

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Alpenblume auf Reisen

Viehtransport mit Heckl
Idyllische Schneeanlagen

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wie schnell die Zeit vergeht, das stelle ich mal wieder fest, während ich diese Zeilen schreibe. Nun ist auch der gesamte Advent wieder an uns vorbeigerauscht.

Doch noch ist das Modellbahnjahr 2013 nicht ganz zu Ende. Wir feiern jetzt erst mal Weihnachten - auch im Maßstab 1:220. Als Bauvorschlag präsentieren wir Ihnen die Stille-Gedächtnis-Kapelle von Vollmer, eingebettet in eine Schneelandschaft, die dem Umfeld des großen Vorbilds entspricht.



Holger Späing
Chefredakteur

Sicher ist sie ein Blickfang, der nicht nur auf der heimischen Anlage seine Berechtigung findet. Vielmehr eignet sich das winterliche Diorama auch als Dekorationsstück zur Weihnachtszeit.

Dasselbe gilt für die beiden Winteranlagen von Markus Krell, die wir Ihnen im Anlagenportrait als Abschluss unseres Jahresschwerpunktthemas „Leseranlagen“ präsentieren. Pfarrer Krell hat in gelungener Weise persönliche Eindrücke eingefangen und wiedergegeben. Dazu gehören auch christliche Motive wie eine kleine Kapelle mit Gläubigen davor, die gemeinsam Weihnachtslieder anstimmen.

Weihnachten bedeutet für Modellbahner traditionell auch Bescherungszeit: Gemeint sind damit aber nicht zwingend die Gaben der Lieben unter dem Weihnachtsbaum, sondern die Auslieferungen der verschiedenen Hersteller.

Alles, was im November und Dezember in den Verkehr gebracht werden kann, verspricht guten Umsatz. Daher verwundert es nicht, dass wir heute gleich zwei Modelle vorstellen dürfen. So möchten wir Ihnen zeigen, dass Märklins „Blauer Enzian“ keine Farbvariante des früheren Henschel-Wegmann-Zuges ist. Märklin hat sich kräftig ins Zeug gelegt, um das Vorbild auch hinsichtlich seiner Unterschiede in allen markanten Punkten stimmig im Maßstab 1:220 abzubilden.

Für Furore sorgen seit dem Frühjahr 2013 die Kleinviehverschlagwagen Vh 04 von Heckl Kleinserien. Filigranität und robuste Konstruktion sind meistens Widersprüche, zwischen denen ein Hersteller in einer Gratwanderung Entscheidungen treffen muss. Dieter Heckl scheint diese Gegensätze aufgelöst zu haben und setzt in mehrfacher Hinsicht neue Maßstäbe.

Wer denkt, er komme unter Verweis auf die ähnlichen Wagen der Bauart Vh 14 von Märklin an diesen fein detaillierten Modellen vorbei, der wird angesichts des Beitrags von Jens Wimmel schnell erkennen, dass er einem Irrtum aufgesessen ist.

Auch das Thema Kartonmodellbau möchten wir zum Jahresende nochmals streifen. Ein kleiner Bausatz von Moebo exklusive eignet sich perfekt, um erste Erfahrungen mit der noch recht jungen Technik zu sammeln. Mit dem württembergischen Wärterhaus haben wir in der Zukunft noch Weiteres vor.

Literaturempfehlungen, Leserbriefe und Meldungen runden zusätzlich diese letzte Ausgabe 2013 ab. Bleibt mir noch, Ihnen die besten Wünsche der Redaktion für das kommende Jahr 2014 zu übermitteln!

Frohe Weihnachten wünschen Ihnen

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Fernschnellzug Blauer Enzian.....	4
Kleinviehverschlagwagen Vh 04.....	15
Württembergisches Wärterhaus.....	22

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Winterliches Idyll im Pfarramt.....	25
Stille Nacht, heilige Nacht.....	30

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Briefe und Pakete auf großer Fahrt.....	43
Erinnerungen an eine Ära.....	45

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....	48
-------------------------------------	----

Impressum.....	60
----------------	----

Wir danken der Eisenbahnstiftung für historische Aufnahmen sowie Jens Wimmel und Markus Krell für ihre Beiträge.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. Dezember 2013

Titelbild:

Eingerahmt von der Stille-Nacht-Gedächtniskapelle fährt der Fernschnellzug „Blauer Enzian“ mit V 200 020 durch die weihnachtliche Winterlandschaft. Vor dem Gotteshaus haben sich Gläubige versammelt, um gemeinsam „Stille Nacht, heilige Nacht“ anzustimmen.

Märklins Insidermodell 2013

Fernschnellzug Blauer Enzian

Als 2005 der Henschel-Wegmann-Zug als Märklin-Insidermodell erschien, hofften viele Freunde der Epoche III auch auf ein zeitnahes Erscheinen des Fernschnellzugs „Blauer Enzian“ der DB. Bis dahin hatte nur Heckl Kleinserien die Zetties mit einem Modell beglückt, doch der gelungenen Nachbildung fehlte lange Zeit noch eine geeignete Zuglok. 2013 kündigte Märklin endlich einen vollständigen Zug für seine Klubmitglieder an. Ob sich das jahrelange Warten gelohnt hat, verraten wir Ihnen in diesem Bericht.

Mit dem Fahrplanwechsel zum 20. Mai 1951 rief die Deutsche Bundesbahn ihr neues F-Zug-Netz als ihr Spitzenprodukt ins Leben (siehe **Trainini**® 6/2011), das die durch das Wirtschaftswunder wieder aufkeimende Nachfrage nach Fernverbindungen befriedigte.

Von Anfang an war ein Ft 55/56 Hamburg – München auf der Nord-Süd-Strecke über Würzburg und Treuchtlingen geplant. Zunächst war ein Angebot der 1. und 2. Klasse, also der beiden einstigen Polsterklassen, vorgesehen. Aufgrund des bestehenden Mangels an Triebzügen ließ sich das Vorhaben nicht wie geplant umsetzen.



Für den Gegenzug zum Blauen Enzian ließ die Bundesbahn einen Schürzenwagen der Verwendungsgruppe 39 zu einem weiteren Kanzelwagen umbauen. Als einziger Waggon aus der Ursprungsbespannung des berühmten Zugs blieb er bis heute erhalten (Koblenz Hbf, Oktober 2002).

Im Winterfahrplan, der ab 28. September 1951 galt, trat ein lokbespannter Zug unter der Nummer F 55/56 an seine Stelle, doch es lässt sich heute nicht mehr mit Sicherheit feststellen, ob der Zug tatsächlich wie vorgesehen verkehrte. Erst ab dem Sommerfahrplan 1952 liegen gesicherte Erkenntnisse vor.

Zum Einsatz kamen Vorkriegswagen, wie sie auch in anderen F-Zügen anzutreffen waren. Die Bespannung oblag größtenteils noch der Dampflokomotive. In der Zwischenzeit ließ die Bundesbahn

die ehemalige Garnitur des Henschel-Wegmann-Zugs nach ihren Vorstellungen umbauen: Grundriss und Innenausstattung wurden ab 1952 an die Erfordernisse der F-Züge angepasst, die Drehgestelle erhielten eine vierte Federung.

Von einer zweiklassigen Ausführung nahmen die Verantwortlichen aber bald Abstand, weil Probleme beim Umbau auftraten. Stattdessen wurden jeweils zwei vorherige 3.-Klasse-Abteile paarweise zu einem größeren Abteil der 2. Klasse vereinigt, der Zug genügte damit höchsten Komfortansprüchen seiner Zeit. Äußerlich war der Umbau an einer geänderten Fensteranordnung erkennbar.

Wegmann baute noch einen fünften Wagen nach, der die fest gekuppelte Einheit verlängern sollte. Beibehalten wurde der Kanzelwagen mit großem Aussichtsabteil und Drehstühlen, der stets am Ende des Zuges lief.

Um das zu gewährleisten, setzte die Lok am Zielbahnhof nicht ans andere Ende um, sondern wendete mit der kompletten Garnitur über ein Gleisdreieck.

Am stets der Lok zugewandten Ende befand sich der erstem Anschein nach recht ähnliche Speisewagen, der aber statt der Aussichts-kanzeln mit einem Gepäckabteil an gleicher Stelle und dahinter einem Generatorraum für die elektrische Versorgung von Küche, Beleuchtung und Klimaanlage ausgestattet war.

Einsatzbereit war die neue Garnitur ab dem Sommerfahrplan 1953.

Bevor der rekonstruierte Zug dem Planverkehr übergeben wurde, präsentierte die Bundesbahn ihn zunächst von Juni bis November 1953 auf der Deutschen Verkehrsausstellung in München der Öffentlichkeit.

Erst zum Winterfahrplan gelangten die Wagen mit dem F 55/56 in den Regelbetrieb. Sein Laufweg führte von Hamburg nach München über die Zwischenhalte Hannover, Göttingen, Fulda, Würzburg, Treuchtlingen und Augsburg.

Als Ergebnis eines Preisausschreibens unter den Fahrgästen verlieh die DB dem F 55/56 den Namen „Blauer Enzian“. Die blaue Außenfarbe und die Assoziation der Alpenblume mit den dem Zielort München nahe gelegenen Bergen könnte zu diesem Kundenvorschlag beigetragen haben.

Wegen des langen Laufweges reichte eine einzige Garnitur nicht aus, um eine tägliche Verbindung in beide Richtungen sicherzustellen. Deshalb stellte die Bundesbahn eine zweite Garnitur zusammen, die trotz ihrer offiziellen Bezeichnung als „Blauer Wagenzug“ eher unter den Namen „Henschel-Wegmann-Gegenzug“ und „Gegenzug zum Blauen Enzian“ bekannt wurde.

Dieser bestand aus dem Salonschürzenwagen 10 251, je einen Wagen der Verwendungsgruppen 28 und 36 sowie einem Speisewagen WR4ü-28. Um einen vergleichbaren Komfort bieten zu können,



Die Kanzelwagen boten aus drehbaren Sesseln einen fast ungestörten Blick auf die Strecke – damals ein einmaliges Komfortmerkmal (23. Juni 2007). Foto: Reinhard Dietrich (CC-BY-SA-3.0)

beauftragte die DB noch den Umbau eines Schürzenwagens der Verwendungsgruppe 39 zum Schlusswagen, der ebenfalls eine Aussichtskanzel im Salonabteil bot.

Der Fahrplan gab verbindlich vor, welcher der beiden Züge jeweils in Nord- und Süd-Richtung unterwegs war: Die Henschel-Wegmann- Garnitur verkehrte an geraden Kalendertagen von München nach Hamburg-Altona, der „Blaue Wagenzug“ fuhr dann in die Gegenrichtung. An den ungeraden Kalendertagen verkehrten sie genau umgekehrt.

F 55 Blauer Enzian						
1. Süd München (13.07)-Augsburg-Würzburg-Fulda-Hannover-Hamburg-Altona (23.09)						
⚡ bis Treuchtll ** 125% 200t						
A) Henschel-Wegmannzug (an geraden Tagen)						
WR (Pw)		München-Hamburg-Altona	56	56	Mü	3931
A	3	..	..	..	..	..
1) A	4	..	..	..	..	..
A	5	..	..	..	..	..
2) A	7*	..	..	..	..	..
B) blauer Wagenzug (an ungeraden Tagen)						
Aüm	3	München-Hamburg-Altona	56	56	Mü	3931
1) Aüm	4	..	..	..	..	..
WR		..	..	..	..	DSG 6012
Aüm	5	..	..	..	..	Mü 3931
vS Aüm	7*	..	..	..	..	..
<small>1) Schreib- u Dienst-Abt. 2) mit Aussichtsbdt Abstellbf Pos 11055</small>						

Damit dieser Plan aufgehen konnte, mussten nach Kalendermonaten mit 31 Tagen sowie in Schaltjahren nach dem 29. Februar jeweils für einen Tag Ersatzgarnituren verkehren.

Die Bundesbahn nahm es mit diesem Zug sehr genau, denn ein Platz im Aussichtsabteil der Wagennummer 7 ließ sich nur gegen Aufpreis buchen.

Bestand hatte dies bis 1956, als im Zuge der Klassenreform zunächst die Wagen des Gegenzugs ausgemustert und durch Neubauwagen der Bauart Aüm 202 ersetzt wurden.

Der Zugbildungsplan legte genau fest, welche der beiden Zuggarnituren an den einzelnen Tagen zu fahren hatte. Der Plan für den F 55 „Blauer Enzian“ passt zum Märklin-Modell: Sein Vorbild des früheren Henschel-Wegmann-Zugs fuhr an den geraden Tagen in der angeschriebenen Süd-Nord-Richtung. Quelle: Deutsche Bundesbahn

Nur der frühere Henschel-Wegmann-Zug blieb unverändert im Einsatz und wurde formal zur 1. Klasse aufgewertet.

Seine schlichten, silberfarbenen auf die Mitten der Außenwände aufgeschriebenen Lettern „DB“ wichen dem seit 1955 gültigen DB-Logo. Erst im April 1959 wurde auch dieser Zug durch Neubauwagen ersetzt und im AW Neuaubing abgestellt. 1962 folgten seine Ausmusterung und Verschrottung.

Bei der Bespannung des F 55/56 „Blauer Enzian“ kamen sowohl die Dampf-, Diesel- als auch Elektrotraktion zum Einsatz. Zwischen Treuchtlingen und München liefen die Baureihen E 17 und E 18 vor dem F-Zug, nach ihrem Erscheinen auch die Neubaulok E 10. Ab Treuchtlingen verkehrte zunächst die Schnellzugdampflok der Baureihe 01 (mit Altbaukessel) vor dem F 55/56, abgelöst wurde sie ab Ende 1956 durch neu in Dienst gestellte V 200 des Bw Hamburg-Altona.

Fernzüge mit dem Namen „Blauer Enzian“ fanden sich bis ins Jahr 2002 in den Fahrplänen der Bundes- und Deutschen Bahn. Geprägt war diese lange Zeit allerdings von vielen Änderungen in der Zuggattung wie auch im Laufweg.

1965 wurde er in den Rang eines Trans-Europ-Express gehoben und erfuhr 1970 eine Verlängerung bis ins österreichische Klagenfurt und zeitweilig auch nach Zell am See. Bestand hatte diese Relation bis 1979, wobei der Zug ab 1971/72 als Intercity in den deutschen Fahrplänen geführt wurde. Ab 1979 verkehrte er dann zweiklassig mit einem neuen Laufweg: Eingesetzt wurde der Zug nun in Dortmund, sein Ziel Klagenfurt erreichte er damit bis 1987 auch über neue Zwischenhalte.

1987 war das Zeitalter des TEE beendet, beerbt wurde er durch den Eurocity, der bis heute die 1. und 2. Wagenklasse führt. Der „Blaue Enzian“ wurde nun konsequent als international verkehrende

Verbindung zum EC und behauptete sich auch nach der Privatisierung der DB bis 2002 im Fahrplan. Doch dann war endgültig Schluss und er hielt Einzug in die Eisenbahngeschichtsbücher. Namenszüge waren bei der Deutschen Bahn inzwischen eh außer Mode gekommen.

Längst Geschichte ist auch das Wagenmaterial des historischen Zugs, den sich Märklin zum Vorbild für seine Modelle genommen hat. Alle ehemaligen Wagen des Henschel-Wegmann-Zugs inklusive des DB-Nachbaus wurden 1962 ausgemustert und verschrottet. Erhalten blieb als einziger der Kanzelwagen des früher ausgeschiedenen Gegenzugs, der heute dem DB-Museum gehört.



Die V 200 020 des Bw Hamburg-Altona passt im Ablieferungszustand perfekt zum F-Zug „Blauer Enzian“. Zwischen Treuchtlingen und Hamburg hat ihr Vorbild einst den Zug bespannt.

Wie schon der Henschel-Wegmann-Zug von 2005 macht auch das Märklin-Insidermodell 2013 (Art.-Nr. 81176) einen insgesamt guten und stimmigen Eindruck. Tendenziell lässt sich sagen, dass die auf ihm basierende Formneuheit an einigen Punkten sogar besser gelungen ist. Besonders betrifft dies natürlich die Diesellok der Baureihe V 200⁰, die im Fahrwerksbereich ohne die Schürzenausschnitte der Stromliniendampfloks auskommt.

Ausführlich getestet und vorgestellt haben wir die rote Wirtschaftswunderlok in der Ausgabe 4/2012.

Die dort getroffenen Aussagen gelten nahezu unverändert auch für das Modell, das jetzt mit dem „Blauen Enzian“ ausgeliefert wurde:

Dank identischer, elektrischer Ausstattung gibt es keine Überraschungen bei den Fahrwerten, -eigenschaften und der Beleuchtung.

Lackierung und Bedruckung erscheinen ebenfalls in bekannter Weise. Die hohe Qualität aus dem Hause Märklin finden wir also auch an diesem Modell wieder.



Als MaK-Lok zeigt V 200 020 die breitere Form der zulaufenden Zierlinien an der Front. Hinzugewonnen hat das Märklin-Modell durch vergrößerte Pufferteller, die die Lok wuchtiger erscheinen lassen.

Mit der Beschriftung als V 200 010 des Bw Hamburg-Altona handelt es sich beim Vorbild um eine der erstgebauten Serienlokomotiven aus dem MaK-Baulos. Alle in Kiel gebauten V 200 unterschieden sich bei der Ablieferung hinsichtlich der weniger spitz zulaufenden Zierlinien an den Fronten von den Krauss-Maffei-Schwestern.

Dem Ablieferungszustand entspricht auch der Schriftzug „DEUTSCHE BUNDESBAHN“, der gleichzeitig ein Unterscheidungsmerkmal gegenüber der V 200 020 aus der Packung 81175 darstellt.

Märklins Erstauslieferung wurde im späteren Zustand um 1964 nachgebildet, als die auf den Seitenwänden aufgesetzten Buchstaben aus Rostschutzgründen bereits dem bekannten DB-Keks gewichen waren.

Die durchweg lupenrein gedruckten Anschriften sind durch einen feinen Klarlacküberzug gegen Abgreifen geschützt – auch dies ist ein seit Jahrzehnten gültiger Märklin-Standard. Bei der Auswahl der Betriebsnummer, deren Beheimatung und Ausführung wurde eine korrekte Vorlage ausgewählt, die vor diesem Zug tatsächlich zum Einsatz kam.

Optisch hinzugewonnen hat die V 200 durch neue Pufferteller, die endlich größenrichtig ausgebildet sind und das wuchtige Erscheinungsbild der Front auch im Modell erkennen lassen. Wer seine Lok fest vor dem Zug belässt und (wie beim Vorbild) nicht umspannt, kann durch Entnehmen der Klauenkupplung, Verschließen der Frontschürze und deren Ausstatten mit Kupplungshaken und Bremsschläuchen von Heckl Kleinserien eine der Vorderseiten noch weiter aufwerten.



Werden der Speisewagen aus Henschel-Wegmann-Zug (hinten) und Blauem Enzian (vorne) gegenübergestellt, zeigen sich die Formabweichungen an der Front, im Dachbereich und hinsichtlich der Tür- wie auch Fensteraufteilung besonders deutlich.



Der Fernschnellzug „Blauer Enzian“ von Märklin besteht vorbildgerecht aus fünf Wagen: Im Rahmen des Umbaus aus dem Henschel-Wegmann-Zug ließ die Bundesbahn einen weiteren Zwischenwagen bauen.

Wie schon bei der Packung 81175 ist aber beim Wiedereinlegen der Lok Vorsicht geboten, denn sie sitzt sehr stramm im Tiefzieheinsatz. Wird sie nur leicht schräg hineingedrückt, besteht wegen ungewollten Kontakts mit dem Rand Abbruchgefahr für die unteren Puffer!

Werfen wir nun einen Blick auf die Wagengarnitur der Zugpackung 81176, als Insidermodell 2013 exklusiv für die Mitglieder von Märklins Kundenklub bestimmt. Sie basieren wie beim Vorbild auf den Wagen des ehemaligen Henschel-Wegmann-Zugs (Art.-Nr. 81436), doch sie sind keine Farbvariante des Insidermodells aus dem Jahre 2005. Der Hersteller bezeichnet den Fernschnellzug als weitgehende Neukonstruktion, weshalb wir die Unterschiede im Folgenden herausarbeiten möchten.



Bei den Zugpackungen der ersten Tranche sind die Kupplungen ungünstig am trennbaren Ende vormontiert. Zu erkennen sind die betroffenen Garnituren daran, dass das Ende ohne Faltenbalg die Kupplung trägt (Kreismarkierung). Im Tiefzieheinsatz liegen die Kupplungsenden dann nicht in den Mulden (linker Pfeil) sondern werden beim Einlegen hoch gedrückt (rechter Pfeil).

Dank vieler Änderungen am Äußeren der Modelle halten sich die Gemeinsamkeiten mit dem Henschel-Wegmann-Zug in engen Grenzen: Nahezu alle Bereiche der Wagengarnitur weisen vorbildgerechte Unterschiede auf. Betroffen sind die Dächer, die Stirnseiten der Endwagen und die Seitenwände mit Türen und Fenstern. Nur die Wagenübergänge mit den stromlosen Kurzkupplungen und die Drehgestelle wurden unverändert übernommen.

Die einzige Gemeinsamkeit gibt uns aber Gelegenheit zu einem Warnhinweis: Bei den Wagen der erstausgelieferten Tranche kam es zu einer unvorteilhaften Vormontage der Kupplungsstangen, die noch während der Produktionsphase der Modelle geändert wurde. Wer unsere folgenden Ausführungen beachtet, sollte keine Probleme erleben.

Ein Ende der Kupplungsstange ist fest im Kupplungsschacht eingesetzt, denn es wird von unten mit einem Stecksockel, dessen Zapfen im Inneren den Schachtausgang blockieren, fixiert. Der Schacht dieser festen Seite der Kupplung soll laut Konstruktionsdaten 0,5 mm schmaler als die Gegenseite sein.

Das andere Ende der Kupplungsverbindung lässt sich lösen, wenn die beiden Wagen vorsichtig zueinander in die Position einer scharfen Kurve gebracht werden. Dadurch wendet sich der verbreiterte Kopf mit seiner schmalen Seite dem breiteren Schachtausgang zu – nur in dieser Lage passt er durch seine Öffnung.



Zum Lösen der Kupplung werden die benachbarten Wagenenden vorsichtig gegeneinander abgewinkelt, bis das Dreiecksstück am losen Ende aus dem Schacht gleiten kann.

Ziehen Sie die Packung auf und werfen Sie einen Blick auf den Tiefzieheinsatz samt Inhalt: Wenn der Speisewagen rechts neben der V 200 mit einer Kupplung vormontiert ist, dann ist Vorsicht geboten.

Bei genauerem Betrachten wird Ihnen auffallen, dass die Kupplung vom Tiefzieheinsatz nach oben gedrückt wird.

Das ist auch beim Wagen darunter der Fall, während die seines linken Nachbarn in einer Aussparung Platz findet. Links von diesem Wagen ist eine weitere Aussparung, in der aber kein Kupplungsende ruht.

Damit bleiben nur zwei Möglichkeiten: reklamieren und den Tausch durch Märklin vornehmen lassen oder selbst Hand anlegen.

Entscheiden Sie sich für letzteres, versuchen Sie vorsichtig, die Dreieckskupplung aus dem Schacht zu lösen. Führen Sie sie anschließend in den eigentlich dafür vorgesehenen Schacht am Nachbarwagen ein.

Klappt das nicht, ist zuvor das Drehgestell um 90° zu drehen, um den Stecker ziehen zu können. Danach bereitet das Platzieren der Kupplung keine Probleme mehr. Den Stecker wieder an seiner ursprünglichen Stelle einzusetzen und dabei die Kupplungsstange in Position zu halten, erfordert aber eine ruhige Hand und etwas Fingerspitzengefühl.

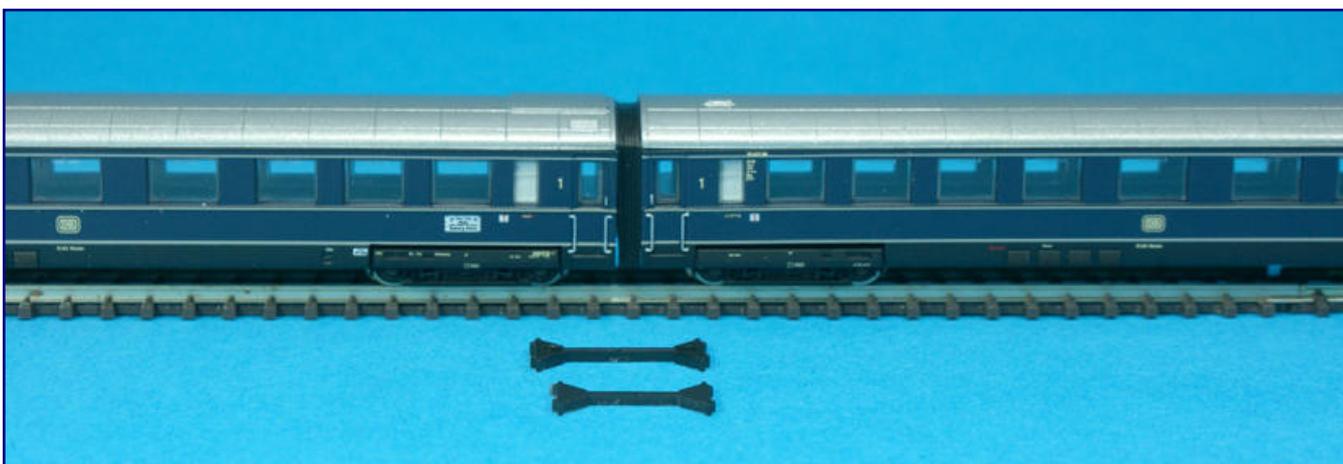
Problematisch ist bei den ersten Auslieferungen, dass der Stecker zwar auf der korrekten Seite mit dem schmalen Schacht eingesetzt ist, aber das gegenüberliegende, regulär lose Ende mit der Dreieckskupplung ab Werk vormontiert war.

Das Zusammenkuppeln der Wagen klappt dann meistens noch ohne größere Probleme, aber spätestens beim Trennen droht ein Bruch der Verbindung – nämlich dann, wenn der Besitzer es dem ursprünglich vorgefundenen Zustand folgend versucht.

Aber woran erkennen Sie nun, dass Sie eine Packung der ersten Auslieferungstranche erwischt haben?

Maße und Daten zum Wagenzug "Blauer Enzian":

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
Endwagen			
Länge Wagenkasten	21.825 mm	99,2 mm	99,8 mm
Drehzapfenabstand	15.415 mm	70,1 mm	69,6 mm
Zwischenwagen			
Länge Wagenkasten	21.100 mm	95,9 mm	96,6 mm
Drehzapfenabstand	15.400 mm	70,0 mm	69,0 mm
Alle Wagen			
Drehgestellachsstand	3.000 mm	13,6 mm	13,6 mm
Höhe über SO	3.823 mm	17,4 mm	17,7 mm
Max. Breite	2.900 mm	13,2 mm	14,3 mm
Eigengewicht	36,9 – 42,8 t	---	14 - 15 g



Die mehrfarbige Tamponbedruckung erfolgte lupenrein und ohne Versatz – klassische Märklin-Kunst halt. Entschieden beitragen kann zum guten Gesamteindruck, dass die untere Zierlinie an den Drehgestellausschnitten nicht unterbrochen ist. Nur der Zwischenraum zwischen zwei Wagen wirkt merkwürdig, weil der Faltenbalg nur einseitig nachgebildet wurde (Bild oben).

Abhilfe schaffen die Kurzkupplungen von Ratimo (Art.-Nr. 16004), die 2 mm kürzer als die Serienexemplare sind (Bild unten). Mit ihnen stehen die Wagen Faltenbalg an Faltenbalg. Beim Anfahren werden sie ungefähr auf das Maß der stehenden Märklin-Kupplungen auseinandergezogen und durchlaufen dann alle Radien ab 195 mm sicher.

Korrekt sitzen die Kupplungen, wenn jeweils die Waggonenden mit Nachbildung des Faltenbalgs vormontiert sind. Eine deutliche Kritik an Märklin ist, dass die wie gewohnt in Bildersprache gehaltene Produkthanleitung keinerlei Hinweis zum Handhaben der Kupplungsstangen enthält. Aufgrund der Empfindlichkeit dieser Teile sehen wir hier einen hohen Ersatzteilbedarf wegen vorprogrammierter Fehlbedienung.

Da wir uns jetzt so viel mit dem Entnehmen und Einstecken der Kupplungen beschäftigt haben, möchten wir noch auf einen Zurüstsatz von Ratimo hinweisen, der bei Verwenden großzügiger Radien (ab 195 mm aufwärts) das optische Erscheinungsbild des Zugs verbessern kann.

Unter der Artikelnummer 16004 sind bei Rainer Tielke aus Polystyrol gefräste Kurzkupplungen (4 Stück) für den „Blauen Enzian“ erhältlich, mit der alle fünf Wagen im Stand Faltenbalg an Faltenbalg zu stehen scheinen. Während der Fahrt geben sie einen kleinen, aber doch ausreichend großen Zwischenraum frei, der das Durchfahren der genannten Radien und von Weichengegenbögen erlaubt.

Betrachten wir im Folgenden die optische Ausführung der Wagenmodelle: Märklin hat hier ganze Arbeit geleistet und die Umbauten, die zu Änderungen gegenüber dem früheren Henschel-Wegmann-Zug führten, auch an seinen Modellen realisiert.

Dies betrifft vor allem die geänderten Fensteranordnungen an den Wagen, was vor allem am Speisewagen deutlich wird. Am Ende des Kanzelwagens ist vorbildgerecht eine Tür entfallen und auch die Pufferbohle wurde auf die Regelkupplungsausführung angepasst. Kleine Stiiellampen haben die früheren, großen Glasabdeckungen ovaler Bauform ersetzt, hinter denen beim Vorbild einst die Later- nen saßen.



Die Zwischenwagen (Bild oben) sind bis auf die Wagen- und Betriebsnummern identisch – so war es einst auch beim Vorbild. Für die Endwagen gilt das nicht. Immer mit der Lok gekuppelt war der Speisewagen (Bild unten), der neben dem DSG-Logo zwischen zwei Fenstern auch das Zugnamensschild „Blauer Enzian“ nahe der Wagenmitte trug.

Auch die Dachausrüstung ist betroffen. Am Speisewagen brauchen wir nicht lange zu suchen. Dort finden wir ebenfalls alle Ausstattungsmerkmale des Vorbilds wieder, die zur Klimaanlage und neuen Belüftung nach dem Bundesbahn-Umbau gehören.

Lackierung und Bedruckung sind wieder über jeden Zweifel erhaben. Die Grundlackierung ist korrekt in RAL 5011 stahlblau vorgenommen worden, die Dächer sind RAL 9006 weißaluminium lackiert worden. Zwei Zierstreifen im selben Farbton sorgen über die gesamte Zuglänge für Eleganz.

Positiv hervorzuheben ist, dass Märklin die unteren Zierlinien so gedruckt hat, dass sie auch an den Schürzenausschnitten für die Drehgestelle unterbrechungsfrei bleiben. Das war beim Henschel-Wegmann-Zug einst nicht der Fall!

Der Zug ist aus einem Speisewagen ohne Wagennummer und den nachfolgenden 1.-Klasse-Sitzwagen 3, 4 und 5 zusammengesetzt. Der Kanzelwagen trägt die korrekte Wagennummer 7, die Ziffer 6 wurde bei der DB nicht belegt.

Mit Ausnahme des Speisewagens tragen sie alle lupenlesbare Zuglaufschilder für die Süd-Nord-Richtung (München – Hamburg-Altona). Das Restaurant ziert an der Außenwand eine mittels Druck nachgebildete Metalltafel mit dem Zugnamen. Die Wagenanschriften und DB-Embleme wurden beige wiedergegeben, was den damaligen Beschriftungsnormen der DB entspricht..



Stets am Ende des Blauen Enziens lief der Kanzelwagen. Auch sein Äußeres hat sich gegenüber dem früheren Henschel-Wegmann-Zug an mehreren Stellen deutlich verändert.

Die beschriebenen Produktmerkmale sorgen für einen aus unserer Sicht rundum gelungenen Zug, der auf der Anlage zum Blickfang wird. Märklins Entscheidung, acht Jahre nach dem Henschel-Wegmann-Zug auch sein erfolgreiches und bekanntes DB-Pendant herauszubringen, begrüßen wir. F-Züge erfreuen sich bei den Zetties großer Beliebtheit und so wird hier eine weitere Lücke geschlossen.

Bereits in der Ausgabe 6/2011 hatten wir den „Blauen Enzian“ als Wunschmodell aufgeführt. Als Zuglok hatten wir die jetzt mitgelieferte V 200⁰ oder die Schnellzugdampflok der Baureihe 01 genannt, die damals beide noch nicht als Modell im Produktangebot waren.

Heute möchten wir nicht unerwähnt lassen, dass Märklin noch die Option einer zweiten Variante hat: Derselbe Zug lief vor der Klassenreform noch als reiner 2.-Klasse-Zug und trug statt der DB-Kekse noch silberfarbene Buchstaben „DB“.

In dieser Form wäre er für die 01 mit Altbaukessel maßgeschneidert. Eine formneue E 17 wäre für den letzten Bespannungsabschnitt ebenso denkbar. Die blaue oder grüne E 18 aus dem Märklin-Programm wären Alternativen für eigene Kombinationen.

Wir honorieren die gute Produktidee in Verbindung mit der gelungenen Umsetzung durch eine Nominierung der Zugpackung 81176 für die Neuerscheinung des Jahres 2013 in der Kategorie Lokomotiven.

Zwar erfüllen die Bedingung "Formneuheit" nur die fünf Wagen, aber die Gesamtzusammenstellung Märklins bedingt hier die endgültige Einordnung.

Ein Lob gebührt auch Rainer Tielke für seine schnelle Umsetzung. Er hat das Problem der Empfindlichkeit der Kupplungen erkannt und mit einem Ersatzteilangebot gehandelt. Gleichzeitig hat er die Möglichkeiten einer kürzeren Wagenverbindung voll ausgenutzt.



Als zu höchster Zugkategorie seiner Zeit gehörend hielt der Fernschnellzug „Blauer Enzian“ nur an den Bahnhöfen der großen Städte. Deshalb sehen wir ihn in Baumholder nur bei der Durchfahrt in Richtung Norden.

Deshalb erfahren auch seine Kurzkupplungen (Art.-Nr. 16004) eine Nominierung und zwar für die Kategorie Technik. Die Entscheidungen über die Auszeichnungen wird die Redaktion Anfang 2014 bekannt geben.

- **Anbieterseiten von Märklin (inkl. Händlerverzeichnis):**
• <http://www.maerklin.de>
- **Kurzkupplung für den „Blauen Enzian“:**
• <http://www.ratimo-z.de>
- **Früheres Kleinserienmodell:**
• <http://www.hecklkleinserien.de>

Wagenwunder von Heckl Kleinserien Kleinviehverschlagwagen Vh 04

Fünf Jahre mussten Heckl-Kunden nach der Ankündigung des Kleinviehverschlagwagens Vh Altona (ab 1937: Hamburg) warten, bis die Auslieferung der Modelle begann. Obwohl in der Zwischenzeit Großserienhersteller Märklin mit der Nachfolgebauart aufwartete, wissen die Zetties die Umsetzung von Heckl Kleinserien zu würdigen. Und eben das möchten wir heute mit einem Test auch tun.

Von Jens Wimmel und Holger Späing. Ende des 19. Jahrhunderts begannen die Preußische Staatsbahnen mit der Beschaffung spezieller Güterwagen für den Transport von Kleinvieh (Schafe, Ziege, Schweine und Geflügel). Als es noch keine leistungsfähigen Kühlanlagen gab, musste das Vieh noch im lebenden Zustand zu den Verbrauchern transportiert werden.



Vor dem Zweiten Weltkrieg spielte die Eisenbahn eine wichtige Rolle beim Transport von Schlachtvieh, hier in der RBD Linz (Österreich) des Jahres 1938. Foto: RVM (Ittenbach), Sammlung Eisenbahnstiftung

wegen deren geringerer Größe sogar drei Zwischenböden auf. Wagen mit Baujahren ab 1894 (Bauart Vwh 04) und 1897 (Bauart Vwh 03) zeigten sich mit einem festen Zwischen- und zwei Einlegeböden deutlich flexibler.

In Preußen lagen den Kleinviehwagen zwei unterschiedliche Musterzeichnungen zu Grunde: Nach Musterblatt II c 1 b entstanden Waggons mit 7,10 m Länge über Puffer (Ausführung ohne Bremserhaus; spätere Bauart Vwh 03).

Diejenigen nach Musterblatt II c 1 a brachten es auf 8,50 m und waren auf demselben Fahrwerk wie die Gw Magdeburg aufgebaut. Ab Baujahr 1899 erhielten die meisten von ihnen Flügeltüren an den Stirnwänden, um den Innenraum oben und unten in je drei Abteile trennen zu können.

Gemeinsam waren ihnen die Konstruktionsprinzipien, was deshalb auch zu Merkmalen führte, die für beide Typen galten: flach gewölbtes Dach, Seitenwandtüren ohne Lüftungsklappen, zweiflügelige Stirnwandtüren und ein zusätzliches Kleinviehabteil unter dem Wagenboden.

Der Kastenaufbau entsprach weitgehend dem der gedeckten Wagen, verfügte aber über Zwischenräume zwischen den einzelnen Holzbrettern der Außenwand, um für Frischluftzufuhr und Kühlung im Innenraum zu sorgen.

Die Lüftungsschlitze machten die Wagen vor dem Zweiten Weltkrieg auch für den Transport von Obst und Gemüse interessant, regulierten sie durch den Fahrtwind doch sehr effektiv die Raumtemperatur.

Etwa einen Meter oberhalb des Fußbodens besaßen die Viehwagen einen Zwischenboden, um die Ladehöhe optimal ausnutzen zu können.

Exemplare, die speziell für den Gänse-transport vorgesehen waren, wiesen wegen

Dieser zwischen den Achshaltern montierte Kasten war eine zusätzliche Transportkapazität. Er wurde aber auch als Ablage für während des Transports verendete Tiere genutzt, um deren Transport nachweisen zu können.



Viehtransporte hatten noch in den fünfziger Jahren eine größere Bedeutung: 1953 transportierte die Bundesbahn 2,3 Millionen Schweine, 780.000 Rinder, 670.000 Schafe und Ziegen, 500.000 Kälber, 275.000 Ferkel, 110.000 Pferde und 85.000 Stück Geflügel. Am 26. September 1956 werden in Husum die auf dem Markt ersteigerten Rinder in gedeckte Wagen der Bauart GI 11, ex Dresden, getrieben. Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Anfang des 20. Jahrhunderts erfolgte eine Überabreitung der Konstruktionen, was auch äußerlich an den Achslagern und Bremserhäusern zu erkennen war. Eine Verstärkung der Ausführung führte zu einem um etwas mehr als 50% gesteigerten Ladegewicht. Einige der letzten Wagen der verstärkten Bauart erhielten eine Kkg-Bremse.



Die Varianten für die Epochen I (Preußische Staatsbahnen, links vorne) und II (DRG, rechts hinten) weichen vom heute betrachteten DB-Modell ab: Sie werden auch als Leitungswagen mit Kleinviehabschlag zwischen den Wagenachsen angeboten, besitzen aber in jedem Fall noch keine Endfeldverstärkungen. Als weitere Besonderheit sind sie auch noch mit Signalmittelhaltern an den Enden der Wagendächer ausgestattet.

Festgehalten wurde diese Bauweise Vh Altona (ab 1937: Hamburg) im preußischen Musterblatt II d 10, die Wagen erhielten bei der DB zunächst die Bezeichnung Vh und blieben dem Gattungsbezirk

Hamburg zugeordnet. Ihre Betriebsnummer war zu jener Zeit dreistellig. Später wurden sie Vh 04 bezeichnet und mit sechsstelligen Betriebsnummern versehen.

Die Wagen nach der Musterzeichnung Ild 10 dienten als Vorlage für die Modelle von Heckl Kleinserien. Zwischen 1902 und 1912 entstanden insgesamt 1.313 Exemplare dieser verstärkten Ausführung, bevor sie ab 1913 durch die Verbandsbauart (spätere Vh 14) abgelöst wurden. Im Dienst bleiben die Wagen der Länderbahnbauart bis 1966.

Der Bochumer Kleinserienhersteller bietet verschiedene Ausführungen des Wagens für die Epochen I bis III an. Für die Preußischen Staatsbahnen und die DRG handelt es sich entweder um gebremste Wagen ohne oder aber um Leitungswagen mit einem Kleinviehanteil unter dem Wagenboden. Varianten mit Bremserhaus (rundes Dach) sollen demnächst folgen.



Der Vh 04 ist ein Kleinviehverschlagwagen. In Ermangelung geeigneten "Ladeguts" wurde eine denkbare Szene hier mit ausgewachsenen Kühen nachgebildet. Nehmen wir einfach an, dass bei diesen Wagen die Zwischenböden entfernt wurden. Es lebe die Phantasie! Foto: Jens Wimmel

Bei der DB-Ausführung macht ein Bremserhaus keinen Sinn mehr. Bei der Ankündigung im Frühjahr 2008 teilte Heckl Kleinserien mit, dass die Epoche-III-Version zudem ohne den Kasten zwischen den Achsen erscheinen wird. In der Tat standen diese der Bremsausrüstung im Weg, weshalb die bereits ab Werk mit Druckluftbremsen ausgestatteten Wagen von Anfang an keine besaßen. Die DB entfernte sie später durchgängig bei den in ihrem Bestand befindlichen Exemplaren.

Das heute betrachtete Exemplar ist ein solcher mit Knorr-Bremse ausgestatteter Wagen, bei dem die nachträglichen Endfeldverstärkungen so hoch gezogen wurden, dass dafür auch die oberen Lüftungklappen entfallen mussten. Es lebe die Vielfalt!

Mit dieser DB-Variante aus Bochum ergeben sich für den Epoche-III-Bahner Zugbildungsmöglichkeiten, wie sie noch vor etwas mehr als einem Jahr undenkbar gewesen wären. Bis dahin hielt im Bereich der DB-Viehwagen einzig das schon ältere Krüger-Modell des Vlmms 63 die Flagge hoch.

Märklin hat mit dem Insiderwagen 2012 und mit den Viehtransport-Wagenpackungen 82523 und 89791 im Herbst 2013 das Thema aufgegriffen. Wir erinnern uns: Die nicht durchbrochen ausgeführten Zwischenräume in den Wagenkästen der Modelle des Vh 14 sorgten für einige Diskussionen bei den Zetties.

Die Vh 04 von Heckl sind eine mehr als sinnvolle Ergänzung zu diesen Großerienmodellen, aber auch allein für sich betrachtet ganz wunderbare Miniaturen.

Die durchbrochenen und dadurch sehr filigran wirkenden Wagenkästen aus Metall heben sich deutlich von den ähnlichen Märklin-Wagen ab, ohne diese schlecht aussehen zu lassen.

Feine Trittstufen, größenrichtige Puffer und sogar Rangierergriffe an den Pufferbohlen zaubern neben dem Durchblick durch den Wagenkasten ein Lächeln ins Gesicht des stolzen Vh-04-Besitzers.

Im Vergleich zu einem Kunststoffmodell wirkt der Aufbau weniger plastisch, was zum Beispiel an den Verstrebungen, aber auch an den Verriegelungsnachbildungen der doppelten Stirntüren an beiden Wagenenden auffällt.

Diese Partien sind als Vertiefungen eingeztzt, anstatt erhaben angedeutet zu sein.

An den Stirnseiten fehlen auch weitere Vorbildteile, wie Rangierergriffe, die Tritte über den Puffern und deren Griffstangen sowie die Schlusscheibenhalter.

Diese Details hätten allerdings weitgehend separat eingesetzte Bauteile erfordert.

Die Ätztechnik hat also einerseits Grenzen, die nur durch hohen Aufwand wettzumachen wären, andererseits bietet sie aber auch wunderbare Möglichkeiten, verschiedene Varianten nachzubilden. So



Bild oben:

Die Kleinviehverschlagnwagen Vh 04 von Heckl Kleinserien (Art.-Nr. 5/08; Einzelwagen DB Ep. III) sind ausgesprochen filigrane Meisterstücke. Auffallend und gewollt sind kleine Unterschiede in der Farbgebung der Wagenkästen und -dächer. Augenfälligster Unterschied zum Vh 14 von Märklin ist die durchbrochene Ausführung der Stirn- und Seitenwände.

Bild unten:

Auf hohem Niveau präsentiert sich auch die Bedruckung des Modells. Alle wichtigen Anschriften des Wagenkastens wurden nachgebildet. Auf Rahmenanschriften wurde allerdings verzichtet. Beide Fotos: Jens Wimmel

Maße und Daten zum Kleinviehverschlagwagen Vh 04:

	Vorbild	1:220	Modell
· Länge über Puffer (LüP)	8.500 mm	38,6 mm	38,7 mm
· Höhe über SO	3.447 mm	15,6 mm	15,6 mm
· Breite des Wagenkastens	2.850 mm	12,9 mm	12,8 mm
· Achsstand	4.000 mm	18,2 mm	18,1 mm
· Abst. Achse – Wagenkante	1.600 mm	7,3 mm	7,3 mm
· Pufferlänge	650 mm	3,0 mm	3,0 mm
· Eigengewicht	10.600 kg	---	ca. 5 g
· Tragfähigkeit	15,75 t		
· Ladefläche	2 x 18,6 m²		
· Zul. Höchstgeschwindigkeit	65 km/h		
· Baujahre	1902 - 1912		
· Gebaute Stückzahl	1.313 Exemplare		
· Letztes Einsatzjahr	1966		

haben die Epoche-III-Modelle die schon oben angesprochene Nachbildung der diagonalen Verstrebungen an den Endfeldern der Seitenwände.

Diese wurden bei den Vorbildwagen durch die DB nachgerüstet, um sie zu versteifen. Das Fehlen der äußeren Lüftungsklappen ist beim Modell korrekt wiedergegeben.

Der Wagen ist akkurat in einem stimmigen Güterwagen-Rotbraun lackiert. Die Details sind gut sichtbar und wirken auch mit Farbauftrag scharf. Geschmack-

sache ist der deutliche Glanz des Wagenkastens, wir hätten einen etwas matteren Lack bevorzugt.

Die in Anreibetechnik aufgebrachte Beschriftung kann sich sehen lassen, ohne perfekt zu sein. So gibt es teilweise kleine Fehlstellen, die aber allenfalls bei starker Vergrößerung ins Auge fallen. Der Schrifttyp entspricht der DIN 1451 und ist inhaltlich korrekt. So ist der im Test (in zwei Exemplaren) vorliegende Wagen mit DB beschriftet, hat die Wagennummer 330 286 und ist als Vh 04 bezeichnet.

Dass die Wagen nicht industriell produziert werden, fällt angesichts der leicht unterschiedlichen Farbgebung von zwei Wagen auf. Dies ist aber herstellerseitig durchaus so gewollt - schliesslich sehen beim Vorbild auch nicht alle Wagen gleich aus. Dieter Heckl versieht denn auch die silberfarbenen Dächer teilweise mit leichter Patina, die aus der „Vogelperspektive“ des Modellbahnerauges eine ganz ausgezeichnete Wirkung haben.

Diesem Blickwinkel entsprechend wurde auf die Rahmenanschriften verzichtet und auch die Bremsanlage mit Ausnahme der in Radenebene liegenden Bremsen selbst nicht weiter nachgebildet.

Man kann diesem Umstand durchaus kritisch begegnen, aber die Mehrzahl der Modellbahner würden einen happigen Aufpreis für relativ wenig sichtbaren Gegenwert wohl kaum bezahlen wollen.



Chassis und Aufbau sind miteinander verschraubt. Die Kupplungen entsprechen denen, die auch bei Freudenreich-Wagenmodellen montiert sind. Foto: Jens Wimmel

Der Rahmen ist ansonsten sehr schön detailliert, die Achshalter sind über den Blattfedern sogar durchbrochen. Die Achslager selbst sind wiederum etwas flacher als solche aus Spritzguss. Schön wirken die Trittstufen, die nicht nur fein, sondern auch stabil sind. Das seidenmatte Schwarz rundet den gelungenen Unterbau ab.

Entgegen den ersten Auslieferungen montiert Heckl inzwischen schwarzvernickelte Märklin-Achsen, die sich ausgesprochen harmonisch in das Gesamtbild des Wagens einfügen. Sie sorgen durch ihre Spitzenlagerung in Kombination mit dem stimmigen Wagengewicht und den gut funktionierenden Kupplungen für ordentliche Fahreigenschaften.



Auch an den Stirnseiten sind die Türen angedeutet. Deren eigentlich hervorstehende Verriegelungen wurden durch Vertiefungen nachgebildet. Dies fällt jedoch auf der Anlage nicht weiter auf. Foto: Jens Wimmel

Absoluter Hingucker sind die feinen durchbrochenen Wagenaufbauten. Leichte Schwächen bei der Wiedergabe plastischer Details sind der Bauweise aus geätzten Metallblechen geschuldet.

Wie bei jedem Modell im Maßstab 1:220 musste ein Kompromiss aus Machbarkeit, Montagefreundlichkeit, Wahrnehmung und Preisgestaltung gefunden werden. Dies ist Dieter Heckl ohne Frage gelungen - das lange Warten hat sich also gelohnt.

Deshalb nominiert die **Trainini®**-Redaktion das Modell des Kleinviehverschlagwagens der Bauart Vh 04 von Heckl Kleinserien für die Wahl zur Neuerscheinung des Jahres 2013 in der Kategorie Wagen.

Die Kupplungen - diese sind in gleicher Bauart auch an Freudenreich-Wagenmodellen zu finden - haben etwas weichere Federn als ihre Märklin-Pendants.

Somit ist die Neigung zum Querstellen im gekuppelten Zustand auch etwas geringer.

Bei Fahrzeugen mit kurzem Achsstand ist dies ein ernstzunehmender Punkt, wenn es um Betriebssicherheit, Rollwiderstand und den Anblick im Zugverband geht.

In der Praxis fällt noch auf, dass die Puffer beim Entkuppeln und Herausnehmen aus dem Zug manchmal etwas im Weg sind.

Dies ist in Verbindung mit einer Märklin-kompatiblen Kupplung nicht zu verhindern und auch bei anderen Modellen mit größenrichtigen Puffern zu beobachten.

Das Fazit: Die Vh 04 von Heckl Kleinserien sind gelungene Modelle eines weit verbreiteten Vorbildwagens für die Epochen I, II und III.

Herstellerseiten und Bestellkontakt:

<http://www.hecklkleinserien.de>

Informationsseiten des Testers und Autors:

<http://www.zettzeit.ch>



Der kurze Viehzug aus Vh 04 von Heckl Kleinserien und Vh 14 von Märklin bedeutet für die betagte Preußin der Baureihe 89⁷⁰ keine große Anstrengung. Foto: Jens Wimmel

Weihnachtsgrüße



Die **Trainini®**-Redaktion wünscht allen Leserinnen und Lesern, Kooperationspartnern, Helfern und Unterstützern ein frohes, gesegnetes Weihnachtsfest und einen gute Start in ein erfolgreiches Jahr 2014!

Kleiner Bausatz von Moebo exclusive Württembergisches Wärterhaus

Das württembergische Wärterhaus von Moebo exclusive ist hinsichtlich seiner Teilezahl und seines Bastelaufwands überschaubar, dennoch hat das fertige Häuschen seine Reize. Und gut auf der Modellbahn einsetzen lässt es sich auch. Wir haben es zur Probe zusammengesetzt und schildern unsere Eindrücke.

Wenn es um modernen Hartkartonmodellbau geht, dann hinterlassen wir bei den Herstellern häufig den Hinweis, doch einen kleinen Bausatz zu entwerfen. Der sollte sich bei geringem finanziellem Einsatz dazu eignen, Erfahrungen mit der für viele noch neuen Technik zu sammeln.



Kaum größer als eine 1-Cent-Münze ist das württembergische Wärterhaus von Moebo exclusive. Trotzdem ist der Zusammenbau kein Hexenwerk, weshalb sich der günstige Bausatz gut zum Sammeln von Erfahrungen im Hartkartonmodellbau eignet. Foto: Moebo exclusive

Richtig angewandt, kann das ein Türöffner sein, auch größere Bausätze oder solche mit höherem Schwierigkeitsgrad zu erwerben.

Dass sich der Bau eines Hartkartonhäuschens aus Laserschnitt-Teilen gar nicht so wesentlich vom Zusammenkleben eines Plastikbausatzes unterscheidet, möchten viele nicht einfach nur hören, sondern lieber selbst erproben und erfahren.

Ein geeigneter Testkandidat dafür ist aus unserer Sicht der Bausatz „Württ. Wärterhäuschen“ von Moebo exclusive (Art.-Nr. 199220).

Ob unsere Überlegungen tatsächlich der Grund waren, warum sich Dirk Möller für die kleine Bude entschieden hat, wissen wir nicht. Voll

ins Schwarze getroffen hat er auf jeden Fall, denn die Zahl der Teile ist überschaubar, wie unser Foto zeigt.

Auch der Schwierigkeitsgrad hält sich in Grenzen, sehen wir von der geringen Größe der Teile ab – aber das sollten Zetties ja gewohnt sein. Zusammengesetzt wird der Bausatz gemäß der Anleitung, die jedem Bausatz beiliegt und ausreichend ausführlich gehalten ist. Dirk Möller baut selbst danach und macht dadurch die Probe aufs Exempel, ob er auch nichts vergessen hat.

Der Bausatz besteht aus folgenden Teilen: einer grauen Bodenplatte (mit optionaler Öffnungsmöglichkeit für eine Kabeldurchführung), vier Innenwänden (mit Fensterrahmen), vier Außenwänden (Echtholz), einem Stück Fensterfolie, einer Dachauflage und einem Dachbelag. Hinzu kommen die Dachstreben und einige weitere Zierteile aus Holz. Als geeigneten Klebstoff empfiehlt Moebo den Holzleim Bindan-RS.

Wir greifen gern auf den „Faller Expert Laser“ zurück, der an Stelle von verdünntem Holzleim eingesetzt werden kann. Die Fensterfolien verkleben wir mit Uhu Kraft. Alles, was sonst noch

erforderlich ist, ist ein scharfes Bastelmesser zum Heraustrennen der Bauteile aus den Bögen. Eine frische Klinge ist dabei unabdingbar.

Schritt für Schritt entsteht innerhalb kürzester Zeit ein kleines Häuschen, das von der Epoche I bis in die heutige Zeit seine Einsatzmöglichkeiten findet.

Sei es als Schranken- oder Streckenposten der Länderbahn- und Reichsbahnzeit, als immer noch im Dienst befindliches Relikt zur Bundesbahnzeit oder auch als vergessene Bude entlang einer Strecke der Gegenwart.

Auch diese Vielfalt an Einsatzmöglichkeiten macht es zum idealen Übungsobjekt.

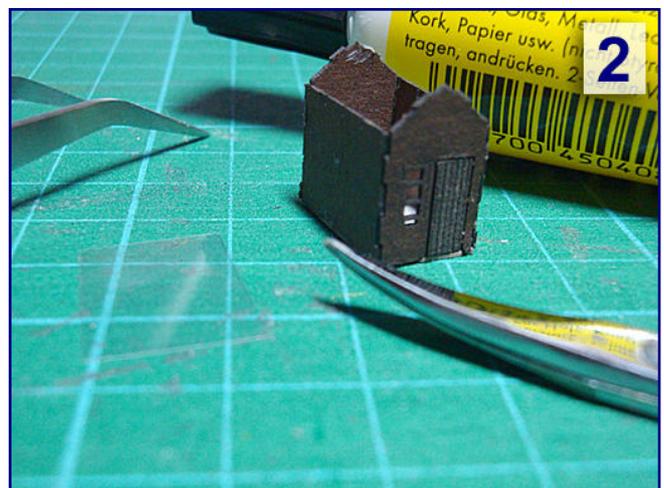
Das Bauprinzip ist derweil immer gleich. Bevor es richtig los geht, sollten die Fensterfolien an den Innenseiten des Hauses fixiert werden.

Nachträglich erfolgen kann dies nur, wenn eine ausreichende Zugänglichkeit gewahrt bleibt. Hier wäre es nicht ratsam - bei Innenraumaufteilungen durch Zwischenwände ebenso wenig.

Danach werden die Innenwände zusammengefügt und auf die Bodenplatte geklebt. Das gibt dem Haus seine Grundform und die erste Stabilität. Es folgen die Außenwände und Dachstreben, mit denen das Gebäude schon eine von vielen nicht gedachte Festigkeit erlangt.



Die Arbeiten an jedem Bausatz beginnen mit einer Vollständigkeitskontrolle der Teile und dem Lesen der Anleitung. Auch Werkzeuge und Klebstoffe sollten jetzt zurechtgelegt werden.



Der Aufbau eines im Laserschnittverfahren hergestellten Gebäudes beginnt immer mit dem Zusammensetzen der Innenwände und deren Verbindung mit der Grundplatte (Bild 1). Die Fensterfolien sollten möglichst schon vorher in passenden Stücken ausgeschnitten und von innen mit Uhu Kraft eingeklebt werden. Nur wenn ausreichend Zugriffsfläche erhalten bleibt, lassen sie sich auch noch nachträglich einkleben (Bild 2).

Soll das Haus beleuchtet werden, ist jetzt die letzte Gelegenheit dazu. Durch den Kabeldurchlass, der mit dem Bastelmesser geöffnet werden kann, wird die Zuleitung ins Haus gezogen, das Leuchtmittel wird am besten unter den Dachbalken befestigt und strahlt dann nach unten. Für den freien Zugriff sollten zu diesem Zeitpunkt noch nicht alle Streben fest montiert sein.

Mit dem Aufsetzen der Dachplatte schließen wir das Haus, Zugriffe ins Innenleben sind jetzt nicht mehr möglich. Hat der Leim abge bunden, sorgt die aufzuklebende Dachpappe für ein vorbildgerechtes Aussehen. Als Klebstoff kann an dieser Stelle ausnahmsweise auch ein Klebestift verwendet werden.



Im dritten Schritt werden die Dachsparren mit einem scharfen Bastelmesser aus dem Bogen ausgetrennt und eingeklebt (Bild 3). Bei uns hat sich der Mehrzweck-Kleber „Expert Laser“ von Fallner an dieser Stelle gut bewährt. Es folgt das Aufkleben der Außenwände und anschließend des Dachteils. Im letzten Arbeitsschritt werden die Dachpappe aufgeklebt (Bild 4) und die Verblendungen angesetzt – fertig! Wir haben aus Kartonresten übrigens noch die Klinke an der Eingangstür nachgebildet.

Den endgültigen Abschluss bilden dann die Verzierungen und Verblendungen, die am Beispiel des Wärterhauses dafür sorgen, dass ein optischer ansprechender Abschluss des Daches gegeben ist. Beim Einbau in die Anlage ist der Modellbahner seiner Kreativität überlassen. Denkbar wäre sicher auch eine Zweckentfremdung als Gartenhäuschen.

In unserem Fall soll das württembergische Relikt aus der Länderbahnzeit seinem ursprünglichem Zweck zugeführt werden und als Unterstand für einen Schrankenwärter dienen (siehe Ausgabe 100, **Trainini**® 11/2013 im Artikel „So entsteht eine **Trainini**-Ausgabe“), doch bis dahin wird noch etwas Zeit vergehen, weil zuvor noch einige technische Lösungen gefunden werden müssen.

Bis dahin haben wir also noch etwas Zeit, die Holzbude zu verfeinern. Zum Beispiel könnte der Bahnbedienstete eine Heizung im Winter gut vertragen. Ein noch zu fertigender und aufs Dach zu setzender Blechschornstein, wäre ein guter Ansatz. Warten wir es ab!

Hersteller mit Bezugsmöglichkeit:
<http://www.moebo.de>

Zwei Schneeanlagen im Portrait

Winterliches Idyll im Pfarramt

Unseren Jahresthemenschwerpunkt 2013 „Leseranlagen“ möchten wir mit zwei Schneeanlagen schließen, die Pfarrer Markus Krell geschaffen hat und die er an dieser Stelle unseren Leserinnen und Lesern vorstellen möchte. Mit ihrer winterlichen Stimmung passen sie gut zur Weihnachtszeit, weshalb wir heute vor allem Bilder wirken lassen möchten.

Von Markus Krell. Als Kaplan hatte ich nur eine relativ kleine Wohnung zur Verfügung – der Modellbahn-Virus hatte mich aber schon als Kind infiziert und zu einem eifrigen Spur-N-Bahner werden lassen.



Am Fuße des Schlosses Neuschwanstein befindet sich auf der Winteranlage von Markus Krell dieser Bahnhof. Weihnachten steht vor der Tür und die Menschen reisen heim zu den Feiern ihrer Familien.

Jetzt sollte es noch eine Nummer kleiner sein – das unglaublich Filigrane an der Spur Z hatte mich in den Bann geschlagen; die Präzision, die Möglichkeit, auf engstem Raum respektable, spielbetonte Anlagen bauen zu können.

Und dann, eines Tages, wollte ich mich an Schneelandschaften versuchen – sind diese überhaupt in der Spurweite Z zu verwirklichen? Ist realistischer Fahrbetrieb möglich, auch bei eingefärbten Gleisen? Um es vorwegzunehmen: Es ist durchaus machbar.

Und so entstanden dann in mühevoller Kleinarbeit (nach schwierigen Beerdigungen, langen Sitzungen, anstrengendem Schulunterricht) als Entspannung Spur-Z-Szenen im Schnee – warum nicht auch mit Kapelle und Gläubigen?

Nostalgie pur – so könnte man die kleine Winteranlage mit Rundkurs und Ausweichgleis überschreiben, deren besonderer Blickpunkt das große, verschneite Schloss Neuschwanstein ist.



Die kleine Anlage besteht nur aus einem Rundkurs mit Ausweichgleis. Dominiert wird sie von Schloss Neuschwanstein, zu dem ein Weg vom Bahnhof hinaufführt.

Ansonsten lasse ich die große, tief verschneite Landschaft für sich wirken. Die nostalgischen Laternen, die den Weg hinauf zum Schloss säumen, kommen so besonders gut zur Geltung.

Eine kleine Kapelle, vor der sich Gläubige versammelt haben, bildet am gegenüberliegenden Ende einen Kontrapunkt zum dominierenden Bauwerk aus der Zeit des bayerischen Königreichs.



Am linken Anlagenrand bildet die kleine Kapelle einen Kontrapunkt: Gläubige haben sich hier versammelt, um gemeinsam die Christmette zu feiern.

Der hell erleuchtete Bahnhof mit Vorplatz im Zentrum der Anlage sorgt für eine heimelige Atmosphäre...

Das war es, was mich gereizt hatte und ich ins Modell umsetzen wollte. Ob und wie es mir gelungen ist, mögen die Leser beim Betrachten der Aufnahmen selbst entscheiden.

Ich widme mich derweil den Beschreibungen meiner zweiten Schneelandschaft im Maßstab 1:220.

Diese Winteranlage mit dem Namen „Wintersweil“ erhält nicht nur durch die winterliche Gestaltung ihren besonderen Reiz, sondern auch durch eine, wie ich finde, spannende Streckenführung auf kleinstem Raum. Ihre Maße betragen nämlich auch nur 1,50 x 0,75 m.



Auf der Neuschwanstein-Anlage ist der Weihnachtsmann angekommen: Gelandet ist er direkt am Bahnhof, wo er sogleich die ersten drei Kinder beschenkt.

Die Rundumstrecke ist zu befahren, ohne dabei den Bahnhof passieren zu müssen.

Der Bahnhof, entstanden aus dem Kibri-Bausatz „Bahnhof Rodach/Coburg“, ist als Kopfbahnhof mit Umsetzungsmöglichkeit und Rangiergelegenheiten am Güterschuppen gestaltet (ein Güter- und zwei Bahnhofsgleise).

Nach Umsetzen der Lok im Bahnhof ist nicht nur eine Rundfahrt möglich, sondern auch die Einfahrt in eine unterirdische Kehrschleife, die naturgemäß den ganzen Zug wieder umdreht und ihn wieder mit der Lok voran in den Bahnhof einfahren lässt - sofern gewünscht.

Für weihnachtliche wie auch allgemein winterliche Stimmung sorgen nicht nur der beleuchtete Tannenbaum, sondern auch ein blinkender Schneepflug und winzige schwarz-orange bemalte Schneepfosten. Dass sämtliche Gebäude, die Dorfstraße und auch das Bahnhofsgelände beleuchtet sind, versteht sich fast von selbst.



Die zweite Anlage namens Wintersweil besticht durch eine ausgeklügelte Streckenführung, die unterhaltsamen Fahrbetrieb zulässt.

Und so sorgt auch diese Anlage mit ihren unterhaltsamen Fahrmöglichkeiten für eine lange anhaltende Beschäftigung im warmen Heim, natürlich bei bester Stimmung, wenn sich draußen der Winter breit macht und die Landschaft vor meiner Haustür mit Puderzucker zu überziehen scheint.



Der Bahnhof Wintersweil ist ein zweigleisiger Kopfbahnhof. Dank Anbindung eines Güterschuppens ist hier auch für weitere Rangiermöglichkeiten gesorgt. Die Züge können durch einen Rundkurs oder eine Kehrschleife fahren und erreichen dann wieder den Bahnhof.

So eine Schneelandschaft im Modell ist schon etwas Besonderes, an das sich jeder Modellbahner einmal wagen sollte!

Alle Fotos: Wolfgang Maindl



.....
Kontakt zum Autor:
über die Redaktion möglich
.....

Wintersweil macht seinem Namen alle Ehre und versinkt im Tiefschnee: Neben dem beleuchtetem Weihnachtsbaum und einem blinkendem Räumfahrzeug gehören die schwarz-orange lackierten Schneepfosten (am rechten Bildrand) zu den bestimmenden Merkmalen der Anlage.

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



Kapelle im passenden Umfeld

Stille Nacht, heilige Nacht

Die Stille-Nacht-Kapelle von Vollmer war die bislang letzte Neuheit für den Maßstab 1:220. Dass sie sich von der Serie der bekannten Fachwerkhäuser und deren Ergänzungen so sehr abhebt, macht neugierig. Recherchen verrieten uns schnell, wie das Umfeld des Vorbilds aussieht – und genau so sollte es auch im Modell sein. Gleichzeitig eröffnete uns das geplante Diorama die Möglichkeit, die neuen Schneefasern von Noch in der Praxis zu erproben.

An Heiligabend des Jahres 1818 wurde mit „Stille Nacht, heilige Nacht“ das heute bekannteste Weihnachtslied der Welt, komponiert vom Dorfschullehrer und Organisten Franz Xaver Gruber (1787 – 1863), im österreichischen Oberndorf zum ersten Mal aufgeführt.

Bis heute ist es in mehr als 300 Sprachen und Dialekte übersetzt worden. Seinem Gedächtnis und der Erinnerung an den Komponisten sowie den Texter Franz Joseph Mohr (1792 – 1848) ist die Stille-Nacht-Gedächtnis-Kapelle gewidmet.

Sie wurde zwischen 1924 und 1936 in Oberndorf an der Stelle der ehemaligen Kirche St. Nikolaus erbaut.

Die Kapellenform ist ein Oktogon (=Zentralbau mit achteckigem Grundriss) mit Glockenhelm und einer Laterne, das Eingangsportal besitzt ein abgewalmtes Vordach. Diese Grundform erinnert an den achtstrahligen Stern und stand in der Antike für Vollkommenheit.

Die Stille-Nacht-Gedächtnis-Kapelle ist jedes Jahr am 24. Dezember ein völkerverbindender Treffpunkt, an dem das beliebte Weihnachtslied in allen Sprachen der Besucher vorgelesen wird und die Lehre von Liebe und Frieden unter den Menschen aus der Weihnachtsgeschichte zu erfahren ist.

Zubehörhersteller Vollmer hat sich für seine Bausatzneuheit aus dem Jahr 2010 (Art.-Nr. 9412) also nicht irgendein Gebäude ausgesucht, sondern ein berühmtes Gotteshaus



Dieses Umfeld der Stille-Nacht-Kapelle – ohne die Fichten am Treppenabsatz - war Vorlage für den Bau unseres Dioramas, in welches es das Vollmer-Gebäude einzubetten galt. Foto: Gakuro (CC-BY-SA-3.0)

mit besonderer Geschichte, das als Modell das Zeug für einen international geschätzten Bausatzklassiker mitbringt.



Der Vollmer-Bausatz (Art.-Nr. 9412) enthält alle erforderlichen Teile, um die Kapelle samt Beleuchtung bauen zu können. Als Zugabe finden wir im Bausatz eine CD mit dem Weihnachtslied „Stille Nacht, heilige Nacht“ in verschiedenen Sprachen.

Diese Eigenschaften brachten uns auf die Idee, die kleine Kirche nicht einfach nur zusammenzukleben und in ein Fotodiorama zu setzen, sondern sie mitsamt ihrem Umfeld so authentisch wie möglich wiederzugeben.

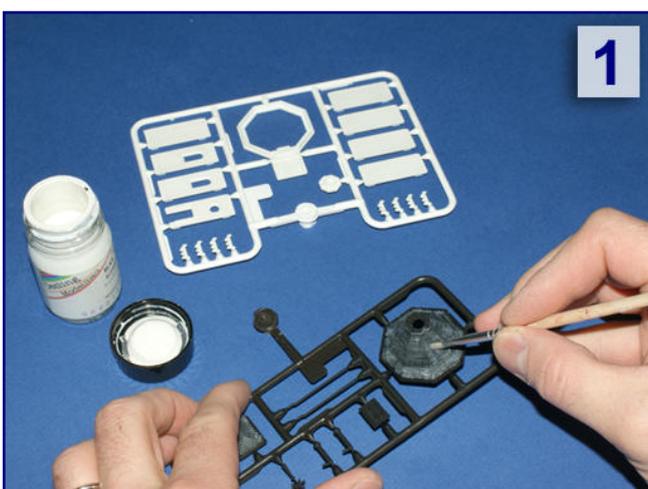
Dazu bedurfte es zunächst einiger Bildrecherchen, um wichtige Details für die Landschaftsgestaltung zu bestimmen.

Auffällig ist als erstes die Treppe, die zur Kapelle heraufführt und die Perspektive des Betrachters bestimmt.

Schnell stand fest, dass hier Eigenbau angesagt sein würde. In der Dunkelheit fällt zudem der Blick schnell auf die beiden, stilvollen Laternen am Treppenabsatz.

Ein Blick in die Kataloge der Zubehörhersteller verriet uns, dass nur die einarmige Gaslaterne Baden-Baden (Art.-Nr. 4824) von Brawa als Basismodell in Frage käme. Das recht ähnliche Viessmann-Modell ist bei weitem nicht filigran genug und schied deshalb aus.

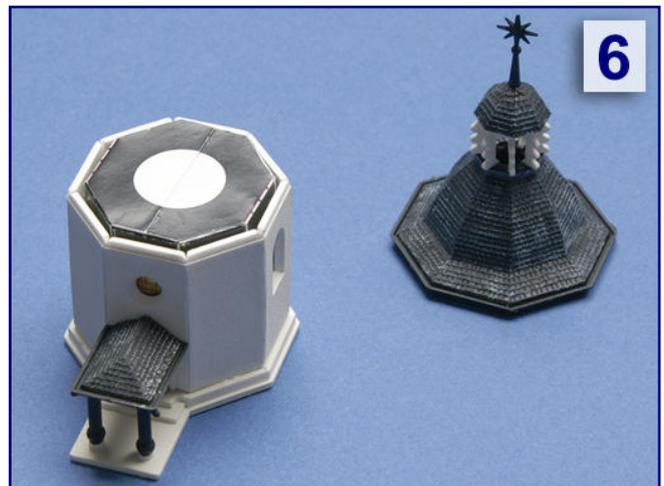
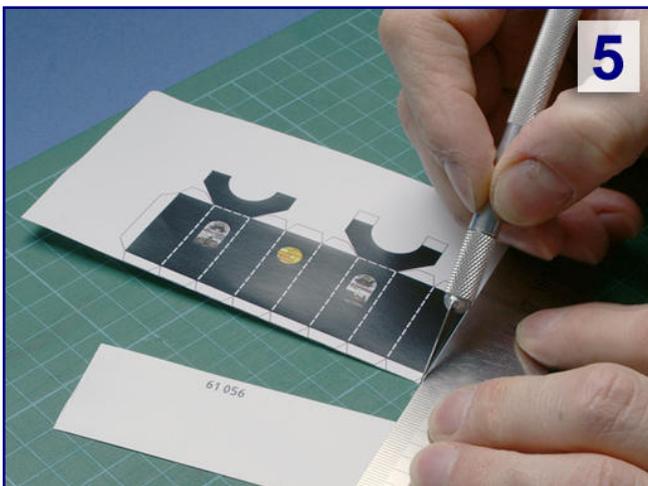
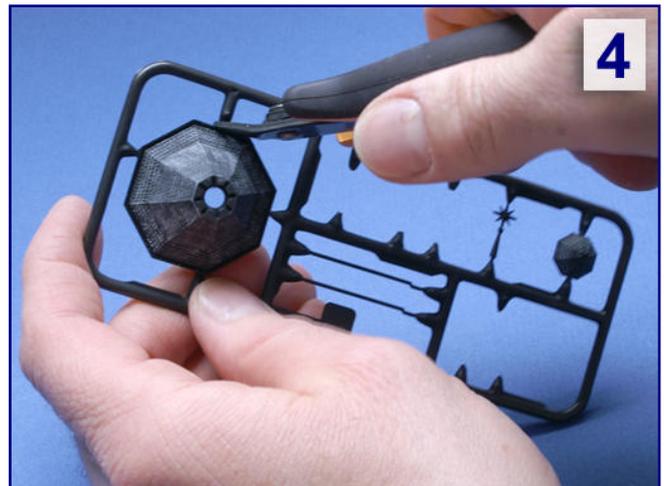
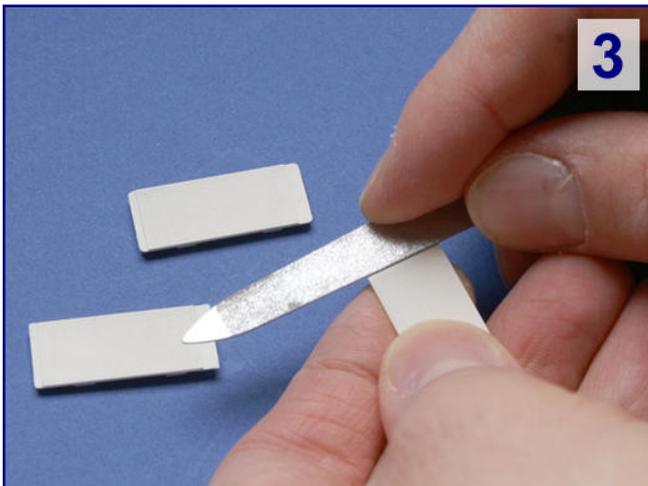
Auf vielen, durchweg aktuellen Aufnahmen ist noch ein Weg zu sehen, der beim Blick auf die Kapelle mit nur leichtem Gefälle schräg nach vorne rechts abgeht. Offenbar handelt es sich hier um eine nachträglich gebaute Rampe für Rollstühle und Kinderwagen, auf die wir wegen einer Darstellung in der Epoche III/IV verzichten konnten. Unklar blieben eh sein genauer Verlauf sowie die Wiederanknüpfung an den Hauptweg.



Schritt für Schritt beschreiben wir den Bau der Kapelle:

Wir begannen mit Farbarbeiten, die das Aussehen der Kunststoffoberflächen erheblich verbessern. Um die weißen Polystyrolteile vor dem Vergilben zu schützen, erhielten sie einen grauweißen Lacküberzug. Die Farbe stammte von Oesling Modellbau. Auch die schwarzen Dachteile bekamen weiße Schlieren, um Spuren von Schnee nachzubilden und den Plastikglanz zu beseitigen. Ein fast trockener Borstenpinsel eignete sich dafür bestens (Bild 1).

Da Vollmer keine Klarsichtteile beigelegt hat, bildeten wir die Fensterflächen mit hochglänzender Folie nach, die passend zugeschnitten und von innen mit Micro Kristal Klear angeklebt wurde (Bild 2).



Um die Bauteile mit Uhu Plast Spezial kleben zu können, wurde an den Klebekanten die Farbe vorsichtig abgeschliffen und der Kunststoff wieder freigelegt (Bild 3). Die einzelnen Teile wurden vorsichtig mit einem Kunststoffseitenschneider aus dem Spritzling abgetrennt. Grate sind vor dem Kleben generell mit der Feile zu versäubern (Bild 4).

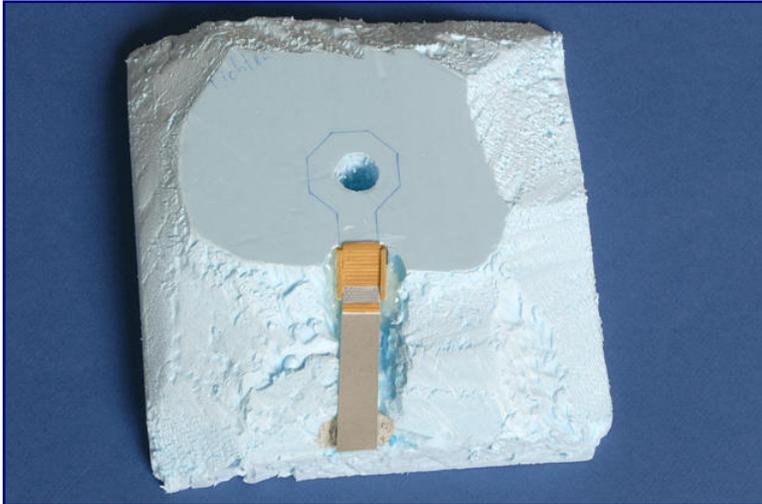
Die Papiereinlage wurde am Stahllineal entlang mit einem scharfen Bastelmesser ausgeschnitten (Bild 5) und anschließend gefaltet. Ihre Aufdrucke bilden die bunten Kirchenfenster nach. Sobald sie eingesetzt war, konnte auch das Dach aufgeklebt werden (Bild 6). Nach dem Ankleben der Fallrohre war die Stille-Nacht-Kapelle dann fertig. Wir haben indes noch ein paar farbliche Nacharbeiten vorgenommen.

Ebenso haben wir von der Wiedergabe des schmalen Rundwegs um die Kapelle abgesehen, der nur auf Sommeraufnahmen in Erscheinung tritt. Offenbar wird er bei Schneefall nicht geräumt und war daher für die geplante Darstellung zur Weihnachtszeit entbehrlich – er sollte in unserem Fall unter einer dicken Schneedecke verschwunden sein.

Damit blieb nur noch die Fauna zu klären, die das Diorama „bekleiden“ soll. Auf Höhe der Laternen sind rechts und links zwei Fichten zu erkennen, deren Höhe aber auf verschiedenen Aufnahmen stark voneinander abweicht. Wir gingen daher davon aus, dass sie erst vor maximal zwanzig Jahren gepflanzt worden sein können. Damit durften sie auf unserem Diorama auch nicht auftauchen.

Diese Entscheidung hat auch ganz pragmatische Gründe: Modellbäume stören die Sicht des Betrachters auf die Kapelle und engen sogar die Perspektive des Fotografen ein. Würden sie als winzige Zöglinge dargestellt, entfielen das zwar, könnte aber im Modell wegen der hohen Koniferen hinter der Kapelle unglaublich wirken.

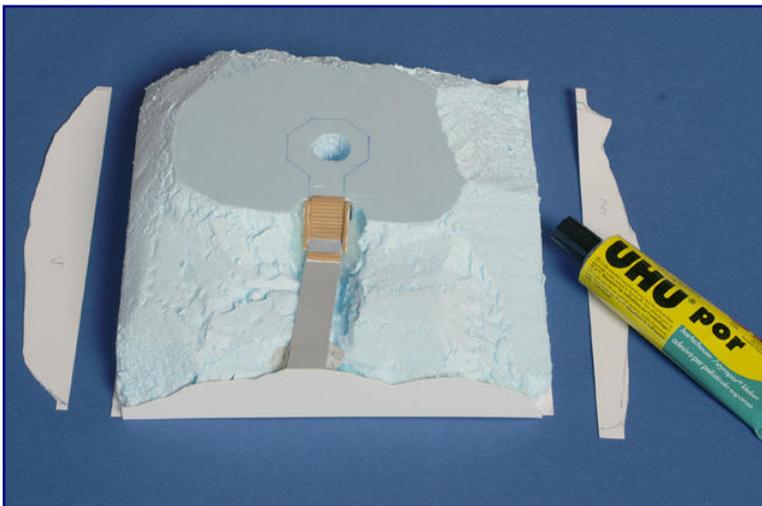
Der Blick in die Kataloge der Landschaftszubehörhersteller sorgte dafür, dass bei den Nadelbäumen Busch zum Zuge kam. Die Fichten aus dem Viernheimer Sortiment übertreffen unserer Meinung nach fast alle anderen Alternativen und machen auf Fotos eine gute Figur. Zudem bietet Busch als Saisonartikel auch beschneite Exemplare an.



Die Hecke um den Sockel des Zentralbaus sollte aus gewöhnlichem Islandmoos entstehen – einem Klassiker im Landschaftsbau, der aber für ein vorbildgerechtes Aussehen zuvor eine sorgfältige Behandlung erfahren will.

Damit waren alle wichtigen Eckpunkte bestimmt und es konnte ans Werk gehen. Am Anfang aller Tätigkeiten stand der Zusammenbau der Kapelle.

Er ist schnell und einfach zu bewältigen, denn der Bausatz besteht aus relativ wenigen Teilen. Dennoch machte es Sinn, sich Zeit zu nehmen, um für ein gutes Ergebnis zu sorgen.



So neigt weißes Polystyrol dazu, unter Lichteinfluss langsam zu vergilben. Zu allererst sind die Klebestellen gefährdet.

Dem begegneten wir mit einem grauweißen Auftrag (RAL 9002) von Lacken aus dem Programm von Oesling Modellbau nach dem Zusammenkleben des Achtecks.

Die übrigen Teile folgten mit dem weiteren Baufortschritt und legten in gleicher Weise ihren Plastikglanz ab.

Das Diorama wurde aus einer dicken Styrodurplatte ausgeschnitten und nach einer Stellprobe mit Messern und Feilen in die gewünschte Form gebracht. Im nächsten Schritt erfolgte der Einbau der Treppe (Bild oben). Für einen sauberen Abschluss nach außen sorgen Abschlüsse aus Pappe, die mit Uhu Por angeklebt wurden (Bild unten).

Gestört hatte uns die fehlende Verglasung der Fenster, denn die ausbleibenden Reflexionen würden den Betrachter unweigerlich darauf stoßen.

Daher nutzten wir die Folie aus einer Pralinenschachtel und klebten sie, passend zurechtgeschnitten, mit Micro Kristal Klear von innen an die Fensteröffnungen. Zusammen mit dem Papiereinsatz zur Lichtabschirmung sorgte das für eine vorbildliche Wirkung.

Auch alle übrigen Bausatzteile erhielten eine farbliche Aufwertung: Die Sandsteinumfassung der Eingangstür und des Zentralbaus wurde dem Vorbild folgend in einem hellen Gelbbraun koloriert, Die Stützen und Streben des Vordachs bekamen einen dunklen Holzton. Die Betonkugeln am Fuße der Stützen hingegen nahmen das Aussehen von Beton an. Der Stern auf der Spitze strahlt goldfarben und sitzt auf einem rot lackierten Stab.

Auch das Dach blieb nicht ohne Nachbehandlung. Das Schwarz bedurfte zwar keiner abweichenden Farbgebung, doch wenigstens den Kunststoffglanz galt es zu brechen. Dies geschah mit weißem Lack, der nach einem Trockenpinselauftrag in Spuren die Reste abgerutschten Schnees imitiert.

Damit ging es nun an den Bau des Dioramas. Da die Kapelle im Vorbild auf einer kleinen Anhöhe steht, bedurfte es einer dicken Styrodurplatte als Grundlage, wie sie sich als Dämmungsmaterial im Dachdeckerbedarf findet.

Die Größe des Dioramas legten wir auf 19 x 20 cm (Breite x Tiefe) fest und sägten es dann aus der Platte aus.

Zunächst wird auf der Grundplatte die Lage des Gebäudes festgelegt und angezeichnet.

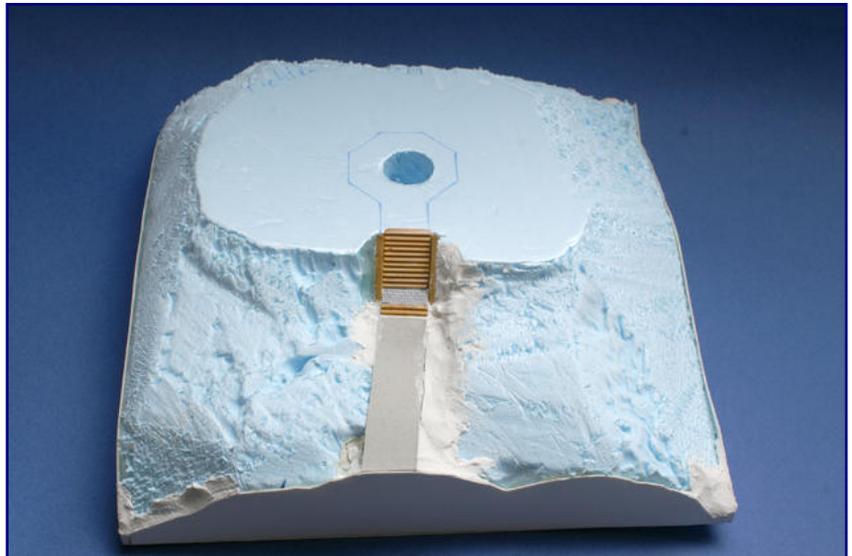
Aus dieser Entscheidung ergaben sich dann auch die Positionen der Treppen und Laternen, die ebenfalls mit einem Folienschreiber gekennzeichnet werden.

Mit scharfen Klingen wird das Gelände anschließend grob in Form gebracht, die Feinarbeiten erfolgen mit Raspeln, Feilen und Schleifpapier.

Für die Beleuchtung der Kapelle brachten wir eine erste Öffnung an. Als praktisches Werkzeug hat sich dabei ein Apfelkernausstecher erwiesen – die Bohrmaschine erwies sich im weichen Untergrund als überflüssig.

Nicht vergessen durften wir an dieser Stelle den Bau und das Einpassen der Treppe. Da Treppen bei Bauprojekten häufig erforderlich sind, erschien es uns ratsam, sie in universeller, das heißt größerer Form als Urmodell zu erstellen und mit Silikon abzuformen. Für das Diorama wurde sie dann mittels einer keramischen Masse abgegossen und zurechtgesägt.

Den Treppenaufgang haben wir im Folgenden aus fünf Teilen mit Uhu Alleskleber Super Strong & Safe zusammengeklebt: Zu den Stufen für den oberen und unteren Teil gesellten sich noch ein verbindendes Weg-Element (auf den Kopf gedrehtes Treppenelement) sowie Einfassungen an den Seiten.



Zunächst wurden die Wegränder und Übergänge zu den Außenkanten verspachtelt (Bild oben). Nach und nach erhielt dann auch das gesamte Gelände einen Überzug aus Moltofill (Bild unten). Doch Korrekturen blieben nicht aus: Noch fehlte an der Treppe ein zweiter Absatz, wie sich herausstellen sollte. Und auch die Laternen hatten noch keine perfekte Basis.

Die Breite der Treppe entsprach übrigens der Kapellentür, so dass sich die Maße leicht bestimmen ließen. Der obere Teil der Treppe umfasste zehn Stufen, nach dem Absatz folgen zwei weitere Stufen. Farblich wurden sie dem Sandsteinton von Türeinfassung und Mauerwerkssockel angepasst

Zur Nachbildung der Gehwegplatten am Treppenabsatz gravierten wir mit einer Nadel passende Strukturen in die Keramikplatte. Anschließend erhielt sie eine hellgraue Grundfarbe mittels Polyurethan-Primer von Vallejo, für realistische 3D-Strukturen sorgte eine Lasur mittels stark verdünntem, schwarzem Mattlack. Da er auf Wasser basiert, ließ er sich mit einem Tropfen Spülmittel entspannen, so dass er hervorragend in die gravierten Ritzen floss und sie abdunkelte.



Die Gehwegplatten zwischen den Treppenabsätzen wurden graviert und farblich gestaltet, um ausreichend plastisch zu wirken. Der Fußweg ober- und unterhalb der Treppenanlage wurde mit Gleisschotter Granodiorit von Minitec gestaltet, der in einem Holzleimbett Halt fand.

Für das fertige Bauelement galt es einen passenden Ausschnitt in den Geländerohling einzuarbeiten und es dann dort einzukleben. Nicht vermeidbare Lücken zwischen Hang und Treppeneinfassung haben wir mit Dispersionsspachtel aus dem Baumarkt geschlossen.

Die Löcher für die Laternen rechts und links der Treppe konnten wir erst jetzt mit der Bohrmaschine anbringen, weil deren Lage zuvor ja nicht exakt feststand. Mit je einem Stück Kunststoffplatte sorgten wir für eine feste Grundlage, auf die sie gestellt werden konnten. Geklebt werden kann hier nur mit einem lösemittelfreien Klebstoff wie Uhu Por, um den empfindlichen Untergrund nicht aufzulösen.

Für ein ansprechendes Äußeres folgte im nächsten Schritt das Einfassen des Dioramas mit weißem Karton (glatte Oberfläche auf der Außenseite). Das wirkt unaufdringlich und neutral, lenkt also nicht von den Motiven der Szenerie ab. Später wurden an der Vorderseite noch Etikettenbeschriftungen angebracht, die für Ausstellungszwecke Hinweise auf das Vorbild geben.

Weiter ging es mit dem Verspachteln und Glätten der Styrodur-Oberfläche. Zum Einsatz kam hier Moltofill, das im Vergleich zu Gips eine längere Bearbeitungszeit bietet. Der Auftrag dieser Spachtelmasse erfolgte gleichmäßig, die Oberfläche wurde mit dem Spachtel so glatt wie möglich gestrichen. Zum Abschluss sorgte ein vorsichtiges Überstreichen mit einem nassen Pinsel für weiche Konturen – wichtig für die überzeugende Wirkung der später verschneiten Landschaft.



Da die Kapelle bei den Spachtelarbeiten provisorisch ins Diorama eingesetzt war, war ihr endgültiger Standort nach dem Trocknen reliefartig festgehalten.

Damit ließ sich die kleine Hecke, die beim Vorbild den Zentralbau einfasst, auch nach Entnahme des Modells gestalten.

Beschädigungen durch unachtsame Handbewegungen ließen sich damit ausschließen.

Zum Einsatz kam mit Islandmoos (von Faller, frühere Art.-Nr. 730) ein klassisches Gestaltungsmaterial, denn Kunstprodukte konnten uns mit ihrem Aussehen nicht überzeugen.

Aber auch der Klassiker aus der „Modellbahnsteinzeit“ bedurfte einer gründlichen Nachbearbeitung. Wenigstens auf ein nachträgliches Beleben konnte verzichtet werden.

Zunächst wurden aus den Büscheln kleine Elemente herausgezupft. Maßstabsbedingt sollten sie durchweg eine feine Struktur aufweisen.

Mit Uhu-Holzleim klebten wir Stück für Stück im Verlauf des Kapellensockels auf die Moltofill-Oberfläche. Sofern das fertige Werk Auswüchse zu den Seiten oder in der Höhe zeigt, ließ sich dies durch einen Heckenschnitt mit der Nagelschere beheben.

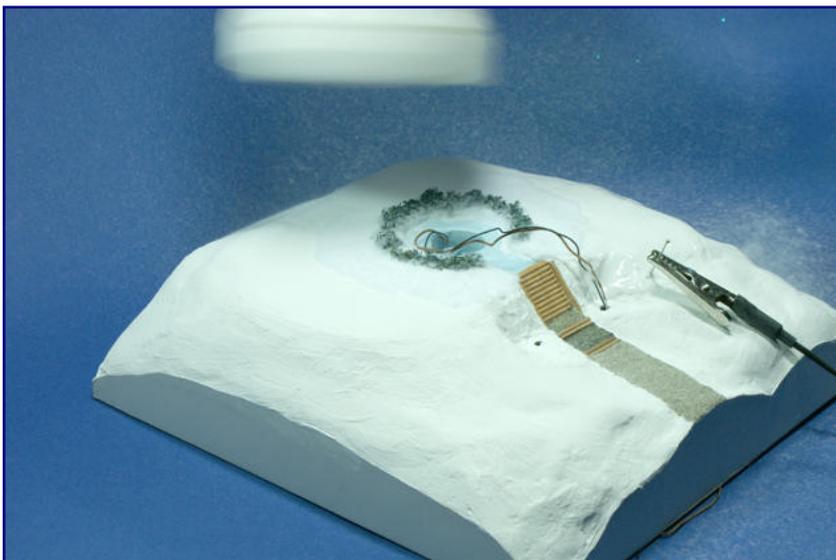


Inzwischen hat auch die Kapelle ihre letzten, farblichen Anpassungen erhalten. Aus Islandmoos entstand nun niedrige Hecke, die den Zentralbau umsäumt (Bild oben). Damit das Moos die Schneeoberfläche später nicht grün färbt (im Bild auf dem Moltofill schon gut zu erkennen), war eine Oberflächenversiegelung mit Sprühfixierer erforderlich.

Ein Problem von Islandmoos zeigte sich bereits in diesem Arbeitsschritt: Das dunkelgrün eingefärbte Naturmaterial gibt im feuchten Zustand einen Teil seiner Farbe an Kontaktstellen ab. Betraf dies zunächst den Untergrund, würde dieser Effekt auch beim noch folgenden Auftrag der Schneedecke absehbar zum Problem werden.

Erforderlich war also eine die Oberfläche versiegelnde Behandlung. Wir haben sie mit einem Fixierspray aus dem Künstlerbedarf vorgenommen, das nach ausreichend langen Trockenpausen

mehrfach aufgetragen wurde. Eine gute Alternative bietet übrigens auch ein matter Klarlack, z.B. von Oesling Modellbau.



Das Kapellendiorama war gleichzeitig Versuchsobjekt für neue Produkte von Noch: Schneeflocken (08760) und Schnee-Paste (08752). Doch zuvor wurden noch Löcher für die Laternen vorgebohrt und alle gespachtelten Flächen reinweiß gestrichen (Bild oben). Danach konnte der Schnee für optimale Ergebnisse mit dem Gras-Master aufgetragen werden.

Möglich gewesen wäre auch ein alternatives Einfärben des Noch-Grasklebers (Art.-Nr. 61130) mit der Farbe, doch lassen sich Intensität und Deckungsvermögen nicht hinreichend beurteilen, da er im nassen Zustand ja ebenfalls weiß erscheint. Abhilfe könnte hier der Schnee-Kleber (61138) von Noch schaffen, der passend vorgemischt, Streichen und Kleben in einem Arbeitsschritt vereint.

Als die weiße Farbe durchgetrocknet war, schlug die Stunde des Gras-Masters. Mit ihm werden nämlich die neuen Schneeflocken (Art.-Nr. 08760) von Noch verarbeitet, die wir im Rahmen dieses Bauprojekts testen wollten. Technisch handelt es sich dabei um extrem kurze Grasfasern, die jedoch weiß statt grün sind. Beigemischt sind winzige Glitzerpartikel, die für den schneetypischen Glanz sorgen sollen.

Die Arbeitspausen nutzen wir zur Überarbeitung der Brawa-Gaslaternen.

Ab Werk wurden sie mit grünem Mast ausgeliefert, beim Vorbild sind sie hingegen schwarz.

Also nahmen wir den Glaskörper ab, klebten vorsichtig das Glühlämpchen ab und passten die Farbgebung mittels Sprühlackierung an.

Auch der Glaskörper kann Anpassungen gebrauchen: Bei der Auslieferung sind seine Rahmenstreben nicht nachgebildet, was ebenfalls in Eigenarbeit behoben wurde.

Mit einem sehr feinen Pinsel und nicht zu stark verdünntem Lack zogen wir sie an den Ecken des sechseckigen Körpers von oben nach unten vorsichtig nach. Das Ergebnis wusste zu verblüffen!

Anschließend konnte es auch am Diorama selbst weitergehen. Dort stand nun die Nachbildung der Schneelandschaft an.

Als nützliche Basis erfolgte ein strahlend weißer Auftrag reinweißer Wandfarbe auf Dispersionsbasis. An der Qualität der Farbe sollte hier nicht gegezigt werden, denn Strahlkraft und Lichtbeständigkeit differieren deutlich!

Diese Darstellungsweise unterscheidet sich grundlegend von allen bisherigen Lösungen, die von den verschiedenen Zubehörherstellern auf den Markt gebracht wurden. Stets handelte es sich dabei um Pasten oder Spachtelmassen, die nach dem Auftrag dünn und stellenweise mit Glasdiamantine (z.B. Faller) oder schimmernden Glitzerpartikeln (z.B. Busch) bestreut wurden.



Beim Einsatz des Gras-Masters ist es erforderlich, den elektrischen Gegenpol im Leimbett anzulegen. Dazu wird eine Stecknadel eingestochen und diese mit der Krokodilklemme des Elektrostaten verbunden. Das Ergebnis spricht dann für sich.

Die im Vergleich dazu revolutionär erscheinende Idee von Noch hatte uns bei den Vorfürhungen auf der Nürnberger Spielwarenmesse begeistert und im eigenen Versuch wollten wir nachprüfen, ob das Serienprodukt auch in der heimischen Modellbahnpraxis tatsächlich zu überzeugen vermag.

Die dicht beschneite Oberfläche wirkt bei genauerem Hinsehen wie Velours, einzelne Halme lassen sich darin nicht mehr ausmachen.

Der optische Eindruck entspricht so deutlich besser dem porigen Erscheinungsbild von Schnee als jede gespachtelte Masse, die nur den Eindruck einer glatten und scheinbar festen Oberfläche vermittelt und allenfalls bedingt ihr Aussehen durch das Einstreuen von Glasdiamantine verändert.

Bislang erschien Modellschnee für den Betrachter also eher wie ein von Menschenhand zusammengeschobener Haufen oder bestenfalls wie älterer Schnee, der sich durch physikalische Prozesse



Die Schneefichten von Busch waren zu hoch für den Einbau hinter der Kapelle. Da ihr Wurzelwerk im Tiefschnee eh nicht sichtbar wäre, würden die Stämme mit dem Kunststoff-Seitenschneider passend abgekniffen.

verfestigt hat. Der bei vielen Menschen so beliebte, lockere Pulverschnee sieht leider anders aus.

Nochs völlig neuer Ansatz vermittelt genau an diesem Punkt eine willkommene Alternative und hat sich auch in unseren Versuchen bewährt. Allerdings möchten wir anmerken, dass einige Vorübungen hilfreich sein können, bevor es an die heimische Anlage oder ein anderes, größeres Schaustück geht.

Eine unserer Erfahrungen war, dass die Schneefasern ein satteres Leimbett verlangen als die gewohnten Wiesenflächen, die in gleicher Weise elektrostatisch angelegt werden.

Ursache dafür ist, dass mit einer geringeren Halmdichte der Untergrund sichtbar wird: Ist das ein braun grundierter „Erdboden“, erscheint das natürlich.

Fällt der Blick jedoch auf einen weißen Untergrund, geraten die weißen Halme ungewollt ins Blickfeld des Betrachters – und das wirkt nicht glaubhaft. Für uns bedeutete das stellenweise nach dem Durchtrocknen einen zweiten Arbeitsgang.

Ein geübtes Händchen erfordert auch das Abschätzen, wie groß die in einem Durchgang „begrasbare“ Fläche maximal sein darf.

Auf der einen Seite darf der Leim nicht vorzeitig abbinden und eine Haut bilden, auf der anderen Seite sind die Trennlinien zwischen zwei Arbeitsdurchgängen sehr schwierig zu kaschieren.

Das erfordert ein sinnvolles Planen „natürlicher“ Schneeränder und freier Flächen, um sie so weit wie möglich zu reduzieren.

Sobald sich der Anwender mit den Schneeflocken von Noch vertraut gemacht hat und etwas Erfahrung vorzuweisen hat, sprechen die Ergebnisse für sich.

Auf den Gras-Master (oder einen alternativen Konkurrenzprodukt) sollte der Modellbahner jedoch keinesfalls verzichten.



Bild oben und Mitte:

Mit der Schneepaste wurden die Fugen an den Bohrungen für die Bäume verspachtelt, kleinere Fehler ausgebessert und die Schneehaufen an den Wegrändern sowie Schneespuren auf dem Weg nachgebildet. Die Sockel der beiden Laternen verschwanden als nächstes unter dem Schnee. Leider auch gut zu sehen ist der Gelbstich der Paste (links im mittleren Bild).

Bild unten:

Das beigelegte Leuchtmittel wurde gegen einen Brawa-Schraubsockel getauscht, in dem Viessmanns LED-Leuchte mit Prisma Platz fand.

Die Resultate, die sich mit Nochs Neuheit erzielen lassen, haben am Markt gegenwärtig ein Alleinstellungsmerkmal.



Deshalb ist unsere Nominierung für die Wahl der Neuerscheinungen des Jahres 2013 in der Kategorie Zubehör nur konsequent.

Weiter ging es jetzt mit vertrautem Material: Hinter der Stille-Nacht-Kapelle stehen mehrere Fichten, die auf Fotografien einen wirkungsvollen Bildabschluss und Hintergrund bilden.

Mit passenden Saisonartikeln hat Busch bereits vor knapp zwei Jahren Schnee bedeckte Nadelbäume ins Programm aufgenommen.



Wir griffen auf zwei Packungen „Verschneite Fichten“ (6152) zurück. Die Bäume haben eine Höhe von 90 und 120 mm, weshalb sie durch Abkneifen mit einer Polystyrol-Schneidezange gekürzt werden mussten.

Die eigentlich vorgesehene Packung 6153 mit kleineren Exemplaren war zum Zeitpunkt des Baubeginns nicht lieferbar. Eingeklebt wurden die Bäume mit Uhu Por ohne Wurzeln in Bohrungen von 5 mm in den Styrodurkörper.

Nach dem Trocknen des Klebstoffs kam die Schnee-Paste (08752) von Noch zum Einsatz. Schneehaufen und Aufschüttungen an den Wegrändern sowie auch Schneespuren auf den Wegen ließen sich damit gestalten.

Walmdach und Kuppel der Kapelle erhielten eine Schneeeauflage durch das dem Bausatz beiliegende Pulver (bild oben). Es bewährte sich nach einem Auftrag auf der ausgehärteten Schneepaste auch hervorragend, um deren Gelbstich zu lindern (Bild unten). Als Kleber kamen Uhu-Holzleim und Noch-Graskleber zum Einsatz.

Ihr Auftrag erfolgte mit einem kleinen, spitzen Spachtel, verstrichen und nachmodelliert haben wir sie mit dem Borstenpinsel.

Und auch die Nachbildung der auf der Hecke liegenden Schneedecke gelang damit gut. Die zwangsläufig zwischen Baum und Bohrlochrand verbleibenden Spalte haben wir mit der Paste verspachtelt. Einige Stellen müssen zwei Mal behandelt werden, wobei wir dann sicherheitshalber die sehr lange Trockenzeit (2 – 3 Stunden) abgewartet haben, um keine Risse durch Schrumpfungsprozesse zu riskieren.

Im nassen Zustand wirkte die Paste übrigens noch leicht transparent. Beim Trocknen verschwand dies. Sie nahm jedoch im Vergleich zu den Schneefasern einen leichten Gelbstich an, der störend wirkt. Eingemischte Glitzerpartikel brachen die homogene Optik etwas auf.

Auf Wunsch könnte jetzt mit einem fast trockenen Pinsel noch etwas weiße Wandfarbe nachgetupft werden, um den Weißton anzugleichen. Wir haben stattdessen dünn Noch-Graskleber auf die Oberfläche der Paste aufgetragen und sie dünn mit Schnee-Streugut aus dem Kapellenbausatz bedeckt.



Für eine lebendige Szene sorgten die neuen Chorsänger von Trafofuchs, eingerahmt von einem Trompeter (hinten links) und einem Violinisten (hinten rechts).

Der Zeitpunkt für die Feinausgestaltung war damit gekommen. Jetzt konnten wir Kabel und beigelegte Vorwiderstände der filigranen Gaslaternen durch die Bohrlöcher nach unten fädeln, ihre Masten einsetzen und mit Uhu-Holzleim fixieren. Ihre Sockel wurden später noch mit Schnee-Paste umhüllt.

Eine weitere Lichtquelle sollte in die Kapelle eingebaut werden. Deren Packung ist ein Sockel samt Soffittenlampe beigelegt. Da die Vorwiderstände der Gaslaternen eine lange Lebensdauer versprechen, wollten wir dies zeitgemäß auch für das Innere der Kirche realisieren, denn ein späterer Zugang zum Leuchtmitteltausch würde deutlich schwerer werden.

Deshalb hatten wir uns für die LED-Leuchte mit Gewindefassung von Viessmann (6019) entschieden. Um die Schraubfassung nutzen zu können, war auch ein Tausch des Beleuchtungssockels gegen einen von Brawa (3400) erforderlich.

Ausgelegt war die neue Kombination für eine Betriebsspannung von 14 – 16 Volt Gleich- oder Wechselspannung, was auch bei der Versorgung durch einen Transformator zu berücksichtigen war. Ein Prisma in einer Glühlampe ähnlichen Glaskörper sorgte für eine flächige Lichtverteilung.



Aus einer anderen Perspektive zeigt sich hier die Wirkung der fertigen Dioramas bei Nacht in besonderer Weise: Lichtquellen und Schneeglitzer sorgen für weihnachtlich schöne Eindrücke.

Verzichtet haben wir bislang übrigens auf eine Nachbildung des Treppengeländers, das den oberen Treppenaufgang einfasst. Hier wären prinzipiell Ätzteile sinnvoll, die allerdings maßangefertigt werden müssten. Alternativ wäre ein gelöteter Eigenbau aus feinen Messinggrundstäben anzufertigen.

Unser Diorama war nun weitgehend fertiggestellt und die Kapelle konnte in die Geländeform eingesetzt werden. Den Bereich vor der Tür bedeckten wir mit feinem, maßstäblich gekörnten Granodiorit-Gleisschotter von Minitec (50-1021-01), der in ein vorbereitetes Holzleimbett gestreut wurde. Unterhalb der Treppe kam dieses Material übrigens auch schon für die Zuwegung zur Kirche zum Einsatz.

Für ein nahezu perfektes Gesamtbild fehlten jetzt noch Schneereste auf dem Kapellendach. Nachgebildet haben wir sie mit dem der Vollmer-Packung beiliegenden Schneepulver.

Vorsichtig wurde mit einem feinen Borstenpinsel ganz dünn etwas Uhu-Holzleim auf die flacheren Dachpartien, an denen sich beim Vorbild abrutschender Schnee sammelt, aufgetragen und das Pulver vorsichtig aufgestreut.

.....
Basisbausatz „Stille-Nacht-Gedächtniskapelle“:
<http://www.vollmer-online.de>

Gestaltungsmaterial und Werkstoffe:

<http://www.brawa.de>
<http://www.faller.de>
<http://www.microscale.com>

<http://www.minitec24.de>
<http://www.noch.de>
<http://www.oesling-modellbau.com>
<http://www.peter-post-werkzeuge.de>

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

Doch wie wird aus dieser Winterszene eine gelungene Weihnachtsszene? Immerhin haben wir es ja mit einer Gedenkstätte für das weltweit bekannteste Weihnachtslied zu tun. Die Antwort auf diese Frage wusste Trafofuchs: Leben und Stimmung in die Szenerie bringen drei Chorsänger samt Geiger und Trompeter, die sich vor dem Gotteshaus versammelt haben und „Stille Nacht, heilige Nacht“ anstimmen.

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

Rückblick auf 150 Jahre Bahnpost

Briefe und Pakete auf großer Fahrt

Post und Bahn – das war (fast) 150 Jahre lang eine Einheit. Briefe, Pakete und Päckchen reisten wie selbstverständlich mit der Eisenbahn, denn in punkto Geschwindigkeit war diese ohne Alternative. Auf der Modellbahn hingegen scheint die Bahnpost ein Stiefkind zu sein - zu Unrecht, wie wir finden. Wir stellen Ihnen ein Buch vor, das diese These belegen soll.

Volkhard Stern
Bahnpost im Einsatz

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2013

Gebundenes Buch
Format 30 x 21 cm
128 Seiten mit 331 teils farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-88255-890-6
Preis 29,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Kaum eine Zusammenarbeit dauerte so lang und war so bewährt wie die zwischen Eisenbahn und Post. Leitete der eiserne Strang zunächst das Ende der Postkutsche ein, so bot er für den Transport von Briefen, Päckchen und Paketen ab 1848 völlig neue Perspektiven. Erst mit der Privatisierung von Bahn und Post ging diese Ära 1997 nach fast 150 Jahren wohl endgültig zu Ende.

In dieser Zeit waren die Postwagen mehr als reine Transportmittel: Sie waren rollende Postämter, in denen während der Fahrt die Bahnpost umgearbeitet und vorsortiert wurde. Wie selbstverständlich liefen Postwagen in Schnell-, Eil- und Personenzügen mit. An jedem Bahnhof fand ein Austausch von abgehenden und empfangenen Sendungen statt.



Das reibungslose Funktionieren beruhte auf einer ausgefeilten Logistik und enger Zusammenarbeit zwischen Post und Bahn, die Zuverlässigkeit und Schnelligkeit zu gewährleisten vermochte: Bahnpostämter, posteigene Rangierlokomotiven sowie eine große und typenreiche Flotte an Bahnpostwagen standen für diese Aufgabe bereit. An den Bahnsteigen gehörte emsiges Verladen von Postbeuteln in gelbe Karren zum gewohnten Bild.

Alle diese Punkte waren bislang in der Fachliteratur unterrepräsentiert und auch in der Spurweite Z führt die Bahnpost allenfalls ein Schattendasein. Gerade mal drei bis zur Epoche III einsetzbare Bahnpostwagen finden sich im Märklin-Programm ab 1972. Hinzu kamen Sonderauflagen zum Jubiläum „500 Jahre Post“, Automodelle von Fischer und Noch sowie Bahnsteigkarren von Beier und 1zu220-Modelle.

Den Alltag des früheren Bahnlebens vermögen sie (noch) nicht annähernd wiederzugeben. Das wird bei der Lektüre des neuen Buchs „Bahnpost im Einsatz“ aus dem EK-Verlag sehr schnell deutlich. Autor Volkhard Stern hat mit großem Einsatz viele Dokumente und Bilder zusammengetragen, die ein interessantes Kapitel deutscher Kommunikationsgeschichte auf Schienen im Querschnitt wiedergeben.

Der neue Paketpostwagen von Freudenreich ist darin als Vorbild ebenso zu bestaunen (und zu verstehen) wie viele andere Wagen und Betriebsmittel auch. Insgesamt handelt es sich bei diesem Buch eher um einen Bildband als eine Dokumentation, weil die Geschichte vor 1920 mangels geeigneten Bildmaterials nur sehr oberflächlich und kurz behandelt wird.

Dies erhöht aber trotzdem den Nutzen für Modellbahner, denn der Schwerpunkt liegt damit klar auf den Zeitabschnitten, die zu ihren größten Favoriten gehören. Die Seiten sind dank einer sehr ansprechenden Bildauswahl voll von Anregungen für das Nachstellen von Postzügen und Verladeseenen auf der Modellbahn.

Durchweg wecken einmalige, bislang unveröffentlichte Aufnahmen Erinnerungen an die große Zeit der Bahnpost. Zugbildungen mit Bahnpostwagen auf Haupt- und Nebenstrecken, spannende Verladeseenen am Bahnsteig mit Lokomotiven der unterschiedlichsten Baureihen sorgen für den beschriebenen Reiz. Charakteristisch für EK-Bücher ist die sehr hohe Bild- und Bildwiedergabequalität.

Doch auch die Texte von Volkhard Stern geben das Wesen und die Besonderheiten des Bahnpostdienstes wie regelmäßigen, anstrengenden Nachtdienst, Auswärtstätigkeit und eine fehlende Vereinbarkeit mit der Familie sehr gut wieder. Die Bediensteten hatten gewisse keine leichte Aufgabe, um die wir sie beneiden würden.

Anschaulich beschrieben werden auch die Rolle im Krieg beim Transport der Feldpost und die besonderen Erschwernisse durch die Kriegshandlungen und Verlagerungen der Frontlinien. Für den Wert des Buchs stellen sie interessante und nachdenklich stimmende Bereicherungen dar. Der Leser wird in jedem Kapitel gefesselt und mag das Druckwerk auch wegen des einfachen, leicht verständlichen Schreibstils nicht mehr weglegen.

Im Gesamtresümee bedeutet das eine verdiente Nominierung von „Bahnpost im Einsatz“ für die Neuerscheinungen des Jahres 2013 in der Kategorie Literatur.

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

Die Umbauwagen der DB Erinnerungen an eine Ära

Jeder Modellbahner kennt sie, ob aus eigenem Erleben, von historischen Aufnahmen oder aus den Katalogen der Hersteller: die Umbauwagen der DB. Jahrzehntlang bestimmten die verschiedenen Drei- und Vierachser den Personenverkehr der Bundesbahn. In den Fünfzigern steigerten sie den Komfort im Nah- und Eilzugverkehr, zum Ende ihrer Dienstzeit übertrafen sie ihre Nachfolger immerhin im Platzangebot. Endlich wird ihnen jetzt auch in der Fachliteratur ein würdiges Denkmal gesetzt.

Diverse Autoren
Modelleisenbahner Extra Nr. 1
DB-Klassiker
Die Umbauwagen

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2013

Magazin mit Klebebindung
Format 21 x 29,7 cm
84 Seiten mit über 200 meist farbigen Abbildungen
inkl. Video-DVD-Beilage (55 min.)

ISBN 978-3-88255-890-6
Best.-Nr. 911301
Preis 12,50 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Die Umbauwagen prägten das Gesicht des Nahverkehrs der Deutschen Bundesbahn über Jahrzehnte. Doch mit dem Stilllegen vieler Nebenstrecken reduzierte sich zunächst die Zahl der Dreiachser, bis sie Anfang der Achtziger ganz verschwunden waren. Die ursprünglich weniger zahlreichen Vierachser folgten ihnen knapp zehn Jahre später.

Ihr Gnadensbrot verdienten viele von ihnen als Bauzugwagen, doch ihre hohe Verbreitung bei Museumsbahnen spricht für ihre anhaltende Beliebtheit. Kein Großserienhersteller mit DB-Regelspurprogramm kam an ihnen vorbei. Was lag also näher, als ihnen auch in der Fachliteratur ein Denkmal zu setzen?

„Not macht erfinderisch“, wie auch das MEB-Extra Nummer 1 beweist, wenn es sich der Entstehungsgeschichte eines der erfolgreichsten Wagenprojekte zuwendet, die Deutschlands Eisenbahnen je gesehen haben. Der neu gegründeten Bundesbahn waren enge, finanzielle Grenzen gesetzt, gleichzeitig stand sie vor dem Problem eines großen, aber weitgehend unbrauchbaren und überalterten Materialbestands.

Auf eine einheitliche Länge gebrachte Fahrgestelle, die zum großen Teil noch aus der Zeit vor Gründung der Reichsbahn stammten, lieferten die Basis für ein Erfolgsrezept. „Aus alt mach neu“ lautete das Motto, das in den Ausbesserungswerken der fünfziger Jahren zu modernen und seinerzeit komfortablen Nahverkehrswagen führte.

Zu tausenden gelangten sie auf die Schienen und mit ihnen in nahezu jeden Winkel der alten Bundesrepublik. Dort prägten sie die Reiseerlebnisse von Urlaubern, Städtebummlern und Pendlern.



Wie all diese interessanten Facetten zu einem unterhaltsamen Werk vereint werden, hat der Modelleisenbahner in vorbildlicher Weise erkannt.

Denn in diesem Sonderheft werden sowohl die Entwicklungs- und Einsatzgeschichte der Wagen ausführlich und punktgenau beschrieben, als auch mit privaten Erinnerungen und Erlebnissen der Autoren vermischt. Das gibt dem Heft eine persönliche Note und lädt zum Schwelgen ein. Ganz nebenbei versetzen sie den Leser in eine Zeit, in der die Bahn noch einen Hauch Romantik und Abenteuer vermittelte.

Spannend für Modellbahner sind die sich mit den Vorbildkapiteln abwechselnden Einfügungen und Darstellungen außergewöhnlicher Vorbildzüge, die sich überwiegend auch mit Rollmaterial der Spurweite Z nachbilden lassen. Auch ein Spur-H0-Umbauvorschlag für einen kurzlebigen Einzelgänger, einen dreiachsigen Steuerwagen, dürfte durchaus für Zetties interessant und machbar sein.

Da den Schwerpunkt der Modellthemen natürlich der Maßstab 1:87 bildet, schließt das Heft einer kleinen Marktübersicht abseits der marktbeherrschenden Baugröße, in der auch Märklins Mini-Club-Modelle gewürdigt werden. Auch auf das Gewinnspiel auf der letzten Seite möchten wir hinweisen – wer aufmerksam gelesen hat, der wird die Preisfrage schnell beantworten können.

Als wäre es mit einem Prädikat „absolut lesenswert“ noch nicht genug, müssen wir auch die beiliegende Video-DVD in unseren Ausführungen berücksichtigen: „Preußendampf im Schwabenland“ (Laufzeit ca. 55 Minuten) stammt aus dem Hause Rio-Grande-Video und widmet sich zwei besonders beliebten Lokomotiven, die auch im Maßstab 1:220 erhältlich sind.

Am Haken haben die letzten Vertreter der Baureihen 78 und 38¹⁰⁻⁴⁰, die in den siebziger Jahren aufgenommen wurden, natürlich vor allem die Umbauwagen, die Thema des MEB Extra sind. Und so trägt auch diese wertvolle Zugabe dazu bei, vorbildgerechte und ansprechende Züge daheim auf die Reise zu schicken, wenn wir uns wieder der Modellbahn zuwenden wollen.

.....
• **Verlagsseiten und Bestellmöglichkeit:**
• <http://www.modelleisenbahner.de>
• <https://shop.vgbahn.info/vgbahn>
.....

INTER MODELLBAU DORTMUND



Messe für Modellbau und Modellsport
09. - 13. April 2014

täglich 9 - 18 Uhr · Sonntag 9 - 17 Uhr

www.intermodellbau.de



Jetzt Tickets kaufen!



Leserbriefe und Kurzmeldungen

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.

Glückwünsche aus dem fernen China:

I want to thank you for all the efforts that you did the last years by creating such an informative magazine for the Z world. Trainini 100 is a top number and I really enjoyed it. Also in Belgium and even in China, you have readers that look forward every month to the new edition.

Keep the good spirit and up to number 200!

Pieter Willems, per E-Mail

Deutsche Übersetzung:

Ich möchte Euch für all die Anstrengungen danken, die Ihr in den letzten Jahren durch das Schaffen eines so informativen Magazins für die Spur-Z-Welt erbracht habt. Trainini 100 ist eine Spitzennummer und ich habe sie wirklich genossen. Auch in Belgien und sogar in China habt Ihr Leser, die sich jeden Monat auf die neue Ausgabe freuen.

Behaltet diesen guten Geist bei und auf zur Nummer 200!

...und noch ein Glückwunsch:

Zur 100. Ausgabe von Trainini meinen herzlichen Glückwunsch! Danke für ausführliche und treffende Artikel, sie sind immer freudig erwartet!

Weiter so!

Hans-H. Susott, Bretten

Lob kommt auch von der Eisenbahnstiftung:

Vielen Dank für den Hinweis auf Ihre 100. Ausgabe und herzlichen Glückwunsch dazu. Auch wenn ich kein ausgewiesener Modellbahnfan bin, fasziniert mich doch immer wieder die Akribie Ihrer Artikel.

Joachim Bügel (Archiv Eisenbahnstiftung), per E-Mail

Glückwünsche aus Tirol und eine Produktanregung:

Ich wünsche noch etwas spät alles Gute für das 100. Jubiläum und außerdem bedanke ich mich für die Veröffentlichung vom E 18 42 Bild in Ihrer Oktober-Ausgabe.



Die neu überarbeitete 1020 war in Ihrer November-Ausgabe würdig vertreten. Ich bin schon gespannt, ob Märklin die Lok dann auch einmal als Gespann mit der Henschel-Dampfschneesleuder bringen wird.

Reinhard Margreiter, per E-Mail

Ein nützlicher Veranstaltungshinweis:

Ich habe durch Zufall beim Besuch Ihrer Homepage den Hinweis auf das Treffen der Z-Freunde in Zell an der Mosel entdeckt. Es war für mich und meinen Sohn ein Super Event.

Ich bin Sammler der Spur Z seit 1974, durch meinen Sohn bin ich nun wieder zurück zu meinem „alten“ Hobby gekommen. Für uns war diese Veranstaltung sehr interessant, auch um sich mal über das Thema Digital zu informieren.



Also vielen herzlichen Dank nochmals. Ich freue mich schon auf die nächste Veranstaltung.

Martin Holdefer, Mannheim

Kleiner Sektempfang zur 100. Ausgabe:

Anlässlich des Erscheinens der 100. Ausgabe hatte die Redaktion von **Trainini®** am 30. November 2013 in Zell (Mosel) nach dem Aufbau für die sonntägliche Modellbahnausstellung zu einem kleinen Sektempfang für die anwesenden Helfer, Kooperationspartner und Freunde des Magazins eingeladen.



Vor den insgesamt versammelten rund 30 Personen blickte Chefredakteur Holger Späing kurz auf die vergangenen rund acht Jahre zurück und dankte den Anwesenden für Ihre vielfältige Unterstützung in Form von Beiträgen, Fotografien, Bauprojekten, Material, Ideen und Kritik. Ohne sie wäre der Erfolg von 100 Ausgaben nicht möglich gewesen, so Holger Späing wörtlich.

Als das Magazin im August 2005 mit der Ausgabe 1 startete, vermochte sich niemand vorzustellen, wohin die Reise im Verlauf dieser Zeit gehen sollte und könnte. Jeder habe auf seine Weise Anteil am Gelingen der Publikation sowie ihrer Verbreitung und Bedeutung (nicht nur) im Markt der Spurweite Z.



Gemeinsam mit den Jubiläumsgästen hoffe er auf eine gute Zukunft und viele weitere Hefte, bekundete Holger Späing. Er rief dazu auf, auch in Zukunft gemeinsam an der Wahrnehmung und Entwicklung der Spurweite Z zu wirken.

Ein herzliches Dankeschön für zwei anerkennende Geschenke:

Als Überraschung wurden wir zur 100. Ausgabe

während des Adventstreffens in Zell (Mosel) mit zwei Geschenken überrascht. Bei beiden handelt es sich um Werbesonderwagen, die jeweils in einer Auflage von einmalig 100 Exemplaren von Märklin gefertigt und bedruckt wurden.



Mit diesen beiden Wagengeschenken wurden wir von Josephine und Helmut Küpper (oben) und Jörg Landau (unten) für 100 Ausgabe Trainini® geehrt.

vorausgesetzt. Zum Redaktionsschluss hieß es, dass bis zum 15. Dezember 2013 eingegangene Bestellungen auf jeden Fall noch bearbeitet werden.

Interessenten an Restbeständen empfehlen wir einen Blick auf die Seiten des Anbieters (<http://www.minitec24.de>) bezüglich der Aktualität dieser Information.

Weihnachtliches bei Trafofuchs:

Mehrere weihnachtlich gestaltete Figuren hat Trafofuchs im Programm. Der Weihnachtsmann auf dem Trike (Art.-Nr. WN05) ist schon länger im Programm, wurden von uns bislang aber nicht vorgestellt. Wegen der pfiifigen Gestaltungsmöglichkeiten, die diese Figur bietet, möchten wir das heute nachholen.

Für dieses Jahr ausverkauft ist das Weihnachtsmann-Ehepaar. In roten Kostümen gehüllt, sorgen Mann und Frau mit dieser beliebten Zusammenstellung für Stimmung – nicht umsonst erfreute sich dieses neue Figurenduo beim Adventstreffen in Zell



Josephine und Helmut Küpper lobten uns und dankten für 100 Ausgaben Trainini® mit ihrem offenen Wagen auf Basis des Modells 8622, der als weißes Exemplar mit beidseitig verschiedenem Druck für das Jubiläum „20 Jahre Spur Z Ladegut 1994 - 2014“ (Art.-Nr. 98116) wirbt.

Dieser schön anzusehende und in jedem Ganzzug garantiert auffallende Wagen unterstreicht seine Wirkung noch durch einen hervorragenden Echtkohleeinsatz aus eigenem Hause.

Und auch das zweite Modell hat es in sich: Der Schweizer Schiebewandwagen mit dem Aufdruck „Signal Iduna“ (8657.049; Miba/Monk-Liste 1660) stammt ebenfalls aus der Produktion von Märklin und wurde uns von Jörg Landau überreicht.

Nur etwa 20 der insgesamt 100 Wagen befinden sich derzeit im freien Umlauf. Entsprechend schwierig ist ein solches Exemplar zu ergattern. Wir bedanken uns auch an dieser Stelle ganz herzlich für diese besondere Form der Anerkennung!

Abverkauf bei Minitec ging in die letzte Runde:

Der Abverkauf von Minitec geht bis zum 31. Dezember 2013 weiter, notfalls erfolgen auch nach dem Jahresende noch Auslieferungen – Verfügbarkeit der bestellten Produkte



Die Weihnachtskuh sorgt für Schmunzler unter den Anlagenbetrachtern. Dieses und vorhergehendes Foto: Trafofuchs

(Mosel) wie auch im elektronischen Vertrieb einer so regen Nachfrage.

Die frisch erschienene Weihnachtskuh mit Weihnachtsmütze und weißem Rauschebart wirkt sehr ausgefallen. Mit ein wenig Humor sorgt auch diese Figur für zusätzliche Gestaltungsmöglichkeiten.

Stark nachgefragt ist auch das Männergesangstrio, eingerahmt durch Geiger und Trompetenbläser.

Aufstellen lassen sich die fünf überall dort, wo derart vorgetragenes Liedgut erwünscht ist. In der Weihnachtszeit ist ein solcher Ort die Stille-Nacht-Gedächtniskapelle, wie unser Bastelvorschlag in dieser Ausgabe beweist. Weitere Informationen und Bezug: <http://www.trafofuchs.de>

Trainini Fotokalender 2014 ist erschienen:

Seit Anfang Dezember steht, wie wir in der letzten Ausgabe berichtet hatten, der **Trainini Fotokalender 2014** zum Herunterladen bereit. Voraussichtlich bis Ende März wird er auf der Magazinseite zu finden sein.

Daheim oder einem Kopierladen bis maximal zum Format DIN A3 quer ausgedruckt, bereichert er mit seinem Deckblatt und zwölf schönen Monatsmotiven das kommende Modellbahnjahr für alle Freunde der Spurweite Z.

Im Kalender vermerkt sind alle bundeweiten und regionalen Feiertage Deutschlands. Für unsere Leserinnen und Leser in den Vereinigten Staaten wurde in Kooperation mit **Ztrack** wieder eine englischsprachige Ausführung mit den US-Feiertagen erstellt, die ab sofort über **Raildig** bereitgestellt wird.

Die Märklin-Auslieferungen im Dezember:

Zu den Händlern gelangte diesen Monat die Schleptenderdampflok der Baureihe 38 mit Wannentender in Epoche-III-Ausführung (Art.-Nr. 8898) mit vollbeweglicher Detailsteuerung, Nachbildungen von Bremsen und Schienenräumern sowie Tritten an der Pufferbohle.

Im Rahmen der laufenden Modellpflege erhielt die preußische Dampflok auch eine Beleuchtung mittels warmweißen Leuchtdioden.

Einziger Kritikpunkt an diesem Modell sind die nach wie vor nicht rot lackierten Pufferhülsen. Besonders am Tender wurde etwas mit der Farbe gezeit. Dort sind auch die



Endlich hat auch die Baureihe 38 (Art.-Nr. 89981) Bremsnachbildungen und eine Detailsteuerung. Der Märklin-Klassiker wird durch diese Modellpflege deutlich aufgewertet.



Erst auf den zweiten Blick fällt auf, dass der Wärmeschutzwagen der Kühltransit AG (80323) eine Formneuheit auf dem G-10-Fahrwerk ist. Gelungen ist die umfangreiche Bedruckung, die auch die Stirnwände und Rahmen einschließt.

Träger für die Lok-Tender-Kupplung sowie die am hinteren befestigte Pufferbohle schwarz geblieben.

Steuerung, Kuppelstangen und der Kreuzkopf sind hingegen fein ausgeführt und verfehlen ihre Wirkung nicht.

Die verbliebenen Lieferrückstände aus der Produktionsverlagerung in ungarische Győr werden mit der Auslieferung des Triebzugs der Baureihe 601 „TEE Mediolanum“ (88734) aus den Neuheiten 2010 weiter abgebaut.

Der ehemalige Vorzeigezug der Deutschen Bundesbahn lief bis 1972 im TEE-Dienst, zuletzt auf der Relation München – Mailand.

In der Ausführung dieser letzten Einsätze hat Märklin ihn vorbildgerecht als siebenteilige Einheit nachgebildet (Epoche IV), bestehend aus zwei Maschinenwagen Dü, einem Speisewagen WRy, drei Abteilwagen Aü und einem Großraumwagen Ay. Die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung (weiß/rot) erfolgt mittels warmweißen LED.

Kurz vor Weihnachten haben es zudem noch die ersten Insider-Jahreswagen 2013 (80323) zu ihren Eigentümern geschafft. Als Formneuheit erhalten die Kundenklubmitglieder einen formneuen Wärmeschutzwagen auf G-10-Basis mit waagerechter Verbretterung, Außenstreben und Klapptüren. Der Privatwagen der Kühltransit AG Hamburg ist bei der DB eingestellt und gehört in die Epoche III.

Auf seiner Basis sind noch viele Varianten möglich, darunter auch etliche Bierwagen mit realem Vorbild.

Ein Kleinstserienmodell aus Österreich (SMZ):

Sondermodelle Z hat mit dem ehemaligen Universaltriebwagen der Reihe 4061 der ÖBB, später als Rh 1046 bezeichnet, ein neues Kleinstserienmodell in äußerst feiner Detailgestaltung aufgelegt.

Bei der Ablieferung waren sie neben der elektrischen Ausrüstung mit Gepäckraum und Zugführerabteil ausgestattet.

Erhältlich sind zunächst die tannengrüne Ursprungsausführung als 4061.05 (Baujahr 1957; Erstlieferserie) mit Flügelradlogo und silberfarbenen Zierstreifen und die 1046 002-0 der siebziger Jahre in Jaffa-Lackierung mit ÖBB-Pflansch und elfenbeinfarbenen Zierlinien.



Rh 4061 und 1046 der ÖBB als fein detaillierte und perfekt beschriftete Kleinstserienmodelle von SMZ. Foto: SMZ

Eine dritte Version in Valoušek-Gestaltung ist auf den SMZ-Seiten bereits zu sehen.

Gemein ist ihnen, dass sie auf angepassten Märklin-Fahrwerksteilen beruhen und präzise konstruiert wurden.

Deshalb wurde das Gehäuse vorbildgerecht tief aufs Fahrwerk gesetzt und verzichtet daher auf eine Eignung für den Industrieradius (145 mm).

Die neu entwickelte Hauptplatine ist digital mit einem Dekoder DH05B von Doehler & Haas aufrüstbar (DCC / Selectrix) und stammt wieder von Velmo (<http://www.velmo.de>). Mittels SMD-Technik ist ein weiß-roter Lichtwechsel über Leuchtdioden gewährleistet.



Die Detailansicht der Rh 1046 in Jaffa-Lackierung offenbart die bestens gelungene Ausführung. Foto: SMZ

Die Anbieterseiten sind unter <http://www.sondermodellez.at> zu finden.

Anleihen beim größeren Maßstab:

Ein weiteres Mal mehr zeigt sich, dass ein Blick über den Tellerrand lohnenswert sein kann und sich auch im Bereich der Nenngröße N durchaus Utensilien finden lassen, die für den Maßstab 1:220 hilfreich sein können.

So hält auch der Ätzteileanbieter FKS-Modellbau Bauteile parat, die etwas zweckentfremdet im Bereich der Spurweite Z sinnvolle Dienste leisten können.

So sind die fein detaillierten Scheibenwischer des genannten Herstellers für Automodelle fast ideal geeignet, um Triebfahrzeuge im Maßstab 1:220 damit aufzurüsten.

Sie eignen sich zum Aufwerten und Zurüsten von Triebfahrzeugfenstern von Großserienfahrzeugen wie Lokomotiven, Schienenbussen oder Steuerwagen, ebenso hilfreich sind sie aber auch beim Eigenbau von Fahrzeugen oder zur Aufwertung von Kleinserienmodellen aus Bausätzen, wie der im Bild gezeigte Donnerbüchsen-Befehlswagen.



Mit den Scheibenwischern von FKS-Modellbau für die Baugröße N lassen sich Führerstände von Lokomotiven und Steuerwagen im Maßstab 1:220 perfekt aufrüsten. Foto: Theo Bornhöft

Einen Blick durch das Sortiment von FKS-Modellbau können wir daher nur empfehlen, wenn eigene Projekte geplant werden und gezielt nach Teilen gesucht wird: <http://www.fks-modellbau.de>.

Wettbewerbsunterlagen seit Ende November verfügbar:

Kurz nach Erscheinen der November-Ausgabe haben wir auch den Teilnahmebogen für den **Trainini Umbauwettbewerb 2013** ins Netz gestellt. Zu finden ist er auf unserer Seite „Downloads“, von der Sie jeden Monat auch unser Magazin laden.

Wir möchten an dieser Stelle an den Wettbewerb erinnern und freuen uns auf rege Teilnahme mit vielen spannenden Modellen. Attraktive Preise (siehe **Trainini®** 11/2013, Ausgabe 100) und die Aussicht auf eine Vorstellung bislang nicht bekannter Eigen- und Umbauten sowie das Teilen nützlicher Tipps und Kniffe sollen Sie dazu verleiten, den Schritt in die Öffentlichkeit zu wagen.

Gibt es Fragen oder Anmerkungen? Dann scheuen Sie sich nicht, sich mit der Redaktion in Verbindung zu setzen. Wir finden sicher zu jedem Problem eine Lösung...

Postkartengrüße sorgen für Identität und Leidenschaft:

Manchmal bedarf es nur einer guten Idee und einer Initialzündung. So geschehen bei Lars Kuhnert, der mit einem interessanten Angebot den Schritt auf die Bühne der Spur Z gewagt hat.

Im Hauptberuf gestaltet er für seinen Arbeitgeber Werbemedien, privat ist er im Kartonmodellbau des Maßstabs 1:220 zu Hause. Was lag also näher, als beides miteinander zu verbinden?

Stets auf der Suche nach interessanten Vorlagen, die sich in die Baugröße Z umsetzen lassen, stieß er auf viele kleine Gebäude, die regional eng mit Orten verbunden sind, an denen Zetties sich treffen. Vielleicht war es das, was ihn auf seine außergewöhnliche Idee brachte.

Mittlerweile hat er eine ganze Reihe an Vorlagen geschaffen, die Platz auf einer Postkarte finden. Dazu ein Foto des Vorbilds platziert und fertig ist ein neuer Bausatz.

Versenden lässt er sich mit der gelben Post und wirbt so beim Empfänger für die Spurweite Z oder aber, geschickt von einem Interessenten oder Besteller eingesetzt, für eine beliebige Region.

Noch sehr aktuell ist das Modell eines Türmchens in den Weinbergen von Zell (Mosel), das zum Adventstreffen 2013 vorgestellt wurde. Reißenden Absatz fand die Postkarte mit dem nicht nur vor Ort beliebten Motiv auch als preisgünstiges Geschenk mit einmaligem Charakter.

Und leicht zu bauen sind sie auch: Ein Stahllineal, ein scharfes Messer und geeigneter Klebstoff genügen. Fingerspitzengefühl sollte ja bei jedem Zettie in ausreichendem Maße vorhanden sein! Zu finden sind die kleinen Postkartengeschenke unter <http://www.littlehousecards.com>.



An einer kleinen Kapelle führt Lars Kuhnert vor, wie einfach aus den Postkartenbausätzen ein Kartonhaus entsteht.

Neuheiten gibt es auch bei FR:

Eine ganze Reihe an Neuheiten bringt FR Freudenreich Feinwerktechnik kurz vor Jahresende auf den Markt. Als Wiederauflage erscheint das gut laufende Modell des italienischen Spitzdach-Kühlwagens vom Typ H (Art.-Nr. 39.340.10), umgesetzt in Ätztechnik.



Ein interessanter Farbtupfer ist der gedeckte Wagen Gbs 150 („Röda korset“ der SJ (Art.-Nr. 46.811.31). Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Vorbestellungen werden für den gedeckten Wagen Gbs 150 „Röda korset“ (46.811.31) der SJ angenommen - ein Exemplar, das für das Schwedische Rote Kreuz im Einsatz ist und für Kleidersammlungen angemietet wurde. Das Modell ist dem deutschen Gbs 254 ähnlich.

Das Modell wird vorbildgerecht lackiert, bedruckt und zusätzlich noch individuell von Hand gealtert. Der Wagenkasten und Fahrgestell bestehen aus Metall. Der Rot-Kreuz-Wagen erscheint in einer einmaligen Auflage von nur 25 Exemplaren.

Noch vor Weihnachten sollten die ersten Exemplare der schwarzen Ellok Rc3 der SJ (46.130.01) ausgeliefert werden, die wir erstmals im Bericht von den Märklin-Tagen in Göppingen vorgestellt haben. Die SJ beschaffte in mehreren Serien über 300 Lokomotiven des Vorbilds. Ausgelegt für Schnellzüge bis zu 160 km/h, gelangen sie vereinzelt auch im Güterverkehr zum Einsatz.

Das fein detaillierte Modell besitzt dank eines Hohlankermotorantriebs mit Schwungmasse, der auf alle vier Achsen wirkt, hervorragende Fahreigenschaften. Zur Ausstattung gehört auch eine LED-Beleuchtung, die mit der Fahrtrichtung wechselt. Gegen Aufpreis sind die Modelle auch mit DCC- oder Selectrix-Ausstattung erhältlich.

Das Modell wurde von der Redaktion optisch bewertet und in unserem Auftrag von verschiedenen Personen vermessen (siehe Tabelle).

Da die Ergebnisse eindeutig für sich sprechen, nominieren wir dieses FR-Modell für die Neuerscheinungen des Jahres 2013 in der Kategorie Lokomotiven und verweisen auf das fürs nächste Jahr geplante ÖBB-Modell, das sicher noch einen weitaus größeren Kundenkreis ansprechen wird.

Ein ganz besonderes Modell ist sicher der neue Postwagen Post 2ss-t/13 (49.341.11), mit dem FR eine große Sortimentslücke schließt. Kein anderer Wagentyp, von Schlafwagen abgesehen, dürfte im Maßstab 1:220 bislang wohl so selten umgesetzt worden sein wie die ehemaligen Fahrzeuge der Deutschen Bundespost.



Eine große Lücke im Angebot der Spurweite Z schließt der Paketpostwagen Post 2ss-t/13 von FR Freudenreich Feinwerktechnik.

Völlig vernachlässigt wurde bislang die Epoche IV, für die sich Freudereichs Neuheit ebenfalls eignet. Als Schnellläufer kann er jedem Nahverkehrs- oder Eilzug beigegeben werden und wird sich wegen seiner grünen Lackierung besonders von den Silberlingen wirkungsvoll im Zugverband abheben.

Zum Vorbild: Die Deutsche Bundespost beschaffte in den sechziger Jahren neue Paketpostwagen, die in schnell laufenden Zügen verkehren konnten. Während der Fahrt erfolgte in ihnen keine Umarbeitung der Sendungen. Deshalb besaßen sie keine Fenster und ihre Bauart basierte auf großräumigen, gedeckten Güterwagen. Das von FR gewählte Vorbild war eng mit dem Gbs 254 der DB verwandt.

Eine ausführliche Vorstellung des Waggons erscheint voraussichtlich in der Ausgabe 1/2014. Für Herstellerinformationen und zum Bestellen rufen Sie bitte die Seite <http://www.fr-model.de> auf.

Neue Figuren bei C-M-K:

Bereits kurz nach Redaktionsschluss der letzten Ausgabe erhielten wir eine Neuheitenmeldung von C-M-K. Dort wurde die Serie der Tierfiguren weiter ausgebaut. Für den Zoo gibt es mit je einem stehenden (Art.-Nr. 4104) und hängenden Gorilla (4105) nun auch selbst entwickelte Affenfiguren.

Mit dem Wildschwein (4204) lässt sich das Leben in der Natur, genauer gesagt dem Wald, nachbilden. Dies dürfte vor allem vor dem Hintergrund interessant sein, dass seit über 10 Jahren keine Hirsche aus dem Merten-Sortiment mehr bei Preiser aufgelegt wurden. Auch das Reh (4144), das kurze Zeit länger im Programm ist, kann diesen Mangel beheben.

Bestellungen werden unter <http://www.klingenhoefer.com> angenommen.

Umsatzziel 2013 bei Märklin gesenkt:

Märklin wird voraussichtlich das im Frühjahr noch unter Insolvenzverwalter Michael Pluta gesteckte Umsatzziel von 112 Mio. EUR verfehlen und nur den Vorjahresumsatz von 107 Mio. EUR erreichen.

Die Prognose sei bereits im Sommer durch die neuen Eigentümer angepasst worden. Das erklärte Geschäftsführer Florian Sieber in einem Interview mit der Stuttgarter Zeitung.



Neu bei Klingenhöfer sind ein stehender (Art. 4104) und ein hängender Gorilla (4105; Bild oben) für den Zoo sowie das Wildschwein (4207; Bild unten) für den heimischen Wald. Beide Fotos: C-M-K

Grund für den Umsatzrückgang sei das Streichen von Rabattaktionen gegenüber dem Handel. Diese „Notverkäufe“ (Zitat Florian Sieber) schaden der Marke Märklin und sollen künftig nicht mehr erfolgen, lautet sein Fazit. In der Tat hat Märklin in den letzten Jahren durch Ramschverkäufe teils noch aktueller Produkte seine Lager geräumt, sich schnell Liquidität verschafft, aber eben auch die Marktpreise für seine Neuheiten untergraben.

Stattdessen will Märklins Geschäftsführung die Akquise von Händleraufträgen zur Spielwarenmesse im Frühjahr intensivieren und so Planungssicherheit für eine wirtschaftlich sinnvolle Produktionsmenge schaffen.

Weitere Nominierungen für die Neuerscheinungen des Jahres 2013:

Einige Nominierungen für die Wahl der Neuerscheinungen des Jahres 2013 sind bereits bekannt. Gleich fünf Produkte oder Modelle erfuhren diese Ehrung in dieser Ausgabe. Andere haben wir bereits im Jahresverlauf nominiert.

Da wir aber nicht alle Kandidaten rechtzeitig testen konnten, um einen Bericht hier unterzubringen, möchten wir an dieser Stelle Ergänzungen vornehmen. In einzelnen Fällen ist geplant, zumindest einen kurzen Testbericht noch nachzureichen.

In der Kategorie „Lokomotiven“ sind nominiert:

- Güterzugdampflok 4-8-8-4 „Big Boy“ der Union Pacific (Art.-Nr. 17071-2) von AZL
- Ellok Rc3 der SJ (46.130.01) von Freudenreich Feinwerktechnik
- Fernschnellzug „Blauer Enzian“ der DB (81176) von Märklin

In der Kategorie „Wagen“ treten folgende Kandidaten gegeneinander an:

- Offener Güterwagen Omm Klagenfurt der DR (49.336.02) von Freudenreich Feinwerktechnik
- Kleinviehverschlagwagen Vh 04 (5/08) von Heckl Kleinserien
- Knickkesselwagen Zans/Zacns privater Einsteller (82530) von Märklin



Der „Big Boy“ von AZL gehört zu den Modellen, die für die Wahlen zu den Neuerscheinungen des Jahres 2013 nominiert sind.

Im Bereich „Zubehör“ wird die Entscheidung zwischen diesen Produkten fallen:

- Schneeflocken (08760) von Noch
- Bauernhaus (282785) von Faller
- Ringlokschuppen „Bw Tornstein“ (112121) von Archistories

Für die Kategorie „Technik“ haben sich qualifiziert:

- Montierhilfe „Rite Way“ (170681) von Faller
- Kurzkupplungen für den „Blauen Enzian“ (16004) von Ratimo

Und in der Kategorie „Literatur“ entscheiden wir zwischen:

- „Die Vogelfluglinie“ von Carsten Watsack
- „Bahnpost im Einsatz“ aus dem EK-Verlag
- „Die Baureihe E 40“ aus dem EK-Verlag

Über den Jahreswechsel 2013/14 werden die Redaktionsmitglieder über die Auszeichnungen beraten und ihre Stimmen abgeben. Die Sieger werden dann in der Januar-Ausgabe 2014 bekannt geben und auszeichnen.

Wieder über den Tellerrand geschaut:

Ein Artikel aus der Reihe „Lasercut-Minis“ von Noch ist trotz der Deklaration für die Spurweite N auch für die Zetties gut geeignet. Die jetzt neu ausgelieferten Bretterstapel (Art.-Nr. 14628) eignen sich nämlich sehr gut und ohne Kompromisse als Ladegut für die Spur Z. Die Packung enthält acht Stapel in vier verschiedenen Größen – je zwei Mal beigelegt sind folgende Formate als Bausatz:

- 14 x 8 mm
- 14 x 13 mm
- 22 x 8 mm
- 22 x 13 mm



Sie bestehen aus je fünf Lagen Brettern und dazu passenden Zwischenhölzern. Als Werkzeuge sind nur ein scharfes Bastelmesser und Holzleim der der Lasercut-Kleber von Faller erforderlich. Verladen werden können die fertigen Bündel auf Niederbord- oder Rungenwagen sowie auf LKW. Auch im Umfeld holzverarbeitender Betriebe lassen sie sich als Ausgestaltungselement einsetzen.

AZL-Auslieferungen für den Monat Dezember:

Im Dezember erschien eine weitere Variante der schweren US-Mikado-Dampflok der USRA-Bauart. Ausgeliefert wurde die komplett schwarz lackierte Ausführung der Milwaukee Railroad (Art.-Nrn. 50105-1 bis -3) mit auffälligem, rot-weißem Logo am Tender. Drei verschiedene Betriebsnummern stehen zur Auswahl.

Auch die leichter Ausführung desselben Dampfloktyps findet sich in den Dezember-Auslieferungen: Von der schwarz lackierten Beschriftungsvariante der Baltimore & Ohio (50003-1 bis -4) stehen vier verschiedene Betriebsnummern zur Auswahl.



Diese SD70 mit Standardführerhaus gehören zu denjenigen Neuheiten, die in Kürze bei AZL erwartet werden. Foto: AZL / Ztrack

Zur Auslieferung innerhalb der nächsten zwei Wochen sind zudem folgende Diesellokomotiven angekündigt worden: EMD GP7, GP9, SD70, SD70M und SD75i. Bis August 2014 soll sich die Lieferung von Varianten für verschiedene US-Bahngesellschaften erstrecken. Für die ebenfalls neuen F3A und F7 wurden bislang noch keine Liefertermine genannt.



Auch die ersten der neuen GP7 gelangen voraussichtlich binnen zwei Wochen zur Auslieferung. Foto: AZL / Ztrack

Die Herstellerseiten sind unter <http://www.americanzline.com> zu finden.

Flugzeug-Formneuheiten bei Herpa :

Unter den frisch für März und April angekündigten Herpa-Flugzeugneuheiten im Maßstab 1:220 sind auch Formneuheiten zu finden (abweichende Maßstäbe in Klammern gekennzeichnet). Wir haben daraus wieder diejenigen Modelle ausgefiltert, die wir für geeignet halten, auf Spur-Z-Anlagen eingesetzt zu werden:

Zu nennen ist zunächst die Formneue Aeroflot Tupolev TU-144D mit der Kennung CCCP-77112 (Art.-Nr. 556323). Das Vorbild des sowjetischen Überschallflugzeugs und Gegenstück zur europäischen Concorde ist museal im Technik-Museum Sinsheim erhalten geblieben. So lässt es sich auch außerhalb eines Flughafens als besonderes Exponat einsetzen. Als Besonderheit lassen sich am Modell die Nase absenken und die Canard-Flügel tauschen (eingeklappte und ausgefahrene Position).

Als weitere Zivilflugzeuge erscheinen:

Etiihad Airways Airbus A340-600 A6-EHK (556347),
Lufthansa Airbus A340-600 D-AIHN „Gummersbach“ (550901-002) und
HOP! for Air France ATR 72-500 F-GVZR (556392).

Die beiden Airbus-Modelle sind wegen ihrer enormen Größe allenfalls bedingt anlagentauglich. Als etwas kleinere Alternativen empfehlen sich vielleicht folgende Snap-Modelle:

Lufthansa Airbus A340-600 D-AIHN „Bremerhaven“ (Maßstab 1:250; 610025),
Lufthansa Boeing 747-8 Intercontinental D-ABYH „Thüringen“ (Maßstab 1:250; 610001),
Air Malta Airbus A320 9H-AEQ (610032) und
Air Namibia Airbus A330-200 V5-ANO (610049).

Das Militärflugzeug Sukhoi SU-27 der Kunstflugstaffel "Russian Knights" mit der Nummer 10 (556385) aus der Reihe Herpa Wings vervollständigt diese Neuheitenliste.

Eine vollständige Übersicht über alle Neuheiten inklusive Produktdarstellungen finden Sie unter <http://www.herpa.de>.

Märklin-Museumswagen vorgestellt:
Am Mittwoch, den 18. Dezember 2014 hat Märklin seine Museumswagen für das Jahr 2014 vorgestellt. Für die Spurweite Z handelt es sich dabei um einen in lindgrüner Grundfarbe aufgemachten DB-Güterwagen der Bauart Gk 10 in der Epoche III (Art.-Nr. 80025), der für die Göppinger Staufen-Bräu unterwegs ist.

Märklin-Museumswagen vorgestellt:

Am Mittwoch, den 18. Dezember 2014 hat Märklin seine Museumswagen für das Jahr 2014 vorgestellt. Für die Spurweite Z handelt es sich dabei um einen in lindgrüner Grundfarbe aufgemachten DB-Güterwagen der Bauart Gk 10 in der Epoche III (Art.-Nr. 80025), der für die Göppinger Staufen-Bräu unterwegs ist.



Blassgrün ist der neue Märklin-Museumswagen 2014 (Art.-Nr. 80025) mit Werbung für das Staufen-Bräu der früheren Brauerei zum Rad (Bild oben). Zum Lieferumfang gehört auch ein dazu passender Büssing-LKW (Bild unten). Beide Fotos: Jörg Landau

Die Bedruckung erfolgt in einem neuartigen und auf die Belange der Modellbahnindustrie angepassten Verfahren im Werk Ungarn. Verpackt ist der attraktive Waggon wie seine Vorgänger in einer Blechdose, in der er gemeinsam mit einem passenden Automodell Platz nimmt. Dem Museumswagen 2014 ist ein passender Büssing-Getränkelastragen beigelegt.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knaut
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Sujin Bohn, Torsten Schubert, Jens Wimmel

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

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

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an leserbriefe@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.