

Klaus Eckert



ELEGANTE LOKS *und* SCHNELLE ZÜGE

Reisezüge in Modell und Vorbild
von der Dampflokezeit bis heute

ELEGANTE LOKS *und* SCHNELLE ZÜGE

Reisezüge in Modell und Vorbild
von der Dampflokzeit bis heute

I Impressum

Bibliographische Information der Deutschen Bibliothek: Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliographie; detaillierte bibliographische Daten sind im Internet über <http://dnb.ddb.de> abrufbar.
ISBN 978-3-8375-1651-7

©2017 by VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Fürstenfeldbruck, und
Klartext Verlag, Essen

Alle Rechte vorbehalten
Nachdruck, Reproduktion und Vervielfältigung – auch auszugsweise
und mit Hilfe elektronischer Datenträger – nur mit vorheriger schriftlicher
Genehmigung des Verlages

Alle Angaben ohne Gewähr, Irrtümer vorbehalten

Autoren: Klaus Eckert, Ilona Eckert, Elvis Müller, Michael Siemens
Modellbau: Klaus Eckert, Andreas Mock, Elvis Müller, Michael Siemens

Vorbildaufnahmen: Andreas Dollinger (12/13), Klaus Eckert, Archiv EMV
(14 o, M), Michael Hubrich (14 u), Jürgen Nelkenbrecher/Archiv VGB (14 M)

Arbeitsschritte: Klaus Eckert, Andreas Mock, Elvis Müller, Michael Siemens
Szenen, Aufmacher, Bilder Titelseite, Vor- und Nachsatz:
Klaus Eckert, Elvis Müller (S. 76 – 83)

Bilder Titelseite: Zu den schönsten Dampflokomotiven zählt mit Sicherheit
die Baureihe 18.5. Kein Wunder also, dass sich Modellbahnhersteller immer
wieder dieses Vorbildes angenommen und Nachbildungen in vielen
Baugrößen auf den Markt gebracht haben. Dazu zählt auch die Neuentwick-
lung aus dem Jahr 2015 von Märklin. Lokomotive und Wagen wurden von
Andreas Mock gealtert. Die Aufnahmen entstanden auf der Anlage der
Eisenbahnfreunde Ravensburg (großes Bild/Vor- und Nachsatz). Ein
weiterer Star der Epoche III ist der VT 11.5 (kleines Bild).

Lektorat: Ilona Eckert

Layoutentwurf: Maria Lobis

Satz & Layout: Klaus Eckert

Reproduktion und Druck: Fotolito Varesco, Auer (Südtirol)
Gedruckt auf 150 g Magno Satin von Sappi

Elegante Züge mit vielen Details

Schnellzüge faszinieren im Vorbild wie im Modell. Dabei ist gar nicht entscheidend, in welcher Traktionsart die jeweiligen Garnituren befördert werden. Denn jedes „Zugpferd“ hat seinen eigenen Charme, egal ob es sich um eine Dampf-, Diesel- oder Elektrolokomotive handelt. Was die Wagen anbelangt, so geben stilreine Garnituren, die im Farbdesign womöglich auch noch auf die Lok abgestimmt sind, ein besonders anmutiges Bild ab.

Wer würde solche Züge nicht gerne auf seiner Anlage einsetzen? Apropos Anlagen. Viele Modellbahner haben lange von einer eigenen Anlage geträumt, mussten aber, aus welchen Gründen auch immer, diesen Wunsch zurückstecken. Doch dann ist es endlich so weit, die eigene H0-Anlage hat Gestalt angenommen. Jetzt fehlen nur noch schöne Fahrzeuge für einen vorbildgetreuen Betrieb.

Die Modellbahnhersteller bieten eine große Palette wunderbarer Modelle an. Und auch aus zweiter Hand lässt sich der Lok- und Wagenpark ergänzen.

Manchmal schlummern die Modelle auch schon zu Hause, in Kisten. In diesem Fall entsprechen die betreffenden Loks und Wagen eventuell nicht mehr dem aktuellen Standard, was die Detaillierung oder elektronische Ausstattung anbelangt. Ein entsprechendes Nacharbeiten und Nachrüsten kann hier dazu beitragen, dass aus älteren Modellen zeitgemäße Schmuckstücke werden.

So wird in diesem Buch anhand vieler Beispiele gezeigt, wie sich Wagen und Lokomotiven der Baugröße H0 altern, zurüsten und mit Details versehen lassen. Und wer meint, dass die Kleinheit der H0-Bahn nur schwer solche Eingriffe erträgt, der wird über den Bastelbeitrag zum Maßstab 1:160 staunen. Denn dort durchläuft eine Dampflokomotive der Baugröße N das Verschönerungsprogramm.

Anregungen zur Anlagengestaltung werden Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, durch die zahlreichen Szenenfotos ebenfalls gleich mitgeliefert.

Viel Spaß beim Schmökern und Mitbasteln!



Einleitung	3	Junge Bundesbahn	36
Elegante Züge mit vielen Details		Noch sind Dampfloks unentbehrlich, doch ihre Ablösung rollt schon an, in Gestalt der V200 und der legendären 103	
Bildstrecke	6	Lichter und Lampen	42
Klassische Schnellzüge aus mehreren Epochen, würdig inszeniert auf schönen Anlagen		Im Märklin-Modell des TEE „Rheinpfeil“ wird es richtig gemütlich, dank LED und Innenleben	
Von der 01 zum ICE	12	Stolze Schweizer	48
Kleiner Streifzug durch die Geschichte der Eisenbahn, mit Blick auf einige Protagonisten		Bekannte Lokomotiven und Triebzüge der Eidgenossen, von der BLS Ae 6/8 bis zur 460 der SBB, unterwegs auf H0-Anlagen	
Eilzug nach Lindau	18	Blaues Band	54
Die stolze 18 537, unterwegs mit einem typischen Eilzug der 1960er Jahre		Die Innenausstattung der maßstäblichen InterRegio-Wagen von Roco durchläuft ein umfangreiches Verschönerungsprogramm	
Großer Auftritt	24		
Zahlreiche Figuren und viele kleine Details machen den VT 11.5 von Märklin fit für wunderbare Reiseszenen			



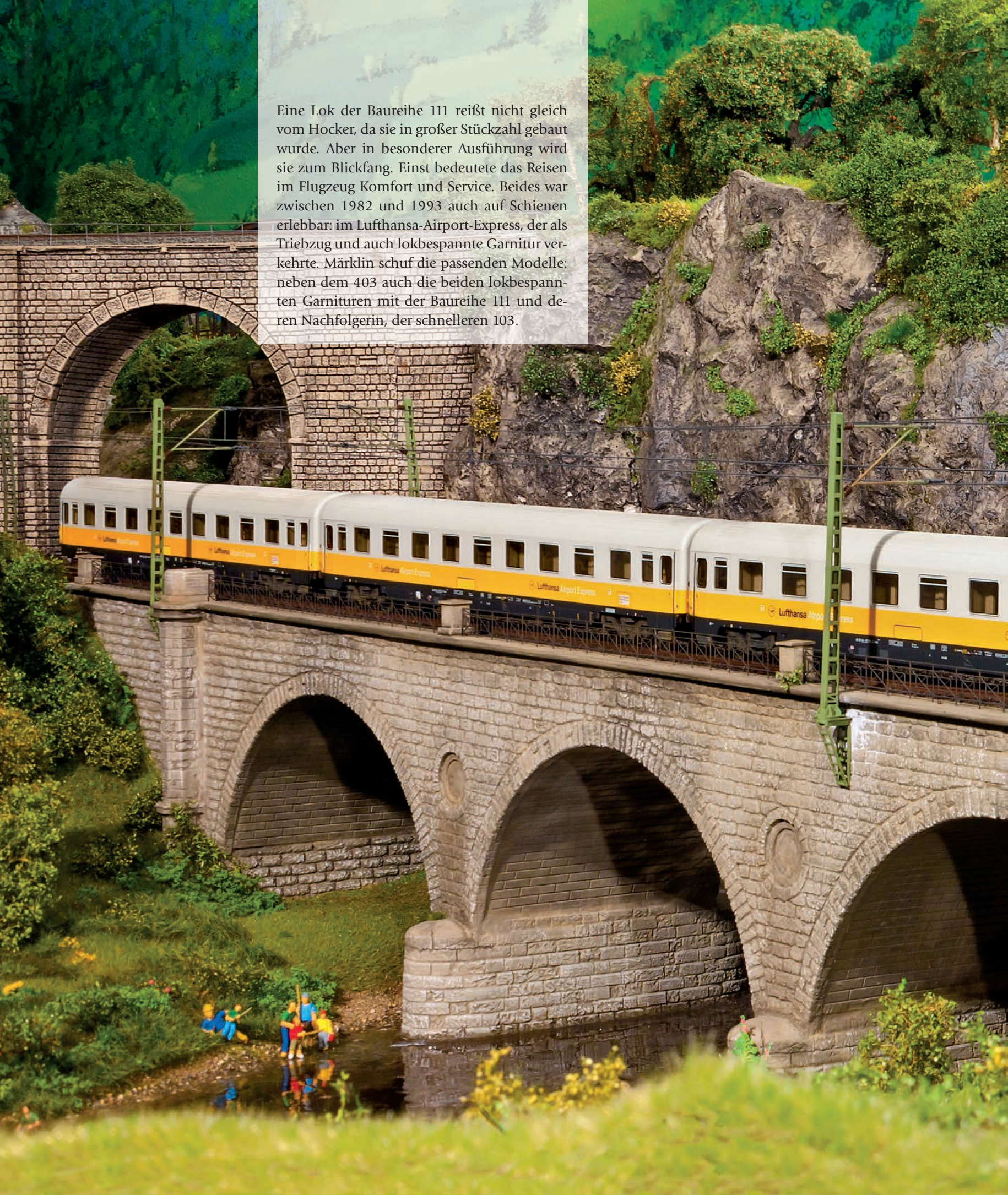
Der Zug des Kranichs	62	Rasant und elegant	90
Im Lufthansa-Airport-Express von Märklin sollen „Preiserleins“ komfortabel reisen können		Umfangreiche Innenraumkosmetik für ein Paradeferd der DBAG, den ICE 3, hier als H0-Modell von Märklin	
Moderne Renner	68	Sonderzug mit der 01	98
Starloks der Epochen V und VI, die passenden Zugtiere für moderne Schnellzüge		Auch in der Epoche VI braucht der Modellbahner nicht auf einen schönen Dampfzug zu verzichten: Stattliche Maschinen wie die 001 180 fahren mit Sonderzügen über die Anlage	
Fesche Österreicher	72	Bequem reisen	106
Schnellzuglokomotiven aus der Alpenrepublik, von der Reihe 1010 bis zum Taurus		Schöne H0-Schnellzugwagen verschiedener Hersteller – eine kleine Marktübersicht quer durch die Epochen	
Dampflokszauber	76	Glossar und Stichwortverzeichnis	110
Sogar Dampflokomotiven in N lassen sich klaglos auseinandernehmen und verschönern			
Platz für Personen	84		
Dezent gealtert, innen bemalt und nun mit Figuren bestückt wird der LINT zum Blickfang			





Mit einem Eilzug ist die 18 537 auf der H0-Anlage der Eisenbahnfreunde Ravensburg unterwegs. Die Szenerie zeigt Motive aus dem romantischen Donautal. Doch unser Zug ist auf der Fahrt zum Bodensee, genauer gesagt nach Lindau. Dort waren diese wunderbaren Maschinen während ihrer aktiven Zeit täglich zu sehen. Besonders gelungen ist die farbliche Überarbeitung der Modelle. Loks und Wagen (Märklin) zeigen sich vom Betriebsalltag gezeichnet. Wie langweilig wäre doch eine schachtelfrische Garnitur! Die Kunst des richtigen Alterns ist gar nicht so schwer.

Eine Lok der Baureihe 111 reißt nicht gleich vom Hocker, da sie in großer Stückzahl gebaut wurde. Aber in besonderer Ausführung wird sie zum Blickfang. Einst bedeutete das Reisen im Flugzeug Komfort und Service. Beides war zwischen 1982 und 1993 auch auf Schienen erlebbar: im Lufthansa-Airport-Express, der als Triebzug und auch lokbespannte Garnitur verkehrte. Märklin schuf die passenden Modelle: neben dem 403 auch die beiden lokbespannten Garnituren mit der Baureihe 111 und deren Nachfolgerin, der schnelleren 103.







Die ICE-Familie ist längst bei vielen Herstellern im Sortiment. Daher ist klar, dass man auch in Göppingen bei Märklin und Trix auf diese Modelle nicht verzichten kann. So entstanden eigentlich fast alle Familienmitglieder des ICE-Clans. Selbst in der Nenngröße Z. Besonders gelungen und in mehreren Varianten technisch und optisch stets dem Vorbild auf der Spur, kommt der ICE 3 daher. Wenn man ihn auf die vorbildgerechte, achteilige Länge bringt, ergibt sich ein über zwei Meter langer Zug. Dezent gealtert schaut das richtig gut aus.





Von der 01 zum ICE

Selbst in der „guten alten Zeit“ der Eisenbahn erhielten nicht alle Lokomotiven und Triebzüge dieselbe Aufmerksamkeit. Während einige ein Schattendasein führten, glänzten andere im Licht der großen Bahnhöfe. Das hat sich bis heute nicht geändert und gilt genauso für unsere Nachbarländer Österreich und Schweiz. Ein kleiner Streifzug durch die Eisenbahngeschichte, mit Blick auf einige Protagonisten der Dampf-, Diesel- und Elektrotraktion.

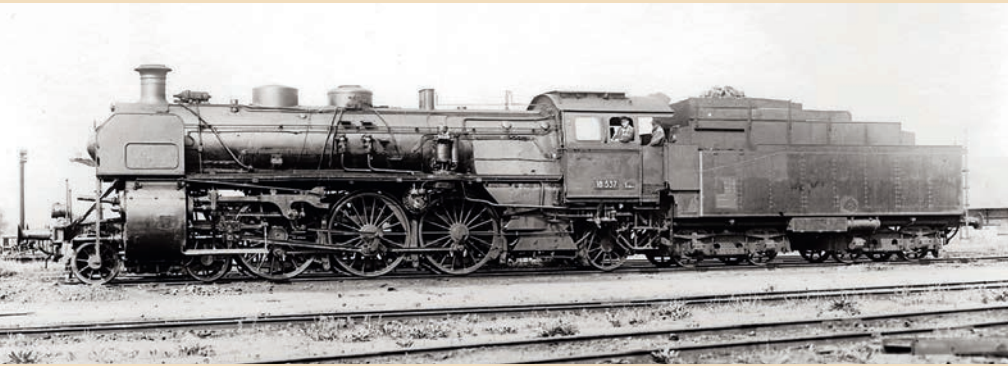


Schnellzugloks hatten schon immer ein höheres Ansehen als die schwer schuftenden Güterverkehrsmaschinen. Wenngleich auch die Baureihe 44 ein gewisses Ansehen erreicht hat. Doch an die Beliebtheit einer 01 kam sie nie heran. Waren die einen bullig und mächtig, kamen die Schnellzugdampfer mit ihren großen Treib- und Kuppelrädern eher leichtfüßig daher. Schon zur Länderbahnzeit genossen einige der unzähligen Lok-Gattungen einen besonderen Stellenwert. Denken wir nur an die Württemberger C oder die bayerische S3/6. Aber auch die Preußen verstanden es durchaus, schöne Lokomotiven zu bauen. Als Beispiel sei hier die P8 genannt. Die Palette der Einheitsloks glänzte später mit den Baureihen 01 und 03. Auch die Drillinge der Baureihe

01.10 oder die 03.10er wirkten stets ein wenig distanziert, vor allem wenn sie sich hinter einer Stromschale verbargen. Dies gilt insbesondere für die Baureihe 05, die sogar als Weltrekordhalterin Eingang in die Geschichtsbücher gefunden hat. Aber auch nach dem Zweiten Weltkrieg blieb die Zeit der Dampfloks noch eine Weile lebendig. Mit der Baureihe 10 erschien in den 1950er Jahren eine selbst heute noch überaus elegant anmutende Maschine für schnelle Züge. Während die Güterzugloks ihr Dasein in den großen und kleinen Rangierbahnhöfen fristen mussten, oft bei dunkler Nacht zwischen diesen pendelten, kamen die Schnellzugmaschinen in die Kathedralen der Eisenbahn. Herrliche Bahnhofshallen waren der Laufsteg vor einem gro-

Die 001 180 des Bayerischen Eisenbahnmuseums erfreut auf ihren Sonderfahrten Reisende und natürlich auch Modellbahner, die meist nicht auf den Einsatz eines Dampfzuges verzichten wollen, auch wenn sie sich eher in der Epoche V/VI heimisch fühlen. Vor allem in der kalten Jahreszeit ist beim Vorbild die Dampfentwicklung schön zu beobachten. Rund um Nördlingen gibt es noch Strecken ohne Fahrdrabt, was die nostalgische Wirkung natürlich noch ungemein verstärkt.

Reisen damals



Lokomotivbaukunst in Vollendung! Beim Anblick der 18 537 wird kaum jemand bezweifeln wollen, dass dem so ist – selbst wenn solche Aussagen immer auch subjektiv sind.



Der „Rheingold“, ein Zug, der damals wie heute fasziniert. In den 1930er Jahren zog er als hochwertiger Reisezug die Blicke auf sich, heute tritt er als feiner Nostalgiebewahrer auf.



Eine 01er mit Neubaukessel und dem typischen Dampfkranz oberhalb der Rauchkammer. Das Bw Hof setzte seine Loks bis 1973 planmäßig ein. (links). Nachfolger der D-Züge wurden die beliebten InterRegios. Die Aufnahme (unten) zeigt einen der blauen Züge auf der Moselbahn.



ßen Publikum, das schon, vom Reisefieber ergriffen, auf den Zug wartete. So verwundert es kaum, dass auch heute noch zahlreiche Menschen fasziniert sind, wenn museal erhaltene Edel-Dampffröscher schnaubend vorbeikommen. Es ist eben ein Unterschied, ob eine schnöde 50er oder die 01 150 einen Sonderzug bespannt. Letztere hat ein besonders bewegtes Lokleben hinter sich. Doch auch die 01 1066 oder die jüngst wieder zum Leben erweckte 001 180 sollen hier genannt sein. Sie alle sorgen dafür, dass eine längst vergangene Epoche in angemessener Art und Weise lebendig bleibt. Auch wenn heute sicherlich niemand mehr ernsthaft noch mit solchen Zügen täglich würde reisen wollen. Die Arbeit auf den Führerständen war einst sicher kein Zuckerschlecken, und es ist ein erheblicher Unterschied, ob man in seiner Freizeit freiwillig den Heizerdienst auf dem



Führerstand einer kohlegefeuerten Dampflokomotive sieht oder ob man dies zum täglichen Broterwerb machen muss. Somit verdient die harte Knochenarbeit auf den Loks und in den Betriebswerken im Rückblick großen Respekt. Gegen Ende der Dampfära, schwand die Beliebtheit der Loks. So schwangen vor allem Gastarbeiter die Kohleschaufeln auf den Führerständen der letzten Jumbos im Ruhrgebiet.

| Elegante Triebzüge

Diesel- und Elektrotriebzüge haben den Bahnbetrieb vereinfacht und aufwendige Rangiermanöver in den Endbahnhöfen überflüssig gemacht. Mit dem VT08 oder dem VT11.5 gelangten moderne und komfortable Züge auf deutsche Gleise. In Österreich

rollten die wunderbaren 4010 an, und die Eidgenossen boten den TEE „Gottardo“ auf, einen Viersystemzug, der auch in die Nachbarländer reisen konnte. Das TEE-Zeitalter sorgte damals für internationale Verbindungen – ein erster Schritt zu einem immer stärker zusammenwachsenden Europa. Das Konzept gipfelte im EuroCity, mittlerweile muss es aber leider wieder verstärkt nationalen Interessen weichen. Der 4010 fuhr damals als Transalpin von Wien nach Basel, der SBB-TEE von Zürich nach Mailand.

Die lokbespannten Züge erhielten stets das Beste, was die jeweiligen Länder zur Verfügung hatten. Die E 10 mit ihrer Bügelfalte, zeitlos elegant, wurde von der 103 abgelöst, einer Lok, deren Kultstatus bis heute unangefochten ist. Auf den Magistralen der Alpen wurden beispielsweise die Ae 6/8 der BLS und die SBB-Re 6/6 zu den Starloks für besondere Züge.

Ein herrlicher Sonderzug, gezogen von der 218 105 und 103 184, gesehen unweit von Dollnstein im Altmühltal. Ein Zug, wie geschaffen für die Nachbildung im Modell.



Moderner Nahverkehr mit dem LINT, der Baureihe 648. Mit diesen Zügen lassen sich auch Nebenlinien wirtschaftlich betreiben. Der Zug ist auf der Fahrt nach Kreensen in Niedersachsen.

Der EC Transalpin (oben rechts) hat eine lange Geschichte. Anfangs aus Triebzügen der ÖBB wie dem 4010 gebildet, ist er bis heute ein lokbespannter Zug. Im Winter 1990 waren zwei SBB-Panoramawagen mit dabei, den restlichen Wagenpark stellten die ÖBB. Der Speisewagen kam in bestimmten Fahrplanperioden auch von den SBB. Der Zug fuhr zunächst zwischen Wien und Basel. Heute verkehrt er, stets mit Panoramawagen, zwischen Zürich und Graz.

In Zusammenarbeit zwischen DB und ÖBB ist es gelungen, einen attraktiven Zweistundentakt zwischen München und Zielen in Norditalien herzustellen (Verona/Venedig). Der Zug besteht aus Wagen der 1. und 2. Klasse sowie einem Speisewagen und wird wie die 1216 (Taurus-Familie) von den ÖBB gestellt. Die Aufnahme zeigt den EC kurz vor Bozen.

Während erstere nur noch museal tätig ist, darf letztere noch richtig schuften, aber nur noch vor Güterzügen. Im Alpenraum sind die ETR 610 die neuen Stars, nicht unumstritten, doch optisch gelungen. In Deutschland wurde mit Beginn des Eisenbahn-Hochgeschwindigkeits-Zeitalters 1991 der ICE zum Starzug. Mit seinem markant geformten Bord-Restaurant wurde er rasch auch einem breiten Publikum zum Begriff. Höchst medienwirksam hatte man damals, vor über 25 Jahren, mit einem feierlichen Großereignis in Kassel-Wilhelmshöhe ein neues Ka-





pitel der Eisenbahngeschichte aufgeschlagen. Im Zuge dessen verschwanden jedoch der klassische D-Zug und sein würdiger Nachfolger, der InterRegio. Auch im Regionalverkehr sind heute überall moderne Triebzüge oder Doppelstockwagen zu sehen. Die guten alten Eilzugwagen oder die Silberlinge mit ihren roten, im Sommer klebrig anmutenden Kunststoffsitzen sind längst verschwunden. Mit dem LINT steht heute ein optisch gelungenes und für den gedachten Verwendungszweck geeignetes Fahrzeug zur Verfügung. Ebenso im Regionalverkehr sind heute auch die Loks der Baureihe 182 (Taurus-Familie) anzutreffen. Zunächst für Österreich gebaut, kamen 25 Exemplare zur deutschen Güterbahn, wurden dann an DBRegio verkauft und geben nun vor Doppelstockzügen ein elegantes Bild ab. Manchmal begegnet eine solche Garnitur einem Sonderzug, gezogen von einer 01, deren Personale mit leichter Verachtung auf den Taurus herabschauen dürften.

Reisen heute



Ein IC der DB AG, wie er in den 1990er Jahren durch die Lande fuhr. Hier zeigt er sich auf seinem Weg nach München bei Garmisch. Zuglok ist eine ehemalige Rheingold-E 10 mit Bügelfalte.



Zunächst für die Güterbahn beschafft, sind die 25 Exemplare der Baureihe 182 heute bei DBRegio im Einsatz. Bis zum Sommer 2016 fuhren sie auch im Elbtal vor Doppelstockwagen.



Zur dritten ICE-Generation gesellte sich nun ein weiterer DB-Paradezug hinzu: der ICE 4. Da er aber noch richtig Laufen lernen muss, fuhr er im Filstal eher gemütlich in Richtung Stuttgart.



Reisen erster Klasse, im wahrsten Sinne des Wortes: Die zehn SBB-Panoramawagen machen jede Reise zum Genuss. Ab 2017 befährt der Panorama-Express die alte Gotthard-Bergstrecke.



Eilzug nach Lindau

Sie waren eine prächtige Erscheinung: die einstigen Edelfreier der DRG-Bau-reihe 18.5, hervorgegangen aus der bayerischen S 3/6. Gegen Ende ihrer Ära hatten sie vergleichsweise niedere Dienste zu versehen. Dabei kamen sie auch auf der Allgäubahn, über Buchloe und Kempten, bis Lindau zum Einsatz. Mit der 18 537 und passenden Wagen, die 2015 von Märklin/Trix präsentiert wurden, lässt sich der genannte Zuglauf perfekt nachstellen.



Die Vorbildlok 18 537 entstand 1930 bei Henschel & Sohn in Kassel und war danach eine Zeit lang in Mainz stationiert. Von dort aus kam sie dann vor Schnellzügen wie den legendären „Rheingold“ zum Einsatz. Nach dem Zweiten Weltkrieg gelangte die Lok nach Darmstadt. Ab 1956 war sie schließlich im Bw Augsburg beheimatet, von wo aus man sie auch auf die Allgäubahn schickte, mit einem Eilzug nach Lindau am Haken. Leider währten die Einsätze der 18 537 nicht allzu lang. Im Sommer 1960 wurde sie bereits ausgemustert. Doch Modellbahner können die Erinnerung an die formschöne Dampflokomotive auf ihren Anlagen wachhalten.

Das entsprechende H0-Modell erschien 2015 in einmaliger Serie für Märklin-Insider (Art.-Nr. 39030)

und Trix-Club-Mitglieder (Art.-Nr. 22880). Gleiches gilt für das passende fünfteilige Wagenset (42259), eine Eilzug-Garnitur für den Zuglauf „Augsburg – Buchloe – Kempten – Lindau“ im Betriebszustand um 1958. Es umfasst folgende Schnellzug-Wagentypen, die allesamt im vollen Längenmaßstab 1:87 ausgeführt wurden: einen Gepäckwagen Pw4ü/Hechtwagen mit Dachaufsatz, einen bayerischen B4üe, einen B4üe/Hechtwagen, einen Einheits-Durchgangswagen A4yse und bayerischen B4üe. Die Wagen sind ab Werk für den Einbau der haus-eigenen Innenbeleuchtung 73400/73401, 7335, 66672 vorbereitet. Für das Zweileiter-Gleichstromsystem führen die Göppinger Tauschradsätze im Sortiment (Art.-Nr. 700580 bzw. 32376004). Bei der

Liebevoll gestaltete Anlagen bieten das perfekte Umfeld für Eilzüge im Modell. Hier zieht die 18 537 von Märklin, ein Insider-Modell des Jahres 2015, einen Eilzug, gebildet aus einem fünfteiligen Schnellzugwagen-Set, ebenfalls von Märklin. Wir stellen uns vor, dass die Garnitur auf der zweigleisigen Allgäubahn, vielleicht irgendwo zwischen Hergatz und Lindau, unterwegs ist. Das Zuglaufschild verrät uns den Ausgangspunkt der Fahrt: Augsburg.



Eine H0-Landschaft wie aus dem Bilderbuch: Viele Stellen entlang des Vorbilds, der zweigleisigen Allgäubahn, sind in der Tat sehr idyllisch. Die Region ist ein beliebtes Ziel für erholungssuchende Urlauber. Und zudem lässt sie sich bequem mit der Eisenbahn erreichen, damals wie heute. Ein Eilzug aus Augsburg mit der 18 537 von Märklin an der Spitze passiert ein Gewässer, das zum Schwimmen und Sonnebaden genutzt wird. Unbekümmerte Ferienstimmung mit viel Spaß und dem allseits beliebten Eisverkäufer.





Lokomotive sorgt ein Mfx+-Decoder für zahlreiche schaltbare Digitalfunktionen wie zum Beispiel den Dampflok-sound, die Führerstandsbeleuchtung und das Flackern in der Feuerbüchse. Ein Rauchsatz ist serienmäßig eingebaut und arbeitet auch im Analog-Betrieb. Im Kessel der Lok sitzt ein Hochleistungsantrieb mit Fünfpolmotor inklusive zweier Schwungmassen. Zudem wurde im Tender zugunsten der Fahreigenschaften noch ein Ballastgewicht untergebracht. Brünierte Kuppelstangen und Steuerungselemente sowie für Märklin-Verhältnisse recht niedrige Spurkränze verleihen der kleinen Maschine ein elegantes Aussehen.

Arbeitstier oder Schmuckstück?

Das Gehäuse der Lok lässt sich nach dem Lösen von vier Schrauben problemlos abnehmen und anschließend, falls gewünscht, dezent altern. Meist geht es darum, den Lackglanz des schachtelfrischen Modells zu mindern und das Fahrwerk leicht zu patinieren, um die filigranen Strukturen zu betonen.

Die Entscheidung, wie weit man bei der Alterung gehen möchte, bleibt jedem selbst überlassen. Es kommt auch darauf an, in welchem Zustand das jeweilige Fahrzeug gezeigt werden soll: als täglich gefordertes Arbeitstier gegen Ende seiner Einsatzzeit, als topgepflegter Edelrenner oder als wohlbehütetes Museums-Schmuckstück. Im Prinzip handelt es sich stets um ähnliche Arbeitsschritte, wenn es um die

farbliche Nachbehandlung von Dampflokmodellen geht, unabhängig von der Baugröße. So finden sich im Kapitel „Dampflokzauber“ ab Seite 76 entsprechende Tipps. Wie die Alterung und Figurenbestückung bei den Wagen vorgenommen werden kann, lässt sich ab Seite 98 („Sonderzug mit der 01“) nachlesen, wo es um vergleichbare Wagenmodelle geht. Zuglaufschilder müssen übrigens nicht angebracht werden. Der Eilzug „Augsburg – Lindau“ trägt bereits ab Werk entsprechende Aufschriften.

Wagensets dieser Art und die dafür passenden Lokomotiven erfreuen sich großer Beliebtheit, sind sie doch für die meisten Modell-Landschaften die idealen Züge. Denn selten sind es Großanlagen mit weitläufigen Paradestrecken, sondern eher kleinteilig ausgeschmückte Kompaktanlagen, die der Modellbahner zu Hause hat. So dürfte auch der hier vorgestellte Eilzug in die meisten H0-Bahnhöfe passen und auch auf gewundenen Gleisen einen hübschen Eindruck machen. Säumen Bauernhöfe und grüne Hügel die Strecke, kommt auch das Allgäu ins Spiel.



Wussten Sie, dass ...



... bei den Loks der BR 18.5 die Treibräder mannshoch (1,87 m) waren? Die Maschinen erreichten 120 km/h.



Oben: Links ein bayerischer Schnellzugwagen B4üe, die Toilettenfenster sind schon ab Werk als „Milchglas“ ausgeführt. Rechts ein „Hechtwagen“ der Bauart B4üwe. Beide Modelle erhielten eine Alterung mit „Washings“, das sind fertige Farblösungen für die Modell-Patinierung.

Links: Insbesondere die Wagendächer sollten eine Alterung erhalten, denn auch beim Vorbild zeigen sich hier am deutlichsten Witterungsspuren, die durch Staub und herunterlaufendes Regenwasser entstehen.

Linke Seite: Unser Eilzug auf einer Anlage der Eisenbahnfreunde Ravensburg-Weingarten e. V.



Großer Auftritt

Der VT 11.5 von Märklin setzt seinem legendären Vorbild ein würdiges Denkmal. Mit diesem Modell lassen sich wunderbare Reiseszenen vergangener Epochen nachspielen. Für diesen Zweck haben wir den H0-Zug noch mit weiteren Details versehen, mit Fahrgästen bestückt und mit einer optimierten Beleuchtung versehen. Das neue Innenleben ist ein wahrer Augenschmaus.



Diesellokomotiven der Baureihe VT 11.5 rollten schon lange nicht mehr durch unser Land. Ihre Glanzzeit erlebten die Fahrzeuge in der Epoche III, nach der Einführung des Trans-Europ-Express-Verkehrs (TEE). Doch dank entsprechender H0-Modelle von Märklin, Roco und Trix können die legendären Züge zumindest auf Modellbahnanlagen weiterhin verkehren. Die Geschichte des VT 11.5 geht auf ein Ereignis zurück, das 1954 im niederländischen Utrecht stattfand. Hier tagten damals sieben Delegationen europäischer Bahnverwaltungen mit dem Ziel, den internationalen Schienenverkehr neu zu organisieren. Da man die Ära der Dampfloks für beendet hielt und die Elektrifizierung nicht überall gleich weit vorangeschritten war, einigten sich die Bahnvertreter darauf, dass für die

grenzüberschreitenden Schnellzüge nur Dieseltraktion in Frage kam.

Für das TEE-Konzept wurden teils neue, komfortable Triebzüge entwickelt. Neben den schweizerischen und niederländischen Triebzügen der Reihe RAM stach dabei vor allem der elegante VT 11.5 der Deutschen Bundesbahn hervor, der im Sommer 1957 erstmals auf die Gleise rollte. Dieser Fahrzeugtyp verband deutsche Metropolen wie Frankfurt oder Dortmund mit Zielorten in den Niederlanden, Frankreich und der Schweiz. Nach dem Aus für den TEE-Verkehr ging es zunächst im IC-Dienst weiter. Dann brachten die formschönen Fahrzeuge als Reisebüro-Sonderzüge noch einige Jahre lang Urlauber zu ihren Ferienorten im Süden Deutschlands und nach Österreich.

Im weichen Abendlicht rollt ein VT 11.5 über eine Anlage, die der linken Rheinstrecke nachempfunden ist. Die vierteilige Grundpackung von Märklin wurde noch mit einer dreiteiligen Ergänzung zur vorbildgerechten Einheit erweitert. Bar- und Speisewagen sorgten einst für ein fast schon luxuriöses Reisen in dem nur aus 1.-Klasse-Wagen gebildeten Zug.

? Wussten Sie, dass ...



... Märklin in 2016 den VT11.5 als TEE Helvetica überarbeitet in einer Neuauflage auf den Markt gebracht hat? Vor allem in Sachen Beleuchtung wurde hier auf den Einbau weißer LED Wert gelegt. Zudem arbeitet nun ein Mfx+-Decoder an Bord des Zuges.

Märklin-Freunde mussten relativ lange auf eine H0-Wiedergabe des formschönen Zuges warten. Erst im Jahr 2002 lief das lang ersehnte Modell vom Band. Der in hochwertiger Metallausführung produzierte Triebzug (Art.-Nr. 37605, vierteilige Grundpackung, und dreiteiliges Ergänzungswagen-Set, Art.-Nr. 43115) erfreute sich gleich großer Beliebtheit und hatte auf zahlreichen Anlagen seinen viel beachteten Auftritt. Varianten folgten. Und 2016 gab es den Zug in leicht überarbeiteter Form erneut für die Epoche III. Zum Innenleben des Modell-Zuges gehörte seinerzeit schon eine recht umfangreiche Digitalausstattung. Neben dem kräftigen Motorsound und dem Drucklufthorn bietet der ältere VT 11.5 von Märklin eine Innenbeleuchtung. Die Ausrüstung mit zwei Motoren erlaubt die Erweiterung des Triebzuges auf bis zu acht Zwischenwagen. Was die Laufkultur anbelangt, weiß der Zug zu überzeugen. Eine weitergehende Detaillierung steht dem VT 11.5 in H0 aber sicher gut, daher greifen wir nach dem Zerlegen der einzelnen Wagen zu Pinsel und Farbe bzw. Pinzette und Lötkolben. Als ersten Punkt auf unserer Arbeitsliste haben wir die Inneneinrichtung der Zwischenwagen vermerkt. Neben einer Feingestaltung des Kunststoffeinsatzes mit Farben und Figuren gilt es auch, die Kabel der Zug-

elektrik so unterzubringen, dass sie nicht mehr sichtbar sind. Auch die gelblich wirkende Innenbeleuchtung des Modells aus dem Jahr 2002 soll verbessert werden. Ergänzen wollen wir zudem die Vorhänge an den Fenstern und die Zuglaufschilder.

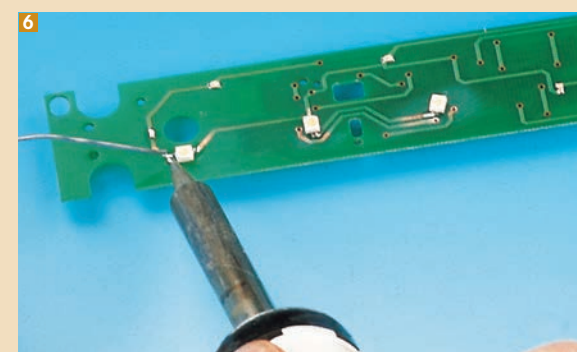
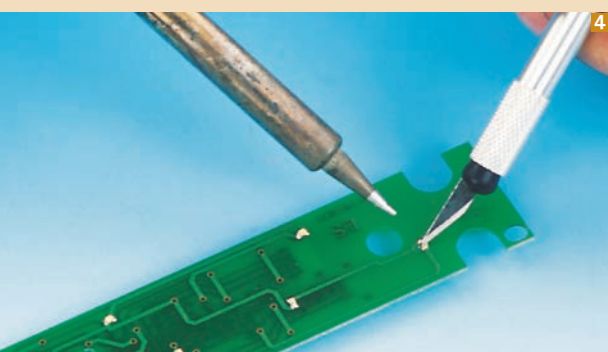
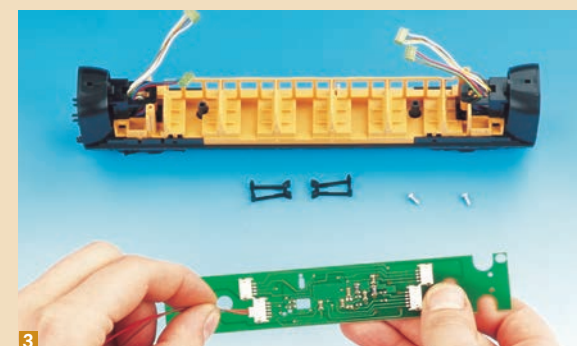
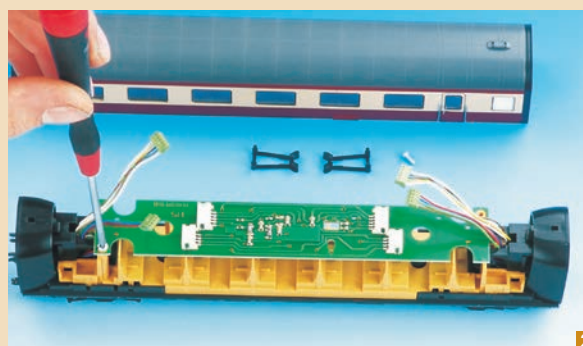
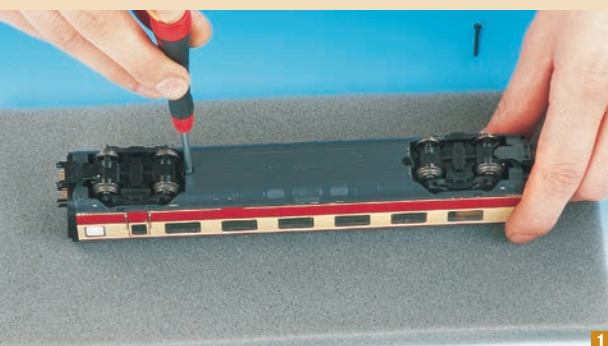
I Innenleben erstrahlt im neuen Licht

Zunächst heißt es, die Zwischenwagen zu zerlegen. Um an deren Inneneinrichtung zu gelangen, müssen zwei versenkt im Boden angebrachte Kreuzschlitzschrauben herausgedreht werden. Danach lässt sich der Aufbau einfach vom Fahrgestell trennen. Um Lackschäden zu vermeiden, sollte man die Modelle bei den nachfolgenden Arbeitsschritten stets auf einer dünnen Schaumstofflage betten. Ebenfalls zwei Schrauben halten jeweils auch die Beleuchtungsplatine in den Wagen. Um die Platine entnehmen zu können, sind zudem noch die Steckverbindungen der Elektrik zu lösen. Bitte keinesfalls an den Kabeln ziehen, die kleinen Stecker lassen sich leicht und beschädigungsfrei mit dem Schraubenzieher herausdrücken. Da die Platine schon einmal zur Hand ist, beginnen wir als Erstes mit dem Umbau der Beleuchtung. Da-

- 1 Nachdem die beiden Kreuzschlitzschrauben im Boden gelöst wurden, lässt sich das Gehäuse problemlos abnehmen. Das gilt sowohl für die Zwischen- als auch Motorwagen.
- 2 Um die Beleuchtungsplatine auszubauen, löst man zwei Schrauben und zieht die Steckverbindungen der Kabel ab.

- 3 Für die nachfolgenden Arbeiten wird mit einem Miniaturstecker eine provisorische Stromversorgung hergestellt.
- 4 Die gelben Leuchtdioden werden entfernt. Dazu erhitzt man die Lötstellen und hebt die Dioden danach mit einem Messer ab.

- 5 Bevor man die neuen Lichtspender verlötet, sollte man unbedingt prüfen, ob die Einbaurichtung auch stimmt.
- 6 Im Küchenwagen sollen fortan größere Leuchtdioden zum Einsatz kommen. Auch die Einbaulage der LED wird etwas verändert. Hier werden die freigelegten, gesäuberten Kupferbahnen mit Lötendraht verzinnt.



bei ist es praktisch, wenn man diese während der Arbeiten gleich auf Funktion prüfen kann. Ein Prüfanschluss lässt sich mit Hilfe eines Trafos und einem Kabel mit zweipoligem Miniaturstecker realisieren. Für die Beleuchtung gehört der Stecker auf den zweiten und dritten Stift der größeren Platinenbuchse.

Als Ersatz für die gelben Leuchtdioden (LED) kommen weiße Varianten zur Verwendung. Diese sogenannten SMD-Chip-Leuchtdioden sollte jeder Elektronikhändler im Sortiment haben. Die benötigte Größe beträgt rund 1,8 x 0,8 mm. Solche LED sind recht preisgünstig zu haben. Zum Verarbeiten der kleinen Lichtspender benötigt man ein regelbares Lötgerät mit kleinster Lötspitze. Um die vorhandenen LED zu entfernen, erhitzt man jeweils zuerst eine der beiden Lötstellen. Mit einer dünnen Klinge kann die Diode danach angehoben und durch Erwärmen der zweiten Verbindung ganz gelöst werden. Beim Aufsetzen der neuen Leuchtdiode gilt es, die Einbaulage zu beachten. Dioden besitzen bekanntermaßen Anode und Kathode und funktionieren daher nur in einer Richtung. Unser Tipp: Gibt man über den Prüfanschluss Spannung auf die Platine, lässt sich die Einbaulage leicht ermitteln. Unter möglichst kurzer Erwärmung der Lötstellen wird die neue Leuchtdiode

dann an ihren Platz gesetzt und danach nochmals auf Funktion geprüft.

Etwas Mehrarbeit erfordert die Beleuchtungseinrichtung des Küchenwagens. Hier stimmt die Aufteilung der Lampen, die mit den übrigen Platinen identisch ist, leider nicht mit der Einrichtung des Wagens überein. Überflüssigerweise beleuchtet eine LED sogar einen Hohlraum in der Inneneinrichtung. Somit sollte der Einbauort korrigiert werden, was bis zu einem bestimmten Grad auch möglich ist.

Damit das Küchenpersonal die kulinarischen Leckerbissen nicht im Halbdunklen herbeizaubern muss, wandern die betreffenden Lichtspender weiter nach außen. Zwei Lampen sind für die Ausleuchtung der Küche zuständig, eine für den Tresen bzw. die Speisenausgabe. Sie werden gegen größere Dioden getauscht, die ein stärkeres Licht erzeugen. An der neuen Einbaustelle müssen die isolierten Kupferbahnen gereinigt werden, was mit einem Schienenreinigungsklotz gut funktioniert. Anschließend werden die freigelegten Bahnen mit dem Lötgerät verzinnt. Nach dem Prüfen der korrekten Einbaulage können die neuen Dioden dann ihren Platz einnehmen.

Kompromisse musste der Hersteller bei der Gestaltung der Inneneinrichtung der Wagen eingehen.

1 Für den Einbau zusätzlicher Sichtschutzblenden werden die Einrichtungsteile an den betreffenden Stellen möglichst weit zurückgeschnitten.

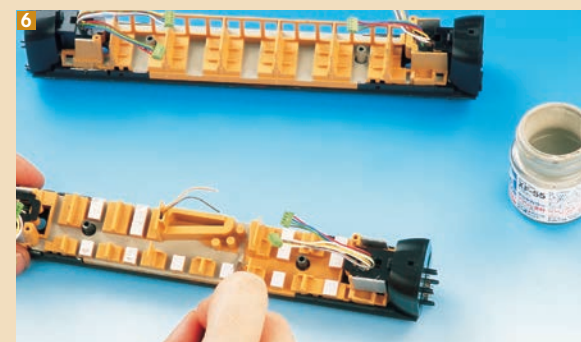
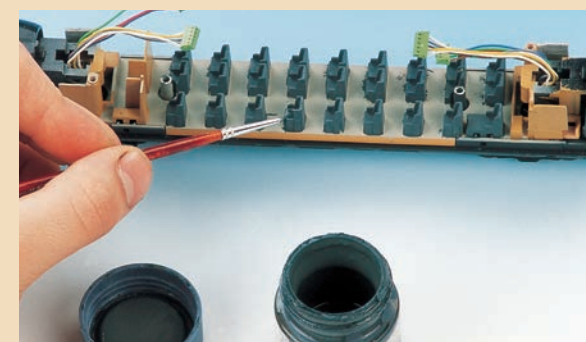
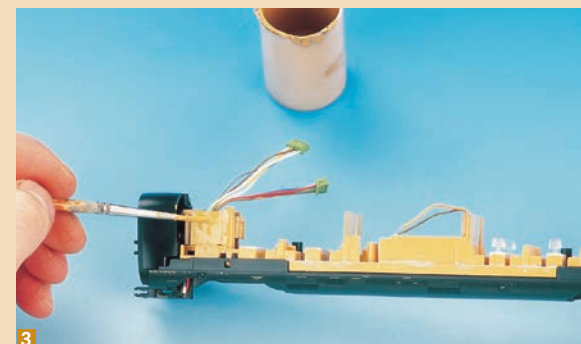
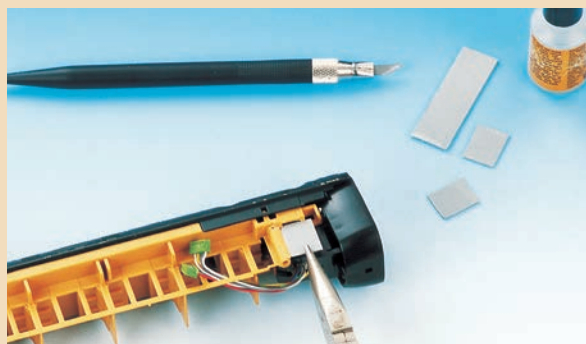
2 Ein Skalpell eignet sich dazu, Grate und Materialreste durch vorsichtiges Schneiden oder Schaben zu entfernen. Die passend zurechtgeschnittenen Kunststoff-Blenden fixiert man am besten mit dickflüssigem Sekundenkleber.

3 Sobald die Klebestellen richtig trocken sind, bemalt man die Blenden mit einer selbst gemischten Holzfarbe.

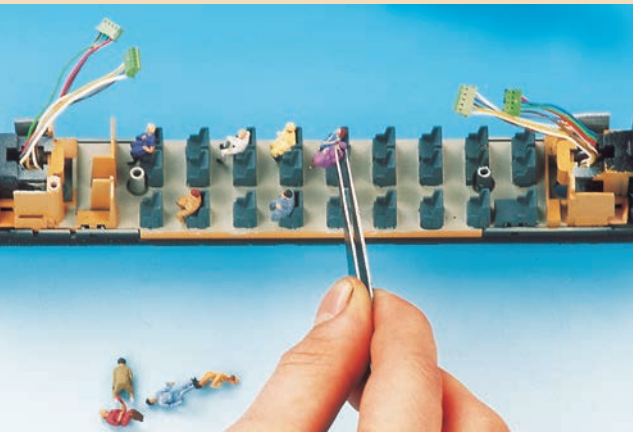
4 Der Vergleich zeigt den Unterschied zwischen einem Wagen mit (oben) und einem ohne eingebaute Blenden (unten). Die Blenden wirken wie Holzverkleidungen.

5 Mit Farben von Tamiya lässt sich ein passender, rauchblauer Farbton für die Sitze des Großraumwagens herstellen.

6 Das Kunststoff-Bauteil mit den Sitzreihen lässt sich nicht so einfach ausbauen. Daher verwenden wir hier keine Spritzpistole, sondern einen Pinsel bei der Bodengestaltung.



Innenraum gestalten



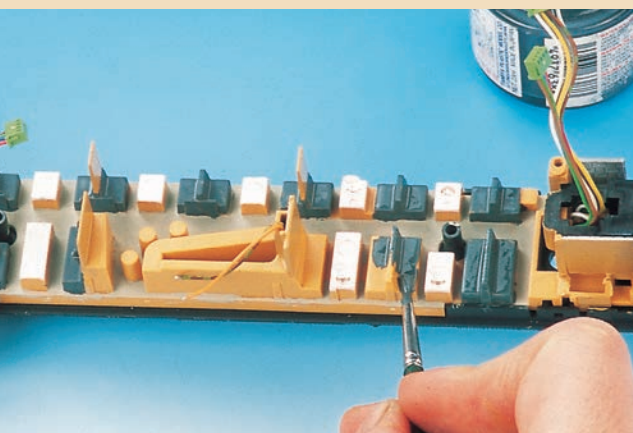
Nach dem Trocknen der Polsterfarben nehmen die ersten Fahrgäste aus dem Preiser-Sortiment Platz. Befestigt werden sie mit etwas UHU-Hart.



Die Abteile wiesen beim Vorbild unterschiedlich gefärbte Sitze auf: Es gab Polster in Kupferrot, Grün, Sandbeige und Rauchblau.



Wenn Figuren etwas zu weit außen sitzen, behindern sie mitunter die Gehäusemontage. In diesem Fall muss man sie umsetzen oder leicht anpassen.



Die Sitze im Speise- und im Barwagen werden mit einem Pinsel rauchblau lackiert.

Grund dafür sind die komplizierten Kupplungen an den Wagenenden. Hier ist auch die elektrische Verbindung der Modelle eingebaut. Leider sind Kabel und Kupplung durch die Fenster der Fahrzeuge relativ gut zu erkennen, da die Einrichtung teils bis zu den Fenstern reicht. Dies lässt sich zwar nicht grundlegend ändern, den Gesamteindruck können wir aber mit Kunststoffblenden und Farbe verbessern. Dafür müssen zunächst die störenden Elemente der Einrichtung so weit wie möglich zurückgeschnitten werden. Gute Dienste leistet hierbei eine Minischleifmaschine. Bestückt mit einem feinen Sägeblatt, rückt sie den betreffenden Bereichen zu Leibe. Gut ein Drittel der rechten Plastikwand am Kunststoffeinsatz verschwindet durch diese Aktion. Auf der linken Seite lässt sich nur die Verstärkung entfernen, da hier die Schraube der Lichtplatine sitzt. Nach dem Vorschneiden mit dem Minischleifer, werden die Schnittstellen geglättet. Materialreste und Unebenheiten lassen sich mit einem scharfen Skalpell zum Verschwinden bringen.

Blick in die Literatur

Die neu anzufertigenden Blenden entstehen aus dünnen Kunststoffplatten mit einer Stärke von rund einem Millimeter. Dabei werden Streifen mit einer Breite von etwa zehn Millimetern ausgeschnitten. Die Länge richtet sich jeweils nach dem Einbauort. Auf der rechten Seite reicht die Blende bis zum Wagenübergang. Auf der anderen Seite beträgt ihre Länge zehn Millimeter, da hier die Verstärkung des Gehäuses im Weg ist. Zum Verkleben der Blenden eignet sich dickflüssiger Sekundenkleber. Er bindet nicht so schnell ab wie die dünneren Klebstoffe und erlaubt daher noch geringe Sitzkorrekturen. Bevor die weiteren Arbeiten folgen, muss der Kleber jedoch gründlich ausgehärtet sein. Sichtbare Nahtstellen werden mit dem Skalpell und einer kleinen Feile nachbearbeitet. Danach geht es mit dem Lackieren weiter.

Dem besonderen Status des Triebzuges sollte man mit einer möglichst vorbildgetreuen Lackierung der Inneneinrichtung Rechnung tragen und dafür entsprechende Vorlagen zu Rate ziehen. Verschiedene Publikationen widmen sich dem Vorbild, darunter auch das Buch „Reisen 1. Klasse – VT 11.5“ (Märklin-Art.-Nr. 07495) oder das Eisenbahn-Journal-Sonderheft „VT 11.5/VT 18.16“. Hier finden sich Abbildungen der edlen Einrichtung, teils auch farbig.

Die Innenwände der Vorbildwagen zierten Holzverkleidungen aus unterschiedlichen Furnierarten. Den Boden bedeckten dicke, schalldämmende Teppichlagen. Mehrfarbig und äußerst bequem gestaltete Sitze



luden die Fahrgäste zum entspannten Reisen ein. Für die Gestaltung der Modell-Innenwände verwenden wir eine Mischung aus den Revell-Farben Nr. 382 Seidenmatt und Nr. 88 Matt. Bemalt werden sämtliche Wandteile der Einrichtung sowie die eingesetzten Blenden und die im Innenraum sichtbaren, schwarzen Teile der Kupplungsmechanik. Welche Farbe für die Bodenbeläge in Betracht kommt, lässt sich nur errahnen, da dies auch auf Farbfotos nicht eindeutig zu erkennen ist. Wir haben uns daher für ein mittleres Grau entschieden. Dunkelgrau oder Blaugrau wäre wahrscheinlich auch nicht falsch. Konkreter gestaltet sich die Auswahl der Sitzfarben. Wie Vorbildfotos zeigen, sind die Polstersitze des Großraumwagens in Rauchblau gehalten. Dasselbe gilt auch für den Speise- und Küchenwagen. Bunter waren dagegen die Abteilwagen gestaltet. Gleich vier Farbtöne sind dort zum Zug gekommen. Neben Rauchblau trifft man auf die Farben Kupferrot, Grün und Sandbeige. Bei sechs Abteilen wiederholen sich jeweils zwei Farben pro Wagen. Leider gibt es von dieser Farbpalette keine Fotos, selbst im DB-Museum war keines aufzutreiben. Die Anordnung der Farben im Abteilwagen muss also ganz nach eigenem Gusto geschehen. Zu erfahren war in Nürnberg allerdings, dass man bei der Aufarbeitung des Vorbildzuges das weniger attraktive Sandbeige nicht mehr verwenden wollte.

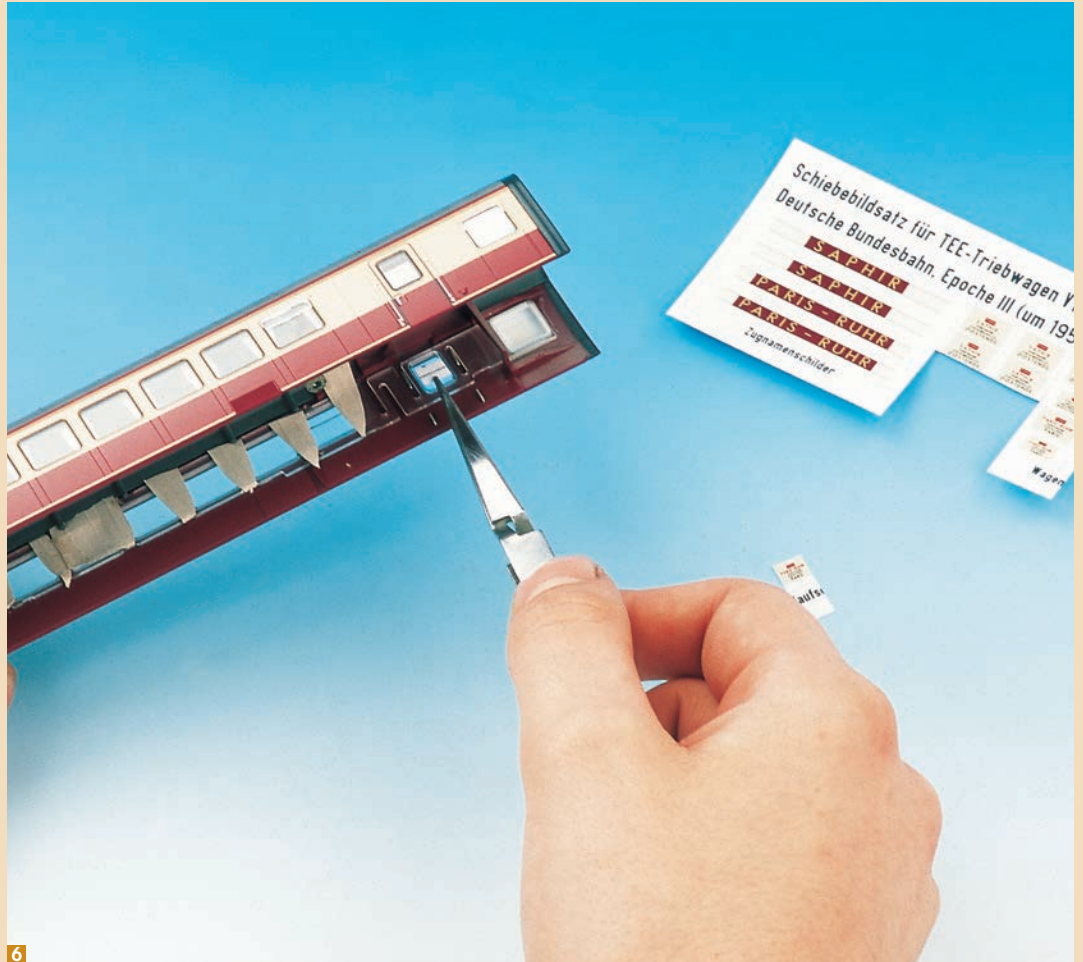
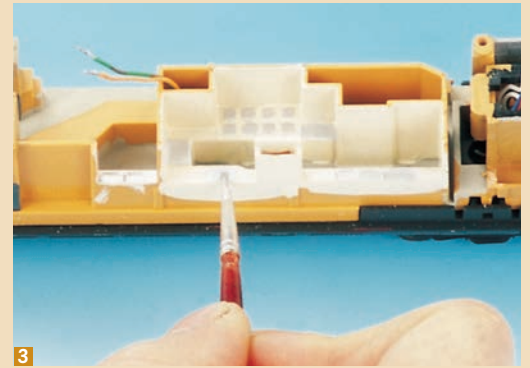
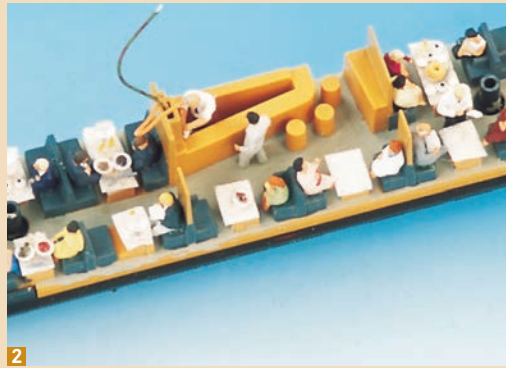
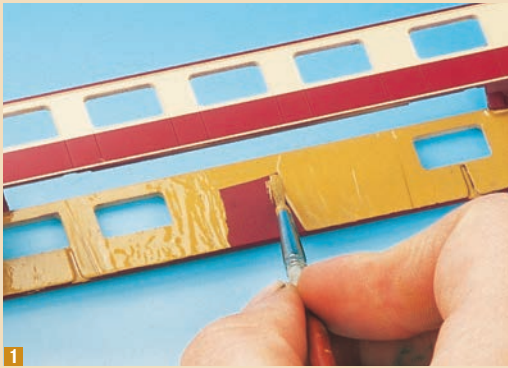
In den übrigen Wagen erhalten die Sitze einen blauen Farbüberzug, beispielsweise mit Tamiya XF-18, aber auch im Sortiment von Humbrol oder Revell finden sich passende Bastelfarben. Es sollte aber in jedem

Fall eine Mattfarbe sein. Sämtliche Sitzpolster, bis auf die im Speisewagen, waren beim Vorbild mit weißen Kopfkissen ausgestattet. Im Modell lassen sich diese mit einem Klecks weißer Mattfarbe nachbilden.

Im geräumig und bequem ausgestatteten TEE-Triebzug reisten einst vor allem Geschäftsleute und wohlbetuchte Urlauber. Entsprechend gekleidete Preiser-Figuren werden daher nun auf den Sitzen fixiert. Mitunter sind Beine zu kürzen, aber meist sind die H0-Reisenden auf den Modellpolstern ganz gut unterzubringen. Nach dem Einkleben (z. B. mit UHU-Hart) der Figuren testen wir gleich, ob sich die Waggengehäuse problemlos aufsetzen lassen. Manchmal behindern Arme oder Beine, vor allem der fensterseitig sitzenden Fahrgäste, die Montage. In diesem Fall müssen diese Figuren umgesetzt werden.

Im Küchen- und Speisewagen gibt es naturgemäß viel Spielraum für die Ausgestaltung. So erhalten die Wände der Küche einen weißen Anstrich. Ist dieser trocken, bemalt man die angedeuteten Spülbecken und Kochstellen mit silberfarbenem Lack. Wieder ist eine Trocknungszeit einzuhalten, die jedoch dazu genutzt werden kann, die Tische zu gestalten. Aus Serviettenpapier werden zum Beispiel passende Tischdecken ausgeschnitten, die nach dem Abziehen der Tischlampen mit Alleskleber fixiert werden. Die Lampen selbst können ebenfalls angemalt werden: die Schirme mattweiß, die Füße silberfarbig. Köche und Kellner stammen aus dem Preiser-Sortiment. Da die Raumhöhen nicht ganz passen, muss man die Figuren ein wenig an den Beinen kürzen. Auch die Ar-

Elegante Erscheinung: Ein VT 11.5 braust, aus einem Tunnel kommend, über einen beschränkten Bahnübergang. In der Epoche III gab es davon noch zahlreiche. Geduldiges Warten war angesagt. Der Anblick des schicken Zuges dürfte aber zumindest Eisenbahnfans versöhnlich gestimmt haben. Schade, dass man das sonore Brummen des Zuges drucktechnisch nicht wiedergeben kann!



1 Holzfarbig werden die Innenwände des Speisewagens angemalt. Bevor man loslegt, sollte man jedoch die Fenstereinsätze vorsichtig entfernt haben.

2 Viel Betrieb im Barwagen: Geschirr und Speisen in miniature sowie zahlreiche Gäste sorgen für ein realistisch wirkendes Ambiente.

3 und 4 Bevor auch der Küchenwagen ausgestaltet wird, lackiert man die Einrichtung. Weiß eignet sich für die Küche, Silberfarbe für die Details. Die beiden Köche und die Pfannen, Töpfe, Teller sowie einige weitere passende Utensilien entstammen dem Preiser-Sortiment.

5 Vorhänge sind das gewisse Extra am VT 11.5. Für den ganzen Zug braucht man etwa 80 Stück, die aus Papier gefertigt und mit Alleskleber fixiert werden.

6 Zuglaufschilder liegen der Packung als Nassschiebebilder bei. Die Nachbildungen können aber auch vorbildgerecht von innen befestigt werden.



beitsutensilien des Küchenpersonals entstammen einem Preiser-Set. Sie werden, mit Alleskleber versehen, im Küchenbereich verteilt. Nun sind noch Restaurant-Besucher an den Tischen zu platzieren. Die Gehäuse des Küchen- und Speisewagens kann man von innen mit der bereits verwendeten Holzfarbe kolorieren. Um eine Verunreinigung der Fenstereinsätze zu vermeiden, sollte man diese vorab entfernen. Da die Einsätze hier und da verklebt wurden, müssen die betreffenden Stellen gelöst werden, was sich durch vorsichtiges Schneiden bewerkstelligen lässt. Klappt das nicht, belässt man die Fenstereinsätze lieber dort, wo sie sind, bevor man eine Beschädigung riskiert.

| Zuglaufschilder liegen bei

Vorhänge und Zuglaufschilder gehören zu den kleinen Hinguckern am Zug. Letztere sind der Zugpackung beigelegt. Die Auswahl ermöglicht wahlweise eine Beschilderung als „TEE Saphir“ Frankfurt – Oostende oder „TEE Paris-Ruhr“ mit dem Laufweg Paris – Dortmund. Die Zuglaufschilder sind als Nassschiebilder ausgeführt. Ihre Verarbeitung sieht folgendermaßen aus: Nach dem Ausschneiden hält man die Schiebilder für einige Sekunden in lauwarmes Wasser. Danach lassen sich die Schildchen auf die vorgesehenen Stellen schieben und trockentupfen. Hier

entspricht die Vorgehensweise natürlich nicht ganz dem Vorbild. Denn dort waren die Schilder innen, hinter den Fensterscheiben angebracht. Wer dies allerdings auch im Modell so darstellen möchte, schneidet die Schildchen aus und passt sie in der Breite so an, dass sie von innen in die Fenster geklemmt werden können.

Die Vorhänge sind selbst anzufertigen. Am besten verwendet man hierfür mittelgraues Bastelpapier. Nach dem Zuschneiden der Papierstreifen (Größe ca. 20 x 10 mm) werden diese so oft wie möglich zusammengelegt, sodass Falten wie bei einer Ziehharmonika entstehen. Das verleiht den Papierstückchen das Aussehen von gefalteten Stoffbahnen. Nach dem Auseinanderziehen der winzigen Vorhänge rundet man diese im unteren Bereich noch mit einer kleinen Schere etwas ab. Für unseren Zug haben wir etwa 80 solcher kleiner Papiervorhänge gebastelt. Befestigt werden sie mit Alleskleber. Wo etwas übersteht, beispielsweise unterhalb der Fenster, wird nach dem Verkleben mit dem Messer versäubert, damit sich das Gehäuse später auch wieder ungehindert mit dem Fahrgestell verbinden lässt. Viel Geduld und Sorgfalt erfordert das Bemalen der Streben an den Klappfenstern. Hier fehlt ab Werk die silberfarbene Bedruckung. Wer dieses Detail gerne vorbildgetreu umgesetzt haben möchte, sollte einen sehr feinen Pinsel, silberfarbenen Lack und eine Lupe zur Hand haben.

Mehrpulige stromführende Spezialkupplungen und dicht schließende Übergangsblenden mit Kulissenführungen zwischen den Fahrzeugen sorgen für ein sehr schönes Zugbild. An den Enden befindet sich jeweils eine funktionslose Nachbildung der abgedeckten Scharfenberg-Kupplung. Im Führerstand haben Lokführer und Beermann Platz genommen. Auch die Bullaugen verdienen es, genauer betrachtet zu werden.



Das Innere der Motorwagen

Eine Nachbildung der Inneneinrichtung in den Motorwagen ist nicht sehr aufwendig. Beim Vorbild befanden sich im hinteren Teil des Fahrzeugs die Dienstabteile für die Zugbegleiter und die Reiseleitung sowie ein Gepäckraum und WC. Betrachten wir das Innenleben in einem der Modell-Motorwagen, fällt uns auf, dass die Elektronik für den Fahrbetrieb und die Digitalfunktionen hier den größten Teil be-

Erhöhte Aufmerksamkeit verdienen in jedem Fall die Dachpartien des Zuges. Es kommt dem Bastler sehr gelegen, dass die Dächer abnehmbar sind. So lassen sich relativ einfach Betriebsspuren an den Dachteilen nachbilden. Diese erhalten zunächst eine komplette Neulackierung in leicht changierenden Grautönen. Allerdings sind vorher einige Dachbereiche abzudecken, da sie keinen Lack abbekommen sollten: der schwarze Randstreifen bei den Zwischenwagen und der vordere, silberfarbene Bereich der Motorwagen. Am besten greift man zu Abdecklack, den es beispielsweise unter dem Produktnamen „Colour-Stop“ im Revell-Sortiment gibt. Für die neue Dachlackierung eignen sich Farben aus dem Hause Tamiya. Mit zwei Grautönen lassen sich die benötigten Farbtöne anmischen. Nach einer deckenden Lackierung der Dachteile muss der Farbauftrag zuerst gut durchtrocknen. Danach folgt eine weitere Schicht aus schwarz-brauner Schmutzfarbe, die allerdings nur als leichter Sprühnebel mit der Airbrush-Pistole aufgenbelt wird. Ist auch diese Patina ganz trocken, wird sie mit Terpentinersatz oder Feuerzeugbenzin so gut es geht wieder abgewischt. Nur in der Mitte der Dächer und im Bereich der Lüfter herum sollte eine leichte Verschmutzung sichtbar bleiben.

Baseltipp

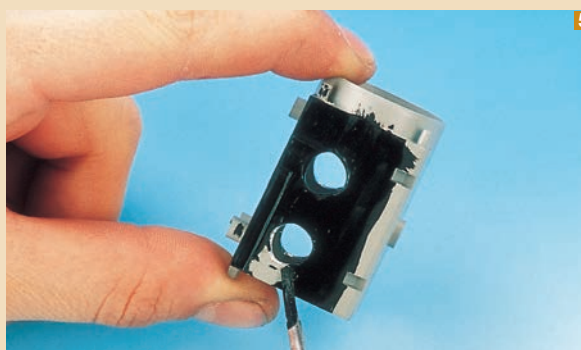
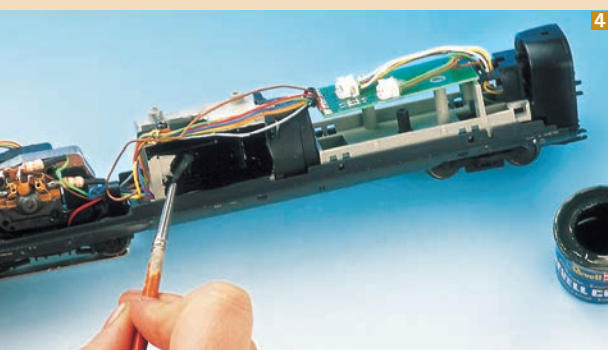
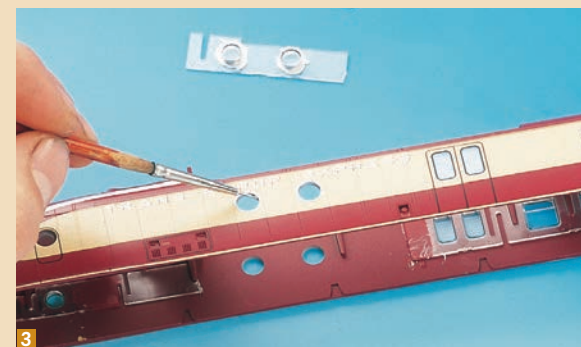


Feinste Details am Führerstand lassen sich als Farbpunkte nachbilden. Dabei hat sich eine spitze Nadel als nützliches Hilfsmittel bewährt. Später werden noch Figuren ihren Platz finden: Lokführer und Beermann, wie es in der Epoche III noch üblich gewesen ist.

- 1 Die Rahmen der Klappfenster am Motorwagen blieben ab Werk ohne Färbung. Diese wird hier nun mit Silberfarbe nachgeholt. Eine Arbeit für Leute mit ruhiger Hand und gutem Auge.
- 2 Durch die Fensteröffnungen hindurch markiert ein Bleistift die Stellen, an denen einer der Ballastblöcke Bohrungen für die Fenster erhalten soll.

- 3 Mit einem Pinsel und Silberfarbe werden die Einfassungen der mittleren Maschinenraumfenster bzw. Bullaugen koloriert.
- 4 Beim Vorbild konnte man durch die Bullaugen ungehindert in den Maschinenraum schauen. Hier sitzt beim Modell allerdings ein Ballastblock. Damit er nicht allzu sehr auffällt, erhält er einen schwarzen Anstrich.

- 5 Der ausgebaute und mit Bohrungen für die Fenster versehene Ballastblock wird mattschwarz lackiert.
- 6 Um die Maschinenraumfenster in gekippter Position befestigen zu können, schneidet man die runden Kunststoffgläser aus dem Fenstereinsatz heraus.





setzt. Daher fehlt eine Nachbildung der Inneneinrichtung: Der Betrachter schaut direkt auf die elektronischen Bauteile. Am einfachsten lassen sich diese mit Vorhängen tarnen. Also fertigen wir, ähnlich wie für die Zwischenwagen, kleine Papiervorhänge an, die man mit Alleskleber von innen im zugezogenen Zustand befestigt. Auch die Zuglaufschilder kommen, am besten vorher noch, an ihren Platz. Die Montage erfolgt von innen. Die Schilder gehören, jeweils vom Ende des Zuges aus gesehen, in das letzte Fenster. Wichtig ist eine Überarbeitung im Bereich der runden Bullaugen des mittleren Maschinenraumes. Beim Vorbild schaute man hier auf die Maschinenanlage. Das Modell erlaubt den Blick auf die hellgrau lackierten Ballastblöcke. Mit Hilfe einer geschickten Farbgebung können wir eine Verbesserung erreichen: Mattschwarzer Lack schluckt das Licht und führt dazu, dass die Metallblöcke kaum wahrgenommen werden. Auch die mittleren Bullaugen-Rahmen sollten noch bemalt werden, um ihr Aussehen zu optimieren. Damit die Lackierarbeiten leichter vonstatten gehen, entfernt man die Fenstereinsätze vorher am besten. Zum interessanten Erscheinungsbild der Motorwagen trägt auch folgende kleine Änderung bei: teils geöffnete Bullaugen.

Dafür schneidet man zuerst die runden Fenster aus dem betreffenden Einsatz heraus, was ganz gut mit einer sägeblattbestückten Minischleifmaschine funktioniert. Damit das Sägeblatt nicht abrutscht oder in sonstiger Art die Fenster beschädigt, hält man den Einsatz am besten mit einer Zange fest oder spannt ihn auf einem kleinen Schraubstock ein.

Die winzigen Fenster sollten auch möglichst nicht wegspringen können, denn auf einem Teppichboden dürfte man die durchsichtigen Kunststoffteilchen kaum wiederfinden. Nach dem Herausschneiden werden die Bullaugen in leicht gekippter Position mit ganz wenig UHU-Hart festgeklebt. Hierbei bitte kei-

nen Sekundenkleber verwenden, da dessen Ausdünstungen die Kunststofffensterchen erblinden lässt.

I Arbeiten am Führerstand

Wer Lust auf eine zusätzliche Bastelei hat, kann auch noch für freien Blick in den Maschinenraum sorgen. Die Ballastgewichte erhalten dabei vier Bohrungen mit einem Durchmesser von jeweils acht bis zehn Millimetern. Dazu müssen die Gewichte aber vorher ausgebaut werden. Werden sie am Fahrzeug belassen, besteht das Risiko, dass Metallspäne in den Antrieb oder in die Elektronik gelangen und dort Schäden anrichten. Die Gewichte lassen sich leicht ausbauen. Nach dem Lösen einer Schraube, die sich etwa mittig an der Unterseite des Modells befindet, kann der Lautsprecher vorsichtig abgezogen und danach der Ballastblock entfernt werden. Vor dem Ausbau markiert man noch die Fensterpositionen am Ballastgewicht. Sobald die Bohrungen erfolgt sind, folgt das Entgraten der Löcher und das Bemalen des Blockes von innen und außen mit mattschwarzer Farbe. Wenig attraktiv wirken die Modell-Führerstände. Hier fehlen die farblich hervorgehobenen Details. Wer in den oben genannten Publikationen blättert, wird Abbildungen von Führerständen finden und diese als Vorlage für eine vorbildgerechte Bemalung der Fahrpulte heranziehen. Die winzigen Schalter sind allerdings auch mit einem noch so feinen Pinsel kaum darstellbar. Hier hilft ein anderes Werkzeug: eine Reißnadel oder ein Zahnstocher. Nimmt man jeweils die Spitze und taucht sie in Farbe, lassen sich so auch kleinste Punkte einfärben. Mit dem Pinsel hingegen werden die roten Innenwände der Führerstände hellgrau lackiert. Passende Figuren sollten auf dem Führerstand ebenfalls zu sehen sein. Beim Vorbild saßen hier gleich zwei Personen. Eine war für die Über-

Zuglaufschild, Vorhänge, Reisende und eine dezente Alterung machen den Unterschied zu einem schachtelfrischen Fahrzeug aus. Freilich sind hierfür einige Stunden Arbeit einzuplanen, aber der Aufwand ist vertretbar und macht aus dem Metallmodell ein Unikat.



Basteltipp



Im hinteren Bereich der Motorwagen, wo sich beim Vorbild die Dienstabteile befanden, hat Märklin die Elektronik untergebracht. Selbst gebastelte und an den Fenstern eingeklebte Vorhänge verhüllen das Innenleben.



Zwischenhalt in einem Bahnhof. Auch hier wird der schmutzige Zug sogleich zum Blickfang. Der VT 98 steht in jeder Hinsicht ein wenig im Schatten des TEE.

wachung der Maschinenanlage zuständig. In den relativ engen Führerständen des Modells finden jedoch nur die Oberkörper der Figuren Platz.

Im Motorwagen ohne Decoder ist genügend Raum, um hier einen weiteren Funktionsdecoder einzubauen. Er sorgt für Licht im Maschinenraum und Führerstand. Die Beleuchtung der Maschinenanlage erfolgt mit einer Miniaturglühlampe. Im beengten Führerstand sollte eine Leuchtdiode installiert werden, wie es schon bei den Zwischenwagen geschehen ist.

die Bohrungen zweier Lüfter für die Aufnahme einer Stahlwelle von zwei Millimetern Stärke aufgebohrt. Das dritte Lüfterrad sitzt direkt auf dem Antriebsmotor, daher muss die Bohrung hier auf das Maß der Motorwelle vergrößert werden. Man sollte einen Motor mit möglichst kleiner Bauform verwenden, der aufgrund der beengten Platzverhältnisse hochkant montiert werden muss. Die Länge des Motors darf den Raum, den der Ballastblock einnimmt, nicht überschreiten. Geeignete Minimotoren gibt es als Servo-Antriebe im Modellbaubereich für fernsteuerbare Fahrzeuge. Die Lüfterräder werden nach dem Bohren aus ihrem Rahmen herausgeschnitten. Als Lagerplatte dient ein neuer, passender Plastikstreifen. Damit die Lüfter leicht laufen, versieht man die Lagerplatte mit zwei Metallbuchsen, in denen die Lüfterwellen ruhen. Der Antrieb der Lüfter erfolgt über einen Treibriemen. Dazu erhalten die Wellen am unteren Ende noch kleine Riemenscheiben. Auch auf der Motorwelle wird der Riemen über eine kleine Scheibe geführt. Der Durchmesser dieser Scheiben muss übrigens nicht gleich groß sein. Die sich daraus ergebende unterschiedliche Drehzahl der Lüfterrotoren ist nicht vorbildwidrig und zudem optisch kaum zu erkennen. Die Versorgungsspannung richtet sich nach den Vorgaben für den Minimotor. Dabei geschieht die Anpassung folgendermaßen: Mit verschiedenen Bauteilen zur Spannungsregelung reduziert man dann die rund 18 Volt des Bordnetzes auf den erforderlichen Wert.



Basteltipp



Nach Abschluss aller Arbeiten werden noch Details mit Schmutz-Patina hervorgehoben, vor allem dort, wo das Metallgehäuse mit feinen Lüftern versehen ist. Zudem sollte man auch Rußspuren auf den Dächern der Motorwagen mit einer schwarzen Farbmischung nachbilden.

Rotierende Lüfter am Dach

Beim Erscheinen des Modells 2002 hätte noch niemand drehbare Lüfterräder erwartet. Der heutige Modellstandard ist da schon weiter. Aber dennoch zeigt unser VT 11.5 rotierende Lüfterräder. Voraussetzung war eine gut gefüllte Restekiste, auch etwas Bastelgeschick war gefragt. Der Motorwagen mit Märklin-Decoder kam hierfür allerdings nicht in Frage, sondern sein Pendant am anderen Ende des Zuges, das auch bereits mit Führerstandspersonal bemannt wurde. Der Plastikeinsatz mit den Lüftern lässt sich einfach aus dem Dach herausziehen. Dann wird es anspruchsvoller. Es gilt nun, die kleinen Lüfterräder mit einer möglichst genau mittig liegenden Bohrung zu versehen. Ein feiner Bohrer und eine Lupe helfen dabei, den richtigen Punkt zu treffen. Anschließend werden



I Dunkler Rußschleier

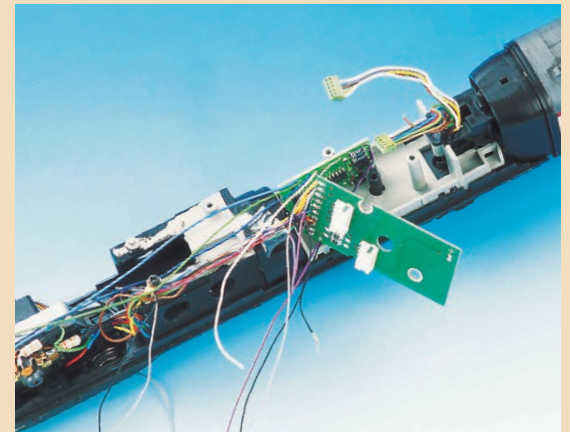
Weitere, dezente Alterungsmaßnahmen verstärken die Kontraste am Zug und lassen ihn noch vorbildgetreuer wirken. So werden die zahlreichen Lüftergravuren mit dunkler Lasur ausgelegt. Die dünnflüssige Farblösung entsteht aus schwarzer Lackfarbe und Verdünnung. Sie verläuft von selbst in den winzigen Vertiefungen. Die Drehgestelle und Radscheiben sämtlicher Modell-Wagen erhalten eine Grundierung mit schwarzbrauner Farbe. Ist diese Schicht durchgetrocknet, wird ein Schleier aus hellem Rostbraun aufgesprüht. Derselbe Farbfilm sollte auch an den Unterseiten der Wagen zu sehen sein.

Beim Vorbild bildete sich zudem am Auspuff und dem umgebenden Dachbereich ein dunkler Belag, der durch Dieselruß hervorgerufen wurde. Auch diese Spuren lassen sich mit einer Airbrush-Pistole nachbilden. Diese sollte für diesen Zweck jedoch mit einer möglichst feinen Düse ausgerüstet sein. Ein leichter Schmutzschleier kann sich auch an den seitlichen großen Lüftergittern der Maschinenwagen zeigen.

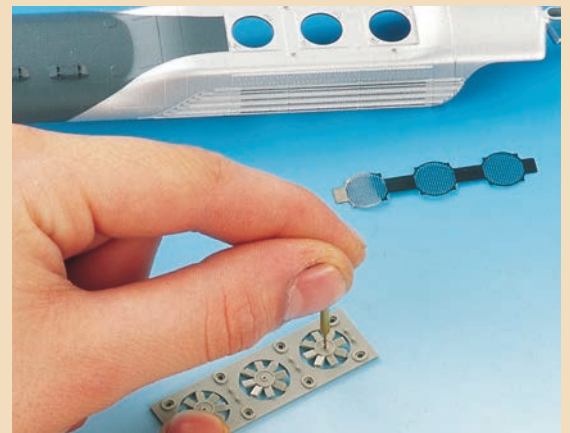
Nach dem Patinieren dürfen die Gehäuse wieder auf ihre Fahrgestelle. Manche der gezeigten Bastelschritte sind durchaus anspruchsvoll, doch rotierende Lüfter auf dem Dach müssen ja nicht von jedermann eingebaut werden. Am Ende ist der schöne TEE-Triebzug auf jeden Fall aufgegleist und bereit für seinen großen Auftritt auf der Anlage.

Rotierende Lüfter

Ein weiterer Funktionsdecoder ließ sich im Dienstabteil eines der Motorwagen unterbringen. Er steuert die Lüfterrotoren sowie die Führerstands- und Maschinenraum-Beleuchtung.



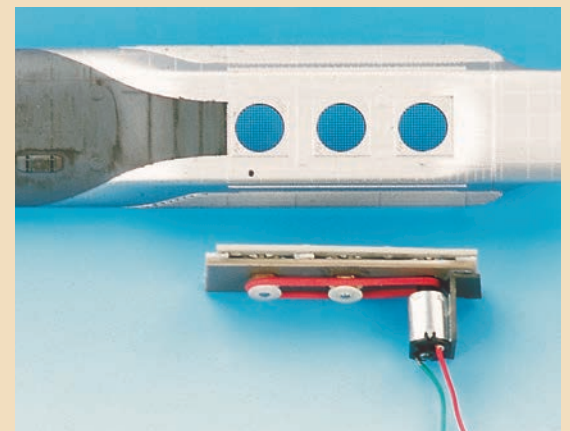
Die drehbaren Lüfter werden mit einer Metallachse versehen. Die dafür benötigten Bohrungen müssen möglichst mittig liegen. Eine Grundplatte aus Kunststoff trägt die Lagerung der Lüfterachsen, damit die Rotoren leichter laufen.



Winzige Riemenscheiben aus Kunststoff fixieren die Achsen der Lüfter in ihren Lagern. Sie werden einfach aufgesteckt.



Hier ist die komplette Antriebseinheit für die Rotoren zu sehen: Lüfterräder, Riemen und Motor.







Junge Bundesbahn

Nach dem Zweiten Weltkrieg tummelten sich noch verschiedene Splittergattungen auf den mühsam hergerichteten Schienensträngen. Die 1949 gegründete Deutsche Bundesbahn trachtete aber auch danach, den Betrieb effizienter zu gestalten. Neue Zugpferde wurden entwickelt. Das Augenmerk galt der Diesel- und E-Traktion. Dabei stach die V200 als besonders formschöne Maschine hervor. Viele Modellbahner schätzen das bunte Miteinander verschiedenster Fahrzeuge in jener Zeit, die heute als Epoche III bezeichnet wird.

Zwei Starlokomotiven der DB: die V200, eine Schöpfung der jungen Bundesbahn, und die 01, eine Einheitsdampflok aus den 1920er Jahren. Beide sind seit Jahrzehnten fester Bestandteil der Sortimente unserer Modellbahnhersteller. Während die V200 von Roco kommt, fotografiert auf der „Modellbundesbahn“-Anlage in Bad Driburg, stammt der schicke Dampfer von Märklin.

Stars der Epochen III und IV



Die Baureihe 03 zählt zu den klassischen Dampfloks, die bei vielen Modellbahnern auf Zustimmung stoßen. Schöne Modelle bieten Fleischmann und Märklin für die Baugröße H0 an.



Die E 18 ist eine elegante und schnelle E-Lok, die auf keiner Anlage der Epoche III/IV fehlen sollte. Fein detailliert kommt hier das entsprechende Märklin-Modell angerollt.



Neben dem VT 11.5 war der VT 08 ein typischer Vertreter der Epoche III. Das Märklin-Modell ist nicht ganz frei von Schwächen, vor allem die Wagenübergänge sind zu rügen.



Mit dieser Maschine verbinden viele ihre Jugenderinnerungen. In den 1960er Jahren war die V 200 das Aushängeschild für den kommenden Aufschwung in Deutschland (Modell: Märklin).



Die V200 ist für viele Eisenbahnfreunde, aber auch Historiker fast schon ein Symbol des aus den Trümmern der Barbarei entstehenden neuen Deutschlands. Mit dem markanten V auf den Stirnseiten wusste die elegante Maschine sofort zu gefallen. Sie übernahm auch sogleich viele Leistungen von nicht minder bekannten und beliebten Dampfern. So tauchte sie in den Plänen der BR 01 auf. Manch orthodoxer Eisenbahnfotograf senkte die schon aufnahmebereite Kamera, falls er einer V 200 als Vorspann vor einer 18.5 gewahr wurde, und machte seinem Unmut darüber mit derber Sprache Luft. Modellbahner sind da viel entspannter. Man kann also davon ausgehen, dass sich in den Sammlungen



und auf Anlagen, egal welche Baugröße bevorzugt wird, beide Baureihen friedlich begegnen. In der Nachkriegszeit aber waren Dampfloks noch allgegenwärtig. Die Baureihe 39, die wuchtige preußische P 10, kam im Allgäu und auf der Schwarzwaldbahn vor Schnellzügen zum Einsatz. Sie war für den Dienst auf anspruchsvollen Rampenstrecken wie geschaffen. Selbst die BR 41, eigentlich im Rahmen der Einheitsdampfer für schnell laufende Güterzüge vorgesehen, führte Eil- und D-Züge. Modellbahner schätzen heute beide Baureihen gleichermaßen, genauso wie damals die Lokleiter in den Dienststellen, denn die Maschinen waren recht genügsam und zuverlässig. Während erstere bald aus dem aktiven

Lokleben ausschied, kam letztere in den Genuss eines neuen Kessels und einer Ölhauptfeuerung. Einige 41er sind bis heute als Museumsloks vor Sonderzügen im Einsatz. Dies gilt auch für einige 01er, die heute noch die Herzen der Fans höher schlagen lassen, wenn sie mit Museumszügen schwer arbeitend unterwegs sind. Dazu zählt auch die 01 519.

| Bunter Fahrzeugmix

Das Schöne an der Epoche III ist das Nebeneinander von stattlichen Dampflokomotiven und unweigerlich nach vorne drängenden Dieselloks. So wirkt

Der VT 98, gerne als der Retter der Nebenbahnen gepriesen, steht hier ein wenig im Schatten einer V200 und 41er, die mitunter auch Eilzüge an den Haken nahm. Eine Variante des VT 11.5, hier die Baureihe 602 mit Gasturbine, rundet das stimmungsvolle Bild auf der Anlage der Maifelder Modellbahnfreunde ab.



Oben: Die Baureihe 23 entstand in den 1950er Jahren und stellte zusammen mit der Baureihe 10 den Schlusspunkt der Entwicklung im Dampflokbereich dar. Während von letzterer nur zwei Exemplare gebaut wurden, spendierte man 16 Exemplaren der insgesamt 105 Loks umfassenden Baureihe 23 eine Wendezugsteuerung. Rechts: Der TEE „Parsifal“ ist eine der Neuheiten des Jahres 2017 von Märklin und Trix.



Stars der Epochen III und IV

eine Bahnhofsszene, in der neben einer 41er bereits eine V200 zu sehen ist, bunt und gefällig. Aber es passen alle drei Traktionsarten in diese Epoche. Eine schmutzige, kobaltblau leuchtende und ihr silberglänzendes Dach stolz präsentierende E 18 fügt sich hier wunderbar ins Bild, sie wird sogleich zum Augenschmaus. Während die E 18 noch ein Erbe aus der Zeit der Reichsbahn darstellt, treibt die junge Bundesbahn mit den Einheits-E-Loks der Baureihe E 10 die Entwicklung nach vorne. Die Krönung des Ganzen ist jedoch die Baureihe 103. Eine Maschine, deren Kultstatus bis in die heutige Zeit wirkt. Dies haben die Modellbahnhersteller auch zu nutzen gewusst. In allen Baugrößen, von Z bis zur Spur 1, finden sich mehr oder weniger gelungene Exemplare auf den Katalogseiten. Wer es sich leisten kann, wird sich natürlich eine Spur-1-Ausgabe zulegen wollen. Ja, es soll sogar eingefleischte H0-Bahner geben, die sich eine 103 in der „Königsspur“ leisten und diese in einer edlen Holzvitrine zur Schau stellen.

Den Kultstatus der 103 macht sich Märklin 2017 zu Nutzen und präsentiert für die Insider- und die Trix-Club-Mitglieder erstmals eine exakt maßstäbliche 103 in 1:87 – es ist sogar eine mit langem Führerstand. Die komplette Neukonstruktion wird natürlich auch mit entsprechenden Wagen, den TEE „Parsifal“ darstellend, angeboten. Das Besondere an der aus Metall gefertigten Maschine sind die 32 Digitalfunktionen. Ob die wirklich alle Sinn machen, mag dahingestellt sein. Letztlich werden aber die Fahreigenschaften darüber entscheiden, wie hoch die Lok in der Gunst des geneigten Publikums steigen kann. Was leider bei Märklin immer noch nicht umgesetzt wurde, ist der Einbau eines Pufferspeichers. Der gibt bei kurzfristigen Stromunterbrechungen weiterhin Energie ab, die ein Zuckeln oder gar Stehenbleiben der Loks zu verhindern weiß. Bei Roco, ESU, Brawa oder Fleischmann ist man diesbezüglich schon einen Schritt weiter. So auch beim ESU-Modell der Diesellok-Baureihe 232. Die überaus fein detaillierte Nachbildung punktet nicht nur durch den satten Sound, sondern auch durch das Vorhandensein eines eben solchen Pufferspeichers. ESU hat neben der DR-Variante auch weitere Modelle dieser sehr robusten Lok im Programm. Aber nicht nur dieser Hersteller schuf Modelle der im Volksmund gern auch „Ludmilla“ genannten Maschine. Epoche-III- und IV-Freunde können daher mit Sicherheit aus einem sehr üppigen Angebot schöpfen. Je nach eigenen Ansprüchen oder Interessen lassen sich Reisezüge zusammenstellen. Eindeutig messbar ist aber ein Trend, der von der Epoche III weg und hin zu moderneren Zeiten führt.



Die P 10 kam als Baureihe 39 noch zur Deutschen Bundesbahn, die sie auf Mittelgebirgsstrecken und im Allgäu einzusetzen wusste. Das gealterte H0-Modell stammt von Märklin.



Bis heute ist die Baureihe 232 der Deutschen Reichsbahn/DDR im Einsatz. Das Modell von ESU gibt die Ursprungsversion der DR, als BR 132 beschriftet, in sehr feiner Ausführung wieder.



Die Baureihe 01 wurde für die Weiterverwendung ertüchtigt. Dabei erhielten die DR-Loks (BR 01.5) teilweise eine Ölfeuerung. Das H0-Modell stammt von Märklin.



Kein Anbieter kann es sich leisten, auf die Baureihe 103 zu verzichten. So ist im Jahr 2015 auch dieses Fleischmann-H0-Modell der 103 122 auf den Markt gekommen.



Lichter und Lampen

Die schon etwas älteren H0-Wagen des „Rheinpfeils“ von Märklin lassen sich samt ihrem Zugpferd, einer schicken Bügelfalten-112, etwas überarbeiten und zurüsten. Das Ergebnis ist eine äußerst elegante Komposition, die weder im Dunkeln noch bei Licht betrachtet den Vergleich mit zeitgemäßen Modellen zu scheuen braucht.



Vielleicht kommt das dem einen oder anderen bekannt vor: Man ist im Besitz älterer, aber solide gefertigter Modelle und möchte diese den neueren Standards anpassen. Es fehlen beispielsweise Figuren in den Wagen, auch die Stirnbeleuchtung sollte zeitgemäß aus weißen statt gelben LED bestehen. Abhilfe ist möglich. Wie man dabei vorgehen kann, wollen wir hier am Beispiel einer Zugpackung von Märklin zeigen. Die Modelle geben den „Rheinpfil“ im Betriebszustand um das Jahr 1971 wieder. Damals, zu Beginn der Epoche IV, führte die Deutsche Bundesbahn (DB) diesen legendären Zug als Trans-Europ-Express (TEE) in ihren Fahrplänen. Auf dem Zuglaufschild am Speisewagen im H0-Format lassen sich Ausgangs- und Endpunkt der Route erkennen:

Hoek van Holland und München. Puren Reisegegnuss boten der Speisewagen und ein „Dome-Car“ (Aussichtswagen). Beides findet sich auch in der Zugpackung, die 2007 anlässlich des Jubiläums „50 Jahre TEE“ von Märklin vorgestellt wurde (Art.-Nr. 26540). Natürlich ist auch eine Lok dabei: die 112 310 mit „Bügelalte“ und umlaufender Griffstange an den Frontseiten sowie verkleideten Pufferbohlen. Zwei Abteilwagen gehören ebenfalls zur Garnitur. Von der DB war der „Rheinpfil“ in den 1950er Jahren als Fernschnellzug (F-Zug) eingeführt worden. Damals fuhr er zwischen Dortmund und München auch ein Stück am Rhein entlang. Von 1965 bis 1971 war dieser Zug dann als TEE 27/28 unterwegs, mit dem oben beschriebenen Laufweg.

Zusammen mit der schicken 112 310 ist der TEE Rheinpfil, vor allem wenn es auf der H0-Anlage Nacht geworden ist, ein echter Blickfang. Die Reisenden im Aussichtswagen genießen die Fahrt, während der Kellner im Speisewagen fleißig bei der Arbeit ist. „Eine Portion Kaffee, jawohl, ich bring’s schon rüber ...“, Kellner Paul Müller hat das Tablett von der Theke genommen und eilt schon zu den Tischen.

Farbenwahl



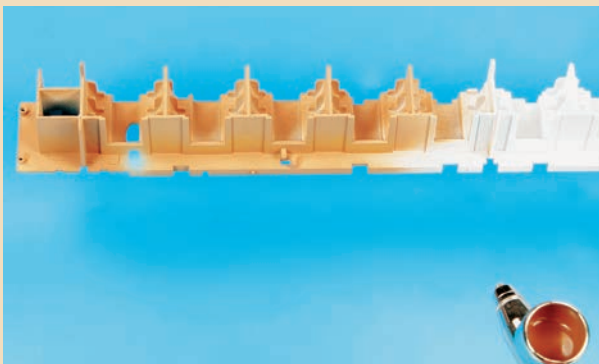
Zum Inhalt der schon älteren Märklin-Zugpackung 26540 gehören eine 112er und vier Wagen, darunter auch ein „Dome-Car“. Der Vorbildzug bestand meist aus sechs bis acht Wagen.



Um den Innenraum des Abteiwagens farblich neu gestalten zu können, müssen wir ihn zunächst zerlegen. Später werden auch der Wagenkasten und die Drehgestelle nachbehandelt.



Die passenden Farbtöne lassen sich anmischen. Zuvor werden verschiedene Nuancen auf einem Kartonstreifen ausprobiert.



Nach einer mattweißen Grundierung erhält die Inneneinrichtung des Abteiwagens einen Überzug mit hellbrauner Farbe. Nun sind die Abteiwände bereits passend koloriert. Am besten gelingen die Farbaufträge mit einer Airbrush-Pistole.

Nach dem Abziehen der Gummibalg-Nachbildungen lassen sich die Gehäuse problemlos abnehmen. Die Inneneinrichtung kann man durch das Wegdrücken der Rastnasen vom Fahrgestell trennen. Bunte Aufnahmen, auf denen die Original-Farben der Polster, Wände und Böden zu erkennen sind, gibt es leider selten zu sehen. Doch folgendes Farbdesign dürfte realistisch wirken: Dunkelbraun für die Böden, Hellbraun für die Wände, Blau und Rot für die Sitze. Die passenden Farbtöne sind nicht immer als Fertiglacke erhältlich und müssen daher oft erst angemischt werden. Am besten probiert man die Mischungen vor ihrem Einsatz am Modell auf einem Stück Karton aus und vermerkt daneben die jeweiligen Farbanteile.

Dimmbares Licht für die Innenräume

Im ersten Schritt grundieren wir die Inneneinrichtung der Abteiwagen mattweiß, was mit Hilfe einer Airbrush-Pistole rasch vonstatten geht. Anschließend folgt der Auftrag der hellbraunen Farbe. Böden und Sitze lassen sich gut mit einem feinen Pinsel bemalen. Auch die Kopfstützen werden auf diese Weise mit weißer Farbe hervorgehoben. Im Speisewagen erhalten die Sitze einen blauen und die Tische einen weißen Farbüberzug. Hier dürfen etwas später auch einige H0-Gäste Platz nehmen. Sie werden, wie das übrige, fein gestaltete Zubehör von Preiser (Geschirr, Speisen, Pfannen und Töpfe) mit ganz wenig Sekundenkleber befestigt.

Danach widmen wir uns den Wagenkästen. So sollten zum Beispiel die Glasdach-Streben des Aussichtswagens, die beim Vorbild aus eloxiertem Metall bestehen, verfeinert werden. Wir tragen daher Silberlack, dem etwas Goldfarbe beigemischt wurde, mit einem feinen Pinsel an den Streben auf.

An der Unterseite der Wagenböden und an den Drehgestellen macht sich eine leichte Flugrostpatina gut. Zuvor sollten allerdings die Attrappen der Lichtmaschine mit Klebstoff fixiert werden, damit sie nicht abfallen und verloren gehen können.

Nach dem Zurüsten der Lok erhält auch diese eine dezente Alterung: Dazu stellen wir eine Schmutzlasur aus verdünnten Ölfarben her.

Weiter geht es mit der Innenbeleuchtung der Wagen. Märklin bietet zwar entsprechendes Zubehör mit Leuchtdioden (LED) an, das sich aber leider nicht zum Einbau im Dome-Car und Speisewagen eignet. Für die beiden letzteren Modelle war daher eine Eigenbau-Lösung nötig. Ansonsten kommen Platinenstreifen zur Verwendung, auf denen weiße LED Platz



Hier geht der Blick auf die Inneneinrichtung des Speisewagens. Diese wurde farblich überarbeitet. Das winzige Geschirr und auch die Speisen stammen aus dem Preiser-Sortiment, das für derart detailreich auszugestaltende Szenen eine Vielzahl geeigneter Miniaturen enthält. Oftmals lassen sich genauso gut Figuren anderer Anbieter verwenden, die allerdings meist weniger fein ausgearbeitet sind bzw. mehr Platz einnehmen. So kommt es bei der Auswahl der Figuren auch auf den Aufstellort an.

1 Für die Kolorierung der Böden und der Sitze empfiehlt sich ein feiner Pinsel. Die Kopfstützen werden weiß hervorgehoben.

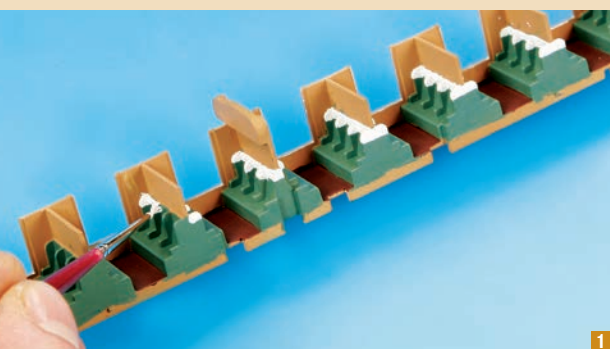
2 Die Sitze im Speisewagen erhalten eine blaue Bemalung. Die Tischflächen werden mit weißer Farbe bepinselt.

3 Sobald alle Farben trocken sind, wird es „lebendig“ im Speisewagen: Preiser-Figuren dürfen an den Tischen Platz nehmen.

4 Die Aussichtskanzel des Dome-Cars erhält eine Verfeinerung. Dabei werden die Streben des Glasdaches mit Silberlack, dem etwas Goldfarbe beigemischt wurde, mit ruhiger Hand und feinem Pinsel nachgezogen.

5 Die Wagenunterböden der TEE-Wagen färben wir mit einer Mischung aus Schwarz und Rostbraun. Dabei nebeln wir die Flächen mit Hilfe einer Spritzpistole ein.

6 Damit die Nachbildungen der Lichtmaschinen nicht verloren gehen, werden diese vor dem Altern der Drehgestelle mit etwas Klebstoff fixiert.



1



2



3



4



5



6



1 Der Schlusswagen verfügt über einen Schleifer. Im Wagen wird ein Funktionsdecoder von Tams eingebaut. Dieser sorgt später dafür, dass die Beleuchtung digital schaltbar ist.

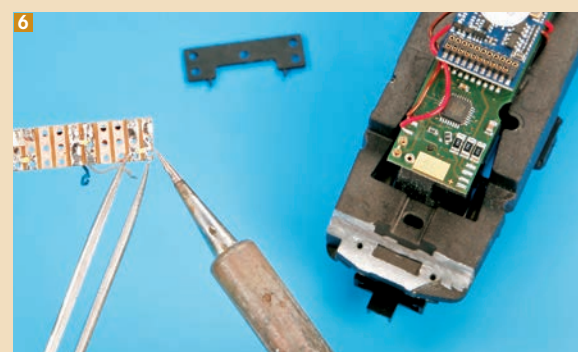
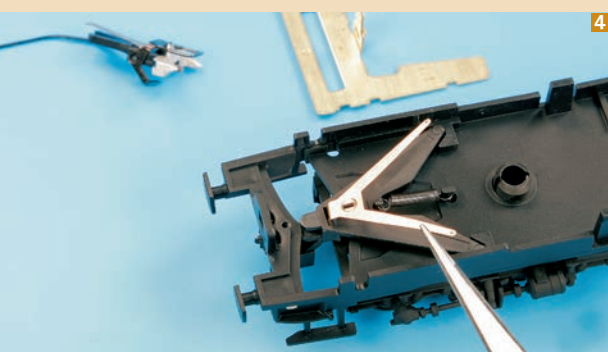
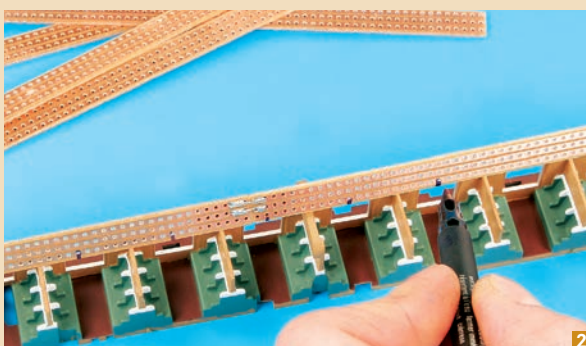
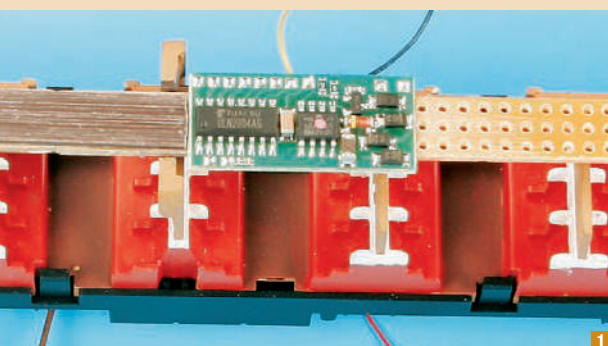
2 Nach dem Anbringen entsprechender Markierungen werden die Leuchtdioden am dreipoligen Platinenstreifen aufgelötet.

3 Um auch die Rückleitung des Decoders zu nützen, machen wir die stromführende Kupplung mit etwas Silber-Leitlack und Mikrokabel zweipolig.

4 Ab Werk sind die Wagen für den Einsatz einer stromführenden Kupplung vorbereitet. Es fehlen aber Kupplungskopf und Schleiffeder. Beides wird nun ergänzt.

5 Im Aussichtswagen ist kein Platz für eine durchgehende Platine. Daher erfolgt die Stromzuführung unter der Kanzel in Form von Kabeln. Diese verschwinden unter der Einrichtung.

6 Heutzutage sind eigentlich alle Miniatur-Loks mit warmweißen LED ausgestattet. Ältere Modelle besaßen anfangs gelblich leuchtende LED. Die neuen Lichter werden auf einem Platinenstück angelötet.





Im Speise- und Aussichtswagen herrscht eine sichtlich angenehme Reiseatmosphäre, während der Zug über die Anlage rollt. Die Tischlampen leuchten zu lassen, wäre eine weitere Bastelei. Aktuelle Modelle hingegen, wie der Lufthansa-403 von Märklin, verfügen bereits ab Werk über beleuchtbare Tischlämpchen, die sich digital schalten lassen (siehe Seite 64).

Bastler sollten, wenn sie wie wir die einpolige Kurzkupplung zur zweipoligen gemacht haben, bitte Folgendes beachten: Beim Trennen der Wagen dürfen die Kupplungen nun keinesfalls mit metallischen Gegenständen (Messer, Spachtel etc.) in Berührung kommen. Sonst wird der Funktionsdecoder zerstört. Entweder nur zu Hilfsmitteln aus Kunststoff greifen oder vorher die Gleisspannung abschalten!

finden. Jeweils fünf Dioden werden in Reihe geschaltet. Die Anzahl der Leuchtkörper variiert je nach Wagentyp. Mit fünf LED größerer Bauart kann man beispielsweise den Speisewagen beleuchten. Die Abteilwagen erhalten zehn kleinere Leuchtdioden: je eine LED für jedes der neun Abteile und eine als Toilettenbeleuchtung. Eine besondere Aufteilung erfordert der Dome-Car. Hier sorgen drei kleine LED für Licht in der Kanzel, gekoppelt mit zwei großen Dioden für die Bar. Die andere Hälfte des Wagens wird ebenfalls beleuchtet: durch drei Dioden im Unterdeck und zwei in den Abteilen.

Der Spannungsbedarf für die je fünf LED entspricht in etwa der Digitalspannung am Gleis, die ein wenig höher ist. Durch die höhere Spannung erzeugen die Leuchtdioden ein sehr helles Licht, was ihnen auf Dauer schadet. Daher sollte ein Funktionsdecoder installiert werden, mit dessen Hilfe sich die Beleuchtung schalten und mitunter auch dimmen lässt. Letzteres ermöglicht der hier verwendete Decoder von Tams (www.tams-modellbahn-elektronik.de), der im Schlusswagen mit Schleifer eingebaut wird. Mit einem weiteren Lichtausgang lassen sich dort auch die ab Werk verbauten Schlusslichter schalten. Nur beim Schlusswagen erfolgt eine Stromaufnahme. Damit sich auch die übrigen Wagen mit Licht-

spannung versorgen lassen, hat man diese ab Werk für den Einbau stromführender Kupplungen vorbereitet. Als nachteilig hat sich die einpolige Ausführung der Kurzkupplungsköpfe aus dem Zubehör-Sortiment von Märklin erwiesen, da hier das Gleis als Masse benutzt werden muss, was zu einer flackernden Beleuchtung führt. Besser ist es, den Decoder-Rückleiter zu nützen. Dies erfordert eine zweipolige Kupplung, die sich relativ leicht durch Modifizierung einer einpoligen Kurzkupplung herstellen lässt: Dabei bemalt man alle sich berührenden Teile der Kupplungsköpfe mit Silber-Leitlack. Ein am Kopf verklebtes Mikrokabel, dessen Ende ebenfalls mit Leitlack behandelt wird, führt über die Bohrung der Drehgestelle ins Wageninnere.

Der Austausch der werkseitig angebrachten gelben LED der Lokomotiv-Frontbeleuchtung gegen warmweiße ist ein klein wenig komplizierter. Denn hierbei gilt es, an einem neuen, passenden Platinenstück kleinstmögliche LED aufzulöten. Solche sind beispielsweise im Conrad-Programm zu finden (www.conrad.de). Mehr Platz für die Montage der Lichtspender lässt sich durch Schleifarbeiten am Lokrahmen schaffen. Recht einfach gestaltet sich dagegen das Aufrüsten der Frontpartie mit geschlossener Schürze, Zughaken und Bremsschläuchen.



Wussten Sie, dass ...

... 1971 folgende Wagenreihung für den TEE 27 Rheinpfail zwischen Duisburg und München (über Düsseldorf, Köln, Bonn, Mainz, Frankfurt, Würzburg und Nürnberg) vorgesehen war?

- Avümh 111 Amsterdam CS – Duisburg – München
- Avümh 111 Hoek van Holland – Duisburg – München
- WRümh 131 Hoek van Holland – Duisburg – München
- ADümh 101 Dortmund – Duisburg – München
- 1 bis 3 Avümh 111 Dortmund – Duisburg – München
- Apümh 121 Dortmund – Duisburg – München



Stolze Schweizer

An vielen Stellen behinderten gewaltige Gebirgsketten den Bau der schweizerischen Schienenwege. Nur durch eine geschickte Trassierung, meist mit Hilfe langer Kehrtunnels und großer Brücken, ist die Überschienung der Alpen geglückt. Entstanden sind einzigartige Strecken, wie die der SBB am Gotthard oder die Linien der Rhätischen Bahn in Graubünden. Hier sind kraftvolle Lokomotiven vor schicken Zügen unterwegs, im Vorbild wie im Modell.



Um auf den Gebirgsstrecken fahren zu können, waren spezielle Entwicklungen vonseiten der Fahrzeugtechnik gefragt. Entstanden sind beeindruckende Maschinen wie der „Elefant“, die stärkste Dampflokomotive der Eidgenossen, und natürlich die „Krokodile“, die einst die Rampen der Gotthardbahn bezwangen. Die wachsenden Zuglasten erforderten neue Konstruktionen, und so landeten die alten Stangenloks nach und nach im Flachland. An deren Stelle trat am 23. September 1953 eine als gelungen zu bezeichnende Maschine in der Zentralschweiz auf den Plan: die Ae 6/6 11402 „Uri“. Auf diesen Namen wurde die Lok im Bahnhof Altdorf getauft. Es entstanden insgesamt 120 Exemplare, und wunschgemäß entwickelte sich die Ae 6/6 zur Gotthardlokomotive schlechthin.

Aber sie war auch am Lötschberg gefragt, konnte sie doch Schnellzüge beschleunigen. Die BLS setzte als zweite große Alpenbahn allerdings auch auf Doppelloks, die sich im Güterverkehr genauso wie vor Schnellzügen verwenden ließen. Die braune Ae 8/8 war ein solches, imposantes Kraftpaket.

Modellvielfalt in allen Baugrößen

Die Schweiz ist in Europa das Bahnland schlechthin. Nirgendwo sonst fahren mehr Leute mit Zügen, und diese sind in der Regel sauber und pünktlich. So verwundert es kaum, dass es nicht nur in Bern, Luzern oder Basel Sammlungen und Anlagen nach Schwei-

Modelle der Ae 6/6 gibt es schon seit Jahrzehnten bei Märklin. Im Laufe der Jahre wurde sogar die Konstruktion komplett überarbeitet. Zudem passte man das technische Innenleben immer wieder dem Stand der Entwicklung an. Unsere Lok erhielt nachträglich eine Alterung. Beim Vorbild kamen die Maschinen bis in die 1990er Jahre sogar im EC-Dienst an den Gotthard. Das Modell befährt ein von Klaus Zurawski meisterlich gebautes Diorama zum Thema Gotthardbahn.

Gestern und heute



Bei Roco war sie ein Dauerbrenner: die Ae 6/8 der BLS, ein Loktyp, der einst Schnellzüge am Lötschberg schleppte. Das hier gezeigte Modell wurde nachträglich gealtert.



Produktpflege: Schon vor etlichen Jahren hat Roco die Doppellok Ae 8/8 der BLS auf den Markt gebracht. 2016 wurde das Modell überarbeitet. In beiden Lokhälften arbeitet ein Fünfpoler.



Drei Loks für schnelle Züge: Ganz links lugt eine DB-101 ins Bild. In der Mitte präsentiert sich eine bullige Re 6/6 und rechts ist eine Re 4/4 II erkennbar, beide SBB-Loks sind von Roco.



Dank digitaler Drucktechnik hat Märklin die 460 105 mit dem eindrucksvollen VSLF-Uhu-Motiv sehr schön in der Baugröße H0 umgesetzt. Die gealterten SBB-Wagen stammen von Roco.

zer Vorbild gibt. Auch viele nicht eidgenössischen Modellbahner haben ihre Anlagen nach dem Vorbild der Schweizer Alpenbahnen gestaltet. Passendes Rollmaterial findet sich in sehr guter Qualität auf dem Markt. Dies gilt für alle Baugrößen. So können sich selbst die „Zettis“ kaum entscheiden, mit welchem Neuzugang sie den heimischen Fuhrpark noch erweitern wollen. Natürlich existieren auch viele Modelle von Schmalspurbahnen. Als besonders gelungen sei hier die Nachbildung des Allegra genannt, ein RhB-Triebzug in H0m aus dem Hause Bemo.

Wer die Ae 6/6 zu seinen Lieblingen zählt, hat wirklich die Qual der Wahl. Neben dem Schweizer Anbieter HAG haben auch Roco und Märklin zahlreiche Varianten präsentiert. Diese wurden im Laufe der Jahre immer wieder technisch sowie optisch überarbeitet und auch den Veränderungen beim Vorbild angepasst. Gleiches gilt für die Modelle der Re 6/6, die beim Vorbild die Ae 6/6 abgelöst hat. Am Gotthard zerrten die wuchtig wirkenden Kraftprotze der Reihe Re 6/6 selbst 800 t schwere Schnellzüge bergwärts. Auch diese Lok haben die Fachhändler in zahlreichen Modellausführungen in den Regalen.

Die Marke Roco widmet sich vor allem den typischen BLS-Maschinen. Ae 6/8 und Ae 8/8 zählen zu den Erfolgsmodellen der österreichischen Firma. Erst 2016 wurde die Doppellok in überarbeiteter Version auf den Markt gebracht, wie bei Roco üblich in Ausführungen für das Gleich- und auch Wechselstromsystem, was selbst eingeschworene Märklinisten schwach werden lässt. Aber auch die Göppinger haben, was SBB-Fahrzeuge angeht, eine gewisse Sortimentstiefe erreicht. So gibt es die Krokodile ebenso wie die Re-Typen. Auch die Ae 8/14, eine schwergewichtige Doppellok, wurde realisiert. Die moderne 460 der SBB und ihr BLS-Pendant, die 465, erschienen ebenfalls in zahlreichen Varianten, was sicher auch damit zu tun hat, dass diese Typen beim Vorbild immer wieder als sehr gelungene Kunst- oder Werbeloks unterwegs sind.

Triebzüge finden sich ebenso auf den Katalogseiten der Modellbahn-Hersteller. Lima, Roco und Märklin schufen beispielsweise Modelle des RAM TEE oder des als „Gottardo“ berühmt gewordenen Viersystem-Triebzugs RAe TEE II, die an die glorreichen Zeiten des Trans-Europ-Express-Verkehrs erinnern. Der ICN RABDe 500 hingegen erschien als Roco-Modell. Dessen Vorbild ist ein Zug der Gegenwart, der täglich auch am Gotthard rollt.

Wer als Modellbahner gerne die Schweiz nachbildet, der kann also aus dem Vollen schöpfen und dank zahlreicher Nachbildungen Schnellzüge in epochenrechter Zugbildung über die Gleise schicken.



Oben: Für die Führung des TEE „Bavaria“ zwischen Lindau und Zürich wurden einige Re 4/4 I umlackiert. Somit ergab sich ein sehr harmonisches Zugbild. Die Loks hatten auch einen Stromabnehmer für die ÖBB-/DB-Fahrleitung erhalten. Zu sehen ist der Märklin-Zug auf der Großanlage im „Traumwerk“ von Hans-Peter Porsche im bayerischen Anger.

Links: Mit der Nachbildung des Allegra der Rhätischen Bahn in der Baugröße H0m ist Bemo ein hervorragendes Modell gelungen.





Auf dem Faller-Modell der Bietschtalbrücke, die im Original auf der Lötschberg-Südrampe zu finden ist, zeigt sich der RAe TEE II (Märklin). Dieser Zug wurde auch in mausgrauer, also in der eher unauffälligen EC-Vorbild-Lackierung ausgeliefert. Den hier zu sehenden Zug haben die Modellbauer des „Hans-Peter Porsche Traumwerks“ mit zahlreichen Figuren besetzt, was zum schönen Anblick beiträgt. Zu den Vorzügen des Märklin-Zuges gehört die serienmäßige Innenbeleuchtung. Weniger gut gelungen: die Wagenübergänge, die sich in engen Radien störend bemerkbar machen.



Blaues Band

Vielen Bahnfahrern dürften sie in guter Erinnerung sein: die Ende der 1980er Jahre erstmals eingesetzten „InterRegio“-Züge (IR). Fahrgastfreundlich gestaltet, boten die Garnituren beste Verbindungen quer durchs Land. Für die Nachbildung auf der Anlage eignen sich entsprechende Roco-Modelle, die wir hier noch mit Figuren und Farben aufhübschen.



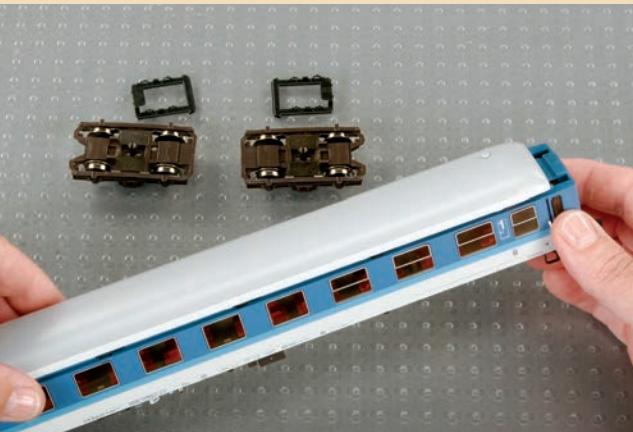
Eine großzügige Platzeinteilung zeichnete die Vorbild-Wagen des „InterRegios“ (IR) aus. Großraum- und Abteilplätze sowie ein Fahrradwagen boten genügend Sitze und Stauraum. Hinzu kam ein behaglich eingerichteter Bistrowagen. Auch die Farbgestaltung trug zum guten Gefühl bei. Der IR-Fuhrpark entstand aus aufgearbeiteten D-Zugwagen, die außen das typische blaue Fensterband erhielten. Leider währte das IR-Angebot nur bis zum 27. Mai 2006. Etliche der Wagen laufen heute noch in IC-Zügen. Die Einrichtung der Roco-Modelle präsentiert sich weitgehend vorbildentsprechend. Allerdings wurde der Fahrradwagen nur als 2.-Klasse-Wagen angeschrieben, ohne Hinweis auf den Fahrradtransport. Wichtiger sind uns jedoch andere Punkte: die Innen-

raumgestaltung und das Einsetzen von Figuren, um lebendig wirkende Szenen auf der Anlage darstellen zu können. Dazu müssen wir an das Innere der Modelle gelangen.

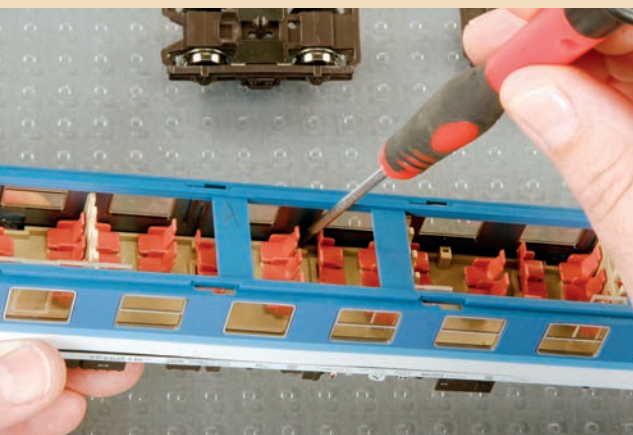
Das Zerlegen der Roco-Wagen ist keine große Herausforderung. Ein paar Handgriffe nur: Da die Drehgestelle lediglich gesteckt sind, lassen sie sich einfach nach unten abziehen. Das Dach kann man, nach dem Entfernen der ebenfalls gesteckten Gummibalg-Imitationen, durch seitliches Ziehen lösen und abnehmen. Auf der Innenseite der Wagenwände sind jetzt die Rastnasen zu sehen, die den Aufbau und das Fahrgestell zusammenhalten. Drückt man diese nun mit einem Schlitz-Schraubendreher etwas in Richtung Wagenmitte, sollten sich die Bauteile lösen.

Brücken bereichern das Anlagenbild ungemein. Oft werden sie im Eigenbau erstellt, da die örtlichen Gegebenheiten einen Einbau von handelsüblichen Produkten nicht erlauben. Die exakt im Maßstab 1:87 gehaltenen „InterRegio“-Wagen von Roco sind hier im Schlepp einer Diesellok der Baureihe 218 von Märklin zu sehen.

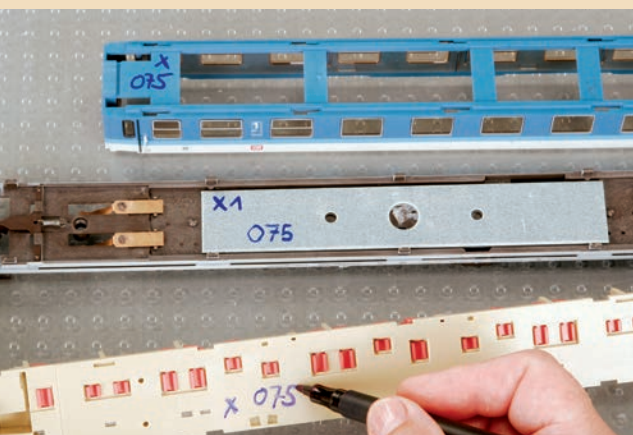
Wagen zerlegen



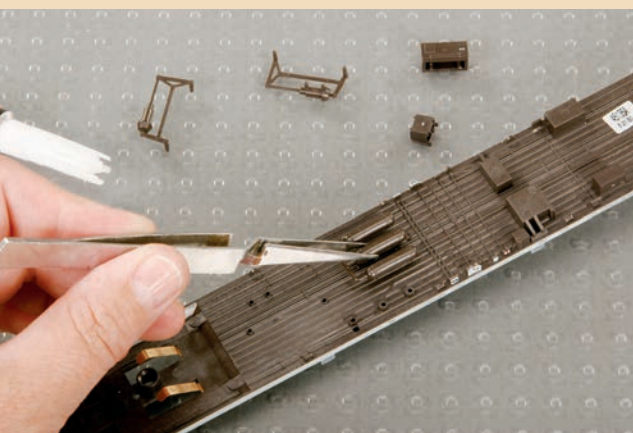
Da die Drehgestelle nur gesteckt sind, geht das Zerlegen der Wagen relativ einfach vonstatten. Nach dem Abziehen der stirnseitigen Gummibälge kann man das Dach entriegeln und abnehmen.



Fahrgestell und Aufbau sind über Rastnasen verbunden. Diese lassen sich mit Hilfe eines Schraubendrehers öffnen, sodass man die Bauteile anschließend voneinander trennen kann.



Alle Bauteile sollten gekennzeichnet werden, beispielsweise mit der Wagennummer. Auch die Einbaulage sollte unauffällig markiert werden. So lassen sich Verwechslungen beim späteren Zusammenbau vermeiden.



Damit keine Details verloren gehen: Bei den IR-Wagen befinden sich am Unterboden diverse kleine Steckteile, die am besten mit Sekundenkleber bleibend fixiert werden.



Hierbei ist etwas Krafteinsatz erforderlich, da die Verbindung recht stramm sitzt.

Bevor die einzelnen Bauteile beiseite gelegt werden, ist es ratsam, ihre Einbaulage, die bei den meisten Modellen fest vorgegeben ist, eindeutig zu kennzeichnen. Sonst droht am Ende Ratlosigkeit. Mit einem wasserfesten Faserschreiber lassen sich die entsprechenden Hinweise am Aufbau, an der Einrichtung und am Fahrgestell an einer verdeckten Stelle gut anbringen. Hat man mehrere Wagen gleichzeitig in Bearbeitung, sollten unbedingt auch die Wagen- oder Artikel-Nummern auf den Bauteilen vermerkt werden. Dann klappt zum Schluss auch wieder der Zusammenbau. Der nächste Arbeitsschritt besteht darin, verlustgefährdete Steckteile zu sichern. Diese Vorkehrung empfiehlt sich nicht nur in der Modellbauwerkstatt, sie sollte bei allen „fabrikfrischen“ Modellen vorgenommen werden. Bei den IR-Wagen



sind es vor allem die Anbauteile am Unterboden wie Luftbehälter und die seitlich angebrachten Kästen für die Elektrik und Heizung. Diese Teile werden am besten demontiert und mit etwas Sekundenkleber anschließend wieder an ihrem Platz fixiert. Auch die seitlichen Griffstangen an den Türen springen immer wieder gerne heraus. Eine winzige Menge Kleber, von innen her in die Befestigungsbohrung eingebracht, sorgt dafür, dass die Steckteile bleiben, wo sie hingehören. Bevor der Klebstoff ins Spiel kommt, sollte man in diesem Fall jedoch die Fenstereinsätze ausbauen, da die Ausdünstungen des Sekundenklebers die Scheiben erblinden lassen. Als Nächstes erfolgt die Montage der Zurüstteile. So sind beispielsweise die Schlinger- und Stoßdämpfer der Drehgestelle anzubringen. Bei den waagrecht liegenden Schlingerdämpfern empfiehlt es sich, die Bohrungen im Drehgestellrahmen ein wenig zu erweitern, damit das

Einstecken der Zurüstteile leichter fällt bzw. diese beim Hineindrücken nicht zerbrechen. Ebenfalls als Steckteile ausgeführt sind die Elektrokupplungen in den Aussparungen der Wagenaufbauten. Die vervollständigten Drehgestelle, die Radscheiben und die Unterböden der Modelle erhalten sogleich eine farbige Grundierung: in Form von selbst gemischter, schwarzbrauner Farbe, die mit der Airbrush-Pistole aufgebracht wird. Auch die glänzende Außenseite der Radstromabnehmer wird entsprechend behandelt.

! Inneneinrichtung – authentisch koloriert

Ganz und gar nicht kompliziert verläuft auch die farbliche Optimierung der Inneneinrichtung, was auch dem Umstand zu verdanken ist, dass die Sitze nur gesteckt sind. Diese lassen sich mit einer Spitz-

Gezogen von der 232 391 (Märklin) verlässt ein IR soeben einen Bahnhof auf einer aus C-Gleisen gebauten Anlage. Bei korrekter Zugbildung folgt dem 1.-Klasse-Wagen das Bistro, dahinter sind die Wagen der 2. Klasse eingereiht. Auf kleinen und mittleren Anlagen wirken die maßstäblichen 1:87-Wagen von Roco schon recht lang. Deshalb greifen viele Modellbahner gerne zu den „Kompromisswagen“ von Märklin und Fleischmann, die im Maßstab 1:93,5 gehalten sind.

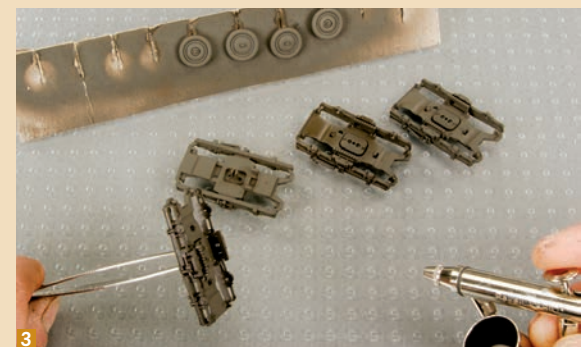
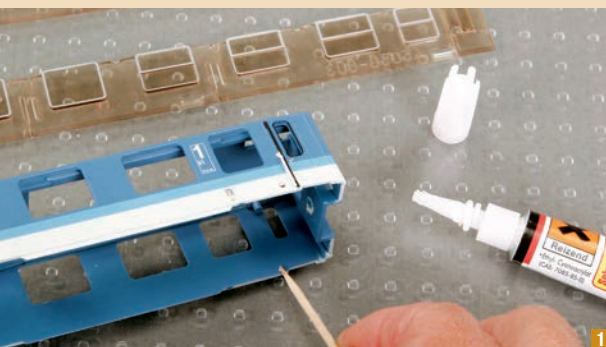


Oft bespannte man die IR auf nichtelektrifizierten Strecken in Doppeltraktion mit der Baureihe 218. Die nachträglich gealterten Lok-Modelle stammen von Märklin.

- 1 Auch die sich oftmals lösenden Griffstangen an den Eingängen sollten mit Klebstoff befestigt werden. Bevor dieser jedoch zum Einsatz kommt, ist es ratsam, die Fenster auszubauen, damit sie nicht durch Kleber-Ausdünstungen erblinden.
- 2 Erfreulicherweise sind nur wenige Zurüstteile noch zu montieren, so die Stoß- und Schlingerdämpfer an den Drehgestellen.

- 3 Nach dem Zurüsten erhalten die Drehgestelle und die Radscheiben sogleich eine Lackierung mit mattem Schwarzbraun. Dieselbe Farbe verwenden wir später auch für die Unterböden.
- 4 Sobald die Einrichtung ausgebaut ist, kann man die gesteckten Sitze mit einer Spitzzange entnehmen. So lassen sich diese leichter kolorieren.

- 5 Am besten fixiert man die Sitzgruppen auf einem Karton. Die Sitze der 2. Klasse erhalten einen blaugrünen Lack, für die 1. Klasse kommt Altrosa zum Einsatz.
- 6 Nach dem Trocknen der Farbe werden die Kopfpolster mit dem Pinsel einzeln bemalt: Hellrosa passt für die 1. Klasse, Dunkelviolett nehmen wir für die 2. Klasse.



zange daher von unten herausdrücken. Zum Glück ist hier auch keine Verwechslung beim Zusammenbau möglich, da die Befestigungslöcher der Sitzgruppen unterschiedlich sind.

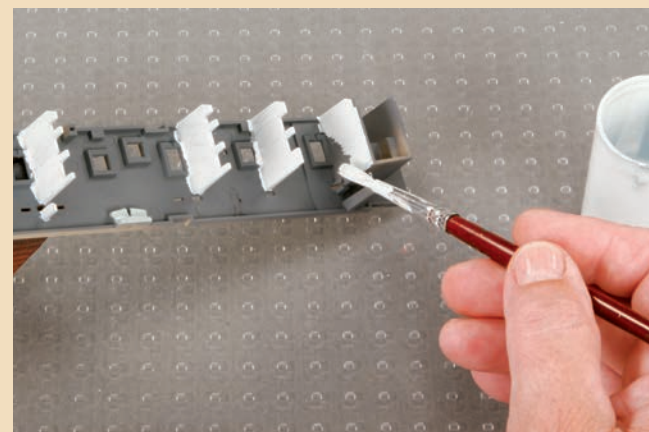
Damit die Lackierung reibungslos klappt, befestigt man die Bestuhlung am besten wagenweise mit etwas Doppelklebeband auf einem Kartonstreifen. Die richtige Farbe muss man sich selbst mischen. Für die 2. Klasse ist dies ein blau-grüner Farbton, die Sitze der 1. Klasse erhalten dagegen eine Farbgebung in Altrosa. Am einfachsten gehen solche Arbeiten vonstatten, wenn eine Spritzpistole (Airbrush) vorhanden ist. Nach dem Trocknen der Farbe setzen wir mit dem Bemalen der Kopfpolster noch farbliche Akzente. Dunkles Violett kommt für die Sitze der 2. Klasse in Betracht, ein helles Rosa ist für die Polster der 1. Klasse geeignet. Um den Boden zu gestalten, greifen wir zu einem Dunkelgrau, das wir mit Pinsel und Pistole auftragen. Die Innenwände der 2. Klasse lassen sich mit einem hellen Aprikot gestalten, das man leicht aus dem Tamiya-Farbton Flat Flesh XF 15 gewinnen kann, indem man ein wenig Weiß beimengt. Das Abkleben der Fensteröffnungen für eine Spritzlackierung wäre doch sehr aufwendig, daher bemalen wir die Wände besser mit einem feinen Pinsel. Allerdings muss man dabei gut aufpassen, dass keine Farbe in die Fensteröffnungen und somit womöglich auch auf die Außenwände der Modelle gelangt. Damit die Innenraumfarbe auch wirklich gut deckt, ist es ratsam, die betreffenden Flächen vorher noch mattweiß zu grundieren.

I Dekorierende Farben und viele Details

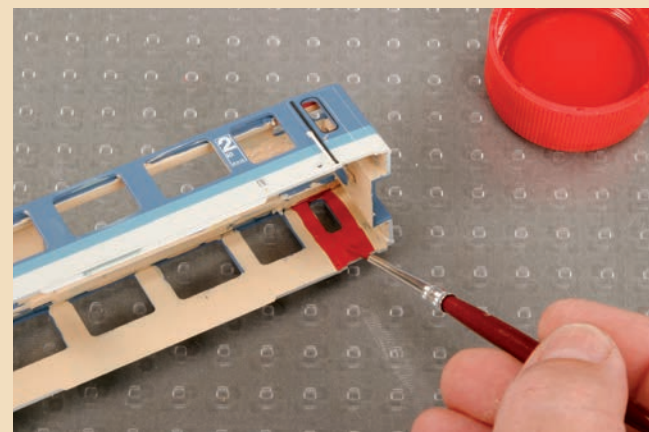
Ein schlichtes Lichtgrau tragen die Wände der 1. Klasse. Die Ausnahme bildet der Bistro-Bereich. Hier werden die Wände rosafarben gestaltet. Was die Einrichtung angeht, dominieren hier dagegen die Farben Weiß, Blau und Gold. Die drei Säulen vor den Fenstern waren beim Vorbild übrigens aus Plexiglas gefertigt und als Deko-Elemente aufgesetzt. Beim Modell kann man die viel zu dicken Nachbildungen einfach entfernen. Die Tische im Bistro und in der 2. Klasse bemalen wir jeweils mit Altrosa, die Tische der 1. Klasse erhalten einen Überzug mit glänzendem Holzbraun. Zum Schluss gilt es noch, die Einrichtungen der Sanitär-Bereiche pastellblau einzufärben. Danach dürfen die Sitzgruppen wieder an ihren Platz. Allerdings sollte man beachten, dass die werkseitige Bestückung manchmal fehlerhaft ist. Einander zugewandte Sitzgelegenheiten gab es im Großraumbereich nur an den Tischen.

Wageninneres bearbeiten

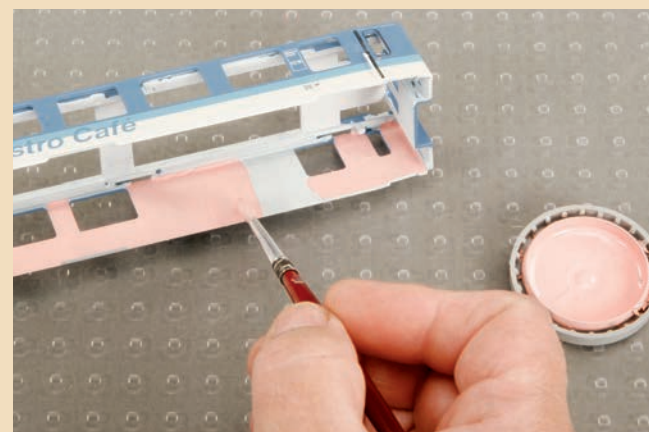
Auch die transparenten Abteilwände werden demontiert. Danach erhält der Träger der Inneneinrichtung einen Überzug mit dunkelgrauer Bodenfarbe. Die Trennwände werden hell grundiert.



In der 2. Klasse bemalt man die Trenn- und Innenwände mit einer hellen Aprikot-Farbe, die Innenseiten der Türen hingegen werden mit einem kräftigen, glänzenden Rotton abgesetzt.



Für die farbliche Gestaltung der Innenwände in der 1. Klasse kommt Lichtgrau zur Verwendung. Wirklich nicht nach jedermanns Geschmack war die rosafarbene Gestaltung der Bistro-Innenwände.



Was die Einrichtung des Bistro-Bereiches angeht, dominiert hier der Kontrast zwischen Weiß, Blau und Gold. Die Feingestaltung erfolgt mit Figuren, winzigem Geschirr und Speisen-Nachbildungen aus dem Preiser-Sortiment.



Auf elektrifizierten Strecken haben 111er und natürlich auch die wunderbaren Loks der Baureihe 103 die „InterRegios“ gezogen. Modelle gibt es bei fast allen Herstellern in meist sehr guter Ausführung.



1 Nach dem Zusammensetzen der Inneneinrichtung dürfen die Fahrgäste Platz nehmen. Falls die Beine der Preiser- oder Faller-Figuren zu lang sind, werden sie einfach gekürzt.

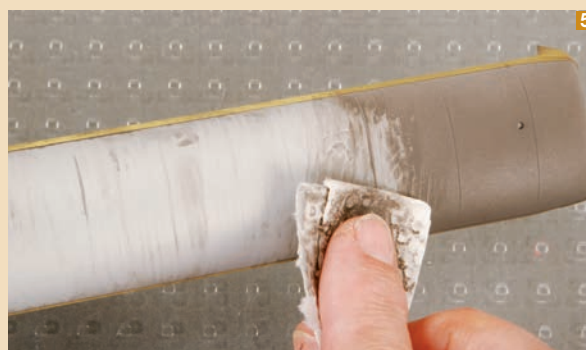
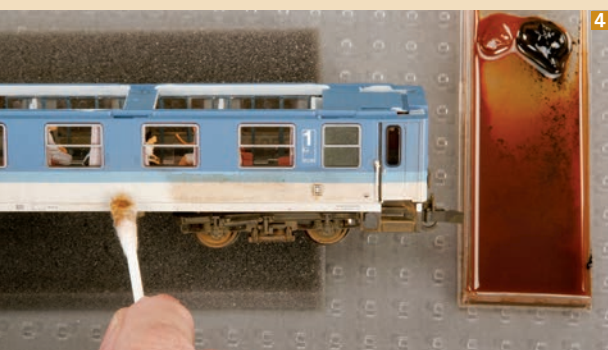
2 Authentisch wirken Eigenbau-Vorhänge aus feinem Papier, selbst wenn das verwendete Dekor nicht dem Vorbild entspricht. Wichtig ist hierbei, dass man den Kleber beim Fixieren sparsam dosiert.

3 Die zuvor mit schwarzbrauner Farbe grundierten Drehgestelle erhalten jetzt eine authentische Schmutzschicht. Am einfachsten gelingt dies mit einer Pulverfarben-Lösung.

4 Die Außenwände der Wagen werden mit einer Lasur aus Ölfarben und Feuerzeugbenzin verschmutzt. Nach dem Auftrag wird die dünne Lasur mit einem Wattestäbchen verstrichen.

5 Eine Schmutzfarbe für die Dächer entsteht aus Revell- oder Humbrol-Farben. Mit einem Lappen und etwas Feuerzeugbenzin lassen sich verschiedene Alterungsstufen erzeugen.

6 Natürlich sollte auch die Zugmaschine, hier eine E-Lok der Baureihe 103, gealtert werden, und am Führerstand macht sich eine Lokführerfigur gut.





Nach dem Zusammenbau der Einrichtung finden sich die Fahrgäste ein. Die Figuren kommen von Preiser und Fallner. Bei Preiser gibt es Personen, die gerade speisen. Sie passen sehr gut ins Bistro. Fein gekleidete Reisende für die 1. Klasse sind auch erhältlich. Mit Geschirr und Nachbildungen von Speisen kann man den Bistro-Bereich sehr detailliert gestalten. Ein Hingucker sind Vorhänge an den Fenstern neben den Sitzreihen. Sie entstehen am einfachsten aus farbigen Papierstreifen oder zurechtgeschnittenen Stückchen einer dünnen Serviette, die mit sehr sparsam dosiertem Alleskleber an den Fenstereinsätzen befestigt werden. Danach werden die Wagen wieder zusammengebaut. Drehgestelle und Dach bleiben liegen, da sie noch eine Behandlung erhalten.

I Dezente Patina für die Wagen

Eine sehr einfache Methode, das Fahrwerk der Modelle mit einer vorbildgetreuen Schmutzschicht zu versehen, besteht darin, Pulverfarben aufzutragen. Mit Feuerzeugbenzin kann man die Farbpigmente zu einer färbenden Lösung anrühren. Gut geht das mit den Pulverfarben von NOCH. Für die Drehgestelle und den Unterboden benötigt man die Farben Rostbraun und Moosgrün. Mit der dünnflüssigen Lösung werden die betreffenden Bauteile bestrichen, wobei sich besonders schöne Effekte erzielen lassen, wenn man nass-in-nass arbeitet. Den Färbegrad kann man durch einen wiederholten Auftrag intensivieren oder durch Abwaschen mit Feuerzeugbenzin reduzieren. Auf ähnliche Weise geschieht die Alterung der Wagen-Außenwände. Hier kommen nun Ölfarben zum Einsatz: Schwarz und Rotbraun. Zu einer dünnflüssi-



gen Lasur angerührt, wird das Gemisch abschnittsweise aufgetragen und sogleich mit einem Wattestäbchen abgerieben. Dabei sollte man stets von oben nach unten arbeiten. Auch hier können wir die Wirkung durch Abwischen und Wiederholen steuern. Feuerzeugbenzin spielt auch bei der Alterung der Dächer eine Rolle. Zunächst wird eine dünne Schicht Schwarzbraun, angemischt aus den Revell-Farben Nr. 84 und 06, aufgesprüht. Nach einer kurzen Trocknungspause entfernt man den größten Teil der Farbe mit einem Lappen, der mit etwas Feuerzeugbenzin befeuchtet wurde. Zurückbleiben sollten sehr dünne Schmutzschlieren, die mit einer nochmals aufgetragenen, hauchdünnen Schicht schwarzbrauner Farbe sehr vorbildgetreu wirken. Diese Patina sollte dann einige Stunden trocknen dürfen, bevor es an das Aufsetzen der Dächer geht. Zuletzt montieren wir auch die Gummibälle wieder an die Wagenenden. Wer die verfeinerten Modelle auf seine Anlage setzt, wird sich über das neue, „lebendige“ Erscheinungsbild seines IR freuen. Mit einer klassischen Diesel- oder E-Lok an der Spitze macht der Zug eine gute Figur.

Die gealterten und auch im Innenbereich lackierten Wagen machen sich auf jeder Anlage mit Motiven der Epoche V gut. Ein nettes Detail sind auch die selbst gebastelten Vorhänge.



Wussten Sie, dass ...



... IR-Wagen auch im benachbarten Ausland im Einsatz waren? Es gab täglich eine Verbindung von Innsbruck via Arlbergbahn bis Lindau. Von dort aus wurde auf der Südbahn nach Ulm und weiter bis Münster gefahren. Die ÖBB setzten Loks der Reihen 1044 und 1042 ein.



Der Zug des Kranichs

Einst verband man das Reisen im Flugzeug mit Komfort und Service. Beides war zwischen 1982 und 1993 auch auf Schienen erlebbar: im Lufthansa-Airport-Express, der als Triebzug und lokbespannte Garnitur verkehrte. Märklin bietet die passenden Modelle an. Neben dem eleganten 403 auch die beiden lokbespannten Garnituren mit der Baureihe 111 und deren Nachfolgerin, der schnelleren 103.



Vielleicht führen die gelben Flitzer der Baureihe 403/404 auch heute noch panmäßig zum Frankfurter Flughafen, gäbe es nicht die Konkurrenz durch die ICE-Züge auf den Schnellfahrstrecken. Mit ihrem markanten Erscheinungsbild bräuchten sie sich heute nicht zu verstecken. Auf der Strecke Düsseldorf Hbf – Frankfurt (M) Flughafen versahen die Triebzüge in der Regel vierteilig ihren Dienst. Aufgrund ihrer aerodynamisch geformten Endwagen hatten sie schon bald einen Spitznamen erhalten: „Donald Duck“. Kein Wunder, erinnerte die breite, lufthansa-gelbe Binde im unteren Frontbereich der Endwagen doch in der Tat an einen Entenschnabel. Die namensgebende Gestalt aus dem bekannten Cartoon ist für ihre liebenswerte Drolligkeit bekannt.

Für den namensgleichen Triebzug gilt, dass auch er sich seinerzeit großer Beliebtheit erfreute. Dort, wo er Station machte, beispielsweise in Köln Hbf, zog er bei seiner Einfahrt alle Blicke auf sich.

Bequemes Reisen

Erstmals bediente der Lufthansa-Airport-Express (LHA) am 28. März 1982 planmäßig die Strecke. Fluggesellschaft und Deutsche Bundesbahn (DB) waren vertragseinig geworden, nachdem sich das Bewusstsein für die Unwirtschaftlichkeit von Kurzstreckenflügen durchgesetzt hatte. Vor allem Reisende aus Übersee genossen die Fahrt im bequemen

Elegant wie sein Vorbild rollt der Triebzug 403/404 von Märklin über die Gleise. Ab Werk besitzen die Endwagen eine Scharfenberg-Kupplungsattrappe. Andreas Mock hat sowohl den Triebzug als auch die lokbespannte Version gealtert und jeweils Figuren eingesetzt.

Fahrgäste an Bord



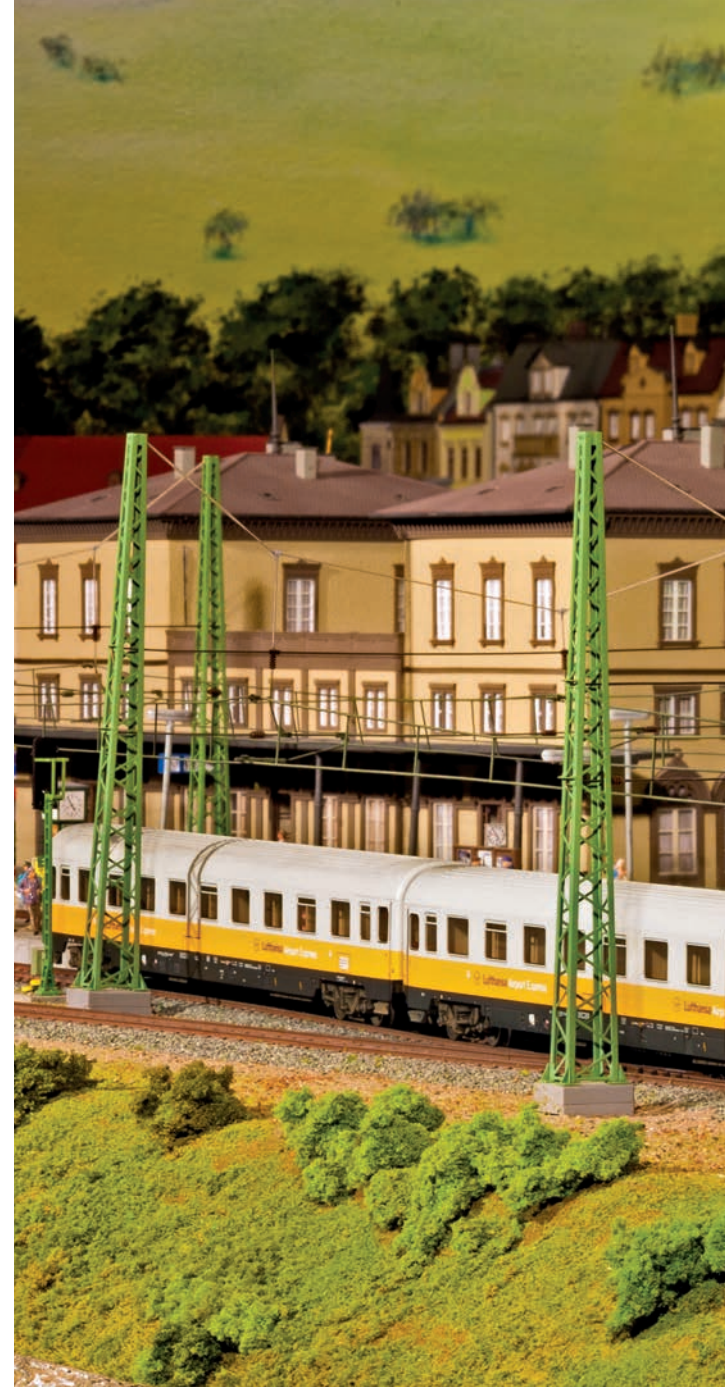
Reisende beleben die Züge. Wir haben hier einfache Figuren von NOCH verwendet. Die sind zwar etwas weniger fein, dafür aber preiswert. Ein Zufalls-generator sorgt dafür, dass die Lämpchen im Barwagen des 403 nacheinander aus- und angehen. Per digitalen Tastendruck lassen sich die kleinen Lichtspender auch komplett abschalten. Dieses Lichterspiel und die übrige Innenbeleuchtung in den Wagen und im Führerstand sind bereits ab Werk installiert worden. Im konventionellen Betrieb ist die Innenbeleuchtung in Funktion.



Das Modell der LHA-111 verfügt über digital heb- und senkbare Pantographen. Leichte Alterungsspuren betonen die Strukturen im Bereich des Fahrwerks.



Der 403 erhielt eine dezente Alterung, und natürlich hat dabei gleich noch ein H0-Triebfahrzeugführer Platz genommen. Wie komisch sähe der Zug doch ohne Lokführer auf der Strecke aus!



1.-Klasse-Triebzug, zumal er unterwegs eine romantisch-schöne, im Ausland oftmals als urdeutsch empfundene Landschaft durchfuhr: das Mittlere Rheintal zwischen Koblenz und Bingen. Für gewöhnlich linksrheinisch unterwegs, ermöglichte der Zug den Blick hinüber zu den berühmten Burgen und dem sagenumwobenen Loreley-Felsen.

Entenschnabel in H0

Märklin-Insider und die Mitglieder des Trix-Clubs durften sich 2015 über die Auslieferung eines H0-Pendants zum LHA freuen. Das Modell gibt die vierteilige Ausführung mit zwei Endwagen, einem Großraum- sowie einem Barwagen wieder. An Bord



des Miniatur-LHA von Trix befindet sich ein Digital-Decoder. Im Märklin-Zug arbeitet ein Spielwelt-Decoder Mfx+. Die nachfolgend aufgeführten Merkmale gelten nun für beide, jeweils 118 cm langen Modellausführungen: Zwei geregelte Hochleistungsantriebe mit Schwungmasse sind im Großraumwagen verbaut. Sie wirken jeweils auf die beiden Achsen eines Drehgestells. Die kleinen Tischlampchen im Barwagen kann man im Digital-System separat ein- und ausknipsen.

Im Wageninneren und Führerstand lässt sich die ab Werk installierte Beleuchtung dagegen nur zusammen digital schalten. Das Dreilicht-Spitzensignal ändert mit der Fahrtrichtung. Als Lichtspender fungieren jeweils wartungsfreie warmweiße bzw. rote LED. Eine kulissengeführte, mehrpolige stromfüh-

rende Spezialkupplung verbindet die Fahrzeuge untereinander.

Zu den zahlreichen Sound-Funktionen gehören eine Begrüßung durch die Stewardess und Bahnhofs-Ansagen. Letztere lassen sich übrigens dem Zuglauf angepasst abrufen, so kann das Modell virtuell nach Düsseldorf oder Frankfurt Flughafen unterwegs sein. Beim Vorbild fuhren in der Regel zwei „Donald Ducks“ zwischen den beiden Endstationen. Ein dritter diente als Reserve. Die rein erstklassigen LHA-Züge sprachen aber sicher nicht jeden an. Zudem bestimmte letztlich oftmals der Leitgedanke „Zeit ist Geld“ die Wahl des Verkehrsmittels, vor allem unter Geschäftsreisenden.

Letzter Betriebstag der gelbschnabeligen Triebzüge war der 22. Mai 1993. Zu teuer wäre die Aufarbei-

Mit drei Eurofima-Wagen war auch das Vorbild des lokbespannten Lufthansa-Airport-Express im Einsatz. Die Modellumsetzung kam als einmalige Serie auf Wunsch der Märklin-Händler-Initiative zustande und erinnert an eine Reisekultur, in der Komfort und Service bei den Fahrgästen noch gefragt waren.



Druckertüchtig

Für die Fahrt auf der Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Mannheim mussten die Wagen druckertüchtig sein, was – auch im Modell – an den wulstigen SIG-Wagenübergängen, den Türen und Fenstern zu erkennen ist.



Am ersten Einsatztag des LHA Stuttgart – Frankfurt (M) posierten die charmanten Stewardessen vor der Zuglok 111 049. Die Aufnahme entstand in Frankfurt Kelsterbach während der Wendezeit.





tung der mittlerweile schadhafte Garnituren gekommen. Zum selben Termin kam auch das Aus für die lokbespannten LHA-Züge, die auf anderen Relationen zum Einsatz gekommen waren.

Als weiteres LHA-Angebot hatte es ab Mai 1990 die Verbindung Stuttgart Hbf – Frankfurt (M) Flughafen gegeben. Hier war anfangs die 111 049 mit drei Eurofima-Abteilwagen der Bauart Avmz 206 unterwegs, als „Zug des Kranichs“ sozusagen, um an dieser Stelle auch einmal das Wappentier der Lufthansa-Fluggesellschaft zu nennen.

Die Umsetzung des Zuges wurde von der Märklin-Händler-Initiative (MHI) angeregt. Das Modell gibt den lokbespannten LHA so wieder, wie sich das Vorbild im Sommer 1990, kurz nach seiner Einführung, präsentiert hat. Der vorbildgetreu mit gelben Streifen verzierte H0-Zug besteht aus der Elektrolok 111 049 (mit Lokführerfigur an Bord) und drei Eurofima-Abteilwagen Avmz mit aufgedrucktem Zuglaufschild: „Frankfurt (M) Flughafen – Stuttgart“. Alle drei Wagen wurden neu konstruiert und besitzen ab Werk eine LED-Innenbeleuchtung. Einer der Wagen besitzt ein Zugschlusslicht. Im Inneren der Lok verbirgt sich ein Spielwelt-Decoder Mfx+, über den sich zahlreiche Licht- und Sound-Funktionen schalten lassen. Auch die beiden Dachstromab-

nehmer heben und senken sich im Digital-Betrieb. Es fehlen nur noch Preiserleins oder Figuren anderer Hersteller, die als Fahrgäste Platz nehmen. Der Lokführer der 111 hingegen ist schon ab Werk dabei.

! Schneller mit der 103

Die Märklin-Herbstneuheiten 2016 warteten dann mit einer weiteren LH-Komposition auf. Nach Inbetriebnahme der Neubaustrecke zwischen Stuttgart und Mannheim (1991) wurde beim Vorbild ein anderes, druckertüchtiges Wagenmaterial erforderlich. Die neue Trasse erlaubte zudem eine Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h. Allerdings fuhr die 111 leider nicht so schnell. Folglich kam als passendes Zugpferd nun die 103 101 zum Einsatz. Auch sie erhielt einen optisch zu den Wagen passenden Anstrich. Der Zug bestand jetzt aus einem Abteilwagen Avmz 106 mit Fiat-Drehgestellen Y 0270 S und Schlingerdämpfern sowie aus zwei Großraumwagen Bpmz mit Drehgestellen MD ohne Generator. Nach der Einstellung der Airportzüge im Mai 1993 lief die 103 101 noch eine Weile im Airport-Express-Design vor normalen Schnellzügen. Dies können Modellbahner auf ihren Anlagen gut umsetzen.

Die Neuauflage der Zuglok der Baureihe 103 verfügt dank des Decoders Mfx+ nun über insgesamt 16 Digital-Funktionen, darunter das Doppel-A-Licht, eine Maschinenraumbeleuchtung und etliche Sound-Funktionen. Ein geregelter Hochleistungsantrieb gewährleistet gute Fahreigenschaften. Ab Werk sitzt eine Lokführerfigur in der Lok. Die Wagen verfügen über eine LED-Innenbeleuchtung, die sich über die Zuglokomotive digital schalten lässt. Die 103 101 wurde auch von Roco in H0 aufs Gleis gestellt.



Moderne Renner

Im Jahr 1991 begann auch in Deutschland das Zeitalter des Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Der ICE nahm Fahrt auf, und es kamen neue Loktypen für alle Geschäftsbereiche der Bahn ins Rollen, denn diese hatte sich in Fern-, Nah- und Güterverkehr divisionalisiert. Die Baureihe 101 sollte im Fernverkehr die 103 ablösen. Für Modellbahner sind die Epochen V und VI, was den Personenverkehr angeht, leider nicht mehr ganz so spannend, obwohl beim Vorbild auch immer wieder besondere Momente zu erleben sind.



Es gibt durchaus viele Eisenbahnfreunde, die sich mit der 101 sehr einverstanden zeigen. Die Lok wird aber niemals einer 103 in Sachen Ästhetik das Wasser reichen können. Dafür ist sie einfach zu schlicht ausgefallen. Allerdings ist es gelungen, dieser kastigen Maschine durch die Verwandlung in eine Werbe- oder Kunstlok wieder etwas Besonderes zu geben. Natürlich kommt die Modellbahnindustrie nicht umhin, auch diese modernen Renner nachzubilden. Ganz gleich, ob man sich als „Zetti“ versteht oder lieber klassischer H0-Bahner ist, die Auswahl ist groß und dank der bunten 101er fast schon unübersichtlich. Ein Sammelgebiet also? Eher nicht. Allerdings lässt sich die 101 auf der Anlage sehr vielfältig einsetzen. Man sah sie vor den blauen IR-Zügen, im

IC-/EC-Dienst, vor Nachtzügen sogar im Langlauf Hamburg – Wien. In andere Länder ist die in 145 Exemplaren gebaute Lok aus dem Hause Adtranz nicht gekommen. Dafür standen und stehen aber immer mal wieder Güterzüge in den Umläufen, die meist im Schutze der Dunkelheit absolviert werden.

Die verhinderte Universallok

Somit ist die 101 eigentlich eine schnellfahrende Universallok. Dies hatten die Strategen auch für die Baureihe 120, die erste Lok mit Drehstromtechnik, angedacht: tagsüber schnelle Fahren und in der Nacht schwere Lasten. Die straffe Trennung in Ge-

Wohl nur auf der Anlage möglich: Ein Taurus aus dem MRCE-Mietpool (Modell: Märklin) ist mit einem IC unterwegs und begegnet dabei einem fast schon futuristisch anmutenden ICE (Baureihe 407) der jüngeren Generation, den Fleischmann in der Baugröße H0 umgesetzt hat.

Farbenfrohe Fahrzeuge



Die Loks der Baureihe 120.1 – es gab auch fünf Vorserienfahrzeuge, die als 120.0 bezeichnet wurden – machten vor den blauen IR eine gute Figur (Modelle: Märklin).



Innerhalb der Baureihe 101 zählte die Maschine mit der Nummer 078 (Modell: Märklin) zu den gelungensten Werbe-loks. Das dunkle Blau kaschierte ein wenig die ansonsten sehr kantige Erscheinungsform des schnellen Zugpferdes.



Erst 2014 schied die elegante E 10 mit Bügelfalte aus. Vor allem das TEE-farbene Kleid stand den Loks dieser Baureihe ausgezeichnet. Weitaus weniger charaktervoll wirkten sie dagegen im einheitlichen Rot der DB AG (H0-Modell: Märklin).



Von der österreichischen Designerin Gudrun Geiblinger stammt das farbenfrohe Sujet, mit dem sich die 146 247 präsentiert. Das H0-Modell wurde von Roco realisiert.



schäftsbereiche hat dies aber leider vereitelt. So blieben der 120, die natürlich wie die 101 auch wendezugtauglich ist, nur mehr die „Fensterzüge“. Für „Kisten“, wie Güterzüge gerne unter Eisenbahnfreunden genannt werden, kam sie nicht mehr in Frage, da sie nun DB Fernverkehr gehörte. Einige Loks durften dann aber, nach entsprechendem Umbau und als 120.2 bezeichnet, zwischenzeitlich für DB Regio arbeiten. Lokmangel war wohl der Grund für diese Maßnahme. Das Ende des InterRegio und die Einstellung weiterer IC-Linien sorgten dafür, dass die Baureihe 120.1 nicht mehr wirklich benötigt wurde. Sie ist daher seit einiger Zeit deutlich seltener präsent.

Die 101 hingegen wird wohl noch einige Jahre dringend benötigt, bis genügend ICE4 zur Verfügung stehen und das Refitprogramm für die ICE1-Flotte



abgeschlossen ist. Aber früher oder später wird sich auch bei der 101, zumal sie ja stets im Dauereinsatz und im hohen Geschwindigkeitsbereich unterwegs ist, der Verschleiß bemerkbar machen. Neu bestellte IC-Doppelstockzüge sind im Anrollen. Für sie ist die Baureihe 146, ein Mitglied der Traxx-Familie, bestimmt. Die „Traxxe“ sind, wie von der DBAG gefordert, einem klaren Aufgabenbereich zugeordnet. Während die 185 und die neue 187 im Frachtverkehr arbeiten, ist die 146 für Regionalzugdienste und längere Fahrten vor Personenzügen vorgesehen. Oft sieht man sie auch mit Doppelstockwagen. Diese finden sich ebenso wie die Loks der Traxx-Familie auf den Katalogseiten der Hersteller. Einige dürfen ihr rotes Einheitskleid bei einer Neuauflage abstreifen und sich farbenfroh zeigen. Es liegt nahe, die vorhandenen Formen und Werkzeuge für ein Son-

dermodell zu verwenden. Dies hat bei Roco (H0) und bei Fleischmann (N) schon zu einigen ansehnlichen Modellen geführt. Optisch ansprechend gestaltet, bringt eine solche Maschine Abwechslung in die Vitrine oder auf die Anlage.

Im Bereich der Dieseltraktion wird die Baureihe 218 in jüngster Zeit immer mehr verdrängt. Einerseits machen ihr Triebwagenzüge die Arbeit streitig, andererseits etabliert sich langsam die Baureihe 245, ebenfalls aus der Traxx-Sippe, als Nachfolgerin. Noch in voller Kraftentfaltung ist die 218 im Allgäu zu erleben, wo sie täglich aus SBB-Wagen gebildete EC-Züge zwischen München und Lindau befördert, seit dem 11. Dezember 2016 sogar wieder mit Panoramawagen. Das Ende dieser Einsätze ist absehbar, doch auf Modellanlagen aller Baugrößen wird die 218 sicher länger unverzichtbar bleiben.

Wer seine Anlage ohne Fahrdracht gebaut hat, kann aus dem guten Angebot an Dieselfahrzeugen wählen. Die 218 gibt es von einigen Anbietern, hier die 218 105 von Roco. Am selben Bahnsteig hat ein LINT von Märklin einen planmäßigen Aufenthalt.



Fesche Österreicher

Die Österreichischen Bundesbahnen haben ein schwieriges Aufgabenfeld, wenn es um die Beschaffung von neuem Rollmaterial geht. Einerseits wollen sie auf der flachen Westbahn zwischen Wien und Salzburg Tempo machen, andererseits müssen die Maschinen auch Rampenstrecken am Arlberg, Brenner oder Semmering mit schweren Schnellzügen meistern. Diese Faktoren lieferten auch dem Modellbahner interessante Umsetzungen der Vorbilder.



Für bestimmte Arbeitsgebiete stellten die ÖBB „Spezialisten“ in Dienst. Das war zu Zeiten der Dampftraktion oft mit einem Lokwechsel verbunden. Dagegen ist die Beigabe von Vorspann- und/oder Schiebeloks bis heute eine tagtägliche Prozedur. Dabei gilt es zum Beispiel, einen langen Schnellzug wie den EC 163 „Transalpin“ über die Arlbergwestrampe mit ihren maximalen Steigungen von über 30‰ zu führen. Dank der Vielfachsteuerung, über die z.B. auch die Taurusflotte verfügt, hat sich der Betrieb ein wenig vereinfacht. Modellbahner können, wenn sie ihre Anlage digital steuern, Mehrfachtraktionen recht einfach mit ihren Steuerzentralen anlegen. Aber aus Lastgründen ist dies meist nicht notwendig, eher, um der Vorbildsituation gerecht zu werden.

Andererseits kann man sich auch mit einem Dummy behelfen, also einer Lok, die über kein Innenleben mehr verfügt und wie ein Wagen einfach mitrollt. Bei langen und schweren Zügen hingegen kann der Einsatz einer zweiten Modell-Lok durchaus nützlich sein, wenn auf der Anlage lange Rampen oder Gleiswendeln zu bewältigen sind. Es schaut auch einfach gut aus, wenn vor den Eurofimawagen eine 1044 mit einer vorgespannten 1020 bei der Arbeit ist. Letztere ist die seit 1953 so bezeichnete ehemalige Baureihe E 94 der DR, die nach 1945 in Österreich verblieben ist. Auch von der E 18 wurden einige Maschinen in der Alpenrepublik heimisch. Man führte sie dort als Reihe 1018. Sie kam unter anderem mit Schnellzügen auf der Westbahn zum

Ein ÖBB-IC fährt über eine Stahlgitterbrücke. Zu sehen ist dies auf der Anlage im „Traumwerk“ von Hans-Peter Porsche. Nicht nur der aus Märklin-Modellen gebildete Zug mit der 1216 an der Spitze vermag zu gefallen, auch die winterliche Landschaft ist sehr authentisch nachgebildet worden.

ÖBB-Schönheiten



Typisch für die österreichischen Neuschöpfungen ab den 1950er Jahren waren die großen Lampen. So zu sehen bei den Reihen 1042, 1010 und 1110. Hier die 1010 014 als Roco-H0-Modell.



Schnellzüge in der hier abgebildeten Form waren am Arlberg bis in die frühen 1990er Jahre anzutreffen: Eine 1020 hilft einer 1044 über den Berg (alle Modelle von Roco).



H0-Modell der 1144 117 von Roco. Nach dem Einbau der Vielfachsteuerung wurde aus der Reihe 1044 die Reihe 1144. Das Fahrzeug ist in Gleich- und Wechselstrom-Ausführung erhältlich. N-Modelle sind ebenfalls auf dem Markt.



Die 1216 019 wurde von der österreichischen Designerin Gudrun Geiblinger zur Kunstlok gemacht. Sie stammt von Roco und ist in jeder Sammlung oder auf Anlagen ein Hingucker.



Einsatz. Beiden Typen stand die schöne Lackierung in Blutorange (RAL 2002) besonders gut. Modelle dieser Maschinen finden sich bei Märklin und Roco in vielen Varianten. Geht es um die 1020, die in den ersten Nachkriegsjahren auch mit Schnellzügen am Tauern und Arlberg gefordert war, ist das Roco-Modell in Sachen Optik zu bevorzugen.

Elektrotriebzüge, wie die der Reihe 4010, waren wieder Eigenschöpfungen der österreichischen Lokbaukunst, die in der Vergangenheit mit ihren wunderbaren Dampflok, vor allem die Reihe 310 sei hier genannt, brilliert hatte. In den 1950er Jahren war diese ureigene Fähigkeit nach und nach wieder erwacht. Mit den Reihen 1041/1141 und vor allem der 1042 wurden überaus gelungene Maschinen gebaut. Neben den vierachsigen Loks kamen mit den Reihen 1010/1110 Fahrzeuge ins Rollen, die sich Jahrzehnte lang bestens bewährten, auch im Schnellzugdienst.



Ein großer Wurf gelang mit der Reihe 1044, einer Hochleistungslok, die universell Verwendung finden konnte und auch nach Deutschland kam, wo sie bis Frankfurt am Main vorstieß. In München war sie täglich zu sehen. In den letzten Jahren hat man sie modernisiert und somit fit gemacht für einen weiteren längeren Einsatzzeitraum. Dem Modellbahner sind hier die Nachbildungen von Roco zu empfehlen. Es gibt sie in zahlreichen Varianten, technisch fein nachjustiert. So können Digitalfahrer dem charakteristischen Heulton der 1044 beim Anfahren auch auf der heimischen H0-Anlage lauschen.

Im Zeichen des Taurus

Kurz vor der Jahrtausendwende wurde der erste „Taurus“ (lat.: Stier) der Reihe 1016 vorgestellt. Ent-

wickelt hatte man ihn bei Siemens in München. Den ersten 50 Exemplaren für den Einsystembetrieb folgte bald die Reihe 1116, die auch in weiteren Ländern unterwegs sein kann. Mit der Viersystemvariante 1216 wurde die Taurusfamilie schließlich multikulturell. So werden beispielsweise die EC-Züge von Deutschland nach Italien mit ihnen bespannt. Von diesem Loktyp haben auch viele andere Bahnverwaltungen Maschinen geordert. Besonders schön wirken die eleganten Fahrzeuge, wenn sich eine begnadete Designerin wie Gudrun Geiblinger etwas einfallen lässt. Dann erleben wir die Verwandlung einer roten Alltagsmaschine zur Kunstlok. Bis heute gilt die 1216 019 im Wagner-Verdi-Farbkleid vielen Eisenbahnfreunden als das Maß der Dinge. Erfreulicherweise hat Roco dazu ein würdiges H0-Modell produziert. Neben dieser bunten Starlok sind auch alle anderen Taurus-Varianten umgesetzt worden.

Mit den Schürzenwagen macht die 1018.03 von Märklin eine gute Figur. Das Metallmodell ist in vielen Details sehr wohl gelungen und somit auch erfolgreich.



Dampflokszauber

Selbst relativ kompliziert aufgebaute Lokomotiven, sogar solche im Maßstab 1:160, Baugröße N, lassen sich unbeschadet auseinandernehmen und altern oder optisch verbessern. Wie das funktioniert, wird hier am Beispiel der Schnellzug-Dampfloks 18 614 aus dem Minitrix-Programm demonstriert. Die passenden Eilzugwagen durchlaufen ebenfalls ein Verschönerungsprogramm.



Das Altern von Dampfloks konfrontiert den Bastler mit so einigen Herausforderungen. In der Hauptsache geht es darum, dass sich beim Vorbild im Fahrwerk meist recht schnell Dreck und Ruß gesammelt hat und vom schickigen Rot der Werkslackierung im rauen Betriebsalltag der Dampflokkära meist nicht mehr viel zu sehen war. Als der Stern der Dampftraktion zu sinken begann, war die Farbe unter den vielen Schmutzschichten kaum noch zu erahnen, und es wurde im Wesentlichen Wert auf die Betriebsfähigkeit gelegt. Von der späteren Nostalgie war noch kaum die Rede. Will man die Lok also in ihrer typischen Erscheinung Mitte der 1960er Jahre zeigen, muss man etwas tiefer in den Farbtopf greifen und vor allem die Farbe hinter die Treibräder bringen.

Die erste Hürde ergibt sich beim Zerlegen der Maschine. Zudem soll diese später auch wieder zusammenmontierbar sein. Je nachdem, ob sich der Antrieb im Tender oder im Kessel befindet, sind hier sehr unterschiedliche Konstruktionen zu finden. Minitrix hat sich traditionell für Letzteres entschieden und im Kessel einen wartungsfreien Motor platziert. Leider gibt die Explosionszeichnung in der Bedienungsanleitung den Aufbau nicht exakt für die 18 614 wieder, vielleicht passt sie zu einer anderen, ebenfalls bei Minitrix erschienenen S3/6-Version. Wie sich der Kessel abnehmen lässt, konnte daher erst nach etwas Recherche im Internet herausgefunden werden. Tatsächlich ist die wesentliche Schraube unter dem vorderen Vorläufer versteckt. Hier wird

Egal welche Baugröße der Modellbahner am liebsten hat, eine 18er gibt immer ein attraktives Bild ab. Das Minitrix-Modell der 18 614 hinterlässt, sorgfältig gealtert, einen vorzüglichen Eindruck.

zunächst die Achse auf der Treibradseite herausgelöst. Danach kann die nun sichtbare Schraube mit einem kleinen Schraubenzieher problemlos herausgedreht werden.

Beim Lösen des Umlaufs muss auf die kleinen Zapfen der vorderen Tritte oberhalb der Zylinder geachtet werden. Knifflig ist auch die Kinematik des Vorläufers, wo es gilt, ein kleines Kunststoffteil zwischen den Zylindern vorsichtig herauszulösen, ohne es dabei allzu sehr zu knicken. Ein Blick hinter die Rauchkammertür offenbart die Schwungscheibe, die mit einer Art Kardangelenk mit dem Motor verbunden ist und sich mit den Befestigungsteilen herausziehen lässt.

Der Tender besteht nur aus wenigen Teilen, die sich ohne weitere Probleme zerlegen lassen. Die Kinematik ist mit einem stramm sitzenden roten Kunststoffteil gesichert, das sich mit einem Schraubenzieher Richtung Führerhaus herauschieben lässt. Die zwei Kabel für die Stromversorgung werden abgelötet, die restliche Platine samt Kulisse und Kabeln kann am Fahrwerk verbleiben, sie stört bei den Lackierarbeiten nicht weiter. Die Achsen des Tenders und deren Kontakte sind in einem separaten Gehäuse untergebracht, das mit zwei Schrauben am Chassis des Ten-

ders befestigt ist. Die zwei Teile lassen sich trennen, die Achsen können herausgenommen werden, wobei es gilt, auf die richtige Lage der Kontakte zu achten. Für die weitere Lackierung kann man sie wieder zusammenmontieren.

Auf Kleinteile achten, sorgsam zurüsten

Es ist nicht nötig und meist auch nicht hilfreich, die einzelnen Baugruppen noch weiter zu zerlegen als es für das Lackieren unbedingt notwendig ist. Kleinteile sammelt man am besten in kleinen Dosen, damit man sie später wieder zuordnen kann. Von den kleinen Schrauben gibt es verschiedene, die dann auch wieder in die richtigen Löcher gedreht werden sollten. Zur Vorbereitung der Lackierung nehmen nun alle Teile ein ausgiebiges Bad in Feuerzeugbenzin. Auf diese Weise lassen sich Öl und Fettreste entfernen, damit die Farbe später gut haftet und sich nicht wieder ablöst.

Für den optischen Eindruck ist es wichtig, die Pufferbohle mit den üblichen Schläuchen zu versehen. Passende Schläuche und Kupplungen gibt es von Weinert. Ab Werk sind lediglich kleine Reste der ori-

1 Die zweite Schraube des Kessels hat Minitrix unter dem vorderen Vorläufer versteckt. Zunächst wird die Achse auf der Treibradseite herausgeholt, dann kann man die Schraube herausdrehen.

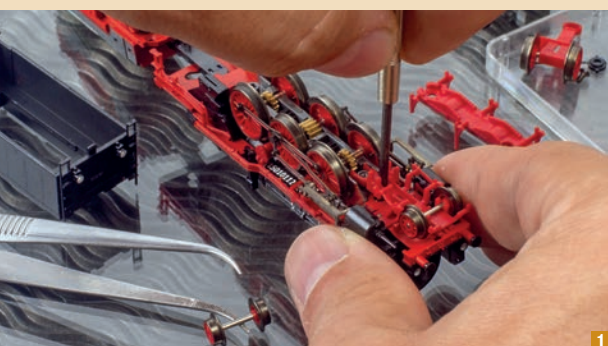
2 Nach dem Lösen der zugehörigen Schrauben kann der komplette Treibradsatz mit dem Gestänge aus den Zylindern gezogen werden. Für die weiteren Arbeiten bleibt das Gestänge an den Achsen.

3 Die Kinematik ist im Tender mit einem stramm sitzenden Kunststoffteil gesichert. Hat man dieses Richtung Führerstand herausgeschoben, kann die Platine samt Kulisse und Kabeln am Fahrwerk verbleiben und der Tender weiter zerlegt werden.

4 Ist die Lok ausreichend zerlegt, hilft Feuerzeugbenzin dabei, etwaige Fettreste zu entfernen, damit der Lack besser hält.

5 Die Löcher für die vorbereiteten Zurüstteile der Pufferbohle müssen vorsichtig in den Kunststoff gebohrt werden, um den dahinterliegenden Lichtleiter nicht zu beschädigen.

6 Brüniermittel von NDetail hilft dabei, die Teile dunkel zu färben. Wichtig ist das Neutralisieren der Brühe, damit es keinen Grünspan gibt.



1



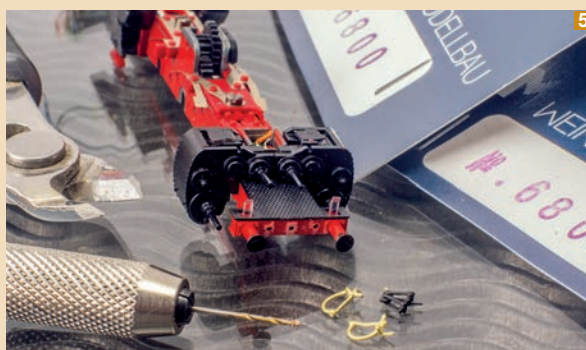
2



3



4



5



6

Altern und Zurüsten

ginalen Anbauten an der Bohle angedeutet. Diese lassen sich mit einer Nagelfeile ein wenig abschleifen, wobei darauf zu achten ist, dass die darüberliegende Abdeckung sowie die Puffer nicht beschädigt werden. Anschließend hilft ein Stiftenklöbchen mit passendem Bohrer dabei, die nötigen Löcher vorsichtig in die Bohle zu bohren. Da direkt hinter der Bohle die Lichtleiter verlaufen, ist die maximale Tiefe etwas beschränkt, und es sollte beim Bohren immer wieder kontrolliert werden, ob man schon durch ist. Also bitte auf Folgendes achten: Solange der Bohrer noch roten Kunststoff auswirft, bohrt man weiter, wenn das helle Material der Lichtleiter aus dem Bohrloch bröselt, hört man sofort auf.

Während die Kupplung bereits ab Werk fertig lackiert ist, sollten die Schlauchimitationen noch dunkel gefärbt werden. Dazu taucht man die Schlauchattrappen einfach in ein Brüniermittel von „NDetail“. Ein Pinsel hilft dabei, den Vorgang zu beschleunigen. Danach müssen die Kleinteile und das Werkzeug sehr gut gewaschen werden, um die Brünierung zu neutralisieren und so den Oxidationsprozess zu stoppen. Andernfalls sind die Zubehörteile am nächsten Tag unter Umständen mit Grünspan überzogen. Etwas Lack in mattem Dunkelgrau versiegelt die Teile anschließend.

| Mehr Tiefe am Fahrwerk erzeugen

Aus den Farben Schwarz, etwas Braun und Grau wird die Basis für die weitere Alterung angemischt. Die Tamiya-Farben lassen sich mit dem „Cleaner“ von Revell verdünnen. Da dieser die darunterliegende Schicht leicht anlöst, werden die Farbaufträge dadurch auch sehr abriebfest. Beim Einsprühen des Fahrwerks sollten die oberliegenden Seiten und insbesondere die Anschriften wenig bis keine Farbe abbekommen. Dies gelingt, wenn stets von der innen liegenden Seite aus nach außen gesprüht wird. Auch die Achsen erhalten einen Überzug mit dreckschwarzer Farbe, werden dann aber auf der Außenseite mit Pinsel und Cleaner sogleich wieder etwas gewaschen. Dabei heißt es schnell arbeiten, damit der Cleaner die rote Farbe nicht zu sehr anlöst. Die dunkle Farbe bleibt in den Vertiefungen und lässt die Achsen noch konturenreicher erscheinen.

Stück für Stück kann das Fahrwerk nun wieder zusammengesetzt werden. Beginnend mit dem Gestänge, Umlauf und Kessel. Dabei sollten Kleinteile wie der Druckluftbehälter nicht vergessen werden. Etwas Sekundenkleber fixiert die Zurüstteile in den vorgesehenen Löchern der Pufferbohle. Die Achsen

Eine Mischung aus Schwarz, etwas Braun und Grau bildet die Basis für die Alterung. Die Farben von Tamiya lassen sich mit Revell-Cleaner verdünnen.



Teilweise wird die Farbe auch gleich wieder abgewaschen, wie hier auf den Außenseiten der Treibräder. Da der Cleaner nach einer Weile auch den Lack angreift, gilt es, schnell zu arbeiten.



Nach dem Zusammensetzen des Kessels samt Umlauf werden die Zurüstteile mit etwas Sekundenkleber-Gel in den Löchern befestigt.



Mit Farben arbeiten



Die Achsen der Vorbild-Fahrzeuge sind meist ebenfalls rot lackiert worden, was mit etwas roter Farbe leicht nachzubilden ist.



Am Vorbild-Führerhaus wurde die Innenseite ab der Brüstung in einem hellen Betongrau gestrichen, was sich im Modell mit wenigen Pinselstrichen nachahmen lässt.



Die beim Vorbild aus Holzplanken gefertigte Einfassung auf dem Kohlekasten erhält mit etwas graubrauner Farbe noch ein leicht verwittertes Aussehen.



Vorne auf dem Kessel wird das Lokschild mit etwas Maskierlack abgedeckt. Ein Zahnstocher hilft dabei, die cremeartige Masse aufzubringen.

erhalten noch etwas rote Farbe, da diese beim Vorbild meistens lackiert wurden.

Einige kleinere Details lassen sich mit etwas Farbe noch hervorheben. So ist die Innenseite des Führerhauses beim Vorbild in verschiedenen Farben gestrichen. Oberhalb der Brüstung wurden die Wände in Betongrau ausgelegt, was sich mit wenigen Pinselstrichen nachbilden lässt. Ein interessantes Detail bilden die Holzplanken, mit denen man beim Vorbild die Tendereinfassung erhöht hatte, um mehr Kohle mitführen zu können. Damit sich die Bretter am Modell später mehr abheben und nach verwittertem Holz aussehen, erhalten sie mit feinem, fast farbleerem Pinsel noch einen Anstrich mit etwas graubrauner Farbe. Nach dem Abdecken des Lokschildes erhält das gesamte Fahrzeug einen Überzug mit mattem Klarlack und im oberen Bereich dazu noch eine Schicht aus schwarzer Dreckfarbe. Danach können die Fenster eingesetzt werden. Auch das Führerhaus lässt sich nun montieren und der Tender wieder zusammensetzen.

Lokführer und Heizer im Führerhaus

Nicht fehlen darf das Betriebspersonal. Üblicherweise befinden sich im Führerhaus einer Dampflokotive ein Heizer und ein Lokführer. Auch im Modell darf dieses Duo seinen Dienst antreten. Preiser bietet die passenden Figuren an, die in der Höhe allerdings leicht gekürzt werden müssen, da die Kulisse den Einbauraum nach unten hin limitiert. Ein wenig „Shade“ von Citadel verleiht den Figuren ein natürlicher wirkendes Aussehen. Die Kohleschaufel wird mit etwas schwarzer Farbe versehen, damit man ihr den Einsatz auch ansieht. Sodann hilft etwas Sekundenkleber dabei, die Figuren im Führerhaus zu befestigen.

Für die Imitation der Betriebsspuren eignen sich stark verdünnte Ölfarben. Dazu wird etwas Schwarz, Umbra und Siena auf eine Kunststoffsachtel gegeben und mit Feuerzeugbenzin verdünnt. Das Gemisch kann nun in unterschiedlichen Verdünnungen und Mischungsverhältnissen auf das Fahrzeug gepinselt werden.

Das gefettete Gestänge, die Ablaufspuren am Rahmen und an den Zylindern sowie Seitenwänden sind eher in dunklem Schwarzbraun gehalten. Andere Bereiche wie Umlauf und Tritte erhalten einen mehr ins Bräunliche gehenden Anstrich.

Etwas echte Kohle wird mit einer Mischung aus glänzender schwarzer Farbe und Grasleim auf dem Kunststoffeinsatz fixiert. Dabei genügt eine dünne

Schicht, um die Wirkung deutlich zu verbessern. Beim Vorbild waren die Tender oft bis an den Rand gefüllt und so dürften auch ein paar Dampflok-Knabbeln, wie der Volksmund einst die Dienstkohle nannte, daneben gelandet sein.

Die Pufferteller waren bei einem Großteil der Fahrzeuge mit einem weißen Ring versehen, der mit feinem, ruhig geführtem Pinsel und weißer Farbe am Modell dargestellt wird.

Im letzten Arbeitsschritt sorgen Pulverfarben für ein realistisch angestaubtes Finish. Dazu eignen sich Künstlerkreiden, die auf einem Schmiergelleinen zerrieben und dann mit einem weichen Pinsel aufgedustet werden. Dabei gilt es, eher sachte vorzugehen, da die Farbe auf dem matten Lack gut haftet und man schnell eher zuviel aufträgt.

Zum Einfärben der Details werden die Pigmente mit Feuerzeugbenzin verdünnt und mit einem feinen Pinsel an den betreffenden Stellen aufgebracht. Verschiedene braune und schwarze Farbtöne mattieren das Fahrwerk und die unteren Bereiche des Fahrzeugs. Rund um den Schlot imitiert schwarze Farbe die Rußablagerungen. Die Aufbauten des Tenders erhalten noch einen leicht rostigen Ton. Auf dem vorderen Umlauf und im Bereich der Lokpfeife fin-

den sich typischerweise Kalkspuren, bedingt durch den heißen Dampf, der dort austritt.

I Eilzugwagen mit Betriebsspuren

Auch bei den Eilzugwagen von Fleischmann steht zunächst die Zerlegung an. Das Dach ist mit einigen Rastnasen am Wagenkasten befestigt und löst sich, wenn man etwas fester daran zieht. Dann können die Verglasungen vorsichtig aus den Rahmen gehoben und bis zum Zusammenbau beiseite gelegt werden. Die Drehgestelle sind auf Metallbügeln im Inneren verschraubt und lassen sich leicht demontieren. Die Kulisse kann samt dem Fahrzeugboden bleiben, wo sie ist, da die Seitenwände des Wagens keine Neulackierung erfordern.

Die Innenausstattung der Wagen ist jeweils ein Teil des Gehäuses und bedarf noch einer farblichen Behandlung. Beim Vorbild waren die Sitze der Altbauwagen je nach Klasse – damals gab es noch drei – mit unterschiedlichen Stoffen bespannt oder sie bestanden nur aus Holz. Im Laufe der Zeit hat man die Wagen öfter umgebaut. Im Zuge dessen wurde die offizielle 1. Klasse de facto gestrichen, die beiden



Basteltipp



Typisch für Dampflokomotiven jener Zeit sind die weißen Pufferringe, die mit ruhiger Hand und weißer Farbe auf die Puffer gepinselt werden. Ein nettes Detail, das die schicke Maschine noch ein wenig interessanter aussehen lässt.

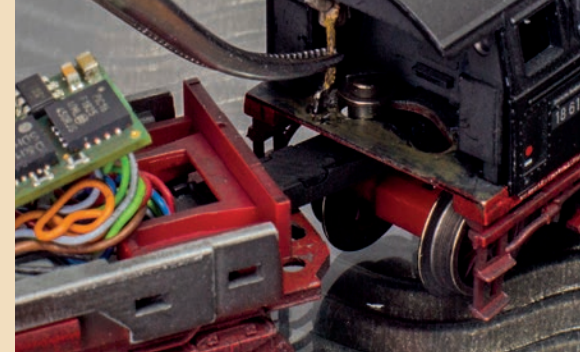
1 Das weitestgehend fertig montierte Epoche-III-Fahrzeug erhält einen möglichst gleichmäßigen Überzug mit stark verdünntem, mattem Klarlack und auf der Oberseite zusätzlich noch eine Schicht Dreckschwarz.

2 Nicht fehlen darf das Lokpersonal von Preiser. Etwas „Shade“ von Citadel verleiht den Figuren mehr Natürlichkeit. Auch der Schaufel darf man ansehen, dass mit ihr Kohlen in die Feuerbüchse befördert werden.

3 Mit Sekundenkleber-Gel werden Lokführer und Heizer im Führerhaus platziert.

4 Mit Feuerzeugbenzin verdünnte Ölfarben lassen sich mit einem feinen Pinsel aufbringen. Auf diese Weise erhält das Modell noch vorbildgetreue Betriebsspuren.

5 Ein wenig echte Kohle wird mit einer Mischung aus schwarzer Farbe und Grasleim auf dem Kunststoffeinsatz fixiert.



Wagen altern



Einer der Fleischmann-Wagen wurde hier soweit wie nötig zerlegt, um die Fenstereinsätze herauslösen zu können.



Die Sitze waren beim Vorbild, je nach Klasse, mit unterschiedlichen Stoffarten bespannt bzw. gepolstert – oder sie bestanden aus Holz. Die Wände waren zum Teil mit Edelhölzern und Kunsttapieten verkleidet. Ein feiner Pinsel hilft dabei, solche Details im Modell nachzuahmen.



Um die einzelnen Bauteile von Fettresten zu befreien, wäscht man sie am besten mit Feuerzeugbenzin ab.



Der Wagenkasten wird zunächst mit Mattlack grundiert, was die Haftung der späteren Farbaufträge verbessert.



verbliebenen Klassen wurden hochgestuft. Dementsprechend sind die Angaben für die Farben der Inneneinrichtung etwas verwirrend. Die Sitze der 1. Klasse erhalten blaugraue Bezüge, die Böden versieht man mit einem dunkelgrauen Anstrich. In der 2. Klasse werden die Polster dunkelgrün und die Böden in einem mittleren Grau lackiert. Die Wände werden etwas aufgehellt. Passend dazu erhalten die Metallbügel ein wenig Farbe, damit sie sich besser in die neue Umgebung einfügen.

Am Wagenkasten wird als Grundierung für die späteren Farbschichten matten Klarlack mit Hilfe einer Airbrush-Pistole aufgesprüht. Das Dach erhält zunächst eine Schicht mittelgrauer Farbe, um den metallischen Glanz des Originallacks abzuschwächen. Schwarzbraune Farbe wird nun sowohl am Dach als auch an den Drehgestellen und Übergängen aufgebracht. Die Achsen dürfen dabei im Drehgestell verbleiben. Damit sie nicht festkleben und gleichmäßig eingesprüht werden können, kann man sie mit der Airbrush kurz anpusten und somit in Drehung bringen, bevor man den Hebel betätigt und damit die Farbe freigibt. Sodann können die Drehgestelle wieder montiert werden. Mit Ölfarben, die mittels Feuerzeugbenzin verdünnt wurden, lassen sich hier zuletzt die Betriebsspuren des Vorbilds nachbilden.

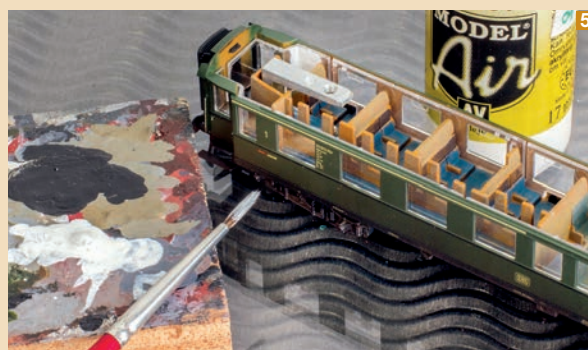


Unterwegs im schönen Allgäu:
Die Minitrix-18 614 ist mit
ihrem Eilzug (Modelle von
Fleischmann) in der idyllischen
Voralpenlandschaft unterwegs.
Wie vergleichsweise fad würde
doch ein schachtelfrischer Zug
hier aussehen!

- 1 Das Wagendach erhält zunächst einen Anstrich in mittelgrauer Farbe.
- 2 Neben dem Dach werden nun auch die Drehgestelle mit der bereits bekannten dreckschwarzen Farbe angenebelt. Die Achsen können im Gestell verbleiben, wenn man sie zum Lackieren anpustet, damit sie sich drehen.

- 3 Mit Ölfarben werden die Betriebsspuren im Bereich der Drehgestelle und Rahmen dargestellt.
- 4 Ein weicher Pinsel hilft dabei, die auf Schmirgelleinen zerriebene Künstlerkreide sparsam dosiert und dezent am Fahrgestell aufzubringen.

- 5 Die Fenster der Toiletten waren typischerweise weiß verblendet, was sich mit etwas weißer Farbe und wenigen Pinselstrichen leicht nachahmen lässt.
- 6 Den Reisenden von Preiser müssen wegen des relativ hohen Wagenbodens die Beine gekürzt werden, bevor sie mit etwas Sekundenkleber auf den Sitzen fixiert werden können.





Platz für Personen

Vor allem moderne Triebwagen sind nicht unbedingt die Lieblinge der Eisenbahnfreunde. Gilt das auch für uns Modellbahner? Meist ja, doch der „Leichte Innovative Nahverkehrs-Triebwagen“, kurz LINT (Baureihe 648.2), macht da eine Ausnahme. Das mag wohl auch an seiner durchaus eleganten Form liegen. Wir haben das Trix-Modell noch etwas „aufgemöbelt“.



Die modernen Triebzüge der Baureihe 648.2 sind seit 1999 in großer Stückzahl unterwegs und dies meist recht sauber. Eine Alterung unseres Trix-Modells ist also weniger angezeigt. In einigen Punkten kann man das Erscheinungsbild des Fahrzeugs aber verbessern. Der durch die großen Fenster gut einsehbare Innenraum lädt förmlich zu einer Gestaltung mit Farbe und natürlich einigen Figuren ein. Positiv ist dabei auch zu vermerken, dass der Innenraum Vorbildgetreu umgesetzt wurde. Zugeständnisse wegen des Antriebs oder der Elektrik gab es nicht: Der Motor ist stehend unter dem Wagenübergang eingebaut und somit für den Betrachter nicht sichtbar. Bevor jedoch Pinsel und Farbe in Aktion treten, müssen wir an die Einrichtung herankommen.

| Gut gebettet auf Schaumstoff

Die Gehäuse des Triebzugs sind mit kleinen Schrauben am Fahrgestell befestigt. Je Aufbau sind es zwei Kreuzschlitz-Schrauben, die zu entfernen sind. Die vordere der beiden Schrauben sitzt über dem Front-Drehgestell, das man zur Demontage soweit wie möglich drehen muss. Zum Lösen der Schrauben ist übrigens ein gewisser Kraftaufwand nötig. Damit die Dachaufbauten des Modells dabei keinen Schaden nehmen, sollte man eine geeignete Unterlage wie die Lok-Liegen von NOCH oder Conrad verwenden. Aus Schaumstoff-Streifen kann man eine Arbeitsunterlage aber auch recht einfach selbst basteln. Nach dem Herausdrehen der Schrauben

Moderne Triebwagen wie der LINT haben, wie einst der legendäre Schienenbus, vielen Nebenbahnen das Leben zumindest verlängert. Einen reizvollen Kontrast bieten hier die alte Signaltechnik und die neuen Fahrzeuge. Wieviel besser macht sich doch ein Zug, der nicht schachtelfrisch und geisterhaft leer, sondern mit Triebfahrzeugführer und Reisenden unterwegs ist!

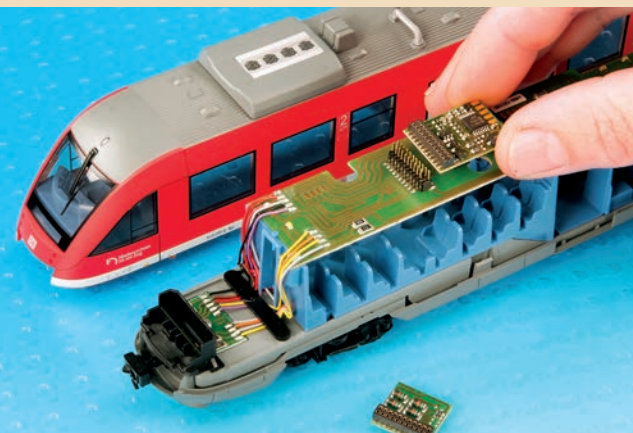
Fahrzeug zerlegen



Um an das Innere des Triebzuges zu gelangen, gilt es zwei Kreuzschlitz-Schrauben zu entfernen. Die vordere Schraube wird vom Drehgestell verdeckt.



Nach dem Entfernen der Schrauben kann man die Gehäuse recht leicht nach oben abheben. Im Zweifelsfall hilft ein kurzer, wohl-dosierter Ruck am Aufbau.



Die Schnittstelle für den Digital-Decoder befindet sich auf der Hauptplatine des Fahrzeugs. Hier kommt ein Decoder aus dem Trix-Sortiment (Art.-Nr. 66849) zum Einsatz.



Vor der optischen Überarbeitung des Innenraums sollte dieser leer geräumt werden. Um den Führerstand abnehmen zu können, muss man zunächst die vorderen Lichtleiter abziehen.

sollten sich die Gehäuse nach oben abziehen lassen. Wenn das nicht gleich gelingt, hilft ein wohldosierter, kräftiger Ruck, um Aufbau und Fahrgestell zu trennen. Diese Arbeitsschritte sind übrigens auch für den Einbau eines Decoders durchzuführen, denn die 21-polige Schnittstelle verbirgt sich unter dem Dach einer der beiden Zughälften.

Leer geräumte Aufbauten

Ein wichtiger Schritt in Sachen optische Verbesserungen ist das Bemalen der Gehäuse-Innenwände. Hierfür müssen alle Einbauten entfernt werden. Dazu gehören die Führerstände, die man nach dem Abziehen der Lichtleiter und dem Spreizen der Seitenwände nach oben herausziehen kann. Die in jeder Hälfte vorhandene Zielanzeige ist ebenfalls gesteckt und schnell abgezogen. Die Fenstereinsätze lassen sich nach innen kippen und entnehmen. Nach dem Entfernen des Scheibenwischers kann man die Frontscheibe vorsichtig nach außen drücken. Die Innenwände und das Dach der leer geräumten Aufbauten erhalten dann einen Anstrich mit weißer Farbe. Dies führt nicht nur zu besserem Aussehen, sondern verstärkt auch die Wirkung der serienmäßig eingebauten Innenbeleuchtung. Beim Lackieren sollte man allerdings vorsichtig zu Werke gehen, denn die Farbe läuft schnell und unbemerkt in die Ecken der Fensterausschnitte. Am besten verwendet man mattweiße Emaille-Farbe von Revell. Diese lässt sich recht unproblematisch mit Feuerzengbenzin entfernen, welches die Lackierung des Fahrzeugs nicht angreift. Das hilft übrigens auch, wenn sich etwas weiße Farbe versehentlich auf die Außenseite des Modells verirrt hat. Grundsätzlich sollte man die Farbe für den Innenraum möglichst sparsam auftragen. Ist die Deckung nach dem Trocknen des Lacks nicht zufriedenstellend, hilft ein nochmaliger dünner Anstrich.

Die Innenraumgestaltung

Um die Inneneinrichtung farblich behandeln zu können, sollte man die Formteile aus dem Fahrgestell ausbauen. Diesem Vorhaben stehen zwar die Platinen der Elektrik im Weg, diese kann man aber nach dem Lösen von je zwei Befestigungs-Schrauben zur Seite kippen. Der richtige Einsatz für diese kleinen Torx-Schrauben ist zwar nicht in jeder Hobby-Werkstatt vorhanden, mit einem gut passenden Schlitz-Schraubendreher geht es aber auch. Die



Formteile sind mit Rastnasen im Unterboden befestigt und lassen sich Stück für Stück heraushebeln. Dann kann es sogleich mit der Bemalung weitergehen. Bei der Lackierung des Bodens greift man zu einem mittleren Grauton. Alle Wandflächen und die Seiten der Sitzreihen erhalten einen Anstrich in hellem Lichtgrau. Diese Farbe kann man sich aus Weiß und sehr wenig Grau selbst mischen. Die Sitzflächen bemalt man zum Schluss mit einem kräftigen Blau. Da die Sitzbezüge des Vorbilds einen gewissen Glanzgrad zeigen, darf hier im Modell ausnahmsweise auch Glanzlack zum Einsatz kommen. Zu beachten ist aber, dass dieser eine deutlich längere Trockenzeit benötigt. Erst dann dürfen die Fahrgäste ihre Plätze einnehmen. Da der Innenraum, wie schon erwähnt, gut einsehbar ist, sollte man sich die

fein gestalteten Figuren der Exklusivserie von Preiser gönnen. Hier gibt es ein großes Angebot an sitzenden Fahrgästen. In Sachen Bekleidung sollte man die dargestellte Epoche im Auge behalten. Auf den meisten Sitzen können die H0-Reisenden ohne Änderungen Platz nehmen, für die höher gelegenen Podeste in der Fahrzeug-Mitte kommen nur ihre Oberkörper zum Einsatz.

| Dach und Details

Die Tatsache, dass die Dachhauben der Aufbauten abnehmbar sind, ermöglicht auch deren Lackierung. Wie Vorbildfotos zeigen, sind die geriffelten Bereiche vielfach in Hellgrau gehalten. Für diesen Arbeits-

Triebwagen sind vor allem auf Nebenbahnen anzutreffen. Auf dieser aus Trix-C-Gleisen gebauten Anlage erlauben Entkuppungsgleise einen netten Rangierbetrieb, denn es wird sogar in der Epoche VI noch ein wenig Fracht bewegt. Unser LINT wartet abfahrbereit im Bahnhof.



Detail am Dach

Ein nettes Detail ist der einem Ofenrohr nicht ganz unähnliche Auspuff, wenn er aufgebohrt wird. Damit die Wandung nicht zu dünn gerät, sollte der Bohrer maximal 1,4 mm dick sein.



1 Vor dem Lackieren des Fahrgastraums sollten hier alle Einbauten weichen. Nach dem Entfernen des Zugzielschilds kann man die Scheiben nach innen kippen und entnehmen.

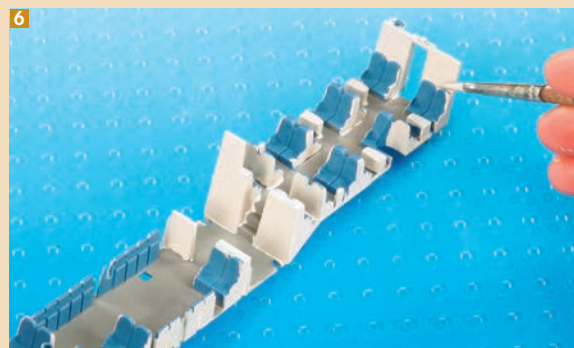
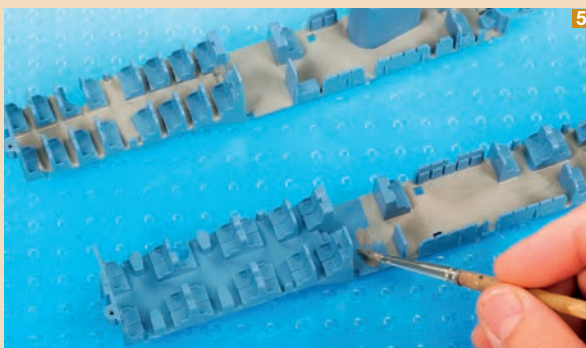
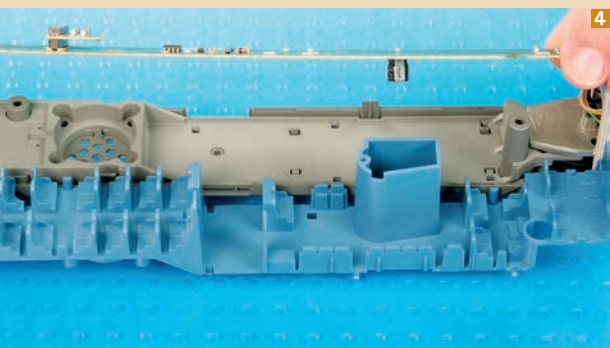
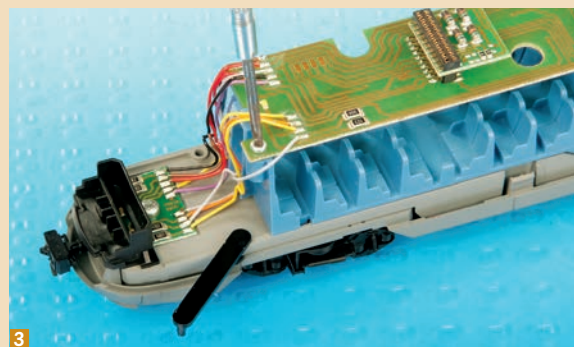
2 Die vielen, filigranen Ansetzteile wie die Scheibenwischer gehören leider auch zu den Teilen, die schnell verlorengehen. Am besten zieht man das Teil ab und verwahrt es sorgfältig.

3 Um an die Inneneinrichtung heranzukommen, muss man die Hauptplatine ein wenig zur Seite neigen. Sie ist mit zwei Schrauben fixiert, den Kabelhalter klappt man einfach weg.

4 Eine Verwechslung der Bauteile beim späteren Zusammenbau des Modells ist nicht zu befürchten. Der kleine Kondensator auf der Platinen-Unterseite gehört in den Toilettenraum.

5 Der Boden des Vorbilds ist mit einem grauen Kunststoffmaterial belegt. Im Modell bildet man dieses mit einer Bemalung in einem mittleren Grauton nach.

6 Nach dem Trocknen der Bodenfarbe sind die Wände an der Reihe. Sie erhalten einen Anstrich in Lichtgrau. Fotos vom Vorbild findet man unter anderem auch im Internet.

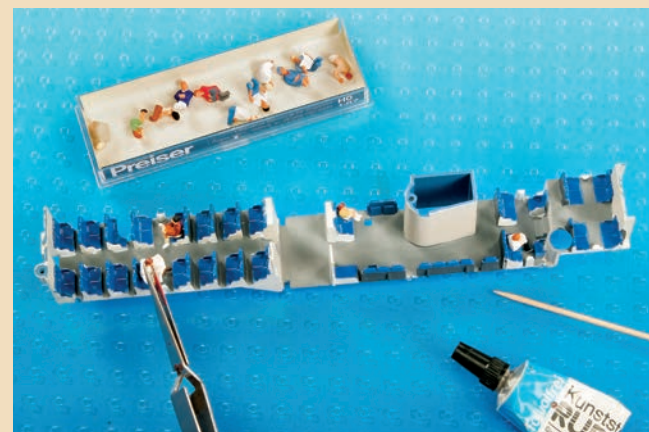




schritt eignet sich eine kleine Spritzpistole bestens. Nach dem Abkleben der Seitenwände und der Front entfernt man neben den Dachhauben auch die Steckteile wie Antenne und Auspuff. Mit der Nummer XF 19 aus dem Tamiya-Programm ist die passende Farbe für das Dach gefunden. Nach dem Trocknen kann das Fahrzeug wieder zusammengebaut werden. Nun sind nur noch Kleinigkeiten zu tun. So kann man zum Beispiel das Auspuffrohr aufbohren. Nach dem Setzen einer möglichst mittigen Bohrung von 0,8 mm arbeitet man sich stufenweise an das Maximum von 1,4 mm heran. Die glänzenden Drehgestelle erhalten einen Anstrich mit einem sehr dunklen, matten Schwarzbraun. Zuletzt betonen wir die Fahrgestell-details, wie Lüftergitter und Klappen. Gut bewährt hat sich eine Lasur aus Ölfarben und Feuerzeugbenzin. Die dünne schwarzbraune Mischung verläuft von selbst in den vorhandenen Gravuren. Nach einer kurzen Trockenpause wird ein Zuviel der Lasur mit Wattestäbchen entfernt. Danach steht der schöne Triebzug wieder für den Dienst auf der Modellbahn zur Verfügung. Vor einigen Jahren hat Märklin einen LINT auf den Markt gebracht, dessen Türen als Monitore dienen, auf denen kurze Filme laufen, die das Ein- und Aussteigen von Reisenden zeigen. Eine echte Innovation!

Details mit Farbe betonen

Die Sitze erhalten mit einem kräftigen Blau die richtige Färbung. Ist der Lack getrocknet, dürfen die Fahrgäste von Preiser den Fahrgastraum in Beschlag nehmen.



Gemäß einer Vorbild-Fotografie wird die Instrumententafel des Führerstands mit mehreren Farben gestaltet. Ein Fahrzeugführer von Preiser hat auch schon seinen Platz eingenommen.



Durch die großen Fenster des LINT 41 fällt das kräftige Rot der Innenwände besonders unangenehm auf. Mit Mattweiß von Revell erfolgt ein Anstrich. Die Farbe sollte jedoch sparsam aufgetragen werden, damit sie nicht in die Ecken der Fensterausschnitte läuft.



Die äußeren Details am Fahrzeug, wie Lüftergitter oder Klappen, sind im schattelfrischen Zustand kaum sichtbar. Eine dünne Ölfarben-Lasur hebt jedoch die Strukturen gut hervor.





Rasant und elegant

Fast jedem Kind sind sie ein Begriff: die Hochgeschwindigkeits-Triebzüge der DB AG aus der ICE-Familie. Die Züge der neueren Generationen, wie ICE 3 und 4, beeindrucken durch ihre markante, spitz zulaufende „Schnauze“. Märklin hat unter anderem den ICE 3 nachgebildet, dessen Innenraum-Details sich nachträglich hervorheben lassen.



Die ICE-Familie umfasst mittlerweile vier Generationen. In der Hauptsache unterscheiden sich die ICE 3 und 4 durch andersartige Antriebskonzepte von ihren Vorgängern. Während bei letzteren die Antriebs-einheit am Zugende (zwei Triebköpfe beim ICE 1/ ein Triebkopf plus Steuerwagen beim ICE 2) untergebracht war, verteilen sich (Unterflur-)Antrieb und Steuerung beim ICE 3 über den gesamten Zug. Dadurch können aber keine einzelnen Wagen entnommen werden. Es ist auch keine Kupplung von Halbzügen wie beim ICE 2 möglich. Beim ICE 4 hingegen hat man die Vorzüge der Vorgängertypen (flexiblere Zugbildung) mit moderner Antriebstechnik kombiniert: Hier machen „Power-Cars“, in denen Unterflur-Antrieb und Steuerung gebündelt sind, einen

Wagentauch und Zugverlängerungen möglich. Die offizielle Baureihen-Bezeichnung des ICE 3 lautet 403 für die Einsystem- und 406 für die Mehrsystemvariante (mit zusätzlichen Dachstromabnehmern ausgerüstet). Eines der schon rein äußerlich erkennbaren Hauptmerkmale des ICE 3 ist das hochgezogene Frontfenster am Steuerwagen. Es ermöglicht Fahrgästen der 1. Klasse, die hinter dem Führerstand Platz genommen haben, dieselbe Sicht auf die Strecke wie dem Triebfahrzeugführer, was zweifelsohne zu einem außergewöhnlichen Fahrgefühl beiträgt. Beim ICE 4 wurde auf dieses Merkmal verzichtet. Auch beim H0-Modell lädt das große Frontfenster geradezu ein, entsprechende Figuren zu platzieren, die ab Werk fehlen. Ansonsten zeigen die Wagen im

Das Märklin-Modell des ICE 3 besticht wie sein Vorbild durch ein geschlossenes Zugbild. Hier ist das dezent gealterte Modell auf einer den Rheinstrecken nachempfundenen Anlage unterwegs. Im Laufe der Jahre erschienen bei Märklin diverse Varianten des schnellen Zuges, die letzte Version wurde im Herbst 2016 angeboten (fünfteilige Grundpackung Art.-Nr. 37788 und dreiteilige Ergänzung 43735).

Inneren viele Details, die sich verfeinern lassen. Um an das Innere der Wagen gelangen zu können, sind als Erstes die Abdichtungen der Übergänge komplett zu entfernen. Diese lassen sich einfach abziehen. Die Gehäuse kann man anschließend nach oben abnehmen, wenn man sie währenddessen etwa in der Wagenmitte an der Unterkante leicht spreizt. Die auf der Inneneinrichtung liegende Beleuchtungsplatine kippt man für die nachfolgenden Arbeiten etwas auf die Seite. Die Einrichtung selbst lässt sich bei den Zwischenwagen einfach herausnehmen, beim angetriebenen Restaurantwagen und den Endwagen ist dies nicht möglich.

Die Lackierarbeiten beginnen mit dem Umfärben des Bodens. Da der mehrfarbige Belag des Vorbilds kaum nachzubilden ist, erhalten die Modellböden einen Anstrich in dunklem Graublau. Bei den herausnehmbaren Einsätzen kann dies auch mit einer Airbrush-Pistole geschehen. Bei den Endwagen greift man zum Pinsel.

Die Sitze der 1. und 2. Klasse bestehen beim Vorbild aus unterschiedlichen Materialien. In der 1. Klasse sitzt man auf schwarzen Lederpolstern mit grau-blauem Kopfteil, in der 2. Klasse auf Sitzen mit blauen Velourbezügen. Gemäß dieser Information grei-

fen wir zur Revell-Bastelfarbe Nr. 9 Anthrazit, um die 1.-Klasse-Sitze einzufärben. Mit einer Mischung aus Blau, Grau und Weiß bemalen wir die Kopfstützen. Für die 2. Klasse eignet sich die Nummer 56 aus dem Revell-Programm, leicht abgetönt mit etwas Schwarz. Die Sitzmulden einzufärben, erfordert ein wenig Geduld. Schneller geht es mit Hilfe eines Wattestäbchens, das in die Farbe getaucht und wie ein Stempel verwendet wird. Die Trennwände, Garderoben und Einstiegsbereiche sind beim Vorbild mit einem Holzdekor versehen. Aus den Revell-Farben Nr. 314 und 382 seidenmatt entsteht die passende Holzfarbe zur Darstellung dieser Segmente. Den Einstiegsbereich hinter den Türen kann man dabei aussparen, da er unbeleuchtet und daher nicht einsehbar ist. Anschließend sollten sämtliche Farbaufträge gut durchtrocknen, was je nach Raumtemperatur zwischen zwölf und 24 Stunden dauern kann.

Armaturentafel am Fahrpult

Auch die Triebfahrzeugführerpulte in den Endwagen, die beide dank der großen Fenster gut einsehbar sind, erhalten eine Farbbehandlung. Die Pulte

1 Beim Zerlegen der Wagen entfernt man zuerst die Übergangsdichtung samt Platte. Danach lässt sich das Gehäuse durch leichtes Spreizen an der Unterkante abziehen.

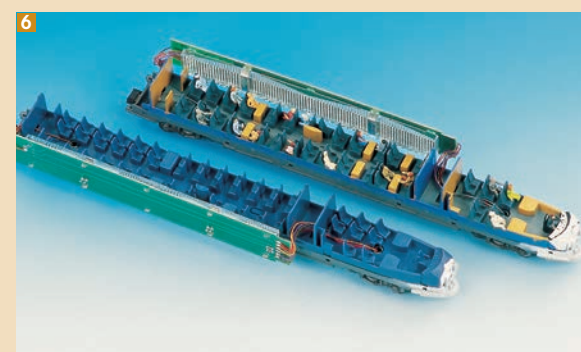
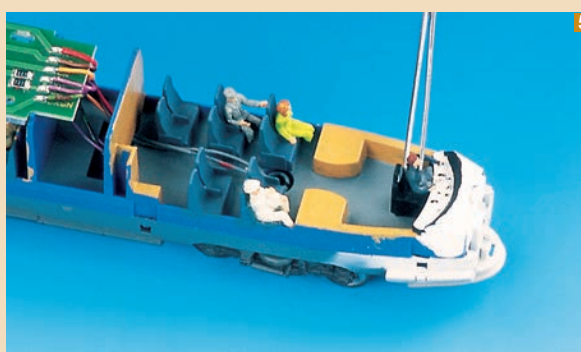
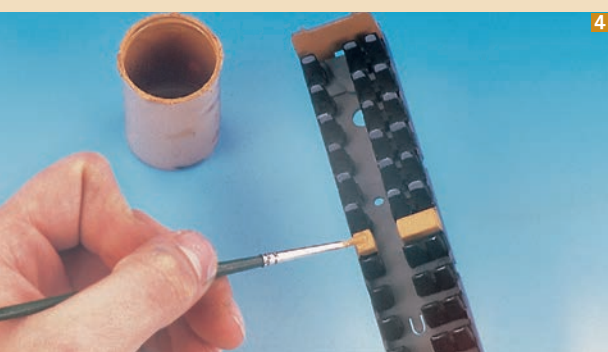
2 Etliche Publikationen haben sich bereits mit der ICE-Familie und speziell dem ICE 3 beschäftigt. Sie liefern Informationen in Bild und Text zum Thema Außen- und Innengestaltung der Züge.

3 Die Sitze der 1. Klasse sind beim Vorbild aus schwarzem Leder gefertigt. Im Modell wird dies nachgeahmt, auch die Kopfstützen werden passend eingefärbt: in Graublau.

4 Holzbraune Farbe eignet sich zur Nachbildung der holzverkleideten Innenwände.

5 Nach der farblichen Ausgestaltung des Führerstandes heißt es zunächst abwarten, bis alles trocken ist. Danach nimmt eine (meist noch anzupassende) Triebfahrzeugführerfigur Platz.

6 Der Vergleich zwischen einer behandelten (oben) und unbehandelten (unten) Inneneinrichtung macht deutlich, dass sich die Feingestaltung lohnt, sie bringt „Leben“ in den Zug.



selbst werden mit cremeweißer Farbe bepinselt, während die Armaturentafel (beim Vorbild mit Instrumenten und Bildschirmen bestückt) mattschwarz oder anthrazitfarben lackiert wird, was auch für den Fahrersitz gilt. Mit silberner Farbe kann man noch die am Fahrpult angedeuteten Bedienelemente hervorheben. Nach dem Trocknen der Farben steigt ein Triebfahrzeugführer aus dem Preiser-Figuren-Sortiment zu. Nicht nur von diesem Hersteller gibt es mittlerweile eine große Auswahl an sitzenden Reisenden. Am besten besorgt man sich eine Großpackung, um eine gute Auslastung des Triebzuges darstellen zu können. Für die Gestaltung besonderer kleiner Szenen, beispielsweise im Speisewagen, bietet Preiser hübsch gemachte Figuren in allen erdenklichen Posen an. Am besten fixiert man die Figuren mit einem Alleskleber. Bei der Verwendung von Sekundenkleber muss beachtet werden, dass dessen Ausdünstungen während der Aushärtungszeit die Fenster eintrüben können. Manche Figuren muss man vor dem Einsetzen mit Schere oder Messer den Sitzmaßen anpassen, beispielsweise durch das Kürzen der Beine oder Arme. Auch unser Triebfahrzeugführer muss ohne Beine auskommen, da sein Sitz am Fahrpult angegossen ist.

Im Bordrestaurant ist viel los

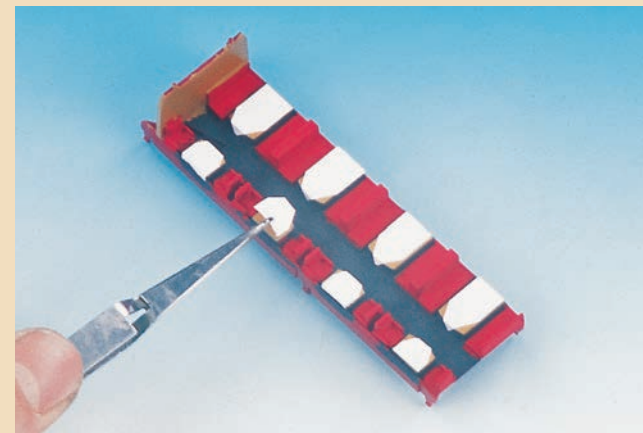
Eine besondere Behandlung erfährt das Bordrestaurant. In diesem Modell verbergen sich die Antriebstechnik und der Digitaldecoder. Beim Vorbild sind die Sitzplätze in diesem Bereich mit weinrotem Leder bezogen. Die Wandverkleidungen bestehen aus Holzdekor. Leider ist beim Märklin-Exemplar gut die Hälfte der Inneneinrichtung dem Platzbedarf der Technik zum Opfer gefallen. Trotzdem lässt sich daraus das Beste machen. Bevor man damit beginnt, sollten die beiden Einsätze der Inneneinrichtung entnommen werden. Der Boden erhält denselben Anstrich wie der in den anderen Wagen (dunkles Graublau). Anschließend lackiert man die Wände, die Tische und den sichtbaren Teil des Ballastblocks in der Wagenmitte mit holzbrauner Farbe. Das Rot für die Sitze entsteht als Mischung aus den Revell-Nummern 330 und 331 seidenmatt. Sobald die Farben getrocknet sind, folgt die Feingestaltung mit Zubehör. Als Erstes werden die Tische mit Deckchen versehen. Hierfür kommt Schreibpapier zur Verwendung, das mit einer Schere in Form gebracht und aufgeklebt wird. Danach dürfen es sich einige Figuren bequem machen. Entsprechende Sets zum Thema Restaurantbesuch findet man wie gesagt im gro-

Innenleben

Von Preiser gibt es H0-Figuren in fast allen Lebenslagen, auch ein Set mit wichtig wirkenden Geschäftsleuten ist dabei.



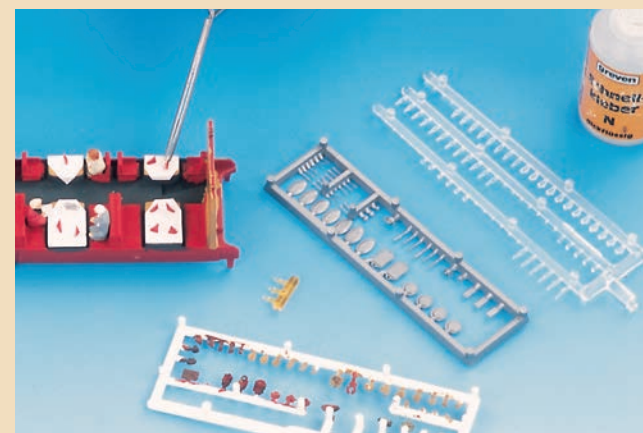
Aus einfachem Schreibpapier lassen sich winzige Tischdecken schneiden. Sie werden auf die Tische aufgeklebt.



Sitzende Gäste für die Ausgestaltung einer Restaurant-Szene, ebenfalls aus dem Sortiment von Preiser.



Sogar Teller, Essbestecke und Speisen werden bei Preiser als Miniaturen gefertigt. Die roten Servietten hingegen wurden selbst gebastelt.





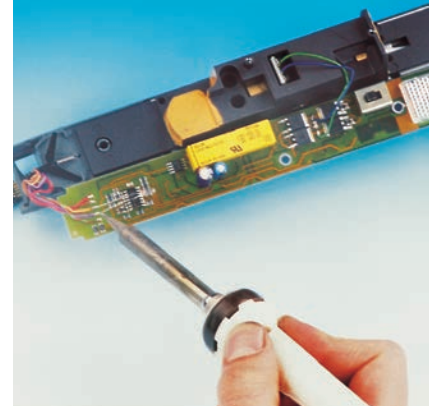
ßen Preiser-Sortiment. Das gilt auch für Geschirr- und Speisen-Miniaturen (Art.-Nr. 17220). Die Lebensmittel-Attrappen werden vor dem Servieren noch passend bemalt. Zum Fixieren des winzigen Zubehörs eignet sich eine sehr kleine Menge Sekundenkleber. Selbst gefertigte kleine Papierservietten, aus farbigem dünnem Papier ausgeschnitten, bilden das i-Tüpfelchen im Ambiente des Bordrestaurants. Doch auch die Bar lässt sich noch weiter gestalten. Damit auch dieser Bereich von außen einsehbar ist, sollte auch er beleuchtbar sein. Also leiten wir eine weitere Miniaturlampe in diesen Bereich und verbinden diese mit dem Lichtstromkreis des Zuges. Alle Arbeiten im Innenraum sind nun erledigt, sodass die Wagen wieder zusammengesetzt werden können. Was noch fehlt, ist das Hervorheben der Gravuren an den Wagenkästen. Dies geschieht mit einer wässrigen Lasur, angemischt aus Verdünnungsmittel (z. B. Terpentinersatz oder Feuerzeugbenzin) und dunklem Bastellack (z. B. Mattschwarz/Revell Nr. 8). Die Menge der benötigten Farbe ist äußerst gering. Es genügen bereits zwei bis drei Tropfen auf etwa zehn Milliliter Verdünnung. Unser Tipp: Die Wirkung der Lasur probiert man am besten vorher auf einem Bauteil aus der Restekiste aus.

Als Erstes werden die Drehgestelle behandelt. Dazu nimmt man die Lasur mit einem weichen Pinsel auf und bestreicht damit alle Kunststoffteile. Die Gravuren der zahlreichen Klappen und Verkleidungen an den Gehäusen werden dagegen mit einem sehr feinen Pinsel lediglich leicht betupft, dabei verläuft die Lasur von selbst in die Vertiefungen. In derselben Weise wird auch das Dach behandelt: die dortigen Wartungsklappen, Lüfter und die Regenrinnen über den Türen. Sollte ein Farbauftrag misslingen, kann man die Lasur mit einem Wattestäbchen, das mit Verdünnung getränkt wurde, wieder entfernen. An der Bodenplatte der Stromabnehmer mit ihren Bauteilen ist flächiges Auftragen gefragt, da hier beim Vorbild der Abrieb der Schleifstücke für eine größere Verschmutzung sorgt.

Fast immer sauber

Richtig verdreckt sind ICE-Züge eigentlich sehr selten. Doch auch ein ICE ist nicht gegen Bremsstaub und Flugrost gefeit. Um diesen Staubfilm nachzuahmen, genügt ein zarter Überzug mit Schmutzfarbe. Eine entsprechende Mischung entsteht aus den Far-

Technik im Detail



Die Bar des Speisewagens liegt im Dunkeln. Um sie beleuchten zu können, wird eine Mini-Lampe in den Lichtstromkreis eingefügt.

1 Vorbildaufnahmen zeigen Details: Dieser Haken am Drehgestell wird gemäß der Abbildung mit gelber Farbe angedeutet.

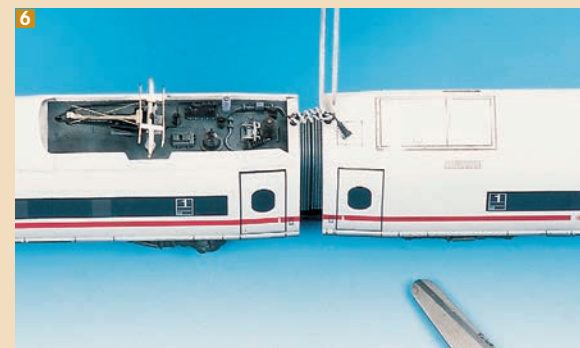
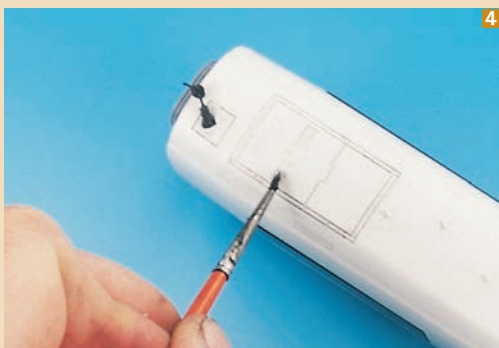
2 Die Gravuren der Drehgestelle zeigen mehr Tiefe, wenn man sie mit einem Gemisch aus Feuerzeugbenzin und schwarzer sowie brauner Farbe behandelt.

3 Die gleiche Lasur dient auch dazu, Gravuren an den Seitenwänden noch besser hervorzuheben, beispielsweise die vielen Wartungsklappen im unteren Gehäuseeteil.

4 Im Dachbereich sollte der Modellbahner die recht dünne Schmutzlasur mit einem sehr feinen Pinsel vorsichtig in die Fugen tupfen. Die Farbe verläuft von selbst.

5 Als leichte Alterung genügt ein zarter Sprühnebel, der im unteren Wagenbereich aufgetragen wird. Die ICE-Flotte zeigt sich meist gut gepflegt.

6 Mit etwas Bastelaufwand lässt sich das Hochspannungskabel nachbilden, das beim Vorbild über die Wagenenden hinwegführt. Dank seiner Spiralform ist dieses Detail dehnbar. Es lässt sich aus gedrehter feiner Decoder-Litze anfertigen.



Prototyp und Speisewagen



Mit einem bis zu fünfteiligen Prototypen lernte die ICE-Familie das Laufen. ICE stand damals (1985) noch für „InterCity Experimental“. Das vierteilige H0-Modell stammt von Märklin.



Signifikant unterscheiden sich die Familienmitglieder durch ihre Speisewagen. Der ICE 1 besaß ein fast schon an den Buckelspeisewagen des TEE-Zeitalters erinnerndes „Bord Restaurant“.



Bei der zweiten ICE-Generation wurde vor allem aus Gewichtsgründen auf den durchaus schönen Komfort der ersten Generation verzichtet, alles wurde eine Idee schlichter.



Bei der dritten Generation finden sich Merkmale der bekannten Vorgänger. Das Dach erfordert aber, wegen der zu fahrenden Geschwindigkeiten im 300-km/h-Bereich, spezielle Aufbauten.



ben Schwarz, Rostbraun und Orange sowie Verdünnungsmittel. Sie sollte mit einer Airbrush-Pistole aufgebracht werden, die einen gleichmäßigen Farbverlauf gewährleistet. Dabei konzentriert man sich auf das untere Viertel der Modelle. Das Einsprühen der Wagen gelingt am besten, wenn man diese währenddessen etwas auf die Seite kippt. Das Ergebnis sollte bei allen Wagen etwa gleich ausfallen, mit etwas Übung und geeignetem Arbeitslicht ist das auch gut hinzubekommen.

Wer den ICE3 dauerhaft auf seiner Anlage im Einsatz hat, die Modelle also nicht unbedingt trennen muss, kann noch ein interessantes Detail im Dachbereich nachbilden: eine Hochspannungsleitung, die mittels Isolatoren die Wagen überspannt. Unsere Attrappe entsteht aus feiner grauer Decoder-Litze. Sie wird fest um ein dünnes Metallröhrchen gewickelt, um die Spiralförmigkeit der Vorbild-Leitung zu erhalten. Anschließend wird die Litzenspirale in rund zehn Millimeter lange Stücke geschnitten. Pro Verbindung werden zwei Spiralen benötigt. Mit einem winzigen Tropfen Sekundenkleber befestigt man de-



Das Führerstandsfenster des ICE 3 bietet nicht nur dem Triebfahrzeugführer eine ungehinderte Sicht auf die Strecke. Da es nach oben hin vergrößert ist, genießen 1.-Klasse-Reisende, die hinter dem Führerstand sitzen, denselben freien Blick.

ren Enden rechts und links auf den Isolatoren. Wer seinen Zug später doch einmal trennen möchte, muss lediglich an jeweils einem Wagen den Isolator abziehen. Diese kleinen Details sind zwar nicht auf Anhieb zu erkennen, doch der Gesamteindruck passt: Es scheint, als hätte man das Kabel wie beim Vorbild über den ganzen Zug hinweg geführt.

Die richtige Wagenreihung

Vorbildgetreu wirkt ein ICE 3 natürlich nur mit einer ausreichenden Anzahl von Wagen, die zudem in der richtigen Reihenfolge eingestellt sind. Das Grundset (Art.-Nr. 37780) enthält zwei End-/Steuerwagen. Einen davon gleisen wir auf. Es folgt ein Transformatorwagen mit Großraum und Abteilen der 1. Klasse (Art.-Nr. 43707), der übrigens auf der dem Steuerwagen zugewandten Seite keinen Isolator auf dem Dach trägt. Als Nächstes ist ein Stromrichterwagen der 1. Klasse eingeordnet, ebenfalls mit Großraum und Abteilen (Art.-Nr. 43717). Aus dem Grundset

stammt dagegen der nachfolgende Mittelwagen mit Bordrestaurant und Serviceabteil. Im Modell sorgt dieser Wagen für die Steuerung und den Antrieb des Zuges. Nachfolgend schließt sich ein Mittelwagen der 2. Klasse an, mit Großraum und Kinder-Spielecke (Art.-Nr. 43737). Dann kommt ein weiterer Stromrichterwagen, nun für die 2. Klasse mit Großraum (43747). Dieses Modell ist mit digitaler Elektronik ausgerüstet und lässt per Knopfdruck ein Drucklufthorn oder einen Warnton erklingen, der beim Vorbild auf das Schließen der Wagentüren hinweist. Danach reiht sich der Transformatorwagen mit Großraum der 2. Klasse ein (43727). Und den Schluss bildet der Endwagen der 2. Klasse aus dem Grundset.

Der gemäß dieser Reihenfolge gebildete, vorbildgetreu achteilige Triebzug erreicht die stolze Länge von rund 2,20 m und präsentiert sich, insbesondere nach seiner Verfeinerung, als wahre Augenweide. Daher lassen wir ihn lieber etwas weniger rasant als sein Vorbild vorbeifahren. Rollt er im Dunkeln über die Anlage, erhellen Lichter sein Innenleben.



Sonderzug mit der 01

Auch wenn Dampflokomotiven längst aus dem allgemeinen Bahnverkehr verschwunden sind, sorgen doch zahlreiche Museumsvereine dafür, dass sie zumindest für Sonderfahrten immer wieder ein gewisses Publikum erreichen. Der Modellbahner kann also, selbst wenn er in den jüngeren Epochen V und VI zu Hause ist, getrost auch Dampfloks einsetzen: als traditionsreiche Zugpferde vor stilvollen Museumszügen. Es lohnt sich, die Wagen hierfür entsprechend zu altern, was mit den „Washings“ besonders gut gelingt.



Nicht nur jüngere Modellbahner antworten, wenn man sie nach ihren liebsten Vorbildthemen fragt, dass sie die Eisenbahn der Jetztzeit auf ihren Anlagen abbilden wollen. Dies werden einige Strategen in den Schaltzentren der Modellbahnindustrie vielleicht nicht wahrhaben wollen, aber es scheint in der Tat so zu sein. Das Interesse der Modellbahner wandelt sich stetig. Lagen vor einigen Jahren noch die Epochen II und III auf der Beliebtheitsskala weit oben, so finden mittlerweile eher die jüngeren Zeiten Zuspruch. Dennoch stehen viele auch auf Dampf. Denn es macht Freude, einer arbeitenden Dampflok zuzuschauen: vor allem einer so herrlichen Maschine wie der gelungenen Roco-001 180 in H0-Ausführung. Das Modell wurde für das Zweilei-

ter-Gleichstrom- und Dreileiter-Wechselstromsystem aufgelegt (Art.-Nr. 72195/DC u. 78195/AC, beide Ausführungen jeweils mit wunderbarem Dampflok-Sound). In der letzteren Version ist die Lok auch für Märklinisten einsetzbar. Da die Fahreigenschaften zudem sehr ausgewogen sind, wird der Anreiz, einmal fremdzugehen, nicht unbedingt kleiner. Das Vorbild (siehe Seite 12) ist beim Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen zu Hause. Dort wurde die Lok in den letzten Jahren unter großem Einsatz mustergültig aufgearbeitet. Seither erfreut sie auf zahlreichen Sonderfahrten die Freunde der stolzen Baureihe 01. Es lag also nahe, ein Modell genau dieser Lok mit ihrem Neubaukessel dezent zu altern und im realistischen Museumsbetrieb auf

Die 001 180 ist mit einem Sonderzug eingetroffen. Zahlreiche Eisenbahnfreunde sind nun aus dem Häuschen, sie wollen natürlich Bilder von der Maschine und der stilvollen Wagengarnitur machen. Sicherheitshalber ist auch ein Streifenwagen vor Ort, um für Ruhe und Ordnung zu sorgen. Man weiß ja nie, auf welche Ideen begeisterte Eisenbahnfans mitunter kommen. Auf den Gleisen hat jedenfalls niemand etwas verloren.

Frisch lackiert

Nachdem die Wagengehäuse vom Fahrgestell getrennt wurden, folgt die Farbbehandlung (Gehäuse vorher im Spülmittelbad entfetten). Am besten bastelt man sich für die hier gezeigten Arbeiten eine einfache Halterung aus angepassten Hartschaumstücken und einem Holzstäbchen als Stativ. Herausnehmbare Fenstereinsätze sollte man entfernen.

Abklebeband von Tamiya wird mit einem Skalpell so zurechtgeschnitten, dass es die Anschriften am Wagenkasten verdeckt, damit diese keine Farbe abbekommen. Später wirken die Stellen, als seien sie neu lackiert bzw. erneuert worden.

Nun erhält das Gehäuse einen Farbüberzug mit Tamiya XF-26, das für die Airbrush-Pistole entsprechend verdünnt werden muss. Wichtig: Beim Lackieren und Altern sollte man eine Atemschutzmaske tragen oder unter einer Dunstabzugshaube arbeiten, um die Atemwege nicht zu reizen.

Nach dem Abziehen des Maskierbandes wirken die zuvor abgedeckten Stellen wie frisch lackiert. Tipp: Zwischenstadien der Alterung, wie der hier gezeigte Acryllack-Auftrag, sollten mit mattem Klarlack versiegelt werden, bevor der nächste Arbeitsschritt folgt.



Epoche-VI-Anlagen einzusetzen. Passende Wagen findet man bei verschiedenen Anbietern. Wir haben uns für die Eilzugwagen von Fleischmann entschieden und diese optisch auf Museumsbahn getrimmt. Nun sieht man es den Wagen an, dass sie immer wieder einen längeren Zeitraum im Freien verbringen mussten. Auch der eine oder andere Ausbesserungsfleck ist gut zu sehen. Eilzüge gehörten zur Deutschen Bundesbahn wie der allgegenwärtige DB-Keks. Bis in die Epoche IV waren die vierachsigen, in genieteter Ganzstahlausführung gefertigten Eilzugwagen der Einheitsbauart Bye 655 vor Eilzügen anzutreffen. Die Deutsche Reichsbahn DRG hatte sie zwischen 1930 und 1932 in Dienst gestellt. Ein typisches Erkennungszeichen der Fahrzeuge sind die zurückgesetzten Einstiegsbe-



reiche mit Doppeltüren. Fleischmann schuf mit den Epoche-IV-Ausführungen dieser ehemaligen Reichsbahn-Eilzugwagen, wie den 2.-Klasse-Wagen B4ywe 30/50 (Art.-Nr. 567710 und 567501 mit Schlussbeleuchtung) oder gemischtklassigen AB4yswe 30/55 (567602), gut gemachte Modelle, die sich bestens für die Nachbildung eines Museumszuges eignen.

Witterungsspuren am Wagenkasten

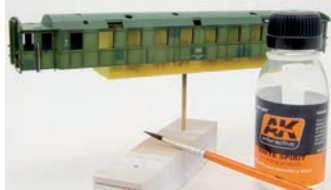
Zunächst werden die Wagen zerlegt, danach entfernt man die Fenster und die Inneneinrichtung. Drehgestelle und Achsen sowie Dächer werden zunächst beiseite gelegt. Mit einer Airbrush-Pistole lässt es sich am besten arbeiten, wenn es um Neula-

ckierungen von Modellbahn-Fahrzeugen geht. Wer noch kein solches Gerät sein Eigen nennt, sollte sich vor dem Kauf Rat beim Fachhändler einholen. Für das Aufsprühen von Acryllacken (z. B. Tamiya, Vallejo) empfiehlt sich eine feine Düse mit einem Durchmesser von etwa 0,2 mm. Washings trägt man eher mit einem Haarpinsel auf.

Zurück zu unseren Wagengehäusen: Abgenommen sind sie bereits. Falls sich die Fensterreihen nicht als ganze Bauteile entfernen lassen, sollten sie vor der Behandlung des Gehäuses mit flüssigem Maskiermittel/Liquid Mask (Vallejo oder Abteilung 502) eingepinselt werden. Auch Ausbesserungsstellen können an gewünschter Stelle mit Maskierfilm oder Klebeband bedeckt werden, damit sie vom nun folgenden Lackauftrag in einem gegenüber der Ori-

Da staunt die Fotografen-Meute: „Wow, was für eine tolle Lok!“ Die 001 180 als Roco-Modell in Epoche-VI-Ausführung weiß zu begeistern. Ihr großes Pendant gehört dem Bayerischen Eisenbahnmuseum in Nördlingen. Dort wurde die Maschine mit großem Aufwand wieder instandgesetzt. Das Modell ist ab Werk für den Einbau des Rauchgenerators Seuthe 11 vorbereitet. In der Digital-Ausführung verfügt die Lok über einen kräftigen, baureihentypischen Sound.

? Wussten Sie, dass ...



... zur Reduzierung der Washings/Schmutz-Patina spezielle Verdünner (englisch: Thinner) verwendet werden? Hier wurde ein Pinsel mit dem Thinner „White Spirit“ von AK Interactive benetzt und über die Nietenreihen geführt. Alternative: „Thinner for Wash“ von MIG.



1 Schmutz, der sich in den Nietenreihen abgesetzt hat, lässt sich mit dem „Wash for Green Vehicles“ (MIG Productions) nachbilden. Dieses wird mit einem 1er-Pinsel aufgetragen und nach kurzem Antrocknen mit einem „Thinner“ (s. Kasten oben) teils wieder entfernt.

2 Erster Schritt bei der Dachalterung: Eine Spritzlackierung mit Tamiya XF-24 Dark Grey.

3 Als Nächstes wird zwischen den Nietenreihen das hellere Tamiya XF-20 Medium Grey aufgesprüht. Danach sollten die neuen Acrylfarbschichten mit Matt-Klarlack versiegelt werden.

4 „Tracks Wash“ von MIG Productions eignet sich dazu, im Bereich der Lüfter noch einige rostige Nuancen anzubringen, die anschließend mit Thinner verwischt werden.

5 „Brown and Green Camouflage Paneliner“ von AK Interactive sorgt für die eigentliche Alterung des Daches. Es wird am besten mit einem weichen Pinsel aufgetupft.

6 Zuletzt wird mit einem in Thinner, wie zum Beispiel dem „White Spirit“ von AK Interactive, getränkten Schwämmchen die Patina am Dach reduziert.



1



2



3



4



5



6



Geöffnete Fenster



Sitzende Figuren in farbenfroher Kleidung nehmen auf den Sitzen der Inneneinrichtung Platz. Fixiert werden sie mit Sekundenkleber. Was nicht passt, wird passend gemacht.



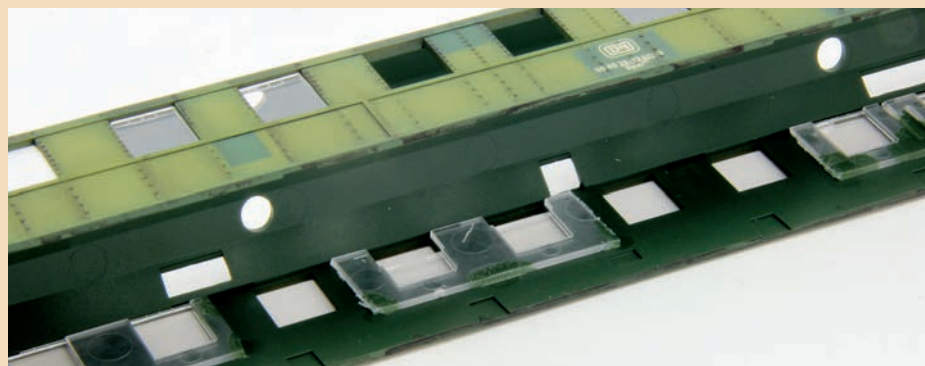
Eine Fahrt im Sonderzug macht übermütig – oder sind die beiden ganz links im Bild nur frisch verliebt? Jedenfalls macht es sich gut, sowohl stehende als auch sitzende Figuren einzukleben.

nal-Gehäusefarbe helleren Ton verschont bleiben. Sie wirken danach wie frisch lackiert. Der gesamte Wagenkasten wird mit hellgrüner Tamiya-Farbe XF-26 Deep Green grundiert. Türgriffe und weitere Details, für die der Farbauftrag nicht passt, werden mit Spiritus gesäubert.

In den Nietenreihen setzte sich beim Vorbild der Schmutz ab. Dies lässt sich mit „Wash for Green Vehicles“ von MIG Productions herausarbeiten. Dabei trägt man die Farbe mit einem 1er-Pinsel auf, lässt sie leicht antrocknen und wischt sie mit „Thinner for Wash“ (MIG) und einem 2er-Pinsel teils wieder ab.

Das Dach erhält zuerst eine Spritzlackierung mit Tamiya XF-24 Dark Grey. Danach trägt man zwischen den Nietenreihen den Farbton XF-20 Medium Grey auf. Mit „Tracks Wash“ von MIG folgen anschließend im Bereich der Lüfter noch einige rostige Nuancen, bevor im letzten Schicht der Alterung Paneliner „Brown and Green Camouflage“ (AK Interactive) mit einem Schwämmchen aufgetragen wird. Wie beim Gehäuse reduziert man anschließend die Alterung mit einem „Thinner“.

Als Hingucker erweisen sich die teils ausgebauten oder geöffnet dargestellten Fenster (Bilder rechts). Sie erlauben den Blick ins Innere, wo eine lebhaft Schar von Eisenbahnfans Platz gefunden hat.



Damit die H0-Fahrgäste während der Dampfzug-Fahrt aus geöffneten Fenstern schauen können, wurden die Fenstereinsätze teils ganz entfernt oder zurückgeschnitten.



„Super! Hier lassen sich ja die Fenster ganz herunterschieben!“ Zwei Eisenbahnfreunde haben sich an offenen Fenstern postiert, um aus dem Zug heraus fotografieren zu können.

Dampfzug auf Sonderfahrt: Die Fahrgäste im Zug sind meist entspannt und warten auf die oft eingelegten Fotohalte. Doch diejenigen, die draußen unterwegs sind, zeigen seltsames Stressverhalten, weil sie den Zug unbedingt auf vielen Fotos „einfangen“ wollen. Gut, dass Ordnungshüter mit dabei sind, um dem größten Zappelphilipp notfalls ins Gewissen zu reden. Auch auf der Anlage lassen sich solche Szenen gut nachstellen. Das Schöne: Ärger gibt es hier keinen, sondern nur die Freude am Fahren mit dem herrlichen Zug.







Bequem reisen

In der Baugröße H0 finden sich mittlerweile Schnellzugwagen mehrerer Modellbahnhersteller auf dem Markt. Es sind nicht nur die traditionsreichen Marken vertreten, wie Märklin, Fleischmann, Roco oder Brawa. Auch jüngere Firmen bereichern mittlerweile mit ihren Produkten die Modellpalette. Sie widmen sich dabei oft weniger bekannten Vorbildern und bemühen sich, diese so detailliert wie möglich, meist auch exakt in 1:87 wiederzugeben.



Dank der Angebotsvielfalt wird fast jeder seinen Lieblings-Schnellzug nachbilden können, in dem er einst bequem reiste. Ein besonders großes Vergnügen bereitet die Zusammenstellung von EC-Zügen, führen sie doch oftmals auch Wagen unterschiedlicher Bahngesellschaften mit, was ein interessantes Bild ergibt. Als Beispiel seien hier ein weiteres Mal die Panoramawagen der SBB genannt, die im EC 163/164 Transalpin der ÖBB mitrollen (s. Seite 15). Ziehen farbenfroh gestaltete Werbeloks, wie sie in jüngerer Zeit in Erscheinung treten, die eleganten Fuhren, wird kaum jemand seine Blicke abwenden. Ähnlich wie beim Vorbild gilt jedoch eine kleine Einschränkung bei den Zugbildungsmöglichkeiten: Da jeder Hersteller in der Regel seine Modelle ge-

mäß der eigenen Markenphilosophie konstruiert und produziert, gibt es bei der Kombinierbarkeit von Wagen unterschiedlicher Provenienz oftmals Einschränkungen. Wer also Wagen verschiedener Modellbahnhersteller im Haus hat, wird sie auf seiner Anlage meist markenrein verwenden wollen. Ein anderes Kriterium ist die Maßstäblichkeit. So wunderschön auch exakt in 1:87 wiedergegebene Wagen wirken, auf kleineren Anlagen mit naturgemäß engeren Bögen können sie ihre Eleganz kaum ausspielen. Hier punkten die verkürzten „Kompromisswagen“. Detailreichtum steht dagegen jedem Modell gut, egal wie exakt es die Vorbildproportionen wiedergibt. Und wo noch etwas fehlt, kann nachträgliches Zurüsten und Ausstatten helfen.

Farbenfrohe Hingucker sind diese beiden Schnellzugwagen Bmz der Tschechischen Bahnen (CD) in Epoche-VI-Ausführung. Sie gehören zur vierteiligen Zugpackung „EC 172/173 Vindobona“, die vom italienischen Hersteller A.C.M.E. mit der Artikel-Nr. 55053 herausgebracht wurden. Die Wagen bestechen durch eine fein detaillierte, mehrfarbige Inneneinrichtung.

Liegen oder Sitzen



Epoche-VI-Schlafwagen WLABmz 71-71 der ÖBB von L.S.Models (47082). Außen zieren fein umrandete Fenster und viele Details den Wagen, innen fasziniert die mehrfarbige Ausstattung.



Schlafwagen WLABsm 166 der DB AG von Roco (64766). Die Innenausstattung zeigt heruntergeklappte Betten und zur Gangseite hin zierlich nachgebildete Türbeschläge und -klinken.



Mit sehr feinen Trittstufen und Griffen sowie zierlichen Details am Fahrgestell und Unterboden wartet der Bctmh 257 in Epoche-V-Ausführung auf. Er stammt von L.S.Models (46077).



Brawa nahm sich eines Vorbilds der Deutschen Reichsbahn aus der Epoche IV an (46008): Der Halberstädter Mitteleinstiegswagen Bmhe verfügt über mehrfarbige Sitze und schöne Türen.





Oben: Steuerwagen des RJ 60 Budapest Keleti pu. – München Hbf. Die beim Vorbild beleuchteten, hier farbig wiedergegebenen Zuglaufschilder verraten den Laufweg des Zuges. Das Modell mit seinen feinen Gravuren und Griffstangen entstammt der vierteiligen ÖBB-Railjet-Packung 64012 von Roco. Links: Panoramawagen Apm der SBB als Nachbildung von Roco (64398). Das „RIC“-Zeichen (s. Zugbildung, S. 111), in der Mitte der Anschriften am Modell gut lesbar, macht deutlich, dass der Wagen auch in Zügen anderer europäischer Bahnverwaltungen mitgeführt werden darf. Das Modell mit seinen großen Fenstern schreit geradezu danach, mit Fahrgästen besetzt zu werden. Unten: L.S.Models hat ein Zweierset (49005) mit Epoche-V-Wagen der einstigen CityNightLine herausgebracht. Im BDcm sieht man sehr filigrane und mehrfarbige Nachbildungen der Schlafwagenabteile (inkl. Leitern und Vorhängen). Fahrräder liegen zum Einkleben bei. Der Speisewagen WRm ist ebenfalls sehr detailreich eingerichtet. Eine Beleuchtung ist jeweils nachrüstbar.



Anschriften | Die A. finden sich teils am Wagengehäuse, teils am Langträger. In den A. sind alle wichtigen Informationen für den Betrieb des Wagens enthalten, zum Beispiel die Wagengattung mit Nebengattungszeichen/Kennbuchstaben, die Betriebsnummer, Beheimatung, Eigentumszeichen, Bauartmerkmale, Bremsenart, Gewicht und zulässige Geschwindigkeit. Beispiele zur Wagengattung: **A** Sitzwagen 1. Klasse; **AR** Sitzwagen 1. Klasse mit Küche und Speiseraum; **AD** Sitzwagen 1. Klasse mit Gepäckabteil; **B** Sitzwagen 2. Klasse; **BD** Sitzwagen 2. Klasse mit Gepäckabteil; **WR** Speisewagen (Wagon Restaurant); Kennbuchstaben (immer in derselben Reihenfolge angegeben: z. B. **y** Eilzugwagen mit Großraum; **p** Schnellzugwagen mit Großraum und Mittelgang; **m** Schnellzugwagen mit einer Länge von mehr als 24 m, mit Gummiwulst-Übergängen, geschlossenem Seitengang in Sitzwagen, elektrischer Heizung/Heizleitung; **n** Nahverkehrswagen; **e** Wagen mit elektrischer Heizung; **l** Eilzugwagen mit mehr als 24 m Länge; **h** Klimaanlage; **z** Reisezugwagen mit zentraler elektrischer Energieversorgung aus Hauptheizleitung. Zum Beispiel: Bpmz **1**

Eilzug | Frühere Bezeichnung für RegionalExpress (RE). Der E. fuhr in der Fläche, hielt aber auf weiten Distanzen nur an wenigen Stationen. Der E. zählte bahnnintern zum Fernverkehr. Lange Jahre war der E. zuschlagspflichtig.

EuroCity (EC) | Der EC wurde 1986 als Nachfolger des Trans-Europ-Express (TEE) eingeführt, verfügt aber, im Gegensatz zu letzterem, nicht nur über 1.-Klasse, sondern auch über 2.-Klasse-Wagen. Er verbindet Ballungsräume verschiedener Staaten. Meist verkehren dabei wenige Zugpaare täglich auf einer bestimmten Strecke, wie zum Beispiel EC 86/87 München – Venedig.

Eurofima-Wagen | Die Beschaffung der E. für den internationalen Fernverkehr erfolgte in den 1970er Jahren durch die „Europäische Gesellschaft zur Finanzierung von Eisenbahnmateriale“, kurz: Eurofima. E. kamen auch nach Österreich, in die Schweiz, nach Italien und Belgien. Die E. besaßen bestimmte Komfortmerkmale und trugen anfangs einen einheitlichen orangefarbenen Lack mit durchgehender hellgrauer Binde unterhalb der Fenster. Später wurden sie umlackiert.

Saulgau zurück. Der H. fuhr als Eilzug, in den letzten Betriebsjahren dann als RegionalExpress (RE).

InterCity (IC) | Die Deutsche Bundesbahn führte 1971 den IC-Taktverkehr auf festen Linien ein. IC-Züge verbinden als Nachfolger der D- und F-Züge Städte und Ballungsräume. Zunächst fuhrten sie alle zwei Stunden und hatten nur 1.-Klasse-Wagen. Bis 1979 erfolgte dann jedoch die Umstellung auf Stundentakt und zwei Klassen.

InterRegio (IR) | Nachfolger des D-Zuges. Der IR fuhr auf festen Linien im Takt. Anfang der 1990er Jahre bewältigte er einen Großteil des Fernverkehrs. Die Deutsche Bahn bevorzugte aber die teureren InterCity- und ICE-Züge. Wegen ihres Komforts waren die IR-Wagen sehr beliebt.

InterRegioExpress (IRE) | Auf einigen Strecken trat der IRE die Nachfolge des InterRegio an. Er gehört zum Nahverkehr und wird von den Ländern, die Nahverkehrsleistungen bestellen, subventioniert.

Kurswagen | K. sind Wagen, die durch Umstellen auf Anschlusszüge mehrere Orte unmittelbar miteinander verbinden.

Nahverkehr | Verbindungen bis maximal 50 km Reiseentfernung gelten als N. Die Deutsche Bahn rechnet den InterRegioExpress (IRE), RegionalBahn (RB) und RegionalExpress (RE) zum N.

Personenwagen | P. sind Sitz-, Liege-, Schlaf-, Speise-, Gesellschafts- und Salonwagen.

Regelzug | Ein Zug, der nach dem Bild- und Buchfahrplan täglich oder an explizit genannten Tagen verkehrt.

RegionalExpress (RE) | Der RE hält auf längeren Distanzen nur an wenigen Stationen. Er ist der Nachfolger des Eilzuges.



Bedarfszug | Ein Sonderzug, dessen Fahrplan im Bild- und Buchfahrplan enthalten ist, aber nur bei Bedarf verkehrt, wird B. genannt.

Bremszettel | Wenn ein Zug bespannt wird, hat der Zugführer dem Triebfahrzeugführer des führenden Fahrzeugs einen Bremszettel zu übergeben. Im B. sind u. a. folgende Angaben enthalten: Zugnummer, Anfangsbahnhof, Bremsart, Wagenzuglänge, Achsenzahl, zulässige Geschwindigkeit des Wagenzuges, Gesamtzuggewicht (Lok und Wagenzug). Grundlage für die Informationen auf dem B. ist die Wagenliste.

D-Zug | Da Schnellzüge mit Durchgangswagen gebildet wurden, nannte die Bahn sie Durchgangswagen-Züge bzw. abgekürzt D-Züge. **2**

Fernschnellzug (F, FD) | F. verbanden einst Ballungsräume, aber auch Urlaubsgebiete mit wenigen Zwischenhalten und komfortablem Wagenmaterial. Der F. wurde vom IC abgelöst.

Fernverkehr | Als F. definiert man Verbindungen mit einer Reiseentfernung von mindestens 50 km. Heute zählen dazu: InterCity, EuroCity, InterCityExpress (ICE).

Heckeneilzug | Der H. verband vor allem Ballungsgebiete. Ein beliebter H. war die durchgehende Verbindung München – Freiburg, die auch „Kleber-Express“ genannt wurde. Dieser Zug fuhr bis 2003 täglich durch den Schwarzwald und das Donautal zu seinem jeweiligen Zielbahnhof. Sein Name geht auf die Hoteliers-Familie Kleber in Bad





Foto: Moll



Reihungsplan | Im R. werden folgende Informationen vermerkt (Epoche IV): die Gattung und Nummer des Zuges, darunter die geführten Wagenklassen, rechts von der Zugnummer stehen der Name des Zuges und sein Laufweg; Bahnhöfe, in denen Kopf gemacht wird, sind unterstrichen. Im Textblock darunter stehen die Angaben zur Heizung bzw. Traktion (z. B. elektrisch), die Höchstgeschwindigkeit (Stern-Symbole: ein Stern = 101-120 km/h; zwei Sterne = 121 bis 140 km/h; drei Sterne = 141 bis 160 km/h), Mindestbremsleistung, Zuggewicht und eventuell ein Hinweis auf gastronomische Bewirtschaftung. Dann folgt darunter die Auflistung der Wagen in der vorgesehenen Reihenfolge (von oben nach unten = ausgehend von der Zugspitze). Rechts seitlich können noch weitere Buchstabensymbole zu sehen sein, die für das Vorhandensein einer bestimmten Einrichtung stehen, wie z. B.: L = Lautsprechereinrichtung und T = Zentrale Türschließenrichtung.

Reisezugwagen | vs. Güterwagen. Zu den R. zählen Personen-, Gepäck- und Postwagen.

Schlussignal | Am letzten Wagen angebrachte rote Rücklichter bilden das S. Dieses kann ersatzweise auch durch eine rot-weiße Schlusscheibe dargestellt werden.



Sonderzug | S. verkehren auf besondere Anordnung nur an einem einzelnen Tag oder während eines bestimmten Zeitraums jeweils nach einem im Voraus festgelegten (oder individuell aufgestellten) Fahrplan. **3**

Triebwagen | Einzelwagen mit angetriebenen Radsätzen. T. können allein oder im Verband mit Steuer-, Mittel- und Beiwagen als Zug eingesetzt werden.

Triebwagenzug | Aus untereinander kuppelbaren Triebwagen oder Triebzügen gebildet.

Triebzug | Fahrzeuggruppe aus Triebwagen, Mittel- und Steuerwagen, die im Betrieb normalerweise nicht getrennt werden. Zu den legendären Triebzügen der Epoche III gehören der VT 08, der VT 11.5 und der Senator (siehe Bild unten). Die moderne Bahn setzt vor allem im Nahverkehr Triebzüge ein, so auch im S-Bahn-Verkehr. Hier hat sich die Baureihe 420 zu einem Kultzug entwickelt. Bei vielen europäischen Bahnverwaltungen wird heute auch der Fernverkehr oftmals mit Triebzügen bedient. So hat die SBB den ICN auf vielen Strecken im Einsatz. Bei der Rhätischen Bahn in Graubünden wurde der Allegra erfolgreich eingeführt. Bemo hat diesen T. exzellent ins Modell umgesetzt. **4 + 5**

UIC-Nummer | Seit 2007 verwendete 12-stellige Triebfahrzeugnummer, die sich aus den folgenden Zifferngruppen zusammensetzen: Bauartcode, Ländercode, Baureihen- und Ordnungsnummer, Prüfziffer.

Verstärkungswagen | V. werden Zügen über den Zugstamm hinaus auf dem ganzen Zuglauf oder auf Teilstrecken ständig oder an einzelnen Tagen beigelegt.

Wagenliste | In der W. stehen die betreffende Zugnummer, der Anfangs- und Endbahnhof so-

wie die Informationen zu den Wagen: Wagennummern, Länge, Wangengattung (s. Anschriften), Gewicht, Bremsgewicht.

Wagenreihung | Reisezüge sind möglichst aus Wagen einheitlicher Bauart zu bilden (artreine Zugbildung), was in der Epoche III mit den vielen Altbauwagen nicht so gut gelang wie in jüngeren Epochen. Vor allem in Nahverkehrszügen gab es aber auch in Epoche IV noch Garnituren, die nicht art- oder typenrein waren. Für Schnell-/Eilzüge gelten im Allgemeinen folgende Vorgaben bei der W.: Waggonen der 1. Klasse laufen in der Regel als geschlossene Wagengruppe in der Zugmitte. Bei kürzeren Zügen mit 1.-Klasse-Wagen sind diese zusammen an der Zugspitze oder am Zugschluss zu führen. In Eilzügen rollen die 1.-Klasse-Wagen in der Zugmitte. Schlaf- und Liegewagen werden möglichst hintereinander als Gruppe am Ende des Zuges (bzw. auf der längsten Teilstrecke am Zugschluss) eingereiht. Speisewagen hängt man zwischen die A- und B-Gruppe. Gepäck- und Expressgutwagen werden in einer Gruppe möglichst an der Zugspitze oder den Zugschluss gesetzt. Bahnpostwagen sind grundsätzlich nicht zwischen den Sitzwagen einzureihen. Bei der Reihung von zwei AB- oder einem A- plus AB-Wagen wird darauf geachtet, dass die A-Abteile (1.-Klasse-Abteile) einander zugewandt sind. Sitzwagen mit Gepäckabteil: Hier sollte der Sitzwagenteil zum Zugstamm hin (zu den übrigen Sitzwagen) zeigen. Beispiel für W. siehe S. 47.

Wendezug | Zug, dessen Lokomotive beim Wechsel der Fahrtrichtung ihren Platz behält.

Zugbildung | Die Z. geschieht mit dafür zugelassenen Fahrzeugen, dabei dürfen die zulässige Länge und die Achsenzahl nicht überschritten werden. Am Zugschluss ist ein Schlussignal anzubringen bzw. müssen rote Schlusslichter in Funktion sein. Ausländische Wagen mit RIC-/RIV-Zeichen (Anschriften) dürfen ebenfalls eingestellt werden. Die Z. ist Aufgabe des Rangierdienstes.

Zugbildungsplan (Zp) | Reisezüge werden nach einem festen Z. gebildet. Er führt für jeden Zug die zu verwendenden Wagen nach Gattung, Anzahl und Reihenfolge auf. Dabei werden geeignete Züge und Gegenzüge zu Umläufen zusammengefasst, die jeweils mit denselben Wagenparks gefahren werden, um auf den Endbahnhöfen kurze Wendezeiten und eine hohe kilometrische Ausnutzung der Wagen zu erreichen. Dabei ist auch auf ausreichende Stillstandszeiten für die Untersuchung und Reinigung zu achten.

Stichwortverzeichnis

Anteilwagen 29
Airbrush-Pistole 32, 35, 44, 59, 82, 92, 96, 100
Allegra 51
Alleskleber 31, 61

Ballastblock 33
Baureihen:
01: 13, 37, 41, 99
03: 38
18: 7, 77, 83
23: 40
39: 39, 41
41: 39
101: 50, 69 f
103: 41, 60, 67
111: 8, 64, 66
112: 43
120: 70
146: 70 f
182: 17
185: 71
187: 71
218: 15, 55, 58, 71
232: 41, 57
1010: 74
1018: 75
1020: 74
1042: 61
1044: 74, 75
1116: 75
1144: 74
1216: 73 ff
Ae 6/6: 49 f
Ae 6/8: 50
Ae 8/8: 50
E 10: 17, 70
E 18: 38, 41
ETR 610
RAe TEE II: 53
Re 460: 50
Re 4/4 II: 50
Re 6/6: 50
V 200: 37, 38
VT 08: 15, 38
VT 11.5: 15, 25 ff, 39
VT 98: 39
Bemo 51
Bistro 59
BLS Lötschbergbahn 49, 50
Brawa 41
Brüniermittel 78

Cleaner 79

Dampflok zerlegen 77
Decoder 35, 46 f, 65, 67

Dome-Car 43 f, 45
Doppelstockwagen 17, 71
Durchgangswagen 19
D-Zug 14, 17, 39, 55

EC Transalpin 15, 73
Eilzug(wagen) 19, 39, 100
Einheits-Dampflok 13
Einheits-E-Loks 41
ESU 41
EuroCity 69, 71, 75
Eurofima-Abteilwagen 67

Fahrgast-Figuren 28, 60, 83, 87, 91
Fenster 81, 83, 103
Feuerzeugbenzin 61, 78, 81 f, 95
Fleischmann 38, 41, 71, 82, 101
Führerstand 32 f, 60, 64, 89, 92 f

Gotthardbahn 49
Gravuren 89, 95
Griffstangen 57
Großraumwagen 29
Grundierung 44, 57, 59 f, 82, 103
Gummibalg-Übergang 55 f, 61

HAG 50
Hechtwagen 19, 23

ICE-Familie 11, 17, 90 ff, 69 f
Innenbeleuchtung 19, 23 ff, 64, 92
Inneneinrichtung 27 ff, 32, 57 ff, 81, 85, 88, 92 f
Innenwände 29
InterCity 17, 69
InterRegio 14, 55, 60 f

Kreide (Künstlerkreide) 81, 83
Kohle (echte) für Tender 81
Kuppelstangen 23

Lackierung 59, 78, 87, 100, 101
Lasur 61
LED 26 f, 43, 44, 46 f, 65
LINT 16 f, 84 f, 87
Löten/Lötkolben 26 f
Lokführer 60, 64, 67
Lüfterräder/-rotoren 34
Lufthansa-Airport-Express 8, 63

Märklin 7, 8, 25, 38, 40 f, 50 f, 53, 55, 58, 63, 65, 70, 96
Maskierlack/-klebeband 80, 100 f
Mikrokabel 46
Minimotor 34
Minischleifmaschine 33
Minitrix 52 ff, 77, 83

NOCH 61, 64, 85

ÖBB (Österreichische Bundesbahnen) 61
Ölfarben 60 f, 80, 82 f, 89

Paneliner 103
Panoramawagen 16 f
Platinenstreifen 44, 46
Preiser 28, 43 ff
Pufferringe 81
Pulverfarben (Pigmente) 60 f, 81

Rastnasen 44, 55 f, 81, 87
Rhätische Bahn (RhB) 51
Rheingold 14, 19
Rheinpfeil 42
Roco 25, 41, 50, 55, 70 f, 74, 99, 101
Rußspuren 35, 81

SBB (Schweizerische Bundesbahnen) 16, 48 f, 71
Schleifer 46 f
Schlusswagen 47
Schmutz 32, 60, 77, 95, 102
Schnellzugwagen 19
Sekundenkleber 33, 56 f, 79, 81, 93
Servo-Antrieb 34
Shade 80 f
Silberleitlack 46
Speisewagen 29, 45, 93

Taurus-Familie 16 f, 69
Tauschradsatz 19
TEE Bavaria 51
TEE Gottardo 15, 50
TEE Helvetia 26
TEE Parsifal 40
Thinner 102
Tischlampen 47, 65
Trans-Europ-Express (TEE) 25, 43
Triebzug 63, 91
Trix 25, 40, 65, 85, 86

Uhu-Hart (Klebstoff) 33

Versorgungsspannung 34
Vorhänge 31, 60 f

Wagenreihung 47, 97
Wagenunterboden 45, 56 f
Wagen zerlegen 26 f, 55 f, 85
Wash 102

Zugbildung 57, 91
Zuglaufschild 19, 31, 33

I Epochen

Epoche I (1835 bis 1925)
Gründerphase der Eisenbahnen: Länder- und Privatbahnen mit vielfältigen, eigenen Fahrzeugtypen entstehen. Gegen Ende der Ära kommt es zu ersten Vereinheitlichungen.

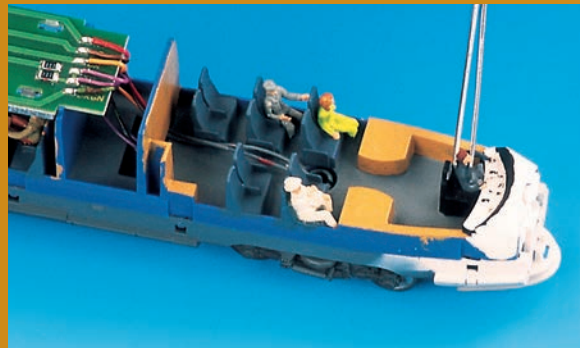
Epoche II (1925 bis 1945)
Ära der Staatsbahngründungen: In Deutschland entsteht 1924 die Deutsche Reichsbahn Gesellschaft DRG. Sie startet Fertigungsprogramme für Fahrzeuge nach Einheitsbauweisen (Lokomotiven) und Austauschbauarten (Wagen) zwecks größerer Wirtschaftlichkeit.

Epoche III (1945 bis 1970)
In Deutschland bilden sich die Deutsche Bundesbahn (DB) und die Deutsche Reichsbahn (DR) der DDR. Dampf-, Diesel- und Elektrotraktion existieren nebeneinander, was zu großer Fahrzeugvielfalt führt. Es folgen weitere Vereinheitlichungsbestrebungen.

Epoche IV (1970 bis 1990)
Einführung einheitlicher UIC-Beschriftungen für Loks und Wagen für die Erfassung per Computer. Verschwinden der Dampftraktion.

Epoche V (1990 bis 2006)
Aus Deutscher Bundesbahn sowie Reichsbahn der ehemaligen DDR geht 1994 die Deutsche Bahn AG (DB AG) hervor. Private Eisenbahnverkehrsunternehmen und Bahngesellschaften (EVU) erhalten Zugang zum Netz. Sie engagieren sich fortan insbesondere im Güterverkehr und bei der Personenbeförderung im Nahverkehr.

Epoche VI (seit 2006)
Einführung von 12-stelligen UIC-Nummern mit Bauart- und Ländercode für neu gebaute Triebfahrzeuge und Wagen. Der vermehrte Einsatz von Loks privater EVU, oft im bunten Design, sorgt für ein abwechslungsreiches Erscheinungsbild.



Sie haben einen TEE „Rheinpfil“ oder einen anderen Schienenklassiker zu Hause? Etwa noch schachtelfrisch? Dann ist es höchste Zeit, dass Sie sich ans Auspacken und Aufgleisen machen. Ältere Modelle entsprechen oft nicht mehr ganz den heutigen Ansprüchen an die Detaillierung und elektronische Ausstattung. Hier setzen die vielfältigen, im Buch vorgestellten Bastelvorschläge an. Zwar geht es in erster Linie um Loks und Wagen der Baugröße H0, dennoch gibt es auch einen Ausflug in den Maßstab 1:160. Selbst diese Kleinheit erlaubt das nachträgliche Aufhübschen von Modellen, innen wie außen. Es macht Spaß, sich seine eigenen kleinen „Schmuckstücke“ zu schaffen. Das Buch zeigt Schritt für Schritt, wie dies gelingt.

Jedes „Zugpferd“ entwickelt dabei seinen eigenen Charme, egal ob es sich um eine Dampf-, Diesel- oder Elektrolok handelt. Dies gilt natürlich auch für Wagen, deren neue Innenausstattung zum Beispiel dank nachgerüsteter Beleuchtung nun gut zu sehen ist. Doch es geht hier nicht nur um das Aufhübschen von Serienmodellen. Wer in diesem Buch blättert, findet auch Anregungen zur Zugbildung und Anlagengestaltung, dank zahlreicher Fotos liebevoll ausgeschmückter Szenen der Epochen III bis VI. Dabei bereichern auch Modelle österreichischer und schweizerischer Vorbilder die Szenerie. Wissenswertes zu den jeweiligen großen Pendants ergänzen die Bastelschritte und Fotostrecken.

ISBN 978-3-8375-1651-7

