

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Die Hansestadt Lübeck im Modell

**Rundes Jubiläum im Norden
Wie sich ein Hobby weiterentwickelt**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

was sind das für merkwürdige und meist bedrückende Wochen: regelrecht gefesselt an die eigenen vier Wände, jeden Tag bangend die Nachrichten verfolgen und nur noch aus der Ferne im Kontakt mit Freunden und Angehörigen.

Noch vor einigen Monaten hätten wir uns in unseren kühnsten Träumen solche Szenarien nicht ausgemalt. Meine Gedanken sind bei den vielen Toten dieser schrecklichen Krankheit, ganz besonders in Italien, aber auch allen anderen Länder Europas und der Welt.

Vielleicht ändert diese Zeit unsere Sichtweisen und damit auch unser künftiges Handeln: Wie vergänglich sind unsere Gesundheit und unser Leben? Wie zerbrechlich ist unser Wohlstand? Und was ist uns wirklich wichtig?

Diese Krise bietet eine große Chance, wieder mehr Ruhe in den Alltag kehren zu lassen, reines Profitdenken durch Menschlichkeit zu ersetzen. Wenn die Menschen künftig enger zusammenrücken und Solidarität leben, dann wäre viel erreicht.

Doch vorerst sind Nähe und Freundschaft eher virtueller Natur. Zetties kennen das schon lange, denn wir sind seit rund fünfzehn Jahren fast global vernetzt und pflegen eine enge Gemeinschaft in den damals noch als „neue Medien“ bezeichneten Kanälen.

Eigentlich haben wir uns auf unser großes zweijähriges Präsenztreffen in Altenbeken gefreut, doch diese Ausstellung musste leider ebenso ausfallen wie die Faszination Modellbahn in Mannheim oder die Intermodellbau in Dortmund.

Machen wir das Beste daraus. Lassen wir uns nicht unterkriegen und suchen wir täglich aufs Neue das Positive, das uns bleibt und uns antreibt. Seien wir kreativ und verlängern doch einfach die Bastelsaison, dann gehen auch diese Wochen wie im Fluge vorbei.

Derweil findet Altenbeken alternativ im Forum der Z-Freunde International e.V. als virtuelle Ausstellung statt – aus der Not wurde hier einfach eine Tugend gemacht. Und auch wir möchten Sie bei Laune halten. Die Lücken der Ausstellungsberichte haben wir bereits stopfen können, nun präsentieren wir eine bunte Mischung an Artikeln.

Sie sollen zeigen, wie vielfältig und kreativ die Welt der Spurweite Z ist und mit ihr selbstverständlich auch unsere Leser. Gleich vier Zetties oder ihre Werke stellen wir in dieser Ausgabe vor.

Mit zwei Buchempfehlungen liefern wir Ideen, die sich auch zum sinnvollen Füllen der Zeit in den eigenen vier Wänden eignen. Wie sehr sich die Erde weiterdreht, zeigen auch unsere Meldungen. Zwischen den vielen Absagen, die wir dort erwähnen müssen, finden Sie aber auch jede Menge an ausgelieferten Neuheiten.

Kommen Sie gut durch diese Wochen und genießen sie die Lektüre, so der Wunsch unserer Redaktion.

Bleiben Sie gesund,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Eine ALCO PA1 der Amtrak 4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Damals am Holstentor.....10

Technik

Neue Horizonte eröffnet23

Literatur

Nebenstrecken im Wandel28
Saatgrüne Treckergeschichte.....30

Aktuelles

Rundes Jubiläum im Norden32
Lahnstein im Jahr 202037
Zetties und Trainini im Dialog.....41

Impressum51

Wir danken Michael Pleiner und Rainer Tielke für ihre Gastbeiträge sowie Michael Hering für seine Zulieferung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 28. März 2020

Titelbild:

Der alte Bahnhof vor dem Holstentor war schon lange vor Gründung der Deutschen-Reichsbahn-Gesellschaft Geschichte. Und so treffen wir hier nur Länderbahndampflokomotiven wie die von links in die Aufnahme fahrende „Hamburg“ an – als Modell meisterlich umgesetzt von Michael Bahls.

Bastelarbeit für einen Lückenschluss Eine ALCO PA1 der Amtrak

Märklins Nordamerika-Programm ist dürftig, voller Lücken und Kompromisse. So fand unser Leser Michael Pleiner keine passende Lok für seinen Amtrak-Stromlinienzug. Und so griff er nach etwas Vorbildlektüre tapfer zu einer Eigenlösung. Das Fahrwerk einer deutschen Ellok, silberfarbener Bastelkarton und Vorbildvorlagen verhalfen ihm zum Erfolg.

Von Michael Pleiner. Den sechsteiligen silberfarbenen Stromlinien-Reisezug der Amtrak mit den rot-weiß-blauen Zierstreifen an der Seite habe ich schon sehr lange. Allerdings fehlte mir dazu eine passende Lok.

Märklin hatte für diesen Zug eine FP7 von EMD im Sortiment, die korrekt im damaligen Amtrak-Farbschema ausgeführt war. Doch diese Lok passt nach meiner Meinung nicht gut zu diesem Zug und stellt wohl eher eine Verlegenheitslösung dar.



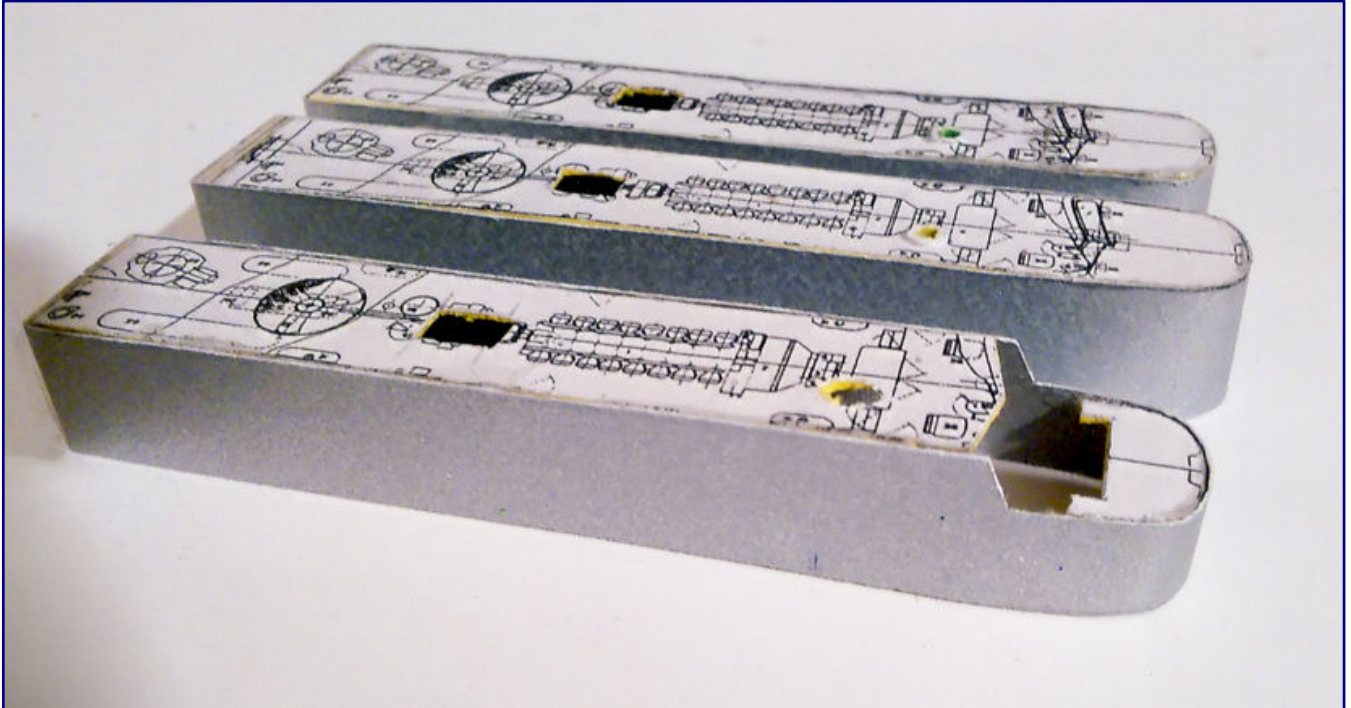
Auf kreative Art und Weise verschaffte sich unser Leser Michael Pleiner eine ALOC PA1 als passende Zuglok für seinen Amtrak-Reisezug.

Das Dach und die Oberseite der Rundnase sind schwarz, die Dächer der Waggons hingegen silbergrau. Die Front der Nase ist rot, aber beim Schlusswagen des Zuges laufen hinten die rot-weiß-blauen Amtrak-Zierstreifen herum.

Ich wünschte mir hier eine Lok, die komplett an die Gestaltung des Zuges angepasst ist, also mit silbergrauem Dach und rot-weiß-blauen Zierstreifen an den Seiten und der Front. Außerdem sollte es eine ALCO PA1 sein, denn für mich verkörpert diese Lokbauart die typische nordamerikanische Reisezuglok.

Bei der Durchsicht der Literatur stellte sich heraus, dass die deutsche Baureihe 103 und die ALCO PA1 identische Drehgestellabstände und auch identische Achsabstände innerhalb der Drehgestelle haben. Ihre Längen unterscheiden sich lediglich um einen halben Meter. So bestand meine Herausforderung darin, der 103 irgendwie ein passendes PA1-Gehäuse auf das Chassis zu setzen.

Da meine PA1 nicht am heimischen Schreibtisch entstand, kam also nur eine vereinfachte Bauweise in Betracht. Im Internet findet sich unter dem Suchbegriff „Zeichnung ALCO PA1“ auf Anhieb eine Abbildung, die die Lok von der Seite zeigt und in Papeterien gibt es silbergrau glänzendes Bastelpapier.



Zunächst entstanden aus Bastelkarton und skalierten Ausdrucken drei Rohmodelle, wie im Text unten beschrieben: ein kürzerer (hinten), ein langer (Mitte) und ein langer mit bereits durchgeführten Ausschnitten für die Nase (vorne).

Die Zeichnung aus dem Internet habe ich ausgedruckt, den Korrekturfaktor für Spur Z ermittelt, auf einem Kopierer eine Arbeitskopie erstellt und darüber die Maße für das Gehäuse ermittelt.

Der Rohbau des Gehäuses besteht aus einem einzigen Streifen silbergrauen, glänzenden Bastelpapier und ist am Heck zusammengeklebt. Da die Abbildung im Internet die Maschine auch von oben zeigt, konnte ich damit auch die Krümmung der Nase korrekt nachbilden.



Das Foto (Seite 5 oben) zeigt drei Dummies, von denen einer etwas länger ist und einer schon die tiefgesetzte Nase hat. Auf den längeren Dummy werde ich später zurückkommen. Alle haben sie Ausschnitte für den Kondensator und den Umschalter Unter-/Oberleitung.

Damit das PA1-Gehäuse auf das Fahrwerk der Märklin-103 passt, musste ich im Bereich des Lampeneinsatzes die Platine kürzen und einige Bereiche abfeilen.



Auf dieser Aufnahme ist die Lok bereits nahezu komplett zu sehen. Die Dachaufbauten sind vollständig aufgeschichtet und Ansetzteile montiert worden. Was jetzt noch fehlt, ist die Frontschürze.

Für die Nachbildungen der Türen, Lufteinlässe und Metallstreben im Bereich der Seitenwand habe ich die Zeichnung aus dem Internet, natürlich maßstäblich skaliert, auf das silberfarbene Bastelpapier kopiert, ausgeschnitten und auf den Rohbau des Gehäuses geklebt.

Die blauen und roten Zierstreifen stammen von einer Farbkopie des Gepäckwagens (Mini-Club-Katalog, 1985). Für die linke Lokseite habe ich die Datei vertikal gespiegelt. Das untere Foto auf Seite 5 zeigt die Lok in diesem Bauzustand noch ohne Dachaufbauten, Fenster, Frontbeleuchtung und ohne Abdeckung der Nase.



Nach der Schürzenmontage zeigt sich das Eigenbaumodell auf dem Fahrwerk eine Baureihe 103 von Märklin im finalen Zustand.

Um die Nase dem Amtrak-Farbschema anzupassen habe ich im oberen Bereich einen roten und blauen Zierstreifen aufgeklebt. Der untere Rand der Nase erhielt einen Streifen aus silberfarbenem Bastelpapier. Auch bei der echten PA1 ist an dieser Stelle der Rand der Nase verstärkt.



Das Modell wurde auch mit einer Stirnbeleuchtung aus weißen LED ausgestattet, die durch die auf diesem Bild erkennbaren Lichtleiter an der Nase und Fronttür ihr Licht abgeben.

Dann folgte der Dachaufbau. Bei den Recherchen stellte sich heraus, dass diese bei den Vorbildern nicht einheitlich sind, sondern von Bahngesellschaft zu Bahngesellschaft abweichen. Daher habe ich mich auf die wesentlichen Elemente beschränkt. Die Fenster werden durch anthrazitfarbenes Bastelpapier imitiert.

Leuchtmittel der Wahl für das Spitzenlicht („Head-Light“) und das „Mars-Light“ meines Modells ist eine Weißlicht-LED, die samt Vorwiderstand anstelle der Mini-Glühlampe eingebaut ist. Damit die Lichtausbeute besser ist, kamen auch Lichtleiter zum Einsatz. Bei dieser Gelegenheit erhielt meine PA1 auch noch eine aufgeklebte Tür an der Front, durch die der Lichtleiter geführt wurde (Bohrung 1 mm).

Beim Bau der Frontschürze stellte sich mir die Frage, ob die Frontkupplung weiterverwendet werden sollte. Ich entschied mich, sie beizubehalten, denn vielleicht baue ich noch eine antriebslose A-Einheit und fahre den Zug dann ohne Schlusswagen mit Umsetzen der Doppeltraktion im Zweirichtungsbetrieb.



Diese Aufnahme aus dem Anlagenbetrieb vermittelt sicher, wie viel Freude der Erbauer mit seinem Modell hat, dient sie ihm doch als passende Lok für seinen Zug aus Märklin-Streamliner-Reisezugwagen.

Noch einige Anmerkungen zum etwas längeren Dummie, der auf einem der Fotos zu sehen war: Bei Verwenden dieses 2 mm zu langen Gehäuses hätte auf ein Kürzen der Spenderlok im hinteren Bereich verzichtet werden können und der Übergang zum ersten Wagen wäre nicht so unmaßstäblich groß. Doch dann hätten sich andere Probleme mit dem Drucken von Türen, Lufteinlässen und Metallstreben ergeben.

Obwohl ich meine Lok unter erschwerten Bedingungen gebaut und nur eine vereinfachte Bauweise ausgeführt habe, bereichert die maßstäbliche PA1 nun meinen Fuhrpark, denn sie ist vollständig an das Farbbild ihres Zuges angepasst und bereitet mir so sehr viel Freude.

Alle Fotos: Michael Pleiner

Geeignete Bildvorlagen aus dem Internet:

<https://www.americandreamsonwheels.ch/images/alcoaunit.jpg>
<http://sbiii.com/bwrkapix/fpa-1.gif>

Bestellschluss verlängert
auf 31. März 2020

Mit der Baureihe 41 entstand erstmals eine universell einsetzbare Mehrwecklokomotive. Den beiden Vorserienmaschinen folgten 364 Serienlokomotiven, die geringfügig verbessert und von nahezu allen deutschen Lokomotivfabriken bis 1941 geliefert wurden. Die 90 km/h schnellen und rund 1.900 PS starken Lokomotiven kamen in fast allen Bereichen zum Einsatz.



88275

Dampflokomotive Baureihe 41 Öl

Vorbild: Güterzug-Dampflokomotive Baureihe 41 mit Hochleistungs-Neubaukessel und Öltender 2'2'T34 der Deutschen Bundesbahn (DB) im Zustand der Epoche IIIb.

Modell: Weitgehende, fein detaillierte Neukonstruktion mit Hochleistungskessel (Neubaukessel). Lokaufbau aus Metall mit eingesetzten Führerstandsfenstern und korrekter Detaildarstellung (Kamin, Führerhaus, Lüfter etc.). Nachbildung der Sandfallrohre, Bremsimitationen, Indusi, Schienenräumer bzw. weiteren Details am Lokunterteil. Hochdetaillierte, voll funktionsfähige Steuerung und Gestänge. Lokomotive mit Glockenankermotor. Alle 4 Kuppelachsen angetrieben. Spitzenbeleuchtung durch warmweiße LED. Tender mit Speichenrädern ausgerüstet.

Länge über Puffer ca. 112 mm.

Befahrbarer Mindestradius 195 mm.



€ 269,-*

88545

Elektrolokomotive Baureihe 103.1

Modell: Modell erstmalig mit Lokaufbau in metallgefülltem Kunststoff. Feine und aufwendige Farbgebung und Beschriftung. Ausgerüstet mit Glockenankermotor, warmweiße LED-Spitzenbeleuchtung mit der Fahrtrichtung wechselnd.

Oberlichter des Maschinenraums mit Fenstereinsätzen und Beleuchtung des Maschinenraums.

Beide Drehgestelle angetrieben. Unsichtbar angebrachter Umschalter für den funktion-

ierenden Oberleitungsbetrieb.

Länge über Puffer 88 mm.

€ 235,-*



Grüße aus Alt-Lübeck

Damals am Holstentor

Was kommt dabei heraus, wenn ein geschichtsinteressierter Erdkundelehrer mit großer Heimatverbundenheit eine Modellbahnanlage baut? Diese Frage beantwortet uns Wolf-Ullrich Malm, denn innerhalb von sieben Jahren hat er seiner Heimatstadt Lübeck ein kleines Denkmal im Maßstab 1:220 geschaffen. Seine idyllische Epoche-I-Anlage macht heute den Auftakt zu unserem Jahresschwerpunktthema.

1851 errichtete die Lübeck-Büchener Eisenbahn den ersten Bahnhof vor den Toren der Marzipanstadt. Dafür musste das äußere Holstentor abgerissen werden, während das innere in unmittelbarer Nähe nach Protesten erhalten blieb. Später wurde es dann zum Wahrzeichen Lübecks, als das es bis heute bekannt ist.

Mit dem weiteren Aufstieg der Eisenbahn als Massentransportmittel wuchs auch der Bahnhof am Holstentor. Schließlich war an der niveaugleich kreuzenden Hauptstraße kaum noch ein Durchkommen, weil die Schrankenbäume fast ständig geschlossen blieben.



Seit 1851 verkehrte die Eisenbahn direkt vor dem heute noch erhaltenen Teil des Holstentors. In unmittelbarer Nähe hieß das stattliche Empfangsgebäude die Reisenden willkommen, die ihre Züge an den Außenbahnsteigen oder dem von der Halle überdachten Gleis 1 betraten.

Von Jahr zu Jahr drängte die Zeit mehr, durch einen Neubau an anderer Stelle das Problem im innerstädtischen Kutschen- und Straßenbahnverkehr zu lösen. So verlor dieser alte Bahnhof im Jahr 1908 letztendlich seine Funktion an den bis heute bekannten Hauptbahnhof.

Wolf-Ullrich Malm, ein seit 2009 pensionierter Oberstudienrat, wohnt in Lübecks Altstadt. Er war und ist fasziniert von der Wärme, die die alten Backsteinhäuser dort ausstrahlen. Eine Zeichnung des historischen Bahnhofs, mit der Altstadt im Hintergrund, lieferte den Denkanstoß für die Anlage, die wir hier heute vorstellen. Sie thematisiert das Umfeld des früheren Bahnhofs in „Alt-Lübeck 1905“.



Der stolze Erbauer vor seinem außergewöhnlichen Werk: Wolf-Ullrich Malm wollte mit seiner eindrucksvollen Anlage Heimatliebe und lokale Geschichte in Einklang bringen.

Angegangen hat Ulli sein Vorhaben allerdings erst, als er mit seiner Pensionierung ausreichend Zeit dafür fand. In Frage kam hierfür von Anfang an nur die Baugröße Z, die ihn auch schon seit über 30 Jahren zu begeistern vermochte. Zwischenzeitlich geknüpft Kontakte kamen ihm beim Bau dann zu Gute.

In drei Stufen näherte er sich dem finalen Bauzustand: Es begann mit einer 200 x 90 cm großen Solitäranlage mit Schattenbahnhof. Sie wuchs mit der Zeit zu einer in vier Segmente gegliederte Nachbildung, die heute vollständig digital betrieben wird.

Die Gleise 2 bis 5 des Bahnhofs werden vollautomatisch mit dem Traincontroller gesteuert. Das gewählte Format ist Selectrix, doch eine Umstellung auf das Rautenhaus-Format SX2 ist geplant, um künftig auch Geräuschfunktionen nutzen zu können.

Nur auf Gleis 1; durch die geschlossene Halle verlaufend, greift der „Fahrdienstleiter“ manuell ein und sorgt dort gern für individuellen Verkehr. Bei den sechs bis sieben Zügen, die hier ständig unterwegs sind, wird jedem Betrachter schnell klar, wie häufig der Bahnübergang am Hauptzufahrtsweg der Stadt einst geschlossen war.

Hier finden wir, durchaus gewollt vom ehemaligen Lehrer, einen sehr pädagogischen Ansatz: Wolf-Ullrich Malm zeigt seinen Besuchern eindrucksvoll und plastisch, wie das idyllische Lübeck vor über hundert Jahren ausgesehen hat und trotzdem schon an Verkehrsproblemen litt.



Zum pädagogischen Anspruch gehören auch die Erinnerung an die erste Olex-Tankstelle in Lübeck (Bild oben) in der Pionierzeit des Automobils sowie die ständig geschlossene Schiebeschranke am Bahnhof (Bild unten), die Passanten wenigstens die Alternative einer Fußgängerunterführung bot.

Dazu gehören deshalb nicht nur der Baustil der Häuser und die Technik der Schrankenanlage, an der die Bäume im späten 19. und frühen 20. Jahrhundert noch verschoben und eben nicht aufgerichtet wurden.



Zu den Besonderheiten von „Alt-Lübeck 1905“ gehören auch die vielen Trafofuchs-Figuren, die zeigen, wie das Leben zur Kaiserzeit aussah: Sei es der Warenumschatz im innerstädtischen Hafengebiete, der Landgang der Matrosen (beides oben) oder auch der Vierer mit Steuermann auf der Trave als Leibesertüchtigung in Form von Rudern (unten).

Eine weitere Besonderheit, die korrekt wiedergegeben wird, sind zwei damals mit unterschiedlichen Systemen betriebene Straßenbahnen. Da jeder Elektrohersteller seine eigenen Produkte verkaufen und sich eine privilegierte Stellung erarbeiten wollte, verkehrten sie parallel auf getrennten Gleisen ohne jeden Berührungspunkt. Dies lässt sich leicht erkennen, doch die meisten Betrachter wissen von der früheren Konkurrenz natürlich nichts.



Ein historisches Merkmal des alten Lübecks waren die zwei Straßenbahnnetze, die zwar nah aneinander vorbeiführten, sich aber wegen unterschiedlicher Systeme nicht berührten – auch das wurde im Modell aufgegriffen.

Auch die vom Kleinserienkünstler Trafofuchs individuell gestalteten und historisch gewandeten Figuren erzählen in vielen Szenen, wie das gesellschaftliche und berufliche Leben zur Kaiserzeit in der Hansestadt aussah.

Der digitale Fahrbetrieb

Damals fuhren viele Züge noch mit 40 km/h Höchstgeschwindigkeit, Wolf-Ullrich Malm hat für seine Strecken im Modell ansprechendere 60 km/h eingestellt. Sicheres Fahren im Ausstellungsbetrieb, auch mit geringer Geschwindigkeit, sieht er als einen der entscheidenden Vorteile des Digitalbetriebs auch im kleinen Maßstab.

Und so ist er froh, eine Möglichkeit gefunden zu haben, besonders seinen kleinen Zuschauern einen Eindruck zu vermitteln, wie gemütlich es auf der Schiene zur Länderbahnzeit zuzugehen schien, als die Menschen von ICE-Zügen noch nicht mal geträumt haben.

Entsprechend der gewählten Zeit liegt der Fokus beim Rollmaterial natürlich auf der Epoche I. Doch der stolze Erbauer und Besitzer schreckt auch nicht davor zurück, gelegentlich mal einige Epoche-II-Modelle

einzusetzen. Eigentlich passen diese nicht vor das Holstentor, doch den Kompromiss geht er gerne ein, weil das Angebot für die Epoche I leider immer schon sehr eingeschränkt ist.

Und so verkehrt in Alt-Lübeck auch mal eine Lok oder ein Triebwagen, die nicht regionaltypisch sind. Die meisten Fahrzeuge hier stammen freilich von Marktführer Märklin. Der Anlagenbetreiber hat aber auch eine besondere Vorliebe für geeignetes und gutes Kleinserienmaterial von Bahls oder Heckl Kleinserien.



Das Rollmaterial stammt zu einem wesentlichen Teil von Kleinserienherstellern mit passendem Programm: So kommen die Tenderlok T 3 von Bahls Modelleisenbahnen und die preußischen Viehwagen von Heckl Kleinserien (Bild oben) ebenso zum Einsatz wie der – eigentlich nicht ganz zur dargestellten Zeit passende – Doppelstockzug der Lübeck-Büchener Eisenbahn (Bild unten) mit der stromlinienverkleideten Tenderdampflok.

Dazu mischen sich auch Eigenbauten wie der aus heutiger Sicht sehr eigenwillig wirkende Thomas-Dampftriebwagen. Besonders stolz ist der Besitzer auf eine frühere Lübecker Spezialität mit hohem Bekanntheitsgrad: seine stromlinienverkleidete Tenderlokomotive der Baureihe 60 samt LBE-Doppelstockzug.



Ein großer Teil des Rollmaterials stammt selbstverständlich von Märklin. Vor preußischen Abteilwagen, Langenschwalbachern und verschiedenen Güterwagen sehen wir hier vor allem die preußischen Dampflok-Gattungen P 10, T 14¹ und T 18.

Ohne Zugeständnisse geht es aber weder beim Rollmaterial noch bei der Gestaltung. In keiner anderen Spurweite ließe sich diese Anlage nach konkretem Vorbild nachbauen, aber ein spannendes Vorhaben blieb es sogar in der Spur Z.



Vor dem Hafentreiben erkennen wir auch den recht eigenwillig wirkenden Thomas-Dampftriebwagen mit doppelstöckigem Fahrgastraum, den Wolf-Ullrich Malm selbstgebaut hat.

Die Anordnung der Gebäude entspricht überwiegend, aber nicht durchweg, dem geschichtlichen Vorbild, und auch beim Einpassen musste Wolf-Ullrich das eine oder andere Auge zudrücken. Erschwert wurde sein Anliegen dabei auch durch Lücken in historischen Unterlagen, wie auch im kommerziellen Angebot.



Da es ebenfalls in der Altstadt liegt, fand sich auch ein Platz fürs eigene Wohnhaus, auf das sein Erbauer natürlich sehr stolz ist.

Letzteres gilt aber wohl für jedes Vorhaben, gleich welchen Umsetzungsmaßstabs, solange konsequent nach einem realen Vorbild gebaut werden soll.

Immerhin hat das Beschriebene aber auch dazu geführt, dass Wolf-Ullrich Malm sein eigenes Wohnhaus integrieren konnte, wenn auch nicht ganz an korrekter Stelle im Stadtbild.

Aber der Gesamteindruck stimmt auf jeden Fall, was die Besucherstimmen immer deutlich zurückgespiegelt haben – gleich, wo diese Anlage auch auftauchte und aufgestellt wurde. Gäste erkannten Orte wieder, an denen sie selbst schon gewesen sind.



Ein Blick auf die Lübeck-Anlage, wie ihn nur die wenigsten erheischen können: Unser Blick fällt von der Anlagentrückseite über das Holstentor und den alten Bahnhof zur Zuschauerseite.

Da viele Häuser bis heute existieren, lohnt sich ein Vergleich zwischen dem Darstellungszustand von 1905 und der Gegenwart quer über die gesamte Anlage. Nur Einheimische bemerken, was dem historischen Lübeck fehlt, darunter die Alfstraße. Wo die genau angesiedelt sein müsste, weiß der Autor jedoch auch nicht zu belegen.

Gebäudebau nach Vorlagen

Rund 100 Gebäude haben Platz in der Modell-Altstadt gefunden. Spannend ist, wie sie entstanden sind: Etwa die Hälfte von ihnen hat ihr Besitzer am Computer mit Hilfe verschiedener Zeichenprogramme auf Basis eigener Fotografien selbst entwickelt und ausgedruckt.

Anschließend wurden sie mit Bristolkarton verstärkt, zusammengebaut und mit einer Glanzversiegelung für Bodenfliesen fixiert, bevor sie dann fertig zum Einbau waren. Fast alle anderen basieren auf Modifikationen von Bausätzen, ihre Basis stammt dabei aus verschiedenen Quellen.

Das historische Bahnhofsgebäude mit der das Gleis 1 überdachenden Halle besteht aus lackiertem PS-Kunststoff. Im Kundenauftrag ist es von Rainer Tielke Modellbau (Ratimo-Z) konstruiert, aus Polystyrolplatten gefräst, zusammengeklebt und lackiert worden.

Die Stimmung dieser außergewöhnlichen Anlage wird aber nicht nur von vielen Backsteinhäusern im hanseatisch geprägten Stil, dem Bahnhof mit umfangreicher Gleisanlage und der kreuzenden Hauptstraße bestimmt.

weiter auf Seite 20



Viele der rund 100 eingesetzten Gebäude entstanden im Eigenbau, den Bahnhof am Holstentor mit dem überdachten Gleis 1 als zentrales Element der Anlage (Bild oben) hat aber Rainer Tielke Modellbau (Ratimo-Z) konstruiert und hergestellt. Der Windjammer Passat (Bild unten) kam im schlechten Zustand zu Wolf-Ullrich Malm, wurde liebevoll restauriert und erhielt einen Ehrenplatz.

Fast genauso wichtig für den Gesamteindruck sind die Wasserflächen der Untertrave, die beide Hauptareale trennen. An den Kaimauern liegen dort Plattbodenschiffe, kleine Frachter und Boote, unter denen eines ganz besonders herausragt und den Charme des ausgehenden Zeitalters der Segelschiffe versprüht.

Der Windjammer Passat ist eigentlich viel zu groß, um hier anzulegen, denn er könnte dort ja nicht mal wenden. Aber das fällt beim begeisterten Schauen kaum auf, denn das Schiff lässt die nahe Ostsee ja förmlich spüren.



Individueller als mit dem beschriebenen Eigenbau lassen sich Gebäude nicht fertigen. Da die Anlage nach einer konkreten Vorlage erbaut wurde, bestand dazu aber auch keine Alternative. Das Ergebnis mit den belebten Stadtszenen entschädigt für den enormen Aufwand.

Mit ihnen wurde auch Lübecks berühmtes Marzipan und vieles mehr in alle Welt verschifft, denn Lübeck war als Hansestadt immer ein Handels- und Warenumschatzplatz. Hans-Ullrich Malm hat den Segler beim Freundeskreis der Spur Z Hamburg, eine Stammtischgruppe, zu der er auch sich zählt, in defektem Zustand gefunden. Es war wohl Liebe auf den ersten Blick, denn er nahm sich des Modells an, reparierte es, spendierte ihm neue Segel und Taue und verschaffte ihm einen Ehrenplatz auf seiner Anlage.

Um die Schifffahrt und Wasser drehen sich auch die Wendemodule, die rechts und links an die Seiten der Stadtszenen anschließen. Die Züge sollten hier nicht in einem Tunnel verschwinden, denn das entspräche angesichts platten Lands in Küstennähe nicht dem Vorbild.

So finden wir auf der rechten Betrachterseite einen belebten Badensee, auf der gegenüberliegenden Wende fand hingegen eine kleine Werft am Flusslauf ihren Platz. Während die Personen- und Güterzüge die Brücken überqueren, entsteht dort aus vielen Holzprofilen und großen Leisten ein Boot im Stil vergangener Zeiten.

Viele Stunden verweilen die Augen für gewöhnlich auf dieser tollen Anlage, denn wer sich Zeit nimmt, der findet immer wieder Neues, verteilt auf viele Szenen. Auch zwischen den Häusern oder in den Höfen gibt es vieles zu entdecken.

Für Wolf-Ullrich Malm ist die Arbeit aber noch nicht erledigt, denn auch er feilt noch an Plänen für die Zukunft seines wertvollen Stücks. Das von Märklin stammende Gleis- und Weichenmaterial soll beispielsweise modifiziert werden.



Da Tunnel nicht zur Hansestadt passen würden, erhielten die Wenden eine besondere Gestaltung: Die linke zeigt eine kleine Werft am Flusslauf der Trave.

Wenn das erledigt ist, sollen sichtbare Weichenantriebe der Vergangenheit angehören, denn für sie ist ein Unterflurbetrieb mit Servomotoren vorgesehen - eine gute Anlage wie „Alt-Lübeck 1905“ wird halt nie fertig. Doch leider wird aus den Plänen wohl nichts mehr werden: Wie wir nun erfahren haben, ist Wolf-Ullrich Malm am 13. März 2020 leider verstorben.

Rollmaterial:

<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>
<http://www.heckl-kleinserien.de>
<https://www.maerklin.de>

Individuell gestaltete Figuren:

<http://www.trafofuchs.de>



Ein letzter Blick auf die historische Altstadt: Unsere Geschichte ist noch nicht auserzählt, den Wolf-Ullrich Malm hat noch Pläne für die Zukunft, die durchaus zu einem zweiten Teil führen könnten.

Neu
im Onlineshop



282795 KINO KANDELHOF

Film ab! Lasercut-Modell eines großen, städtischen Miethauses mit vier Stockwerken und Walmdach in Anlehnung an ein Freiburger Originalvorbild, das im Sockelgeschoss das 1948 eröffnete Programmkino »Kandelhof-Lichtspiele« beherbergt. Schriftzüge und Werbetafeln für die Gestaltung des Eingangsbereichs liegen dem Bausatz bei.



Bei www.faller.de und in den Webangeboten des Fachhandels zu entdecken.

Perspektiven durch den 3D-Druck

Neue Horizonte eröffnet

2007 haben wir eine pfiffige Idee vorgestellt, wie Zubehörlücken mit glücklichem Händchen, etwas Übung und viel Fleiß selbst geschlossen wurden. Seitdem sind einige Jahre vergangen, in denen Michael Hering seine Fähigkeiten perfektioniert, Neues hinzulernt und technische Errungenschaften für sich eingesetzt hat.

„Mensch, ist das lange her“, fährt es dem Autor dieses Artikels durch den Kopf. Gesucht und gefunden: Wann haben wir doch gleich über Michael Hering aus Wilhelmshaven und seine Eigenbauten landwirtschaftlicher Fahrzeuge berichtet?

Ganze 13 Jahre ist das her, denn fündig wurden wir in **Trainini®** 8/2007. Ausführlich erläutert haben wir, wie dieser Zettie ans Basteln von Fahrzeugmodellen kam und wie rasch Wünsche Dritter aufkamen, selbst mit einem Modell bedacht zu werden.



Diesen Nachbau des Mähdreschers Fendt 5250E mit Maisgebiss von Michael Hering stellten wir in **Trainini®** 8/2007 vor. Seitdem haben sich seine Fertigkeiten und technischen Möglichkeiten enorm weiterentwickelt.

Geändert hat sich seitdem viel, denn neben der Technik haben sich natürlich auch die persönlichen Fähigkeiten von Michael Hering weiterentwickelt. Und wir haben hier nicht nur Verfeinerungen im Blick,



Sein jüngstes Modell, ein MB Trac, spielt in einer völlig anderen Liga: Feinste Details, wie die Kühleröffnung der Motorhaube, das Auspuffrohr oder das Reifenprofil prägen diese Konstruktion. Sogar Außenspiegel an filigranen Haltern ließen sich nachbilden.

sondern auch den Einsatz neuer Techniken, die sich längst nicht nur in unserer Spurweite etabliert haben.

Das Gegenüberstellen des 2007 vorgestellten Modells mit einer seiner jüngsten Entwicklungen schien uns angemessen, um die Rasanzen und den Umfang der Entwicklungen zu veranschaulichen.

Was sich aber nicht geändert hat, aber dennoch erwägt wird: Michael Hering entwickelt und fertigt immer noch für seinen eigenen Bedarf. Nachfragen Dritter bedient er allenfalls gegen Erstatte n seiner eigenen Kosten, lieber aber im Tausch gegen Leistungen oder Werke Dritter, wenn dies Lücken bei ihm schließen kann.



Auch diese beiden Modelle zeigen den enormen Fortschritt: Vorne ist ein handgearbeiteter Fiat-Traktor mit Erntewagen zu sehen, dahinter ein Schlüter-Schlepper mit Krone-Anhänger aus dem SLA-Druckverfahren. Foto: Michael Hering

Die ersten Traktorenmodelle entwarf Michael Hering bereits in den achtziger Jahren. Auslöser war der empfundene Mangel an geeigneten Produkten im Handel. Der Aufbau entstand damals aus Kunststoff, eine Büroklammer wurde zur Vorderachse und an den hinteren Rädern fanden Spritzlingsreste ihren Einsatz.

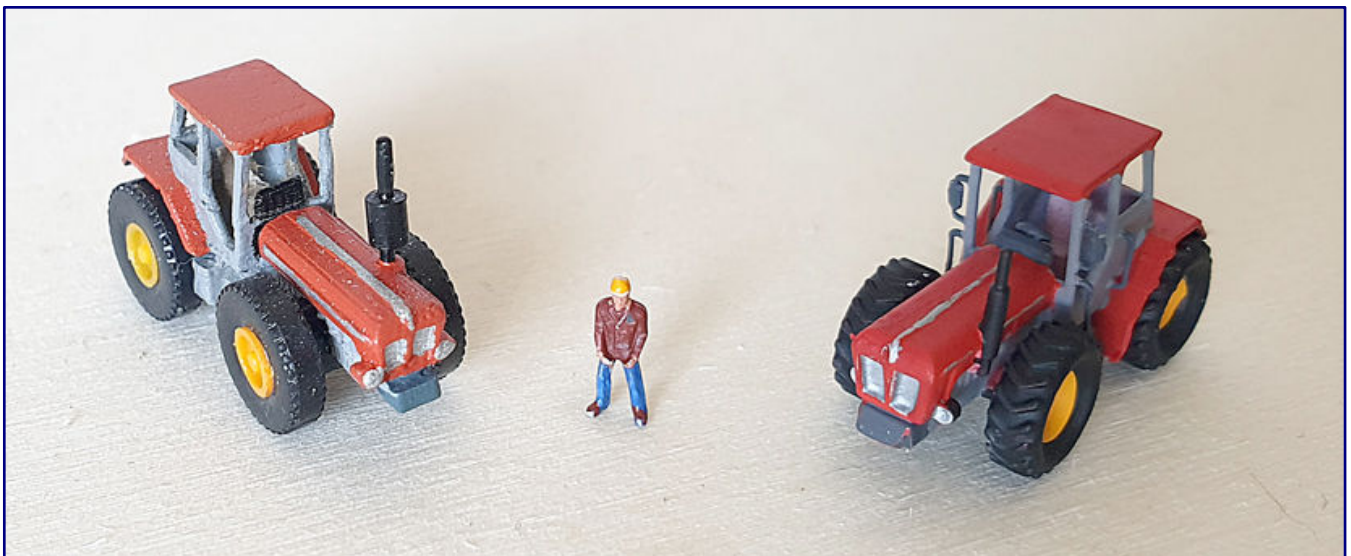


Chronologie einer Evolution (v.l.n.r.): geschnitzter Trecker aus der Frühzeit, ein MAN mit Laserschnittchassis, ein Prototyp mit Laserschnittchassis, Schlüter-Schlepper aus dem FDM-Verfahren (10 Teile) sowie aus dem SLA-Druckverfahren ein Deutz D25, Schlüter TVL2000 und Lanz. Foto: Michael Hering

Der Überschuss aus solchen Basteleien landete später bei einer elektronischen Auktionsplattform und spornte ihn an, die Miniaturen detailreicher zu gestalten und auch landwirtschaftliche Hänger zu gestalten.

So landete er schließlich bei Polystyrol, den es als Baustoff in Platten- und Profilform beispielsweise von Evergreen (im Faller-Vertrieb) zu kaufen gibt. Aber auch Plastik- und Metallteile aus der Bastelkiste blieben unverzichtbar. Wir erreichen nun die Phase, in der auch der auch der Fendt-Mähdrescher entstand, den wir einst hier vorgestellt haben.

Das Chassis der Trecker ließ sich schließlich auch mit Hilfe der Lichtschneidetechnik herstellen, „zweckentfremdete“ Teile anderer Bausätze spendeten die erforderlichen Achsen. Doch immer blieb es bei heimischer Handarbeit, getrieben vom persönlichen Enthusiasmus.



Auch zwischen dem FDM-Verfahren (links), das unser Leser seit 2017 im Einsatz hat, und dem inzwischen genutzten SLA-Druck (rechts) liegen Welten, hier am Beispiel des Schlüter TLV2000 noch einmal veranschaulicht. Foto: Michael Hering

Proportionen werden heute stets an einem oder zwei Prototypen getestet, was auch dem Ziel dient, das Machbare auszuloten oder herauszufinden. Stellt ihn das Ergebnis zufrieden, baut Michael Hering, wie er gern erläutert, meist fünf bis zwölf Modelle am Stück. Trotzdem ist jedes von ihnen ein Unikat, denn wir reden ja hier nicht von einer maschinellen Produktion.

Ein rundes Dutzend verschiedener Schlepper sind auf diese Weise schon entstanden, die dazu passenden Anhänger folgten kurz darauf. Dass sich die eigenen Fertigkeiten dabei weiterentwickeln, leuchtet sicher jedem ein.

Und so wagte er sich auch an neue Entwürfe und neue Richtungen, die aber noch in sehr begrenzter Zahl vorliegen. Darunter sind Mähdrescher oder auch ein Radlader. Noch recht frisch ist der Erwerb eines eigenen 3D-Druckers „Elegoo Mars“ für den SLA-Druck mit Resin, was eine erstaunlich glatte Oberfläche und hochaufgelöste Details ergibt.

Doch schon seit 2017 konstruiert unser Tüftler fleißig in CAD-Programmen und gab diese zunächst über einen Drucker vom Typ Dremel 3-D-40 im FDM-Verfahren (Filamentdruck) aus, woraus seinerzeit noch viele Kompromisse hinsichtlich der Oberflächen resultierten. Aber der Grundstein für das heutige Können und die gegenwärtigen Möglichkeiten war gelegt.

Einige Traktoren, Güllefass- und Heu-Anhänger, ein Bagger, eine Straßenwalze, eine Drehleiter sowie ein weiteres Feuerwehrauto samt passendem Einachsanhänger sind bereits entstanden, doch das soll erst der Anfang sein.



Zu den laufenden Projekten, über die er sich mit den Möglichkeiten seines neuen 3D-Druckers vertraut macht, gehört auch diese Löschfahrzeuge auf Basis Mercedes-Benz L1500 mit dazu passendem Pumpenanhänger. Foto: Michael Hering

Jüngster Prototyp ist ein Entwurf des Mercedes-Benz-Schleppers MB Trac, der beim Vorbild Teiler des Fahrwerks vom Unimog nutzt. Unsere Gegenüberstellung des 2007 vorgestellten Modells mit einer seiner jüngsten Konstruktionen zeigt deutlich die Evolution des Modellbaus.

Sie fand beim Konstrukteur selbst statt, aber ebenso natürlich in der Technik. Blicken wir nur zwei oder drei Jahre zurück, so erkennen wir unzweifelhaft, wie rasant uns diese Errungenschaften nach vorn gebracht haben.

Dazu gehört auch, dass zuvor noch teuer und unerreichbar scheinende Geräte längst auch die Preisregionen erreicht haben, die für private Zwecke erschwinglich und interessant scheinen. Maßstab für einen eigenen Einsatz oder den Zukauf fertiger Modelle ist inzwischen eher die Frage nach dem

eigenen Können (Zeichnen und Konstruieren am Rechner) sowie der Zeit (Zukauf statt eigener Doppelentwicklung).



Bild oben:

Beim nur grundlackierten Modell lassen sich die vielen Feinheiten bereits besonders gut erkennen. Dass sie auch beim fertigen Fahrzeug erhalten bleiben, setzt eine feine und dünne Lackierung voraus – am besten mit dem Spritzapparat.

Bild unten:

Das jüngste Projekt in Form des MB Trac, das von allen erreichten Errungenschaften profitiert, zeigen wir zum Anschluss noch mal aus drei verschiedenen Ansichten, um unseren Lesern kein Detail zu unterschlagen.

Lassen wir den Konstrukteur zum Schluss noch einmal selbst zu Wort kommen: „Ich entwerfe gern Modelle und komme gezielten Anfragen nach. Über ein Ausweiten meiner Hobby-Tätigkeiten habe ich zwar schon mal nachgedacht, jedoch mangels Zeit nicht weiterverfolgt. So bleibt es bei meist geringen Stückzahlen und der Beschränkung auf Schlechtwettertage.“

Eigene Seiten des Tüftlers:
<http://online-miniclub.de>

Eine Zeitreise durchs Münsterland Nebenstrecken im Wandel

Im Sutton-Verlag sind immer wieder ansprechende Bücher zu finden, die sich regionalen Themen und Schwerpunkten widmen. Stets vermitteln sie das Gefühl, die Autoren seien nah dran am Beschriebenen. Genau das ist kein Zufall, sondern erklärtes Ziel. Auch unser heutiger Tipp reiht sich hier ein.

Christoph Riedel
Auf Nebenstrecken durchs Münsterland
Unterwegs zwischen Ems und Lippe

Sutton Verlag GmbH
Erfurt 2019

Gebundenes Buch
Format 24,0 x 17,0 cm
128 Seiten mit ca. 160 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-96303-049-9
Preis 19,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Der vorliegende Band beschäftigt sich laut Buchdeckelbeschreibung der Rückseite mit den überwiegend eingleisigen, nicht elektrifizierten Nebenstrecken des Münsterlands. Im Fokus sind dabei die letzten Jahrzehnte seit den achtziger Jahren.



Der begeisterte Eisenbahnfotograf und Autor Christoph Riedel möchte mit rund 160 Fotografien, die größtenteils zuvor unveröffentlicht waren, den Wandel auf diesen Nebenstrecken dokumentieren und veranschaulichen. Der Leser erlebt hier also die von steigenden Defiziten und anhaltenden Streckenstillegungen geprägten Jahre der Bundesbahn, die schließlich in der Bahnreform mündeten.

Einbezogen werden aber nur diejenigen Strecken, die im letzten Jahrzehnt der Bundesbahn auch noch befahren wurden. Was damals bereits stillgelegt war, blieb also außen vor. Das halten wir für eine klare und treffende Abgrenzung mit Blick auf das Anliegen des Autors.

So umfasst das Buch im Rahmen seines Fokus aber nicht nur die Farbvielfalt der Fahrzeuge auf Schienen, sondern auch das veränderte Bild von Bahnhöfen und Betriebsabläufen sowie schließlich den Übergang in das Zeitalter privater Bahngesellschaften.

Der Wandel von Verkehr und Bahnhöfen wird beispielsweise sehr gut am Beispiel von Dorsten, einem wichtigen Schnittpunkt solcher Strecken, beschrieben. Allerdings ergibt sich an dieser Stelle auch eine inhaltliche Überschneidung mit einem anderen Sutton-Titel, den wir bereits hier vorgestellt hatten.

Geeignet ist diese Stelle auch, um einen Schwachpunkt des Werkes zu erläutern: Er enthält nämlich drei Fotos, von denen eines aus dem Jahr 1979, die übrigen beiden aus den Sechzigern stammen. Alle anderen – also weit über 150 Bilder – datieren auf die zweite Hälfte der Achtziger bis zur Gegenwart.

Dieser Fakt gereicht deshalb nicht als Pluspunkt, weil zum Anspruch des Buches auch gehört, jede einzelne Nebenstrecke kurz vorzustellen. Dies umfasst die Inbetriebnahme, Geschichte, den Zugverkehr

und seine Dichte, das Wagenmaterial ab ca. 1985 und die heutige Situation. Den weiten Blick in die Vergangenheit nahezu unbedeutend zu lassen, lässt den Titel an diesen Stellen „nackt“ erscheinen.

Der Schreibstil von Christoph Riedel erschien uns kurzweilig und informativ. Er versteht es, seinen Leser mit auf eine Reise mit der Bahn durch Vergangenheit und Gegenwart zu nehmen. Auch die Bildauswahl passt, von den bereits beschriebenen Lücken abgesehen, zu den Erzählinhalten und stützen diese.

In Einzelfällen scheinen beim Lesen Bildwiederholungen aufzutreten. Ein gezieltes Nachblättern führte aber zur Erkenntnis, dass dies nicht der Fall ist. Einzig das Titelbild, auf das wir gleich noch zu sprechen kommen, taucht im Buch identisch noch mal auf.

Die übrigen Beobachtungen resultieren eher daraus, dass sehr motivähnliche Aufnahmen an nahe bei einander liegenden Stellen zur selben Jahreszeit, wahrscheinlich sogar am selben Tag, gefertigt wurden. Dann handelt es sich eher um Bildserien, die aber nicht als solche kenntlich gemacht und gezielt eingesetzt wurden.

So handelt es sich dann um eine vermeidbare Monotonie, die glücklicherweise auf einzelne Passagen beschränkt bleibt. Die Motivauswahl im Ganzen ist nämlich als gut zu bezeichnen und profitiert auch von einer gelungenen Reproduktion.

Diesen guten und gelungenen Gesamteindruck vermag der Buchdeckel nur beschränkt zu transportieren oder zu vermitteln. Grund ist ein Grünstich der Buchdeckelaufnahme, der den Dieseltriebwagen 624 508-8 verdreht und von Algenspuren überzogen wirken lässt.

Auf Seite 89 fanden wir dasselbe Foto wieder und konnten uns überzeugen, wie es wohl hätte aussehen müssen. Es handelt sich um eine Winteraufnahme mit kahlen Bäumen, aber ohne Schnee. Für das Titelbild wurde sie vermutlich dahingehend verfälscht, dass sie lebendiger und frischer erscheinen sollte und so einladender wirken könnte.

So mag sie zwar einen Hauch von Frühling vermitteln, zugleich aber auch eine Spur von Verrottung oder Verwahrlosung. Schlauer wäre es deshalb wohl gewesen, ein anderes Motiv aus dem sicher reichen Fundus des Autors zu wählen, das besser passt und nicht ein zweites Mal im Inneren herhalten muss.

Immerhin ist der Buchdeckel die Visitenkarte eines guten Titels. Oft verspricht er mehr, als später beim Lesen tatsächlich zu finden ist. Auch wenn die Sutton-Zeitreise-Werke nicht einen wissenschaftlichen Anspruch erheben, so ist es hier doch andersherum: Inhalt gut, Verpackung allenfalls befriedigend.

Bleibt noch zu klären, wofür dieser Band geeignet und angeraten ist: Der Verlag sieht ihn als Muss für Eisenbahnfreunde und Technikliebhaber. Wir empfehlen ihn für alle mit Interesse an regionaler Eisenbahngeschichte und solche Modellbahner, die anhand von Rückblicken und gezielten Dokumentationen Veränderungen erkennen wollen, die sich über viele Jahren hingezogen haben.

Was sich im Modell nur schwierig und treffsicher wiedergeben lässt, findet hier oft einen sicheren Leitfaden zur Orientierung.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://verlagshaus24.de/sutton/>

Traktoren aus Claas-Produktion **Saatgrüne Treckergeschichte**

Die Typenkompass-Reihe ist in den verschiedensten Sachgebieten eine schnelle und kompakte Informationsmöglichkeit für Interessierte. Neben den einschlägigen Bänden zu Eisenbahnthemen haben wir auch schon mehrfach den Blick nach links und rechts gewagt. In diesen Zusammenhang gehört auch unsere heutige Buchvorstellung zur Landwirtschaft.

Ulf Kaack
Typenkompass Claas
Traktoren und Systemschlepper seit 1957

Verlag Pietsch / Motorbuch Verlag
Stuttgart 2019

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 20,5 x 14,0 cm
128 Seiten mit 125 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-04176-9
Titel-Nr. 04176
Preis 12,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Landwirtschaftliche Themen haben Konjunktur bei der Modellbahn. Und mit ihnen erlebt auch die 3D-Drucktechnik einen immer rasanteren Höhenflug. Mehr und mehr Modellbahner finden Spaß am Konstruieren und Zeichnen mit CAD-Programmen, um dann stolz ihre Ergebnisse zu präsentieren.

Unter diesen Präsentationen fanden und finden sich, wie natürlich auch bei den Neuheiten der Hersteller, Umsetzungen von Schleppern, landwirtschaftlichen Hängern und Mähdreschern. So kommen wir nicht umhin, auch weiterführende Lektüre zu den Vorlagen zu geben oder unseren Lesern Wissenswertes zu ihren erworbenen Neuheiten an die Hand zu geben.

Dabei fiel uns der hier zu besprechende Typenkompass in die Hände. Die zu Grunde liegende Buchreihe beim Motorbuch-Verlag und Transpress, beide zu den Paul-Pietsch-Verlagen gehörend, ist gut eingeführt und bekannt. Sie bildet nahezu das gesamte Spektrum der Verkehrswelt zu Wasser, zu Lande und in der Luft ab.

So haben auch wir schon viele verschiedene Werke an dieser Stelle vorgestellt, die sich nicht nur auf die Schiene beschränkten. Alle haben sie eines gemeinsam, nämlich ihre grundlegende Struktur. Doch noch größer sind ihre Unterschiede, was sich aus den unterschiedlichen Autoren wie auch Verkehrssparten ergibt.

Bei Traktoren und Systemschleppern, wie sie hier behandelt werden, haben wir es eher mit in großen Serien gefertigten Modellreihen zu tun, die weit über die Stückzahlen eines Lokomotivtyps hinausgehen. Doch zeigen sich innerhalb fester Modellreihen viele einzelne Typen, die sich beispielsweise in der Leistungsklasse oder Ausstattung unterscheiden.

So finden wir die Kurzbeschreibungen an den jeweiligen Baureihen, die bei Claas Xerion, Arion oder Elios heißen können. Die in kleinen Tabellen festgehaltenen Baujahre, Fahrzeugwerte und Grundmaße finden wir hingegen bei den einzelnen Typen dieser Reihen.



Entsprechend höher ist auch die Bildauswahl, die dazu gezeigt wird, was dem Buch aber nicht schadet. Da der Umfang der Textanteile deutlich hinter die Zahl der Fotos tritt, handelt es sich hier, deutlicher als bei vielen schon vorgestellten Vergleichsbänden, um eine Bilddokumentation oder einen Bildband.

Die Aufnahmen sind auch hervorragend reproduziert und gedruckt worden. Da Claas eine feste und dominierende Hausfarbe (Saatgrün) hat, wirkt das Buch beim ersten Durchblättern vielleicht etwas monoton.

Bei der langsamen Durchsicht und beim Lesen fällt dann eher auf, dass die Motive häufig einen Katalogcharakter haben, die Schlepper haben auch im Feldeinsatz keinerlei sichtbare Gebrauchsspuren. Des Rätsels Lösung ist die Herkunft der Aufnahmen, denn hier wurde großzügig auf das Archiv des Herstellers zurückgegriffen.

Die im Bildnachweis auch erwähnten Fotos aus dem Archiv des Verfassers sind dagegen kaum wahrnehmbar. Für eine mögliche, spätere Überarbeitung ließe sich das eventuell als Ansporn festhalten, hier mehr Ausgewogenheit herzustellen.

Irritierend auf Laien kann wirken, dass der Einband Claas-Traktoren ab 1957 behandelt, aber keine solchen zu finden scheinen, die überhaupt vor der Jahrtausendwende gebaut wurden. Wir lösen auf (und erklären den Grund anschließend auch): Es sind genau vier Reihen, von denen eine aus dem Jahr 1957, der „Prototyp HSG“ aus dem Jahr 1968 und die übrigen beiden aus dem Ende der Neunziger stammen.

Ursache der vermeintlichen Lücke ist nicht eine Nachlässigkeit von Autor oder Verlag, sondern die Unternehmensausrichtung und -geschichte von Claas, die zu Beginn des Titels auch sehr ausführlich erläutert und zusammengefasst wird. Über viele Jahre war diese Marke ein Synonym für Erntemaschinen.

In Sachen Traktoren hingegen war das Unternehmen aus Harsewinkel eher ein „Spätzünder“. Als ernsthaft über den Einstieg in den Bereich gehobener Traktoren nachgedacht wurde, war Claas auf dem Gebiet der Mähdrescher längst europaweit der Marktführer.

Zum Ende der neunziger Jahre des letzten Jahrhunderts wandelte sich das Unternehmen aber mit der Übernahme der Renault-Traktoren, die außerhalb Frankreichs wenig erfolgreich waren. Ab diesem Zeitpunkt war Claas ein Komplettanbieter der Landwirtschaft und das Buch setzt genau da mit seinen Schwerpunkten ein.

Schnell wurden die zugekauften Modelle zu eigenen weiterentwickelt und die ursprünglichen Farben vom hauseigenen Saatgrün, abgesetzt durch weiße Elemente, ersetzt. Für die fleißig konstruierenden Modellbahner bieten auch sie heute ein weites Feld und viele Herausforderungen. Allerdings hatten nur die wenigstens diese Marke dahingehend bereits im Blick.

Mit dem vorliegenden Band könnte sich das vielleicht ändern, wenn diese Rezension unsere Leser ausreichend neugierig gemacht hat.

Verlagsseiten mit Bezug:
<http://www.motorbuch.de>

10 Jahre Rainer-Tielke Modellbau

Rundes Jubiläum im Norden

Rainer Tielke darf als „bekannt wie ein bunter Hund“ innerhalb der Spur Z bezeichnet werden. Dank seines Stahlwerks, der Nachbildung des Bw Hamburg-Altona mit der Doppeldrehscheibe und aktuell der Doppelstockbrücke von Bullay ist er aber auch darüber hinaus, durchaus bekannt geworden. Zum 10-jährigen Jubiläum seiner Kleinserienproduktion RATIMO-Z beschreibt er heute, wie er zum Kleinserienhersteller wurde und sich sein Schaffen entwickelt hat.

Von Rainer Tielke. Nach einigen Bauten aus Papier/Pappe (Kühlturm und Materialseilbahn beim Stahlwerk) habe ich mit dem Ätzen experimentiert. Die Arkadenmauern auf dem Stahlwerk entstanden aus geätztem Ziegelmauerwerk, welche dann mit Hilfe einer Silikonform aus Gips erstellt wurden.



Rainer Tielke wurde zunächst mit seinem Stahlwerk und dann auch dem Bw Hamburg-Altona bekannt, aus denen viele frühe Produktideen entstanden. In diesen Tagen feiert er mit seinem Kleinserienbetrieb das zehnjährige Jubiläum.

Es folgten noch mehrere Versuche (Gittergerüst des Gasometers u.a.) in der Ätztechnik. So richtig zugesagt hat es mir jedoch nicht. 2005 kaufte ich dann meine CNC-Fräse. Auf dem Stahlwerk gab es nun ständig Erweiterungen, wie die Kühltürme, Erzverladung, Hafenkran, Walzwerk, Kokerei und andere Modelle und Gebäude.

Da jetzt immer mal wieder Anfragen von Modellbauern hereinkamen, die auch Teile gefräst haben wollten, entschloss ich mich nach meiner Pensionierung mit einer Firma in diesem Bereich selbständig

zu machen. Am 23. März 2010 habe ich dann die Betriebsnummer für meine Firma Rainer-Tielke-Modellbau (RATIMO-Z) beantragt und die Firma angemeldet.

Doch zunächst ging es etwas langsamer voran, denn es mussten ja erst einmal Artikel für meinen Vertrieb entwickelt werden. Da jedoch zu diesem Zeitpunkt meine Ausstellungsanlage „Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona“ im Bau war, fielen während dieser Zeit auch einige Artikel aus diesem Bereich dafür ab. Auf Anregungen aus dem Spur-Z-Forum kamen dann mit der Zeit immer wieder neue Artikel dazu.



Auf die Vorbildrecherchen folgt das Zeichnen am Rechner, bevor die Fräse (Mitte) mit dem Herausarbeiten der Strukturen auf Polystyrolplatten beginnen kann. Foto: Rainer Tielke

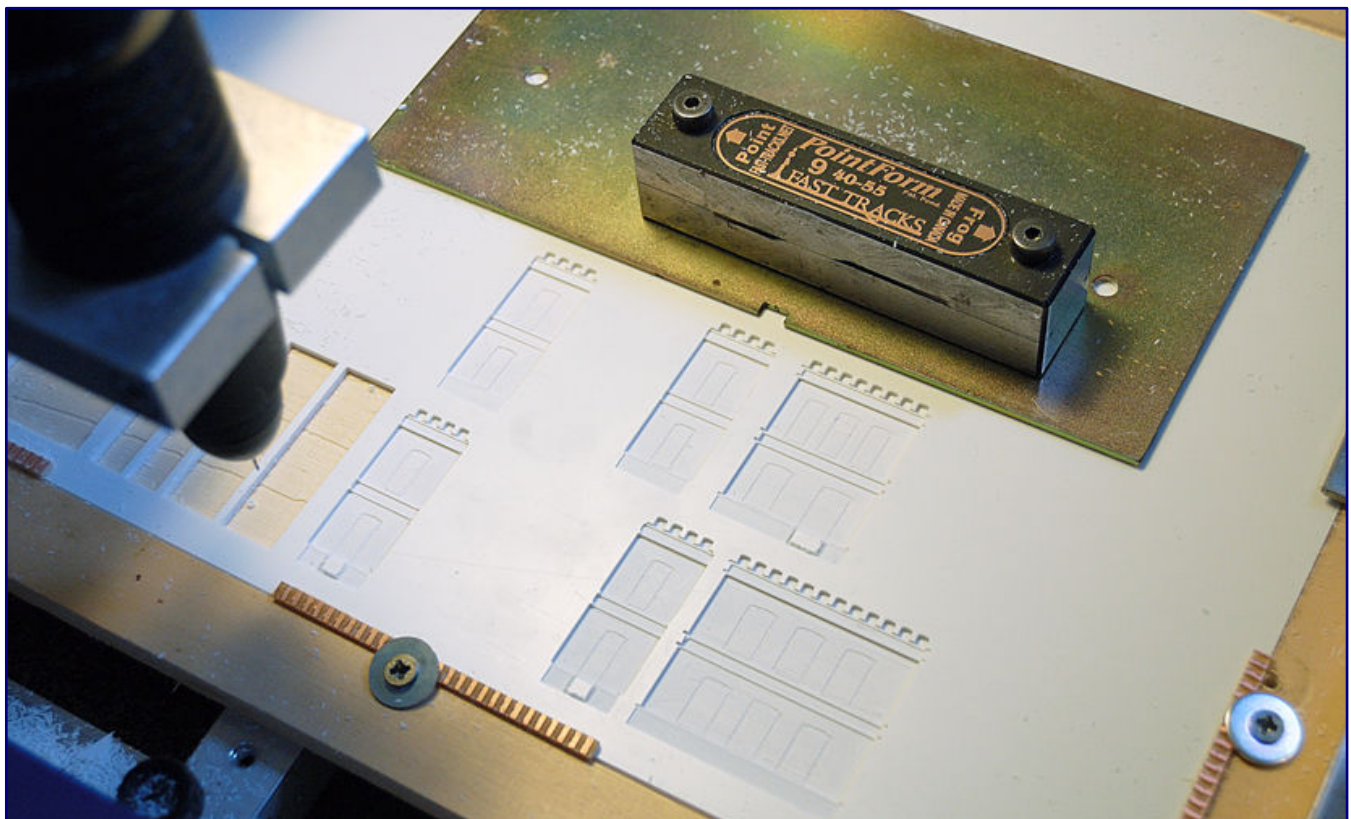
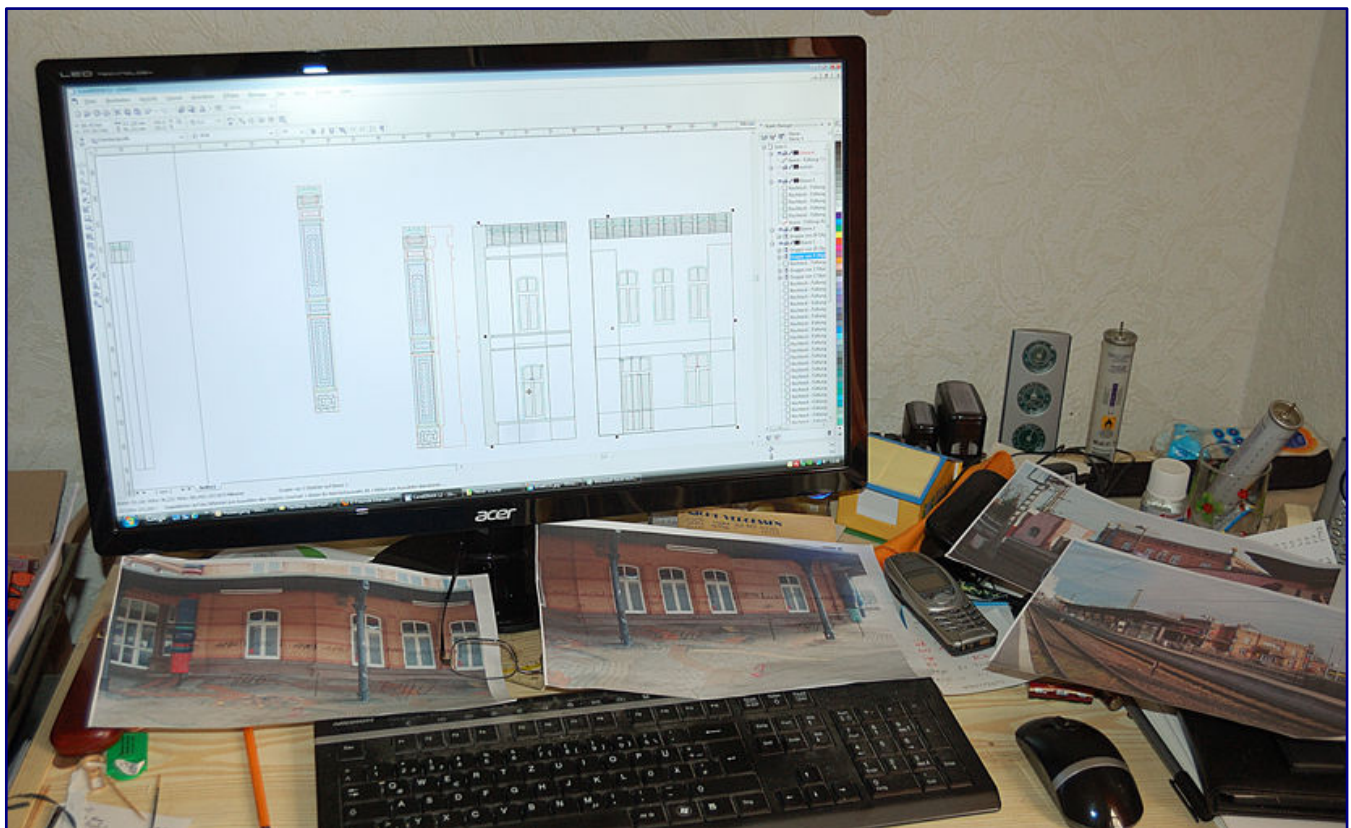
Die meisten Fräsarbeiten sind jedoch nicht für jedermann sichtbar, da sie nicht in meinem elektronischen Laden erscheinen. Hiermit meine ich Auftragsarbeiten, die von einzelnen Modellbauern bei mir in Auftrag gegeben werden. Beispiele hierfür sind Bahnhöfe, zu denen der beauftragende Modellbahner meistens einen besonderen Bezug hat: Sei es der Heimatbahnhof, der nun auf der eigenen Anlage stehen soll, oder ein Bahnhof, der aus anderen Gründen den persönlichen Geschmack getroffen hat.

Die Vorbilder entstehen dann zunächst am Computer. Als Vorlagen stehen entweder ein paar Fotos, Zeichnungen oder ähnliches bereit. Für Außenmaße der Gebäude ziehe ich dann noch – wenn möglich, weil das Gebäude noch steht – Google Earth zu Rate.

Wenn diese Bilder oder Zeichnungen zu einem Gebäude auf dem Computer zusammengefunden haben und die Maße stimmen, kann ich an das Erstellen der Fräsdateien für die CNC-Fräse gehen. Bei diesen Arbeiten können schnell viele Tage bis Wochen vergehen.

Dann aber wird es spannend, denn nun stellt sich schnell heraus, ob meine Zeichnungen auch alle stimmen oder ob ich doch etwas übersehen habe. Die ausgefrästen Teile baue ich deshalb provisorisch zusammen. Komplizierte Gebäude fräse ich auch mal ohne graviertes Ziegelmauerwerk, also als einfache Wände, vorab aus, um die Richtigkeit der Maße zu überprüfen.

weiter auf Seite 35



Die Zeichnungen am Rechner sind fertig (Bild oben), die ausgebreiteten Fotovorlagen umgesetzt. Nun startet das Programm, das die Konstruktion in Befehle für die Fräse umsetzt, die alle Strukturen auf eine Polystyrolplatte ein- oder durchfräst (Bild unten). Fotos: Rainer Tielke

Möchte der Besteller das Gebäude selbst zusammenbauen, so muss ich jetzt noch eine Bauanleitung schreiben, bevor noch einmal alle Teile kontrolliert werden, um anschließend verpackt und versendet (oder übergeben) zu werden.



Probezusammenbau am Beispiel des Bahnhofs Heinzenberg, der inzwischen auf der neuen Anlage von Jürgen Tuschick Platz genommen hat und schon auf Ausstellungen zu sehen war. Foto: Rainer Tielke

Bis zum vergangenen Jahr habe ich noch alles zweidimensional gezeichnet, was besonders bei komplizierten Modellen nicht immer einfach war: Es bedarf hoher Konzentration und eines guten Vorstellungsvermögens, stets dreidimensional zu denken, aber zweidimensional umzusetzen.

Deshalb entschloss ich mich, auf ein CAD-Programm umzusteigen. Hier brauchte ich etwas Einarbeitungszeit, denn es funktionierte ja nun ganz anders als bisher gewohnt.

Als weitere Gelegenheit bot sich das Anschaffen eines 3D-Druckers, der fortan dort Abhilfe schaffen sollte, wo die Fräse einfach nicht das richtige Werkzeug und eine Polystyrolplatte nicht der perfekte Werkstoff war.

So habe ich einige Artikel entworfen, die inzwischen vollständig sind. Einige Artikel sind schon auf Ausstellungen zu sehen gewesen und die ersten (Gabelstapler) haben es bereits in meinen Vertrieb geschafft.

Und jetzt ist es für mich auch möglich, richtige Dacheindeckungen mit einzelnen Dachpfannen herzustellen. Im Moment arbeite ich beispielsweise an der Schieferdacheindeckung für eine Villa. Wie bei Dachpfannen wird auch hier nicht die Struktur als einfache Gravur dargestellt, sondern Schieferplatten wie auch Dachpfannen liegen tatsächlich übereinander. So ergeben sie die einzig richtige Struktur.

Fast fertig ist auch die Hamburger Straßenbahn, die zunächst als Standmodell, später aber auch mit Motorisierung, mein aktuelles Projekt „Bahnhof Hamburg-Dammtor“ bereichern soll. Fahrfähig werden soll sie durch eine in der Entwicklung stehende Motor-Getriebeeinheit.



Zwei Referenzarbeiten von RATIMO-Z: Die Bundeswehrlaster MAN 630 (Bild oben) sind als Beladung der Güterzüge häufig auf Rainers Doppelstockbrücke Bullay zu sehen, während das Bw Rosenheim (Bild unten) längst seine Reise in den Süden angetreten ist. Fotos: Rainer Tielke

Ebenso in den Startlöchern steht schon ein erster Zug der Hamburger S-Bahn für dasselbe Projekt, dem ich mit Hilfe eines Rokuhan-Antriebes auch das Fahren beibringen möchte. Und was haben solche Ideen, Projekte und Tüfteleien mit RATIMO-Z zu tun?

Ganz einfach: Eine Erweiterung der Artikel dort wird es auch in Zukunft geben – und häufig geschieht dies auch auf Anregungen von außen, nämlich der Modellbahner, die meine Kunden sind und sicher auch dieses Magazin lesen! Und so freue mich riesig auf weitere, zehn kreative Jahre.

So erreichen Sie den Vertrieb von RATIMO-Z:

<https://www.rainer-tielke-modellbau.com>

https://www.rainer-tielke-modellbau.com/shop_2_6/index.php

<http://www.ratimo-z.de>

Mit der Angst im Nacken Lahnstein im Jahr 2020

Tolle Anlagen, höchstes, fachliches Niveau, aber eine relativ leere Halle – so ließe sich die Modellbahnausstellung 2020 des MEC Lahnstein in einem Satz zusammenfassen. Die Gründe lagen nicht beim Verein oder den Ausstellern, sondern in der umgehenden Seuchenangst. Und so fällt auch unsere Nachlese etwas anders und kürzer aus als sonst.

Von Dirk Kuhlmann. Die diesjährige Ausstellung stand leider unter keinem guten Stern, zu erheblich war die Furchtsamkeit um den fiesen Virus, der seit Wochen die Schlagzeilen beherrscht und zunehmend das öffentliche Leben lähmt. Jedoch überwog die Freude vieler Besucher, dass bis auf wenige Aussteller alle vorangekündigten Personen und Vereine erschienen sind.



Nein, die Anlagen standen nicht schräg im Saal, der Teppich, die schräg weglaufende Wand und die bunten Streifen verursachten diesen Effekt.

Die Besucherzahlen konnten nicht an die Vorjahre anknüpfen, dessen ungeachtet war es aber beileibe kein Einbruch. Die Säle und Räume waren zu den Spitzenzeiten gut gefüllt.

Jetzt warten Sie bestimmt auf einige exzellent geschossene Fotos der Exponate, doch weit gefehlt. Weder meine Wenigkeit, noch mein Begleiter Bruno Kaiser hatten eine Chance an den zwei Tagen irgendwelche Dokumentationen anzufertigen. So soll auch dieser Bericht eher von Eindrücken und teils Gefühlen beherrscht sein.

Oft wird von „den dicht umlagernden Anlagen“ gesprochen; nun es war wirklich so.

Ich gebe zu, bei der Spur-Z-Anlage „Strandgatan“ passen auch nur zwei Köpfe davor, der Rest der Zuschauer muss sich dann eben anstellen und warten... und warten... oder den Herrn Kuhlmann in der Zwischenzeit doch einfach ansprechen. Die Themen waren dabei weitreichend, bis hin zu Informationen, dass es ein spezielles Spur-Z-Forum und auch ein **Trainini®** gibt.

Unterstützend trat auch Jürgen Tuschick für kurze Zeit auf, welcher interessierten und willigen Einsteigern entsprechende Stammtische oder Linkseiten zur Information näher brachte. Mehr Basisarbeit ist kaum möglich. Irgendwie komisch, dass dieser Virus eine größere Portion Menschlichkeit verursacht, denn es war immer eine herzliche Atmosphäre zu vernehmen.

Am Nebenstand versuchte auch Bruno allen Fragestellern gerecht zu werden, über sämtliche Maßstäbe hinweg. Oft genug habe ich nur die Worte gehört: „Da hinten steht der Herr Kaiser von der Miba.“ Über Jahrzehnte hat dieser Autor verschiedene Fachmagazine mit unzähligen Beiträgen versorgt und tut es immer noch!

Er betreute das von uns beiden gebaute „Tillmanns Loch“, eines der schrägsten, in Lahnstein gezeigten Exponate der letzten Jahre. Das Teil war übrigens in zwei Ausgaben des Eisenbahnmagazins gezeigt worden und die Freude war entsprechend groß, es in der Realität zu sehen.



Impressionen von der Feldbahnanlage „Tillmanns Loch“ (Bild oben) in Maßstab 1:87 und dem Spur-Z-Exponat „Strandgatan“ (Bild unten).

Natürlich war das Thema Landschaftsgestaltung die Nummer 1 im Zusammenhang mit unserem Verein, der altherwürdigen FDE Burscheid und deren vortrefflichen Anlagen - immerhin seit Rolf Knippers Zeiten. Es passte also alles entsprechend zusammen.

So war auch in den Kreisen zu vernehmen, dass so extreme Modellbahner wie Bruno und ich trotz unterschiedlicher Ambitionen in den Maßstäben richtig gut zusammenarbeiten könnten.

Vielleicht ist es für den ein oder anderen „Kollegen“ genau der Kick, um sich einen Verein anzuschließen, manche Besucher stehen nun schon kurz vor diesem Schritt. Was wollen wir mehr? Auch ein paar mehr neue Zetties? Kein Problem, zur Stunde passiert genau dieses Vorgehen, auch verbunden mit der Einladung in Richtung Altenbeken.

Damit sind all meine Wunschvorstellungen für diese Schau in Erfüllung gegangen. Vor allen Dingen sollten die öffentlich tätigen und sehr bekannten Modellbahner immer wieder an die Basis gehen und zeigen, dass auch wir „nur mit Wasser gekocht“ haben.



Dies haben die meisten Hersteller in der Branche leider vergessen und „begeistern“ eher mit einem arroganten Messeauftritt.

Die anderen wunderschönen Anlagen haben natürlich viele Besucher abgelichtet und können auf den im Infokästchen aufgeführten Seiten begutachtet werden.

Was wäre noch zu berichten? Der MEC Lahnstein ist einfach eine große Nummer im Ausstellungsbereich, gepaart mit einer sehr herzlichen Betreuung der Anlagenbetreiber. Dies sagt alles.

Noch etwas: Seit vielen Jahren hat Bruno seinen Spitznamen als „Hinterhof-Kaiser“. Er war einst der erste Autor, welcher es wagte, eben einen unaufgeräumten Modell-Hinterhof zu zeigen. So kann es kommen und damit durfte er am Samstagabend beim Treffen im Clubheim der Lahnsteiner etlichen Kollegen Tipps geben.

Wenn die inzwischen (haartechnisch) ergraute Eminenz auftaucht, dann wird es eben ruhig, selbst bei etablierten Modellbahnern. Und die Ohren werden gespitzt. Dass dieser Herr Kuhlmann von Herrn Lehmkühler (Vorsitzender des MEC Lahnstein) in einer Laudatio als „der Z-Papst“ emporgehoben wurde, lassen wir als Randnotiz schlussendlich mal so stehen...

Linktipp zur Ausstellungsnachlese für Lahnstein 2020:

<https://www.stummiforum.de/viewtopic.php?f=153&p=2085206&sid=0e06adb626f46afb62145613053c6fb3#p2085206>

<https://www.tt-board.de/forum/blogs/18-internationale-lahnsteiner-modellbahntage-2020-erlebnisbericht.405/>

1zu220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz
für die Spur Z

Archistories 104191 - Bahnhof 'Westheim'
Lasercut-Bausatz Spur Z

Art.-Nr. 105191, Maßstab 1:220 (Spurweite Z)

NEU !!!

Der sauerländische Bahnhof 'Westheim' wurde maßstabsgetreu und hoch detailliert seinem Vorbild entsprechend umgesetzt.

Der dreiteilige Baukörper gliedert sich in einen giebelständigen repräsentativen Mittelteil, ein Restaurant und auf der Gegenseite den Bereich der Güterabfertigung. Die drei Gebäudeteile können auch einzeln aufgebaut werden.



Bausatz aus hochwertigem, durchgefärbtem Hartkarton. Abmessungen: ca. 203×81×56 (L×B×H in mm ohne Verladerampe)

64 €



Dekomaterial sowie Fahrzeuge und Figuren gehören nicht zum Lieferumfang.

www.1zu220-shop.de
HRT Informationstechnik GmbH
Kasseler Straße 7
34431 Marsberg

Tel.: 02994-9889 60
Fax: 02994-9889 688
E-Mail: info@1zu220-shop.de
Internet: www.1zu220-shop.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.

Der Bahnhof Westheim (Westfalen) als Modell:

Eigentlich sollte der in Kürze erscheinende Bausatz des sauerländischen Bahnhofs Westheim (Westf.) auf der Ausstellung in Altenbeken erstmals dem Publikum vorgestellt werden. Leider ist es dazu nicht gekommen, so dass wir Ihnen zur Stunde nur Bilder präsentieren können, welche aber schon anschaulich den besonderen Wert für den Einsatz auf der Anlage aufzeigen.

Seine Grundmaße gibt der Hersteller mit 203 × 81 × 56 mm (L × B × H), gemessen ohne die seitliche Verladerampe an. Frank Drees hat sich bei der Auftragsentwicklung für den 1zu220-Shop (Art.-Nr. 105191) sehr nah am Original gehalten.



Und doch zeigt dieser Bausatz eine recht hohe Einsatzbreite für den Einsatz auf Modellbahnen mit Themen aus den unterschiedlichsten Regionen. Zum einen ist dies bedingt durch die recht „einfache“ Bauweise des Vorbildes.

Es war nicht das schönste Empfangsgebäude unter den Bahnhöfen der Bundesbahn, aber genau das ist ein Erfolgsgeheimnis für langlebige Modellbausätze. Zum anderen können die drei Gebäudeteile auch getrennt voneinander aufgebaut werden, hiermit werden dem Käufer weitere gestalterische Möglichkeiten an die Hand gegeben.

Die Redaktion von **Trainini®** hatte die Möglichkeit, das bereits fertig gebaute Urmodell von Archistories in Augenschein zu nehmen und auf dem bereits vorgesehenen Platz der Großanlage „Diemeltaal“ testweise zu positionieren.

Das Modell wirkte unaufgeregt passend und ist in seiner Schlichtheit einfach nur ein Hingucker. Sobald der erste Bausatz vorliegt, werden wir einen Probezusammenbau starten und darüber berichten.

Nebenher sei erwähnt, dass der sonst meist übliche Hausbahnsteig hier nicht vorhanden ist. Dies werten wir als eine kluge Entscheidung, da in der heutigen Zeit der geneigte Modellbahner eher eigene Lösungen vorzieht.



Alles Weitere fasst der Auszug aus der Produktbeschreibung von Archistories sehr gut zusammen: Der dreiteilige Baukörper gliedert sich in einen giebelständigen, repräsentativen Mittelteil, ein Restaurant und auf der Gegenseite den Bereich der Güterabfertigung.

Auch spätere Um- und Anbauten, wie das Büro der Fahrdienstleitung wurde berücksichtigt, was dem Bahnhof eine besonders authentische Wirkung verleiht. Der Bausatz ist mit aufwendig produzierten, vollflächig gravierten Schieferfassadenteilen, Echtholz- und Fachwerk-Elementen ausgestattet.

Blick ins Programm von Ladegut Küpper:

Die dringenden Appelle, persönliche Kontakte vorerst zu vermeiden und stattdessen auf elektronische Medien und das Telefon zurückzugreifen, lassen auch die Welt der Spur Z enger zusammenrücken. Gleichzeitig bietet die Zeit, die fast ausschließlich zu Hause verbracht wird, auch Gelegenheit zum Verlängern der Bastelsaison.

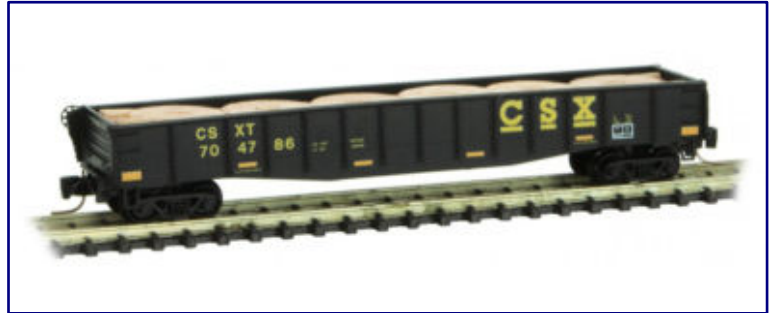
Deshalb lohnt sich vielleicht auch ein gezielter Blick ins Programm von Spur Z Ladegut Josephine Küpper aus Aachen, Träger unseres Ehrenpreises 2019 (<https://spur-z-ladegut.de>) für das Gesamtwerk. Dort im Programm sind aktuell wieder beleuchtete Lkw-Modelle auf Kibri- und Märklin-Basis.

Erhältlich sind ein DAF-Planenwagen mit Anhänger (Art.-Nr. 11-Z), ein Mercedes-Pritschenlaster mit Anhänger (17-Z) und ein MAN 6x6 des THW (Z-EX-5).

Aktuell ausgelieferte Modelle bei Micro-Trains:

Eher eine kurzlebige Erscheinung auf nordamerikanischen Schienen waren die sechs Güterwagen in verschiedenen Cameo-Versuchsgestaltungen der C&O aus dem Jahre 1957. Wagen Nummer 2 dieser Serie ist ein gedeckter 50-Fuß-Wagen mit diagonaler Farbteilung in Dunkelblau und Gelb (Art.-Nr. 505 00 422).

50 Fuß Vorbildlänge weisen auch die offenen Güterwagen mit Fischbauchträgern als Sprengwerk auf, die in Schwarz mit gelben Anschriften beladen für die CSX (522 00 241 / -242) sowie unbeladen in Blau mit gelben und weißen Anschriften für die Ontario Northland (522 00 351 / -352) vorfahren.



Mit einem Sondermodell feiert MTL zudem das 35-jährige Jubiläum der Spur Z im hauseigenen Programm, denn seit 1985 wird dieser Maßstab lückenlos im Sortiment geführt.



Für den Sonderdruck mit einem Graffiti-Eisenbahnmotiv, das sich gut in einen Güterzug einreihen lässt, eignete sich der gedeckte 50-Fuß-Standardgüterwagen (507 00 520) in perfekter Weise.

Beladener Güterwagen der CSX (Art.-Nr. 522 00 241; Bild oben) und MTL-Jubiläumsmotiv 2020(507 00 520; Bild unten). Fotos: Micro-Trains

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

Miniatur-Wunderland vorübergehend geschlossen:

Am Freitag, 13. März 2020, teilten die Betreiber des Miwula mit, dass die Hamburger Schauanlage ab dem folgenden Montag wegen der Corona-Pandemie vorerst bis zum 31. März 2020 schließen werde. Nach reiflicher Überlegung fiel diese Entscheidung zunächst noch auf freiwilliger Basis, um soziale Verantwortung für die Gesundheit von Besuchern und Mitarbeitern wahrzunehmen.

Bereits erworbene Eintrittskarten behalten ihre Gültigkeit und können nach Wiedereröffnung eingelöst werden. Inzwischen ist diese Maßnahme aber auch von den Behörden vorgeschrieben und sogar bis zum 30. April verhängt worden.

Sobald die Ausbreitung der Viruserkrankung zurückgeht und sich dauerhaft verlangsamt, sollten Interessenten die Seiten der Besucherattraktion verfolgen, wann mit dem Öffnen der Tore wieder zu rechnen ist. Selbstverständlich wollen wir auch an dieser Stelle darüber informieren.

Faszination Modellbahn abgesagt:

Die Faszination Modellbahn, geplant für den 13. bis 15. März 2020, fand nicht statt. Aufgrund der sich täglich verändernden Rahmenbedingungen und dem Verantwortungsbewusstsein des Veranstalters Messe Sinsheim GmbH sollte der Termin gemäß einer Mitteilung auf einen späteren Zeitpunkt verschoben werden.

„Die zögerliche Entscheidungsfindung der zuständigen Behörden hat uns nach Rücksprache mit Ausstellern zu dieser Handlungsweise bewogen, um noch größeren Schaden von allen Beteiligten

abzuwenden“, bekundete Prokurist Andreas Wittur diesen Schritt. Zwischenzeitlich wurde mitgeteilt, dass diese Veranstaltung im Jahr 2020 ersatzlos ausfällt.

Neuer Faller-Bausatz verfügbar:

Das im letzten Jahr vom Gebäudehersteller aus dem Schwarzwald angekündigte „Kino Kandelhof (Art.-Nr. 282795) ist jetzt bei den Händlern eingetroffen. Dieser Architekturbausatz aus durchgefärbtem Hartkarton ist in mancher Hinsicht etwas Besonderes.



Lieferbar ist nun der Architekturbausatz für das Kino Kandelhof (Art.-Nr. 282795) von Faller, der eine große Programmlücke im Maßstab 1:220 schließt.

Das Haus mit drei Stockwerken über den Kinosälen überragt alle bisherigen Stadthäuser aus dem Faller-Programm und wird deshalb gewiss nicht übersehen. Es sticht zwar nicht durch eine außergewöhnliche Architektur hervor, doch der Effekt des Auffallens ist auf der Anlage durchaus gewollt. In der Spurweite Z stellten Kinos zuvor überwiegend eine Programmlücke dar.

Einzig im Programm von MKB-Modelle ist uns Vergleichbares bekannt. Und so dürfte diese Neuheit aus dem Bereich der Großserie nun sicher viele Anlagen bereichern und das Stadtbild dort sinnvoll ergänzen.

Gutes Bild mit neuen Wagenübergängen:

Ratimo-Z liefert bereits seit einigen Jahren Wagenübergänge für Märklins Dieseltriebzug VT 08⁵ an Velmo zu. Diese Bauform war speziell auf die im Rahmen der Digitalisierung durch den Spezialisten geänderte elektrische Verbindung der Einheiten abgestimmt.

Auf vielfachen Wunsch hat Rainer Tielke nun aber auch die von Gummitüchern abgedeckten Übergänge für die Märklin-Modelle mit den Artikelnummern 88720, 87720 (Weltmeister-Zwischenwagen) und 88721 entwickelt. Sie werden einfach an den Wagenenden mit Hin-und-Weg-Kleber befestigt und verbessern das Erscheinungsbild erheblich. Auf Wunsch bleiben sie so aber auch jederzeit entfernbar.



„Wagenübergang mit Stecker“ (Art.-Nr. 16028) nennt Ratimo-Z seine Gummituch-Nachbildungen für Märklins VT 08⁵. Unsere Aufnahme zeigt ein loses Teil und ein bereits mit Hin-und-weg-Kleber montiertes (ganz links). An den beiden gekuppelten Wagenteilen lässt sich die hervorragende Wirkung erkennen.

Im als „Wagenübergang mit Stecker“ (Art.-Nr. 16028) bezeichneten Produkt befinden sich jeweils zwei Gummiwulstnachbildungen, die für die beiden Triebköpfe oder einen Zwischenwagen ausreichen. Für eine dreiteilige Einheit sind also zwei, für eine vierteilige Einheit drei Packungen zu bestellen.

Die nun ausgelieferte Neuheit ist ein hervorragender Beleg dafür, wie auch mit relativ einfachen Produkten und kleinen Ideen erhebliche Verbesserungen an Modellen zu erzielen sind – unser Foto spricht sicher für sich. Wir honorieren diesen Erfolg mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2020 in der Kategorie Technik.

US-Kleinseriengebäude bei Case Hobbies:

Peter Scheele meldet die Verfügbarkeit von vier Fertiggebäuden des US-Kleinserienherstellers Randy Brown Models, die in Deutschland sonst nur schwer zu beziehen sind. Neu im Sortiment sind die Häuser „Snyder Supply Company“, „Westfall Machine Company“, „Old West Lorenzo Livery Stable“ und „Old West Blacksmith“.

Die Modelle haben unterschiedliche Baustile und Fassadenfarben. Zu sehen und beziehen sind sie über die Seite <http://www.case-hobbies.de>.

Die Märklin-Auslieferungen:

Früh ist Märklin dieses Jahr mit der Auslieferung des Osterwagens (Art.-Nr. 80420) unterwegs. Haben wir ihn letzten Monat erst im Rahmen unseres Berichts von der Spielwarenmesse Nürnberg angekündigt, liegt er jetzt schon in den Händlerregalen.

Die ausgelieferte Wagenpackung „Seitenkippwagen“ der Deutschen Bahn AG für die Epoche VI (82436) stammt hingegen aus den Herbstneuheiten 2019. Drei Wagen der modernen Bauart Fas 126 in rotbrauner Lackierung sind darin enthalten, die bereits werksseitig mit hellgrauem Schotter als Ladegut versehen sind.

Ebenfalls lieferbar ist inzwischen der Großraumwagen Bpmz 291.2 in der Ausführung als Kinderland-Wagen (87591). Der 2.-Klasse-Wagen mit Steildach trägt die Farbgebung ozeanblau/hellelfenbein und gibt den Betriebszustand aus dem Sommer 1988 wieder.



Der Kinderland-Wagen Bpmz 291.2 (Art.-Nr. 87591) ist hervorragend bedruckt und zeigt den bunten Schriftzug immer auf der richtigen Seite. Foto: 1zu220-Shop

Markant ist der große, bunte Schriftzug „Kinderland“ auf der blauen Bauchbinde, die auf die Spiellandschaft im Inneren hinweist. Völlig korrekt kennzeichnet sie eine feste Wagenhälfte, nämlich die des früheren Raucherabteils, das umgebaut wurde. So ist der Waggon auch vollständig mit Nichtraucher-Symbolen beschriftet.

Auch die Fernsprechbuden (89011) aus den Frühjahrsneuheiten werden nun an den Handel ausgeliefert. Der Architekturbausatz enthält Teile für sechs Fernsprechbuden in Wellblechoptik. Da sie aus durchgefärbtem Hartkarton bestehen, die sich leicht mit Holzleim zusammenfügen lassen, besteht kein Bedarf an einer abschließenden Farbbehandlung mehr.

Intermodellbau 2020 verschoben:

Auch die Intermodellbau in Dortmund kann nicht wie geplant stattfinden. Der Veranstalter teilte dazu am 19. März 2020 mit: „Die Messe Dortmund GmbH hat die Frühjahrsmesse Intermodellbau verschoben. Damit reagieren wir auf die weltweite Corona-Pandemie sowie die Anordnung der zuständigen Behörden. Wir bedauern die entstandene Situation sehr und bitten um Verständnis. Selbstverständlich hat für uns die Gesundheit aller Besucher, Aussteller und Mitarbeiter höchste Priorität.“

Als neuer Ersatztermin wurde nun der 13. bis 16. August 2020 benannt, der Veranstaltungsort bleibt unverändert. Ebenso behalten bereits erworbene Eintrittskarten ihre Gültigkeit und können beim Nachholtermin eingesetzt werden.

Die aktuellen Auslieferungen von AZL:

Ausgeliefert werden aktuell die leichten Reisezugwagen in den attraktiven Farben der Chesapeake & Ohio. Der hellgraue Wagenkasten mit dunkelblauem Fensterband und Dach wird hier von einem breiten,

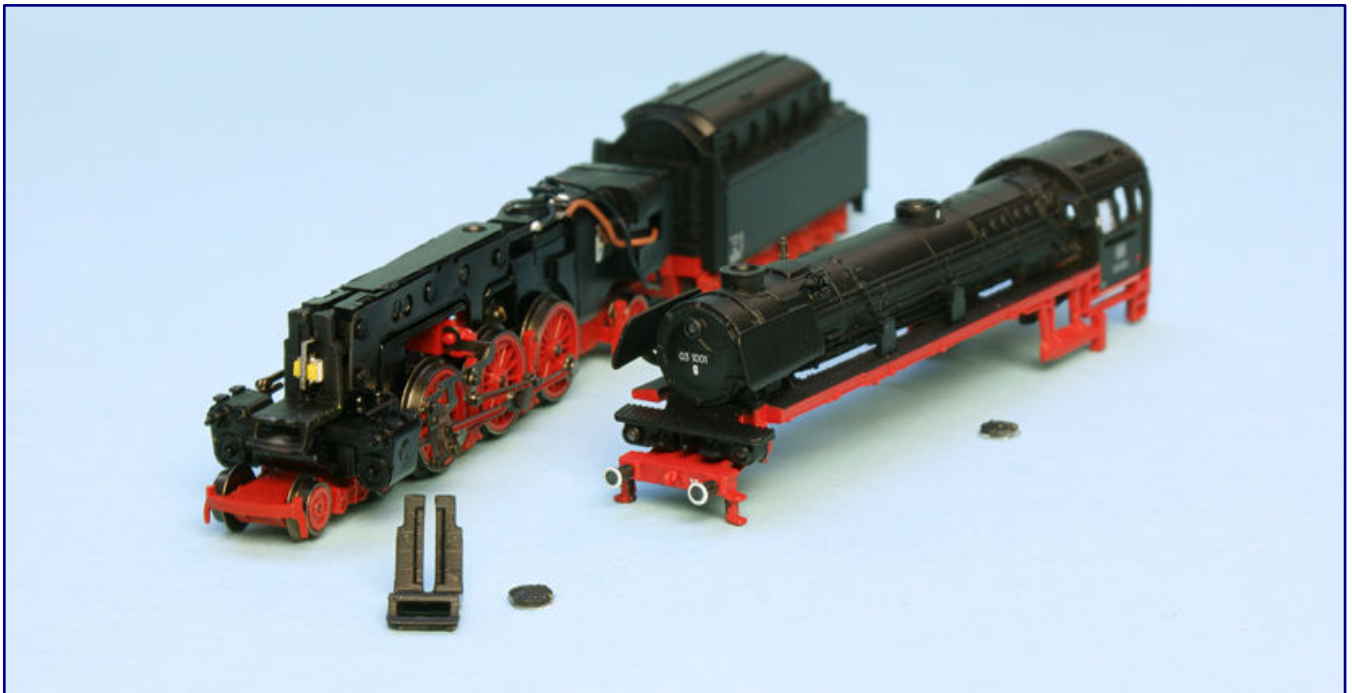
gelben Streifen an der Dachkante durchbrochen. Angeboten werden Schlaf- 6-6-4 (Art.-Nr. 73129-0), Aussichts- (73429-1 / -2), Speise- (73429-1 / -2), Gepäck- (73629-0) und Sitzwagen (736729-0 / -2).

Die fünfteilige Gunderson-MAXI-I-Tragwageneinheit trägt diesen Monat wieder die gelbe Lackierung der TTX, nun aber das brandaktuelle, rote Logo (906503-1 bis -4). Gefragt zu sein scheinen die 40-Fuß-ISO-Container mit Sealand-Gestaltung, die im Zehnerpack (95216_10) gebündelt wurden und herstellerseitig bereits ausverkauft sind.

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

Zurüstteile von Z-Doktor Modellbau:

Der Lichtabschirmkörper (Art.-Nr. ZD-220-20001-X) für Märklins Baureihe 03¹⁰ mit der Artikelnummer 88850, den wir in der letzten Ausgabe ankündigten, ist inzwischen lieferbar. Dieses 3D-Druckteil tritt an die Stelle eines ähnlichen Baukörpers im Gehäuseinneren, übernimmt dessen Funktion und behebt den störenden Kesselschiefstand der Dampflok.



Links am Fahrwerk ist der neue Abschirmkörper von Z-Doktor Modellbau bereits eingebaut, rechts neben dem Gehäuse liegt die Domabdeckung zum Aufkleben bereit. Vor dem Modell sind beide 3D-Druck-Teile noch einmal einzeln zu sehen.

Bei der Z-Doktor Modellbau GbR ist der Lichtabschirmkörper auch gleich in Verbindung mit einer Schraubenabdeckung erhältlich (ZD-220-20001-X). Das zusätzliche Teil wird mit einem doppelseitigen Klebeband, das schon vormontiert mitgeliefert wird, als Domdeckel auf dem Dampfdom aufgeklebt und lässt die Lok beim Blick von oben vorbildgerechter wirken.

Erste Formneuheit von FR lieferbar:

Lieferbar ist nun die erste Formneuheit von FR Freudenreich Feinwerktechnik, die wir erst in der letzten Ausgabe im Rahmen unserer Neuheitenberichte angekündigt haben. Gedacht war sie ursprünglich als Sonderauflage zum Spur-Z-Wochenende in Altenbeken.

Wegen des Ausfalls der Veranstaltung ist Harald Thom-Freudenreich mit Jörg Erkel (1zu220-Shop) übereingekommen, dieses Modell über seinen Vertrieb anzubieten, um Kunden darüber zu ermöglichen, den Waggon zusammen mit den weiteren Sondermodellen zu erwerben und so Portokosten zu sparen.



Eine Epoche-III-Ausführung als Ommr der DR (Art.-Nr. 49.338.01) ist die erste Variante des formneuen Güterwagens des Gattungsbezirks „Villach“ von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Foto: 1zu220-Shop

In einer Auflage von 60 Exemplaren ist die Erstversion des im Gattungsbezirk Villach eingereichten, offenen Güterwagens ein Ommr der Deutschen Reichsbahn in der DDR (Art.-Nr. 49.338.01), beschriftet gemäß der Epoche III.

Wie viele Modelle dieses Kleinserienherstellers besitzt er einen Aufbau aus Spritzgussteilen und ein Fahrwerk aus Metall. Zu den vielen nachgebildeten Details gehören Bremsnachbildungen auf Radebene, das für diese Bauart typische Sprengwerk, außenliegende Kastenstreben mit Nachbildung der genuteten Bretterwände und Verzurrösen am Untergestell.

Wir werden eine spätere Version dieses Modells noch einem ausführlichen Test unterziehen, da es sich hier ganz klar um einen möglichen Kandidaten für die Neuerscheinungen des Jahres 2020 handelt.

Reaktionen Märklins auf die Covid-19-Krise:

Auch Märklin hat sich nach der durch die Regierungen von Bund und Ländern verfügten Ladenschließungen an seine Händler gewendet und ihnen verschiedene Formen der Unterstützung zugesagt und angekündigt, dass die Lieferkette intakt bleiben soll. Vorbehalten sind natürlich mögliche Entwicklungen, die zum Informationsdatum noch nicht absehbar waren.

Insbesondere betont Märklin in seiner Händlerinformation auch die Chance, die in der Krise steckt: Zu rechnen sei damit, dass sich die quasi in ihren eigenen vier Wänden eingeschlossenen Menschen zum Zeitvertreib noch stärker ihrem Hobby Modellbahn zuwenden.

Der dadurch entstehende Bedarf kann einen Teil der Umsatzverluste auffangen, die durch das vorübergehende Zusammenbrechen der Ladenumsätze entstehen. So wird empfohlen, den elektronischen Vertrieb zu stärken oder aufzubauen, um für die Kunden erreichbar zu bleiben. Ebenso

empfeilt es sich natürlich auch für Händler, mit ihren Kunden telefonisch und per E-Mail im Kontakt zu bleiben.

Neuigkeiten von Toy-Tec:

Die Toy-Tec GmbH, Vertreiber der Anlagensteuerung ALAN, hat mitgeteilt, dass sie nun ein neues Kundenforum eröffnet hat (<https://forum.toy-tec.de>). Es wurde angesichts der aktuellen Situation im Land etwas vorschnell eröffnet, um eine Austauschbasis für Kunden zu bieten, und könnte noch etwas holpern. Kunden können die angegebene Seite aufrufen und sich dort anmelden, d.h. einen Zugang beantragen.

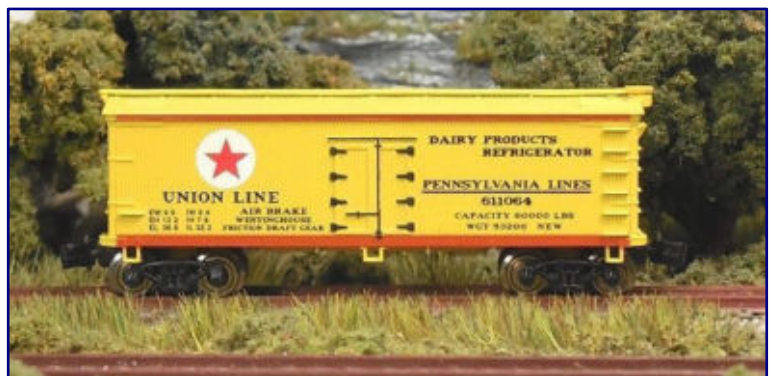
Auch das Steuerungsprogramm für ALAN wurde inzwischen auf Version 1.2.7 aktualisiert. Dieses bietet unter anderem einen neuen „Kick-Start“, der speziell im Analog-Betrieb nicht nur ein noch langsames Anfahren, sondern auch nochmals geringere Fahr-Geschwindigkeiten ermöglicht.

Zu guter Letzt betont die Toy-Tec GmbH & Co. KG auch ihre Rolle als Versandhändler für Modellbahn und Zubehör (<https://toy-tec.shop>), denn der stationäre Handel ist ja derzeit komplett geschlossen, womit sich die einzig möglichen Bezugsquellen verschieben. Geworden wird daher auch gezielt mit Sonderpreisen auf Schienenmaterial.

Doch noch eine Full-Throttle-Neuheit:

Nach dem angekündigten Rückzug hat uns WDW Full Throttle mit einer Waggonneuheit überrascht, die vermutlich noch einer auslaufenden Produktion zuzurechnen ist. Es handelt sich um eine Doppelpackung von zwei 34-Fuß-Kühlwagen mit Holzwänden (Art.-Nr. FT/B-9023) in neuerer Bauform der Pennsylvania Lines.

Die gelb lackierten Wagen mit zwei roten Zierstreifen sind in Deutschland unter anderem bei Case Hobbies (<http://case-hobbies.de/>) erhältlich.



Gelber Kühlwagen "Union Line" mit Holzwänden. Foto: WDW Full Throttle

Treffen in Altenbeken abgesagt – was nun?

Am 12. März 2020 sahen sich die Z-Freunde International e.V. wegen der aktuellen Entwicklungen und sich täglich verändernden Rahmenbedingungen nach eigener Aussage gezwungen, das für den 28. und 29. März 2020 geplante Internationale Spur-Z-Wochenende in Altenbeken abzusagen.

Inzwischen wäre an das Durchführen einer solchen Veranstaltung eh nicht mehr zu denken, denn die Situation hat sich seitdem weiter und sehr dramatisch verändert. Zum Zeitpunkt der Absage sah das aber noch anders aus, wie die Mitteilung des Veranstalters erläutert: „Die für die Genehmigung zuständige Behörde hat uns heute dazu eine dringende Empfehlung ausgesprochen.“

Allerdings waren die ausgesprochenen Auflagen schon zu diesem Zeitpunkt derart umfassend, dass der Verein schon personell überfordert war. Mit weiteren Auflagen war absehbar zu rechnen, weshalb mit Blick auf die Gesundheit der Besucher kein Weg an der schweren Entscheidung vorbeiführte.

Aktuell wird das Treffen im ZFI-Forum virtuell nachgeholt und auf diese Weise lässt sich erleben, was in Altenbeken angekündigt, vorgestellt, gezeigt und präsentiert werden sollte. Der bereits produzierte Veranstaltungssonderwagen ist inzwischen über den 1zu220-Shop in den Verkauf gelangt. Jörg Erkel (1zu220-Shop) gab zudem zwei Sondermodelle bekannt, die ursprünglich ebenfalls vor Ort verkauft werden sollten.

Der erste Waggon, ein gedeckter Wagen G 10 der laufenden Brauerei-Serie, hat eine Auflage von 100 Exemplaren und folgt damit den Vorgängern dieser Serie.

Das aktuelle Motiv ist auf zitronengelbem Lack (RAL 1012) dem Westheimer Radler naturtrüb gewidmet (Art.-Nr. 98167). Das in Graualuminium lackierte Dach lässt die Waggenwände schön strahlen.

Erheblich geringer ist die Verfügbarkeit des nur in 40 Exemplaren gefertigten Modells eines rotbraunen Containertragwagens Lgs 580 der Deutschen Bahn AG (49.346.31), das exklusiv von FR Freudenreich Feinwerktechnik hergestellt wurde.



Der jüngste und wohl auch letzte Bierwagen der Westheimer-Reihe ist mit zitronengelbem Lack „Westheimer Radler naturtrüb“ (Art.-Nr. 98167) gewidmet.



Gleich acht Tragwagen Lgs 580 mit den Westheimer-Tankcontainern (49.346.31) hat der Auftraggeber hier zu einem ansehnlichen Zug gereiht. Foto: 1zu220-Shop

Als Ladegut trägt er einen 20-Fuß-Tankcontainer TT06 mit blauem Rahmen und Aufdruck „Westheimer Premium Pilsener“. Er stammt aus einer Zulieferung des Spezialisten HOS-Modellbahntechnik (Heinz O. Schramm).

Bestellungen aller drei in dieser Meldung genannten Wagen sind unter <https://www.1zu220-Shop.de> möglich.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Torsten Schubert

Lizenzierte **Trainini Mitgliedergruppe** (<https://www.facebook.com/groups/1597746057122056/>): Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**)

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

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

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

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

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

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

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

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