 17:00 Uhr
Samstag und Sonntag 10:00 bis 18:00 Uhr
Montag geschlossen

Telefon

08 00 / 32 68 73 86
oder 08 00 / DBMUSEUM

Eintrittspreise und Besuchsauflagen

Bitte aktuell über die Internetseiten abrufen

Äußerst kreativ war der Ansatz, wie die Verantwortlichen der Sonderausstellung einen roten Faden durch die insgesamt 13 Lokexponate gesponnen haben. Mit dem DLA, dem Deutschen Lokbild-Archiv, haben sie sich einer bis heute bekannten Fotografengruppe bedient.

Carl Bellingrodt und Hermann Maey sind die beiden wohl berühmtesten Fotografen dieses Zusammenschlusses, die später auch im Staatsbahndienst unterwegs waren - ihnen und ihren Mitreitern verdanken wir rückblickend viele wertvolle Bilddokumente.

14 standardisierte Perspektiven bildeten hier ab Ende der zwanziger Jahre den Grundstein professioneller Eisenbahnfotografie. Und da sich die DLA-Mannschaft zum Ziel gesetzt hatte, alle Baureihen in

Diensten der Deutschen Reichsbahn fotografisch zu dokumentieren, blieben auch Splittergattungen der früheren Länderbahnen auf Zelluloid erhalten.

Die Sonderausstellung ruft auch in Erinnerung, welche anspruchsvolle Aufgabe dies zu jener Zeit war, als Fotografieren auch über den Kauf einer Kamera hinaus noch ein extrem teures Hobby war. Doch die Aufnahmen auf Glasplatten blieben hinsichtlich der Schärfe dem sonst üblichen Filmmaterial auch lange Zeit überlegen.



Fast unglaublich erscheint es, dass 175 059-9 nach dem Brand noch gerettet werden konnte. Als Folge drehen sich die Elektromotoren aber nicht mehr, weshalb die Treibstangen nicht angebaut werden können. Die Unebenheiten in den Blechen des oberen Bereichs zeugen von der Hitze des Feuers, während die Lok unten neue Bleche erhielt. Drei Klarsichtsegmente erlauben nun den Blick auf einen der beiden Fahrmotoren.

Um den Besucher in diese Zeit und das Wirken des DLA eintauchen zu lassen, sind einzelne Fahrzeuge freigestellt und mit Bodenmarkierungen zu den Standardaufnahmen versehen worden. Spezielle Hochsitze eröffnen weitere Perspektive und Ansichtsmöglichkeiten. Aber auch viele ausgewählte Bilder der alten Meister gibt es hier zu sehen, die zudem an weitere Konstruktionen im Dienst der Reichsbahn erinnern.

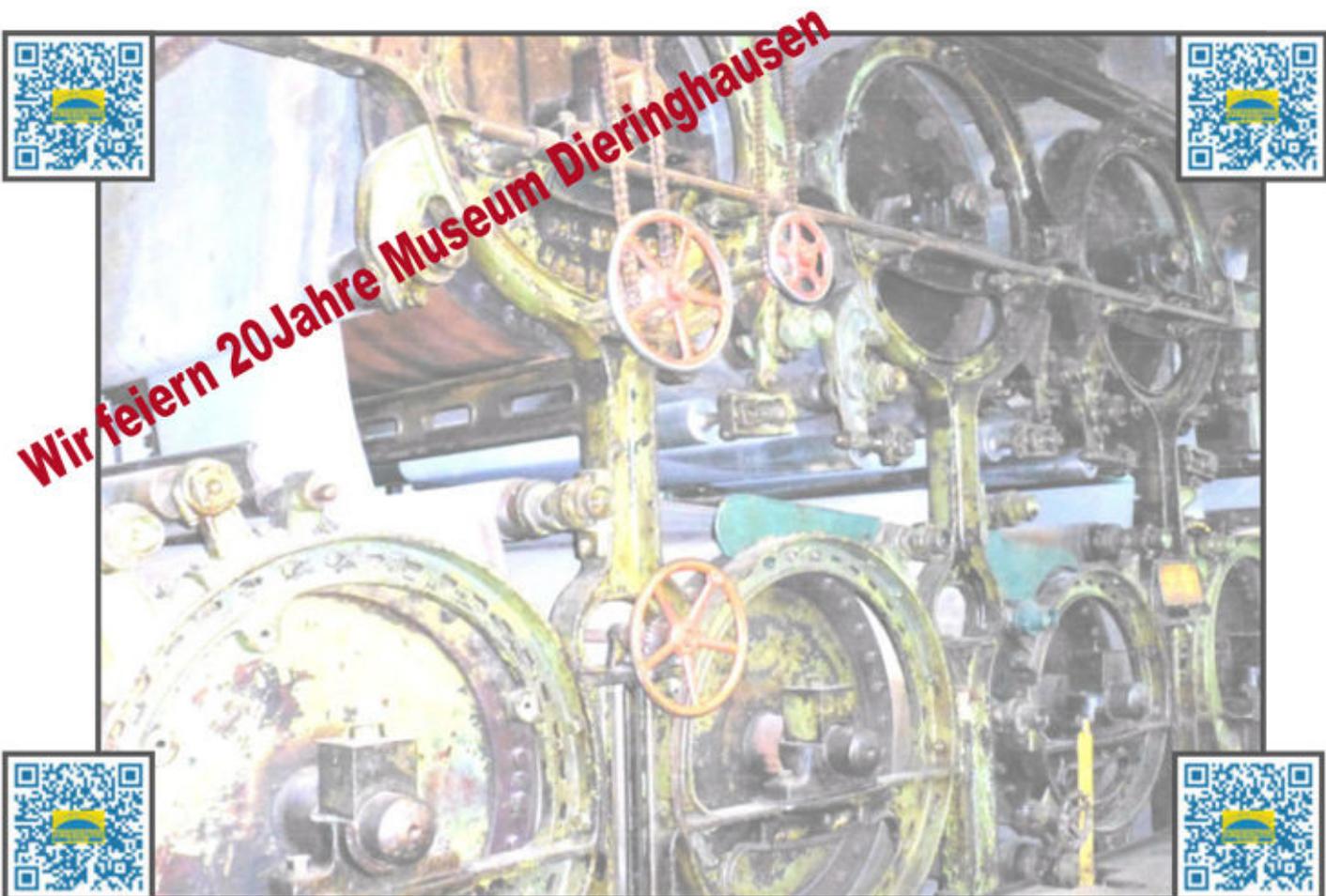
Wessen Interesse geweckt ist, der sollte nun nicht zögern: Nur noch knapp einen Monat ist diese Sonderausstellung zu sehen. Die Öffnungszeiten des Museums haben wir in einem Informationskasten zusammengestellt. Zu empfehlen ist es, sich kurzfristig mit den jeweils gültigen Auflagen zur Gesundheitsvorsorge vertraut zu machen. Dann steht einem Besuch nichts mehr im Wege.

Die Seiten des DB-Museums Nürnberg:
<https://www.dbmuseum.de>

Stammtisch - Untereschbach

Jubiläumspräsentation

Spur Z Modelleisenbahnen und Zubehör



*In der Dombacher Maschinenhalle PM IV
Im LVR Museum in 51465 Berg. Gladbach.*

*Am 12.06.2021 von 11:00 Uhr - 18:00 Uhr
Am 13.06.2021 von 11:00 Uhr - 18:00 Uhr*

www.Stammtisch-untereschbach.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.

Begeisterung über unser Heft:

Ihr macht für die Zett sehr viel und wir alle ächzen jeden Monat nach der nächsten Ausgabe. Ist ja immer was für jeden drin und besser informieren über unsere Spurweite als im Trainini kann man sich echt nirgends.

Danke euch allen für euren unermüdlichen Einsatz und die monatlichen Ausgaben eures Hefts. Dies muss mal gesagt werden!

Im Übrigen war ich vorletzten Sommer in Kaliningrad und sah die russische Version der BR 120. Hat mir echt Eindruck gemacht. Und da ich den Anhalterbahnhof baue – so bis 1945 – und die BR 120 sicher auch mal in den Überresten dieses riesigen Bahnhofs gefahren ist, habe ich mich entschlossen, bei Alex eine solche Maschine zu bestellen. War ein sehr netter Kontakt (...). Danke für eure Fronarbeit für unsere Spurweite.

David Studer, Brig (Schweiz)

15 Jahre Trainini und keiner hat's bemerkt...

Seit der letzten Ausgabe fängt bereits das 16. Erscheinungsjahr von Trainini an. Hat es keiner bemerkt, dass euer wirklich gutes Magazin schon 15 volle Jahre auf dem Buckel hat?



Eine Würdigung, was so die letzten 15 Jahre die Z-Szene bereichert hat, wäre meines Erachtens schon angemessen gewesen.

Da wären aus dem Marktführer mit seinen Irrungen und Wirrungen vor allem die vielen neuen (und natürlich auch alten) Kleinserienhersteller zu nennen.

Als weltoffener Zettler erfreue ich mich auch an den Rokuhan-Modellen und dem Gleissystem von Rokuhan... wenn nur nicht der lange Weg von Japan nach Europa wäre!

Was nicht heißen soll, dass ich Märklin vernachlässige, im Gegenteil...

Besonders gelungene und meiner Ansicht nach schöne Modelle befinden sich teilweise mehrfach in meinem Besitz. Bitte berichtet weiter über die "kleine" Welt der Spur Z und weiterhin viel Erfolg mit Trainini!

Alfred Angermaier, Unterföhring

Durchbruch mit dem „Bromberg“?

Zmodell hat mit dem einzigen vierachsigen, gedeckten Güterwagen der früheren Reichsbahn, der dem Gattungsbezirk Bromberg zugeordnet war, offenbar ein Erfolgsmodell vorgestellt. Frisch ausgeliefert wird aktuell die DB-Version als GGths 43 (Art.-Nr. 96051).

Die Auslieferung aller vorbestellten Exemplare wird sich aber wohl, zurückzuführen auf die große Nachfrage, über einige Monate erstrecken. Anschließend sollen noch Ausführungen als GGths der DR in der früheren DDR, als KKwho 5 der PKP und als GGlds der ÖBB folgen.

Die Modelle laufen auf Pressblechdrehgestellen von Märklin, sind mit Kurz- oder regulärer Kupplung erhältlich und besitzen ein Fahrwerk und einen Aufbau aus Kunstharzguss. Die separat angesetzten Bremserbühnengeländer sind aus feinem, geätztem Edelstahl.



Lange stand der GGths 43 „Bromberg“ auf der Wunschliste vieler Zetties. Nun erschien er überraschend bei Zmodell (Art.-Nr. 96051).

Zu überzeugen wissen auch die korrekte Lackierung und aufgedruckten Anschriften. Besonders gelungen wirken auch der Fahrzeugboden mit vielen Details und die Wiedergabe der Bremsumsteller. Für alle bislang geplanten Version hat der 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) den Generalimport übernommen, die Modelle sind dort bestellbar.

Die übrigen Versionen sind auch über den Hersteller direkt selbst bestellbar (zmodell[at]ukr.net), müssen dann aber selbst aus der Ukraine importiert werden. Zusätzlich zu den Versandkosten fällt dann noch Einfuhrumsatzsteuer beim Zoll an.

Die Märklin-Auslieferungen:

Vollständig ausgeliefert ist die elektrische Mehrzwecklokomotive der Baureihe 120 (Art.-Nr. 88527). Sie ist eine MHI-Sonderauflage und seitens Märklin zum Bespannen des Gesellschaftssonderzugs gedacht, der ebenfalls als MHI-Produkt aufgelegt wurde.

Beschriftet als 120 004-7 der Deutschen Bundesbahn gehört das purpurrot-elfenbein lackierte Modell in die Epoche IV und gibt eine der fünf Vorserienmaschinen wieder, die 1979 in Dienst gestellt wurden. Damit wurde auch die Betriebsnummer gegenüber der einstigen Erstaufgabe geändert, was den Einsatz dieses Modells neben seinem Vorgänger erlaubt.

Natürlich trägt das Modell, abweichend zur an dieser Stelle falschen Produktabbildung, auch einen Ege-Keks an den Seitenwänden. Mit nach innen verlegter Umschalterschraube für den Oberleitungsbetrieb,



Ein Modell der vier Vorserienlokomotiven der Baureihe 120, zu denen Märklins Formen passen, war lange nicht mehr im Programm. Nun erschien es auf aktuellem Stand der Technik als 120 004-7 (Art.-Nr. 88527) in sehr gelungener Ausführung.

Glockenankermotor und fahrtrichtungsabhängigem LED-Spitzenlicht ist damit nun auch die Vorserienlok auf Höhe der Zeit.

Als weiteres Lokmodell ist die preußische G 8.1 (88985) nun verfügbar. Die Güterzugtenderdampflok wurde bereits vor einigen Jahren überarbeitet und besitzt nun auch einen Glockenankermotor. Natürlich überzeugt sie auch mit einer vorbildgerechten und aufwändigen Lackierung und Bedruckung gemäß Epoche I.



Den Auftakt einer kleinen Wagenreihe zum ersten Sonderzug „Deutsche Weinstraße“ machen diese beiden Umbauwagen (87073), denen wir auch einen ausführlichen Artikel am Anfang dieser Ausgabe gewidmet haben.

Ebenfalls bei den Händlern eingetroffen ist die Wagenpackung „Gütertransport DR“ (86689), bestehend aus drei offenen Güterwagen Eas [5949] / [5971] der Deutschen Reichsbahn in der früheren DDR (Epoche IV). Märklin hat für diese Modelle auf seine Formen des Eaos 106 der DB zurückgegriffen, der unter der Artikelnummer 8650 seine Erstauflage hatte.

Freuen dürfen sich auch die Mitglieder des Märklin-Insider-Clubs, denn auch ihr Jahreswagen 2020 (80330) liegt jetzt abholbereit bei den Händlern. Die Wahl fiel dieses Mal wieder auf einen gedeckten Wagen der Gattung „Dresden“, der in graublauer Lackierung mit Kuba-Imperial-Werbung bei der Bundesbahn eingestellt ist.

Wie sein Vorbild ist er als GI 22 eingereiht und stellt einen Wagen der Austauschbauart dar, die andere Schiebetürführungen, zusätzliche Diagonalversteifungen seitlich der Ladeöffnungen und ein Sprengwerk am Wagenboden hinter den Trittbrettern besaß.



Ausgeliefert ist auch der Jahreswagen 2020 für die Insider-Clubmitglieder (80330; vorne), ein bei der Bundesbahn privat eingestellter GI 22 mit Werbung für Kuba-Imperial-Möbel. Zum Vergleich der Ausführungen haben wir ihn vor seinen Spur-H0-Bruder von 2011 gestellt.

Dies weist das Modell nicht auf, weil Märklin dafür die erforderlichen Formen fehlen. Die Umsetzung erfolgte mit einem geringfügig abweichenden GI 11 der Verbandsbauart. Bei Z-Doktor Modellbau (<https://www.z-doktor.de>) sind passende Sprengwerke zum Lackieren und Ankleben am Wagenboden als 3D-Zurüstteile verfügbar.

Die Unterschiede versuchen wir durch eine fotografische Gegenüberstellung mit dem H0-Modell von 2011 darzustellen. Diese belegt auch die leichte, farbliche Abweichung zwischen den beiden Miniaturen, denn das Spur-Z-Pendant tendiert deutlich stärker in ein Blau als die eher graue Vorlage im Maßstab 1:87.

Das (erste) Umbauwagenpaar WG3ye „Deutsche Weinstraße“ (87073) mit den Wagennummern 1 und 2 gemäß Zuglaufschild soll der Auftakt zu einer Reihe des ersten Sonderzugs sein. Die Wagen sind korrekt in Kobaltblau/Beige lackiert und wurden zum Beginn dieser Ausgabe ausführlich samt Vorbildern vorgestellt.

Schwere Zerstörungen nach Brand in Talent (Oregon):

Die verheerenden Waldbrände an der Westküste der Vereinigten Staaten haben auch Talent (Oregon) erreicht, wo die Firma Micro-Trains ihren Sitz hat. Das Werk wurde gemäß einer Information des Herstellers zwar verschont und blieb unbeschädigt.

Trotzdem hat die Katastrophe auch Auswirkungen auf die Produktion und Lieferfähigkeit des Sortiments. Zum einen war vorläufig die Aufnahme geordneter Prozesse wegen Stromausfalls und Zusammenbruchs der Wasserversorgung für mindestens eine Woche nicht möglich, zum anderen haben auch Werksangehörige ihr Hab und Gut verloren.

Neuauslieferungen waren bis zum Redaktionsschluss aus verständlichen Gründen daher nicht bekannt.

Schienenvertrieb von N-tram umgezogen:

Wolfgang Besenhard (N-tram) teilt auf seinen Internetseiten mit, dass sein Gleis- und Zubehörprogramm von Spur-N-Teile.de (<https://spur-n-teile.de>) übernommen worden ist. Ob dort künftig tatsächlich auch die Produktion erfolgen wird, wissen wir bislang nicht.

Der Wechsel des Vertriebs hat auf jeden Fall aber auch Auswirkungen auf die Spurweite Z, denn die Meterspurgleise des Maßstabs 1:160 finden auch bei Zetties Einsatz, wenn es darum geht, Schienen im Straßenplanum zu verlegen.

Betroffen vom Wechsel sind damit die Gleiseinlagen für Märklin, Rokuhan und Peco Code 55, die Straßenbahngleise und Schwellengleise aus dem bisherigen N-tram-Sortiment.

Todesfall in der Spur-Z-Gemeinde:

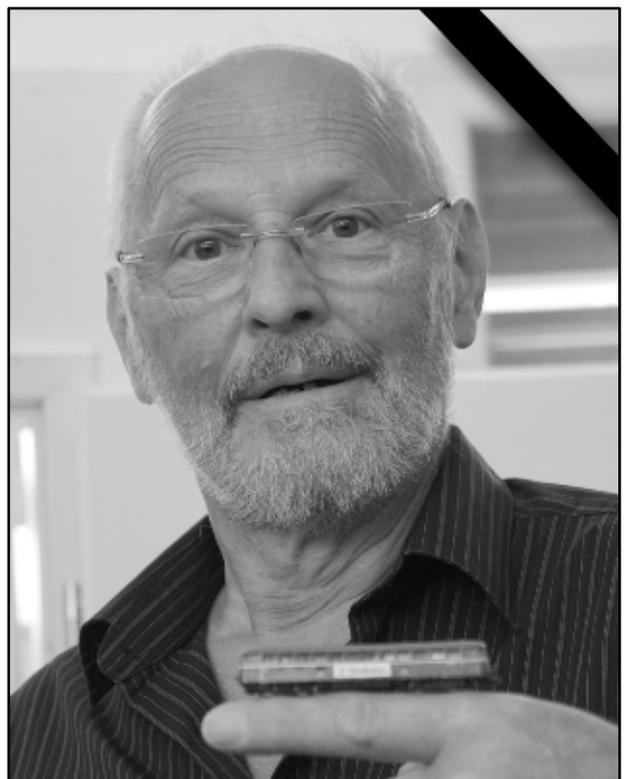
Walter Schmidt, bis vor einigen Monaten noch Betreiber der privaten Großanlage „Z-Stübchen“ in den Räumen des früheren Bw Krefeld, ist am 11. September 2020 gestorben.

Was für viele befreundete Zetties sehr überraschend kam, war, wie wir leider erfuhren, die Folge einer schweren Krankheit.

Dennoch hat Walter nie die Lust am Hobby verloren und bis zuletzt noch durch seinen Tatendrang auf sich aufmerksam gemacht. Wir schätzten ihn als netten Gastgeber, freundlichen Gesprächspartner und stets hilfsbereiten Zeitgenossen.

Gerne erinnern wir uns an Treffen in seinen angemieteten Räumen in Krefeld, wo wir uns in kleinerer oder auch größerer Runde trafen, um unserem Hobby zu frönen und uns auszutauschen. Seine wohl einmalige Anlage hatten wir zum zehnjährigen Jubiläum schließlich auch portraitiert.

Auch Stammtische inklusive Werksführung hatten vor vielen Jahren dort stattgefunden. Deshalb wird Walter Schmidt sicher nicht nur uns fehlen und einen würdigen Platz in unserer Erinnerung einnehmen. Seinen Angehörigen wünschen wir viel Kraft, diese schwere Zeit durchzustehen.



Neues zum Herbstbeginn bei Ratimo-Z:

Zunächst in zwei Versionen sollen im Oktober 2020 Modelle des Behelfspackwagens MDyg 986 bei Ratimo-Z (<https://www.rainer-tielke-modellbau.com>) erscheinen. Auch Bausätze sind in der Folge geplant, ein alternatives Angebot mit Märklin-Kurzkupplungen befindet sich derzeit in der Praxisprüfung.

Angesichts des Mangels an vierachsigen Gepäckwagen im Maßstab 1:220 steht hier ein großer Lückenschluss bevor, denn die Wagen beim Vorbild weit verbreitet. Und gemäß dem Motto „Provisorien halten bekanntlich am längsten“ waren die Originale mit modernisierten Seitenwänden noch bis weit in die Achtziger hinein zu sehen. Auch heute noch sind sie in verkehrsroter Lackierung Bestandteil vieler Hilfszüge in DB-Werken.

Umgesetzt wird diese Herbstneuheit im 3D-Druck mittels Resin für den Wagenaufbau, die Kastenstreben und die bislang nicht angebotenen Schwanenhalsdrehgestelle – ein typisches Merkmal dieser Bauart. Die Haltegriffe ließen sich freistehend realisieren.



Gleich zum Auftakt erscheint der beliebte und früher weit verbreitete Behelfspackwagen MDyg 986 bei Ratimo-Z in zwei Ausführungen: mit vier großen Seitenfenstern (Art.-Nr. 60001; hinten) und deren acht (60004; vorne).

Der Wagenboden besteht aus gefrästem Polystyrol, die eingesetzten Fensterscheiben aus transparentem Acryl, das ebenfalls gefräst wird. Kupplungen und die dunkel vernickelten Radsätze stammen von Märklin. Als Mindestradius empfiehlt Rainer Tielke 195 mm. Die Länge über Puffer beträgt 104,64 mm.

Umgesetzt werden nun zwei Versionen der Ausführung mit geschlossenen Übergängen (MDyg 986), Holzlatten-Seitenwänden und alten Fenstern. Sie unterscheiden sich nur in der Anzahl der Fenster, einmal vier große Seitenfenster je Wagenseite (Art.-Nr. 60001) und acht große Seitenfenster (60004). Weitere Versionen sollen in der Zukunft folgen.

TrainSetter wird in der Spur Z aktiv:

Ulli Liedtke und Natascha Drews aus Tauberbischofsheim sind erst seit Juni 2019 als Kleinserienhersteller für die Nenngrößen N und Z aktiv. Nun wagen sie sich mit einem Oberleitungssystem im Maßstab 1:220 auf den Markt.

Die neuen Fahrleitungsteile von TrainSetter (<https://www.facebook.com/pages/category/Retail-Company/TrainSetter-Ulli-Liedtke-Natascha-Drews-GbR-472743126602026/>), so der Name ihrer Marke, sind für die Oberleitungsmasten von Rokuhan ausgelegt und bereichern folglich auch japanisch inspirierte Anlagen um einen Fahrdraht. Mit etwas Geschick lassen sie sich dank geschlossener und offener Ösen aber auch an Märklin-Masten einhängen und dienen dann dem Gestalten von europäisch ausgelegten Anlagen.

Alle Teile sind aus 0,25 mm dünnem Edelstahl gefertigt und bieten deshalb ein feines und vorbildnahes Aussehen. Zu bevorzugen ist, was auch der Konstruktion von Rokuhan-Pantographen entgegenkommt, ein berührungsfreier Betrieb.

Zweck der Neuheit ist es, dem Auge die beim Anblick sonst vermisste Fahrleitung zu präsentieren, damit der persönliche Eindruck des Betrachters stimmt – exakt maßstäblich wäre ein Fahrdraht im Maßstab 1:220 gar nicht zu sehen.

Bislang konnte noch kein Test zur mechanischen Belastbarkeit durch die mit Federdruck angepressten Stromabnehmer bei Märklin durchgeführt werden. Dies soll aber so schnell wie möglich erfolgen, um auch hier sichere Aussagen treffen zu können.

Für einen elektrischen Betrieb sind diese Ätzteile nicht bestimmt, denn aufgrund der geringen Materialstärke wäre eine sichere Stromabnahme nicht gewährleistet. Der verwendete Werkstoff garantiert trotz der geringen Stärke höchstmögliche Stabilität und lässt sich bedingt auch löten.

Vorerst erhältlich ist eine Startpackung, die zwei Stücke Fahrleitung mit 220 mm und vier Exemplare mit 110 mm enthält. Dies entspricht der von Rokuhan vorgesehenen Fahrdrahtlänge, während Märklin 165 mm als Standardlänge vorgesehen hat (Mastabstand beim Vorbild in Deutschland: 50 Meter). Die langen Drähte sind für Paradestrecken und Kurven mit größeren Radien gedacht.

Neuheiten wie am Fließband...

Bei NoBa-Modelle (<https://www.noba-modelle.de>) kennt die Kreativität scheinbar keine Grenzen, denn Schlag auf Schlag bekommen wir hier Informationen zu neuen Modellen.

Gleich vier Neuheiten sind auch für den September zu melden, von denen die fünf Abfallbehälter (Art.-Nr. 11015R) aus Resin sicher noch die unspektakulärsten sind. Trotzdem dürfen sie auf keiner Anlage fehlen, denn Umweltbewusstsein lässt sich ja auch im Modell darstellen.



So sehen die überzeugend gelungenen Scania-Zugmaschinen 113H als Fertigmodelle (Art.-Nr. 8032) aus. Foto: NoBa-Modelle

Als Dauerbrenner erweisen sich wegen eines hohen Beliebtheitsgrads Modelle des Mercedes-Universalmotorgeräts. Hier hat es nun der Unimog U 1450 der Feuerwehr als TLF 8 mit Wassertank (6224) ins Programm geschafft.

Noch kurz vor dem letzten Monatswechsel wurde das Resinmodell der modernen, zweiachsigen Sattelzugmaschine Scania 113H (6011R) ins Sortiment aufgenommen, die inzwischen auch als Fertigmodell (8032) zu erwerben ist.

Zwei Herbstneuheiten auch bei Faller:

Der „Häuslebauer“ aus dem Schwarzwald hat zwei Herbstneuheiten für die Spurweite Z angekündigt, die bereits auf dem diesjährigen Messediorama in Nürnberg zu sehen waren, dort aber keinen expliziten Hinweis erhielten. Bis Ende Januar 2021 sollen alle Herbstneuheiten lieferbar sein.



Ein ansprechendes Gebäude ist die bei Faller jetzt angekündigte Apotheke Eutin (Art.-Nr. 282773), die als Hartkartonbausatz erscheinen wird.

Die ist zum einen die ansprechend wirkende Apotheke Eutin (Art.-Nr. 282773), mit der die Laserschnitt-Gebäudereihe fortgeführt wird. Dabei handelt es sich im Original um ein 1694 errichtetes Gebäude, das heute als Bürogebäude genutzt wird. Zu seinen prägenden Merkmalen gehören die Rotsteinausfachung, der große Giebel und ein Krüppelwalmdach.

Eine Wiederauflage stellt der Polysyrol-Bausatz des Bahnwärterhauses (282712) dar, der zu unserem Erstaunen ohne Bahnübergang angeboten wird. Das Häuschen mit Steinsockel, Putzfassade und Brettverschalung erhält laut Beschreibung noch einen kleinen Schuppenanbau.

Messeabsagen im benachbarten Ausland:

Auch in Deutschlands Nachbarländern hielten die Veranstalter das Risiko zuletzt für zu groß, um eine Massenveranstaltung wie eine Messe sicher durchzuführen. So wird die Eurospoor dieses Jahr nicht in Utrecht (Niederlande) stattfinden. Die nächste Auflage ist jetzt für den 29. bis 31. Oktober 2021 terminiert (siehe <http://eurospoor.nl/de/>).

Auch die Modellbau in Wien ist betroffen (<https://www.modell-bau.at>). Da es auch hier nicht gewährleistet werden konnte, eine ausreichend hohe Sicherheit vor Ansteckung zu gewährleisten, wird auch die bedeutendste Ausstellung in Österreich erst im nächsten Jahr wieder stattfinden.

Die aktuellen Auslieferungen von AZL:

Auch im September 2020 erscheinen weitere Varianten der erst vor wenigen Monaten vorgestellten Formneuheiten. Dies sind vor allem weitere Diesellokgestaltungen der ALCO RS-3 in den Farben der New Haven (Art.-Nr. 63303-1 bis -3) und der RSD-5 für die Chesapeake & Ohio (63315-1 / -2).



Als alte Bekannte, die eine Wiederauflage erfuhr, gesellt sich die einst als Anfängerlok lancierte EMD GP38-2 in der ersten gemeinsamen Farbgebung der BNSF (62503-5 / -6) hinzu.

Die noch jungen Gunderson-MAXI-I-Tragwagen fahren nun ebenfalls für die BNSF vor und tragen das „Herold-Logo“. Angeboten werden sie ohne Container (906509-1 bis -4) und in geringer Auflage auch mit 40-Fuß-Containern von MSC (906509-1MS / -2MS) oder Matson (906509-3MA / -4MA).



ALCO RS-3 in den Farben der New Haven (Art.-Nr. 63303-1; Bild oben links), ALCO RSD-5 der C&O (63315-1; Bild oben rechts) und Tragwagen mit Matson-Containern (906509-3MA; Bild rechts).
Fotos: AZL / Ztrack

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

Wiener Stammtischwagen 2020:

Der Wiener Z-Stammtisch legt auch 2020 neue Stammtischwagen auf. Vorbilder sind offene Güterwagen der GKB. Sie sind im charakteristischen Grau der GKB lackiert.

Die Graz-Köflacher-Bahn (GKB) betreibt in Österreich Eisenbahnstrecken in der Weststeiermark. Bekannt sind auch ihre internationalen Beteiligungen und Tochterunternehmen LTE sowie Adria Transport.



Dieses Wagenduo der GKB hat sich der Stammtisch Wien als Jahreswagen 2020 auflegen lassen und verkauft die nicht an Stammtischmitglieder verteilten Exemplare auch an interessierte Dritte. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Ab den siebziger Jahren war die GKB internationaler Anziehungspunkt der Freunde des Dampfbetriebes. Und bis heute werden dort Dampflokomotiven für Sonderfahrten eingesetzt. Besondere Beliebtheit

genießen auch Fahrten mit einem orangefarbenen Schienenbus in die berühmten steirischen Weinanbaugebiete.

Es gibt noch ganz wenige Wagen, die noch nicht verkauft und ausgeliefert sind. Bei Interesse sollten sich Interessenten deshalb bitte sehr zeitnah per E-Mail an folgende Adresse melden: [zspur.stammtisch\[at\]gmail.com](mailto:zspur.stammtisch[at]gmail.com).

Die Kalendersaison beginnt:

Das vierte Quartal rückt näher und mit ihm richten sich die Augen nicht nur zunehmend auf die neue Bastel-saison, sondern auch schon das nächste Jahr. Deshalb veröffentlichen VGB und EK-Verlag neben anderen jetzt ihre Fotokalender für das Jahr 2021.

Wir haben wieder das breite Angebot aus Freiburg (<https://www.ekshop.de>) überflogen, das für nahezu jeden Geschmack Passendes bereithält. Dies sind neben Themen anderer Verkehrssparten, Schmalspur- und Museumsbahnen sowie Regionalthemen auch Vorbildkalender zu Dampflokomotiven und ausgewählten Baureihen.

Wie in den Vorjahren haben wir uns den Kalender „Modellbahnen“ genauer angeschaut und durchgeblättert: Wieder einmal hat es trotz der ausgesprochen hohen Qualität der in den letzten Jahren gezeigten Messebeteiligungen keine Spur-Z-Anlage in die Auswahl geschafft, während uns die Spur 0 überrepräsentiert scheint.

Trotzdem finden wir eine sehr ansprechende und gut getroffene Auswahl vor, die bis auf wenige Motive allerdings nicht jahreszeitenspezifisch ist. Gelungen sind aber die Perspektiven, Gestaltungsqualität und auch die handwerklichen Aspekte der aufgenommenen Fotografien.

So ist es eine Freude, den Kalender „Modellbahnen 2021“ durchzublättern und sich jeden Monat wieder auf ein neues, besonderes Motiv zu freuen. Eine hohe Affinität der Redaktion zur V 100 möchten wir nicht unterstellen, aber auch nicht ausschließen: Diese Baureihe, die auch in der Spur Z sehr beliebt ist, findet sich sowohl auf dem Titel als auch einem Monatsblatt wieder.

Sicher liegen wir nicht daneben, wenn wir schlussfolgern, dass dieser Kalender – je nach Geschmack auch ein anderer aus der reichen Auswahl – ein perfektes Geschenk für jeden Eisen- und Modellbahnfreund ist.



Abbildungen (3): EK-Verlag Freiburg

Neue Lichtsignale in Aussicht:

Der aus der Spur N bekannte Kleinserienhersteller stellt auf seinen Seiten neue Lichtsignale auch für die Spurweite Z in Aussicht (<https://www.kastenbahner.com/shop/z-ecke-1-220/>). In den kleineren Maßstab übertragen werden sollen die ÖBB-Lichtsignale ab 1980. Auch die DB-Lichtsignale der Bauart 69 sind aktuell in Arbeit. Vorbestellungen sind aber bereits möglich!

Und hier die Herbstneuheiten 2020 von Märklin:

Trotz vieler Rückstände, die auch aus den Folgen der Corona-Maßnahmen resultieren, hat Marktführer Märklin ein recht umfangreiches Programm an Herbstneuheiten vorgestellt. Auch für die Zetties ist wieder einiges dabei, nur nicht in der beliebtesten Epoche III, die zuletzt bereits reichlich bedacht worden war.

Für die Spur Z bereits erwartet war der Weihnachtswagen 2020 (Art.-Nr. 80630): Dieses Jahr fiel die Wahl auf einen Niederbordwagen X 05 mit Bremserhaus in festlicher Gestaltung. Als Ladegut trägt er einen Weihnachtsmann aus farbigem Hartkarton. Verpackt ist er in einem gelb-transparenten Weihnachtsmann-Anhänger mit Silberfitter für den Christbaum.

Im übrigen Programm finden sich Überraschungen und zu erwartende Auflagen: Zu letzterer Kategorie gehört mit der EMD GP38-2 der Union Pacific (88616) eine weitere Variante dieser dieselelektrischen Lok aus Nordamerika. Sie entsteht wie die im Frühjahr vorgestellte Version in Zusammenarbeit mit AZL.

Die drei Bierwagen für Reichelbräu (86396), Mönchshofbräu (88397) und Sandlerbräu (86398) als bei der DB eingestellte Privatwagen auf der Grundbauart des G 10 sind alte Bekannte: Waren sie vor einigen Jahren als Dreierpackung erhältlich, werden nun offenbar vorhandene Restbestände einzeln angeboten.

Eine späte Würdigung erfährt das diesjährige Jubiläum „100 Jahre Deutsche Reichsbahn“ (siehe Artikel in dieser Ausgabe) mit zwei weiteren Neuheiten. Der Epoche I zuzuordnen ist sowohl der private Gaswagen mit zwei liegenden Gasbehältern (82401) im Zustand von 1932 als auch eine Dampflokneuheit.



Eine späte Würdigung erfährt das Reichsbahnjubiläum durch die 38 3199 (Art.-Nr. 88993), die ohne die Bronzefeingusstechnik aus den vorhandenen Formen gar nicht umsetzbar wäre, samt Gasbehälterwagen (82401). Foto: Märklin

Die Baureihe 38 tritt mit der Betriebsnummer 3199 (88993) nun in der laufenden Reihe der Museumslokomotiven als Vertreterin des SEH auf. Charakteristisch für sie ist die noch vorhandene preußische Lackierung mit neuer Bezeichnung nach Einordnen ins Reichsbahn-Nummernschema.

Technisch ist sie, wie die jüngeren Auflagen dieser Baureihe auch, auf aktuellem Stand, doch erstmals wird sie als dreidomige Ausführung angeboten. Möglich macht dies die Kesselumsetzung per Bronzefeinguss, die das Modell auch preislich etwas, wenn auch in nachvollziehbarem Umfang, heben.

Der Bronzefeinguss kommt auch bei zwei weiteren Modellen zum Einsatz, die eine im letzten Jahr mit dem Krokodil begonnene Sammlerreihe fortführen. Umgesetzt und mit metallischer Oberfläche präsentiert werden nun ein italienischer Kühlwagen moderner Ausführung (82389) und die Tenderlok der Baureihe 85 ohne Windleitbleche (88932).



Die Reihe der Bronze-Feinguss-Modelle wird mit dem italienischen Kühlwagen (82389; Bild oben) und der 85 001 ohne Windleitbleche (88932; Bild unten) fortgeführt. Fotos: Märklin

Modellbahner, die in der modernen Zeit unterwegs sind, erfreuen sich derweil an zwei MHI-Neuheiten. Freude bereitet hier vor allem eine dreiteilige Containertragwagenpackung (82663), bestehend aus einem vierachsigen Wagen der Bauart Sgs 693 und zwei Exemplaren Lgjs 598. Als Ladegüter bringen sie drei 20-Fuß-Container von Hamburg Süd und vier Tankcontainer von Bertschi mit.

Auch die Diesellok ER 20 D aus dem Hause Siemens ist ein modernes Fahrzeug und gehört als schwarze MRCE-Vertreterin (88883) in die Epoche VI. Auf aktuellen Stand gebracht, fährt sie mit Glockenankermotor und weiß-rotem Lichtwechsel per LED vor.

Aktuelles von Küpper aus Aachen:

Spur Z Ladegut Josephine Küpper aus Aachen (<https://spur-z-ladegut.de/>) meldet sich aktuell mit Wiederauflagen beliebter Ladegüter und einem Hinweis auf eine kleine Auswahl an Werbewagen im aktuellen Angebot.

Wieder erhältlich sind Ladeguteinsätze für die dreiständigen Behältertragwagen von Märklin, zuletzt aufgelegt im Vorjahr mit der Packung 82359 inklusive eines Zustellfahrzeugs. Zur Auswahl stehen Kohle (Art.-Nr. Z-82359-K), Ziegelbruch (Z-82359-Z) und Schotter (Z-82359-S).

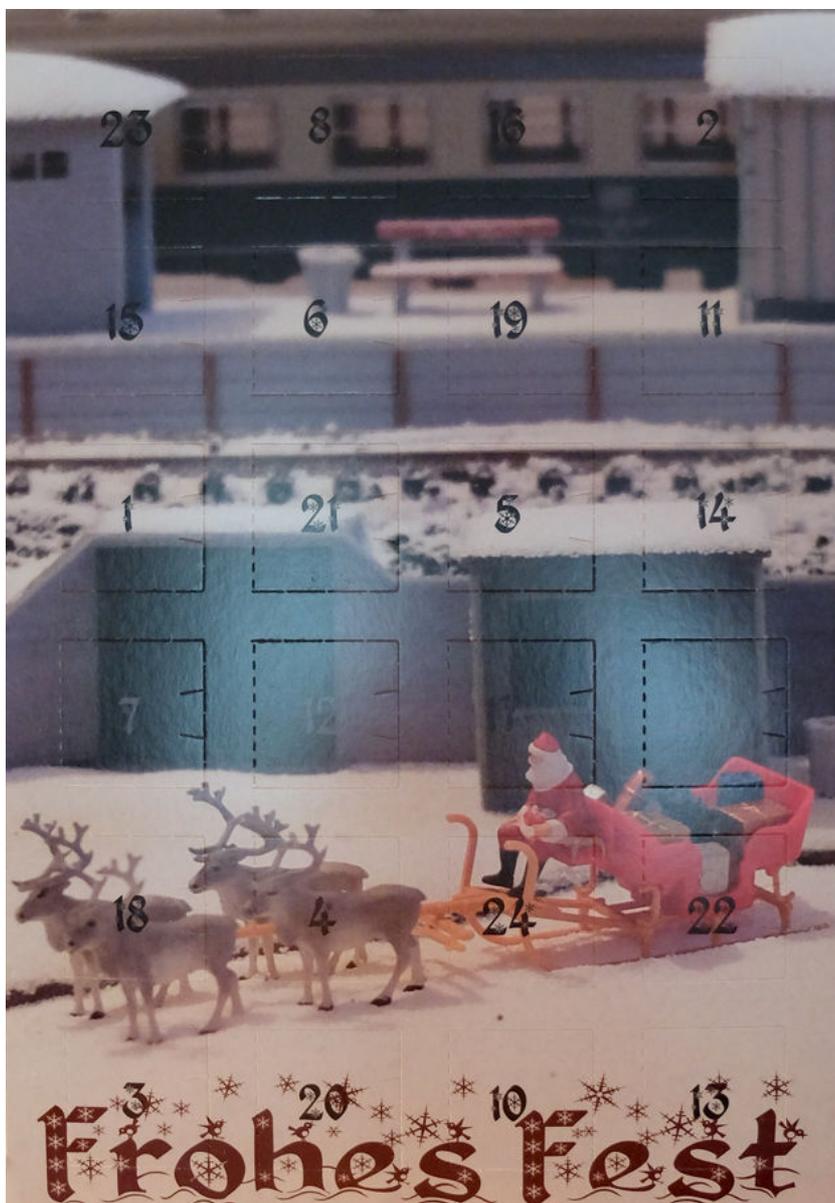


Abbildung des Adventskalenders 2020. Foto: Schrax

Und ehe wir uns versehen, ist es Advent:

Kaum taucht der erste Spekulatius in den Supermarktregalen auf, da macht sich auch der 3D-Druck-Anbieter Schrax (<http://www.schrax.com>) Gedanken um die nicht mehr allzu ferne Adventszeit.

Mit einem Adventskalender, der auch für die Spur Z erhältlich ist (Art.-Nr. 880101-Z), möchte er Modellbahnern die Zeit vom 1. Dezember bis Heiligabend versüßen.

Mit Blick auf die frühe Verfügbarkeit weist der Hersteller auch darauf hin, dass sich dieser Artikel auch als Geschenk sehr gut eigne und diesbezüglich beliebt sei.

Der Adventskalender für Modelleisenbahner beinhaltet insgesamt 24 verschiedene Schrax-Modelle.

Darunter sind verschiedene Zubehörartikel, Beladegüter, Accessoires oder kleine Gebäude aus dem aktuellen Programm, wie auch exklusive Prototypen und Neuheiten, die derzeit nicht im Sortiment zu finden sind.

Mindestens fünf Neuentwicklungen aus dem laufenden Jahr seien garantiert. Die Größe des Kalenders beträgt ca. 30 x 21 x 1,8 cm.

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.