

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



Mittsommerurlaub am Trollfjord

Rehbock Be 4/6 im Eigenbau
Drehgestelltausch bei Märklins E8A

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Sommerzeit ist Urlaubszeit und das möchten wir natürlich auch in dieser Ausgabe mit der Nummer 120 beherzigen. Falls Sie nicht auf große Fahrt gehen, sollen Sie zumindest bei uns etwas von der Welt sehen.

Deshalb freuen wir uns ganz besonders, Sie im Maßstab 1:220 heute nach Norwegen an den Trollfjord entführen zu können. Die Anlage aus dem Atelier von Karl Sinn hat es wirklich in sich und besticht mit wahrhaft eindrucksvollen Motiven.



Holger Späing
Chefredakteur

Jens Wimmel hat sie mit der Kamera eingefangen, Dr. Dr. Sven Rohmann hat sich von diesen Aufnahmen zu einem fiktiven Reisebericht inspirieren lassen, den wir hier gern wiedergeben. Untermalt wird dies vom umfangreich angebotenen Rollmaterial von Freudenreich – so stimmt denn auch jedes noch so kleine Detail.

In dieses hochsommerliche Magazin passt auch der Lokumbau von Andreas Schumann. Der heutige Märklin-Produktmanager für LGB hat bereits vor dreißig Jahren eine außergewöhnliche, für die Eisenbahngeschichte des Gotthards aber durchaus bestimmende Maschine als Spur-Z-Modell umgesetzt.

Da sie kaum jemand kennen wird, war es unser ausdrücklicher Wunsch, die Be 4/6 der SBB hier vorstellen zu dürfen. Ich bin mir sicher, Sie werden bestätigen, dass die Miniatur dank seinerzeit weitsichtiger und penibler Umsetzung bis heute nichts von ihrem einmaligen Charme eingebüßt hat.

Schon in der letzten Ausgabe hatten wir im Rahmen des Testberichts zur EMD E8 und E9 von Märklin versprochen, eine ausführliche Anleitung zum Tausch des vorderen Drehgestells nachzureichen. Selbstverständlich kommen wir dem nun nach und bedienen uns dafür der CAD-Darstellungen von AZL.

Insgesamt ist dieses Heft damit sehr international geworden, so wie es zu einem Sommer mit Fernweh und Reiselust gut passt. Daran knüpft auch die erste unserer zwei Literaturbesprechungen an. Alpenbahnen sind das Thema eines Bildbands von Transpress. Die Aufnahmen laden zum Träumen und Reisen ein, liefern aber auch hilfreiche Ideen und Anregungen für die Umsetzung ins Modell.

Darum geht es auch bei der zweiten Entdeckung: Unser Leser Dipl.-Ing. Heribert Tönnies vermisste ausführliche Schritt-für-Schritt-Anleitungen zum Landschaftsbau, besonders natürlich für die Spur Z. Kurzerhand schritt er zur Tat, schuf ein Burgendiorama, fotografierte jeden einzelnen Baufortschritt und ließ parallel ein Werk entstehen, das vielen Zetties bei der Gestaltung ihrer Anlagen oder Schaustücke helfen dürfte.

Nun bietet er es interessierten Käufern als elektronisches Buch im PDF-Format an. Angesichts des äußerst günstigen, eher schon symbolischen Preises, werden bestimmt nicht nur Anfänger darauf zurückgreifen.

Damit wünsche ich Ihnen viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe und möchte schon mal auf ein Jubiläum im nächsten Monat verweisen: Im August wird **Trainini®** nämlich bereits zehn Jahre alt!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel	
Vorwort.....	2
Modell	
Rehbock für Gotthard und Simplon	4
Vorbild	
Aktuell kein Beitrag	
Gestaltung	
Mittsommer am Trollfjord.....	10
Technik	
Räderwechsel leicht gemacht.....	20
Literatur	
Vom Zettie für Zetties	24
Unterwegs in den Alpen	26
Impressionen	
Zetties und Trainini im Dialog.....	29
Impressum	34

Wir danken Dr. Sven Rohmann und Jens Wimmel für Texte und Bilder.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 26. Juli 2015

Titelbild:

Eine norwegische Di 5, baugleich mit der deutschen V 60, bringt frische Kohle an den Bansen des kleinen Betriebswerks am Trollfjord. Foto: Jens Wimmel, ZettZeit

Die Be 4/6 12320 von Andreas Schumann Rehbock für Gotthard und Simplon

Längst vergessen scheint die Be 4/6 der SBB, von der zwischen 1920 und 1923 immerhin vierzig Exemplare in Dienst gestellt wurden. Andreas Schumann hat der bis 1976 ausgemusterten Bauart in der Spurweite Z ein würdiges Denkmal gesetzt und seinen Umbau auf Märklin-Basis bei unserem Umbauwettbewerb zur Teilnahme außer Konkurrenz eingereicht. Unseren Lesern möchten wir sein ungewöhnliches Projekt gern vorstellen.

Andreas Schumann ist den meisten Zetties namentlich nicht bekannt und dennoch ein „alter Hase“ unserer Spurweite, mit dem viele schon indirekt zu tun hatten. Heute ist er als Produktmanager für die Gartenbahn LGB bei Märklin in Göppingen tätig, war aber zuvor als Leiter der Konstruktion in Ungarn viele Jahre auch für die Umsetzungen im Maßstab 1:220 verantwortlich.

Nicht nur aus beruflichem Interesse gehört er zu den regelmäßigen Lesern unseres Magazins. Und so konnten wir ihn überzeugen, auch am **Trainini Umbauwettbewerb 2013** teilzunehmen – wegen seiner heutigen Tätigkeit aber auf eigenen Wunsch explizit außerhalb der Wertung.



Die museal erhaltene Be 4/9 12320 in brauner Ursprungslackierung als „Rehbock“ bildete die Vorlage für Andreas Schumanns Eigenbau im Maßstab 1:220. Foto: René Kaufmann

Unsere Juroren durften es zwar anonym bewerten, doch haben wir ihre Rückmeldungen anschließend wunschgemäß wieder aus dem Wettbewerb herausgenommen. Dass Andreas Schumann sich im Spitzenfeld bewegt hat, dürfte beim weiteren Lesen schnell klar werden.

Vorausschicken möchten wir, dass sein heute vorgestelltes Modell bereits 1985 und damit noch kurz vor Aufnahme seiner ersten Tätigkeit bei Märklin entstand. So hatte er damals noch keine Möglichkeit, einfach an Unterlagen oder Informationen zum Original oder die erforderlichen Teilen zu gelangen. Öffentlich vorgestellt hatte er seine Be 4/6 anlässlich eines Modellbauwettbewerbs im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.



Wie andere Ellok-Baureihen jener Zeit trugen auch die Be 4/6 bei der SBB später ein grünes Farbkleid. Diesen Betriebszustand repräsentiert die ebenfalls erhaltene Be 4/6 12339 in Biascina. Foto: Mark Simmons (Eurovapor / Lokremise Sulgen)

Bevor den Bau des Modells beschreiben, möchten wir Ihnen gern noch einige Informationen zum Vorbild geben: 1917 bestellten die SBB vier Probelokomotiven für den Einsatz am Gotthard. Sie verteilten sich auf drei verschiedene Fahrwerksbauarten, mit denen Erfahrungen für eine geplante Serienbestellung gewonnen werden sollten.

In Serie gebaut wurden von SLM und BBC zwischen 1920 und 1923 schließlich vierzig Serienmaschinen des Typs Be 4/6 mit Stangenantrieb, die die Betriebsnummern 12303 bis 12342 erhielten. Der Antrieb erfolgte über eine Vorgelegewelle, die Laufachsen waren als Bisselachsen konzipiert.

Das Pflichtenheft sah unter anderem eine Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h, die Beförderung von 300 t Anhängelast in einer Steigung von 26 ‰ bei 50 km/h und eine elektrische Bremse zum Abbremsen des Lokomotivgewichts im Gefälle vor. Im Gegensatz zu den im Raum Bern eingesetzten

beiden Prototypen kamen die Serienmaschinen hauptsächlich am Gotthard und auf der Simplon-Linie zum Einsatz.

Die anfangs braun und später grün lackierten Elektrolokomotiven waren später im gesamten Netz der SBB anzutreffen. Die ersten zehn Maschinen verfügten noch über etwas weniger Leistung als die übrigen 30 Exemplare (Stundenleistung 1.500 kW / 2.040 PS), aus denen sich Andreas Schumann seine Vorlage gewählt hat. Die Lok mit der Betriebsnummer 12320 hat zudem als betriebsfähige Maschine der SBB Historic überlebt und trägt heute wieder einen braunen Anstrich.



Der Eigenbau, für den insgesamt vier Märklin-Modelle Teile gespendet haben, zeigt sich hier von der gegenüberliegenden Längsseite wie die beiden Vorbilder auf den vorherigen Aufnahmen. Foto: Andreas Schumann

Die Ausmusterung dieses über Puffer 16,50 m langen Loktyps erfolgte zwischen 1965 und 1976, was im Durchschnitt immerhin 45 Dienstjahren entspricht. Trotz ihrer für heute Verhältnisse geringen Höchstgeschwindigkeit spricht das für eine insgesamt sehr gelungene Konstruktion.

Dieses Prädikat darf sicher auch für den Umbau von Andreas Schumann gelten: Er basiert auf dem kurzen Fahrwerksblock von Märklins E 44 (Artikelnummer 8811), das abgefräst und so entsprechend angepasst wurde.

Dieselbe Lok spendete auch die Drehgestelle, die allerdings mit den Radsätzen der ebenfalls bei Märklin erschienenen Ae 3/6^{II} bestückt wurden.

Welchen Aufwand dieser Umbau generierte, zeigen die weiteren Arbeiten im Fahrwerksbereich: Von den Zahnrädern hat der Erbauer nach dem Einspannen der Radsätze nur einen Span im Hundertstel-Millimeter-Bereich abgenommen. Bei mehr verdrehte es die Welle im Rad.



Die Stirnansicht der Be 4/6 mit Fronttür. Foto: Andreas Schumann

Stangen und Blindwellen stammen auch von der Ae 3/6^{II}, doch die Antriebsstangen mussten erst noch zusammengelötet werden, bevor sie Verwendung finden konnten. Zusammen mit den Rädern erfuhren sie anschließend noch eine Brünierung.



Diese Ansicht zeigt das Modell zum Vergleich von derselben Seite wie die beiden Vorbildaufnahmen. Der Erbauer ist keine Kompromisse eingegangen und hat die Vorlage exakt umgesetzt. Foto: Andreas Schumann

Die Motorattrappen oberhalb der Blindwellen sind den Drehgestellblenden der E 44 entnommen worden.

Die Vorlaufradsätze stammen als einzige Teile von Märklins Krokodil.

Für das Gehäuse hat Andreas Schumann gleich zwei Ae 3/6^{II} opfern müssen.

Die korrekte Grundform nahmen sie erst nach Zersägen und passendem Zusammenkleben an.

Die Blechbühne der Kesselwagen lieferten passende Tritte, die er unter die Einstiegstüren der Führerstände montiert hat. Im vollständigen Eigenbau schuf er anschließend das Dach seiner Lok, das er nicht von den Spendermodellen übernehmen konnte.

Die für die Be 4/6 so charakteristischen Kühlschlangen bestehen wie auch die Griffstangen aus 0,2 mm starkem Bronzedraht, der erst sorgfältig in seine typische Form zu biegen war. Auch die Bremsbacken, Schienenräumer und Magnete des Sicherungssystems sind ein kompletter Eigenbau. Der recht harte Draht eignete sich für diese Aufgabe glücklicherweise hervorragend.

Die Pantographen stammen von Märklin, erfuhren aber ebenso einen grundlegenden Umbau. Während sie unten noch original sind, sitzt auf dem oberen Neubau nun ein neues Schleifstück. Das Kreuz in der Oberschere war zuvor eine Litze vom Kabel eines Weichenantriebs.

Nicht ohne Änderungen bleiben konnte auch der Antrieb mittels Märklin-Dreipolmotors. Hier galt es mit Blick auf die Bauhöhe der Lok zumindest die Bürstenführung zu ändern. Bei der Kupplung entschied sich der Urheber dieses Modells für die damalige Kurzkupplung von Roco für die Spur N, die ertwas verkleinert wurde.

Seine Farbgebung verdankt das gelungene Modell der auch „Rehbock“ genannten Lok verschiedenen Enamel-Lacken aus dem Humbrol-Programm. Perfektioniert und vervollständigt wurde die schöne und außergewöhnliche Lok durch eigens hergestellte Anreibeschriften, denn damals gab es nicht viele Bezugsquellen und Umsetzungstechniken für Fahrzeuganschriften.

Die Folien der Nassschiebebilder waren häufig zu dick, um sie durch Klarlacküberzug zu kaschieren und zeigten bisweilen wegen der Siebdrucktechnik auch deutlich weniger Strichschärfe. So hat Andreas Schumann einst sicher einen aufwändigen und kostenintensiven Weg gewählt, doch das nahezu kompromisslose Modell kann deshalb auch dreißig Jahre später immer noch vollends überzeugen.

Vielleicht motiviert dieses recht einmalige Projekt auch weitere Leser, gerade auch in Umbauten zu investieren und sich nicht vorschnell mit Kompromissen zufrieden zu geben. Immerhin bietet nur das

eigene Können die Option, auch zu einem noch so ausgefallenen Wunschmodell zu gelangen. Stellt es die eigenen Erwartungen auch Jahrzehnte später noch zufrieden, dann hat im Rückblick auch jeder ausgegebene Cent seine Rechtfertigung gefunden.

Informationen zum Vorbild:

<http://be4-6.ch/loks.htm>

Zweite Bildquelle (Vorbild):

<http://www.lokremise-sulgen.ch>

Hersteller der Basismodelle:

<http://www.maerklin.de>



Zum Abschluss zeigen wir noch einen Blick auf den Dachgarten der Be 4/6 12320: Besondere Mühe bereiteten die Pantographen, die vollständig selbstgebaute Oberscheren mit dem typischen Kreuz erhielten enthielten. Auch die Schleifstücke sind neu. Foto: Andreas Schumann

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

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

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

***26.04.2015, 14.05.2015, 31.05.2015, 21.06.2015,
12.07.2015, 02.08.2015, 30.08.2015, 20.09.2015,
11.10.2015, 25.10.2015***

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

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Ein Skandinavien-Reisebericht Mittsommer am Trollfjord

Skandinavisches Rollmaterial bildet eine Nische in der Spurweite Z. Einzig FR Freudenreich Feinwerktechnik hat sich hier in den letzten Jahren mit vielen, attraktiven Modellen hervor getan. Auf der vom Spur-Z-Atelier geschaffenen Anlage „Trollfjord“ machen sie eine besonders gute Figur. Hier reisen wir in Norwegen bis nahe an den Polarkreis und genießen wohl einmalige Eindrücke vom Sommer im Land der Wikinger.

Von Dr. Dr. Sven Rohmann und Holger Späing. Manchmal reicht nur ein einziger Quadratmeter Fläche, um im Maßstab 1:220 den Betrachtern wohl einzigartige Eindrücke zu vermitteln. Dies trifft auch auf die Anlage „Trollfjord“ zu, auf die wir nun schauen und auf der wir in der Phantasie reisen wollen.

Trainini®-Lesern ist sie eigentlich gut bekannt, doch wiedererkennen werden sie wohl die allerwenigsten. Immerhin handelt sich hier um eines der ersten Werke aus dem Spur-Z-Atelier von Karl Sinn, das in der Zwischenzeit sein Gesicht völlig gewandelt hat. Ursprünglich hieß sie „Sinnweiler“ und diente als Schauanlage für Noch.



Nach langer Reise trafen wir im Trollfjord ein. Unsere Boote machten dort am hölzernen Anleger fest, um gleich danach eine Erkundungstour zu machen. Eine nahe Strandparty lockte uns an.

Zum Einsatz kam deshalb das Gleismaterial von Rokuhan, das aber farblich und mit Schotter behandelt kaum wiederzuerkennen ist. Mangels passender Signale griff Karl Sinn auf das Angebot von Märklin und Railex zurück. Brücken fanden sich seinerzeit auch noch nicht im Rokuhan-Programm, geeignetes Material steuerten daher Hack Brücken und Lütke Modellbahn bei.

Auch bei der Auswahl der Gebäude ging der professionelle Anlagenbauer keine Kompromisse ein und setzte auf moderne Laserschnitttechnik und das Angebot von MBZ Thomas Oswald. Wäre es von vornherein um ein nordisches Anlagenthema gegangen, wäre vermutlich auch kein Vorbeikommen an den Skandinavien-Häusern von Archistories gewesen.

Bei den erforderlichen Straßenfahrzeugen waren die Autos von MWB Modellbau Wolfgang Baumann erste Wahl. Keine Überraschungen bilden auch die verbauten Figuren, denn sie stammen sowohl von Preiser als auch Trafofuchs, wenn individuelle Gestaltungen gefragt waren.



Auf dem Wasser war kräftig etwas los und da es im Mittsommer gar nicht richtig dunkel wird, wird lange gefeiert (Bild oben links). Die beiden Angler (Bild oben rechts) informierten uns über die Besonderheiten des Trollfjords. Die gestörten Trolle, welche die Bauarbeiter mit schweren Steinen beworfen hatten, akzeptierten schließlich den Frieden zogen sich auf die Trollinsel (Bild unten links) zurück, die niemals ein Mensch betreten darf. Am Bahnhof über dem Trollfjord, von dem aus ein herrlicher Blick hinab möglich ist, trafen wir eine Gruppe Motorradfahrer aus Hamburg (Bild unten rechts).

Vorgegeben war natürlich die Wahl des Gestaltungsmaterials und Modellwassers, immerhin war die Anlage für eine Präsentation auf der Intermodellbau in Dortmund am Firmenstand vorgesehen. Es stammte also aus dem Hause des Auftraggebers und seines ebenfalls im Vertrieb befindlichen US-Partners Woodland Scenics. Ergänzt wird es inzwischen um Material aus dem Hause Polak.

Das Bau- und Betriebskonzept

Der Gleisplan stammt ursprünglich vom viel zu früh verstorbenen Anlagenplaner und –bauer Rolf Knipper. Leicht abgewandelt findet er sich nun am Trollfjord wieder. Seine Grundlage ist eine

Ringstrecke mit Durchgangsbahnhof im vorderen Sichtbereich samt abzweigendem Abstellgleis im Schattenbahnhof.



Bild oben:
Wer mag wohl in diesem alten Fischerhaus zu Hause sein?

Bild links:
Mit Lars, dem Bahnhofsvorsteher hatten wir eine wunderbare Unterhaltung.

Abgerundet wird das Thema von einer Stichstrecke, die zu einem Steinbruch und einem Endbahnhof abzweigt.

Ein Betrieb ist sowohl analog als auch digital möglich, die Weichenschalter und Fahrregler von Rokuhan sind in einer Schublade im Anlagenrahmen untergebracht.

Die Anlage ruht auf einem fahrbaren Rahmen aus Aluminiumzargen, die als Systembauteile im Programm von Noch zu finden sind. Eine Staubschutzhaube aus Plexiglas hält das Meisterwerk in den Betriebspausen sauber.

Nur die kompakten Maße mit Seitenlängen von jeweils einem Meter ermöglichten es, alle vier Seiten als Sichtseiten auszulegen. Die Anlage lässt sich problemlos in die Raummitte fahren und dann von allen Seiten betrachten.

Je nach Standpunkt des Betrachters eröffnen sich ihm dadurch immer wieder neue Ansichten. Die Aufbauhöhe von 1,30 m bis zur Schienenoberkante lässt sich variieren, ist aber ideal, um sich in Augenhöhe eines Modellmenschen zu begeben und die Landschaft aus natürlicher Perspektive zu genießen. Als Jahreszeit wurde der warme und trockene Spätsommer gewählt.

Die Metamorphose zum Trollfjord

Die Idee zur Umgestaltung in die heute vorgestellte Ausführung resultierte aus dem umfangreichen Angebot an skandinavischem Rollmaterial bei FR Freudenreich Feinwerktechnik. Herr Freudenreich fehlte bis Anfang 2015 eine passende Kulisse zur Präsentation seiner wunderschönen Modelle. Kurzerhand wurde die Anlage daher im Spur-Z-Atelier etwas umgestaltet und konnte dann auch diese Funktion übernehmen.



Am kleinen Bahnhof Trollfjord ist zum Mittsommer richtig was los. Die kleine Skd 61 der NSB hat zwei gedeckte Wagen ans Gleis rangiert und macht sich nun zur Übernahme von Holztransportwagen auf. Wir fahren bei Lokführer Arvid mit.

Das Aufstellen und Betreiben von deutschem Rollmaterial ist natürlich unverändert möglich, zumal auch die Signale unverändert deutschen Vorbildern folgen. Es sind nur wenige Dinge, die so spezifisch sind, dass sie nicht auch an einem deutschen See zu finden wären. Angesichts der vielen Details und der perfekten Gestaltung fallen sie nicht gleich auf, weshalb auch dieser Betrieb erlaubt bleibt.

Es spricht für Karl Sinn, einen der gegenwärtig besten Künstler im Bereich des Anlagenbaus, dass sich auch diese Anlage aus seiner Werkstatt mit dem Umbau ihre Reize und eine hohe Flexibilität bewahrt hat. Und so hat sie eine vielleicht einmalige Metamorphose erlebt: Aus Sinnweiler wurde der Trollfjord.

Und dorthin reisen wir nun mit Ko-Autor Dr. Dr. Sven Rohmann, den die einmaligen Impressionen zu einem fiktiven Reisebericht inspiriert haben.

Mittsommer am Trollfjord

Es war an einem dieser wunderschönen Sommertage, als wir mit unseren beiden Museumsschiffen des Vereins Jordsand von der grünen Insel Föhr an der Deutschen Nordseeküste zum Trollfjord in Norwegen aufbrachen.



Wenn die Wolken aufreißen und die Sonne mit mystischem Licht im Mittsommer den Fjord durchzieht, beginnt eine besondere Stunden: Nur dann tanzen die Elfen und wer genau hinschaut, kann sie vielleicht auch auf diesem Bild sehen.

Nach gemütlicher Fahrt ohne besondere Vorkommnisse bogen wir in den Raftsund ein, der die norwegischen Inselgruppen der Lofoten und der Vesteralen voneinander trennt. Die Einmündung des Trollfjords in den Raftsund ist nur 100 Meter breit - da hieß es aufgepasst, da auch die Strömungen es in sich haben!

Im weiteren Verlauf erweitert sich der Fjord bis auf eine maximale Breite von 800 Metern, das Wasser lag auf einmal glatt wie ein See. Die Südseite des Trollfjords wird durch den 1.084 Meter hohen Trolltindan begrenzt, an der Nordseite steigen der 998 Meter hohe Blåfjell und der 980 Meter hohe Litlkorsnestinden fast senkrecht aus dem Wasser.

An der Westseite hingegen ist eine annähernd V-förmige Ebene mit Waldbewuchs, Wiesen, etwas Strand und einem hölzernen Anleger auszumachen. Hier machten wir dann auch sogleich fest.



Die Stichbahn führt über eine Brücke direkt in einen breiteren Riss im Felsmassiv (Bild oben) und von dort auf der anderen Seite durch Wald und Wiese (Bild unten) zur Holzverladung.

Wow, das hatten wir nicht erwartet – hier tobte sprichwörtlich der Bär – da ging eine Strandparty ab, das war vom Feinsten! Nach ausgiebiger Stärkung mit Wurst, Pommes Frites und Softeis, konnten wir mit der Erkundung des Gebietes beginnen.



Im Mittsommer wird an der Betriebsstelle rund um die Uhr gearbeitet – wir staunen nicht schlecht...

Am Ende des Trollfjords ergoss sich bis 1960 ein Wasserfall in den Fjord, dessen Kraft, durch zwei dicke Rohre gebändigt, seither der Stromerzeugung dient.

Das hierzu notwendige kleine Turbinenhaus steht hoch über dem Ufer des vorderen Fjordabschlusses am Rande einer Bergwiese.

Interessanterweise wurde zum Bau des Wasserkraftwerkes eine Stichbahn gebaut, die an einer Holzverladungsstelle von der Hauptstrecke nach Svolvær abzweigt. Also machten wir uns zu Fuß auf zum Wasserkraftwerk.

Von zwei Anglern am Fjord erfuhren wir, dass es beim Bau des Wasserkraftwerkes Tote und Verletzte durch schweren Steinschlag gegeben hat und schon an die Aufgabe des Bauvorhabens gedacht wurde.



Auf den schweren Kieszug mit Dampfbespannung gelang uns leider nur noch dieser Nachschuss. Im Hintergrund rangiert eine Di 5.

Das Hinzuziehen des alten Fischers von den Lofoten brachte folgende Erklärung: „Der Baulärm hatte die Trolle, die dem Fjord in grauer Vorzeit den Namen gegeben hatten, geweckt. Sehr zornig begannen diese die Bauarbeiter mit Steinen zu bewerfen, um sie zu vertreiben.“



Das Stellwerk ist nur drei Monate im Jahr besetzt. Manfred, ein deutscher Auswanderer aus Hamm (Westfalen), stellte uns der Betriebsleitung vor.

die Ebbe gerade zu Ende geht und die Flut aber noch nicht eingesetzt hat, hält die Welt scheinbar den Atem an. Der Wind steht still, die Möwen hören auf zu schreien. Die Wolken reißen immer auf und die Sonne scheint in einem ganz besonderen Licht. Alle Farben erscheinen frisch und neu... Und dann, ja genau, dann tanzen die Elfen.“

Wir waren Glückskinder und durften diese Stunde erleben. Und wer sehr, sehr genau hinschaut, kann die Elfen auf unseren Urlaubsbildern tanzen sehen. Elfen sind nur 30 – 40 cm groß, daher werden sie oft übersehen.

Während wir noch im Schatten der Bäume vor uns hinträumten und uns fragten, wer wohl in diesem Fischerhaus zu Hause ist, hatte Lars mit seinem Kollegen, dem Lokführer Arvid, gesprochen. Arvid war bereit uns mit seiner Kölf, auf Norwegisch „Skd 61“, mit hinunter zur Holzverladung zu nehmen.

Völlig begeistert machten wir uns auf den Weg. Die Stichbahn führte über eine Brücke direkt in einen breiteren Riss im Felsmassiv und von dort auf der anderen Seite durch Wald und Wiese zur Holzverladung. Wir staunten nicht schlecht, als wir in der Betriebsstelle ankamen. Jetzt im Sommer war richtig was los, da wurde rund um die Uhr gearbeitet!

Der Alte vermittelte und der Kompromiss sah dann so aus, dass die Trolle sich zum Weiterschlafen auf eine kleine Insel im Fjord zurückziehen und sich die Menschen verpflichten, diese Insel niemals zu betreten! Seitdem herrscht Frieden im Fjord.

Der winzige Bahnhof lag sehr idyllisch am oberen Rand des Fjords und der Blick von dort hinab war absolut spektakulär.

Hier trafen wir eine Gruppe Motorradfahrer - ausgerechnet aus Hamburg.

Vor einem der geduckten Steinbauten trafen wir den Bahnhofsvorsteher namens Lars, mit dem wir uns wunderbar unterhielten und von dem wir eine Menge wichtiger Informationen erfuhren.

Schmunzelnd erklärte er uns, dass es jetzt zum Mittsommer und zwar nur dann eine ganz besondere Stunde gibt: „Wenn

Auf einmal zitterte der Boden und ein Dampfpanzer donnerte mit voller Geschwindigkeit an uns vorbei.

Wir waren so perplex, dass wir fast das Fotografieren vergessen hätten – doch glücklicherweise reichte es noch für einen Nachschuss auf den schweren Kieszug.

Arvid stellte uns Manfred aus Hamm in Westfalen vor, der jetzt seit fast 20 Jahren in Norwegen lebt und sich riesig freute, endlich mal wieder ausgiebig Deutsch reden zu können.

Manfred ließ es sich dann auch nicht nehmen, uns der Betriebsleitung im alten Stellwerk vorzustellen.

Wir mussten die Gunst der Stunde nutzen, schließlich ist das Stellwerk nur drei Monate im Jahr besetzt.

Ein sehr schlichtes Fotomotiv fanden wir auf dem Weg dorthin; das unter der Laterne geparkte Auto mit den mächtigen Holzwagen im Hintergrund faszinierte irgendwie!



Schlichtes, aber dennoch irgendwie beeindruckendes Motiv: Das unter der Laterne geparkte Dienstfahrzeug wirkt klein gegen die mächtigen Holztransportwagen der NSB.



Manfred nahm uns dann auch wie ganz selbstverständlich auf seine nächsten Fuhren mit; zuerst die Zustellung zweier Kieswagen zum auf halber Höhe gelegenen Steinbruch mit einer norwegischen Di 5, danach musste frische Kohle in das Kleinst-Bw (siehe Titelfoto) verbracht werden.

Auf dem Rückweg setzte uns Manfred dann wieder oben im kleinen Bahnhof ab. In der Dämmerung – nein, im Mittsommer geht die Sonne niemals ganz unter – schlurften wir dann den Weg zurück zu unseren Schiffen.

Bild links:
Der kleine, rote Kran macht sich bei der Holzverladung auf die Waggons nützlich.



Lokführer Manfred nahm uns auf seiner Di 5, wie die V 60 in Norwegen heißt, zum Steinbruch mit. Hier galt es, zwei Kieswagen zuzustellen. Anschließend ging es weiter zur Kohleversorgung des kleinen Betriebswerks (siehe Titelbild).

Zum Glück ging es bergab, denn nach diesem aufregenden Tag waren wir todmüde und fielen gleich in die Kojen.

Alle Fotos: Jens Wimmel, ZettZeit



Beim Rückweg bergab zu den Booten verwöhnte uns die tief stehende Sonne mit diesen Impressionen: Glitzerwasser am Trollfjord.

Ersteller dieser Anlage:

<http://www.spur-z-atelier.de>

Die Aufnahmen wurden gefertigt von:

<http://www.zettzeit.ch>

Herstellerseiten zum verwendeten Material:

<http://www.fr-model.de>

<http://www.hack-bruecken.de>

<http://www.luetke-modellbahn.de>

<http://www.maerklin.de>

<http://www.mbz-modellbahnzubehoer.de>

<http://www.mwb-spur-z.de>

<http://www.noch.de>

<http://www.polakmodel.com/de/>

<http://www.polak-cz.de>

<http://www.preiserfiguren.de>

<http://www.rokuhan.de>

<http://www.trafofuchs.de>

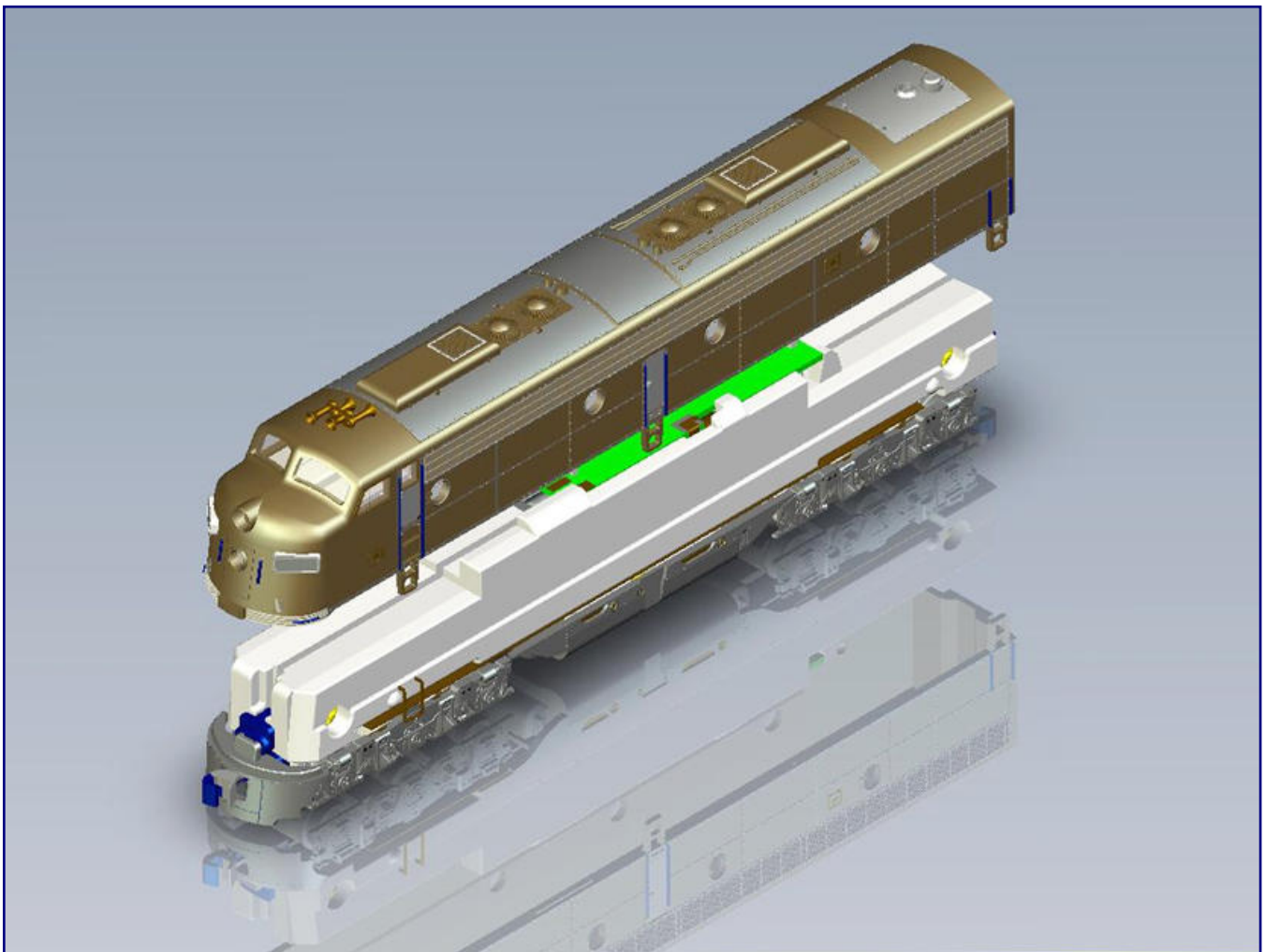
Drehgestell-Tausch an Märklins E8

Räderwechsel leicht gemacht

Am Modell der US-Diesellokomotiven E8A und E9A vollzieht Märklin eine fürs eigene Haus ungewöhnliche Philosophie. Wer Wert auf höchstmögliche Vorbildtreue legt, montiert an der Lokfront statt der Systemkupplung eine ansteckbare Schürze. Während sich bei anderen Drehgestell-Lokomotiven die Kupplung recht einfach entnehmen lässt, erfolgt hier der Austausch eines ganzen Bauteils. Und das hat es in sich.

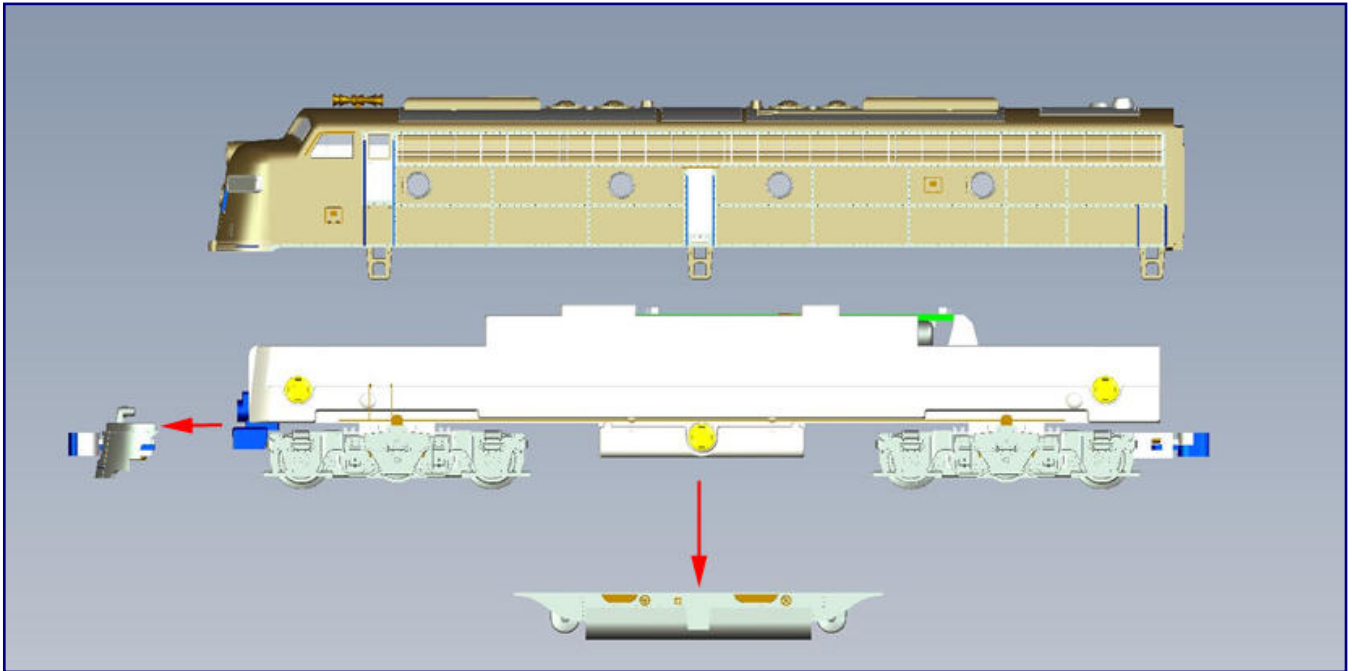
Wie wir im Rahmen des Tests in der letzten Ausgabe herausgearbeitet haben, folgt die gemeinsam mit AZL entwickelte E8A/E9A den Konstruktionsprinzipien des norwegisch-amerikanischen Partners. Daraus ergeben sich auch einige Besonderheiten, die langjährige Märklin-Kunden in dieser Form nicht kennen.

Auch uns erreichten schon vor Veröffentlichung unseres Berichts Anfragen zum Umgang mit diesem Modell. Wer das Steckteil für die geschlossene Schürze an der Lokfront montieren möchte, der hat zuvor das vordere Drehgestell gegen ein beiliegendes ohne Systemkupplung zu tauschen.



Für den Drehgestelltausch müssen wir ans Innere der Lok gelangen. Nach vorsichtigem Aufspreizen des Spritzgussgehäuses können wir es wie bei anderen Drehgestell-Lokmodellen nach oben abziehen.

Ungewohnt für Märklin-Kunden ist, dass der Gussblock aus zwei nach Polarität getrennten Hälften besteht, die durch Schrauben über Isolierstücke zusammengehalten werden. Während die Entnahme eines Drehgestells bei Märklin sonst einfach nach Ziehen einer führenden Achse (Rundstab aus Metall) erfolgen kann, ist bei der E8/E9 am Gussblock anzusetzen. Märklins Anleitung erläutert die erforderlichen Schritte auf drei Seiten.



Als nächstes wird die Tankattrappe nach unten abgezogen. Sie ist nur stramm aufgesetzt, hängt aber nicht an Rastnasen. In der AZL-Darstellung ist die Tauschrichtung umgekehrt zu derjenigen aus der Märklin-Anleitung: Die Schürzenachbildung ist ebenfalls nur gesteckt und kann ebenso leicht abgezogen oder später wieder angesetzt werden.

Leider enthält die erste von drei Grafikdarstellungen aber so viele Informationen, dass wesentliche Punkte dabei unterzugehen drohen und einige Zetties überfordert haben. Dies bewog uns dazu, anhand von CAD-Darstellungen des Entwicklungspartners AZL die einzelnen Schritte Punkt für Punkt abzarbeiten und bildlich zu zeigen.

Der Ablauf dieser Schritte ist prinzipiell immer gleich, egal in welche Richtung der Drehgestelltausch erfolgt. Bei AZL werden die Modelle mit montierter Schürze ausgeliefert, daher zeigt unsere Anleitung den Weg zur Montage des Drehgestells mit daran befestigter Funktionskupplung.

Bei Märklin-Modellen erscheint uns die Montage der Frontschürze mit Nachbildung der US-Mittelpufferkupplung immer sinnvoll, denn die Lok dürfte auf Anlagen immer nur mit Führerstand voraus unterwegs sein. Auch mit einer anhängenden, führerstandlosen B-Einheit ändert sich daran nichts. Insofern wäre es nur schlüssig gewesen, die Auslieferungsvariante analog zu AZL zu wählen.

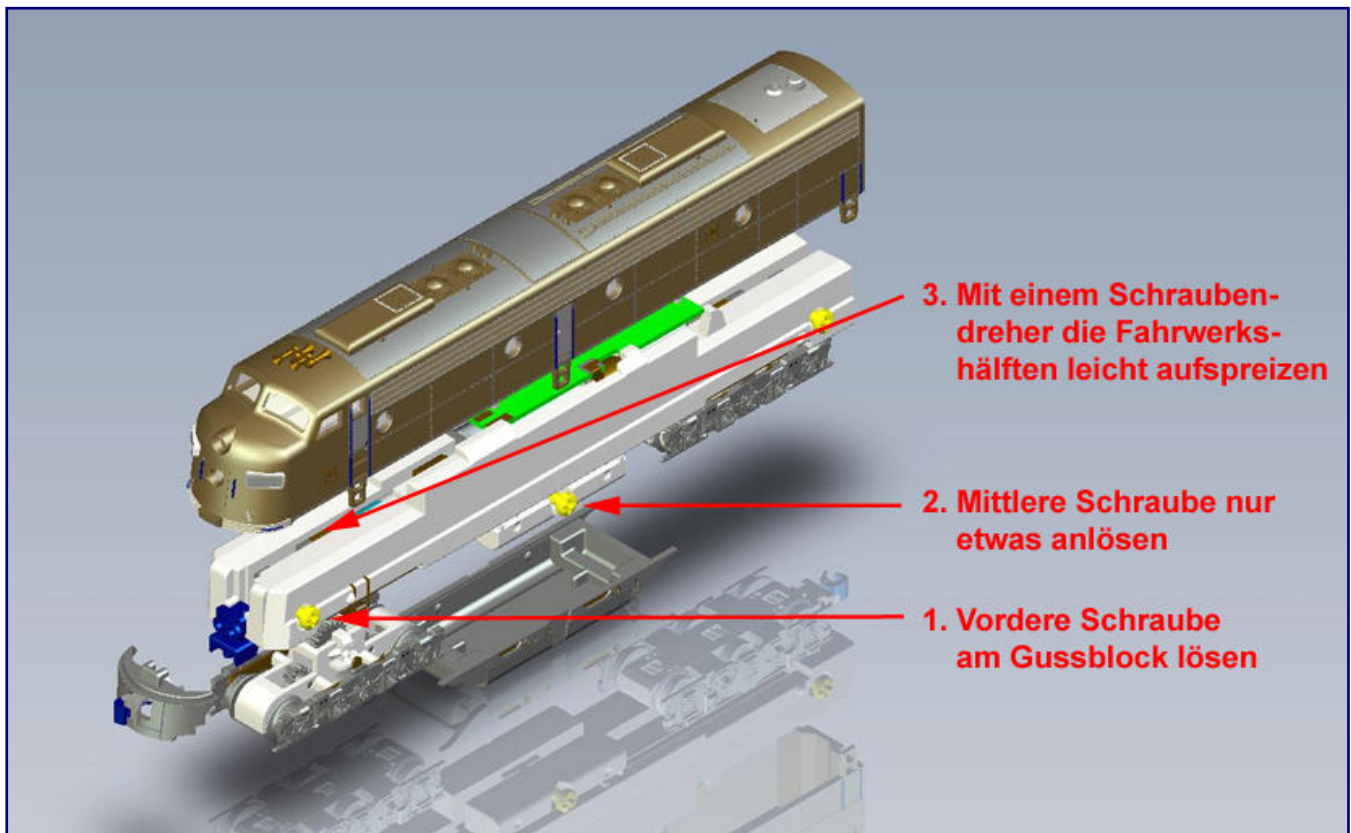
AZL bietet traditionell alle Lokomotiven mit mehreren Betriebsnummern an, was auch zur Kombination mehrerer A-Einheiten führen könnte. Und erst dann macht die Systemkupplung an der Front für die nachlaufende Lok Sinn. Da Märklin nur ein Modell je Betriebsvariante anbietet, rechnen wir mit einer großen Zahl wechselwilliger Leser.

Eine weitere Option, die das Teiletaschen in die eine oder andere Richtung erforderlich macht, sind mögliche Kombinationen aus den Märklin- und AZL-Varianten des Grundmodells. Mindestens bei den großen US-Bahngesellschaften wie aktuell der Union Pacific bieten gleich beide Partner Modelle an, deren Betriebsnummern sich unterscheiden.

Hut ab!

Um die Drehgestelle tauschen zu können, brauchen wir einen Zugang zum Innenleben des zu bearbeitenden Modells. Das Kunststoffgehäuse der Lok lässt sich nach Aufspreizen an den Unterkanten leicht nach oben abziehen, da es seinen Halt auf dem Chassis nur aus Rastnasen schöpft. An welchen Stellen genau anzusetzen ist, zeigt die Bedienungsanleitung in ausreichend ausführlicher Weise.

Wie auch bei anderen Fahrzeugen sollte vorsichtig und nicht mit scharfkantigen Werkzeugen ans Werk gegangen werden. Als geeignet erweisen sich häufig hölzerne Zahnstocher, die in die Spalte eingeschoben werden und ihr Umfeld im Spreizzustand fixieren können, bis das „Hütchen“ abgenommen werden kann.



Nun kommt der entscheidende Schritt, der in Märklins Anleitung nicht klar dargestellt wurde: Nicht nur die vordere Halteschraube des Fahrwerksblocks ist zu lösen, sondern auch die mittlere – wenn auch nur ein klein wenig. Der Fahrwerksblock wird mit einer Schraubendreherklinge anschließend vorsichtig etwas aufgespreizt.

Nun ist der Zugriff auf die unten am Fahrwerk angesteckte Tankabtrappe erleichtert und sie kann einfach nach unten abgezogen werden. Auch die Schürzennachbildung am vorderen Ende des Chassis lässt sich einfach abziehen, sofern gerade von der zugerüsteten Lokfront auf die Systemkupplung (AZL oder Märklin) getauscht wird.

Damit gelangen wir an den kniffligen Punkt, der in Märklins Anleitung leider nicht unmissverständlich angeleitet wird: Wir brauchen vollen Zugriff auf das vordere Drehgestell, um es entnehmen zu können.

Wie in der Märklin-Grafikdarstellung gezeigt, lösen wir dafür zunächst die vordere von drei Halteschrauben des Fahrwerksblocks. Nachdem wir sie beiseitegelegt haben, lösen wir auch die mittlere, die zuvor von der Tankabdeckung verborgen war, ein wenig. Mit einem Schraubendreher spreizen wir das Fahrgestell vorsichtig auf.

Die mittlere Schraube ist ausreichend weit gelöst, sobald das vordere Drehgestell aus dem Block herausfällt.

Wir tauschen es nun gegen das gewünschte Exemplar, setzen es vorsichtig ein und sichern seine Lage mit einer Hand – ein Abstellen auf der Tischfläche ist ebenso möglich.

Nun werden die gelösten Schrauben in umgekehrter Reihenfolge wieder eingesetzt und angezogen.

Vorsichtig ist das Drehgestell anschließend mit der Hand in beide Drehrichtungen bis zum Anschlag zu bewegen.

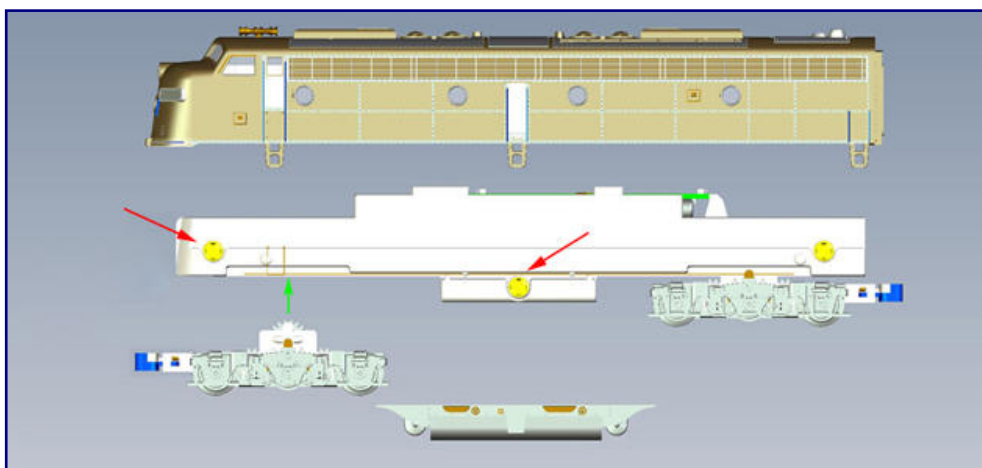
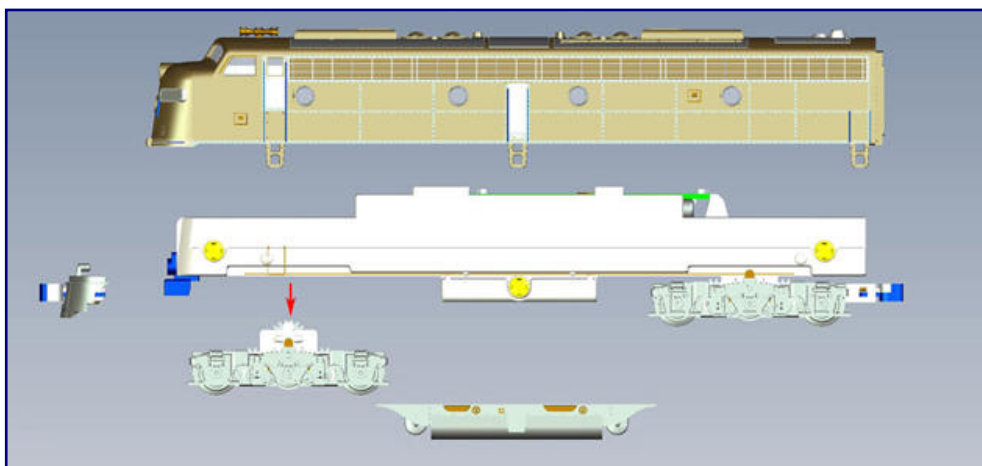
Nur wenn es frei und ungehemmt beweglich ist, geht es mit dem nächsten Schritt weiter.

Anderenfalls wird es wieder ausgebaut, um die Ursache suchen und beseitigen zu können.

Jetzt kann die Schürzennachbildung auf die Rastnoppen an der Fahrwerksfront aufgesteckt werden. Es folgt die Tankattrappe zwischen den beiden Drehgestellen. Zuletzt wird dann auch das Gehäuse wieder aufs Chassis aufgesetzt.

Eine abschließende Probefahrt sollte an dieser Stelle eine einwandfreie Funktionen des Lichts und saubere Fahreigenschaften bestätigen.

Alle CAD-Darstellungen wurden freundlicherweise bereitgestellt von AZL/**Ztrack**.



Das zu tauschende Drehgestell fällt nun aus seiner Führung heraus (Bild oben). Anschließend kann das Tauschdrehgestell eingesetzt werden (Bild unten, grüner Pfeil). Die beiden Halteschrauben des Fahrwerksblocks (rote Pfeile) sind nun wieder anzuziehen, um das eingesetzte Drehgestell in seiner Lage zu fixieren. Vorsichtiges Drehen zeigt, ob es richtig sitzt und frei beweglich ist.

Hersteller des Modells:

<http://www.americanzline.com>
<http://www.maerklin.de>

Seiten unseres US-Partnermagazins:

<http://www.ztrack.com>

Hilfreiche Baudokumentation Vom Zettie für Zetties

Kaum zu glauben, aber wahr: Das Internet gehört seit weit mehr als zehn Jahren fest zu unserem Alltag und trotzdem schien noch kein Zettie auf die Idee gekommen zu sein, seine Bauerfahrungen in Form eines elektronischen Buches mit anderen zu teilen. Dipl.-Ing. Heribert Tönnies hat genau das getan und persönliche Eindrücke erbeten. Dem kommen wir nach gründlicher Lektüre heute gern nach.

Dipl.-Ing. Heribert Tönnies
Baudokumentation - Planung und Bau einer
Burgruine, Klamm, Wasserfall, Brücken, Gelände etc.

Eigenverlag
Köln 2014

Elektronisches Buch
PDF-Datei 19,5 MB
Ausdruckformat 21,0 x 29,7 cm (DIN A4)
102 Seiten mit über 320 meist farbigen Abbildungen

keine ISBN oder Best.-Nr.
Preis 3,49 EUR (Deutschland)

Erhältlich nur direkt beim Autor
(Seitenadresse siehe unten)

Elektronische Bücher haben bei unseren Literaturvorstellungen noch Seltenheitswert, umso mehr freuen wir uns, hier erstmalig eine Baudokumentation mit vielen Tipps und Vorschlägen speziell für die Spurweite Z vorstellen zu dürfen.

Dipl.-Ing. Heribert Tönnies aus Köln hat seinen privaten Bau eines Dioramas mit Burgruine genutzt, das Entstehen Schritt für Schritt zu beschreiben und versehen mit hilfreichen Ratschlägen sowie dokumentierenden Fotografien und Zeichnungen zu einem Buch zusammenzufassen.

Die modernen Medien machen es möglich, es interessierten Lesern im Eigenverlag zu einem äußerst günstigen Preis anzubieten, zu dem sich schon sprichwörtlich nichts falsch machen lässt.

Trotzdem sollten diese Rahmenbedingungen nicht dazu verleiten, hier von einem unmotiviert „zusammengeschusterten“ Werk auszugehen, bei dem Inhalte beliebig und ohne Überlegung aneinandergereiht wurden. Das Gegenteil ist der Fall, was bereits an der Strukturierung und Aufteilung in Kapitel sowie dem umfangreichen Inhaltsverzeichnis deutlich wird, die den Leser ab Seite 2 erwarten. Und das verdient ausdrückliche Anerkennung!

Bei der gezielten Suche nach einem Kapitel oder Bautipp helfen Hyperlink-Verknüpfungen im Kapitel- oder Tipp-Verzeichnis. So ist eine der Stärken des elektronischen Buches die Möglichkeit gezielter Navigation, was seinen Wert als Nachschlagewerk deutlich erhöht.

Geliefert wird es auf Bestellung übrigens in persönlicher, d.h. passwortgeschützter Version zum Herunterladen. Der entsprechende Link wird dem Käufer per E-Mail geliefert: Nur ein Klick und die knapp 20 Megabyte Daten wandern auf die Festplatte des heimischen Rechners.

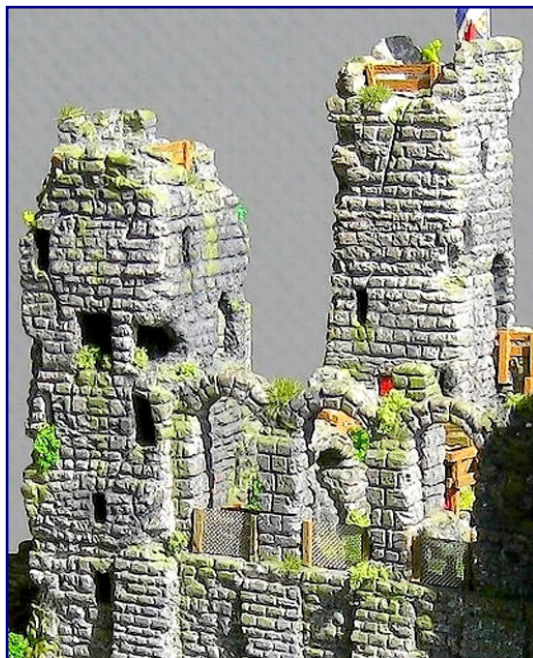


Mag die Umschlaggestaltung etwas hausbacken wirken, was sicher an den verfügbaren Programmen zum Erstellen liegt, so sind es die Inhalte keinesfalls. Verständlich und detailliert beschriebene Bauschritte in Verbindung mit aussagekräftigen wie auch scharf wiedergegebenen Fotos sorgen neben einem erstklassigen Preis-Leistungs-Verhältnis auch für viel Lesegenuss.

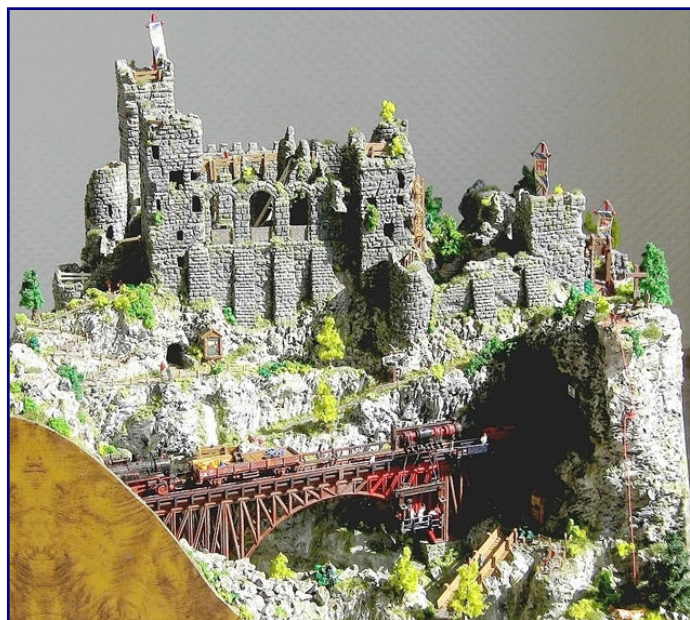
Besonders angenehm fiel uns die überraschend geringe Anzahl an Rechtschreib- oder Grammatikfehlern auf – daran können sich bisweilen auch große Verlage ein Beispiel nehmen! Einzig beim Schreibstil sind Optimierungen möglich: Sprachlich bevorzugen wir lebendigere Aktiv-Formen als passive Darstellungen, die nicht umsonst in der Schule auch als Leideform bezeichnet wurden.

Herstellernamen und passende Produkte wird der Autor in künftigen Werken sicher direkt benennen, hier lassen sie sich auf Wunsch zumindest von ihm erfragen. Folglich stimmt auch die Kundenbetreuung nach dem Kauf. Immer wieder gestolpert sind wir über die Bezeichnung „Menschleins“, die besser durch Figuren oder auch den anerkannten Begriff Preiserlein (ohne Plural-S) ersetzt werden sollte.

Solche Kleinigkeiten könnten den guten Lesefluss noch weiter erhöhen und das Aufsaugen der vermittelten Informationen noch verbessern oder vertiefen. Übrigens muss der geneigte Leser auch nicht alle Tipps des Buches teilen. Es bleibt ausreichend Raum für eigenen Stil und persönliche Abwandlungen, denn der Autor drängt dem Leser seine individuelle Bauweise nicht auf.



Ein Blick auf die Türme der Burgruine. Foto: Heribert Tönnies



Eine Gesamtansicht des im Buch beschriebenen Dioramas. Foto: Heribert Tönnies

So haben natürlich auch wir das eine oder andere gefunden, was wir auf einem eigenen Diorama oder der Anlage anders lösen würden. Einige Absperr- oder Zaunpfosten aus Echtholz etwa wirkten auf uns zu mächtig und überdimensioniert, wengleich auch wir der Ansicht sind, dass sich Holz am besten mit dem Originalmaterial nachbilden lässt. Wir hätten an dieser Stelle auf schmalere Kaufprofile zurückgegriffen und sehen den Kostenaspekt an diesem Punkt nachrangig.

Damit streifen wir eine weitere Stärke dieses Werkes: So weit wie eben möglich baut der Autor auf preisgünstigen Lösungen und Eigenbau. Damit wendet er sich nicht nur dem Modellbau im urtümlichsten und ursprünglichsten Sinne zu, sondern er zeigt damit auch Wege auf, das persönliche Budget zu schonen und trotzdem zu guten Ergebnissen zu gelangen.

sinnvoll und effektiv zu nutzen. Wir wünschen uns mehr Bücher von dieser Sorte! Da freute es uns zu erfahren, dass der Autor derzeit bereits ein zweites Buch vorbereitet.

Kreativität steckt also nicht nur im Buch und beschriebenen Bauwerk – sie steckt in jedem von uns und wir lernen auf einfache Art und Weise, sie

Bezugsmöglichkeit:
<http://www.bestagernet.de>

Revue der Gebirgsstrecken

Unterwegs in den Alpen

Bahnstrecken mit außergewöhnlichem Panorama haben nicht nur die Eisenbahnfreunde seit jeher fasziniert. Verbindet sich die wunderschöne Landschaft rechts und links der Gleise mit eindrucksvollen Kunstbauten, gilt eine Strecke meist auch als legendär. Im vorliegenden Transpress-Band haben die Autoren Eindrücke von vielen Strecken in den deutschen, österreichischen und schweizerischen Alpen gesammelt.

Lothar Weber, Klaus-Jürgen Kühne, Jan Reiners und Werner Kurtz
Alpenbahnen
Bekannte und unbekannte Strecken

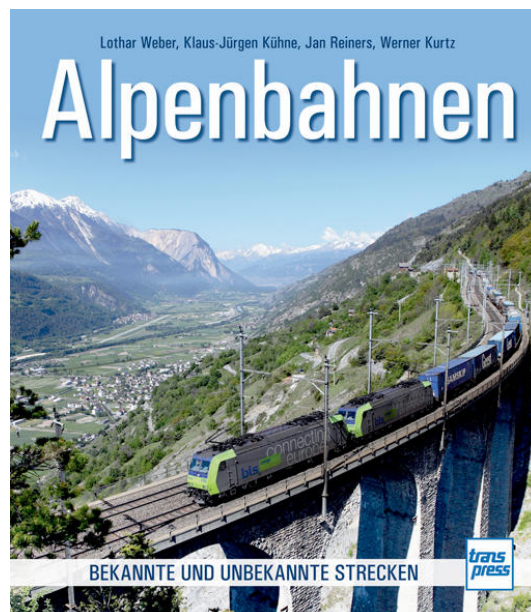
Transpress Verlag
Stuttgart 2014

Gebundenes Buch
Format 23,0 x 26,5 cm
144 Seiten mit 165 Farbbildern

ISBN 978-3-613-71478-6
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Die Überwindung der Alpen gehört zu den größten Leistungen des Eisenbahnbaus und hat auch die Modellbahner immer wieder zu beeindruckenden Anlagen inspiriert. Welches Arrangement kommt ohne Berge und Tunnel aus?



Zwar haben sie im kleinen Maßstab – wenige Schauanlagen ausgenommen – eher bescheidene Ausmaße. So können sie zwar mit den Vorbildern in den Alpen in ihren Dimensionen nicht mithalten, doch die Inspiration durch alpine Landschaften und Baustile, schneebedeckte Berggipfel und tollkühne Brückenkonstruktionen ist unverkennbar.

Deshalb haben wir uns entschieden, passend zum Portrait der Schweizer Be 4/6 auch einen Blick auf die Literatur zu werfen und ein Buch auszuwählen, das gleichzeitig zum Urlaub in den Bergen einlädt und Anschauungsunterricht für die Modellbahngestaltung zu leisten vermag.

Die vier Autoren haben für den vorliegenden Band ihre Archive geöffnet und zeigen dem Leser das Ergebnis jahrelanger Fototouren durch die Alpen Deutschlands, Österreichs und der Schweiz. Das Buch reicht dabei von den großen und bekannten Magistralen in Nord-Süd-Richtung über zahlreiche Schmalspurbahnen, die auch entlegene Täler erschließen, bis hin zu den eindrucksvollen Zahnradbahnen, mit denen selbst steile Gipfel erklommen werden konnten.

Gleichzeitig ist der Bildband eine Reise durch alle vier Jahreszeiten mit all ihren Reizen. Saftig grüne Sommerwiesen wechseln sich mit meterhohem Schnee ab, dazwischen zarte Knospen des Frühlings und eher braun und öde wirkende Herbstlandschaften. So gut wie hier sind die Alpen selten aus einem Buch kennen zu lernen – mit engem Eisenbahnbezug sowieso nicht.

Manche Fotos faszinieren durch Lichteffekte oder tageszeitliche Stimmungen, doch die meisten stellen auch eine hilfreiche Dokumentation typischer und außergewöhnlicher Zugzusammenstellungen und

landschaftlicher Gegebenheiten dar, wie sie beim Bau und Betrieb der eigenen Anlage hilfreich sein können. Die gute Wiedergabequalität unterstreicht diesen besonderen Wert.

Wenige Bilder wurden an bestens bekannten Fotostellen aufgenommen, darunter die Trisannabrücke an der Arlbergbahn bei Landeck (Österreich) oder einige Motive von der touristisch bestens bekannten Rhätischen Bahn. Doch auch das schmälert den Wert des Buches in keiner Weise, denn die Aufnahmen sind durchweg schön anzuschauen.

Die Trassierung der Strecken durch die Bergwelt bietet halt immer wieder erstaunliche und eindrucksvolle Blicke auf eine urtümliche Landschaft und ihre Bergeisenbahnen. Hierzu gehören auch die bildlich untermalten Ausblicke, die sich mit der Fertigstellung des Ceneri- und Gotthard-Basistunnels ergeben.

Mag der NordSüd-Verkehr durch die Alpen auch erheblich beschleunigt werden, so verliert die Eisenbahn leider auch viele Reize, wenn die erst unterirdisch und unsichtbar die gigantischen Felsmassive unterqueren.

Da auch ein Bildband nicht völlig ohne Texte auskommt, möchten wir abschließend noch einen Blick auf die Erläuterungen werfen, die seitens der Autoren mitgegeben werden: Schade ist, dass uns unangenehm viele Rechtschreib- und Satzbaufehler in einigen Texten aufgefallen sind. Hier hat leider das Lektorat versagt und schmälert damit durchaus die Leselust.

Inhaltlich finden sowohl die Bildtexte als auch die Abrisse zu den vorgestellten Alpenbahnen unsere Anerkennung. Im Umfang auf das Notwendigste beschränkt, liefern sie doch in komprimierter Form alle wichtigen Informationen zur Geschichte, zum Betrieb und Besonderheiten der jeweiligen Strecke.

Und so erfüllt dieses Buch in unserem Fazit seinen Zweck voll und ganz. Vor uns liegt keine wissenschaftliche Abhandlung über Geschichte und Verkehr auf den Alpenquerungen per Schiene. Stattdessen haben wir einen preiswerten und guten Bildband vorgefunden, der mit gelungenen Bildern sowohl Anregungen liefert, vorbildgerechten Modellbahnbetrieb erleichtern kann und ganz nebenbei auch Lust auf Eisenbahnurlaub zu wecken vermag – eine perfekte Sommerlektüre!

Verlagsadresse und Bezugsmöglichkeit:
<http://www.transpress.de>

Bei uns geht Ihre Spende garantiert nicht unter.



freiwillig · unabhängig · spendenfinanziert
www.seenotretter.de

Wir bedanken uns für die kostenlose Veröffentlichung unserer Anzeige.



Danke.

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Eine Ergänzung zum Bericht über den Pioneer Zephyr 9900:

Bezugnehmend auf den tollen Bericht im letzten Trainini, wollte ich Dich nur kurz aufmerksam machen, dass die Firma Lionel den dazu passenden Streamliner der Union Pacific in Spur Z produziert hatte.

Dr. Dr. Sven Rohmann, per E-Mail



Die Firma Lionel hatte diesen Streamliner für die Spur Z produziert, der sehr gut in die Ära des in der letzten Ausgabe vorgestellten Zuges passt. Foto: Dr. Dr. Sven Rohmann

Sonderauflagen für den 1zu220-Shop:

Jörg Erkel vom 1zu220-Shop (<http://www.1zu220-shop.de>) hat bei FR Freudenreich Feinwerktechnik zwei exklusive Sonderauflagen in Auftrag gegeben, die ab sofort vorbestellt werden können. Sie werden nur in begrenzter Auflage produziert und sollen voraussichtlich im Januar und im September 2016 lieferbar sein.

Beim ersten Modell handelt es sich um einen Wärmeschutzwagen Tnomehs 30 der DB (Art.-Nr. 49.334.81) in gelber Lackierung mit Aufschrift „Bananen“ auf den Schiebetüren. Der Waggon für die Epoche III basiert auf dem gedeckten Wagen der Bauart Oppeln und greift das Thema des Bananentransports von den Seehäfen ins Binnenland auf.



Der exklusive Tnomehs 30 der DB für den 1zu220-Shop. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Schon vor dem 2. Weltkrieg gehörte die gelbe Frucht zu den beliebtesten Obstsorten Deutschlands. Die Ganzzüge, mit denen sie teilweise durchs Land reisten, erhielten im Volksmund den Spitznamen „Kanarienvögel“.

Für die Epoche IV beschriftet und mit DB-Keks versehen ist der Güterzugbegleitwagen Pwghs 054 (49.343.41) in der zweifenstrigen Ausführung.

Bei diesem stark nachgefragten Modell ist mit Blick auf die Fertigungstechnik die Auflage stärker begrenzt. Für beide Sondermodelle werden daher nur Vorbestellungen angenommen, solange die Auftragsmenge gegenüber FR reicht.

Ebenfalls anbieten möchte Jörg Erkel seinen Kunden einen ozeanblauen Werkstattwagen (49.342.21) des Stammtisches Untereschbach e.V., der auf einem Umbau des gedeckten Wagens Glms 207 durch die DB basiert. Das Original erhielt u.a. Seitenfenster und kam in neuer Farbe dann in Bauzügen zum Einsatz. Damit bedient das von diesem Stammtisch beauftragte Modell eine ebenfalls vorhandene Programmlücke im Bereich der Spurweite Z.



Der für den 1zu220-Shop hergestellte Güterzuggepäckwagen Pwghs 054 trägt einen DB-Keks und ist fest in Bamberg Hbf beheimatet. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Sich perfekt ergänzende Kleinserien-Neuheiten:

Schön ist es, wenn Produkte perfekt zusammenpassen. Das ist aktuell bei Ratimo (<http://www.ratimo-z.de>) und Spur Z Ladegut Josephine Küpper (<http://www.spurzladegut.de>) der Fall.

Für den Holztransport mit offenen Wagen Eaos 106 bei DB und ÖBB hat Rainer Tielke Bordwandererhöhungen (Art.-Nr. 16006) konstruiert.

Sie sind noch vom Kunden in der Waggonfarbe zu lackieren und können dann einfach an die Stirnseiten gestellt werden. Gehalten werden sie hier vom Ladegut – kein Verkleben erforderlich.



Neue Bordwände aus weißem Polystyrol für den Transport von Langholz im Eaos 106. Foto: Ratimo

Und wer auf die neue Stammholzladung von Küpper zurückgreift, kann sich die Lackierarbeit sparen: Das Ladegut kommt vorschriftsmäßig



Bei Küpper sind die Bordwände fertig lackiert gleich mit einem passenden Ladegut versehen worden, das in den Waggon eingesetzt wird. Foto: Spur Z Ladegut Küpper

niedergebunden zusammen mit den fertig kolorierten Erhöhungen zum Kunden. Dort trägt das Produkt die Bezeichnung Holz-Schwerladung und ist für das Märklin-Modell 8650 unter der Art.-Nr. Z-181 im Programm zu finden.

Aktuelle Auslieferungen von AZL:

Bei AZL geht es mit den Auslieferungen von Modellen der formneuen EMD F3 weiter. Zweite Variante ist die äußerst populäre Ausführung der ATSF in der Warbonnet-Lackierung (Art.-Nrn. 61902-1 / -2), die



Die Warbonnet-Lackierung der ATSF dürfte sicher eine der am stärksten nachgefragten Versionen der EMD F3 sein. Bei AZL erscheinen A- und B-Einheit zusammen in einer Packung. Foto: AZL/Ztrack

dem Kopfschmuck von Indianern nachempfunden wurde. Jede der beiden Betriebsnummernvarianten besteht aus einer A- und einer B-Einheit.

Zu den aktuell ausgelieferten Modellen gehören auch zwei Schüttgutwagen-Bauarten: Der PS2-cd-Typ erscheint in brauner Lackierung mit KCS-Anschriften als Viererpackung (90926-1) und Einzelwagen (91926-1 / -2), während die ACF-Wagen mit zwei Auslasstrichern bei gleicher Zusammenstellung eine graue Lackierung der Burlington Northern (913908-1 und 903908-1 / -2) tragen.



Zur selben Bahngesellschaft gehören noch die folgenden Neuheiten, die aber in bekannt grüner Ausführung angeboten werden: NSC-Stahlrollenwagen als Viererzusammenstellung (913410-1) oder einzeln (903410-1 / -2) und der Weitsicht-Güterzugbegleitwagen (921019-1 / -2). Letzterer ist nun auch in blau-gelber Lackierung der Norfolk & Western (921013-1 / -2) erhältlich.



NSC-Stahlrollenwagen in grüner BN-Lackierung (bild oben) und die toskanarote E8A der Pennsylvania mit vorbildgerecht geänderten Stirnlichtern und Typhonen (Bild unten). Fotos: AZL/Ztrack



Neuauslieferungen gibt es auch bei den Bethgon-Kohlewagen. In der NS-Ausführung werden vier verschiedene Vierer-Zusammenstellungen (90114-1 bis -4) angeboten, während die Aluminium-Ausführung der CSX nur in drei verschie-

Bild links:

Wie gut die neue F3 von AZL gelungen sind, soll dieses Foto zeigen. Als nun bereits drittes Modell einer Lok aus der F-Serie setzt sie sich im Vergleich zu ihren betagten Vorgängerinnen mit deutlichem Abstand an die Spitze. Foto: Dr. Dr. Sven Rohmann

denen Wagenpackungen (90113-1 bis -3) erscheint. Neue Versionen gibt es auch von den einzeln vertriebenen 40-Fuß-Schiffscontainern: Capital (95207), TFM (95209), Mitsui (95210), ZIM (95213), MSC (95214) und CAST (95215).

Die E8-Lokomotiven erscheinen mit durchweg abweichenden Betriebsnummern nun auch in Versionen, die parallel von Märklin angeboten werden. In Auslieferung befinden sich die Ausführungen als E8A der PRR (62605-1 bis -4) und als E8A-E8B-Duo der Union Pacific (62600-3S / -4S).

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



Neben einigen Werkzeugen ist auch der kleine Bahnhof Osterode-Süd jetzt neu im Faller-Sortiment. Foto: Faller

Neue Faller-Artikel eingetroffen:

Auch bei Faller hat es die Hauptneuheit für die Spur Z nun in die Händlerregale geschafft. Der Laserschnitt-Bausatz des Haltepunkts Osterode-Süd (Art.-Nr. 282705) macht nicht nur an Schmalspurstrecken eine gute Figur, sondern passt perfekt an jede vollspurige Nebenbahn.

Er ergänzt dort perfekt die in den Vorjahren erschienenen Fachwerkgebäude aus dem Gütenbacher Programm.

Ebenfalls erhältlich ist nun der zehnteilige Nadelfeilensatz (170525) mit hochwertigen Werkzeugen für manuelle Zerspanungsarbeiten.

Darin enthalten sind verschiedene Formen wie flach, rund, halbrund, dreikant und viereck für nahezu alle anfallenden Arbeiten an eigenen Bauprojekten. Im Handel verfügbar sind auch das Stiftenklöbchen (170522) zum Bohren und Feilen von Hand samt dazu passendem Bohersatz (170523) mit 14 Metallbohrern zwischen 0,3 und 1,6 mm Durchmesser.

Etwas Neues auch bei Märklin:

Wenige zu meldende Auslieferungen gibt es beim Göppinger Traditionshersteller. Diesen Monat beschränkt sich unsere Verfügbarkeitsmeldung auf die ozeanblau-beige Baureihe 111 (Art.-Nr. 88421) in überarbeiteter Ausführung, die als Neuheit bereits im letzten Jahr zum 40-jährigen Jubiläum sowohl dieses Loktyps als auch des Farbkonzepts angekündigt wurde.

Wie die verkehrsrote Startpackungslok besitzt auch dieses Modell nun eine fahrtrichtungsabhängige, warmweiße LED-Beleuchtung und rechteckige Puffer, wie sie für die letzten Bauserien der 111 typisch sind.

Die Umstellschraube für den Oberleitungsbetrieb wurde nach innen verlegt, womit das Loch im Dach entfällt. Nicht umgesetzt hat



Märklins Neuauflage der Baureihe 111 besticht durch eine deutlich ausgeweitete Bedruckung. Nicht umgesetzt wurde allerdings die angekündigte Maschinenraumnachbildung. Foto: Peter Fingerhut

Märklin die ursprünglich angekündigte Maschinenraumnachbildung mittels eines bedruckten Aufklebers am Fahrwerksblock.

Stattdessen befindet sich an dieser Stelle nun ein graues Klebeband, das einfach in neutraler Farbe den Blick nach innen auf die Platine abschirmt. Dies hat, für uns völlig nachvollziehbar, bereits bei einigen Lesern zu Enttäuschungen geführt. Wir erinnern daher an die von Jens Wimmel (<http://www.zettzeit.ch>) entworfenen, fotografischen Maschinenraumnachbildungen für diese Baureihe.

Ausgeliefert bei FR Freudenreich Feinwerktechnik:

In die Auslieferung geht nun die erste Auflage der österreichischen Rh 1043, die auf der schwedischen Thyristorlok Rc 2 basiert. Da es bereits während der Fertigung zahlreiche Vorbestellungen gab, ist diese Auflage bereits komplett ab Werk ausverkauft.

Interessenten für eine unveränderte Zweitaufgabe, die für das Jahresende 2015 geplant ist und sich damit perfekt als Weihnachtsgeschenk eignen dürfte, sollten zeitnah bestellen (<http://www.fr-model.de>), um ihr persönliches Modell nicht zu verpassen.

FR baut aus den noch nachproduzierten Exemplaren keinen Lagerbestand auf.

Das Vorbild des Modells (Art.-Nr. 43.130.01) wurde 1971 in zehn Exemplaren in Dienst gestellt.



Im Ursprungszustand zeigt sich das neue Modell der Rh 1043 der ÖBB, für das einige Gehäuseänderungen erfolgten. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Nach etwa 30 Betriebsjahren wurden sie anschließend nach Schweden zurückgegeben. In der Zwischenzeit erfuhren die Lokomotiven zahlreiche Änderungen. Das FR-Modell entspricht jedoch dem Ursprungszustand ohne Widerstandsbremse und in der aus Schweden bekannten Lackierung.

Die spezifischen Änderungen der österreichischen Variante wurden, soweit das mit einem Plastikspritzguss-Gehäuse möglich ist, nachgebildet: Stromabnehmer, Führung der Dachleitung, der schräg zur Fahrtrichtung stehende BBC-Hauptschalter und das obere Stirnlicht.

Geplantes Treffen der Zetties in Göppingen:

Obwohl es seitens des Veranstalters bislang keine Informationen gibt, ob dieses Jahr im Rahmen der 10. Märklintage / 32. Internationalen Modellbahnausstellung (18. bis 20. September 2015 in Göppingen) auch wieder eine Spur-Z-Convention Süd-Deutschland stattfinden soll, sind wieder abendliche Treffen der Zetties an den einzelnen Veranstaltungstagen geplant.

Wie jedes Mal organisiert Thomas Zeeb dieses traditionelle Beisammensein bei Essen und Getränken und hat in der Gaststätte Paradies (Friedrich-Ebert-Straße 6, 73033 Göppingen, Tel. 0 71 61 / 7 25 28) zu diesem Zweck bereits an allen drei Abenden reserviert.

Am 18. und 19. September treffen sich die Teilnehmer unmittelbar nach Veranstaltungsende im Lokal, wobei sich besonders der Samstag als große Zusammenkunft empfiehlt. Ein gemütlicher Ausklang der noch nicht abgereisten Personen findet auch am Sonntag statt.

Zu hoffen bleibt, dass die uns bekannten Anmeldungen nun zeitnah beantwortet werden, denn mit weniger als zwei Monaten Vorlauf zur Messe droht die Urlaubsplanung vieler Ausstellungswilliger sonst bald zur Makulatur zu werden. Und so können wir an dieser Stelle leider keine Informationen geben, ob sich eine weite Anreise nach Göppingen für Zetties auch in diesem Jahr lohnt.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knaut
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Dr. Dr. Sven Rohmann, Torsten Schubert, Nicole Späing, 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\(at\)trainini.de](mailto:redaktion(at)trainini.de).

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

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

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

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

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

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

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