



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Auf dem Abstellgleis

Hilfreiches für Zetties
Großer Stammtisch

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

auch in diesem Monat sind wir mit der aktuellen Ausgabe recht spät unterwegs, doch wir haben im zurückliegenden Monat verlorene Zeit wettgemacht. Ein schlechtes Gewissen muss ich nicht haben, denn ich durfte erleben, wie Sie geduldig auf das neue Heft warten.



Holger Späing
Chefredakteur

Einige Leserinnen und Leser hatten sich im Mai Sorgen gemacht, das hat mich beeindruckt. Dass wir uns auch im Juni entgegen des Plans etwas mehr Zeit gelassen haben, ist (wieder) auf meine Person zurückzuführen: In meiner Heimatstadt Dortmund fand bis zum letzten Wochenende der Deutsche Evangelische Kirchentag statt.

Mit vielen anderen Helferinnen und Helfern aus dem gesamten Gebiet der Bundesrepublik Deutschland habe ich mich dort ehrenamtlich um die rettungsdienstliche Versorgung der hunderttausenden Besucher gekümmert. Seit über zwanzig Jahren diene ich freiwillig einem christlichen Ritterorden in dieser Funktion.

Solche Veranstaltungen sind Orte der Begegnung. Wo Menschen sich treffen, gemeinsam beten oder feiern und informieren, da prallen viele verschiedene Sichtweisen, Gruppen und sogar Kulturen aufeinander. Ich habe es genossen und dabei Menschen kennen gelernt, die dort wohnen, wohin mich auch schon mein Hobby bisweilen geführt hat.

Ein solcher Ort des Begegnens ist auch Sindelfingen, wo sich eine große Gruppe Modellbahner alle zwei Jahre zum Austausch und Vorführen eigener Werke trifft. Stephan Fuchs berichtet heute vom jüngsten dieser Stammtische.

Weiter geht es auch mit unserem Jahresthemenschwerpunkt, denn Ralf Junius stellt uns sein Wettbewerbsdiorama vor, mit dem er im letzten Jahr zu einem Wettbewerb antrat. Dirk Kuhlmann unterstützt diese Reihe mit Anlagenvorschlägen, wozu sie den ersten samt grundlegender Basisinformationen heute lesen dürfen.

Unsere Modellbahn ist aber auch ein stets sehr aktuelles Thema. Deshalb ist nicht nur der Teil der Leserbriefe und Meldungen sehr groß ausgefallen, sondern wir haben auch zwei weitere Berichte aufgenommen, mit denen wir neue und erst seit kurzer Zeit erhältliche Produkte vorstellen möchten.

Eine Lokliege wird jeder schätzen, der seine Modelle selbst repariert und wartet. Wer keine hat, wird ihren Nutzen schnell begreifen und sicher darüber nachdenken, bei der Noch-Neuheit zuzugreifen. Dessen bin ich mir sehr sicher.

Auch bei Microrama sind wir auf zwei neue Werkzeuge gestoßen, die unsere Neugier geweckt haben. Den Auslöser dazu gab bereits die Messe in Köln vom November 2018, denn da haben wir ein Muster im Einsatz erlebt. Weil wir tief beeindruckt waren, war klar, dass wir damit an unsere Berichte zum Begrasen und Belauben anschließen möchten.

Und wie immer, so gibt es auch dieses Mal zwei Literaturvorschläge, die verschiedenen Zielgruppen sicher als Sommerlektüre dienen werden. Kommen Sie gut durch den Sommer und bleiben Sie uns treu! Und nun viel Freude beim Lesen dieser Ausgabe...

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Irgendwo im Nirgendwo 4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Vergessene Orte im Verfall11
Spezialsten für Feinarbeiten17

Technik

Liegende Patienten.....24

Literatur

Für Historiker und Eigenbauer30
Schienenfahrzeuge aus dem Osten32

Aktuelles

Süddeutscher Groß-Stammtisch.....34
Zetties und Trainini im Dialog.....41

Impressum54

Wir danken Ralf Junius für seinen Beitrag und dem 1zu220-Shop für Unterstützung mit Mustern und Fotos.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 26. Juni 2019

Titelbild:

Dieses Werk von RZS-Kies ist seit einigen Jahren stillgelegt und damit langsam dem Verfall preisgegeben. Wegen eines entgleisten Drehgestells konnte ein Selbstentladewagen noch nicht geborgen werden, ebenso ein defekter LKW-Anhänger. Diese Geschichte Ralf Junius in ein feines Diorama umgesetzt.

Landschaften & Gleise (Teil 1)

Irgendwo im Nirgendwo

Unser Jahresschwerpunktthema 2019 lautet „Anlagenvielfalt“. Zusätzlich zu vielen gelungenen Werken aus dem Leserkreis möchten wir hier auch eigene Vorschläge unterbreiten. Allen bislang Unentschlossenen oder jenen, die einfach nur auf der Suche nach der zündenden Idee sind, mögen sie als Inspiration oder Quelle eigener Kreativität dienen. Gerne stellen wir Ihr Ergebnis dann auch im Heft vor. Dirk Kuhlmann erläutert, was er für wichtig erachtet und präsentiert einen ersten Gleisplan.

Zu unserer neuen Berichtsreihe „Landschaften und Gleise“ möchte ich Sie herzlich willkommen heißen. In lockerer Folge präsentieren wir Ihnen im **Trainini®** Gleispläne als Inspiration oder zum Nachbau. Den Anfang macht ein Gleisplan bei Ellzee, einem Landbahnhof irgendwo im Nirgendwo. Doch ein paar Worte möchte ich vorab noch an Sie richten.

Die Spezies der Zeichner und Gestalter beim Hobby Modelleisenbahn ist in der Natur nun mal (leider) äußerst selten, zumindest im Vergleich zur hohen Anzahl, sprichwörtlich ganze Herden, von Sammlern und Jägern des reinen Rollmaterials. Als Vertreter dieser eher bedrohten Gattung möchte ich nach unserem Jahresschwerpunktthema 2017 „Landschaftsgestaltung“ den wichtigen Schritt davor aufzeigen.



Werden einige grundlegende Regeln beachtet, ist das Planen und Gestalten einer überzeugenden und realistisch wirkenden Landschaft gar nicht so schwierig. Hier hat die V 100 eine perfekte Heimat gefunden.

In den letzten fünf Jahren konnte ich auf Ausstellungen mit meinen Exponaten immer wieder feststellen, dass die verbauten Gleisanlagen beim Publikum auf ein beträchtliches Interesse stießen. Nachfragen erfolgten auch im hohen Maß nach veröffentlichten Beiträgen der Anlagen hier im **Trainini®** oder in der Printpresse.

„Ihre Gleisfiguren sind so ganz anders als gewöhnlich. Verraten Sie uns das Geheimnis?“ Genau so wurde die Frage eines älteren (niederländischen) Ehepaars in Utrecht anlässlich der Präsentation von Kniephaven auf der OnTraXS 2017 gestellt.

Die einzig richtige und wahre Antwort liegt darin, dass jeder Modellbahner für sich ganz spezielle Talente besitzt. Sind sie erkannt, so ist der weitere Weg vorgezeichnet.

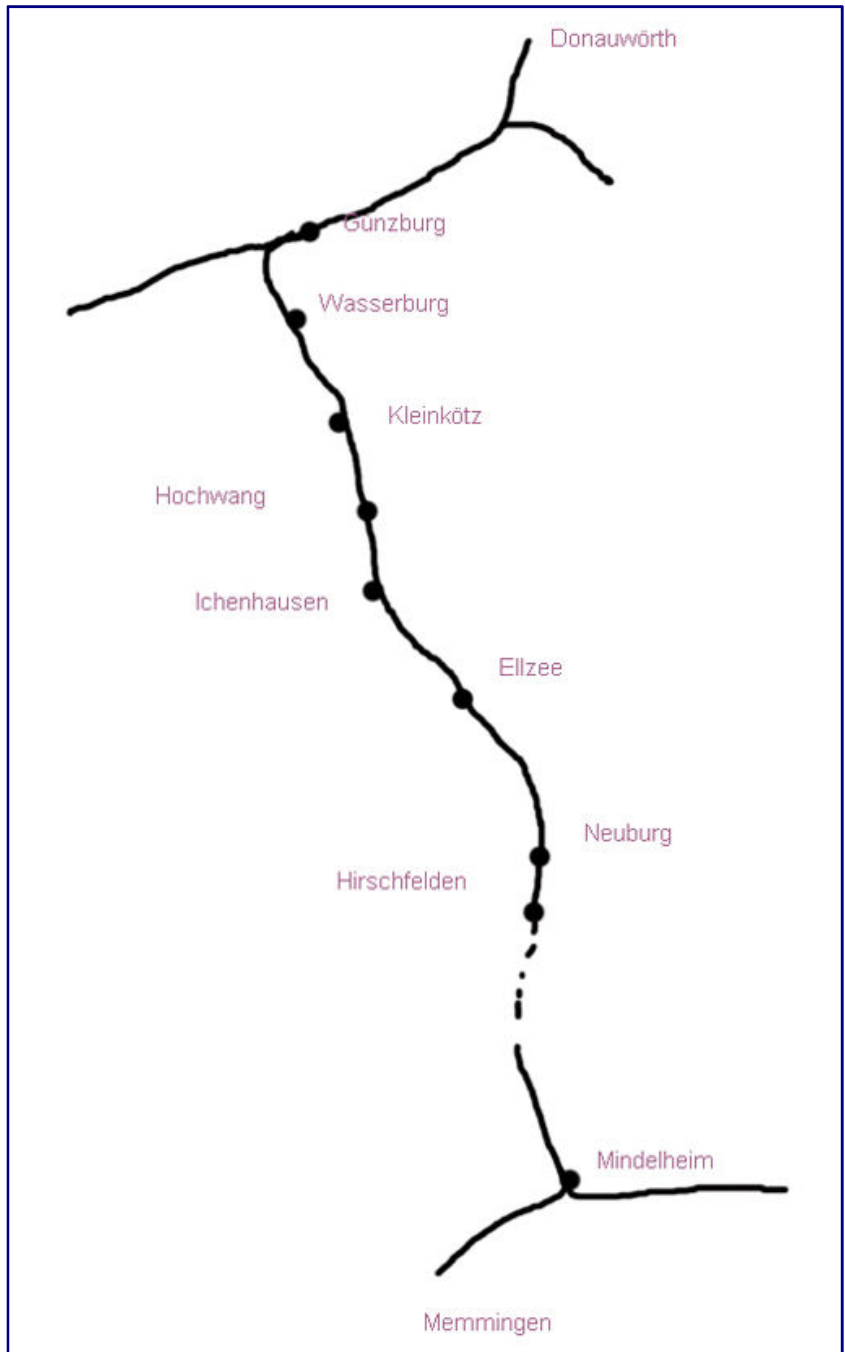
Ich hatte als junger Mensch das regelrecht unerschämte Glück, einem Rolf Knipper mehrmals über die Schulter schauen zu dürfen.

Seine Zeichnungen und Pläne sind bis zum heutigen Tage unerreicht und die Gleisplanhefte bilden auch für viele Modellbahner in der Jetztzeit eine wunderbare Grundlage.

Damit war mein kleiner Weg regelrecht ausgemalt.

Freie Zeichnungen sind der Ursprung aller Dinge, gefolgt von Detailplänen und schon könnte eine kommende Anlage - auch maßstabsunabhängig - in Bau gehen.

In dieser Phase sollte sich der geneigte Modellbahner von den üblichen und sehr eingefahrenen Gleisfiguren lösen. Lassen Sie stattdessen ihre Phantasie zum Zuge kommen!



Ausnahmen bilden natürlich solche Gleispläne, die streng nach einem Vorbild erstellt werden: Hier ist dann eher die hohe Kunst des „Weglassens“ und der Kompromisse angesagt.

Leider habe auch ich nur zwei Hände und könnte meinen recht großen Fundus an Gleisplänen nicht in diesem Leben umsetzen. Daher präsentieren wir Ihnen in der Zukunft einige meiner Zeichnungen, natürlich ergänzt mit dem passenden „Drumherum“.

Übrigens, einen per Computer angefertigten Gleisplan mit Landschaft werden Sie hier vergeblich suchen. Hier zählt für mich das persönliche Gefühl, ausgedrückt über die Hand, mit dem Bleistift auf ein Blatt Papier.

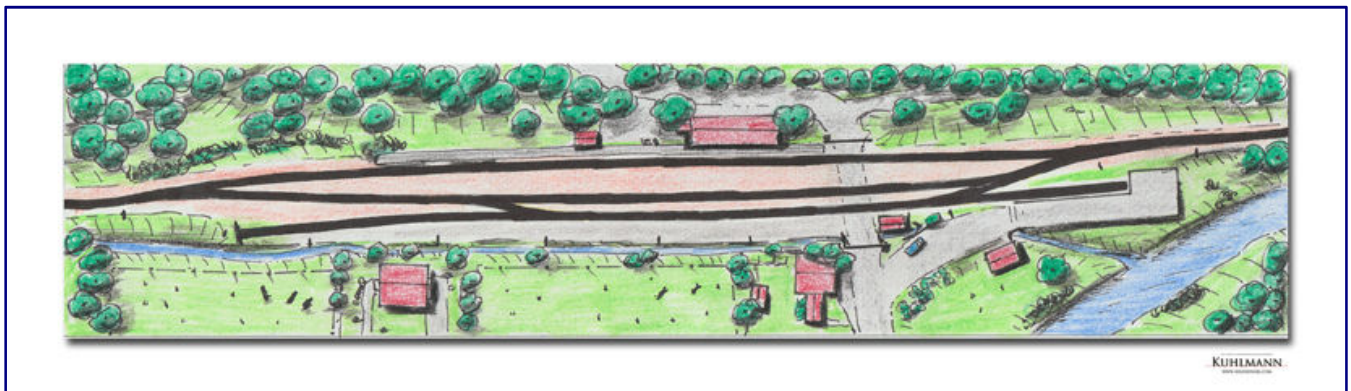
Bevor wir jetzt mit dem ersten Gleisplan loslegen, möchte ich Ihnen einige Tipps für ihre eigenen Überlegungen an die Hand geben. Natürlich sind die Geschmäcker unterschiedlich, jedoch sollte eine Anlage gerade für einen Ausstellungsbetrieb am Ende des zweiten Jahrzehnts des 21. Jahrhunderts mit einigen wichtigen Punkten aufwarten:

- Vermeiden parallel zur Anlagenkante verlaufender Schienen
- Die Landschaft muss „Tiefen und Höhen“ aufweisen, das geht auch mit einem Anlagenbrett!
- Bau von Tunnelanlagen nur nach Erfordernis
- Ein Bahnhof muss nicht immer der Hauptdarsteller sein.
- Eine fertige Anlage sollte für sich wirken, d.h. vor allem auch ohne Rollmaterial
- Tarnen von Rundstrecken
- Das spätere Ausleuchten der Anlage sollte auch in die Planungen einfließen.

Besonders den vierten Punkt möchte ich als das große Geheimnis bezeichnen, den das niederländische Ehepaar auf der Messe in Utrecht zu ergründen suchte. Und dann ist da natürlich noch der wichtigste Tipp:

Beobachten Sie in der Realität, aus der dann die Umsetzung ins Modell resultiert, aber immer wieder üben Sie dabei auch den Mut zum Verzicht einiger oder sogar vieler Szenen und Details.

Was bleibt? Für mich ist die Antwort ganz klar: eine Harmonie sondergleichen, denn dies zeichnet eine außergewöhnliche Modellbahnanlage häufig aus.



Der Gleisplan

Hier ist nun der erste Gleisplan, es ist der kleine Haltepunkt Ellzee an der Strecke von Günzburg über Wasserburg nach Mindelheim, zu finden im Südwesten von Bayern. Bahnamtlich wird er durch seine Weichen formal zu einem Bahnhof.

In der Epoche III war das Verkehrsaufkommen noch recht groß, da an Werktagen der Umschlag von landwirtschaftlichen Erzeugnissen von/für die umliegenden Bauernhöfe stattfand. Damit waren die Gleisanlagen für einen sonst so beschaulichen Bahnhof doch sehr umfangreich. Natürlich profitierten die umliegenden Dörfer ebenfalls von seinem Warenumschlag.



10395 bayer Agenturgebaude



10468, Klohaus



10412 Schrankenwarterhaus



10048 Schuppen



10122 Gemuseladen = Restauration



10308 kleines Siedlungshaus



10027 Schuppen

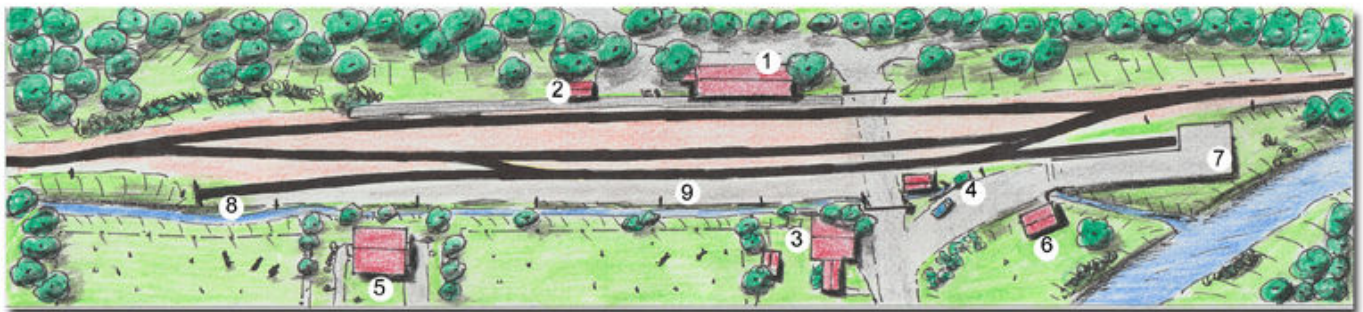
3 Anbau an 10122

Zu sehen waren hier häufig die Schienenbusse oder Akkutriebwagen sowie die V 100 mit Nahgüterzügen. Zur Dampflokzeit waren Strecken wie diese noch in der Hand von Einheitslokomotiven der Baureihen 64 und 86 oder von bayerischen Lokalbahnlokomotiven wie der Baureihe 98⁸.

Manchmal waren Züge auch als PmG (Personenzug mit Güterbeförderung) unterwegs. Dann zog sich die Reisezeit spürbar in die Länge. Gerhard Zimmermann hat übrigens in seinem wunderbaren Artikel „Zeitreise“ (Eisenbahn-Journal 9/2015) über diese Station berichtet.

Wir nehmen nun seinen Gleisplan als Vorlage für eine individuelle Umsetzung, bleiben aber nah am Vorbild. Auch in diesem Fall ist eine Recherche der regionsbezogenen Vegetation angeraten. Die Häuser müssen ferner den typischen Charakter der Gegend aufweisen - damit kommt die Firma MBZ ins Spiel. Hier wurden wir fündig.

Die Modelle könnten ohne Umbauten oder Variationen direkt umgesetzt werden. Einzig der Gemüseladen (MBZ Art.-Nr. 10122) sollte in eine Bahnhofsrestauration umgewandelt werden, der Wirt war nämlich gleichzeitig auch der Agent für das Agenturgebäude (MBZ Art.-Nr. 10395).



Ausgewählte Gebäude und deren Funktion (Abbildungen mit MBZ-Artikelnummern und Nummerierung im Plan siehe vorherige Seite):

- | | | | |
|------------------|------------|-------------------------------------|-----------------------|
| 1 Agenturgebäude | 2 Klohaus | 3 Bahnhofsrestauration mit Schuppen | 4 Schrankenwärterhaus |
| 5 Wohnhaus | 6 Schuppen | 7 Rampe | 8 Ziehgleis |
| 9 Freiladegleis | | | |

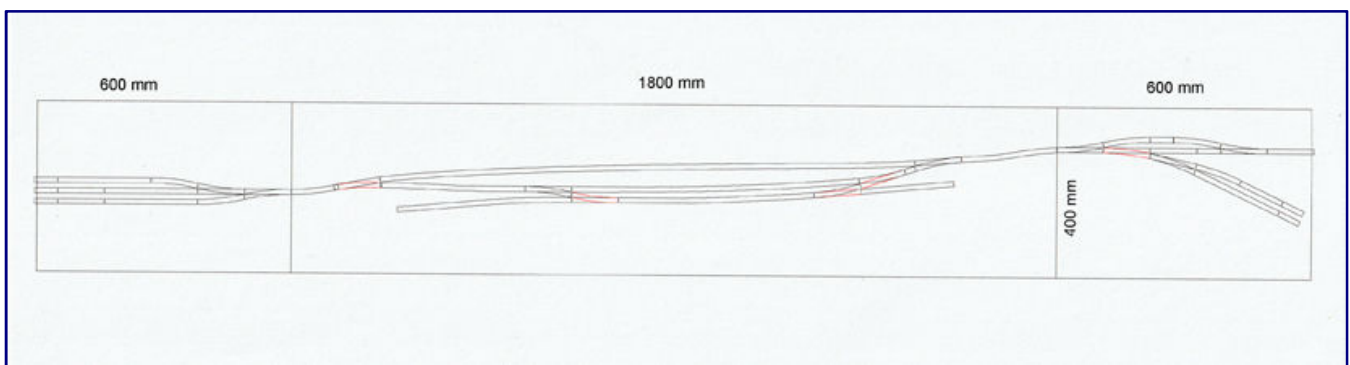
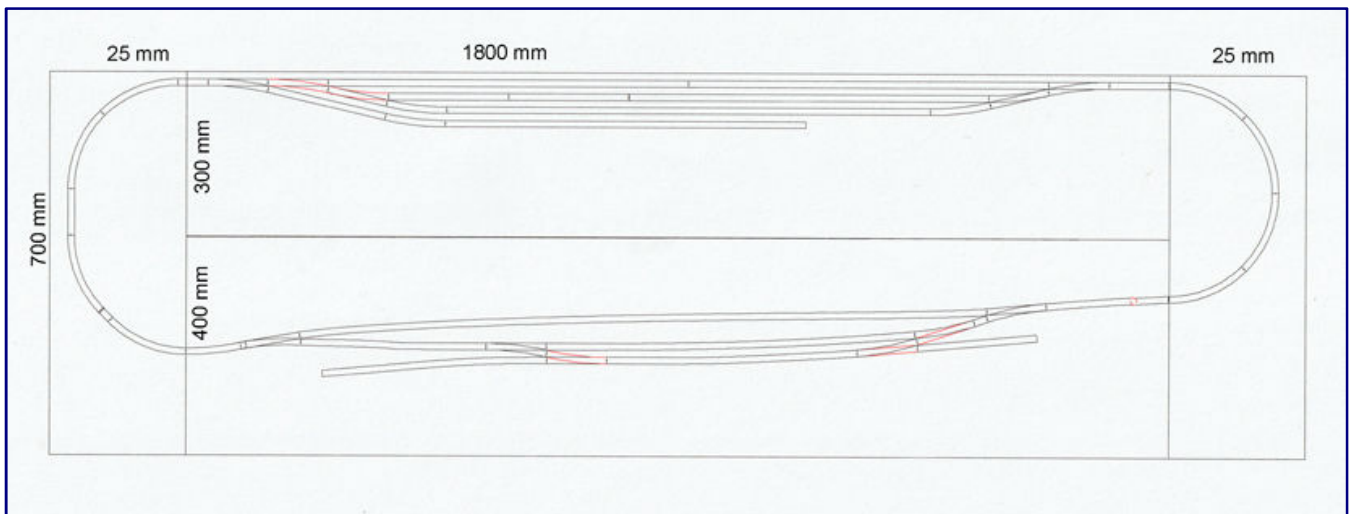
Entgegen dem Vorbild soll die Szenerie aber auch noch einen kleinen Fluss aufweisen, welchen wir in der unteren rechten Ecke der künftig 180 cm x 40 cm großen Spur-Z-Anlage positionieren. Damit wird dem Harmonieempfinden Rechnung getragen: Die Landschaft wirkt erst dadurch vollkommen ausgewogen.

Einen Abschluss zum hinteren und leicht ansteigenden Anlagenrand bildet eine durchgezogene Waldreihe, welche sich auf der farblich abgestimmten Hintergrundkulisse fortsetzen sollte.

Wir wollen hier an dieser Stelle natürlich keine Empfehlungen für ein bevorzugtes Material zur Landschaftsgestaltung aussprechen. Da hat nun mal jeder Bastler seine persönlichen Favoriten. Für den Anfänger oder Widereinsteiger sei aber nochmals unser Jahresthemenschwerpunkt aus dem Jahr 2017 angeraten.

Rundverkehr oder doch nicht?

Wir haben für unser Exponat zwei gute Möglichkeiten um darauf Betrieb zu machen: Der reine Beobachter fahrender Züge bevorzugt natürlich den Rundverkehr. Hierbei wäre jenseits der Hintergrundkulisse der klassische Schattenbahnhof zu finden.



Die Gleispläne für einen Rundverkehr (Bild oben) und alternativ für einen Betrieb mit Schattenbahnhöfen an beiden Enden (Bild unten).

Die Anhänger von Rangierspielen bevorzugen eher die, im Englischen als „Fiddleyards“ bezeichneten, offenen Schattenbahnhöfe an den beiden Enden der Anlage. Hier können Züge auf Platten mit Gleisen verschoben und so durchgetauscht werden und auch eine Lok ihren Zug umfahren. Bisweilen werden darauf auch Wendekreise verbaut, um beispielsweise Schlepptenderlokomotiven nach dem Wenden wieder Rauchkammer voraus auf die Strecke schicken zu können.

Schenken Sie dem ausgestaltenden Teil ruhig eine „Behausung“ mit integrierter Beleuchtung, allgemein als „Guckkasten“ bezeichnet. Damit dient unser Exponat in spiellosen Zeiten, getrennt vom übrigen Arrangement, als reines Diorama, vielleicht sogar in ein Wandregal integriert. Die Kurvenelemente sowie der, wie auch immer ausgestaltete, Schatten- oder Wendebahnhof sollten auf selbstständigen Kästen (Rahmenbauweise) stehen und könnten auch bei künftigen Anlagen ihren Dienst erweisen.

Schlusswort

Mit Sicherheit werden Sie bemerkt haben, dass sich unser Vorschlag gänzlich von vielen Präsentationen in den gedruckten Medien unterscheidet. Wir möchten den geneigten Bastler nicht mit den so typischen Holzarbeiten oder der elektrischen Ausrüstung anleiten. Dies bekommen Sie mit Sicherheit oft genug, im schlimmsten Fall gar als reine Wiederholungen, präsentiert.

Wir legen uns auch nicht auf ein Gleissystem fest, dessen Auswahl sei Ihnen überlassen. Unser Fokus liegt eher auf dem Bühnenbild des Exponats, wir bieten Ihnen „nur“ den Vorschlag einer harmonischen und mit Sicherheit sehenswerten Anlage an – diese Mal eben irgendwo im Nirgendwo...

Auswahl des Schaffens unseres Redakteurs:
<http://helenensiel.com>

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

*08.06.2019, 09.06.2019, 16.06.2019, 07.07.2019,
28.07.2019, 11.08.2019, 22.09.2019, 13.10.2019,
27.10.2019*

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

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Wettbewerbsarbeit von Ralf Junius Vergessene Orte im Verfall

Auch unser Leser Ralf Junius beteiligte sich nach unserem Aufruf und den anlaufenden Bericht im ZFI-Forum am Dioramenwettbewerb 2018 des Eisenbahnmagazins. Unter dem vorgegebenen Thema „Entlang der Schiene“ ersann er ein Kieswerk, das vor dem Stilllegen steht. Das teilweise schon dem Verfall preisgegebene Areal der RZS-Kies versprüht als Modell den Reiz des Morbiden. Ralf Junius erläutert im Rahmen unseres Jahresschwerpunktthemas heute, wie dieses Werk entstand.

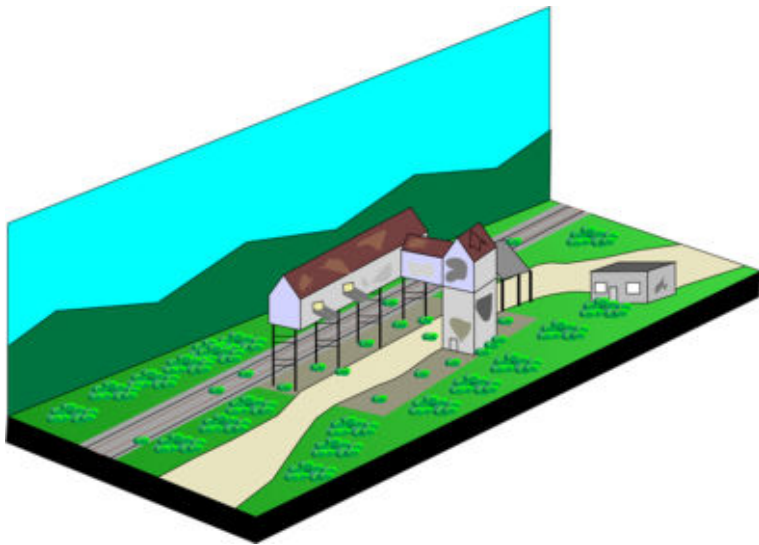
Von Ralf Junius. Im Juni 2018 gab es einen Beitrag im Z-Freunde-International-Forum über einen Dioramenwettbewerb des Eisenbahnmagazins. Durch diesen Beitrag wurde mein Interesse geweckt. Darum habe ich mir erst einmal die entsprechende Ausgabe gekauft, um weitere Informationen einzuholen.

Es gab keine besonderen Anforderungen für den Wettbewerb: Das Diorama sollte die Maße von 30 x 15 cm haben und sich mit dem Thema „Entlang der Schiene“ auseinandersetzen.



Ein Blick auf Ralf Junius' fertiges Diorama samt des im Text beschriebenen Hintergrunds zeigt die enorme Sorgfalt, mit der unser Leser hier gearbeitet hat. Beispiele sind die Farbarbeiten an den Gebäuden oder die getrockneten Reifenspuren der Kieslaster.

Im Bereich von Anlagen bin ich noch recht unerfahren, habe aber schon einige Bastelversuche an Stammtischbrettchen hinter mich gebracht. In den Ausgaben von **Trainini®** und im Forum der ZFI gab es viele Ideen und Hinweise zum Bau und der Gestaltung von Landschaften. Dieses wollte ich dann auch mal in der Praxis auf 450 cm² ausprobieren. So habe ich mich dazu entschieden, mich für den Wettbewerb anzumelden.



In diesem Beitrag zeige ich nun die Entstehungsgeschichte meines Diorams. Für die Anmeldung benötigte ich eine Zeichnung, was ich plane zu bauen.

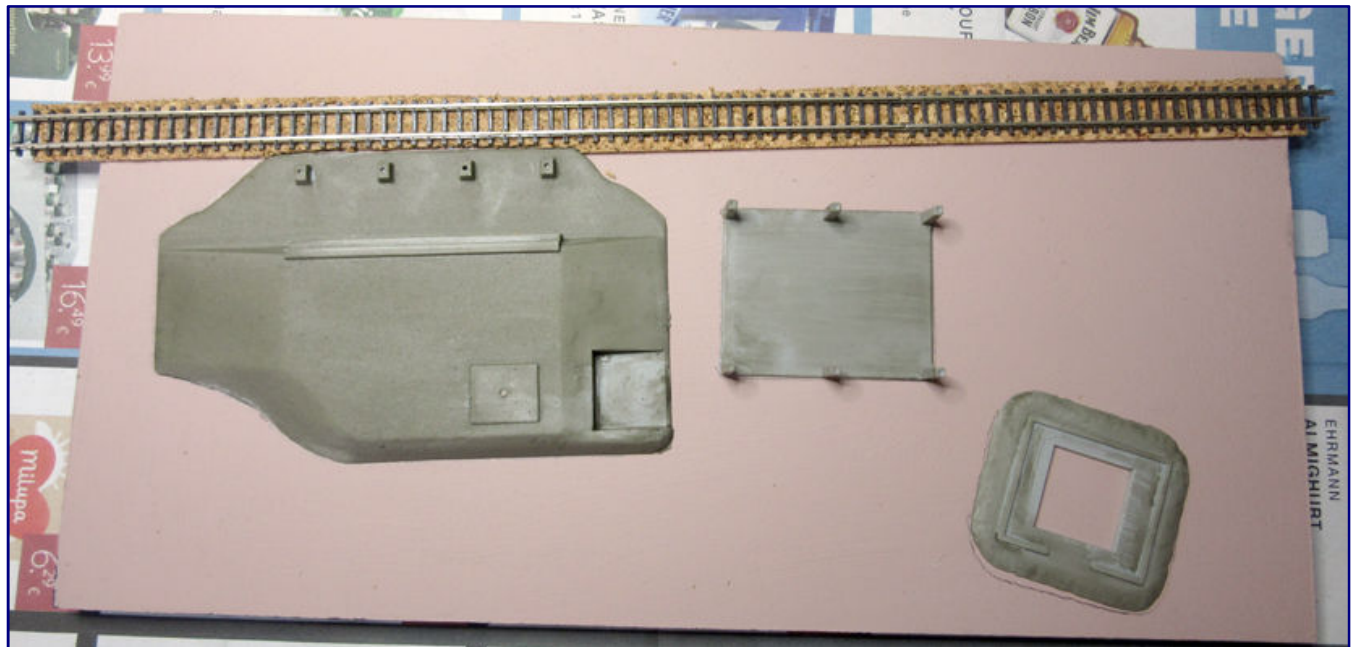
Zeichnen ist nie eine Stärke von mir gewesen; hier musste daher ein Plan herhalten, den ich am Computer erstellt habe.

Meine Entscheidung fiel auf das Thema Kies-/Schotterwerk. Als Grundlage hatte ich noch einen Bausatz „Schotterwerk Steiner“ von Kibri (ehem. Art.-Nr. 6603) in meiner Bastelkiste.

Auf meinem Werk gezeigt wird der Zustand kurz nach dessen Schließung. So ist nicht mehr alles zu 100% in Ordnung, aber die Gebäude sind noch nicht vom Verfall gekennzeichnet.

Nach der Bestätigung meiner Anmeldung begann dann die Bastelei: Zuerst wurden das Grundbrett und ein weiteres für den Hintergrund besorgt. Eine Grundierung im Farbton Sandstein und einen schwarzen Rand für das Grundbrett sind meine ersten Arbeiten gewesen.

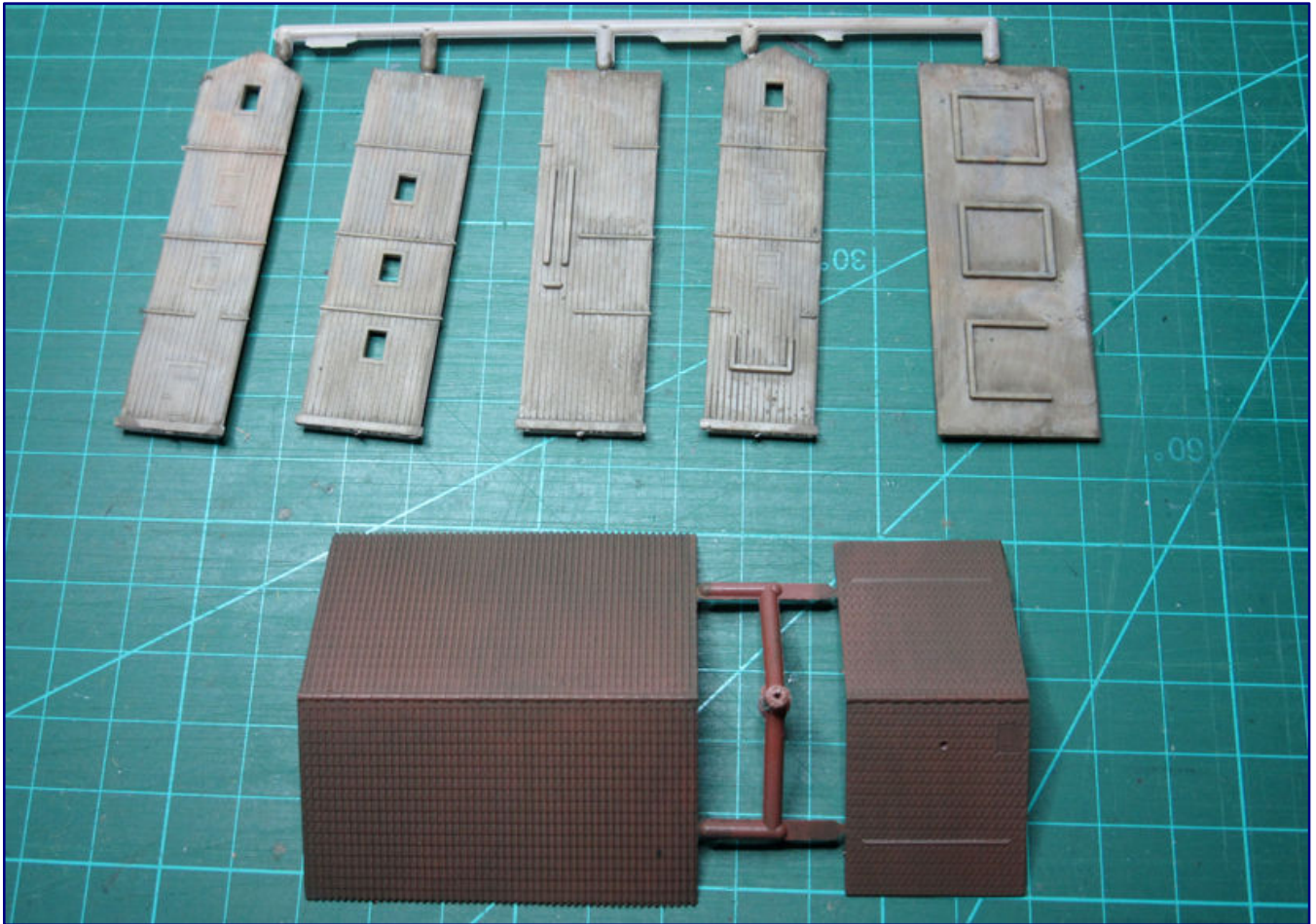
Die Stellprobe vor dem Gestalten zeigte auch schon die ersten Änderungen zu der ursprünglichen Zeichnung. Die Anordnung der Gebäude, zumindest der Abstellhalle, musste nämlich angepasst werden.



Eine erste Stellprobe führt zu Änderungen im Plan: Die Abstellhalle (mittlere Grundplatte) muss deutlich nach rechts verschoben werden.

Was mir von Hause aus bei Plastikbausätzen nicht gefällt, ist das Glänzen der Bauteile. Dieses habe ich mit einer Lasur aus Schwarz, Braun und Grün versucht zu beseitigen. Ich hatte mal gelesen, dass dieses bereits am besten vor dem Zusammenbau gemacht werden sollte. Nun wirken die Teile angenehm matt und der Zusammenbau von Verladestation, Abstellhalle und Verwaltungsgebäude kann beginnen.

weiter auf Seite 14



Vor ihrem Zusammenbau erhalten alle Bausatzteile eine lasierend aufgetragene Patina, die den Plastikglanz verschwinden lässt (Bild oben). Die Gleisflanken werden mit Vallejo-Farbe „Rust“ (Art.-Nr. 71.080) rostfarbig gealtert und anschließend geschottert (Bild unten).

Wegen des Themas „Entlang der Schiene“ braucht mein Diorama auch ein Gleis. So verstehe ich den Aufruf zumindest. Ein paar alte Märklin-Gleise liegen sicher bei fast jedem von uns herum. Und da kein Fahrbetrieb stattfindet, müssen die Gleise auch nicht in einem hervorragenden Zustand sein. Leicht schräg führen die schließlich ausgewählten Stücke am hinteren Ende des Dioramas an der Verladestation vorbei.



Nach den Anregungen unseres Magazins erhielt die Grundplatte einen Überzug mit Holzspachtel (Bild oben), in den Reifenspuren abfahrender LKW eingedrückt wurden. Nach dem Aufstreuen von Erde folgte auch die Begrünung mit Flocken und Grasfasern (Bild unten).

Die Gleise wurden noch gealtert und eingeschottert. Dabei habe ich den Fehler gemacht, zuerst das Gleis aufzukleben und erst danach zu altern. Vorher wäre es sicher einfacher gewesen!

Aus dem Kosmetikbereich gibt es kleine Pinsel zum Schminken. Mit diesen lassen sich die Vertiefungen am Gleis gut erreichen. Auf den Schotter habe ich dann noch Kies, der bei der Verladung danebenfiel, platziert.

Nach der Platzierung der Gebäude geht es dann an die Landschaftsgestaltung. Die Idee zum Verwenden von Holzspachtel habe ich einer **Trainini®**-Ausgabe entnommen. Die gesamte freie Fläche wurde damit dünn überzogen. In die noch weiche Spachtelmasse sind dann noch LKW-Reifenspuren eingebracht worden, die früher auf dem Gelände unterwegs waren.

Auf den getrockneten Holzspachtel habe ich dann anschließend eine braune Farbe aufgetragen. Es sollte Erdfarbe sein, doch die habe ich nicht so ganz getroffen. Ist aber nicht so schlimm, denn in dem nächsten Schritt wird die gesamte Fläche eh mit Erde bestreut.

Für den Hintergrund habe ich auf einem Sonntagsspaziergang ein passendes Foto machen können. Etwas Grün sollte auch noch auf das Gelände, aber nicht zu viel. So habe ich an einige Stellen etwas Gras bzw. einige Büsche platziert.



Ein Selbstentladewagen (im Hintergrund links) und der Anhänger eines Kieslasters blieben wegen Defekten im stillgelegten Werk stehen. Die Ursache ist auf dem Foto erkennbar: Achsbruch.

Auf dem Diorama sollte schließlich auch noch ein Waggon stehen. Aber wie kann ich den in einem stillgelegten Werk erklären? Meine Idee war folgende: Auf dem Gelände steht noch ein beladener Selbstentladewagen, der beim Abtransport entgleist ist und bislang nicht geborgen wurde.

Ist das glaubwürdig? Egal, ich versuche es einfach mal. Der Güterwagen darf sich beim Transport und auf der Messe in Köln, wo die Dioramen im Rahmen des Wettbewerbs gezeigt werden, nicht von der Stelle bewegen. Wie befestige ich ihn dafür passend?

Mein Lösungsansatz ist, zwei Löcher durch Waggon und Platte zu bohren und dann mit einem stabilen Draht zu befestigen. Aus diesem Draht ist letzten Endes ein Nylonfaden geworden, denn der fällt kaum auf. Zusätzlich zur leichten Alterung des Modells kommt oben noch eine Ladung Kies darauf. Ein Großteil des Laderaums ist zuvor mit Schaumstoff gefüllt worden, nur die oberste Schicht besteht aus Kies.

Ein Bestandteil des Kibri-Bausatzes sind auch Lastwagen und Anhänger. Ein solcher Hänger ist daher auch mit auf das Diorama gekommen. Wegen eines Achsbruches ist auch dieser bei der Schließung nicht mitentfernt worden. Und wie schon die Gebäude aus dem Bausatz ist auch er noch farblich behandelt worden.



Das Diorama steht fertig auf dem Arbeitstisch von Ralf Junius: Der abschließende Blick auf sein Meisterwerk entschädigt für alle Mühen.

Insbesondere die roten Räder hatten mich zuvor davon abgehalten, ihn mit zu verbauen. Aber mit schwarzen Rädern auf silberfarbenen Felgen sieht das Modell schon ganz anders aus. Beim zusammengesetzten Vehikel wurde dann noch eine Achse nicht richtig eingesetzt, um so den Effekt eines Achsbruchs dazustellen. Mit etwas Kies beladen steht der Anhänger nun in der Abstellhalle.

Abbildung und alle Fotos: Ralf Junius

Herstellerseiten zum verwendeten Material:

<https://www.maerklin.de>

<https://viessmann-modell.com/kibri/>

Bezugsquelle für Vallejo-Farben (mit Leserrabatt*):

<https://www.modellbaukompass.de>

* Stichwort „Trainini“ im Freitext der Bestellung angeben!

Nützliche Werkzeuge von Microrama Spezialisten für Feinarbeiten

Der französische Landschaftsbauspezialist revolutionierte das elektrostatische Begrasen und vorbildnahe Begrünen von Bäumen. Zur Spielwarenmesse 2019 beschäftigte sich Gwendal Theis dann mit der Felsgestaltung im Leichtbau. Doch der fleißige Experte ist auch in seinen beiden klassischen Arbeitsbereichen weiter aktiv und ständig auf der Suche nach weiteren Perfektionierungen. Zwei neue Werkzeuge für feinste Arbeiten stellen wir Ihnen heute vor.

Mit großer Begeisterung hatten wir zunächst eine Revolution des elektrostatischen Begrasens und in der Folge auch dessen leicht abgewandelte Technik zum Beflocken von Bäumen in **Trainini®** 11/2018 vorgestellt.

Zu letzterem Vorgehen war am Stand von Microrama zu beobachten, dass Gwendal Theis das Laub auf seinen herrlichen Bäumen inzwischen mit Hilfe eines weiteren Werkzeugs aufbringt. Mittlerweile ist dies auch käuflich zu erwerben und wird in seinem elektronischen Vertrieb geführt.

Unter dem Namen Minigras Platter (Art.-Nr. 81 01 1020) ist es dort zu finden, sieht auf den ersten Blick jedoch völlig unscheinbar aus: Das schlichte, schwarze Kunststoffgehäuse mit aufgesetzter, gebürsteter Metallplatte verrät noch nicht viel über seine Eigenschaften – ebenso wenig wie auch der Produktname.



Der Minigras Platter (Art.-Nr. 81 01 1020) ist ein nützliches Werkzeug und arbeitet ähnlich wie ein Elektrostaten-Begraser. Statisch aufgeladen wird bei ihm die oben aufliegende Metallplatte mit Strom aus einer 9-Volt-Blockbatterie.

Als wir an der Seite ein in transparenter Isolierung liegendes Kupferkabel erblicken, das zu einer Klemme führt, wird jedoch klar, dass dieses Werkzeug wohl elektrostatisch arbeiten wird. Unscheinbar bleibt jedoch das rückseitige Batteriefach, das nicht mit einer Schraube gesichert ist, aber sehr wohl eine Kindersicherung kennt.

Hier wird eine 9-Volt-Blockbatterie eingelegt und dann kann es auch schon losgehen, sobald die Schutzfolie von der Metallplatte abgezogen ist. Unter Spannung gesetzt werden die Bauteile im Inneren, sobald der beim Einschalten aufleuchtende Kippschalter auf der Vorderseite gedrückt wird: Das Sirren der Elektrik ist dann nicht mehr zu überhören.

Es gehört zu einem Spannungsfeld von immerhin 15 kV und entspricht in seiner Stärke folglich etwa dem, das wir von der ersten Grasmaster-Generation kennen. Da es aus der eingelegten Batterie erzeugt wird, ist seine Stromstärke so gering, dass es dem menschlichen Organismus nicht gefährlich werden kann.

Vom Bedienen durch Herzschrittmacherpatienten oder einem zu starken Annähern solcher Personen möchten wir dennoch abraten, da die Elektronik ihres Wächters und Taktgebers vom Spannungsfeld gestört werden könnte. Vorsicht wird hier sicher nicht schaden!



Die Metallplatte wird mit Laubnachbildung (Magileaf) bestreut und das Gerät eingeschaltet. Führen wir nun mit leichten Drehbewegungen einen mit Sprühkleber eingeebelden und der Klemme des Gegenpols verbundenen Baumrohling heran, springen die Blätterimitationen den Baum an und bleiben kleben. Dies erlaubt ein erheblich feineres Dosieren der Laubdichte.

Für alle anderen Personenkreise wird ein versehentliches Berühren spürbar, aber nicht beeinträchtigend oder gar gefährlich sein. Und das geht auch schneller als gedacht, wie wir feststellen mussten.

Gedacht ist der „Minigras Platter“ für das feindosierte Belauben der Magitree-Bäume. Wir hatten bereits in unserem früheren Artikel darauf hingewiesen, dass die Arbeitsweise auch auf alle anderen Baumrohlinge übertragbar ist, sofern sie elektrisch leitend sind oder gemacht werden, in dem beispielsweise ein Kunststoffrohling mit Zinkspray eingenebelt wird.

An den Rohling wird die Klemme angeschlossen und bildet dort anschließend den Gegenpol zum Spannungsfeld, unter dem die Metallplatte stehen wird. Bevor dieses aufgebaut wird, ist aber noch das gewählte Laub (Magileaf in verschiedenen Körnungen und Farben) auf die metallische Fläche zu streuen.

Ebenso nicht vergessen werden darf natürlich, den bereits mit den Fasern zum Nachbilden der Äste versehenen Baum zuvor mit dem Sprühkleber (Magispray) einzunebeln. Aber dann sollte es auch schnell losgehen!

Die Klemme wird an ihrer Isolierung gepackt und der an ihr hängende Baumrohling kopfüber über der Metallplatte hin- und herbewegt. Die bereits seit dem Einschalten darauf hüpfenden Blattnachbildungen springen nun hoch und bleiben am benebelten, feinen Astwerk hängen.



Ein wichtiges Kaufargument für den Minigras Platter ist aus unserer Sicht, dass er sich auch zum Belauben von Drahtbäumen eignet. Verwendbar sind auch die Blattimitationen anderer Anbieter, wie im hier getesteten Fall das Herbstlaub von Noch. Auch kleine Grasbüschel lassen sich auf der Arbeitsfläche dieses Werkzeugs vorbereiten und später in die Anlage einkleben.

Von Vorteil gegenüber dem Aufstreuen von Hand oder mittels eines Siebs ist diese Vorgehensweise, weil sie ein erheblich leichteres Dosieren beim Belauben ermöglicht: Dies resultiert hier nämlich nicht allein aus der zum Einsatz gebrachten Menge.

Bei einem Sieb besteht kaum Kontrolle über die herausfallende Menge, die an seiner tiefsten Stelle zwangsläufig immer höher ist als in den äußeren Bereichen. Die ebene Fläche des Minigras Platters hat hingegen überall prinzipiell denselben Objektabstand und arbeitet nicht nach dem Schwerkraftprinzip.

Wird der Rohling ständig etwas geschwenkt und dabei auch leicht gedreht, verteilt sich das Blattwerk gleichmäßig und zudem auch vergleichsweise langsam. Besonders Frühlings- und auch Herbstbäume mit lichterem Bewuchs lassen sich auf diese Weise einfach und sehr überzeugend herstellen.



Ist der Prozess abgeschlossen und auch das Magispray getrocknet, werden die Rohlinge, wie bereits in **Trainini®** 11/2018 beschrieben, mit dem hauseigenen Netzmittel und Plastifizierer behandelt und so konserviert. Für das Gestalten der Stämme bietet sich die Spachtelmasse „Eiche grau“ (18 010 107) aus dem Microrama-Programm an.

Gemäß Herstellerempfehlung lassen sich die typischen Oberflächenstrukturen durch Ritzen einarbeiten. Eine Herausforderung stellen immer wieder Birken dar, bei denen mit dem wahrgenommenen Weiß nicht zu großzügig umgegangen werden sollte. Hier ist es besser, sich langsam heranzuarbeiten und Zwischenstände gut auf sich wirken zu lassen. Ein Abgleich gegen Vorbildfotos hilft immer. Glaubhafter wirken zudem mit etwas Schwarz gebrochene Weißtöne, die ihrer Strahlkraft etwas beraubt wurden.

Einen Querverweis möchten wir an dieser Stelle auch nicht außer Acht lassen: Der Minigras Platter ist ein Werkzeug, das Microrama als ideale Hilfe für sein Herstellverfahren erkannt hat. Es stammt aber nicht aus eigener Produktion. Hersteller ist die britische Firma War World Scenics (WWS), die es für einen ganz anderen Zweck gedacht hatte. Dies rechtfertigt das Beschaffen des elektrischen Werkzeugs zusätzlich.



Unsere mit Hilfe der Microrama-Produkte erstellten Bäume sehen überzeugend aus und werden auf der Anlage eine gute Figur machen.

Fotos auf Seite 20:

Die Rindenpaste „Eiche grau“ (18 010 107) überzeugte uns farblich noch nicht, doch sie gibt dem Stamm die typische Oberfläche, weil sie sich auch durch Ritzen bearbeiten lässt. (Bild oben). Nach dem Trocknen erhielten die Stämme einen Überzug mit den Tamiya-Farben „Flat Brown“ (XF-10), die Birke zudem mit „Flat White“ (XF-2), dem wir einen Tropfen mattes Schwarz beigemischt haben (Bild unten).

So eignet er sich auch sehr gut zum Vorbereiten von Grasbüscheln für den anschließenden Anlageneinsatz. Wir kennen solche meist kreisrund hergestellten Büschel alle aus den Programmen von Heki, Mininatur oder auch Noch. Sie lassen sich (nicht nur) mit dem Minigras Platter aber auch selbst herstellen, was in jedem Fall kostengünstiger ist.

Dazu geben wir einen transparent und vor allem flexibel auftrocknenden Grasleim in einzelnen Tropfen auf eine ebene Oberfläche, vorzugsweise ein nicht zu stark saugendes Papier oder eine Folie. Anschließend ziehen wir sie auf einen ebenen, aber verwindungssteifen Untergrund als Hilfsmittel.

Die ausgewählten Grasfasern streuen wir jetzt auf die Metallplatte und befestigen den Gegenpol (Klemme) am leimbetupften Untergrund. Sobald wir das Gerät eingeschaltet haben, bewegen wir die Platte kopfüber zur aufgeladenen Metallplatte. Auch hier springen die Fasern senkrecht hoch und bleiben sogleich im Leimbett haften.

Senkrecht stehende Gräser sind die Folge. Sie lassen sich nach dem Trocknen beispielsweise an den Spitzen mit Grasleim bestreichen und mit feinem Flock bestreuen. So entstehen dann wieder neue Pflanzen, die sich gewiss gut in der Landschaft machen. Typisch wäre das erzeugte Erscheinungsbild etwa für die schön anzusehenden Schilfgräser in Feuchtgebieten, die sich dort im Wind wiegen.

Spezialist für Feines

Kurz vorstellen möchten wir an dieser Stelle auch den neuen Microgras Pen (81 01 1010) von Microrama. Auch bei ihm handelt es sich um ein von WWS bezogenes Werkzeug, das Gwendal Theis in seinen Vertrieb aufgenommen hat. Ob es sich um eine Abkehr von oder um eine Ergänzung zum RTS-Greenkeeper handelt, wissen wir nicht. Auf jeden Fall passt auch er hervorragend zur Produkt- und Arbeitsphilosophie des französischen Landschaftsspezialisten.

Nehmen wir das Werkzeug erstmals in die Hand, erscheint es uns mit Blick auf den zuvor vorgestellten Minigras Platter vertraut: schwarzes Kunststoffgehäuse, transparent isoliertes Kupferkabel mit Klemme am Ende und Batteriefach für eine Blockbatterie.

Doch statt der oben aufliegenden Metallplatte finden wir dieses Mal ein per Kabel angebundenes Teil, das auf den ersten Blick wie ein kleines Mikrophon aussieht. Am Kopfende trägt es allerdings ein Sieb, im Inneren fällt der Blick auf einen kleinen Hohlraum mit Metallkopf am Boden.

Was wir hier in der Hand halten, ist quasi ein Grasmaster im Kleinstformat: Die Elektronik formt den Batteriestrom ebenfalls um und schafft ein Spannungsfeld von 15 kV. Mangels Einbauvolumen fand sie aber nicht im Stiel des Geräts Platz, sondern zog in das Gehäuse um, das auch den Kippschalter für die Freigabe des Stromflusses beherbergt.



Der Microgras Pen (81 01 1010) ist der kleinste, elektrostatisch arbeitende Begraser, den wir kennen. Er erreicht auch schwierig zugängliche Stellen einer Anlage.

Preislich ist das Gerät als sehr erschwinglich zu bezeichnen, schlägt es doch mit nicht mal der Hälfte anderer Elektrostaten dieser Leistungsklasse zu Buche. Doch ein Alternativgerät zu ersetzen vermag der Microgras Pen nicht, zumal er dafür auch nicht gedacht ist.

Die winzige Grasfasermenge, die er aufzunehmen vermag, schränkt das Arbeiten auf der Anlage zu sehr ein. Große Weiden oder Felder lassen sich mit ihm in angemessener Zeit nicht bearbeiten. Aber dafür ist er auch nicht geschaffen worden. Seine Stärken liegen dort, wo andere Geräte aufgrund ihrer Außenmaße nicht eingesetzt werden können.



Beim Erschaffen solcher Idylle ist der Microgras Pen hilfreich: Gezielt lassen sich mit ihm Fasern auch noch auf die Spitzen aufgebrachter Gräser bringen.

So trägt er Grasfasern von 2 bis 4 mm Länge in kleinere oder schwer zu erreichende Areale der heimischen Modellbahnlandschaft ein. Selbstverständlich kann er auch 1 mm kurze Fasern aufnehmen und eine kleine Fläche englischen Rasens an einem Spur-Z-Haus begrünen.

Genau solche Stellen einer Siedlung, im engsten Falle gar zwischen zwei Gebäuden, oder auch an einem schmalen Grünstreifen zwischen Feldern, sind sein perfektes Einsatzgebiet. Gleichermaßen erscheint er perfekt geschaffen für den stellenweisen, zweiten Grasauftrag mit längeren Halmen auf einer kurzen, bereits getrockneten Wiesenfläche.

Mit diesen Eigenschaften ist er gewiss kein Flächenwunder, trägt aber den höchsten Anforderungen von Gestaltungspfeifern Rechnung. Häufig sind es ja gerade solche Feinarbeiten, die auf einer ansonsten monotonen Fläche eine Abwechslung fürs Auge schaffen und die gestaltete Szenerie lebendig wirken lassen.

Hersteller des Werkzeugs:

<http://microrama.eu>

Elektronischer Vertrieb / Bezugsquelle:

<https://eshop.microrama.eu/de>

Wartung & Pflege (Teil 8)

Liegende Patienten

„Legen Sie sich bitte mal hin“, wird als Aufforderung an ein Lokmodell nicht funktionieren. Und dennoch lassen sich unsere kleinen Patienten leichter behandeln, wenn sie nicht auf ihren Rädern stehen und auch gegen Umfallen geschützt sind. Als Hilfsmittel dient dann im Idealfall eine Lokliege, von der wir heute eine Neuheit aus dem Hause Noch vorstellen möchten.

Es gab und gibt viele Lokliegen auf dem Modellbahnmarkt. Gemein ist ihnen, dass sie dem Modellbahner eine Arbeitserleichterung verschaffen sollen. Hände können wir nie genug haben, weshalb wir schnell an unsere Grenzen kommen.

Halten wir den Schraubendreher und setzen gleich darauf ein Schraubchen an, fehlt uns bereits eine: Schließlich arbeiten wir nicht an einer festen Wand, sondern an einem Modell, das umfallen, wegrutschen oder im schlimmsten Fall auch noch der Schwerkraft in Richtung Boden folgen kann. Wir müssen die Lok, die wir gerade reparieren oder warten, fixieren, um sicher und effizient arbeiten zu können.



Mit der Profi-Lokliege N/Z (Art.-Nr. 99352) hat Noch ein interessantes Werkzeug für das Warten und Reparieren von Modellen auf den Markt gebracht.

Hauptaufgabe einer Lokliege ist es, diese dritte Hand, die uns fehlt, zu ersetzen. In ihr soll ein Modell sicher liegen, fixiert werden und gleichzeitig vor Beschädigungen geschützt sein. Im besten Falle bietet sie (auf bis) zu drei Seiten einen Schutz und lässt die vierte frei zugänglich. Daraus folgt schon die

Anforderung, dass ein solches Werkzeug nicht an den Oberflächen kratzen darf und eine ausreichende Flexibilität besitzen muss, um möglichst alle Fahrzeugmodelle gleichermaßen aufnehmen zu können.

Vorstellen möchten wir heute eine Neuheit, die ab jetzt auch im herstellerübergreifenden Angebot mitmisch. Der Zubehöranbieter Noch hat gleich zwei unterschiedlich große Exemplare ausgeliefert. Das größere ist für die Spuren H0 / TT gedacht, das für uns relevante, kleinere Modell der Profi-Lokliege wurde für die Nenngrößen N / Z (Art.-Nr. 99352) entwickelt.

Der Wangener Anbieter behauptet, seine Neuheit sei „von Profis für Profis entwickelt“, was sich an den vielen Details dieser Lokliegen zeigen soll. Genau das haben wir untersucht und zu bewerten versucht.

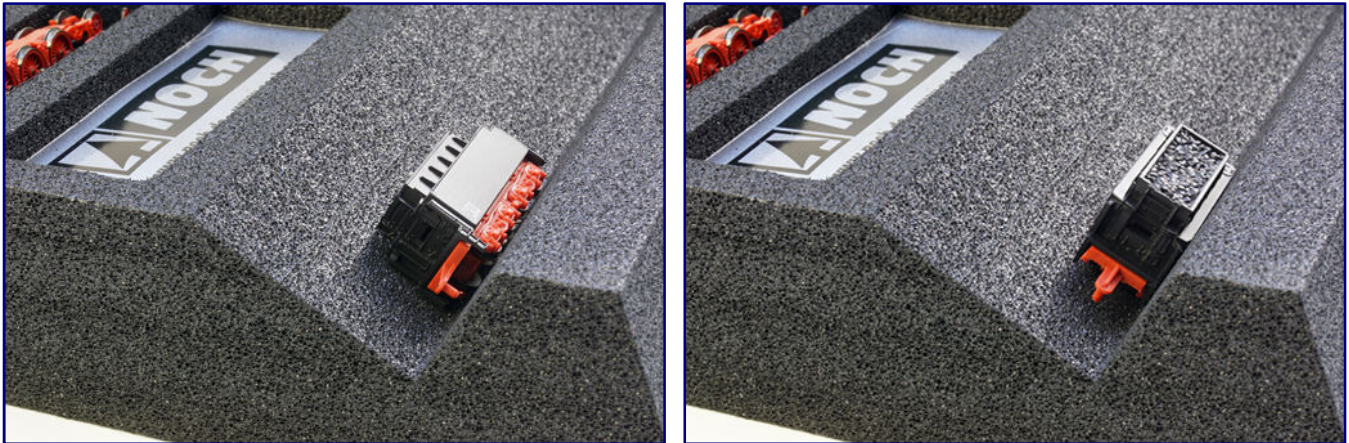


Um an Rädern und Getriebe arbeiten zu können, wird das Modell in Kopflage eingelegt. Leider greifen Die Wangen der Bucht Lokomotiven der Spurweite Z nicht fest, weshalb sie etwas zur Seite kippen können. Mit etwas Schaumstoff, Küchenkrepp oder Stoff, ließe es sich zusätzlich in dieser Lage fixieren.

Die Profi-Lokliege aus dem Hause Noch besitzt gleich zwei Ausbuchtungen für Lokomotiven. In einer von ihnen kann die Lok kopfüber eingeklemmt werden. So lässt sie sich bequem von ihrer Unterseite inspizieren.

Um Getriebe und Achslager zu schmieren, ist diese Kopflage unverzichtbar. Ohne Hilfsmittel werden wir immer wieder umgreifen müssen, was ein Umfallen des Modells zur Folge haben kann und auch dazu führen kann, dass sich das Schmiermittel irgendwo am Gehäuse verteilt und dort womöglich Schaden anrichtet.

Der vom Hersteller gewählte Schaumstoff ist recht fest und greift jede Lok sicher, sofern Ihre Außenmaße und Oberflächenstrukturen zur Einbuchtung passen. Genau das ist aber auch ein kleiner Schwachpunkt, denn beide Lokliegen sind für jeweils zwei Spurweiten konzipiert worden. Modelle des jeweils größeren



In der schrägen Ablage kann das Modell in zwei Winkellagen Platz nehmen. Je nach durchgeführter Arbeit sind seine Seitenflächen so ideal erreichbar. Die Lokliege lässt sich bei Bedarf ja ebenfalls drehen, damit der Tender auch in der rechts gezeigten Lage voll zugänglich ist.

Maßstabs lassen sich nur sehr schwer unter Druck einschieben, weil die Breite der Bucht sehr knapp bemessen ist.

Glücklicherweise sitzt sie recht weit außen und so lässt sich die schmalere Seite gut greifen und etwas nach außen ziehen. Die Flexibilität des Schaumstoffes ist dafür ausreichend hoch bemessen worden. Beschädigungen am Lack und an Beschriftungen sind aus unserer Sicht nicht zu befürchten.

Auf Anbauteile, besonders Griffstangen oder Armaturen am Dampflokessel, ist jedoch große Acht zu geben. Angesetzte Kunststoffteile sind schließlich stärker gefährdet als Metallgehäuse. Für die Spurweite Z als kleinerer der beiden genannten Baugrößen besteht hier allerdings keine Gefahr. Hier zeigt sich nämlich ein anderes Problem, das sich aber beherrschen lässt.

Spur-Z-Modelle sind naturgemäß schmaler und haben deshalb keinen gleichzeitigen Kontakt zu beiden Außenseiten der Klemmbucht. Umfallen können sie darin trotzdem nicht, weshalb es sich so schon recht bequem arbeiten lässt. Bei schwierigeren Montageschritten wie dem Einsetzen der Druckfedern in Kupplungsschächten und dem folgenden „Festsetzen“ durch den Kupplungshaken, stört ein kippelndes Modell aber durchaus.

In diesen Fällen kann ein Stück miteingelegter Schaumstoff oder aber auch etwas Küchenkrepp, dessen Saugfähigkeit beim Klecksen mit Öltropfen nützlich sein wird, als Auspolsterung helfen. Und so empfinden wir die Profi-Lokliege als durchaus hilfreiches Werkzeug.

Noch hat aber erheblich weitergedacht und auch noch eine schräge Ablage integriert. Mit diesem Merkmal ist der Hersteller ebenfalls nicht allein, manche Lokliegen führen beide Ablagemöglichkeiten nur in einem einzigen Schacht zusammen, dann aber zu Lasten eines sicheren Fixierens im Kopfstand. In der genannten Schrägablage lassen sich Lok- oder auch Wagenmodelle auch seitlich bearbeiten, dies übrigens in gleich zwei verschiedenen Winkelgraden.

Ob hier Seitenwände zu reinigen oder Schiebepilder aufzutragen sind, Einsatzmöglichkeiten bieten sich auch hier in der Praxis auf verschiedene Weise an. Bei Dampflokomotiven bietet diese Lage die einzige Möglichkeit, das Gestänge sicher zu erreichen, solange die Lok nicht flach auf dem Tisch abgelegt werden soll.

Wenn Staubflusen mit der Pinzette zu entfernen sind oder gar mal die Radbolzen abgezogen werden müssen, bietet nur eine mit Schrägaufgabe ausgestattete Lokliege vollen Einsatznutzen. Im Falle der heute vorgestellten Neuheit ist das der Fall.

Ergänzt wird die Noch-Lokliege des Weiteren aber auch noch um verschiedene Fächer und Aussparungen. Hier lassen sich Pinsel, Ölgeberstift oder auch Werkzeuge zugriffsbereit ablegen. Ohne sich von der Arbeitsfläche entfernen zu müssen und die andere Hand dabei vom Modell zu nehmen, bietet sich damit jederzeit voller Zugriff.



Ablagen für Schraubendreher, Spritzen mit Schmiermitteln oder Ölgeberstifte besitzt die Profi-Lokliege von Noch ebenfalls (Bild oben). Nützlich ist auch die Magnetfolie mit Noch-Schriftzug (Bild unten), die vor dem Verlust von Druckfedern und kleinen Schrauben schützt.

Der Vollständigkeit halber sei erwähnt, dass die hier betrachtete, kleinere Lokliege zwei Fächer weniger besitzt als das Pendant für die Nenngrößen H0/TT. Einen Mangel an solchen Ablagen empfinden wir dennoch nicht.

Im größten Fach lassen sich Kleinteile wie Bürsten, Kupplungsfedern und -haken, Leuchtmittel, herausgefallene Lichtleiter oder auch Schrauben ablegen, während das Modell bearbeitet wird. Hilfreicher ist aber meist die Magnetkraft der eingearbeiteten Folie (mit Noch-Firmenlogo) in einer rechteckigen Ablage, die alle Eisenmetallteile sicher vor Verlust schützt.

Gerade in Bezug auf die auf Teppichböden kaum wiederzufindenden Druckfedern der Kupplungsschächte brauchen wir hier wohl nicht viele Worte zu verlieren. Wer einige Jahre dabei ist und bereits mindestens eine Drehgestell-Lok im Maßstab 1:220 zerlegt hat, wird die Erfahrung kennen, auf die wir hier anspielen.

Der Gesamteindruck

Lokliegen gibt es von verschiedenen Anbietern und in ebenso verschiedenen Preislagen. Zur Auswahl stehen einfache Schaumstoffteile mit Schächten, welche mit zusätzlicher Magnetfolie, Schaumstoffteile mit Ablagen für Teile und Schraubendreher ebenso wie voll ausgestattete Werkzeuge, die es auch mit Noch aufnehmen können.



Die Profi-Lokliegen (links N/Z, rechts H0/TT) von Noch gehören auf jeden Fall zu den anspruchsvolleren Werkzeugen ihrer Art. Das größere Exemplar besitzt zwei Fächer mehr, wie im Bild zu sehen ist: Jenes rechteckige für Kupplungen oder Achsen hätten wir uns auch bei der kleineren Ausführung gewünscht.

Noch liefert quasi ein Luxusmodell, das alle denkbaren Nützlichkeiten auf sich vereint. Dank stationärem Händlernetz und elektronischem Vertrieb ist es breit und leicht verfügbar. Sofern ein Direktbezug bei Noch erfolgt und der ortsnahe Händler mitangegeben wird, erhält dieser auch eine Umsatzprovision. Der Wangener Spezialist denkt damit an jene Kunden, die weite Wege zum Händler aufnehmen müssten, ohne dem Fachhandel die Existenzgrundlage zu entziehen.

Der Preis der Neuheit ist sicher nicht gering, aber doch sein Geld wert. Wer bereits eine Lokliege sein Eigen nennt und mit dem gewählten Modell zufrieden ist, wird hier keinen Bedarf haben. Für alle anderen Modellbahner ist das vorgestellte Modell eine gute Wahl, die sich langfristig auf jeden Fall bezahlt machen dürfte.

Herstellerseiten zum Thema:
<https://www.noch.de>



HERPA FEIERT JUBILÄUM! 20 JAHRE TAG DER OFFENEN TÜR

Erleben Sie am 6. Juli 2019 den 20. Tag der offenen Tür bei Herpa in Dietenhofen! Anlässlich dieses Jubiläums erwartet Sie ein erweitertes Freigelände rund um die Herpa-Zentrale mit vielen Mitmach-Aktionen, über 100 Showtrucks, der Liveband "SAWYER", der Fernfahrer-Roadshow und einem großem Ausstellerbereich vieler Modellhersteller mit Tipps und Tricks für Ihr Hobby. Für das leibliche Wohl sorgen Foodtrucks und ein Festzelt mit fränkischen Spezialitäten.

Mehr Informationen erhalten Sie unter www.herpa.de/herpatag

AKTIONSSTÄNDE VOR ORT:

TRUCKERMEILE
TREFFEN SIE TV-STARS WIE

"BIG MIKE"



TINKA & LISSY

FERNFAHRER

Das Truck-Magazin für Berufskraftfahrer

ROADSHOW 2019
DRIVE YOUR DREAM-TOUR



6. JULI 2019 IN DIETENHOFEN

Die Reisezugwagen der DRG Für Historiker und Eigenbauer

Gut versorgt sind Modellbahnfreunde mit Fachliteratur für Güterwagen. Zu Reisezugwagen gab und gibt es hingegen sehr wenig Buchauswahl. Wer an einen Selbst- oder Umbau für seine Modellbahn denkt, wird den Mangel umso stärker spüren, weil ihm meist Zeichnungen und Informationen zu den vergebenen Reihen an Betriebsnummern fehlen. Der erste von drei Bänden im EK-Verlag schafft Abhilfe für von der DRG gebaute Personen-, Heiz- und Gepäckwagen.

Joachim Deppmeyer
Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn – 1
1921 bis 1931 - Regelspur

EK-Verlag GmbH
Freiburg im Breisgau 2018

Gebundenes Buch
Format 30,0 x 21,0 cm
240 Seiten mit 114 S/W-Abbildungen und 89
Skizzen

ISBN 978-3-8446-6414-0
Best.-Nr. 6414
Preis 45,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Wer immer seine Modellbahn sehr
nahe am Vorbild ausrichtet oder gar
Eigenbau betreibt, der hat naturge-
mäß auch großen Bedarf an hoch-
wertiger Vorbildliteratur. Technische Beschreibungen, Daten und Fakten zur Einsatzgeschichte sowie
Zeichnungen sind der Grundstock solcher Tätigkeiten.

Bereits 1982 hatte der Eisenbahn-Kurier dazu ein literarisches Werk vorgelegt, das sich mit den
Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft auseinandersetzte. Der vorliegende Band ist
Teil 1 einer dreiteiligen Überarbeitung, Neuauflage und auch Erweiterung.

Mit Joachim Deppmeyer hat sich wieder ein anerkannter und erfahrener Autor auf diesem Gebiet an die
Arbeit gemacht. Was er seinen Lesern vorlegt, hat uns begeistert und weckt die Vorfreude auch auf die
beiden noch folgenden Bücher. Teil 2 ist aktuell für den Herbst 2019 geplant.

Werfen wir zunächst einen Blick auf das, was dem Vorgängertitel noch gefehlt hatte: Heizwagen fanden
jetzt ebenso Eingang wie das Erweitern durch eine Gegenüberstellung der Bauarten nach Vorcomputer-
und Computernummernzeit. Dies erleichtert dem Vorbildfreund die Orientierung erheblich und hilft
vorbildgetreuen Modellbahnern ebenso, ihre Modelle historisch korrekt einzusetzen.

Der neue Band profitiert aber auch von seinem neuen Format. Dies erlaubt, die Wagen deutlich
größzügiger abzubilden. Die Wagenzeichnungen sind im Maßstab 1:100 gedruckt, was sich als
anerkanntes und „spurweitenneutrales“ Maß etabliert hat.

Beschrieben und gezeigt werden hier nur die zwischen 1921 und 1931 gebauten Personenwagen der
DRG. Von den Länderbahnverwaltungen übernommene Fahrzeuge spielen hier keine Rolle, jüngere
Exemplare werden sich in den noch folgenden Büchern wiederfinden.



Sehr gut und hilfreich sind die ersten Kapitel zu verschiedenen Entwicklungsstufen der Bauarten wie auch die unterschiedlichen Entwicklungen der Baugruppen. Hier wird Grundsätzlich behandelt und chronologisch wie auch technikgeschichtlich wiedergegeben, was alle vorgestellten Vorbilder verbindet oder auch voneinander unterscheidet.

Die Wagenbauarten selbst werden mit einem kurzen Abriss, einem Schwarz-Weiß-Foto und tabellarischen Angaben sowie einer Zeichnung vorgestellt. Für jede (Unter-)Bauart ist hier stets eine Doppelseite vorgesehen.

Den Abschluss des Werkes bilden Einzelaufstellungen der Wagenbauverträge von 1921 bis 1931 sowie eine Übersicht über Beschaffungen von Personen- und Gepäckwagen nach Länderbahn-Zeichnungen.

Ein so hervorragendes Werk vorzulegen, war eine große Herausforderung für den Autor. Zum einen standen und stehen Wagen weniger im Fokus von Fotografen und Bahninteressierten als Lokomotiven, zum anderen sind aber auch viele Originalunterlagen verlorengegangen oder nicht mehr auffindbar.

Doch das mag der Autor selbst mehr bedauern als seine Leser, denn das zusammengetragene Wissen ist beeindruckend und Lücken sind für Dritte nahezu nicht zu erkennen. Auch die Qualität der ausgewählten Bilder und Zeichnungen ist gut, was auch deren Wiedergabe einschließt.

Bestand 1982 noch das Manko, nicht alle Bauarten mit Fotos aus ihrer Indienststellung zeigen zu können oder gar in Einzelfällen eine vollständige Lücke bestanden hatte, so wurde auch hier Hervorragendes geleistet. Das Buch ist in sich rund und ein großer Sprung gegenüber der Erstausgabe.

Eisenbahnhistoriker werden das Buch als Pflichtlektüre betrachten und den älteren Vorgänger sicher hierfür ausmustern. Modellbahner werden in die Lage versetzt, ihre Modelle korrekt zu beschriften und in geeigneten Zeitabschnitten einzusetzen, denn die dafür erforderlichen Angaben reichen sogar noch bis in die Zeit der DB.

Verlagsseiten und Bezug:
• <https://www.eisenbahn-kurier.de>
• <https://www.ekshop.de>

Das Lokomotiverbe der DDR Schienenfahrzeuge aus dem Osten

Zu den in der DDR generalreparierten, rekonstruierten und neu gebauten Dampflokomotiven gab es bereits einen Typenkompass bei Transpress, der auch deren Bundesbahnschwestern einschloss. Abseits davon klaffte noch eine große Lücke, denn die Mehrheit der DR-Lokomotiven blieb noch offen. Der heute vorgestellte Band widmet sich daher ausgiebig der Dampf-, Diesel- und Elektrotraktion in der DDR und macht auch vor Triebwagen und Werksbahnen nicht Halt.

Klaus-Jürgen Kühne
Typenkompass Loks der DDR
1949 - 1990

Transpress Verlag
Stuttgart 2019

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 14,0 x 20,5 cm
128 Seiten mit 62 Farb- und 53 S/W-Fotos

ISBN 978-3-613-71591-2
Titel.-Nr. 71591
Preis 12,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

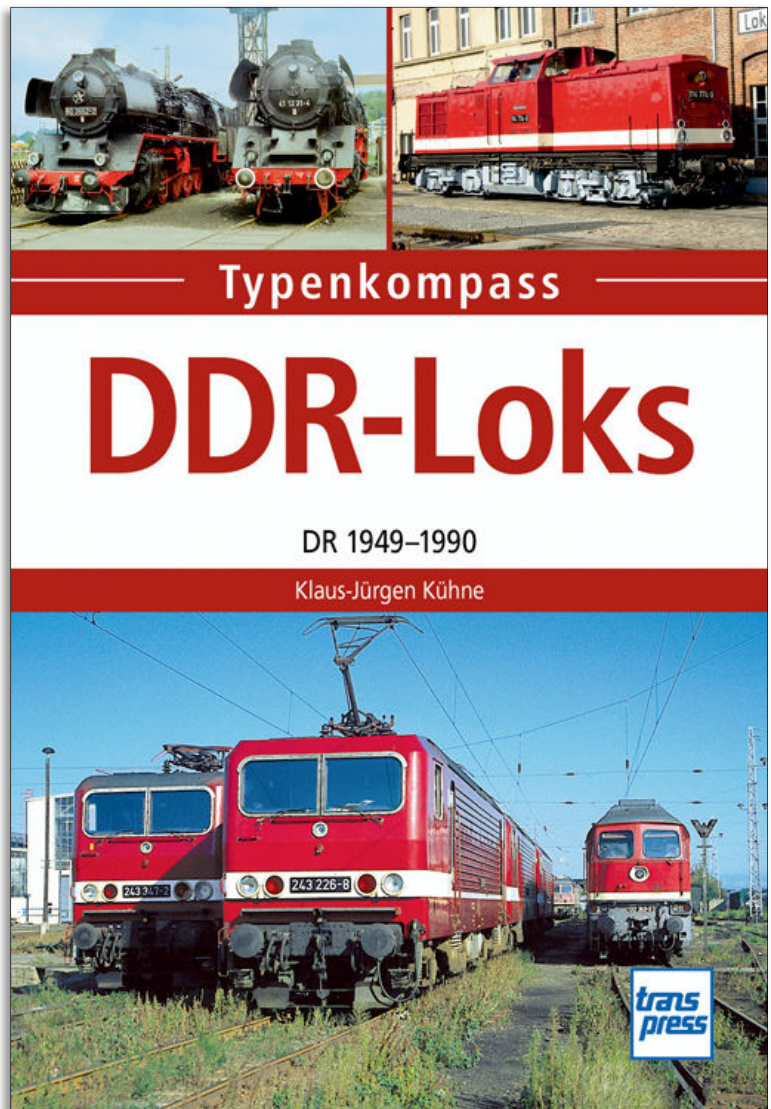
Fast dreißig Jahre liegt das Ende der DDR bereits zurück. Mittlerweile sind auch die letzten Lokomotiven aus dieser Ära, ebenso wie ihre Verwandten aus Bundesbahnzeiten, auf dem Rückzug.

Viele fanden bei privaten Eisenbahnverkehrsunternehmen eine neue Heimat, ebenso wird ihr Erbe in Museen gepflegt.

Der vorliegende Band aus der Typenkompass-Reihe von Transpress komplettiert diese nun (wieder) um ein weiteres Werk, das sich von der DR entwickelten, umgebauten oder auch importierten Lokomotiven aller drei Traktionsarten und Triebwagen widmet.

Nach den Titeln zu DR-Güterwagen und deutschen Bahnpostwagen war dieses Buch abzusehen und irgendwie fällig. Mit Klaus-Jürgen Kühne aus Halle (Saale) hat sich ein interessierter und auf diesem Gebiet kompetenter Autor daran gemacht, die Lücke zu schließen.

Das uns vorliegende Buch reiht sich nahtlos in die Portraitreihe von Transpress / Motorbuch-Verlag ein. Alle beschriebenen Fahrzeuge wurden kurz und kompakt auf ein bis zwei Seiten vorgestellt, beschrieben, um eine oder mehrere Aufnahmen ergänzt und mit tabellarischen Angaben versehen.



Schon das Durchblättern des Buches bereitet Freude: Die Auswahl und auch die Wiedergabequalität der Bilder sind nicht zu beanstanden, weshalb sie die Bildaussagen gut und sinnvoll zu unterstreichen vermögen.

Berücksichtigt wurden auch die Fahrzeuge der Berliner S-Bahn sowie regel- und schmalspurige Vertreterinnen von Werk-, Anschluss- und Feldbahnen. Der Autor selbst schränkt zwar sein Werk auf die wichtigsten Fahrzeuge zwischen 1945 und 1990 ein, doch wir haben keines vermisst.

Das bedeutet, dass die Auswahl entweder doch vollständig ist oder auch uns keines einfällt, das hier noch zu berücksichtigen gewesen wäre.

Selbst die Exotin der Baureihe 08, umgebaut aus einer französischen Schnellzugdampflok, findet sich in diesem kompakten Taschenbuch wieder. Bestens bekannte Lokomotiven wie etwa die Baureihen 01⁵, 106, 118, 130 oder 132, 211, 242 und 243 finden eine ausreichende inhaltliche Würdigung.

Das haben alle diese und weitere Fahrzeuge auch verdient, denn bei Bau, Beschaffung und Modernisierung von Eisenbahnfahrzeugen gingen beide deutsche Staatsbahnen ihre eigenen Wege.

Jener der DR verlief nicht immer zielstrebig und mit klarem Kurs. Ideologische Vorgaben und Mangelwirtschaft erschwerten die Arbeit der Reichsbahn, was auch im erst 1988 erfolgten Ende der Dampftraktion deutlich wird.

Wer sich eine kleine Vorbildbibliothek auf Basis der Typenkompass-Reihe angelegt hat, der wird, um sie vollständig zu halten und rundum gut informiert zu sein, sicher auch zu diesem Taschenbuch greifen. Alle wichtigen Informationen werden hier schließlich stets kompetent und komprimiert vermittelt.

Es sei der Vollständigkeit und Richtigkeit halber aber auch erwähnt, dass das Buch nicht völlig neu geschrieben wurde: Es handelt sich um eine überarbeitete mit neuem Bildmaterial angereicherte Auflage auf Basis eines früheren Verlagstitels.

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

Gemeinsames Treffen in Sindelfingen **Süddeutscher Groß-Stammtisch**

Alle zwei Jahre treffen sich Stammtischfreunde der Spur Z aus Bayern und Baden-Württemberg in Sindelfingen, um sich fachlich auszutauschen, ihre Werke zu zeigen und auch neue Errungenschaften der Technik vorzuführen. Um alle Gäste dieses gar nicht mehr so kleinen Treffens unter ein Dach zu bekommen, bedarf es einer Firmenhalle. Stephan Fuchs berichtet, warum es sich lohnte, am Muttertagswochenende dabei zu sein.

Von Stephan Fuchs. Alle zwei Jahre treffen sich die süddeutschen Spur-Z-Bahner in den Firmenräumen bei Eberhard Krug in Sindelfingen. Das Ganze ist bewusst als Stammtisch bzw. Freundschaftstreffen konzipiert und nicht als öffentliche Veranstaltung gedacht.

Damit sollen das gemeinsame Hobby und auch das Treffen sowie die Gespräche mit Freunden außerhalb der bekannten Messen in den Vordergrund gestellt werden – Stammtisch eben!

Die Räume sind sehr gut gewählt, das Gelände liegt verkehrsgünstig, es gibt ausreichend Platz und vor allem sind in den Regalen bei Eberhard sehr viele – auch skurrile und seltene – Exponate gelagert. Man findet nebenbei noch diverse Postkarten mit meist (un)passenden Sprüchen, die gerne mitzunehmen sind.



Ein Blick mit dem Fischaugenobjektiv durch die Firmenhalle von Eberhard Krug, die auch dieses Mal als Ort für das Treffen diente.



Dieses Schaustück begeisterte unseren Autor und Fotografen als HiFi-Enthusiasten ganz besonders.

Dass Eberhard auch noch ein perfekter Gastgeber ist und z. B. Getränke und Grillgut vorhanden waren, rundete die tolle Sache ab.

Ein kleiner Wermutstropfen: Der Boden schwang noch mehr als der Hallenboden in Altenbeken, was für Fotoaufnahmen ungünstig ist. Allerdings standen die Gespräche und das Treffen von Freunden im Vordergrund, Fotos wurden so zum Beiwerk.

Und so fanden sich am Wochenende 11. und 12. Mai 2019 viele Freunde der kleinen Spur südlich von Stuttgart zusammen, zeigten und sahen einen Querschnitt der Möglichkeiten, die sich mit der Spurweite Z

ergeben können. Zusätzlich gesellte sich noch der ein oder andere Kleinserienhersteller dazu, um Neuerungen oder sein Angebot vorzuführen.



Auch einige Kleinserienhersteller wie NoBa-Modelle (nicht im Bild), Raillex oder Zcustomizer zeigten beim Stammtischtreffen einen Querschnitt ihres Programms.

Eberhard Krug stellte seine Amerika-Modul-Anlage vor, Karl Sinn hatte hingegen eine Anlage mit Schweizer Landschaft dabei. Bei beiden Anlagen zeigte sich wieder einmal, wie sehr ein stimmiger Hintergrund doch zum guten Gesamtbild beiträgt. Das sieht man auch auf den Bildern dieses Beitrags sehr gut. Beide Anlagen boten auch viele kleine Details, die zu einem lebendigen Abbild des Vorbilds beitragen.

Vom Schorndorfer Stammtisch war Volker Klein mit den Stammtischbrettchen vertreten. Im Innenraum zwischen den Brettchen hatte er eine Landschaft mit Stadt gebaut. Dadurch entstand eine komplette Anlage, die sich aufgrund der Brettchen sehr einfach aufbauen und transportieren lässt. Gefahren wird darauf analog.

Jürgen Walther hatte seinen Hirschsprung inzwischen massiv aufgeforschet. Wer die Strecke im Original kennt, erkennt sie hier zweifelsfrei auch in der Miniatur wieder. Für Modellbahner das vielleicht größte Kompliment, wenn das Vorbild in der gewählten Zeitepoche im Kleinen gelungen ist.



Das Modul „Hauptstrecke in Tuscon, Arizona“ von Eberhard Krug (Bild oben; erbaut vom Spur-Z-Atelier) und der von Karl Sinn ausgestellte Bahnhof Kesswil am Bodensee (Bild unten) zeigen deutlich, welche für Fotos so willkommene Tiefenwirkung eine passende Hintergrundkulisse auf der Anlage schafft.

Bei dieser Anlage wurde auch sehr deutlich, dass nur in unserem Maßstab mit noch überschaubarem Platzbedarf enorm realistische Nachbauten vorgegebener Motive möglich sind. Manchem zufällig anwesenden neuen Gast war das bisher vielleicht noch nicht so bewusst.



Aus Stammtischbrettchen zusammengesetzt war die Anlage von Volker Klein (Bild oben). Und auf dem Tucson-Modul nahm noch während des Treffens eine neue Postkutsche Platz (Bild Mitte). Eindrücke von Eberhard Krugs USA-Anlage (Bild unten links) und Karl Sinn (Bild unten rechts) zeugen von der hervorragenden Qualität des in Sindelfingen Gezeigten.



Einige Anlagen befanden sich noch in fortgeschrittenem Bauzustand. Es fiel auf, dass das für viele Gäste ein Anreiz war, sich auch zu Erfahrungen beim Landschaftsbau auszutauschen. Gerade dieser Erfahrungsaustausch zeichnet Stammtischtreffen aus, denn bei Messeauftritten z. B. der Z-Freunde International ist das weit seltener der Fall.



Bild oben und Seite 38:
Jürgen Walther hat seine Anlage „Hirschsprung“ weiter aufgeforstet. Und auch darüber hinaus gab es so manches Detail zu entdecken.

Klaus Moser zeigte zum ersten Mal seine frisch erworbene Modulanlage inklusive kleinerer Kinderkrankheiten, was allerdings niemanden störte. Ganz im Gegenteil konnten einige so erst bemerken, dass sie selbst mit dem einen oder anderen Problem eben nicht alleine sind.

Auch Rolf-Dieter Wörz bastelte an seiner noch unvollendeten Modulanlage. Und so war hier ebenfalls sehr schön zu sehen, wie eine Anlage Schritt für Schritt wächst und an Form gewinnt.

Siegfried Dinkelacker hatte eine Straßenbahnanlage sowie eine Fahrstrecke für Busse und Laster ausgestellt. Auch NoBa-Modellbau zeigte selbst fahrende Fahrzeuge für das Z-Car-System, wobei die Gehäuse der Fahrzeuge hier aus dem 3D-Drucker kamen. Besonders interessant war hier u. a. der VW-Transporter T1 mit offener Pritsche.

Abgerundet wurde die kleine, aber sehr feine Zusammenstellung durch die unzähligen Exponate in den vielen Regalen und Vitrinen. Da lohnt sich ein Besuch 2021 auf jeden Fall, um alles zu erkunden!

Zusammenfassend möchte ich behaupten, dass gerade der Samstag ein tolles Treffen mit vielen Besuchern geworden ist. Teilweise betrug die Anfahrtswege sogar mehrere 100 Kilometer. Es war für mich schön, neben vielen bekannten auch neue Gesichter zu sehen.

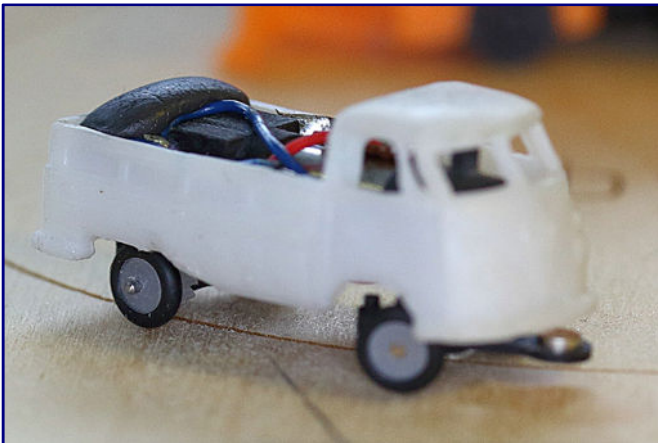


Bild oben:
Rolf-Dieter Wörz arbeitete an seiner unvollendeten Modulanlage und ließ die Besucher so Schritt für Schritt am Entstehen der Landschaft teilhaben.

Bild unten links:
Auf Basis der neuen Fahrwerke für das Z-Car-System lernte bei NoBA-Modelle nun auch VW-Transporter T 1 mit Pritsche das Laufen oder besser Fahren.

Bild unten rechts:
Siegfried Dinkelacker nutzt die Shorty-Modelle von Rokuhan, um mit ihnen einen europäischen Straßenbahnbetrieb nachzuempfinden.

Das gemeinsame Grillen vor der Halle, Eberhard Krugs tolle Organisation mit seinen Helfern, die ausgestellten Exponate, die Gäste, einfach alles trug zu einer rundum gelungenen Veranstaltung – halt, das soll ja gerade nicht als Veranstaltung laufen – bei. Sogar Gespräche zwischen sich nicht so wohlwollenden Kollegen sollen stattgefunden haben: Das Gemeinsame stand im Mittelpunkt!

Alle Fotos: Stephan Fuchs

Seiten von Teilnehmern:
<https://www.noba-modelle.de>
<http://www.spur-z-atelier.de>
<https://www.zcustomizer.de>

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Sicherungsmaßnahmen am Schornstein:

Vor einer Weile hatte ich mich schon einmal mit einem Hindernisfeuer für den Kibri-Schornstein gemeldet. Ich habe mir das Thema noch mal mit einem neuen Kibri-Schornstein vorgenommen und jetzt ließ es sich so umsetzen, wie ich es mir vorgestellt hatte. Als Anlage beigefügt ist ein Bild des Schornsteins.

Der neue Turm hat jetzt zwei Hindernisfeuer oben und jeweils eins vorn und hinten etwas oberhalb der Turmmitte. Realisiert habe ich die Beleuchtung mit einer Viessmann-LED, die unten im Sockel des Turms liegt. Im Schornstein sind vier Lichtwellenleiter mit 0,5 mm Durchmesser verbaut, die mit dem inneren Teil einer Steckermuffe zusammengehalten und über der LED gebündelt werden.

Schön ist vor allem auch, dass man von den Umbauten bei Tageslicht nichts sieht. Die Überraschung kommt bei Besuchern, wenn das Licht angeht.

Rainer Hecker, Düsseldorf

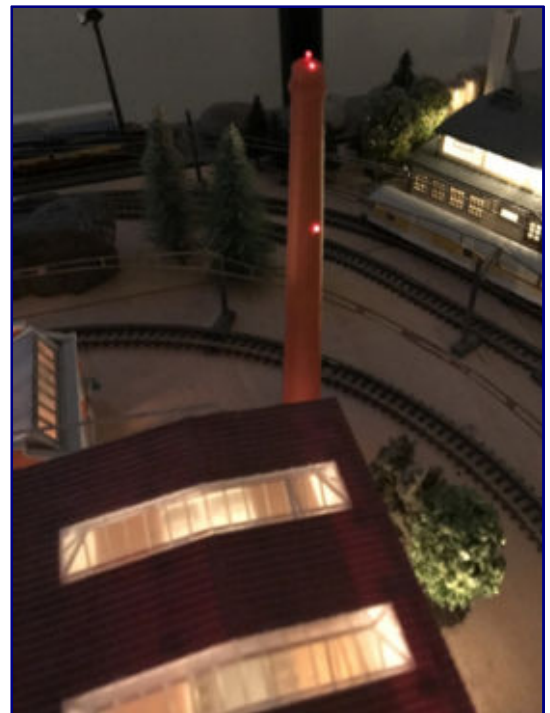


Foto: Rainer Hecker

Zur Anlage nach Rowland Emmett – vorgestellt im Messebericht der Mai-Ausgabe:

Ich glaube schon, dass Modelleisenbahner neue Wege gehen sollen - ob dies dann unter Kunst oder Kitsch oder unter etwas ganz Anderem (z. B. liebevoll: Spinnerei) zu verbuchen ist, das bleibt wohl eher subjektive Betrachtungsweise und Wahrnehmung.

Da habe ich selbst z. B. in eine Milka-Herz-Pralinenschachtel eine winzige Z-Bahn (Viertelkreis) hineingebaut mit Tunnelöffnungen, so dass jederzeit ein voller Kreis zusammengesteckt werden kann - wohl eher Kitsch, oder doch ansatzweise Kunst?

Auch eine Kofferanlage habe ich mit einer Z-Bahn bestückt: Winterlandschaft mit (fast) allen Schikanen, einschließlich einem (imaginären) Kopfbahnhof mit einem verdeckten Gleis, das durch das Bahnhofsgebäude hindurchgeht und die Anlage dadurch wie ein Diorama erscheinen lässt, obwohl ein verschlungener Kreisverkehr vorliegt. Wohl eher Kunst - oder Spinnerei?

Ich schicke Ihnen einfach mal drei Bilder - viel Vergnügen!

Markus Krell, Tiefenbach



Unser Leser schickte uns diese drei Aufnahmen, um sein Ansinnen zu unterstreichen. Fotos: Pfr. Markus Krell

Antwort der Redaktion: Wir freuen uns über die klaren Aussagen zu neuen Wegen, die Michael Rehorik ging und auf der Intermodellbau vorstellte. Wie auch viele andere Leser, die sich in mündlicher Form ähnlich äußerten, sind auch wir derselben Ansicht. Hier ist etwas erfrischend Anderes gezeigt worden, das auf seine Weise Herzblut, Emotionen und Liebe zum Detail zum Ausdruck brachte.

Das es auch mit karikativen Aussagen und Ausdrucksformen verbunden ist, sehen wir es auf keinen Fall als Kitsch, umso mehr aber als eine künstlerische Ausdrucksform, die zunächst fesselt, begeistert und schließlich zum Nachdenken und Verstehen einlädt. Wir freuen uns, wenn Menschen die Chance sehen, auch die Modellbahn zu einem Kunstobjekt umzufunktionieren.



Persönliche Eisenbahneindrücke aus Japan:

Unser Übersetzer Christoph Maier hat im April mit seiner Familie Japan besucht und war von diesem Land ebenso begeistert wie unser Chefredakteur Holger Späing bei seinem Besuch vor drei Jahren.



Im herstellereigenen Geschäft in Tokio (Stadtteil Asakusa) mit Präsentation des vollständigen Angebots steht auch diese Schauanlage, die für unseren Übersetzer auch in Betrieb genommen wurde. Foto: Christoph Maier



Bild oben:

Bei Rokuhan ausgestellt ist auch das bislang einzige Lokmodell nach europäischem Vorbild. Die Baureihe 181² hat in ihren ersten beiden Versionen Platz auf dem Diorama „Hp Grund“ genommen – ein Geschenk unserer Redaktion an den Gastgeber 2016. Übrigens werden dort auch AZL-Produkte verkauft.

Bild unten:

Der Besuch im Kyoto Railway Museum führte unter anderem zum Shinkansen Serie 0, der 1964 anlässlich der olympischen Sommerspiele in Tokio seinen Betrieb als erster Hochgeschwindigkeitszug der Welt aufnahm. Fotos: Christoph Maier

Ein Besuch im Vorführraum von Rokuhan im Stadtteil Asakusa von Tokio stand für ihn natürlich mit auf dem Programm. Beeindruckt war er dort vom vollständig vorgehaltenen Herstellerprogramm und einer großen Schauanlage, die eigens für ihn auch in Bewegung gesetzt wurde. Ein Verständigen mit dem anwesenden Bediener war leider mangels Englisch-Kenntnissen nicht möglich.

Zu sehen ist in Rokuhans Herstellerverkauf auch das Diorama „Hp Grund“ von Dirk Kuhlmann, das 2016 ein Redaktionsgeschenk an den Gastgeber war. Rokuhan nutzt dieses Schaustück, um darauf sein bislang einziges Modell nach europäischem Vorbild, die Baureihe 181² der DB, zu zeigen.



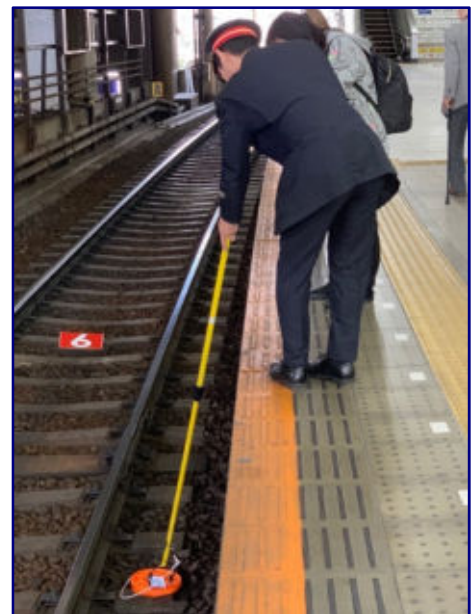
Der Besuch im Eisenbahnmuseum von Kyoto erfolgte auf Rat unseres Leser Raffaele Picollo aus Genua (Italien). Angesichts der interessanten Exponate aus Japans Eisenbahngeschichte hat er sich auf jeden Fall gelohnt. Foto: Christoph Maier

Modellbahner sind in Japan gut versorgt, nimmt auch Christoph Maier nach dem Besuch von drei weiteren Läden als Eindruck mit nach Hause. Während das Angebot für die Spurweite N fast schon überwältigend ist, empfindet er für die Spur Z allerdings auch dort einen Mangel, da wenig von ihr zu sehen war und vor allem Straßenfahrzeuge vollständig zu fehlen scheinen.

Auf Rat unseres Leser Raffaele Picollo hat er auch das Eisenbahnmuseum in Kyoto besucht und war davon tief beeindruckt. Wie wichtig die Eisenbahn als Verkehrsmittel im technikbegeisterten Land der aufgehenden Sonne ist, war nicht zu übersehen.

Völlig ungewohnt für Deutsche ist es zu erleben, wie einfach und reibungslos das Bahnfahren in Japan funktioniert, berichtet Christoph hellauf begeistert. Das gelte sowohl für den Fernverkehr mit Shinkansen als auch im Nahverkehrsnetz. Züge seien dort stets sauber, pünktlich, verkehren mit hoher Frequenz.

Eine gute Beschilderung von Zügen und Bahnhöfen, fast durchweg auch auf Englisch, erleichtert auch Touristen die Orientierung. Selbst öffentliche Toiletten wirken gepflegt und sind frei zugänglich in jedem Bahnhof, sogar den U-Bahnen. Damit bieten sie keinen



Rettung eines Mobiltelefons aus den Gleisen: Am Bahnsteig ist eigens ein Notruf-Schalter für solche Fälle montiert. Foto: Christoph Maier



Eine Fahrt mit dem Hello-Kitty-Shinkansen durfte für jemanden, der für unser Magazin tätig ist, natürlich nicht fehlen (Bild oben). Auch unsere Februar-Ausgabe, in der der Vorbildzug und sein Modell Thema waren, war am 16. April 2019 dabei (Bild unten). Das Verkaufspersonal im Zug war vom Heft begeistert.

Inzwischen fährt in Japan mit dem Hello-Kitty-Haruka auch noch ein weiterer Motivzug (Foto auf der nächsten Seite). Alle Fotos: Christoph Maier

Vergleich zu kostenpflichtigen und häufig schmutzigen oder stinkenden Bedürfnisanstalten deutscher Großstadtbahnhöfe.

Als kleine abschließende Anekdote sandte er uns noch den Fotoeindruck einer Mobiltelefonrettung. Wäre dergleichen in Europa denkbar?

Aktuelle Auslieferungen Noch:

Neben der in dieser Ausgabe ausführlicher vorgestellten Lokliege hat Noch auch die Patina-Marker für Modelle (Art.-Nr. 61158) und für die Landschaft (Art.-Nr. 61159) ausgeliefert. Ihre Farben sind aufeinander abgestimmt und sollen so ansprechende Ergebnisse liefern.

Die Marker sind zudem sehr ergiebig und haben zwei unterschiedliche Spitzen: eine weiche Pinselspitze, die sich der Struktur anpasst, und eine breite für die Behandlung von Flächen. Mit dem „Blender-Stift“ der



zweitgenannten Packung ist auch ein nachträgliches Aufhellen bzw. Verwaschen des Farbauftrages möglich.

Weitere Informationen zur formneuen NOHAB von FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Zu unserem Testbericht in der letzten Ausgabe hat uns Harald Thom-Freudenreich noch einige interessante Informationen und Erläuterungen zukommen lassen. Wir möchten sie gern mit unseren Leserinnen und Lesern teilen.



Wegen des großen Erfolgs des von uns vorgestellten Modells erfolgt eine Überarbeitung der NOHAB von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Künftig waren diese Lokomotiven mit Spritzgusseinsätzen in den Führerstandsfenstern vor. Foto: Jörg Erkel / 1zu220-Shop.

So erfuhren wir, dass der von uns beobachtete Lichtaustritt an den Fensteraußenseiten des Führerstands nur bei den ersten fünf Analog-Modellen auftritt. Grund dafür sei nicht die fehlende Lichtblende, wie sie bei den Digitalausführungen verbaut ist. Offenbar war dies auch herstellerseitig ebenfalls erkannt worden, denn ab der sechsten Analog-Lok gab es eine Änderung: Die Fensterkanten sind innen seitdem mit unverdünnter schwarzer Farbe mittels Retuschierpinsel bedeckt worden.

Diese Lösung zeigt eine gute Wirkung, wie in diesem Kontext ja auch die getestete Digitalversion beweist. Dennoch handelt es sich nur um eine vorübergehende Lösung. Wegen des guten Erfolgs der NOHAB ersetzen kunststoffgespritzte Fenstereinsätze die gefrästen Polycarbonat-Einsätze.

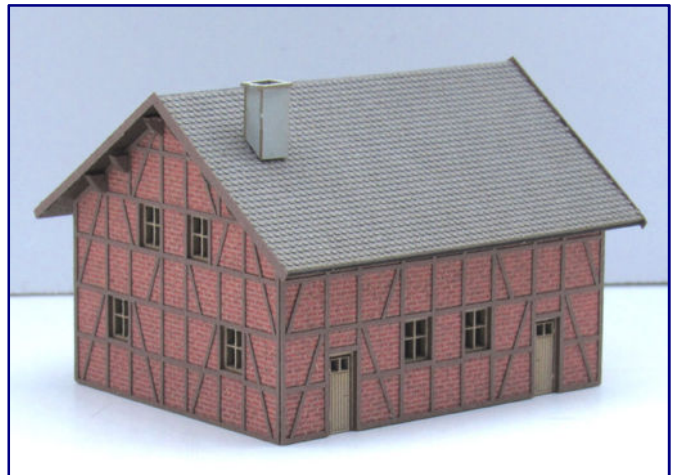
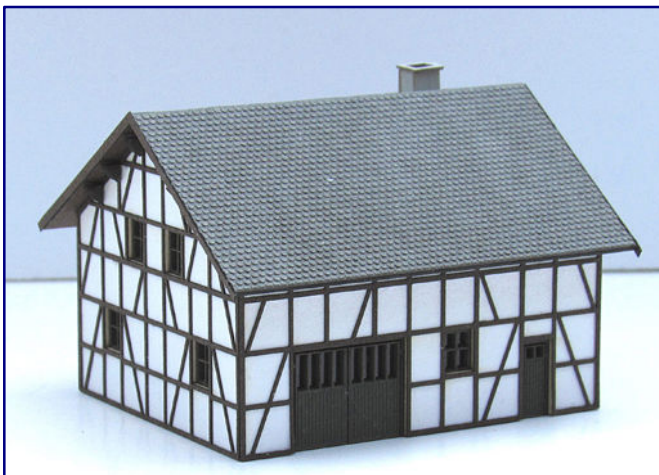
Sollte sich einer der fünf Erwerber der Erstversion am Lichtaustritt stören, kann die Sache mit den hier gegebenen Erläuterungen binnen zwei Minuten selbst erledigt werden. Anderenfalls bietet FR Freudenreich Feinwerktechnik an, das Modell einzusenden und dies werksseitig vornehmen zu lassen.

Eine Erläuterung gab es zudem auch für das straffere Aufsitzen des Gehäuses bei der Digital-Lok: Ursache dafür ist die Manschette der Schallkapsel, die für eine korrekte Funktion dicht am runden Dach anliegen muss und dabei zusammengequetscht wird.

Mit diesem Thema streifen wir nun ein weiteres Anliegen der **Trainini®**-Redaktion. Da sich die Lichteffekte nur sehr schwer und die Geräuschfunktionen überhaupt nicht mit einem Artikel vermitteln lassen, bereiten wir derzeit ein kurzes Video hierzu vor. Sobald dies bearbeitet und geschnitten ist, stellen wir es über einen Link von der Startseite unseres Magazins zum Anschauen bereit.

Drei neue Bausätze bei Modellbau Laffont:

„Zwischendurch“, wie der Hersteller uns schreibt, gibt es jetzt auch drei Neuheiten von Modellbau Laffont: Das Fachwerk-Bauernhaus passt in verputzter Ausführung (Art.-Nr. Z501) wie auch mit Ziegelfassade (Z502) hervorragend zu den für den 1zu220-Shop von Archistories produzierten Bauernhöfen und erweitern diese sinnvoll, sie wirken aber ebenso gut auch für sich allein.



Das neue Bauernhaus bietet Stephan Laffont sowohl mit verputztem Fachwerk (Art.-Nr. Z501; Bild links) als auch in ausgemauerter Form (Z502; Bild rechts) an. Foto: Modellbau Laffont

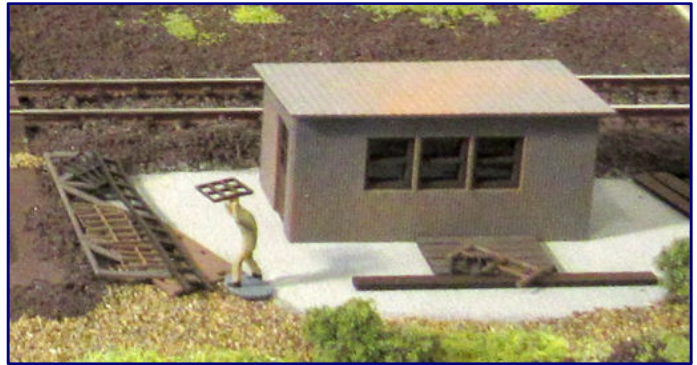
Die Gebäudeabmessungen betragen 51 x 42 x 37 mm (L x B x H). Die Gebäude aus durchgefärbtem Architektur-Hartkarton bedürfen keiner Nachbehandlung und bestehen mit feinsten Backstein- und vor allem auch Dachziegelgravuren.

Vervollständigt wird das Trio von einer Betriebswerkstätte mit Schrottplatzteilen (Z2101). Dem kleinen Gebäude aus dem Bahnumfeld liegen zur Gestaltung neun beschädigte Holzschwelen, eine Stahlleiter und acht Stahlschrottteile bei.

Alle Bausätze werden im PE-Beutel mit Verschluss geliefert, die lichtgeschnittenen Bauteile ruhen in einem stabilen Bauteilrahmen. Zu beziehen sind diese Bausätze wie auch das bekannte Programm direkt bei Stephan Laffont: <https://www.modellbau-laffont.de>.

Neue Modelle bei WDW Full Throttle:

Zwei Auslieferungen gibt es bei diesem Kleinserienanbieter aus den Vereinigten Staaten zu melden. Für die Pennsylvania gibt es zwei Doppelpackungen der 70-Tonnen-Selbstentladungswagen mit Außenstreben und drei Schütten (Art.-Nr. FT-5009). Ebenfalls neu sind die Doppelpackungen der zylindrischen Schüttgutwagen „Alberta Heritage Fund“ in blauer Lackierung (FT-1032).



Gleiszwischenräume und andere Bahnareale lassen sich mit der Betriebswerkshütte samt Schrottplatzteilen (Z2101) füllen. Foto: Modellbau Laffont

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

Die Märklin-Auslieferungen der letzten Wochen:

Der Juni scheint zum Rheingold-Monat zu werden. Ausgeliefert ist nämlich die Zugpackung „90 Jahre Rheingold“ (Art.-Nr. 81332), die von einer Dampflok der Baureihe 18⁴ geführt wird. Gegenüber der früheren Auflage 8133 unterscheidet sie sich vor allem durch ihren Glockenankerantrieb und die nun fehlenden Windleitbleche. Selbstverständlich wurde auch eine andere Betriebsnummer gewählt.

Die fünf beiliegenden Wagen sind im Wesentlichen identisch, besitzen aber jetzt eine Kurzkupplung. Das tut dem geschlossenen Erscheinungsbild des Zugverbands sehr gut.



Der Rheingold für die Epoche II (Art.-NR. 81332) fährt nun mit Kurzkupplungen vor. Zuglok 18 433 besitzt noch keine Windleitbleche, ist aber mit Glockenankermotor, Detailsteuerung, Bremsimulationen und Spurräumern ausgestattet. Foto: Jörg Erkel / 1zu220-Shop

Ebenfalls im Handel ist auch die fünfteilige Wagenpackung „Rheingold“ (87269) mit dem späteren TEE-Zug. Sie besteht aus zwei Abteilwagen Avümh 111, einem Großraumwagen Apümh 121, dem Buckelspeisewagen WRümh 131 sowie dem Aussichtswagen ADümh 101.

Die Modelle besitzen jetzt Inneneinrichtungen, die sehr gelungen wirken, sich aber von zuletzt produzierten für ähnliche Wagenbauarten aus 3D-Druck-Fertigung abzuheben scheinen. Eine

Innenbeleuchtung ist nicht verbaut, hätte diese Einrichtung aber erheblich besser sichtbar gemacht. Gelungen ist der Dachfensterdruck des Speisewagens mit Rahmen, sein DB-Logo weicht in der Darstellung vom früheren Modell ab.

Kritik äußern möchten wir hingegen am nicht überzeugend lackierten, purpurrot lackierten Farbband aller fünf Wagen. Es ist nicht um die Wagenecken herum lackiert worden, was beim „Buckel“ einen nie da gewesenen Rückschritt bedeutet und bei den übrigen vier Modellen einen zehn Jahre alten Stand spiegelt.



Zu überzeugen wissen die gut wiedergegebenen Dachfenster des Buckelspeisewagens aus der Rheingold-Wagenpackung (87269; Bild oben) ebenso wie die sichtbare Inneneinrichtung. Nur aus dieser Perspektive fallen die aus unserer Sicht missglückten Stirnseiten nicht störend auf. Ein Blickfang auf der Anlage sind sicher die Wascosa-Gaskesselwagen (Bilder unten), die in zwei Exemplaren mit Sonnenschutz und einem Exemplar ohne dieses Merkmal ausgeliefert werden. Fotos: Jörg Erkel / 1zu220-Shop

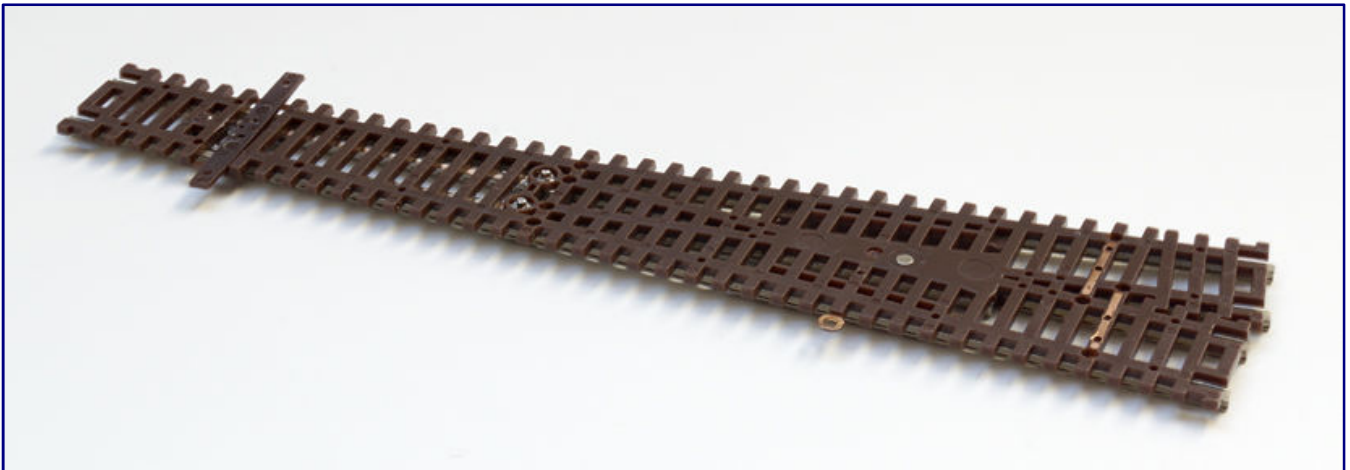
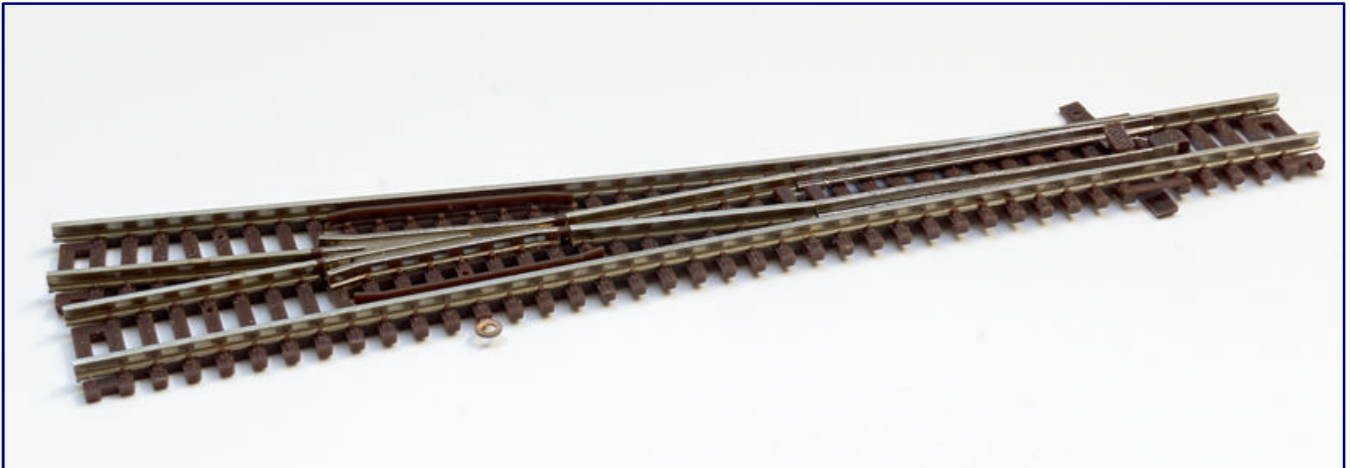
Die leuchtend beigefarbenen Wagenköpfe auch ohne abgesetzte Übergangstüren und Klappbleche stören das Gesamtbild im Zugverband vor allem auf Fotos erheblich; nur die Gummiwülste sind ab Werk geschwärzt worden. Dass Märklin die Lackierung sauber ausgeführt hat und an den Seitentüren sogar Türgummidichtungen mitgedruckt hat, beweist die eigentlich hohe Kunst von Farbgebung und Druck in Göppingen und Győr.

Verfügbar geworden ist zudem noch die dreiteilige Gaskesselwagen-Packung „Wascosa“ (82531) mit strahlend blauen Wagen der Gegenwart. Zwei von ihnen tragen ein Sonnenschutzdach, das dritte Modell mit zwei sichtbaren Nähten am Druckbehälter fährt ohne diesen Schutz vor. Vollständig ausgeliefert ist jetzt auch der Selbstentladewagen Ootz 43 (82803).

Atlas-Weichen wieder verfügbar:

Bereits in kleiner Menge ausgeliefert waren die neuen Weichen von Atlas Model Railroad (<https://shop.atlasrr.com>), die deren Flexgleis sinnvoll ergänzen. Jetzt sind sie wieder verfügbar, weshalb wir sie an dieser Stelle kurz vorstellen möchten.

Umgesetzt wurden eine Links- (Art.-Nr. 2811), sowie eine Rechtsweiche (2812) und eine Kreuzung (2813). Alle drei sind mit Code-55-Gleisprofilen aus Neusilber bestückt und zeigen den vorbildgerecht engen Schwellenabstand, der in Nordamerika üblich ist.



Die Rechtsweiche von Atlas Model Railroad (Art.-Nr. 2812) von Ober- und Unterseite. Sie wird ohne Antrieb ausgeliefert und verfügt über ein polarisiertes Herzstück.

Wir zeigen an dieser Stelle Bilder der schlanken Rechtsweiche, die uns der 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) als Vertriebspartner für Aufnahmezwecke entliehen hat. Geliefert werden die Atlas-Weichen ohne Antriebe, aber versehen mit einer Stellschwelle, die zwei Eingreifpunkte besitzt, über die sie dann mit einem selbstgewählten Weichenmotor bewegt werden kann.

Damit die Lage sich bei der Überfahrt eines Zuges nicht verändert, hält eine eingebaute Drahtfeder die Weichenzungen in ihrer jeweiligen Position. Mit 110 mm geradem Gleis entspricht die Weiche der Grundlänge aus der Märklin-Geometrie.

Ein besonderes und erstmals umgesetztes Merkmal, das sie auch für den DCC-Digitaleinsatz empfiehlt, ist das polarisierbare Herzstück, dessen Polung durch einen an der Außenschwelle vorhandenen Stromkontakt vorgegeben werden kann.

Zum Lieferumfang gehören noch drei aufschiebbar Schienenverbinder, um die Weichen ins Gleisbild sicher einfügen zu können.

Wiederauflagen beliebter Ladeguteinsätze:

Bei Spur Z Ladegut Josephine Küpper sind interessante Beladungseinsätze wiederaufgelegt worden. Die modernen Schüttgut-Seitenkippwagen (Märklin 82430 / 82431 / 82432) lassen sich mit grauem Kies/Schotter in hoher (Art.-Nr. Z-153) und niedriger Füllung (Z-154) versehen.

Ebenfalls wieder verfügbar sind Einsätze für die drei Behälter des BT 10 (Märklin 80320 und baugleich), mit denen der Haus-zu-Haus-Verkehr um Kohle (Z-149) bereichert wird. Wir erinnern in diesem Zusammenhang daran, dass dieser Wagentyp mit ähnlichen Behältern auch in den Neuheiten 2019 angekündigt ist.

Erwerben lassen sich die Küpper-Produkte über <https://spur-z-ladegut.de>.

Neue 3D-Druck-Bausätze bei EtchIT:

Wirklich beeindruckend ist der neue Bausatz für einen Langholztransporter mit Ladegut auf Basis des Magirus Merkur (Art.-Nr. XD179_Z). Zum gerade erst vorgestellten Müllwagen auf MAN-Basis folgt in diesem Monat passendes Entsorgungspersonal, das aus fünf Männern mit runden Mülltonnen (XD015wrk_Z) besteht.



Eine eindrucksvolle Erscheinung ist der Langholztransporter auf Basis einer Zugmaschine Magirus-Deutz Merkur (Art.-Nr. XD179_Z). Foto: EtchIT

Hergestellt sind alle Bausätze wieder in hoher Auflösung im 3D-Druck-Prozess. Zu finden und zu erwerben sind diese Neuheiten direkt unter <http://www.easy01.de/etchIThome/index.htm>.

Aktuelle Auslieferungen von Micro-Trains:

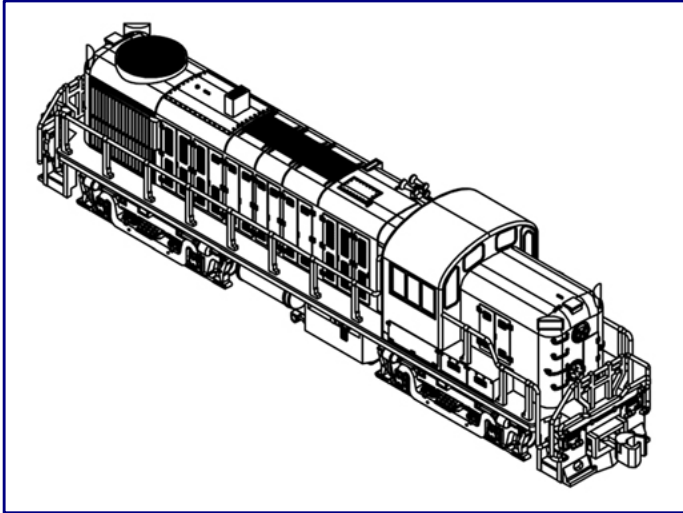
Für die Rock Island stehen jetzt zwei Viehwagen in den Händlerregalen (Art.-Nrn. 520 00 251 / 252), deren Vorbilder in den dreißiger Jahren des letzten Jahrhunderts mit rund 3.000 Exemplaren im Bestand dieser Bahngesellschaft waren.

Die Farm-to-table-Serie wird jetzt mit Waggon Nummer 5 bedient. Es handelt sich um einen gedeckten 40-Fuß-Wagen mit hölzernen, hellblau lackierten Seitenwänden und Werbung der Wisconsin Cannery Assoc. (518 00 750).

Erworben werden können Micro-Trains-Produkte in Deutschland unter anderem bei Case-Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>).

Neuheiten und Neuigkeiten von American Z Line:

AZL hat mit den beiden Diesellokomotiven RS-3 und RSD-5 Modelle nach Vorbildern einer Bauart von ALCO angekündigt, der zwischen 1950 und 1956 gebaut wurde. Während die RS-3 die vierachsige Grundversion der typischen US-Diesellok für den kombinierten Rangier- und Streckendienst (RS = „Road Switcher“) darstellt, ist die RSD-5 die sechsachsige Ausführung dieses Modells.



American Z Line kündigt die US-Diesellokomotiven RS-3 (hier dargestellt) und RSD-5 als formneue Modelle an. Abbildung: AZL

Ihre Grundform mit beinahe mittig gelagertem Führerhaus konnte sich für diesen Einsatzzweck durchsetzen, denn immerhin rund 1.700 Exemplare dieser Fahrzeuge wurden in den sechs Jahren gebaut. Die letzten von ihnen blieben bis in die achtziger Jahre hinein im Dienst.

American Z Line möchte bei seinen angekündigten Modellen mit vielen einzigartigen Details punkten. Dies zielt natürlich vorrangig auf die vierachsigen AAR-Drehgestelle des Typ B und die dreiachsigen Trimount-Ausführungen als Hauptunterscheidungsmerkmal ab.

Jeweils spezifisch für die ausgewählten Bahngesellschaften sind unter anderem die Auspufföffnungen, Turbolader, Stirnlichter, Nummernschilder, Luftdruckhörner, Schneepflüge und Kraftstofftankbehälter ausgeführt.

Unter den aktuellen Neuauslieferungen finden wir die leichten Reisezugwagen aus sieben verschiedenen Formen für den einstigen Vorzeigezug „Empire Builder“ der Great Northern Railroad besonders erwähnenswert, dessen Vorbild ab 1929 zwischen Chicago und Seattle / Portland (Oregon) verkehrte.

Unter den ins Modell umgesetzten Wagen finden sich auch solche, die von der CB&Q und SP&S Railway in gleichen Farben beige gestellt wurden.

Zur Auswahl stehen hier folgende Fahrzeuge: Schlafwagen 6-6-4 (Art.-Nr. 73115-1 bis -4), Aussichtswagen (73415-1 bis -3), Speise- (73515-1 / -2), kombinierter Post- und Gepäcktransportwagen (73615-1 / -2), Sitz- (73715-0 bis -2), Kanzel- (73815-1 / -2) und Bahnpostwagen (73915-1 / -2). Passende A-/B-Einheiten der Diesellok EMD F3 befinden sich bereits im AZL-Programm.



Zu den jetzt ausgelieferten Neuheiten gehören die Wagen für den „Empire Builder“, hier im Bild einer der Aussichtswagen (Art.-Nr. 73415-1). Foto: AZL / Ztrack

Die 40 Fuß langen, gedeckten AAR-Wagen sind in drei Zusammenstellungen mit unterschiedlichen Betriebsnummern für die Canadian National in Auslieferung: Einzelwagen (904303-1), Zweier- (904373-1) und Viererpackungen (914303-1).

Auch die 89-Fuß-Flachwagen von DODX gehören wieder zu den Auslieferungen. Beladen sind sie alle mit je zwei Panzern M109 und einem M992 in Sandfarbe aus der Produktion von Z-Panzer. Die Wagen selbst haben entweder eine braune (911023-1S / -2S) oder gelbe Grundfarbe (911024-1S / -2S).

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

Herpa-Neuheiten für den frühen Herbst:

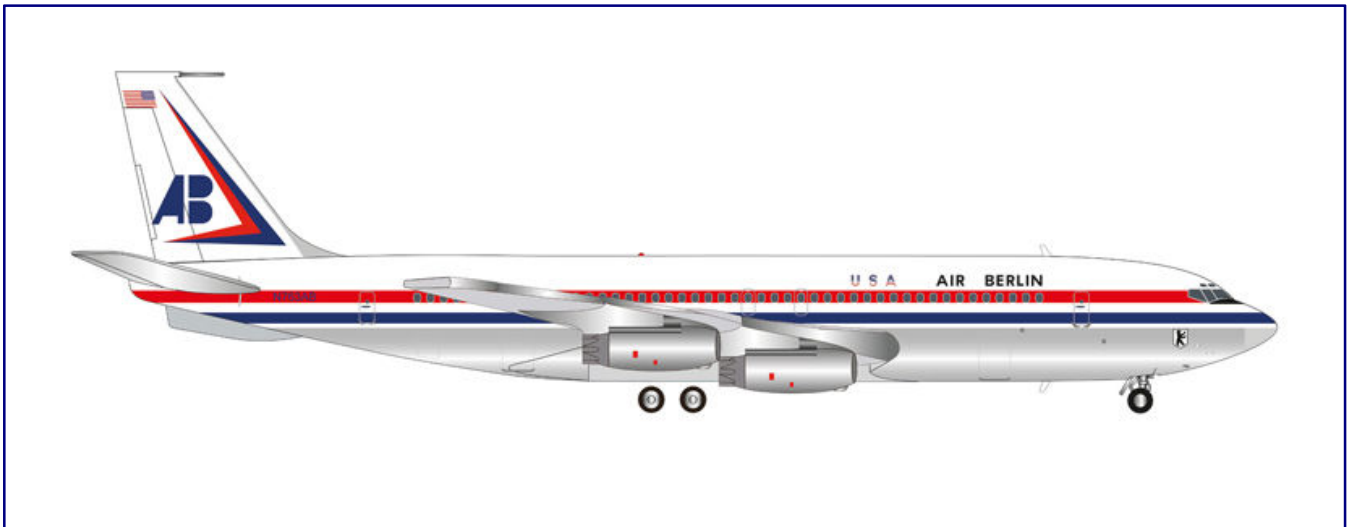
Bereits für Auslieferungen in den Monaten September und Oktober 2019 gedacht sind die folgenden Neuheiten aus den Reihen Herpa Wings und Snapfit im Spur-Z-nahen Maßstab 1:200.

Die Maus aus dem WDR-Fernsehen ist jetzt auch auf einer Lufthansa-Maschine Airbus A321 mit dem Taufnamen „Flensburg“ in den neuen Firmenfarben zu sehen (Art.-Nr. 559959; Snapfit 612432). Für die Idee der europäischen Union wirbt der Airbus A320 „Sindelfingen“ mit dem englischen Spruch „Say Yes to Europe“ (559997).

Bei der Tochtergesellschaft Eurowings unterwegs ist hingegen die gelb lackierte Schwestermaschine „Hertz 100 Years“ (559904; Snapfit 612449), die für für das runde Firmenjubiläum des Autovermieters wirbt. Künstlerisch anspruchsvoll ist der Airbus A220-300 „Fête des Vignerons“ (559935) der ebenfalls zum Lufthansa-Konzern gehörenden Swiss.

Weitere anlagentaugliche Modelle sind:

Yakovlev Yak-40 der tschechischen Luftwaffe (559898),
Air Berlin USA Boeing 707-320 (559911),
Air Lingus Avro RJ85 in den neuen Farben von 2019 (559928),
Sabena Boeing 737-200 (559942) und die
Helvetic Fokker 100 (559966).



Die Boeing 707-320 von Air Berlin USA (Art.-Nr. 559911) zeigt noch ein völlig anderes Aussehen, als wir es zuletzt von der später deutschen Fluggesellschaft gewohnt waren. Foto: Herpa

Das Kampfflugzeug Panavia Tornado GR.4 erscheint in drei Sondergestaltungen der britischen Luftwaffe (570503 / 570510 / 557527). Abgeschlossen wir die Neuheitenaufstellung von einem weiteren Snapfit-Modell des Airbus A320neo in den Farben der Air Malta (612418).

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Stephan Fuchs, Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

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

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