

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



Himmelreich im Höllental

Neue Hausbausätze bei Noch
Gesellschaftswagen von Märklin

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wie schon so oft, wird mit einer Juni-Ausgabe von **Trainini®** der Sommer eingeläutet. Viele Modellbahnfreunde lassen in dieser Zeit ihr Hobby eher ruhen, sind in der Natur unterwegs oder sehnen sich bereits nach ihrem Jahresurlaub. Kommen ihnen diese Zeilen vielleicht bekannt vor? Es war die Einleitung unseres Vorworts vor zwei Jahren - in einer für uns schon fast anderen Zeitspanne.



Dirk Kuhlmann
Redakteur

Seit Monaten wütet der Covid-19-Virus nun auf unserer Erde, in manchen Ländern ist ein wenig Entspannung angesagt, woanders ist der Kampf um jedes Leben noch im vollen Gange. Unser **Trainini®** mag nur ein kleines, aber feines Magazin sein, jedoch erreichen wir zehntausende von Lesern auf der ganzen Welt.

Die komplette Mannschaft von **Trainini®** sieht sich deshalb auch in einer wichtigen Verantwortung und ruft daher Sie alle, wo immer diese Zeilen auch gelesen werden, weiter zur Vorsicht auf. Bitte bewahren sie ihre Gesundheit und die ihrer Mitmenschen!

Egoismus, Leugnen und Ignorieren eignen sich nicht, um dieses Virus einzudämmen, zu bekämpfen und irgendwann zu besiegen. Um gerade jetzt Ihre Sehnsucht nach Sommer, Sonne und Meer ein wenig zu mildern, haben wir uns ein paar passende Themen zum regelrechten Zerstreuen in dieser Ausgabe zusammengetragen.

Im Jahr 1976 stellte die Deutsche Bundesbahn mit der Bauart WGmh 824 einen ersten Gesellschaftswagen neuer Generation in Dienst, welcher von Märklin im Maßstab 1:220 jetzt auf den Markt gebracht wurde. Wir wollen das Modell dieses Mal sprichwörtlich beleuchten. Auf meine damalige Mitfahrt im Original möchte ich lieber nicht näher eingehen - nur so viel; Es war feuchtfrohlich!

Haben Sie Lust auf ein wenig virtuellen Urlaub im Schwarzwald? Dann nimmt Sie Holger Späing auf eine vierteilige Reise zum Bahnhof Himmelreich mit und zeigt nebenher den Aufbau eines modernen Präsentations-Dioramas. Im Teil 1 wird der Zusammenbau des Bahnhofs erklärt, welcher von Märklin seit einiger Zeit angeboten wird.

Wir finden, dass die thematischen Schwerpunkte verschiedener Hersteller für uns Modellbahner willkommene Bastelansätze liefern. Dies beweist auch die Firma Noch seit einigen Jahren, aber leider nicht im Maßstab 1:220. Bis jetzt!

Nun sind die ersten Hartkarton-Bausätze erhältlich und wir haben sie zur Probe gebaut. Noch gilt als sehr innovatives Unternehmen seiner Branche; mal sehen, was in der Spurweite Z noch folgen wird.

Durch den Ausfall diverser großer Messen (nun auch Leipzig) wollen wir in der nächsten Zeit in größerem Umfang Neuheiten vorstellen, damit unsere Leser stets auf dem Laufenden bleiben. Immerhin fahren die Hersteller ihre Produktionen langsam wieder hoch.

Ich suche mir jetzt, bei einem kühlen Getränk, ein schattiges Plätzchen und bereite die nächsten Artikel vor - ganz alleine, ohne Ansteckungsgefahr und immer mit der Rücksicht auf meine Mitmenschen.

Bleiben sie gesund,

Dirk Kuhlmann

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Da ist Stimmung in der Bude... .. 4
Stunde Null für ein Kriegskind16

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Stein auf Stein - ein Bahnhof wächst22
Neu und doch bekannt37

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Rundreise durchs Ruhrgebiet51
Aus Geschiebe wird Rangieren53

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....56

Impressum68

Wir danken der Familie Petkelis, Norbert Schmitz und Sven Ullrich für ihre Unterstützung mit Vorbildaufnahmen.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 29. Juni 2020

Titelbild:

Der Bahnhof Himmelreich dient heute auch Zugbegegnungen des Nahverkehrs auf der eingleisigen Höllentalbahn. Hier treffen zwei von der Baureihe 143 bespannte Doppelstockgarnituren mit den Fahrtzielen Freiburg (Breisgau) und Neustadt (Schwarzwald) aufeinander.

Der Prototyp für Gesellschaftswagen Da ist Stimmung in der Bude...

Märklin hat den Wunsch nach einem Gesellschaftswagen für die Spurweite Z erhört, sogar verbunden mit Lichteffekten, wie sie beim Vorbild häufig zu beobachten gewesen sein dürften. Doch die Vorlage weist auch Besonderheiten auf, die zu erklären sind. Deshalb werfen wir zunächst einen Blick auf das große Vorbild.

Am 26. November 1976 stellte die Deutsche Bundesbahn den in Hamburg beheimateten Prototyp der Bauart WGmh 824, in ihrem Bestand unter der Wagenummer 51 80 89-80 600-5 eingereiht, als ersten Gesellschaftswagen in Dienst, der Vorlage für eine neue, komfortable Generation werden sollte.

Die künftigen Wagen waren dazu bestimmt, neue Maßstäbe in der Komfortstufe 1 (höchste Komfortstufe der DB) auf Erlebnisreisen, rollenden Konferenzen oder bei Vergnügungsfahrten geschlossener Gesellschaften zu setzen.



So wie auf dieser Vorbildaufnahme stellt sich Märklin seinen Gesellschaftssonderzug vor: Direkt hinter der Vorserienlok 120 002-1 hängt ein Gesellschaftswagen der neueren Generation, als sie Nürnberg Hbf in westlicher Richtung verlässt. Foto: Archiv Petkelis

Handelte es sich bei nachfolgenden Fahrzeugen um Umbauten, vornehmlich aus ausgedienten Halbspeisewagen, war der WGmh 824 ein Neubau durch die Waggon Union (WU) Berlin. Sein Äußeres mit zwei kleineren (Toiletten-) und zwölf größeren (Abteil-)Fenstern je Seite bei jeweils identischen Fensterabständen, Drehfalttüren und gerundeten Dachenden war aus den 2.-Klasse-Abteilwagen Bm 234 abgeleitet.

Vergleichbar aufgebaut war deshalb auch sein Untergestell mit Rahmen, Querträgern und Blechen aus Stahl. Der Wagenkasten bildete eine Schweißkonstruktion mit Seiten-, Stirn- und Dachblechen. Im direkten Vergleich zum Bm 234 war aber eine Änderung erforderlich, die dem Abfangen extrem auftretender Lastverhältnisse im Gesellschaftsraum diene.

Um diesen, wie sie bei Tanzveranstaltungen mit bis zu 150, sich ständig bewegenden und den Schwerpunkt des Fahrzeugs verlagernden Menschen auftreten, standzuhalten, wurden zusätzliche Querversteifungen verbaut. In den Betriebsbestand gelangte der Einzelgänger im damals gültigen Anstrichschema Ozeanblau/Elfenbein.

Zur Einheitslackierung der DB, die für alle Reisezugwagen außerhalb des TEE- und IC-Verkehrs gültig sein sollte, gesellte sich auf der jeweils linken Seitenwand noch der schon von Weitem sichtbare Schriftzug „Gesellschaftswagen“ über etwa vier Seitenfenster, während Klassenzeichen und Raucher- oder Nichtraucherhinweise entfielen.



Auch 181 213-0 „Saar“ hat am 11. September 1981 einen Gesellschafts-sonderzug am Haken, als sie in Hanweiler-Bad Rillingen (Saarland) abgelichtet wird. Der Wagen mit der Betriebsnummer 51 80 89-80 778-9, ein von Wegmann gebauter WGM 840 mit Abnahmedatum 3. Oktober 1979, war ursprünglich mal ein Halbspeisewagen BRbu4üm-61. Die Szene ließe sich nun ähnlich auch im Maßstab 1:220 nachstellen. Foto: Flodur44 (GFDL)

Gemäß gültiger Bundesbahnvorgaben für „werbende Anschriften“ an Reisezugwagen sollte der genannte Hinweis „Gesellschaftswagen“ in der ab 1975 gültigen Hausschrift „Neue Helvetica“ angebracht werden, was auch nachweisbar geschah. Sonst üblich war bei Betriebsanschriften zuvor und auch danach das Verwenden der „Mittelschrift DB“ nach DIN 1451.

Der WGMh 824 lief auf Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz 36 und war für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen. Strom fürs Innere bezog er aus der Zugsammelschiene oder über Achsgeneratoren. Die im Folgenden noch zu beschreibende Inneneinrichtung war bei den Serienwagen WGM 840 (ab 1978) übrigens achsengespiegelt eingebaut.

Besonders war das Innenleben des Vorbilds auf jeden Fall hinsichtlich der Ausstattung, denn es handelte sich gemäß der Gattungsbezeichnung ja um einen Salon- und nicht um einen Sitzwagen. Entsprechend erhielt er auch eine seinem Verwendungszweck angemessene Sondereinrichtung.

Das Innere bestand neben Toilette, Garderobe, zwei Begleiterabteilen und Küche mit anschließender Bar noch aus dem 27 m² großen Gesellschaftsraum, der etwa zwei Drittel des Wagens ausmachte. Die

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Bar und eine feste Sitzcke lagen in diesem Großraum und er konnte flexibel als Kino- oder Konferenzraum, Speise- oder Tanzsaal genutzt und für bis zu 30 Personen bestuhlt werden.

Bei Filmvorführungen warf der aufzubauende Projektor sein Bild auf eine Mattscheibe in der Großraumtrennwand.

Als Zugbegleitabteile beherbergte er jeweils einen Reiseleiter- und einen Elektroakustikraum, der für die Technik der Heizung, Musik- und Lichtenanlage sowie deren Steuerung vorgesehen war.

Farblich war das Innere vor allem von den damaligen Modifarben Biberbraun, Mohnrot und Beige geprägt, die an den Querwänden und an der Theke der Bar in für die Siebziger typischen Schlingermustern auftauchten. An den Längswänden des Großraums waren zwischen den Fenstern künstlerisch gestaltete Städtemotive aus Niedersachsen zu sehen.



Der Blick ins Innere spiegelt den Zeitgeist der Siebziger wider: knallige Farben und unruhige Formen. Wie ein Kontrast dazu wirken die niedersächsischen Städtemotive auf den Seitenwänden. Foto: Werksaufnahme Waggon Union



Eine Änderung des Schrifttyps für die Aufschrift „Gesellschaftswagen“ lässt sich auch bei anderen Vorbildern nachweisen, darunter der WGm 840 mit der Betriebsnummer 51 80 89-80 777-1, der am 9. Juli 1992 in Krefeld-Oppum aufgenommen wurde. Foto: Norbert Schmitz

Gesellschaftswagen

DIN 1451 Mittelschrift DB

Gesellschaftswagen

Neue Helvetica halbfett|

Die abgehängte Decke bestand aus hell lackiertem GFK und wies im Bereich der Disco-Beleuchtung glänzende Einzelteile aus achtförmigen, pyramidenartig geformten Reflexionsflächen aus, in die die Lampen integriert waren.

Spätestens ab dem Sommer 1987 ist beidseitig eine äußerliche Änderung durch Fotografien dokumentiert:

Der Schriftzug „Gesellschaftswagen“ erscheint nun kleiner

Die Unterschiede zwischen den beiden Schrifttypen, die an den Gesellschaftswagen neuerer Bauart zum Einsatz kamen, verdeutlichen wir mit dieser Gegenüberstellung. Der untere entspricht der ursprünglichen Darstellung, die 1975 verfügt wurde.

und folgt der Schriftart nach DIN 1451. Der genaue Zeitpunkt für diese Modifikation ließ sich bislang nicht sicher belegen. Wahrscheinlich ist sie aber zusammen mit einer Hauptuntersuchung erfolgt, die um den Jahreswechsel 1984/85 erfolgt sein muss.

Eine weitere nach Schadgruppe 3e hatte er im April 1996, also bereits zu Zeiten der Deutschen Bahn AG. Damals wurde er als einer von drei Wagen für den Mauszug umgestaltet. In diesem Zusammenhang erhielt der die orangefarbene Gestaltung mit den Motiven der Namensgeberin für die WDR-Kinderreihe.



Der einzige WGMh 824 (Betriebsnummer 51 80 89-80 600-5) mutierte später zum Mauswagen für einen Sonderzug des WDR, mit dem das Jubiläum der „Sendung mit der Maus“ gefeiert wurde. Station machte der Zug am 3. März 1996 in Karlsruhe Hbf. Foto: Norbert Schmitz

Die Ausmusterung bei der DB ereilte ihn zum 31. Januar 2000, doch war damit noch nicht sein Ende besiegelt. Er wurde an die BTE (Bahntouristik-Express) verkauft und gelangte später noch zur AKE, die ihre Züge als historischen Rheingold vermarktet.

Das Märklin-Modell

Märklin hat sein Spur-Z-Neuheit, die im Juni 2020 ausgeliefert wurde, analog zu einem vor einigen Jahren erschienenen Modell für die Baugröße H0 umgesetzt. Bauartbezeichnung und Wagennummer sind identisch und korrekt.

Auch die saubere Lackierung in den Farben RAL 5020 Ozeanblau und RAL 1014 Elfenbein entspricht der historischen Vorlage. Lobenswert ist, dass sie auch um die Ecken herum in Richtung der Gummiwülste gezogen wurde. Farblich durch Druck abgesetzte Türklinken, Spannungswarnzeichen am jeweils linken Wagenenden oder rot ausgelegte Schlussleuchten sind Feinheiten, die zum guten Gesamtbild beitragen.



Märklins neuer Gesellschaftswagen WGmh 824 (Art.-Nr. 87210) basiert, wie die Artikelnummer schon erkennen lässt, auf dem B(ü)m 234 aus dem Jahr 1972. Die Wagenrundform ist also schon seit dem Anbeginn der Spurweite Z dabei.

Die Wagenrundform, die hier herangezogen wurde, stammt aus dem Jahr 1972. Als Modell mit der Artikelnummer 8721 stellte sie damals einen B(ü)m 234 dar – zunächst in Popfarben, später auch im hier gewählten Farbschema der Bundesbahn. Bis auf ein nicht vorhandenes Fenster auf der Küchenseite des Vorbilds (neben der linken Einstiegstür) passt die gewählte Basis für eine Umsetzung ins Modell.

Auf ihr hatte einst auch der Händler und Kleinserienhersteller Schmidt (Hameln) den Gesellschaftswagen WGmh 824 angeboten. Das genutzte Serienmodell von Märklin wurde äußerlich nicht verändert, auch die zu ihm nicht passende Betriebsnummer und Bauartbezeichnung blieben also angeschrieben.

Ebenso hatte er nicht, wie Märklin jetzt richtigerweise schon, auf die Klassenziffern und beim Vorbild aufgeklebten Tafeln mit Raucher- oder Nichtraucheranschrift verzichtet. Das in Weißaluminium lackierte und so den Anstrichvorschriften widersprechende Wagendach ließ er ebenfalls unberührt, was aber besser zu den Katalogmodellen passte, mit denen er kombiniert werden sollte. Beim neuen Märklin-Modell ist jetzt vorbildgerecht in RAL 7022 Umbragrau lackiert.

Was aber allen bekannten Bildvorlagen zum Zeitpunkt der Schmidt-Auflage entsprach, war die Anschrift Gesellschaftswagen in der Schriftart „Neue Helvetica“. Sie war nur leider etwas zu groß ausgefallen und mehr als eine Fensterbreite zu weit nach links aufgedruckt worden.

Dennoch erfreute sich diese Kleinserien-Druckvariante damals einer großen Beliebtheit. Immerhin bot sie die Chance, einen außergewöhnlichen Zug, mit dem vielleicht sogar persönliche Reiseerinnerungen verbunden waren, auf der Anlage verkehren zu lassen.

Irritierend wirkte im direkten Vergleich für viele vorbildkundige Käufer deshalb nun das Spur-Z-Modell. Der Schriftzug war deutlich kleiner und machte glatt den Eindruck, sogar zu klein ausgefallen zu sein. Auch traten besonders beim „G“ am Wortanfang, aber auch den Doppelbuchstaben „ll“ in Wortmitte erkennbare Unterschiede zu Tage.



Die Gegenüberstellung der Märklin-Neuheit (hinten) mit dem Schmidt einst zusätzlich bedruckten Waggon 8721 aus dem damaligen Märklin-Programm (vorne) verdeutlicht Unterschiede und Fortschritte der Entwicklung: Korrekte Farbe von Dach und Fensterrahmen, teilweise weiß hinterlegte Fenster sowie farblich abgesetzte Details sprechen klar für die Neuheit. Der Schriftzug folgte bei Schmidt dem älteren Standard, fiel aber dennoch etwas zu groß aus. Nicht korrekt waren Klassenziffern und Nichtraucher tafeln neben der Tür.

Eine Analyse sorgte für die Erkenntnis, dass hier die Schriftart „DIN 1451 Mittelschrift DB“ angewendet wurde, was ja eben nicht mit den Vorgaben für werbende Anschriften an Reisezugwagen vereinbar schien. Genau das hatte Märklin auch im Maßstab 1:87 schon heftige Kritik und den Vorwurf grober Fehler eingebracht.

Rätsel gelöst – Märklin entlastet

Auf die Spur zu des Rätsels Lösung führte uns schließlich ein Hinweis in Märklins Produktbeschreibung für das einstige Spur-H0-Modell, das ebenfalls in einer einmaligen Sonderauflage produziert worden war. Dort war die Rede vom nachgebildeten Betriebszustand aus dem Sommer 1985.



Bei Erscheinen zweifelten viele Kunden an, dass Märklin für den Schriftzug „Gesellschaftswagen“ den korrekten Schrifttyp gewählt hat. Vorbildbelege waren nicht bekannt.

Alle bekannten Fotografien, die wir identifizieren konnten, betrafen Wagen aus den nachfolgenden Umbauserien oder zeigten den WGMh 824 auf frühen Aufnahmen sowie vom Hersteller WU. Das Spur-Z-Modell trägt als letzte Untersuchung eine Anschrift aus dem AW München-Neuaubing vom 7. Dezember 1984 (REV MNAX 7.12.84). Daran scheint uns nur das Kürzel MNAX nicht korrekt, das erst später üblich wurde – für das Datum selbst liegt uns ein Bildbeleg vor.

Das Vorbild ist auf mindestens drei Aufnahmen in der Form dokumentiert, wie Märklin es wiedergegeben hat. Sie datieren auf den Sommer 1987 und den Herbst 1990. Folglich könnte sich ein Fehler allenfalls noch auf den Zeitraum zwischen dem aufgedruckten und belegbaren Revisionsdatum und dem ersten Bildbeleg beschränken.

Der 7. Dezember 1984 war übrigens ein Freitag, an dem regulär gearbeitet wurde, und er lag auffällig genau acht Jahre nach der Abnahme des Wagens. Bei einer Untersuchungsfrist von sechs Jahren und zwei Mal erfolgter Verlängerung um jeweils ein Jahr entspricht das auch rechnerisch genau dem Zeitfenster, als der Wagen sich seiner ersten Hauptuntersuchung unterziehen musste.

Und weil solche auch für Ausbesserungen an Anschriften und Lackierung genutzt wurden, scheint es plausibel, dass die alten Aufkleber in diesem Zusammenhang ausgetauscht wurden. Ob die dabei neu gewählte Schriftart ein Fehler war, einen Versuchscharakter für das anstehende Jubiläumsjahr hatte oder es einen Wechsel in der Vorgabe gegeben hat, ließ sich bislang nicht herausfinden.



Diese Aufnahme der linken Seite des einzigen WGMh 824, gefertigt am 14. Oktober 1990 in Bremen, belegt Märklins Entscheidung. Auch das Untersuchungsdatum 7.12.84 ist damit belegt. Nur das AW-Kürzel auf dem Modell entspricht nicht der damals üblichen Schreibweise. Foto: Sven Ullrich.

Ansonsten gibt es nur wenige Besonderheiten im äußeren Erscheinungsbild, auf die hinzuweisen wäre. Die Zuglaufschilder sind rot und auch ohne Lupe noch lesbar mit „Sonderfahrt“ bedruckt. Der Waggon wird damit zur noch auszuliefernden Wagenpackung 87211 passen, die von einer Baureihe 120 der Vorserie (88527) gezogen werden soll (siehe auch Vorbildaufnahme auf Seite 4) – alle Modelle sind Sonderauflagen für die MHI.

Das Vorbild des WGMh 824 hatte wegen der in diesen Bereich ragenden Küche ein (Toiletten-)Fenster weniger als ein vergleichbarer 2.-Klasse-Wagen. Ein weiterer Fehler liegt im Dachbereich: Das Original hatte dort nur einen Kuckuckslüfter über der Wagentoilette – das Modell hat unverändert zwölf, aber leider keinen an der korrekten Stelle. Formenänderungen ab Werk hätten hier folglich gleich drei Bauteile betroffen.



Mit Blick auf eine wirtschaftliche Umsetzung ist Märklin einige Kompromisse eingegangen: Alle nachgebildeten Kuckuckslüfter auf dem Dach gibt es beim Vorbild nicht, stattdessen würde links ein einziger über das kleine Seitenfenster gehören. Ebenso hat der Waggon ein kleines Fenster auf der Gegenseite zu viel (vgl. Bild auf Seite 9 unten mit Vorbildaufnahme auf Seite 10).

Im Bereich der oberen Fensterkanten und auf einer Längswand besaß der Vorbildwaggon zudem zusätzliche Lüftergitter. Diese durch Formenänderungen nachzubilden, wäre mit Blick auf die Kosten und zu erwartende Auflage unter Berücksichtigen aller möglichen Varianten wohl ebenfalls verwegen gewesen.

Märklin hat sich daher auch im Interesse seiner Kunden fürs Nachbilden mittels zusätzlicher Drucke entschieden, was durchaus überzeugend wirkt. Natürlich kann das je nach Beleuchtungsrichtung und Lichteinfall nicht ganz dem dreidimensionalen Effekt einer Gravur standhalten, doch wir wollen auch anerkennen, dass wir dieses Modell eher in Fahrt erleben als im Stand studieren möchten.



Zusätzliche Lüftungsöffnungen, die das Vorbild beim Umbau erhielt, sind am Modell im Tampondruckverfahren berücksichtigt worden (siehe Hinweispefeile). Auch die Betriebsanschriften wurden auf diese Weise aufgebracht und sind vollständig, gestochen scharf wie auch lesbar wiedergegeben.

Das liefert uns das Stichwort, sich den inneren Werten der Neuheit zuzuwenden, denn genau auf die kommt es hier besonders an.

Effektbeleuchtung

Die Produktbeschreibung (Art.-Nr. 87210) berichtet von einer eingebauten, flackernden Discobeleuchtung in verschiedenen Farben. Bei diesen ist von „Rot, Gelb, Grün, Blau etc.“ die Rede. Ausgerüstet ist

das Modell demnach neben den Kurzkupplungshaken auch mit einem Strompuffer. Mit dieser Ausstattung rechtfertigt Märklin auch den enormen Preiszuschlag gegenüber anderen Reisezugwagen. Also muss diese Schaltung auch zeigen, ob sie hält, was sie verspricht.

Nach Abnehmen des Daches erblicken wir eine schwarze Leiterplatte, die für die Disco-Beleuchtung erforderlichen Leuchtdioden sind als SMD-Elemente auf deren Unterseite verbaut. Ihren Strom erhielt die Platine von Achsschleifern, die in den Drehgestellen verbaut sind und die Spannung durch die Drehzapfen ins Innere führen.



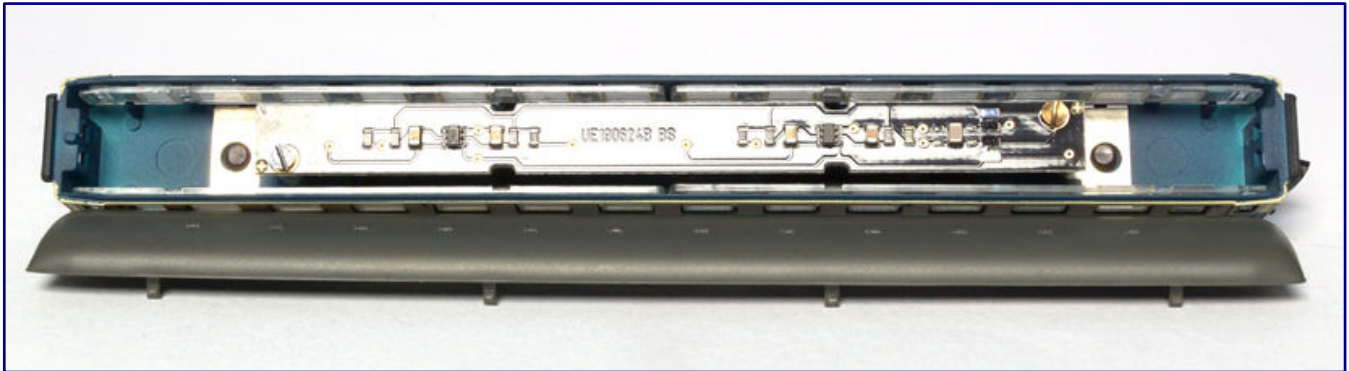
Im Vergleich zu vielen früheren Auflagen dieser Wagenform hat Märklin bei Lackierung und Bedruckung alle Potenziale gehoben, die das Modell bietet: Das elfenbeinfarbene Fensterband reicht bis zu den ebenfalls abgesetzten Faltenbälgen. Die Schlussleuchten und auch deren Gummieinfassung wurden farblich abgesetzt, wie auch Türklinken und Haltestangen.

In Betrieb genommen, erblicken wir exakt vier Lichtquellen in den Farben Grün, Blau, Gelb und Rot, die einer einfachen Lauflichtschaltung folgen, aber nicht exakt dieselbe Blinkfrequenz zeigen. So ergeben sich innerhalb weniger Minuten doch unterschiedliche Lichteffekte und -muster, die in der Vorbeifahrt nicht langweilig wirken. Abgeschaltet werden kann die kleine Elektronik allerdings nicht – aber will der Kunde das denn?

Etwas (zu) hoch gepokert hat Märklin aber mit dem Hinweis „et cetera“ beim Aufzählen der LED-Farben, denn diese war abschließend – übrige gibt es schlicht und einfach nicht. Je nach Blinkmuster vermischen sich die Eindrücke zwar zu weiteren Farben, aber etwas Bescheidenheit hätte dem Hersteller hier trotzdem gutgetan.

Explizit loben möchten wir nämlich, dass nicht das gesamte Wageninnere auf diese Weise illuminiert wird, sondern sich die vier Lichtemittenten ziemlich genau auf die Deckenfläche verteilen, die den Großraum des Vorbilds bildete. Der Koch in der Küche muss sich im Modell also ebenso wenig beschweren wie Besucher der Toilette, die bei reichlich Bierkonsum sicher stark frequentiert wäre.

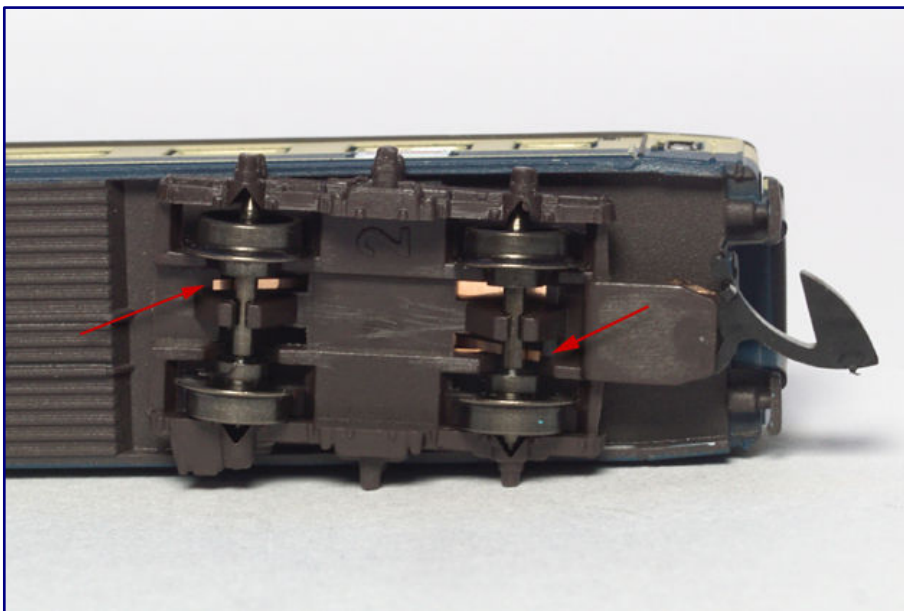
Nicht einmal ansatzweise überzeugt sind wir leider wieder einmal von der Pufferung der Beleuchtung: Wir können nämlich keine feststellen. Ein Rückdrehen des Transformators oder Fahrreglers auf Null



Im Inneren des Waggons finden wir eine beidseitig bestückte Leiterplatte, die vier Farb-LED samt passenden Vorwiderständen, der Blinkschaltung und Elemente für die fahrtrichtungsunabhängige LED-Versorgung in Richtung der Durchlassspannung aufweist. Bezüglich eines (wirksamen) Strompuffers blieb es leider mal wieder bei einem leeren Versprechen der Produktbeschreibung.

quittiert die Effektbeleuchtung zum sofortigen Erlöschen der Leuchtdioden – auch nach fünf Minuten ununterbrochener Spannungsversorgung.

Auch Weichenfahrten und verschmutzte Streckenabschnitte quittiert der Waggon mit kräftigem Flackern. Da das bei einer Discobeleuchtung ja gewünscht ist, sollten wir hier treffender von einem Ausfall des Lichts schreiben. Vielleicht hätte den verantwortlichen Entwicklern da mal ein Studium der in dieser Hinsicht hervorragend konstruierten Passmann-Innenbeleuchtungen genützt, die unsere Messlatte definiert haben.



Mit gerade mal einem Abnahmepunkt pro Achse (siehe Hinweispfeile) wurde auch die Chance auf eine sichere Stromabnahme vertan. So wirkt Märklins Umsetzung von Elektrik und Elektronik nur halbherzig und lieblos.

Das Problem hat eine weitere Ursache nach unserem Eindruck auch in der Konzeption der Achsschleifer, die auf der einen Seite für sicheren Kontakt und auf der anderen für möglichst wenig Rollwiderstand sorgen sollen.

Die Stromabnahme von den Drehgestellen erfolgt zwar an allen vier Achsen, aber jeweils mit nur einem einzigen Schleifkontakt.

Auch hier dient wieder ein Passmann-Produkt als Vergleichspunkt: Dort erzeugten die Produkte auch keinen spürbaren Rollwiderstand, griffen aber jeweils doppelt den Strom, also von zwei Schleifpunkten,

ab. Vielleicht drückt diese Form auch einfach die beiden Räder besser aufs Gleis, jedenfalls erwies sie sich stets als erheblich funktionssicherer.

Interessant erscheint noch ein Blick auf die Betriebsspannung: Die Schaltung wird im Test bereits ab ca. 0,2 Volt Gleisspannung aktiv, allerdings noch nicht gleich mit allen vier Leuchtdioden, da deren Durchlassspannung noch nicht für alle Exemplare erreicht scheint.

Einen zuverlässigen Betrieb haben wir ab etwa 4,5 Volt Gleisspannung gemessen, wobei sich der Märklin-Transformator 67011 in diesem Bereich nicht besonders feinfühlig regeln lässt. Er macht einen viel zu großen Sprung, um ein genaueres Messergebnis zu erzielen. Für den Betrieb auf der Anlage ergibt sich daraus aber auch keine besondere Erkenntnis.

Für einige unserer Leser wird es aber relevant sein, dass auch ein Test im Digitalbetrieb problemlos erfolgte. Bei einer Gleisspannung von etwa 13 V Gleisspannung lief die Elektronik problemlos, so dass sie weder mit der Wechselspannung noch deren Höhe ein Problem zu haben scheint. Ein Defekt daran ist jedenfalls nicht eingetreten.



Die Discobeleuchtung ist einfach, wirkt aber im Tag- wie auch Nachtbetrieb durchaus ansprechend. Die beschriebenen Mängel lassen Analogbahner auf Dauer allerdings verzweifeln. Im Digitalbetrieb sollte der Einbau eines Funktionsdecoders mit gepuffertem Ausgang Abhilfe schaffen.

Ermutigt hatte uns eine vielbeobachtete Eigenschaft des früher angebotenen Transformators 67011: Wenn er ohne Last läuft, speist er weitaus mehr als die von Märklin als maximale Betriebsspannung angegeben 10 Volt Gleichspannung ein. Da Leuchtdioden nur einen sehr geringen Stromverbrauch von wenigen Milliampere aufweisen, fordern sie den Trafo nicht.

So haben wir auch hier 13,8 Volt gemessen, solange kein weiterer Verbraucher mit auf dem Gleis war. Wir sind froh, dass Märklin konsequent um Abwärtskompatibilität bemüht ist und dieses Phänomen mit Weitsicht offenbar bedacht hat, um sich vor Reklamationen zu schützen. Dies eröffnet sicher ungewollt auch eine Perspektive für die Digitalfreunde in der Spurweite Z.

Daher möchten wir unseren Lesern auch einen letzten Eindruck mitgeben: Die Blinkgeschwindigkeit ist wie auch die Leuchtintensität von der anliegenden Spannung abhängig. Im analogen Betrieb wird dies über den Fahrregler beeinflusst, ist aber im meist genutzten Bereich kaum in seinen Unterschieden wahrnehmbar.

Für den Digitalbetrieb bietet sich hier bei Einbau eines geeigneten Decoders natürlich eine weitere Option bewusster Einflussnahme über die Zentrale.

Schlussbetrachtung

Ein Gesellschaftswagen stand lange auf den Wunschzetteln der Zetties. Da fast alle Vorlagen deutlich erkennbare Abweichungen gegenüber den vorhandenen Formen aufwiesen, war die Kompromissbereitschaft auf Kundenseite hier außergewöhnlich groß.

Märklin hat mit dem WGmh 824 zwar nun einen Einzelgänger gewählt, aber mit ihm den eben beschriebenen Kompromiss auch so klein wie möglich gehalten. Seine Grundform passt fast perfekt und die meisten abweichenden Merkmale sind zumindest im Tampondruck berücksichtigt worden.

Der Waggon bietet als Erster der neuen Generation zudem auch noch die längste Einsatzmöglichkeit im Modell – bis hierher also alles richtig gemacht. Warum mit der außergewöhnlichen, wenn auch nicht gleich für jedermann erkennbaren Schriftart abseits des Standards mal wieder ein Exot gewählt wurde, bleibt ein Geheimnis des Herstellers. Ein Manko ist auch das allerdings nicht.



So kann es bald auf den Anlagen vieler Zetties aussehen: Der neue WGmh 824 ist in einen Gesellschaftssonderzug eingereiht, in seinem Inneren herrscht offenbar Tanzbetrieb.

Schwächen zeigt das Modell wieder mal im Bereich der elektrischen Komponenten. Warum Märklin seine Innenbeleuchtungen wiederholt nicht mess- und sichtbar gepuffert bekommt, bleibt ein Rätsel, denn andere Hersteller haben es schon vor Jahren erfolgreich vorgemacht.

Dies wiegt umso schwerer, als es zu einem deutlichen Preisaufschlag geführt hat. Dafür dürfen die Kunden nach unserer Erwartung auch gehobene Ansprüche stellen, denen das Modell allenfalls bedingt gerecht wird. Hier heißt es also nachzusitzen und zu lernen!

Trotzdem honorieren wir die besondere Idee und können zumindest teilweise über die kritisierte Spannungsempfindlichkeit hinwegsehen, weil es außerhalb einer konstant leuchtenden Abteilbeleuchtung einfach als weniger störend zu empfinden ist.

So kann sich der Gesellschaftswagen WGmh 824 (Art.-Nr. 87210) eine Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2020 in der Kategorie Technik ergattern. Dort wird er aber wohl auf starke Konkurrenz treffen, gegen die er sich erst mal beweisen muss.

Hersteller des Basismodells:

<http://www.maerklin.de>

Informationen zum gewählten Vorbild:

<https://www.maerklin.de/de/produkte/neuheiten/gesellschaftswagen-wgmh-824>

<https://www.deutsche-reisezugwagen.de/wagendaten/824-wgmh/>

Die Douglas DC-4 der KLM

Stunde Null für ein Kriegskind

Mit der Douglas DC-4 hat Herpa einen weiteren Klassiker der Luftfahrt nachgebildet. Das Vorbild wurde durch seine große Stückzahl, militärisches Transportflugzeug in US-Diensten, im Transatlantikverkehr und als Rosinenbomber sprichwörtlich „unsterblich“. Mit der KLM wurde für das vorzustellende Modell eine Luftverkehrsgesellschaft gewählt, die nicht minder geschichtsträchtig ist.

Die Douglas DC-4, die Herpa auf der Spielwarenmesse 2019 als Formneuheit vorgestellt hatte, ist ein besonderes Flugzeug. Es gehört zu den Maschinen, die Luftfahrtgeschichte geschrieben haben und deshalb auch Modellbahner im nahen Maßstab 1:220 ansprechen dürften.

Ihren Erstflug hatte die Douglas DC-4 am 14. Februar 1942, also bereits nach dem Eintritt der Vereinigten Staaten in den Zweiten Weltkrieg, mit militärischem Kennzeichen. Entwickelt wurde das für damalige Verhältnisse recht große Verkehrsflugzeug, nachdem ein noch größeres Muster mit der Bezeichnung Douglas DC-4E aus dem Jahr 1938 von interessierten Fluggesellschaften abgelehnt worden war.



Wie bei vielen anderen Fluggesellschaften auch, machte die Douglas DC-4 nach dem Zweiten Weltkrieg auch bei der KLM noch Karriere. Für sie ging es zunächst steil bergauf, bevor sie sich bald neuen Konkurrenzmustern mit Druckkabine und Turboprop- oder Düsenantrieb geschlagen geben musste und zunächst auf Kurzstrecken abwanderte.

Obwohl nun vom Reißbrett weg gleich 61 Stück bestellt wurden, machte die Neuheit zunächst als militärisches Transportflugzeug unter der Bezeichnung Douglas C-54 Skymaster Karriere. Mit 1.165 Exemplaren stellten sie den deutlich größeren Teil gegenüber nur 79 zivilen Maschinen, die erst ab Kriegsende gebaut wurden.

Die Baujahre aller Ausführungen erstrecken sich auf den Zeitraum von 1942 bis 1947. In ihren Baustufen als DC-4, DC-6 und DC-7 gehörte das viermotorige Kolbenmotorflugzeug ohne Druckkabine zu den meistverwendeten Flugzeugtypen der vierziger und fünfziger Jahre. Bei der Berliner Luftbrücke 1948/49 erwarb sie sich auch einen Namen als „Rosinenbomber“.



Das neue Herpa-Modell trägt wie sein Vorbild den Taufnamen „Rotterdam“, der unterhalb der Pilotenkanzel am Rumpf angeschrieben steht. Das Modell besticht aber auch mit angesetzten Details wie Antennen, feinem Fahrwerk und aufwändiger Bedruckung, zu der beispielsweise Scheibenwischer gehören

Ihr Hauptwettbewerber in zivilen Diensten war die Lockheed Constellation, die wir in den Ausführungen als „Super Constellation“ und „Starliner“ ebenfalls schon vorgestellt haben. Auch beide Karrieren verliefen vergleichbar: Zunächst Hauptstütze des kontinentalen und interkontinentalen Flugverkehrs, folgte mit Aufkommen der Strahlflugzeuge ein schnelles Ende.

Doch wir richten unseren Fokus auf die Glanzzeit dieses Flugzeugmusters, in der auch das neue Herpa-Modell mit der Kennung PH-TAR und dem Taufnamen „Rotterdam“ der KLM (Art.-Nr. 559799) angesiedelt ist. Die älteste noch unter ihrem ursprünglichen Namen aktive Fluggesellschaft feierte beim Ankündigen der Miniatur ihr hundertjähriges Jubiläum.

Maße und Daten zu Douglas DC-4:				
	Vorbild	1:200	1:220	Modell
Länge	28,60 m	143,0 mm	130,0 mm	142,9 mm
Spannweite	35,81 m	179,1 mm	162,8 mm	179,4 mm
Höhe	8,38 m	41,9 mm	38,1 mm	46,0 mm
Startmasse	33.112 kg	---	---	187 g
Reisegeschwindigkeit	365 km/h			
Triebwerke	4 x Pratt & Whitney R-2000-2SD-13G Twin Wasp			
Propeller	Dreiblatt			
Erstflug	14. Februar 1942			

Wie auch anderswo, trug die Douglas DC-4 in den Niederlanden zum Erstarren des Luftverkehrs und wirtschaftlichem Aufwind bei.

Das Flugzeug war ein Botschafter der Fluggesellschaft, ihres Landes und zur Schau gestellter Modernität.

Die nach Kriegsende gebauten 79 zivilen DC-4 waren für bis zu 56 Passagiere ausgelegt. Zusammen mit etwa 250

entmilitarisierten Maschinen kamen diese Muster weltweit bei Fluggesellschaften zum Einsatz – so auch bei der KLM.



Auch von vorn (Bild oben) sowie in der Aufsicht (Bild unten) macht die Douglas DC-4 von Herpa eine gute Figur. Die Registrierung ist orange auf die Tragflächen und schwarz auf den hinteren Rumpfbereich gedruckt. Das große Vorbild dieses Flugzeugs sorgte nach dem Zweiten Weltkrieg für einen Neustart des zivilen Luftverkehrs in Europa.

In den ersten Nachkriegsjahren waren sie auch im Überseeverkehr über dem Nordatlantik eingesetzt und lösten dort auch die unwirtschaftlich gewordenen Flugboote ab. Wegen schwacher Motoren, einer fehlenden Druckkabine, daraus resultierender geringer Flughöhe und fehlender Tankkapazität waren jedoch einige Zwischenlandungen erforderlich.



Der metallisch glänzende Rumpf der Douglas DC-4, in dem sich das Umfeld spiegelt, macht sie auch als Modell zum Hingucker. Dank ihrer überschaubaren Länge von nur rund 14 cm findet sie auch auf vielen Modellbahnanlagen einen Platz – und sei es vielleicht als technikgeschichtliches Denkmal.

Als sie durch Kolbenmotorflugzeuge von Douglas (DC-6) und Lockheed (Constellation) mit Druckkabine verdrängt wurde, wanderte die DC-4 in den Mittel- und Kurzstreckenverkehr ab und verdiente sich dort ihr Gnadensbrot. Bestuhlt waren die Flugzeuge in solchen Diensten oft für bis zu 80 Personen.

Das Ende für die Douglas DC-4 läutete bei der KLM auch das Indienststellen von sieben Convair CV-340, die 1953 zur Flotte kamen und 44 Reisenden Platz boten.

Sie ließ sich besonders wegen ihrer Druckkabine erheblich wirtschaftlicher einsetzen – das zugehörige Modell haben wir übrigens in **Trainini®** 10/2019 vorgestellt.

Das Modell hat Herpa gut getroffen. Dank des nahen und gut eingehaltenen Maßstabs 1:200 macht das Flugzeug auch auf Anlagenrändern mit Flughafenszenen eine gute Fi-



Die ansprechenden Formen dieses Flugzeugs werden auch beim Blick aufs Heck mit dem Leitwerk deutlich. Hier finden wir auch weitere, sehr feine und teilweise auch aufwändig aufgebrachte Tampondrucke.

gur. Zumal es für heutige Verhältnisse recht klein ist, nimmt es auch nicht zu viel des kostbaren Platzes in Anspruch.

Umgeben lässt es sich ebenso problemlos mit Figurennachbildungen und Automodellen im exakten Maßstab der Spurweite Z. Freunde der frühen Epoche III können mit dieser Miniatur daher durchaus etwas anfangen, besonders wenn „zwei Herzen in der Brust schlagen“ und die Liebe nicht nur der Eisenbahn gehört.



Mit der Douglas DC-4 „Rotterdam“ der KLM ist ein weiteres Flugzeugmodell startklar, das perfekt in die Epoche IIIa passt, als Flughäfen noch nicht die heutigen Ausmaße aufweisen mussten.

Dies wird auch dadurch möglich, dass Lackierung und Bedruckung ebenso sauber wie aufwändig sind und eine detaillierte Nachbildung erkennen lassen. Angesetzte Antennen, filigrane Fahrwerke und genaue Nachbildungen der verkleideten Kolbenmotoren mit den Dreiblattpropellern sorgen für ein der Modellbahn entsprechendes Wiedergabenniveau.

Ansprechend wirkt das Modell zudem durch seine spiegelnde Wiedergabe des damals mit hochglänzendem Stahlblech aufwartenden Vorbilds. Davon heben sich nur Zierflächen und -streifen, Türrahmen sowie Anschriften wie „The Flying Dutchman“ oder das Höhenleitwerk mit Wiedergabe der Farben aus der Nationalflagge ab.

So gestaltet, startet die Douglas DC-4 „Rotterdam“ der KLM nun auch im Maßstab 1:220 zum Sprung nach Übersee oder landet auf deutschen Modellflughäfen des kleinen, für Flugzeugmodellsammler jedoch großen Maßstabs.

Hersteller des Basismodells:
<https://www.herpa.de>

Bei uns geht Ihre Spende garantiert nicht unter.



freiwillig · unabhängig · spendenfinanziert

www.seenotretter.de



Danke.

Bahnhofsdiorama Himmelreich (Teil 1) **Stein auf Stein – ein Bahnhof wächst**

Der Märklin-Bausatz „Bahnhof Himmelreich“ hat uns herausgefordert und damit er wirken kann, soll er auch gleich ein passendes Umfeld erhalten. Denn nur so kann er anschließend perfekt auf seine Betrachter wirken und eine perfekte Kulisse bilden. Bevor es soweit ist, will aber erst der Bausatz zusammengefügt und auch etwas individualisiert sein.

2019 hatte Märklin, wie auch schon einige Male zuvor, einen thematischen Schwerpunkt für die Frühjahrsneuheiten gewählt, die auf der Spielwarenmesse in Nürnberg vorgestellt worden waren. Auserkoren war dieses Mal die Höllentalbahn. Damit sollte offenbar auch bewiesen werden, dass der Schwarzwald weitaus mehr als die typischen Gebäude zu bieten hat, die das Spur-H0-Programm früherer Zeiten zu Genüge prägten.



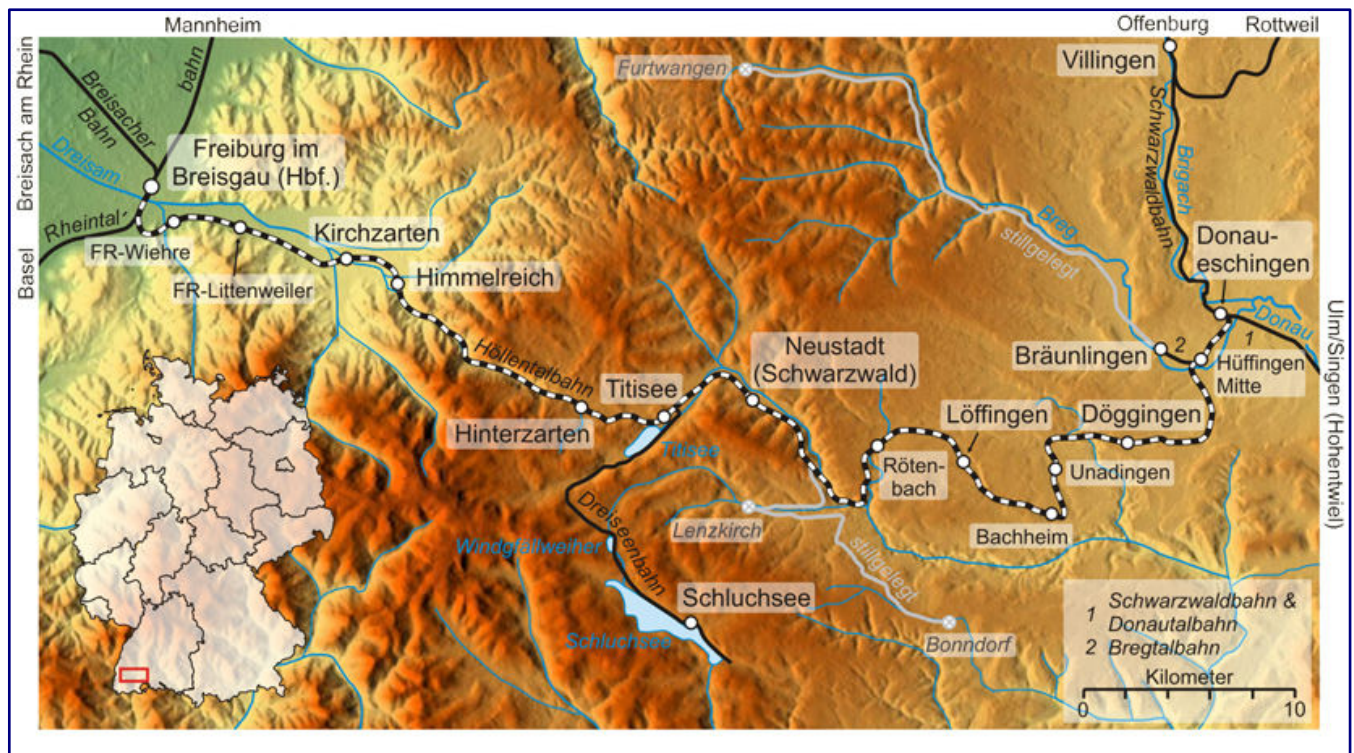
Als 139 309-9 vom Bw Offenburg mit E 3534, aus der Steigungsstrecke kommend, am 15. August 1983 in Himmelreich einfährt, zeigt das Empfangsgebäude ein vertrautes Gesicht. Die Gleisanlagen haben sich aber in den letzten zwanzig Jahren im Vergleich zum von uns geplanten Bauzustand deutlich verändert. Foto: Frank Lüdecke, Sammlung Eisenbahnstiftung

Diese einzigartige Gebirgsstrecke beginnt in Freiburg (Breisgau) und verläuft abschnittsweise als echte Steilstrecke bis Neustadt (Schwarzwald) und ab dort weiter bis nach Donaueschingen. Sie ist überwiegend eingleisig als Hauptbahn geführt und im Abschnitt Freiburg – Neustadt seit 1936 elektrifiziert.

Mit Steigungen von bis 57,14 % zwischen Himmelreich und Hinterzarten gilt die Höllentalbahn als steilste Hauptbahn Deutschlands. Der Zahnradbetrieb fand dort erst mit dem Indienststellen der Baureihe 85 sein endgültiges Ende.

Aufgrund ihrer Topographie und wegen der schweren Tenderdampflokomotiven hat diese Bahnstrecke die Modellbahner seit jeher fasziniert. Dazu trägt auch die teils enge Schlucht mit dem bekannten Hirschsprung entscheidend bei.

Märklin hat diese Faszination also gezielt aufgegriffen und sich mit dem Bahnhof Himmelreich (Art.-Nr. 89709) denjenigen ausgesucht, der am Fuße und damit der Einfahrt in die Steilstrecke liegt: Ab hier geht es steil bergauf, alleine das Ravenna-Viadukt überwindet auf seinen 224 Metern einen Höhenunterschied von 12 Metern.



Die Karte zeigt die verschiedenen Bahnstrecken im Schwarzwald und deren Verlauf. Gut zu erkennen ist die Topographie der Höllethalbahn, die von Freiburg (Breisgau) zunächst noch flach verläuft und ab Himmelreich bis Hinterzarten die Höhenzüge mit steilen Anstiegen erklimmen muss. Abbildung: Lencer (CC BY-SA 3.0)

Der Bahnhof ist also nicht nur wegen seines Namens etwas Besonderes, er wurde auch gleich noch mit passendem Rollmaterial für verschiedene Epochen flankiert. Sein Vorbildbahnhof liegt 451 Meter über Normalnull und besaß einst drei Gleise für Zugbegegnungen. Daran wollen wir uns auch im Modell orientieren.

Wir wollen uns einer moderneren Epoche zuwenden, in der bereits auf den Oberleitungsbetrieb mit einer Wechselspannung von 15 kV und 16,7 Hz umgestellt wurde. Das Empfangsgebäude im dargestellten Zustand vor seiner Renovierung passt gut zu diesem Vorhaben.

Später schrumpfte der Bahnhof auf zwei, zeitweise sogar nur ein Gleis zusammen. Heute hat er für Zugbegegnungen wieder zwei Gleise, aber einen neuen und versetzten Bahnsteig. Auch das Gebäude zeigt farblich ein verändertes Bild. Das Vorhaben, den Märklin-Architekturbausatz in eine stimmige und authentisch wirkende Kulisse zu setzen, erscheint perfekt für die Spurweite Z.

Am Anfang jedes Vorhabens solcher Art sollte immer ein Plan stehen. In diesem Fall befand der sich erst mal in Form vieler Bilder allein im Kopf des Autors. Inspiriert von Vorbildfotos und dem Titel „Die Höllethalbahn und Dreiseenbahn“ (ISBN 978-3-8375-1539-8) aus dem Programm der VG Bahn, reiften

die Gedanken schließlich hin zum sinnvollen Aufteilen des geplanten Dioramas zwischen Bahnhof und umgebender Landschaft.

Nur zwei der drei Gleise sollten nach der ersten Idee Eingang ins fertige Werk finden: Die Kante des Inselbahnsteigs sollte dort, wo das Gleis 3 läge, den Dioramenrand bilden. Der Plan sah hier vor, ein weitgehend ungehindertes Fotografieren einfahrender Züge zu ermöglichen, wobei das Empfangsgebäude so leichter einzubinden wäre. Die Bahnsteiglänge sollte vorbildgerechten Garnituren aus Lok und vier bis fünf Reisezugwagen ausreichend Platz bieten.



Das Vorbild hat sein Antlitz mehrfach verändert. Die einzige Konstante scheint das Empfangsgebäude zu sein, das nur seine Farbe gewechselt hat. Auf dieser noch recht aktuellen Aufnahme ist gut die Einfahrt in die Steigungsstrecke am Ende des Bahnhofs Himmelreich zu sehen.

Für einen zum Vorbild passenden Eindruck bedarf es auf der Straßenseite des Bahnhofs auch eines größeren Landschaftsausschnitts mit offener Wiesenfläche. Dieses Areal ist für Schwarzwald-Verhältnisse noch ungewohnt flach, erst in größerem Abstand finden wir Baumgruppen und einen spürbaren Geländeanstieg.

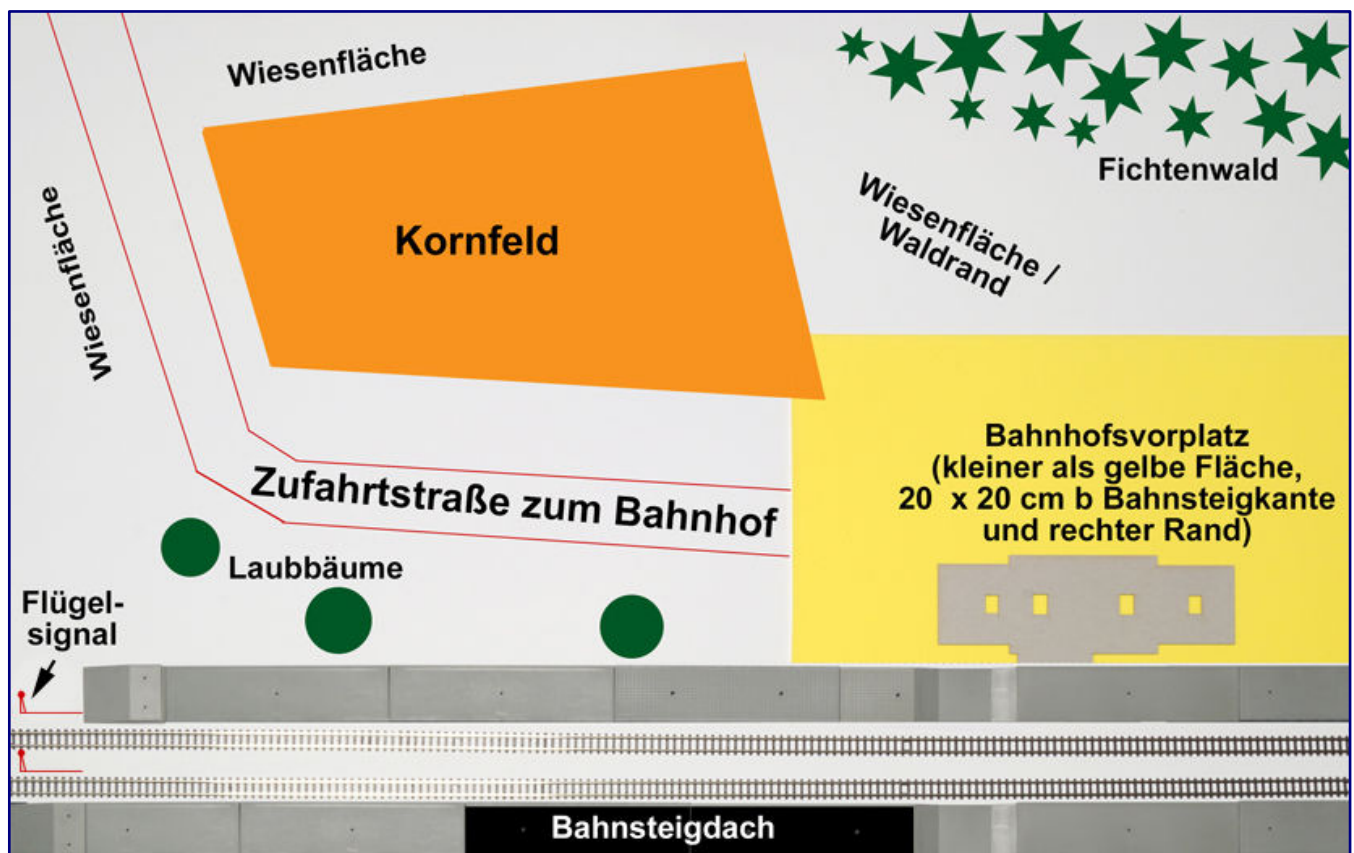
Davor liegt noch eine Bundesstraße, die sich überhaupt nicht ansprechend integrieren ließ, ebenso wenig eine Gebäudegruppe, vermutlich ein Gehöft, das nur als kleiner Anschnitt ins Diorama geragt hätte. An solchen Stellen einer Planung ist eine Entscheidung zu treffen: Soll streng und ohne Kompromisse nach Vorbild gebaut werden oder wird ein stimmiges und gleichzeitig auch ansprechendes Erscheinungsbild bevorzugt?

Für mich als Erbauer war die Entscheidung schnell klar: Eine vergrößerte Grundfläche kommt nicht in Frage, damit das Schaustück handlich und transportabel bleibt. Gleichzeitig bilden Straßen am Dioramenrand, womöglich noch durchgeschnitten, und für den Betrachter merkwürdig erscheinende Gebäudefragmente keine Anziehungspunkte.

Ein Plan nimmt Züge an

Um die räumliche Tiefe dieses Abschnitts wiedergeben zu können, darf das Diorama auf seiner Querseite aber trotzdem nicht zu kurz ausfallen. Dies war ein weiterer Grund, warum der Gleisbereich vorne so nah an die Kante rücken sollte. Doch hier setzte noch ein Lerneffekt ein, denn dieser Ansatz vermochte bei Stellproben nicht zu überzeugen – doch dazu später mehr, denn an den Bau des Dioramas wird es erst im Teil 2 dieser Reihe gehen.

Ein weiterer Ansatz für das Diorama ist auch noch schnell erklärt: Es soll so konzipiert sein, dass es später als Einschubsegment in einen „Guckkasten“ dienen kann. Auch wenn es bislang keinen konkreten Plan dafür gibt, will eine solche Überlegung frühzeitig berücksichtigt sein, denn nachträglich lässt sich dies nicht mehr integrieren.



Diese bearbeitete Fotografie in Originalabmessungen aus der ersten Stellprobe diente zunächst als Bauplan. Doch schon bald zeigte sich, dass besonders der Gleisbereich anzupassen war. Weitere Änderungen werden wir im nächsten Teil vorstellen.

Erfolgt der Einbau in einen Guckkasten, dann bedeutet dies eine geschlossene Holzkonstruktion mit Rückwand, Hintergrund, Beleuchtung und verdeckten Wendeschleifen im Hundeknochen-Prinzip. Das Diorama wird in diesem Fall zur Bühne für Zuggarnituren.

Die Idee zum Guckkasten drückt sich beispielsweise in Gleisen (und Bahnsteigen) aus, die parallel zur Längsseite verlegt werden – etwas, das wir sonst immer und sehr konsequent vermeiden, weil es Statik statt Dynamik ausdrückt! Wie „aus der Landschaft geschnitten“ wirkt dieses Areal also nicht. Die andere Seite der Medaille ist, dass ein rechtwinkliger Gleisschnitt an der Kante die Betriebssicherheit fördert.

Das Original zum Bahnhof Himmelreich hat Bahnsteige, die ohne jede Krümmung auskommen. Zwischen den beiden Gleisenden etwas Schwung in die Sache zu bringen, würde das Modell also vom Vorbild entfernen.

Ein wichtiger Punkt für meine Planungen ist es deshalb, diese starre Geometrie an anderer Stelle wirksam aufzubrechen. Dazu bleiben mir nur die Bezugspunkte der Augen in der Landschaft rund um das Bahngelände: der Verlauf der Bahnhofstraße, der Vorplatz oder auch der Waldrand im rechten Hintergrund.

Zusätzlich soll ein Kornfeld im Zentrum des Dioramas die ausgedehnten Wiesenflächen aufbrechen – ein Glücksfall, dass sich dafür sogar ein Vorbildbeleg finden lässt! Diagonalen und Kurvenverläufe werden diese Elemente also ins Gesamtbild einbringen und gleichzeitig für etwas „Chaos“ sorgen: Natur lebt vom Zufall und nicht menschlicher Geometrie.

Stellprobe und Gebäudebau

Um Plan und Idee überprüfen zu können, müssen Stellproben erfolgen. Das geht aber nicht ohne den Zusammenbau des Bahnhofsgebäudes. Möglichst verzerrungsfrei fotografiert, dienen die Aufnahmen aus den Stellproben dann dem Einfügen von Straße, Feld und Bäumen.

Anhand der Fotos werden die Linienführungen dann überprüft und optimiert. Ganz nebenbei hilft dieses Vorgehen auch beim Definieren der Flächenanteile auf dem geplanten Schaustück. Ein weiterer Punkt, der nicht vergessen werden darf, sind Fotoachsen für die Aufnahmen einzelner Szenen und Abschnitte.

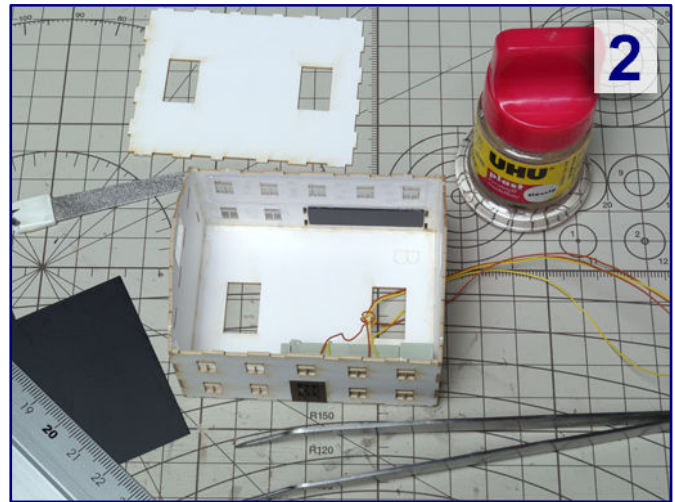
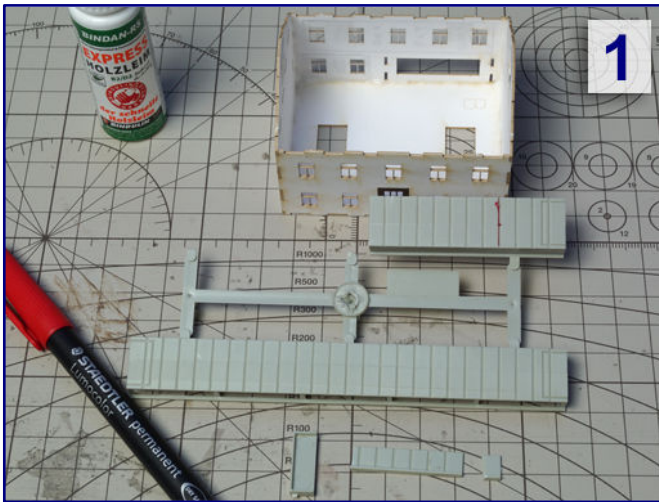
Wer seine Schätze in gelungenem Umfeld präsentieren möchte, sollte beim Ablichten keine Hindernisse vorfinden. Und das gilt für solche Szenen, die die Blicke des Betrachters einfangen und lenken sollen. Nur wer sich auch darüber schon im Vorfeld Gedanken macht, wird später keine unangenehmen Überraschungen erleben.



Der Zusammenbau des Bahnhofs beginnt mit dem Kern des Empfangsgebäudes: Boden, Seitenwände und Decke liegen bereit. Doch zunächst sind die Fensterfolien einzukleben, bevor alles Gestalt annimmt.

Damit geht es dann nun endlich an den Zusammenbau des Bahnhofes Himmelreich. Sein Bausatz besteht aus exakt 233 Teilen, verteilt auf 11 Bögen unterschiedlicher Farben. Da sie, wie Hartkarton üblich, durchgefärbt sind und ihre Oberfläche matt wirkt, erfordern sie keiner Farbbehandlung. Wer Verwitterungsspuren anbringen möchte, ist natürlich frei in seiner Entscheidung.

Auch der Schwierigkeitsgrad bleibt überschaubar, obwohl wir im Empfangsgebäude keinen Anfängerbaukasten sehen. Wer Modellbauerfahrungen besitzt, der wird auch hier sicher nicht scheitern, denn der Konstrukteur Stephan Laffont (Modellbau Laffont) macht es seinem Kunden so einfach wie möglich.

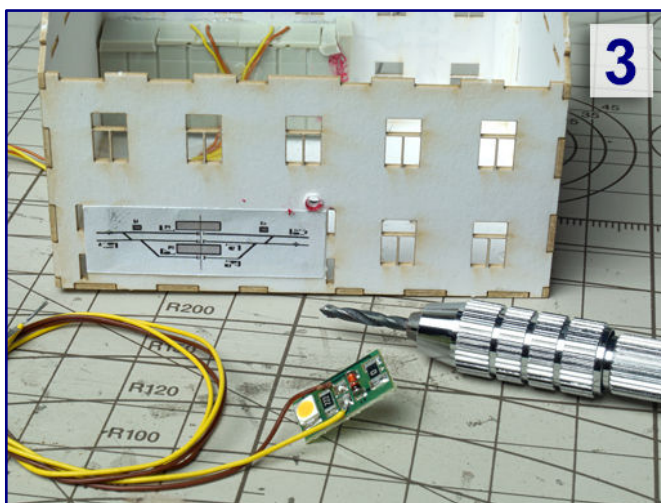
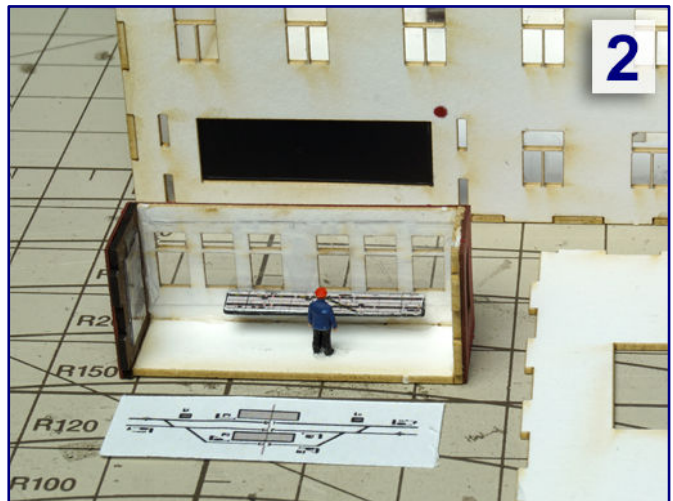


Mit Hilfe der Etagenbeleuchtung von Viessmann und Vorlagen aus Druckbögen und dem Internet entsteht die Illusion einer Schalterhalle: Zuerst werden passende Elemente ausgesucht, markiert und abgetrennt (Schritt 1), dann erfolgen Passprobe und Einsetzen von LED-Einsätzen und Deckteilen (Schritt 2). Bevor das Teil dann im Gebäudeinneren verklebt werden kann, werden noch die Hintergrundkulisse und Trafofuchs-Figuren eingesetzt (Schritt 3).

Für Märklin arbeitet er stets nach festen Grundsätzen: Die Außenkanten der Bausätze (Fassaden auf dem Kern) bieten immer fühlbare Ansatzpunkte, während Innenkanten stets an bereits vorhandene Ecken oder Bauteile ansetzen.

Feine Aufsetzteile wie Stuckrahmen um Fenster lassen sich im Laserschnittmodellbau allerdings nicht mit Rastnasen versehen. Damit eindeutig ist, wohin sie gehören und wie sie anzubringen sind, tragen die jeweiligen Wände kleine Markierungen zur optischen Orientierung.

So wird beispielsweise eine Ziegel- oder Brettergravur an solchen Stellen weggelassen – hier betrifft dies beispielsweise das Erdgeschoss und die bretterverkleideten Stirnwände des Bahnhofs. Aufgabe des Modellbauers ist es, sich im Vorfeld gut mit der Anleitung vertraut zu machen und gezielt nach diesen Stellen zu schauen.



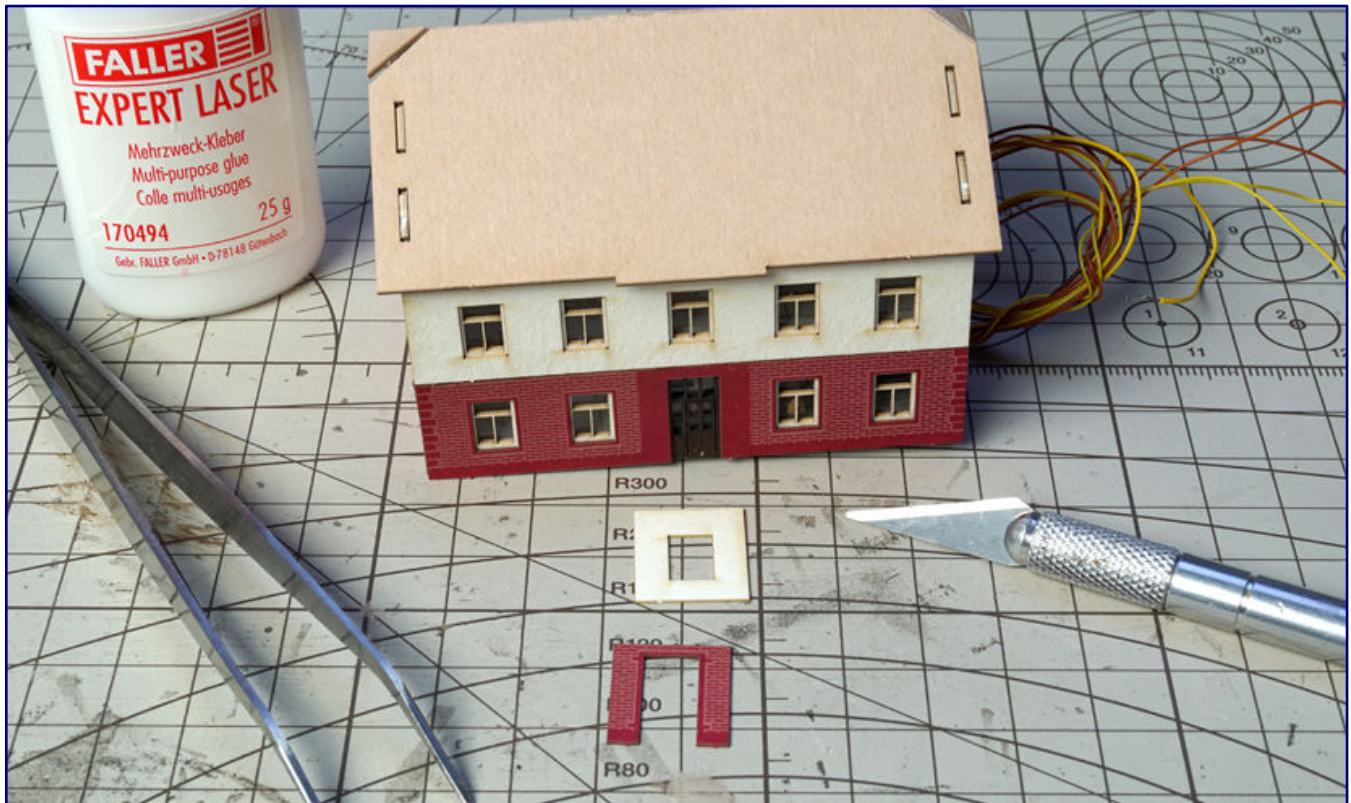
Einrichten des Stellwerksraums in vier Schritten: Die rechteckige Öffnung in der Gebäudewand wird mit einem passenden Stück aus schwarzer Polystyrol-Platte (Evergreen) verschlossen (Schritt 1) und der Stellwerksraum mit einem Gleisbildstellpunkt und einer Figur ausgestattet (Schritt 2), die Stelle für die spätere Kabeldurchführung markieren wir rot. Auf die Gleisseite der schwarzen Platte kleben wir einen großen Gleisplan, der in etwa zum Bahnhof Himmelreich passt (Schritt 3), die Durchführung ist mit dem Stiftenklöbchen zu durchbohren. Abgeschlossen ist die Gestaltung, sobald die Viessmann-Hausbeleuchtung unters Dach aufgeklebt (Schritt 4) und dieses montiert wird.

Was ebenfalls zum geübten Prozedere gehören sollte, sind trockene Passproben, um Lage und Position zu prüfen und beurteilen zu können, bevor mit Weißleim Fakten geschaffen werden. Werden diese Kniffe und Grundsätze beherzigt, kann eigentlich nichts schiefgehen und einem schönen Modell steht nun auch dank perfekt passender Teile nichts mehr im Wege!

Auch die Wahl der Klebstoffe ist kein Hexenwerk, will aber gut überlegt sein. Express-Weißleim ohne Zuschlagstoffe ist unser Standardhilfsmittel, denn seine Haftfähigkeit ist jedem Alleskleber weit

überlegen. Je nach Bauteil bevorzugen wir meist, so auch hier, Bindan-RS von Bindulin oder den Expert-Lasercut von Fallert mit Dosierkanüle für ganz feine Klebestellen.

Frische Klebestellen müssen fünf bis zehn Minuten fixiert werden, dann hat der Leim ausreichend abgebunden und entfaltet seine Haltekraft. Beim Fixieren helfen oft kleine Stahlgewichte oder Hilfsmittel vergleichbarer Form und Funktion.



Architekturbausätze aus Hartkarton „wachsen“ von innen nach außen: Auf den Gebäudekern werden Dachunterkonstruktion (und später die Dachpfannen) und Fassadenteile aufgeklebt. Damit das problemlos klappt, macht Modellbau Laffont die Stellen optisch kenntlich (Mauerwerk unten) oder schafft durch andere Teile Anlegekanten (Fassadenteil oben nach Montage des Mauerwerkansatzteils).

Wichtig ist jedoch, dass sie immer gegen eine Auflagefläche arbeiten und eine Wand nicht durchbiegen können! Große Sorgfalt ist hier schon gleich zu Beginn der Arbeiten gefragt, denn mit dem Gebäudekern schaffen wir ja gleichzeitig den Ausgangspunkt für alles, was noch kommen wird. Rechte Winkel sind deshalb auch so exakt wie möglich einzuhalten. Hier helfen wieder die erwähnten Gewichte oder auch das von Magnetkraft unterstützte Werkzeug „Rite Way“ von Fallert.

Von der Bodenplatte des Hauses auf unserer Arbeitsfläche arbeiten wir uns nun langsam in die Höhe. Bald führt auch an einem Alleskleber kein Weg mehr vorbei; hier bevorzugen wir Uhu Kraft. Ihn brauchen wir, um die ausgeschnittenen Fensterfolien hinter die Kreuzstreben der Kartonteile zu kleben.

Was noch nicht erwähnt wurde und doch selbstverständlich scheint, ist eine gut und möglichst schattenfrei ausgeleuchtete Arbeitsfläche, denn unser „feines Auge“ bleibt während der geschätzten sechs bis sieben Stunden Bauzeit (mit Trockenpausen) stets gefragt.

weiter auf Seite 31

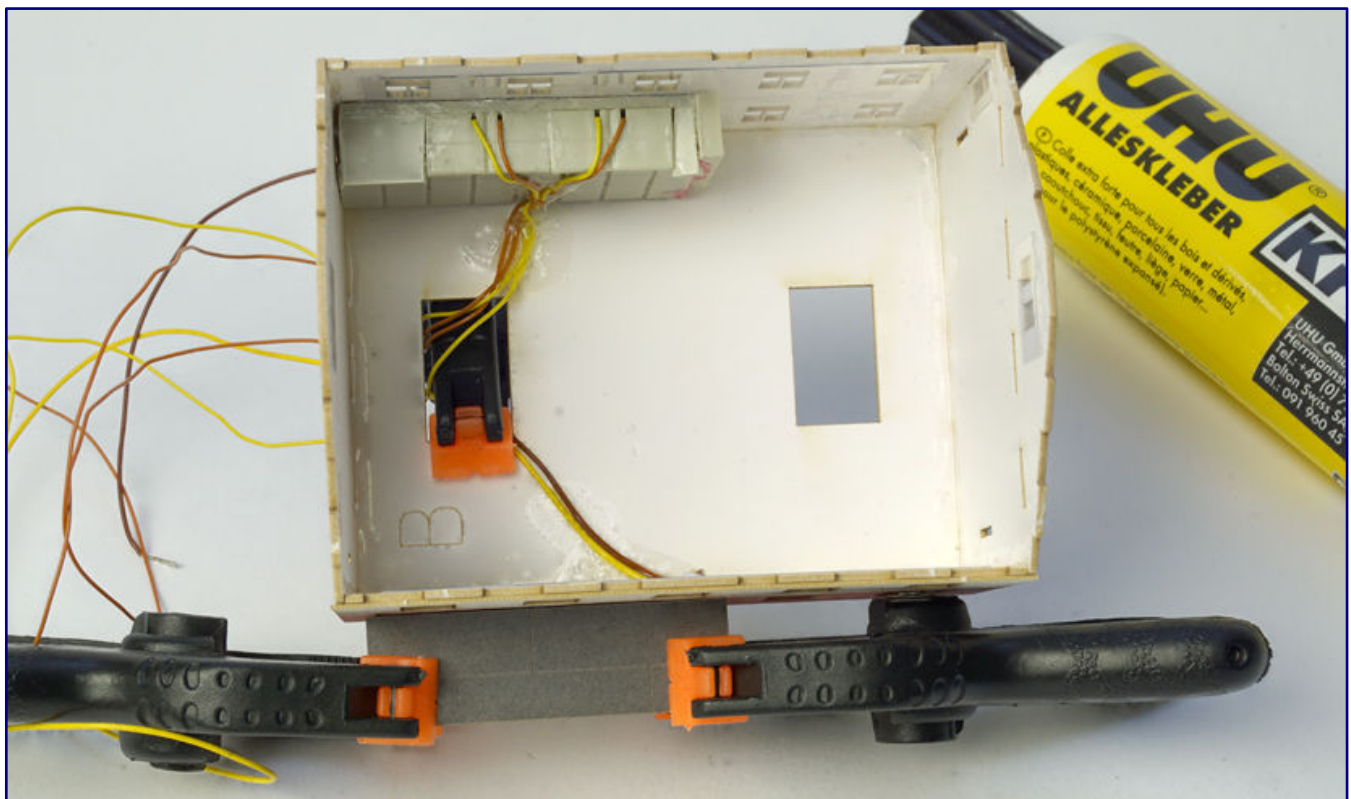


Bild oben:

Wichtig ist auch die Kabelführung im Gebäudeinneren, damit die Litzen nicht hinter Fensterscheiben störend in Erscheinung treten können. Sie werden an Wänden hinab- und dann über den Boden bis zur Austrittsöffnung weitergeführt.

Bild unten:

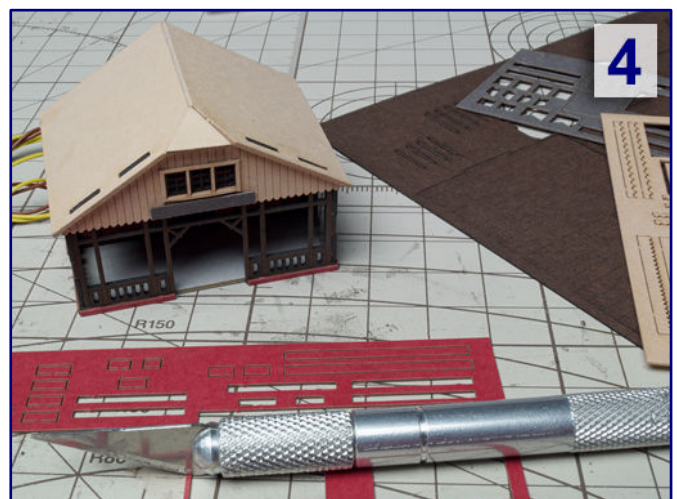
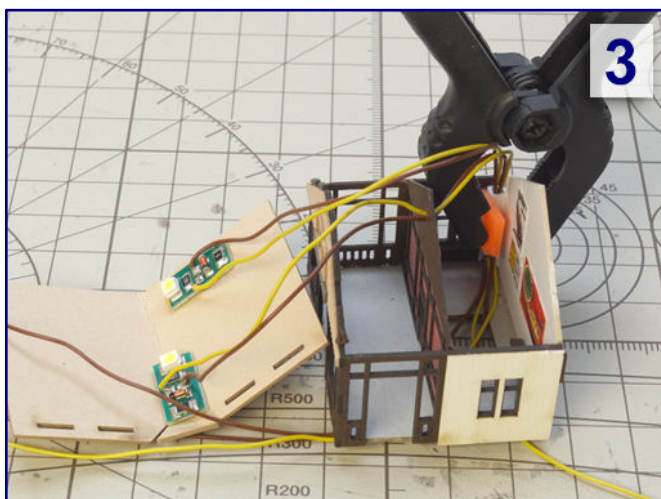
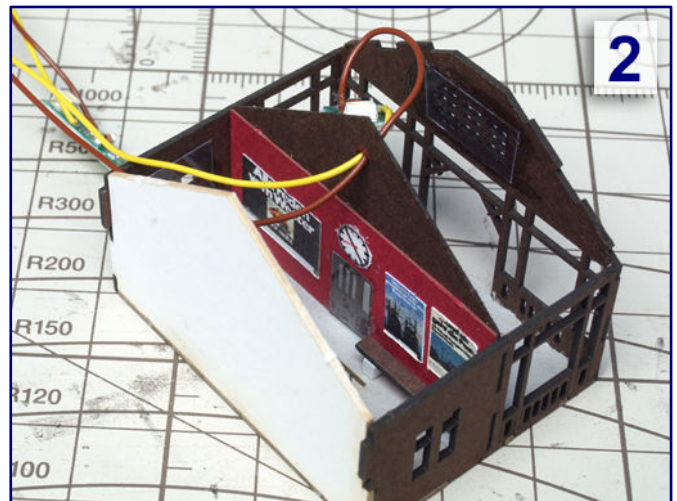
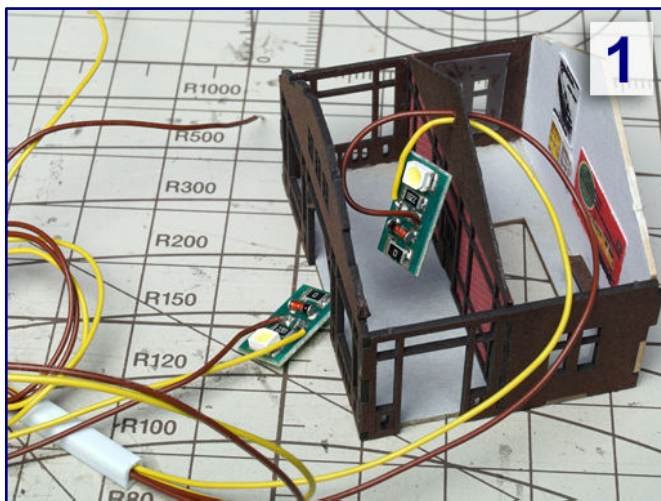
Ist der Klebstoff getrocknet und alles fest, geht es mit dem Zusammenbau weiter. Decke und Dachunterkonstruktion dürfen nun endgültig verleimt werden.

Innere Werte schaffen

Der Zusammenbau unseres Bahnhofs erfolgt im Großen und Ganzen nach der gut bebilderten Anleitung. Nur wenige Abweichungen, meist als Vorbereitungen folgender Teilschritte, sehe ich vor, weil ich dem Stellwerksanbau, dem Erdgeschoss auf der Straßenseite und auch dem von der Bahnsteigseite aus links angesetzten Gebäudeflügel ein Innenleben spendieren möchte.

Im Erdgeschoss setze ich die Etageninnenbeleuchtung von Viessmann (6045) mit kaltweißen LED (6048; 10 Stück) ein. Zwei maßgefertigte Figuren von Trafofuchs und ein eingepasstes Schalterhallenfoto aus neu zusammengesetzten Internetfunden sorgen für die Illusion räumlicher Tiefe.

Im Stellwerksraum und seitlichem Warteraum ist das nicht erforderlich, denn hier nutze ich einfach den gesamten Raum und gestalte ihn aus: Zwei Wartebänke entstehen aus Kunststoffprofilen und Kartonresten in einfacher Bauweise, die Wände zieren bekannte Bundesbahnplakate und Reisewünsche – zu finden ebenfalls im Internet.



Die Arbeiten am Anbau für den Wartesaal: Sowohl der offene als auch der geschlossene Wartebereich sollen mit Viessmann-Hausbeleuchtung erhellt werden. Auch hier muss die Kabelführung bedacht und ein Wanddurchlass geschaffen werden (Schritt 1). Die Wände werden mit zeitgenössischen DB-Werbepлакaten und einer Uhrnachbildung beklebt, Bänke aus Kunststoff- und Kartonresten sorgen für eine Einrichtung (Schritt 2). Die Kabelführung zur Bodenplatte erfolgt in einer Ecke im Inneren eines Vierkant-Hohlprofils (Evergreen), während die Leuchteinheiten schon auf der Innenseite der Dacheindeckung verklebt werden (Schritt 3). Sobald das Innenleben fertig ist, werden die außen anzubringenden Verkleidungen angebracht (Schritt 4).

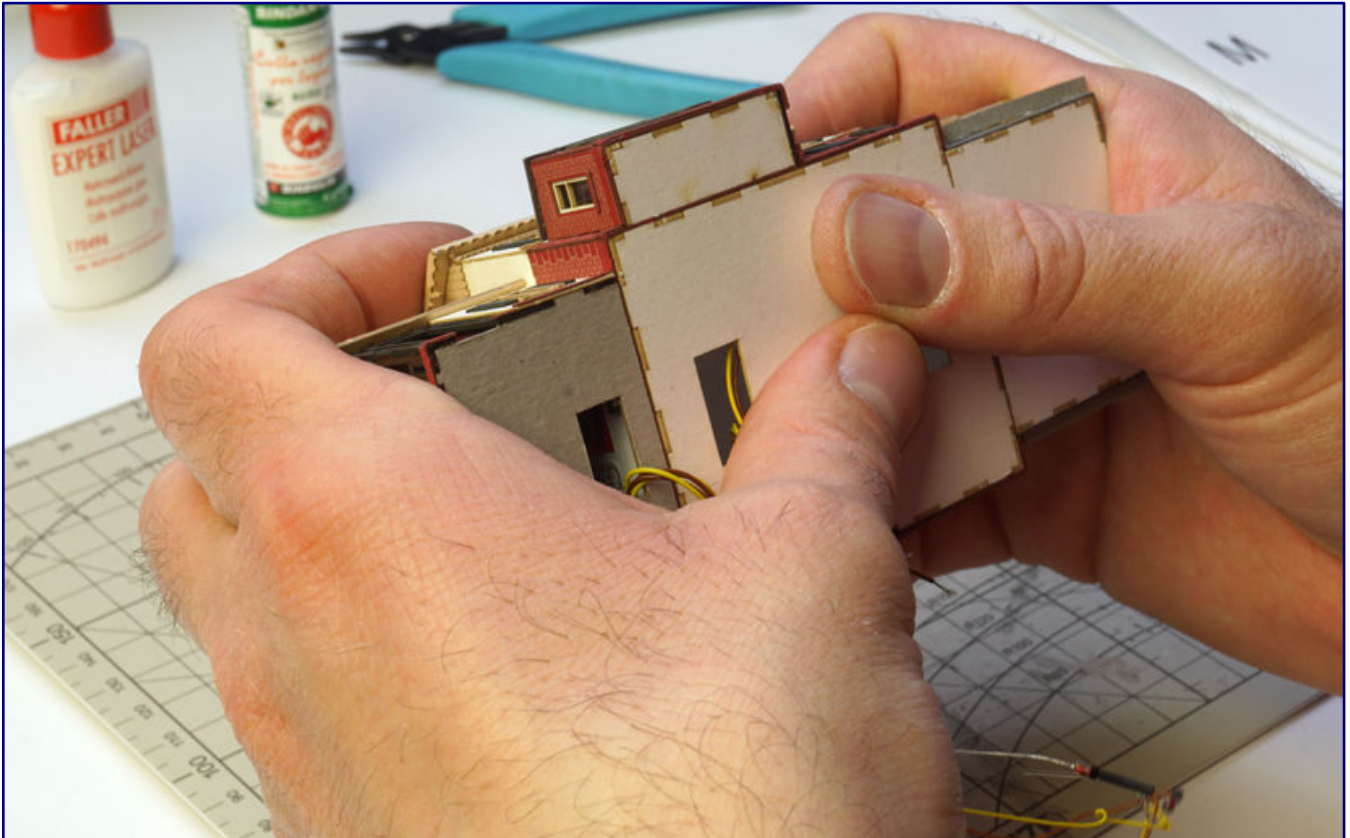
Die Kabel der oben herabstrahlenden (kalt)weißen Viessmann-Hausbeleuchtung (6008) werden nahezu unsichtbar in einer Ecke, versteckt im Inneren eines Vierkant-Hohlprofils, zur Öffnung im Boden geführt. Im vorderen Stellwerksanbau sorgen ein Tisch mit Pult für Gleisbild und Drucktaster, ein in Personalunion als Aufsichtsbeamter und Fahrdienstleiter wirkender Beamter (Trafofuchs) und der an der Rückwand aufgehängte Gleisplan für ein authentisches Bild.



Ein weiteres Beispiel für Anlagemarkierungen zeigt der Güterschuppen: Unterhalb der Fenster ist die Lattenstruktur unterbrochen (Bild oben). An diese Stelle gehört das spätere Bahnhofsschild (Bild unten).

Die Rückwand muss ich zuvor aber erst noch mit einem schwarzen Polystyrolplatteneinsatz (Evergreen, Vertrieb über Fallert) verschließen, denn ab Werk ist hier eigentlich ein Lichtdurchlass vorgesehen, der ja wegen der Aufteilung des Gebäudeinneren in diesem Fall ungenutzt bleibt.

Im Dunkeln leuchtet die Viessmann-Hausbeleuchtung hier warmweiß (6006) und erinnert so bewusst an das „funzelige“ Licht alter Glühlampen. Die Kabel lassen sich hier nur im Deckenbereich unsichtbar verlegen, doch selbst dazu will eine passende Stelle sorgfältig ermittelt sein.



Nacheinander werden die beiden Anbauten mit dem komplett aufgebauten Empfangsgebäude verleimt. Dafür geben wir Holzleim in die Verzapfungen und flächig, aber dünn, auf die kleinere der zu verklebenden Seitenwände. Die Teile sind dann passgenau anzusetzen und sollten noch für einige Minuten angedrückt werden, bis der Holzleim abbindet, damit sich später keine Fugen zwischen den Wänden zeigen.

Dabei helfen mir Passproben des Anbaus am Gebäudemittelteil und ein loses Auflegen des Daches. Ist die perfekte Stelle gefunden, an der ich Wänden und Dach nicht in die Quere komme, markiere ich sie mit rotem Folienschreiber. Ein HSS-Bohrer im Stiftenklöbchen öffnet anschließend den Kabeldurchlass.

Am Ende dieses Bauschritts, der wieder ein weiteres Vorgehen nach Anleitung erlaubt, habe ich viel erreicht: Im Nachtbetrieb leuchtet es nicht im gesamten Gebäude, sondern nur aus den dazu bestimmten Fenstern. Wo sich Personal und Fahrgäste aufhalten, den offenen, aber überdachten Wartebereich eingeschlossen, ist es hell, während alle anderen Fenster finster bleiben. Nur so erleben wir es schließlich auch im Maßstab 1:1.

In einem durchaus anspruchsvollen Projekt ist jetzt endlich der größte Teil des Zeitaufwands erbracht. Weiter voran geht es recht schnell, denn die vorbereiteten Gebäudeteile, deren gutes Fluchten mit mehreren Passproben fortlaufend geprüft worden ist, werden jetzt nach und nach zusammengefügt. Anschließend werden dann die Dächer eingedeckt und verbliebene Kleinteile angebracht.

Besonderes Augenmerk verlangen in diesem Abschnitt die Fensterläden, deren Lamellen teilweise waage- und senkrecht verlaufen. Hier gibt die Anleitung wenig Aufschluss, aber die korrekte Anlegerichtung lässt sich mit ein wenig Nachdenken durchaus ermitteln. Auch ein Blick auf die Produktaufnahmen der Verpackung und des Katalogs beseitigen letzte Zweifel. Zu guter Letzt können unseren Lesern auch die Fotos in diesem Bericht bei der Orientierung helfen.



Zusammensetzen und für die abschließenden Schritte vorzubereiten sind noch die Kamine (je vier Teile) und eine Dachgaube, die aus Kern, Fassade, Fensterfolie und Dacheindeckung besteht. Wichtig ist, dass die Fensterläden korrekt herum montiert werden: Die waagerechten Lamellen gehören nach oben und zu derjenigen Scheibe, die über die gesamte Rahmenbreite reicht.

Bahnhof Himmelreich – wie geht es weiter?

Teil 2 (Juli 2020):

Wir bauen eine stabilen Holzkasten für das Diorama und schaffen darin zwei Ebenen. Zwei individuell zu bauende Bahnsteige, das Empfangsgebäude und der Verlauf der Bahnhofstraße werden anschließend aufeinander abgestimmt.

Teil 3 (August 2020):

Die Geländestruktur mit der Landschaft wächst, während die Straße nach historischem Muster ausgearbeitet wird. Signale, Oberleitung, Bahnsteig- und Straßenbeleuchtung folgen. Zu guter Letzt folgenden lebendige Figurenszenen.

Teil 4 (September 2020):

Zu den abschließenden Arbeiten gehören das Verkabeln aller elektrischen Komponenten und der Bau eines integrierten Stellpults. Und damit das fertige Stück auch auf Ausstellungen eine gute Figur macht, wird auch der Holzkasten noch lackiert.

Damit ist der Bahnhof nun auch schon fertig. Lassen wir nun den Leim trocknen und wenden uns in Gedanken langsam den Holzarbeiten zu.

Darüber berichten wir zwar erst im zweiten Teil, aber ein wenig Grübeln und Nachdenken wird ja schon erlaubt sein. Beginnen wird dann im nächsten Teil alles mit der Fahrt zum Schreiner oder dem Baumarkt.

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

- **bewahren**
- **bewerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

- + **personenunabhängig**
- + **sicher**
- + **gemeinnützig**
- + **steuerlich privilegiert.**

**Sie möchten
eine Sammlung
der Nachwelt
erhalten?**

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West
Kto.: 579 484
BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Laserschnittbausätze von Noch Neu und doch bekannt

Seit Jahren warteten wir auf Hartkarton-Bausätze von Noch für die Spurweite Z. Der Zubehörhersteller aus Wangen im Allgäu gehört schließlich zu den innovativsten seiner Branche, doch hier ging bislang ein Trend klar an unserer Nenngröße vorbei. Doch damit ist nun Schluss, wobei das Startprogramm dennoch für Überraschungen sorgte. Wir haben nachgefragt und zur Probe gebaut.

Mit neidischem Blick auf das Spur-H0-Programm mit schönen Gebäudeideen haben wir auf der Spielwarenmesse oder bei anderen Gelegenheiten schon so manches Mal das Gespräch gesucht und nach Architekturbausätzen aus Hartkarton für den Maßstab 1:220 gefragt.

Dabei zeigte sich, dass der geschäftsführende Gesellschafter Dr. Rainer Noch einer solchen Idee nicht grundsätzlich abgeneigt ist. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit dem japanischen Hersteller Rokuhan, der Noch-Zubehörprodukte auch in den fernöstlichen Fachhandel bringt, gab es die eine oder andere Lücke zu schließen.



Für viele Modellbahner überraschend wendete sich Noch auf der Spielwarenmesse 2020 nun auch Laserschnitt-Häusern für den Maßstab 1:220 zu. Das schafft Neugier und weckt weitere Wünsche.

Fraglich blieb aber zum Zeitpunkt der Gespräche, ob die vorhandenen, in Wangen gelagerten Hartkartonbögen verschiedenster Farben und Oberflächenstrukturen auch für den kleinen Maßstab geeignet seien. Dafür einen eigenen Bestand parallel aufzubauen und vorzuhalten, erschien nicht wirtschaftlich.

So harrten wir der Dinge und freuten uns, als eigene Figuren für die Spurweite Z im Programm auftauchten, nach denen die Rokuhan-Verantwortlichen bei unserem Besuch in Tochigi vor vier Jahren gefragt hatten. Doch moderne Hausbausätze in Lichtschneidetechnik blieben weiter Fehlanzeige.

Die Überraschung folgte auf dem Fuße: Auf der Spielwarenmesse 2020 kündigte Noch gleich drei Bausätze an, die aus dem Bahnhof Zeil (Art.-Nr. 44305), drei Häusern für ein Dorf (44310) und einer ebenfalls dreiteiligen Kleingebäudezusammenstellung (44315) bestanden. Na endlich!



Gleich drei Bausätze gab es zur diesjährigen Premiere. Wir haben sie alle zur Probe gebaut und uns so einen eigenen Eindruck verschafft.

Etwas getrübt wurde die Freude nur dadurch, dass alle gewählten Gebäude so seltsam vertraut wirkten: Der Bahnhof erinnerte verdächtig an jenen mit dem Namen „Wintersdorf“ von Märklin, war auf gleicher Grundfläche lediglich geringfügig abgewandelt und gespiegelt konstruiert.

Das Dorf mit zwei Fachwerkhäusern und einem Gasthaus besaß nicht nur gleiche Grundfläche wie drei Klassiker aus dem Vollmer-Sortiment, sondern sie schienen beinahe Zwillingsgeschwister aus einem modernen Fertigungsverfahren zu sein.

Die kleine Kapelle und zwei Feldscheunen des dritten Bausatzes besaßen die größte Ähnlichkeit mit bekannten Vorgängern, doch diese stammten letztendlich aus dem eigenen Programm.

Der große Unterschied bestand aber darin, dass nun moderne Hartkartongebäude das Erbe hoffnungslos überalterter Polystyrol-Häuser antreten sollten.

Einmal mehr suchten wir also das Gespräch mit Vertretern der Firma Noch, um die Hintergründe zu erfragen: Warum entwickelt ein Hersteller Neuheiten, die auf den Kunden dann so vertraut wirken und ihn Innovationen leicht übersehen lassen?

Verblüffende Auswahlkriterien

Betriebsleiter Thomas Schröder stand uns schließlich Rede und Antwort: Er verwies auf die 2018 überarbeiteten Modellbahnkofferanlagen und das Erfordernis, diese vollständig mit eigenen Produkten ausstatten zu können. Nur so sei eine Unabhängigkeit von der Lieferbarkeit fremder Produkte gegeben und der eigene Verkauf scheitere nicht womöglich an einem Dritten.

Das erschien schon insoweit nachvollziehbar, als dass der schon fast antik wirkende Märklin-Bahnhof bereits seit Jahren aus dem Katalog verschwunden ist und sicher auch keine Neuauflage mehr erfahren wird. Als Märklin zuletzt einen vergleichbar kleinen Bahnhof für eine Startpackung brauchte, griffen die Göppinger schließlich auch auf eine Farbvariante von Fallers „Blumendorf“ zurück.



Beim Blick auf die Verpackung schießt wohl allen Zetties besonders beim dreiteiligen Dorf-Set (Art.-Nr. 44310) ein und derselbe Gedanke durch den Kopf: „Diese Gebäude kennst Du doch?“ Und das ist wohl auch nicht von der Hand zu weisen.

Anzahl, Ort und eben auch Fläche und Höhe der Gebäude sind an den gewählten Stellen allerdings durch die gewählte Konstruktion vorgegeben. Ein Ausweichen auf andere Gebäude ist nicht ohne weiteres möglich. Also griff Noch zur Selbsthilfe und entwarf neue Bausätze für die vorgegeben Grundrisse in modernster Fertigungsweise, wie es die Kunden sicher inzwischen auch erwarten.

Die drei Kleingebäude konnten dabei äußerlich nahezu unverändert in die Hartkartonbauweise übertragen werden, schließlich stammen diese aus dem eigenen Programm. Alle anderen Häuser wurden bewusst so gestaltet, dass sie vertraut wirken und der Kunde gleich erkennen kann, wofür sie gedacht sind.

Auf der anderen Seite sind sie aber ausreichend anders gestaltet worden, so dass sie neu und nicht plagiiert wirken und gleichzeitig im Baustil und damit regional zusammenpassen. So werden künftige Koffer eben auch zeitgemäß und auch ein wenig anders wirken.

Ganz nebenbei ergibt sich der wohlthuende Effekt, auch alte Vollmer-Gebäude endlich



Scheinbar unverändert präsentieren sich die drei Kleingebäude, deren Ahnen auch aus dem eigenen Programm stammen.

„in Rente schicken“ zu können. Viele Modellbahner haben sich längst an ihnen sattgesehen, weil sie tausendfach die Anlagen zieren und keinerlei Individualität erlauben. Das gilt längst auch für mögliche Aufbauvariationen, die durch Tauschen oder Weglassen von Teilen möglich sind.

Da bringen Noch's Neuheiten nämlich auch erfrischend neue Farben und Leben ins Spiel. Besonders bei Klebeflecken auf den alten Häusern ist es wohl Zeit für einen Tausch. Wegen gleicher Fläche und Größe sind keine Umbauten an der Anlage erforderlich, die optische Wirkung wird durch das matte Erscheinungsbild von durchgefärbtem Hartkarton noch gesteigert.

Start frei für neue Klassiker

Und ganz nebenbei bieten die Neuheiten auch noch eine Chance für alle diejenigen, die immer noch verhalten auf die für sie unbekannte Bauweise reagiert haben. Hier gibt es nichts zu verlieren, Versuch macht klug. Wenn es schief ginge – was es nicht wird – bestünde immer noch die Rückfallmöglichkeit auf das alte Gebäudemodell.



Nur mit guter Vorbereitung und gutem Werkzeug wird sich Erfolg einstellen. Dazu gehört auch die Wahl des passenden Leims. Wir entscheiden uns hier gegen den beiliegenden Uhu-Holzleim und für Bindan-RS. Dem Expert Laser von Faller ziehen wir dieses Mal das hauseigene Produkt von Noch (61104) vor. Zudem unterziehen sich drei Präzisionsmesser von Mozart (unten) unserem Praxistest.

Wann sonst ergibt sich die Option, ein vom Aufbau und Aussehen bekanntes Modell aus einem anderen Material mit neuen Kniffen noch einmal neu zu bauen und dabei zu lernen? Leichter geht es doch wirklich nicht! Und genau deshalb kamen die Noch-Neuheiten zur rechten Zeit.

Wir hoffen auf eine gute Annahme bei den Zetties und freuen uns auf ein Wiedersehen mit den Ergebnissen im Rahmen von Ausstellungen und Messen. Und so viel sei auch verraten, denn das ließ Thomas Schröder im Redaktionsgespräch auch nicht unerwähnt: Haben die neuen Gebäude auch wirtschaftlich Erfolg, dann wird diese Produktlinie sicher ausgebaut. Und dafür hätten wir schon viele Ideen und Anregungen...

Im Praxiseinsatz: Präzisionsmesser von Mozart

Die Mozart AG aus Solingen ist ein bekannter Anbieter, wenn es um den Bereich von Klingen für industrielle Anwendungen geht. Jüngst wagte sie auch den Schritt ins Privatkundengeschäft mit Modellbahnern und -bauern, die aber nicht direkt, sondern durch Peter Post Werkzeuge beliefert werden.

Überzeugt von den eigenen Produkten bot uns Mozart an, die zwei dort angebotenen Messergriff-Formen mit Rändelschrauben zur Klingenfixierung sowie eine mit Inbus-Schraubhalterung inklusive drei verschiedener Klingentypen auszuprobieren – einem Vorschlag, dem wir gerne nachkamen.

Unsere eigenen Erfahrungen bestätigen die Darstellungen des Herstellers: Die Griffe erlauben ein weitgehend ermüdungsfreies Arbeiten. Die schmalere Griff bietet sich dabei für feine Arbeiten an, der dickere begünstigt eher kräftiger durchzuführende Schnitte in dickerem Material, bei denen mehr Druck auszuüben ist.

Die Klingen erwiesen sich als präzise gefertigt und geschliffen, dauerhaft scharf wie auch perfekt auf den Einsatzzweck abgestimmt. Lobenswert erscheint uns auch ihre Festigkeit, denn präzises Führen und exaktes Schneiden sind nur möglich, wenn sie sich nicht unter dem Widerstand des zu schneidenden Materials verwinden.

Insgesamt erwiesen sich die Präzisionsmesser und -klingen von Mozart in unserem Praxistest allen anderen bislang von uns eingesetzten Produkten vergleichbarer Art überlegen.

Frisch ans Werk, heißt es deshalb nun. Wir haben uns gleich mit allen drei Bausätzen auseinandergesetzt, sie zur Probe gebaut, eigene Ideen integriert, aber auch auf kleinere Unzulänglichkeiten geachtet, die wir als Anregung nach Wangen weitergegeben haben.

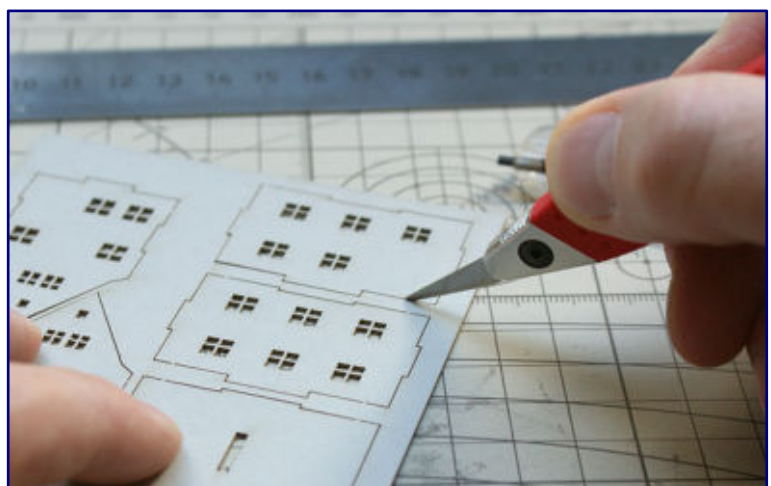
Damit folgt nun kein weiterer Baubericht in Reinform, sondern ein kleiner „Rundflug“ durch das Startprogramm der Laserschnitt-Gebäudebausätze von Noch für den Maßstab 1:220. Festhalten, es geht los!

Bei allen drei Bausatzzusammenstellungen fällt zunächst positiv auf, dass Noch gut gebilderte und leicht verständliche Anleitungen beigelegt hat,

die mit Bildersprache arbeiten. Der außen aufgedruckte Hinweis auf beiliegenden Spezial-Kleber meint eine Tube Uhu-Holzleim, mit dem sich die Gebäude zusammensetzen lassen.

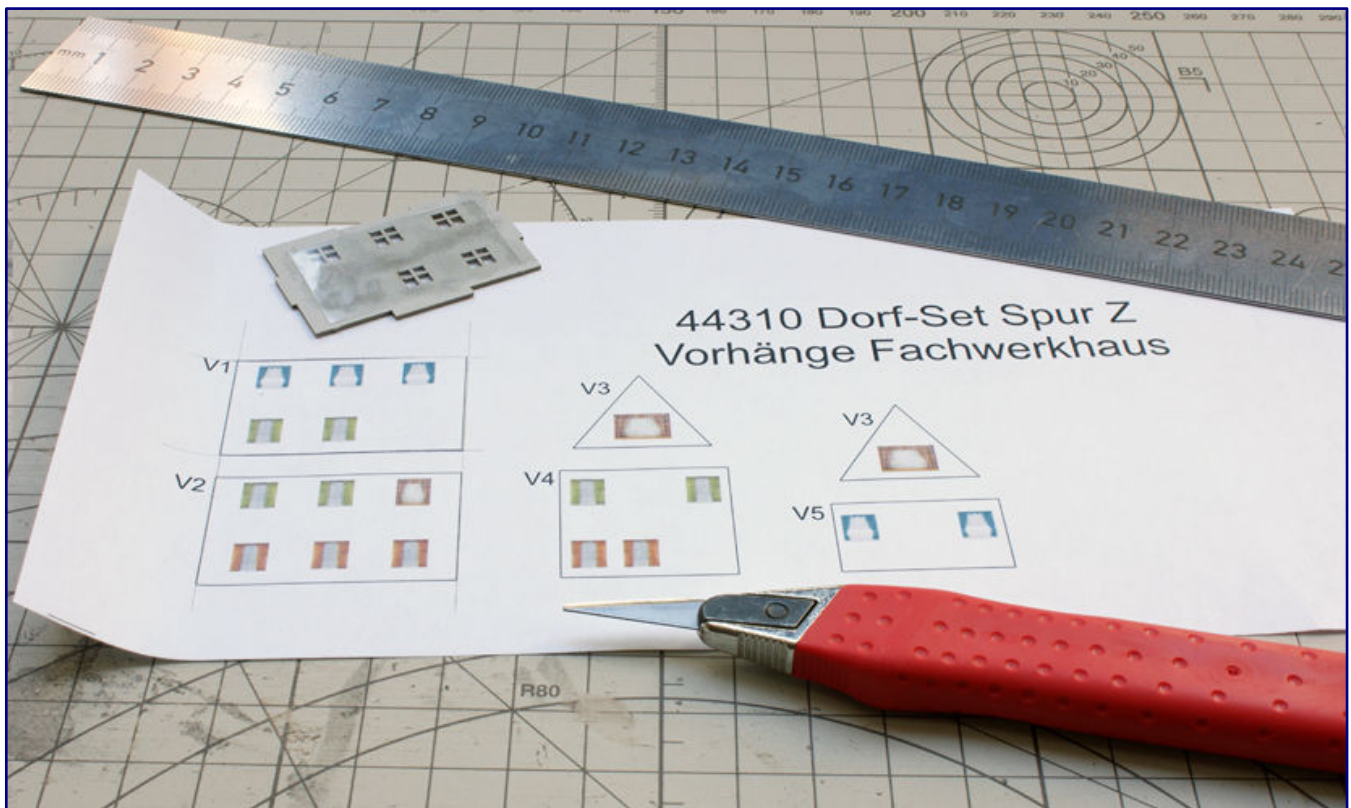
Wir werden den Uhu-Holzleim heute nicht und stattdessen im Landschaftsbau verwenden. Alternativ weichen wir auf Express-Holzleim Bindan-RS von Bindulin aus. Dieser hat sich bei unseren Bauprojekten mit Hartkartonbausätzen am besten bewährt.

Für feine Teile, die einen extrem dünnen Leimauftrag brauchen, hat Noch zudem mit dem Laser-Cut-Kleber (61104) ein eigenes Produkt im Angebot, das hier ebenfalls hervorragende Dienste leistet. Es ist geradezu verblüffend, dass Noch nicht selbst darauf verweist.



Und los geht's: Wir schneiden die ersten Teile für den Zusammenbau des Fachwerkhauses aus.

Folgende Kleinigkeit hat Noch übrigens übersehen: Den Bausätzen liegen auch Gardinenmasken und Fensterfolien zum Zuschneiden bei. Letztere lassen sich mit Holzleim nicht zufriedenstellend fixieren, was die Anleitung aber leider nicht hergibt, weil an den betreffenden Stellen ein Hinweis auf Alleskleber fehlt und bei der nächsten Auflage noch integriert werden sollte.



Wie auch bei anderen Anbietern werden die Kernteile mit den Fensterrahmen mit einer Fensterfolie hinterklebt. Die Anleitung liefert aber keinen Hinweis darauf, dass hierfür ein Alleskleber wie Uhu Kraft statt des beiliegenden Holzleims verwendet werden sollte. Eine klassische Lösung ist das Anbringen von Gardinendrucken hinter den Fenstern. Einrichtungen lohnen hier auch nicht, weil die Gebäude und ihre Fenster sehr klein sind.

Ein Alleskleber wie Uhu Kraft ist aus unserer Sicht auch die bessere Wahl, wenn die als 3D-Druckteile umgesetzten Kamine, die den Bausätzen für Dorf und Bahnhof beiliegen, nach dem Lackieren an den Dächern angeklebt werden. Bei diesen Teilen geht Noch übrigens einen eigenen Weg im Vergleich zu Mitbewerbern.

Vertraut ist hingegen die Konstruktionsweise der Gebäude: Sie „wachsen“ beim Bauen von innen nach außen und folgen bekannten wie bewährten Konstruktionsprinzipien: Ein innerer Kern, der die Fensterrahmen sowie bei den Kleingebäuden auch die Grundmauern nachbildet, sorgt für die erforderliche Stabilität. Fassaden und Fachwerk werden außen angeklebt.

Einen Hinweis verdient noch der Verzicht auf Raumaufteilungen im Inneren der Gebäude, was den recht geringen Grundflächen geschuldet ist. Für ausreichende Stabilität erfordern sie keine. Meist sind sie ja als Quer- und Längsversteifungen gedacht und bringen eher nebenbei auch einen Nutzen für Beleuchtungen oder Raumgestaltungen.



Schmauchspuren an lasergeschnittenen Kartonteilen lassen sich am besten mit einer alten Zahnbürste entfernen.



Das Fachwerk- und das Landhaus haben eine mittige Dachstütze erhalten, das Hofgut muss ganz ohne auskommen. Das ist keine besonders stabile Lösung, weil die dünne Dachhaut auch ohne Unterkonstruktion aufgelegt wird.

Daraus resultiert bei den Dorfhäusern aber auch ein kleineres Manko: Die Dachauflagen der drei Dorfhäuser sind aus einem sehr dünnen Karton, der von innen kaum gestützt wird.

Während das Hofgut komplett ohne auskommen muss, erhielten die beiden kleineren Fachwerkgebäude zumindest eine Mittelstütze – besser wären zwei oder drei. Der fehlende Unterbau kann sich nämlich bei allen drei nach dem Fertigstellen bemerkbar machen.

Als durchdacht erweist sich, dass alle Kartonbögen vorsortiert und innerhalb der Schachtel getrennt in Folienbeutel verpackt sind.

Dadurch entfällt ein längerer Abgleich mit der Anleitung und ein Zuordnen aller Teile zum jeweiligen Gebäude. Diese Arbeit reduziert sich auf den Abgleich der Bezeichnungen der Bögen und Teilenummern, damit jeder Bauschritt ohne Suchen oder möglichen Irrtum angegangen werden kann.



Unser Kritikpunkt lässt sich am fertigen Fachwerkhaus gut nachvollziehen: Die mittlere Stütze zeichnet sich durch die dünne Dachauflage ab.

Bevor wir nun ein paar Bauerfahrungen und Gestaltungsanregungen wiedergeben, erlauben wir uns noch einen Hinweis zum Werkzeug. Gute Ergebnisse lassen sich auch hier nur erzielen, wenn die eingesetzten Arbeitshilfen ihrem Zweck angemessen sind.

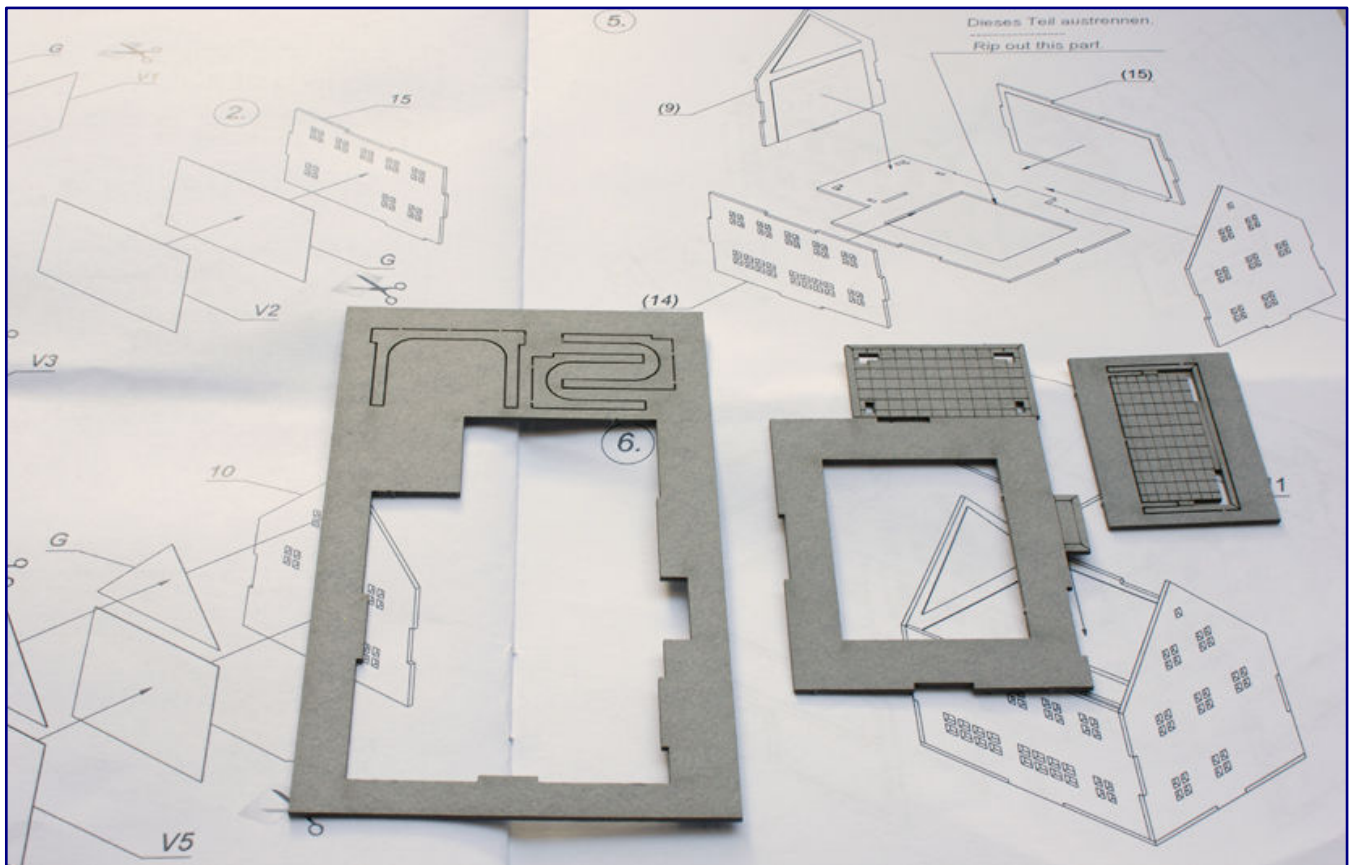
Sie sollen gut in der Hand liegen, ausreichend stabil wie auch handlich im Benutzen sein und präzise arbeiten. Wer hier an der falschen Stelle spart, gefährdet seinen Arbeitserfolg und verschwendet geradezu Geld, das er in den Kauf von Bausätzen oder Modellen investiert hat.

Wir hatten das Glück, bei diesem Bauprojekt gleich drei verschiedene Präzisionsmesser von Mozart einsetzen zu können, über deren Erscheinen wir in der letzten Ausgabe berichtet hatten. Auch gegenüber anderen Klingen guter Qualität haben wir einen deutlichen Unterschied spüren können, der uns überzeugt hat und an dieser Stelle zum Empfehlen dieser Produkte bewegt.

Der Zusammenbau

Damit sollen nun auch ein paar Kniffe und Ideen weitergegeben werden. Wie Noch auch selbst empfiehlt, sollten die Teile immer erst im jeweiligen Bauschritt aus den Bogen geschnitten werden. Das erspart Irrtümer und Verwechslungen, die im schlimmsten Fall zu irreversiblen Fehlern führen könnten. An dieser Stelle unterscheiden sich der Gebäudemodellbau mit Polystyrol und Hartkarton nicht.

Sorgsam hinzusehen ist auch beim Auslegen der Teile, wenn zu Beginn die Fensterfolien und Gardinenmasken angebracht werden. Ein um 180° verdrehtes Bauteil mit Fensterrahmen würde später zur Folge haben, dass das außen aufliegende Fassadenteil nicht mehr passt. Die Anleitung ist mit ihren Darstellungen hier aber unmissverständlich und nicht fehlzuinterpretieren.

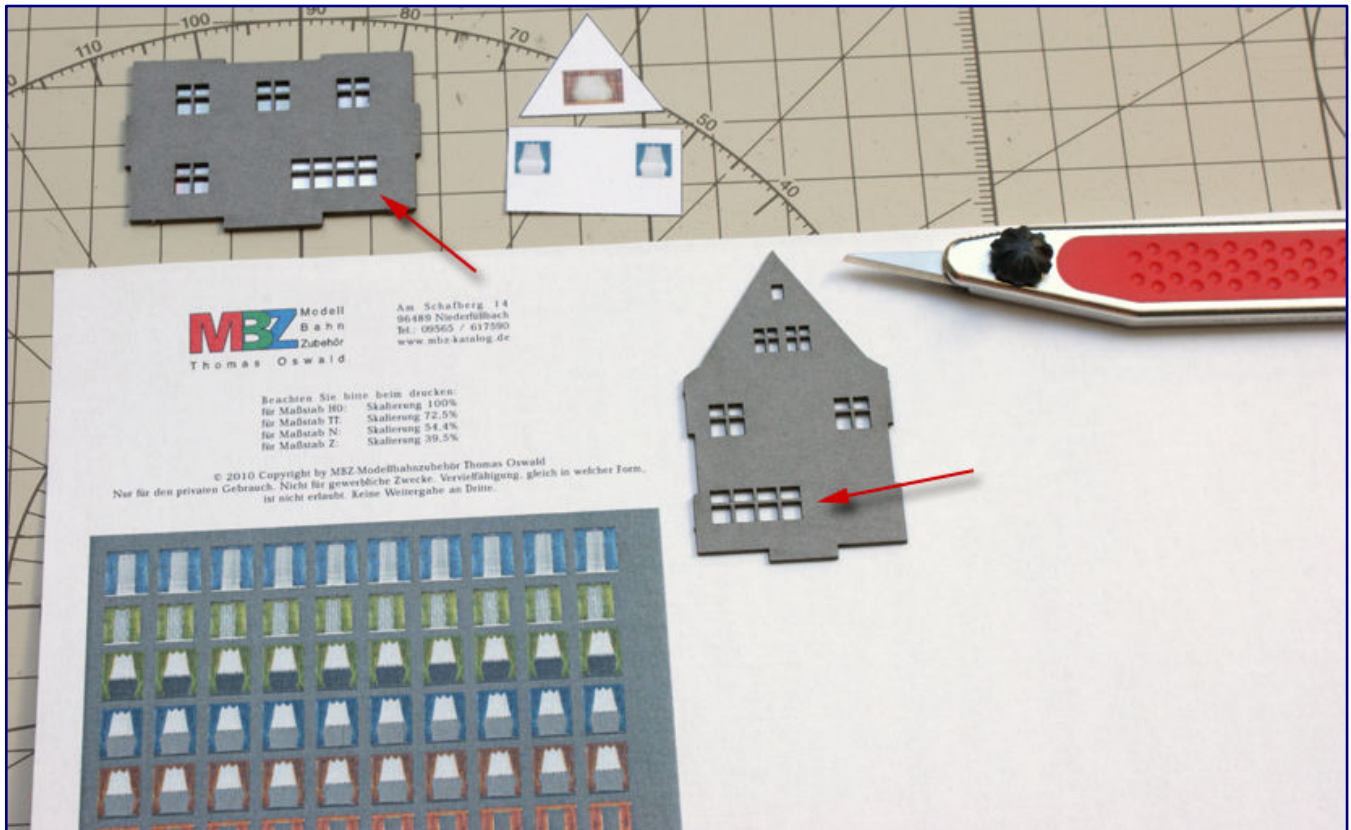


Ein regelmäßiger Blick in die Anleitung erspart böse Überraschungen: Seien es mehrere Bauteile, die in einem Bogen verschachtelt sind, wie hier beim Hofgut, oder auch der vorherige Abgleich, dass kein Teil versehentlich falsch herum eingeklebt wird.

Das Verständnis beim Zusammenbau wird auch dadurch immer wieder gefördert, dass das Aussehen vielen Modellbahnern vertraut erscheint und es deshalb leichtfällt, sich das fertige Haus vorzustellen.

Neu und deshalb ungewohnt für Plastikmodellbauer wird sein, dass keine Gardinenmaske zum Abschirmen der Wände vor Licht einzusetzen ist.

Stattdessen sind Gardinenteile hinter die Fenster zu kleben, die nur den Zweck haben, den ungestörten Blick ins Innere zu unterbinden. Ein Gestalten von Innenräumen lohnt wegen der Größe der Häuser und ihrer kleinen Fenster nicht. Also werden die Papierteile ausgeschnitten und gemäß Anleitung hinterklebt.



Gewollt war es sicher nicht, dass sich in den Bausätzen keine Gardinendrucke für die Doppelfenster finden und Noch seine Kunden so bei der Suche zu Wettbewerbern führt, die passende Bögen kostenlos zum Selbstaussdruck anbieten.

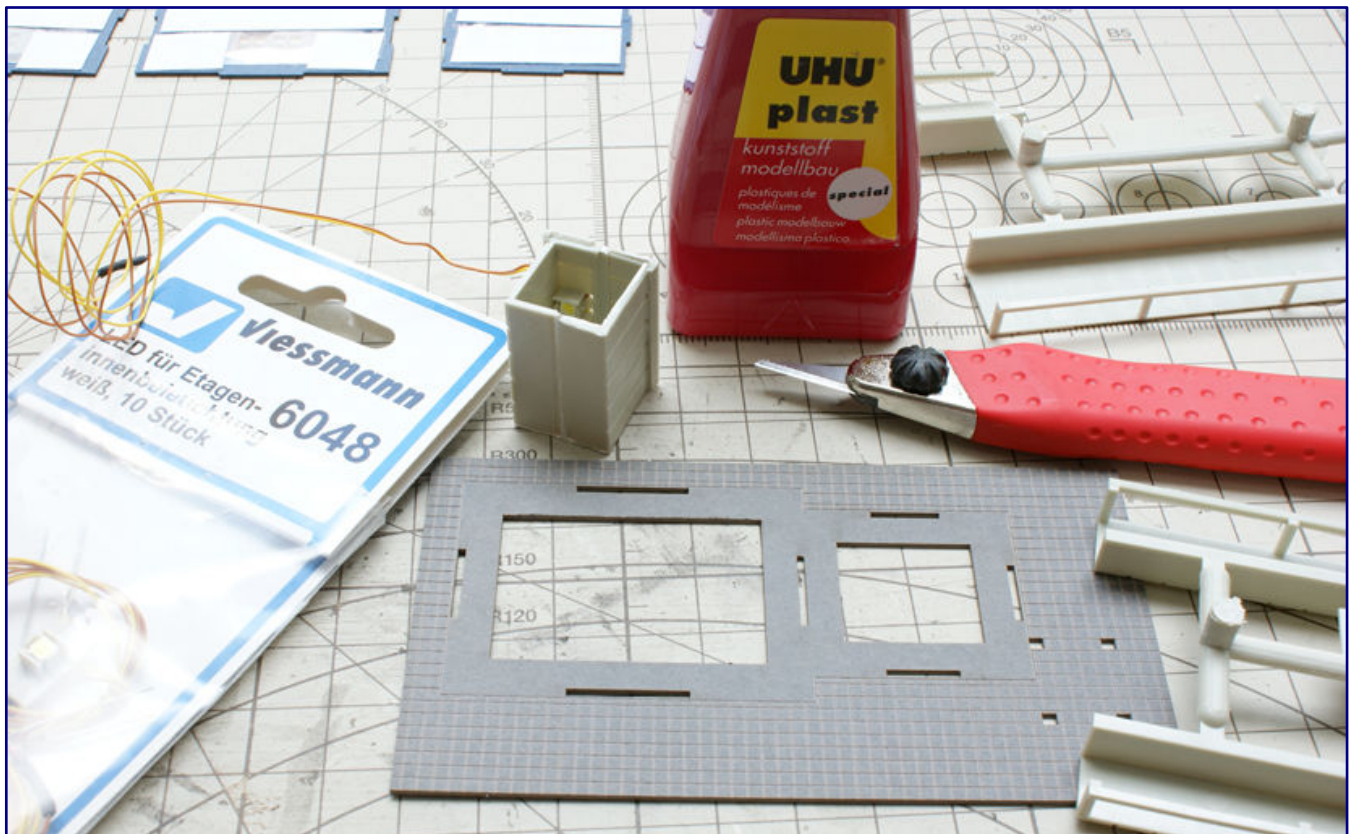
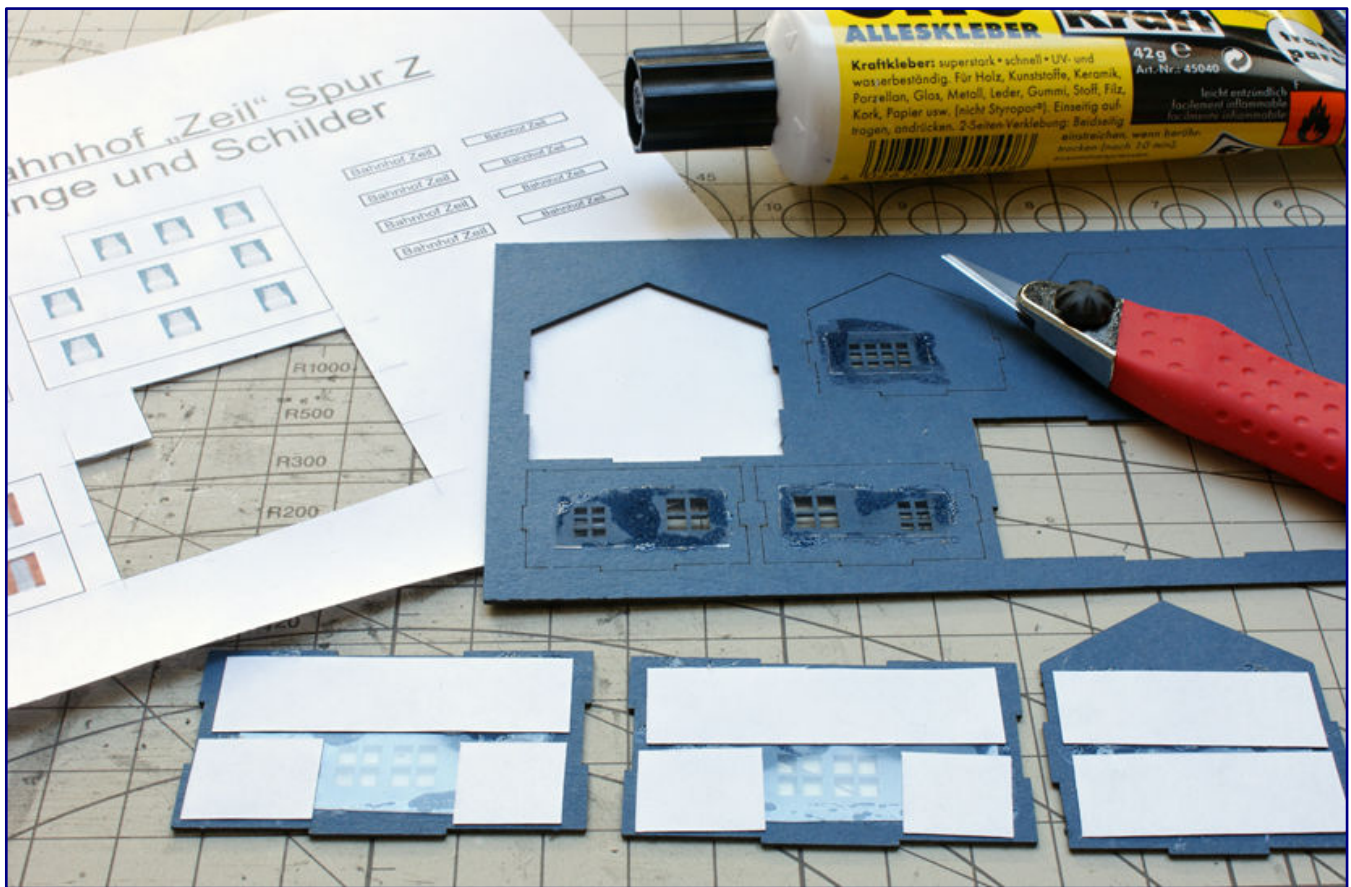
Das ging nach unserer Erfahrung am besten, wenn Klebepunkte (Uhu Kraft) an den Außenbereichen und zwischen den Fenstern auf die Folie getupft werden. Das soll so dünn geschehen, dass kein Klebstoff auf die sichtbaren Scheibenbereiche gedrückt werden kann.

Das Wandteil wird anschließend mit den Fingern gegriffen und umgedreht, um vorsichtig über das Gardinenpapier bewegt zu werden. So lässt sich kontrollieren, dass alle Gardinen treffsicher ihre exakte Stelle finden. Dann wird das Wandteil auf das Papier angedrückt, minimal nachjustiert und angedrückt.

Zu den Gardinendrucken haben wir aber auch Verbesserungsbedarf entdeckt, denn weiße Flächen hinter einzelnen Fensterscheiben finden wir völlig unpassend. Beim Fachwerk- und Landhaus betraf das die kleinen Fenster an der Seitenwand und der Giebelspitze. Auch die Doppelfenster des Landhauses (Bauteile V2 und V5) sowie des Hofguts wurden diesbezüglich völlig vergessen.

Beim Bahnhof Zeil sind die Türen, die in einem dunklen Grau weniger Aufmerksamkeit auf sich zögen, mit Blick auf diese Besonderheiten im Erdgeschoss vergessen worden. Die Gardinendrucke haben hier auch keine Teilenummern zugewiesen bekommen, was die Irritation noch etwas erhöht hat.

weiter auf Seite 47



Da auch keine passenden Drucke für den Türbereich des Bahnhofs beiliegen, haben wir diese ganz ausgespart (Bild oben) und einen Fußgängerdurchgang aus zwei Elementen der Viessmann-Etagenbeleuchtung gebaut und eingepasst. Beleuchtet wird er kaltweiß (6048) im Stil von Leuchtstofflampen (Bild unten).

An den Gardinendrucken beider Bausätze sollte Noch dringend nachbessern, was glücklicherweise mit vertretbarem Aufwand möglich sein sollte. Wir haben uns bei den Doppelfenstern mit Gardinendrucken beholfen, die es bei MBZ Modellbahnzubehör zum Selbsta Ausdruck herunterzuladen gibt und passende Größen beinhalten.

Nicht zugesagt haben uns auch die Schilder im Bausatz, die ebenfalls auf dem Papierbogen zu finden sind. Beim Vorbild erhalten sie das Wort Bahnhof nicht, das nur einzeln auf der Straßenseite den Eingang zieren kann. Deshalb haben wir auch an dieser Stelle auf Ausschneidebögen gesetzt, die sich in diesem Fall von den Viessmann-Seiten laden lassen. Seitdem gehört unser Bahnhof nun abweichend nach Langenthal.



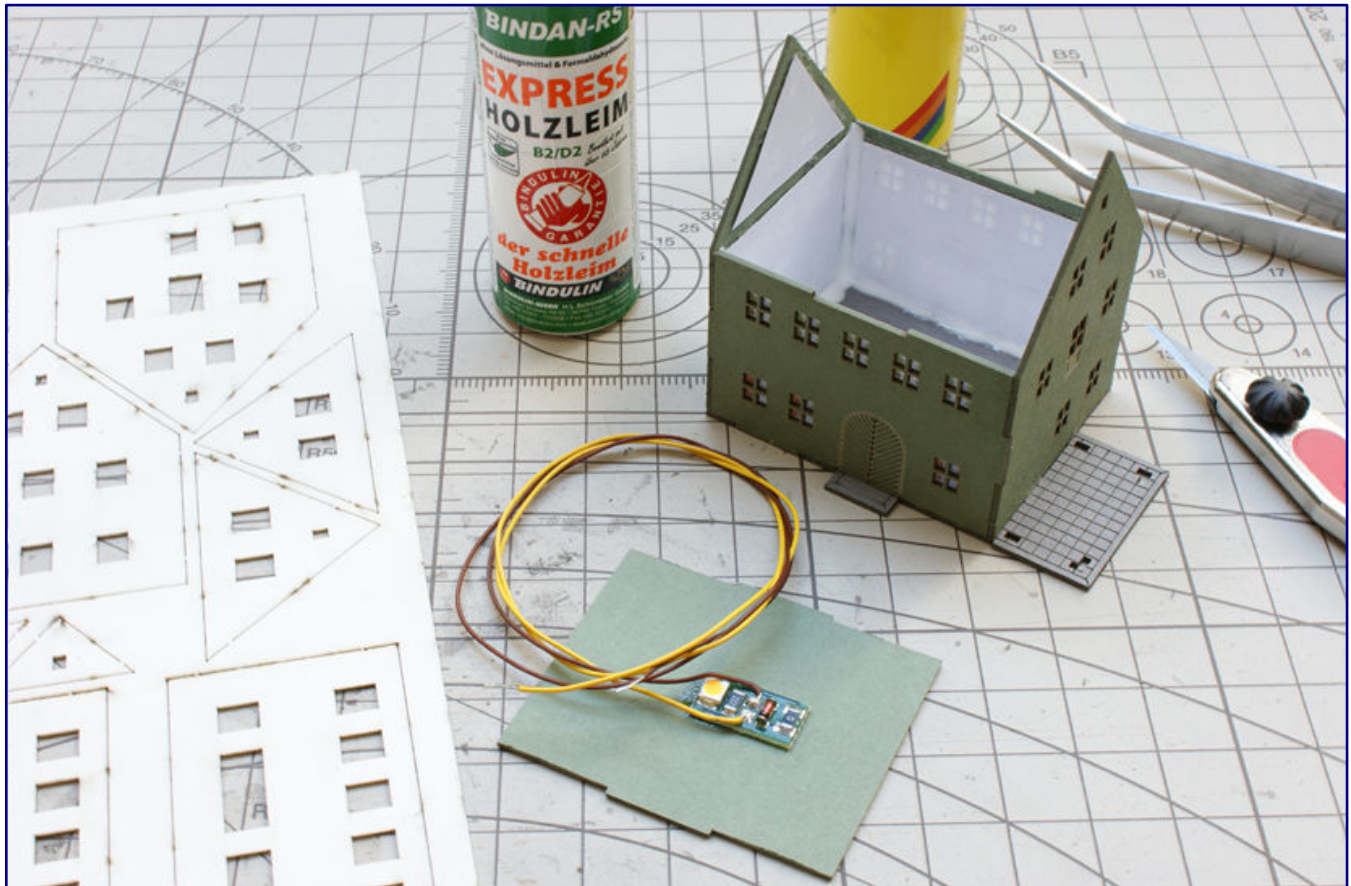
Das Erdgeschoss dieses Langenthaler Bahnhofs haben wir mit zerschnittenen Teilen des Bausatzes hinterklebt und zwischen die Türen der Gleis- und Straßenseite aus Etageninnenbeleuchtungen (Art.-Nr. 6045, weiße LED) von Viessmann einen Durchgang gebaut, um einen freien Durchblick belassen zu können.

Aber auch die drei Dorfgebäude müssen nicht ohne Licht auskommen: Auch wenn wir auf eine Innenaufteilung verzichtet haben, erhielten die Decken jeweils eine Hausbeleuchtungs-LED mit warmweißer Emission (6006) untergeklebt.

Begeistert hat uns die hervorragende Passgenauigkeit aller Teile aus sämtlichen Bausätzen. Erstmals zeigte sich dies im Bauschritt 5 des Fahrwerkhauses, als die Innenwände und die Bodenplatte zusammenzufügen waren.

Die dicke Bodenplatte ist wenig flexibel, deshalb ist ein leichtes Andrücken über die Seite (Hauswand) erforderlich, damit alle Teile an ihren Rastnasen gut zusammenfinden und dann nahtlos fluchten. Die Fassaden werden zuerst auf den Längsseiten aufgeklebt, da die Stirnwände Überstand haben, nur beim Bahnhof ist es genau umgekehrt.

Auch hier wäre es wünschenswert, wenn die Anleitungen dazu gezielte Hinweise lieferten. Besonders Anfänger in dieser Bautechnik dürften davon profitieren. Mit wachsender Erfahrung prüft ein Modellbahner dann schließlich von selbst vor dem Leimen, wie der Überstand konstruiert ist. Diese Bausätze bieten aber gerade die Chance, als Neuling Bauerfahrungen zu sammeln.



Auch die drei Dorfgebäude erhalten eine Innenbeleuchtung. Bei ihnen greifen wir auf die Hausbeleuchtungen mit einer LED von Viessmann zurück. Ausgewählt haben wir hier ein warmweißes Licht (6006).

Nichts geht ohne gutes Werkzeug

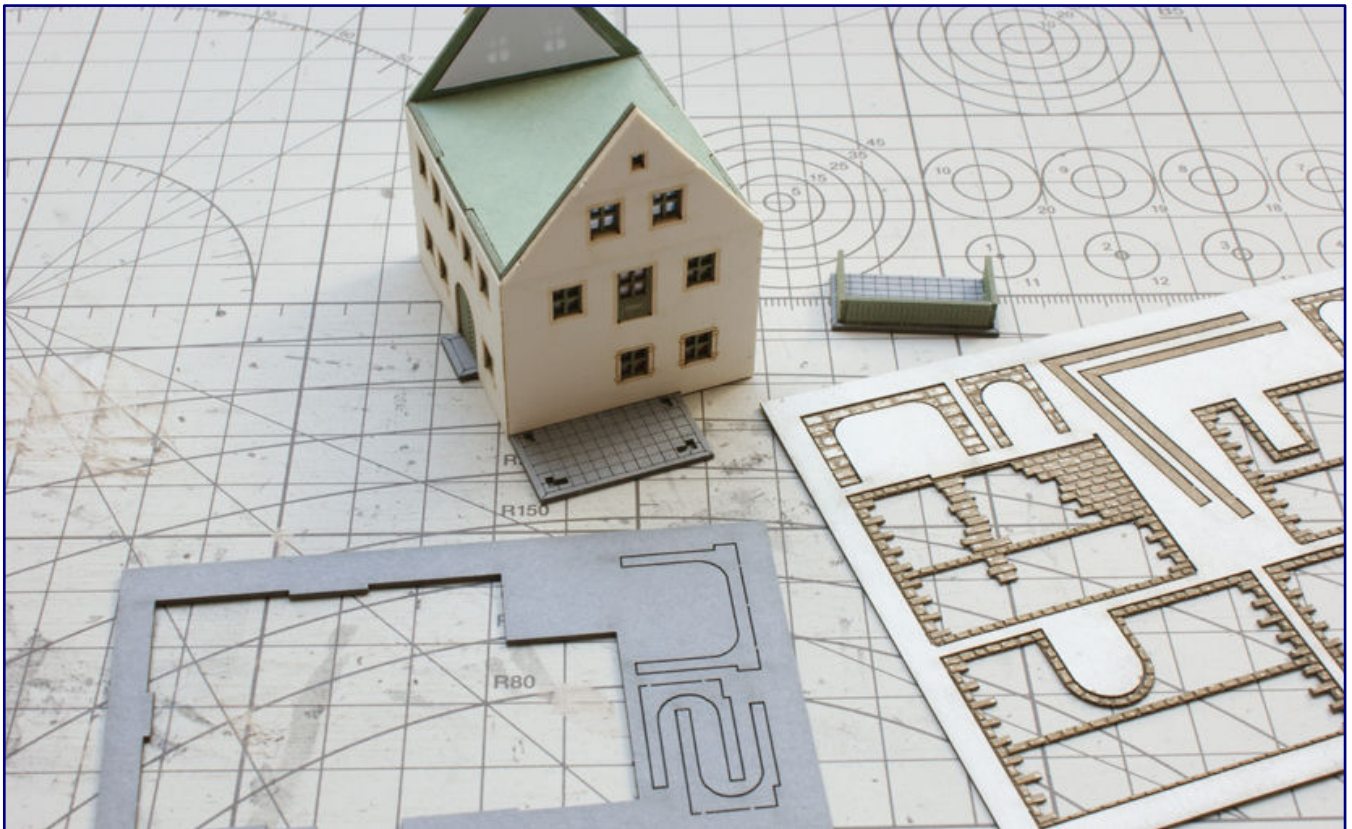
Beim Hofgut aus dem Dorfgebäudebausatz fehlt im Bauschritt 5 eine Kennzeichnung der Bauteile 26 / 27. Mit etwas Nachdenken und im Ausschlussverfahren ist aber leicht zu ermitteln, welche Teile hier richtig sind und verbaut werden wollen.

Besonders wichtig ist bei diesem Haus eine frische und extrem scharfe Klinge – einer der zuvor erwähnten Bewährungsschritte. Nur dann lassen sich die Natursteineinfassungen sauber austrennen, die stellenweise sehr dünn und deshalb empfindlich gegen Reißen sind.

Ihr Anlegen ist auf der Längsseite etwas schwieriger, weil es dort keine Hilfslinie zum Ausrichten, beispielsweise in Form eines Türrahmens, gibt. Freude bereiten da die Giebelseiten, weil dort die Aufdopplungen der Fassade helfen.

Auf die drei Kleingebäude wollen wir nur einen kurzen Blick werfen. Sie sind schnell gebaut und sorgen nicht für Überraschungen: vier Wandteile bei den Scheunen, Rahmen auflegen und Dach montieren. Im Wesentlichen war es das schon. Nur die Kapelle besitzt ein paar Teile mehr, ist beim Schwierigkeitsgrad aber auch nicht höher einzustufen.

weiter auf Seite 50



Knifflig werden die letzten Bauschritte des Hofguts: Zunächst wird der Balkon gebaut (Bild oben), der auf die Stützen der Terrasse montiert wird. Konzentration und Augenmaß verlangt das Anbringen der Steinsockel (Bild unten) an Stellen ohne Anlegkante oder anderen, sicheren Orientierungspunkt.

Eine gute Idee war es, die Scheiben dieses Bausatzes aus einer mattierten Folie ohne Durchblickmöglichkeiten zu fertigen. Gardinendrucke machen bei Scheunen und auch bei einer kleinen Bergkapelle einfach keinen Sinn, deshalb galt es, andere Lösungen zu finden.

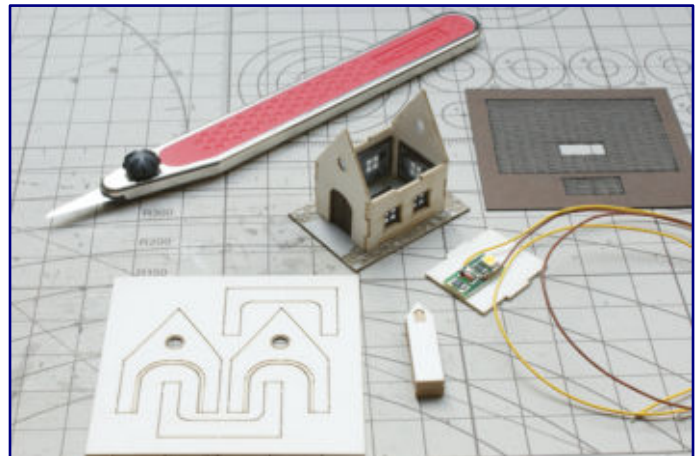
So lassen sich die Eindrücke schnell zusammenfassen: Zunächst überrascht von der Auswahl der Häuser, macht diese bei längerem Nachdenken doch Sinn. Leichter kann ein Hersteller langjähriger und erfahrenen Modellbahnern, die aus der „klassischen Welt“ kommen, den Einstieg in den Bau von Hartkartongebäuden nicht machen.

Innovativ, aber mit Bedacht und bekannter Sorgfalt hat Noch hier den Zubehörmarkt wieder

Herstellerseiten zu den Gebäudebausätzen:
<https://www.noch.de>

Bei der Innenausgestaltung einbezogen:
<https://www.mbz-modellbahnzubehoer.de>
<https://viessmann-modell.com>

Präferenz für Klebstoffe und Bastelmesser:
<https://www.bindulin.de>
<https://www.mozart-blades.com>
<https://www.peter-post-werkzeuge.de>
<https://www.uhu.de/de>



Die Kleingebäude bestehen nur aus wenigen Teilen und bekommen mattierte Fensterfolien beigelegt, die keinen Durchblick erlauben. Eine Innenbeleuchtung haben wir der Kapelle dennoch spendiert.

einmal gekonnt bereichert. Aufgefallen sind uns zwar einige Lücken und Verbesserungsansätze, aber sie betreffen mit den Anleitungen und Gardinendrucken leicht und mit überschaubarem Aufwand anzupassende Elemente. Am guten Gesamtbild ändert das deshalb nichts.



Bahngeschichte mal anders **Rundreise durchs Ruhrgebiet**

55 Höhepunkte der Bahngeschichte – wer im Zusammenhang mit dem Ruhrgebiet darüber nachdenkt, dem wird vieles einfallen. Garantiert wird er aber nicht auf exakt die Auswahl kommen, die das Autorenduo für den an dieser Stelle zu besprechenden Titel ausgewählt hat. Zu bunt ist es, was das Thema Eisenbahn hier zu bieten hat. Außerdem haben die Verfasser ihre Gedanken auch sehr breit über die normalspurige Eisenbahn hinausschweifen lassen.

Manfred Diekenbrock / Daniel Michalsky
Ruhrgebiet - 55 Highlights aus der Bahngeschichte
Wie Schienenwege das Revier bis heute prägen

Sutton Verlag GmbH
Erfurt 2020

Gebundenes Buch
Format 17,0 x 24,0 cm
128 Seiten mit ca. 70 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8375-142-7
Preis 19,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

„Die industrielle Entwicklung des Ruhrgebiets ist untrennbar mit der Geschichte der Eisenbahn verbunden und ohne die vielfältigen Schienenwege im Grunde nicht vorstellbar. Bis heute prägt der Bahnverkehr die Region und direkt oder indirekt den Alltag von Millionen Menschen im Revier.“

So erläutert der Verlag einleitend den Titel, den wir unseren Lesern an dieser Stelle vorstellen möchten. Besser lässt es sich nicht auf den Punkt bringen, was Schienenwege für Menschen und Arbeitsplätze in dieser Region bedeutet haben und immer noch bedeuten.

Millionen Pendler sind mit Straßen- und Eisenbahn jährlich zwischen Wohnort und Arbeitsstätte unterwegs. Bahnhöfe verbinden die großen Städte des größten Ballungsraums Europas mit weit entfernten Städten und europäischen Nachbarländern. Immer noch eine große Bedeutung hat auch der Transport von Rohstoffen und Erzeugnissen der Montanindustrie.

Doch längst hat die Eisenbahn auch eine wichtige Rolle in der Industriekultur übernommen – einem Begriff, in der die wachsende touristische Bedeutung der Region gern zusammengefasst wird. Denn wohl nirgendwo sonst lassen sich Relikte der Industrie samt deren Geschichte und ausgedehnte Grünzonen für Sport und Erholung so nahe beieinander erleben wie hier.

Sammeln wir all das unter dem Leitbegriff Eisenbahn ein und fassen in all seinen Aspekten strukturiert zusammen, kommt genau das Werk heraus, das wir jetzt gerade besprechen. Es handelt sich nicht um ein klassisches Eisenbahnbuch, ebenso wenig um ein Geschichtsbuch des Ruhrgebiets.



Viel eher ist es ein Reiseführer für Eisenbahnfreunde mit diesem Fahrtziel und viel Zeit. Immerhin 55 besuchenswerte Orte und Stätten haben die beiden Autoren zusammengetragen, die als eisenbahnbegeisterte Geschichtsfreunde schon so manchen Titel bei Sutton veröffentlicht haben.

Selbst wer in dieser Region zu Hause ist, wird nicht alle Höhepunkte des Bahnverkehrs kennen oder deren Orte besucht haben, die hier zusammengetragen wurden. Gleich, ob gebietsansässig oder von weit weg, dieses Buch spricht viele Menschen an und dürfte in allen Regionen Deutschlands seine Käufer finden.

Schlaglichtartig, also in überschaubaren Portraits und Kapiteln, werden von Manfred Diekenbrock und Daniel Michalsky besondere Aspekte aus der bewegten Bahngeschichte des Ruhrgebiets präsentiert. Angemessen und gut gebildet, berichten sie hier von außergewöhnlichen Begebenheiten, bemerkenswerten Orten oder faszinierender Technik.

Thema sind also nicht nur Museen, sondern auch zu Radwegen umgewandelte Bahntrassen, historische oder noch aktuelle Stätten des Bahnbetriebs, wichtige Werke für Bahntechnik und -betrieb, Kunstwerke mit Eisenbahnbezug oder auch Veranstaltungsorte.

Dabei wird der Eisenbahnbezug bisweilen sehr weit ausgelegt und auch etwas willkürlich hergestellt. Doch gerade das tut dem Buch sehr gut: Was wäre das Ruhrgebiet heute ohne das Erfolgsmusical „Starlight Express“, Parkeisenbahnen, Straßen- und Stadtbahnen oder historisch die normal- und schmalspurigen Zechenbahnstrecken über- und untertage?

Ein klein wenig Kritik möchten wir nur am getroffenen Auswahlverfahren anbringen: Ohne jede Frage mussten für den Titel auch interessante Besuchsziele aus der Auswahl gestrichen werden, aber im Buch sind einige Städte auch etwas überrepräsentiert.

Der Grund lässt sich leicht ausmachen, wenn wir die Vita der beiden Autoren hinzuziehen: Der persönliche Fokus, der eine objektiv und vollends repräsentativ angelegte Zusammenstellung stellenweise überlagert hat, drängt den Arbeitsort des älteren und den Studienort des jüngeren Autoren etwas zu stark in den Mittelpunkt.

Überfliegen wir abschließend einige der berücksichtigten Ausflugsziele: Während das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen, der ehemalige Rangierbahnhof Duisburg-Wedau oder auch das Betriebswerk Oberhausen-Osterfeld gut bekannt sind, werden das derzeit zu einem Museum umzuwandelnde Trainingsbergwerk der RAG wohl nur wenige Leser kennen.

Die Parkeisenbahn im Grugapark gehört in den Bereich der Naherholung, die wenigen Relikte des früheren Ausbesserungswerks Mülheim-Speldorf sprechen eher geschichtsbewusste Eisenbahnfreunde an. Das Industriemuseum Zeche Zollern II/IV in Dortmund-Bövinghausen spricht mit Zechensiedlung, Bergbau-geschichte, Gruben- und Zechenanschlussbahn sogar gleich mehrere Interessengebiete an.

Kurzweilig, informativ und lesenswert vermitteln die beiden Autoren einen vielfältigen Eindruck einer ganz besonderen Region im Herzen Europas und schaffen einen Überblick, was Besucher wie Einheimische nicht verpassen sollten.

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

Wagentausch im Vorbild und Modell **Aus Geschiebe wird Rangieren**

Es gibt Bücher, die fesseln von der ersten bis zur letzten Zeile. Zu diesen gehört der vorliegende Titel zweifelsfrei nicht. Er provoziert zu Beginn und polarisiert dadurch auch, doch das scheint gar gewollt. Wer sich da durchbeißt, der erkennt bald, dass dies wohl ein Stilmittel des Autors ist, um die Aufmerksamkeit des Lesers für seine Botschaft zu gewinnen. Und dann bereitet das Lesen Freude und vermittelt nebenbei viel Wissen und noch mehr Freude am Anlagenbetrieb.

Otto O. Kurbjuweit
Rangieren – aber richtig
Beim Vorbild und im Modell

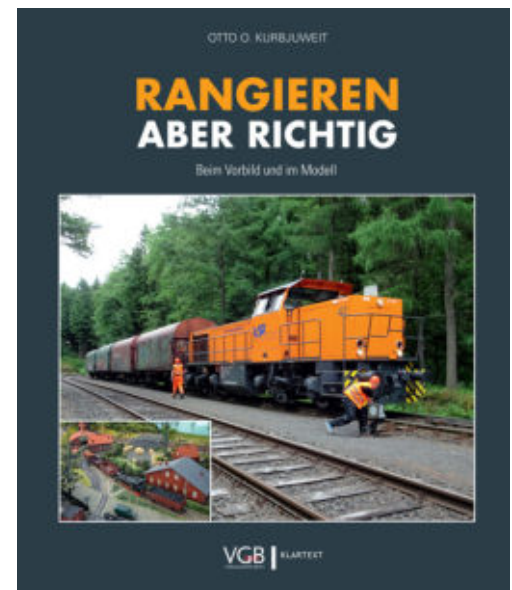
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH / Klartext Verlag
Fürstenfeldbruck / Essen 2020

Gebundenes Buch
Format 24,5 x 29,0 cm
144 Seiten mit rund 240 überwiegend farbigen Fotos und etwa 150 Zeichnungen

ISBN 978-3-89610-2235-8
Best.-Nr. 581924
Preis 29,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Otto O. Kurbjuweit, der sich selbst mit OOK abkürzt, hat bereits mit seinem sogenannten „blauen Buch“ über eine Anlagenplanung für vorbildgerechten Betrieb als Modellbahn-Betriebspezialist auf sich aufmerksam gemacht.



In seinem neuen Werk, das wir Ihnen heute vorstellen, richtet er nun den Blick auf das Rangieren. Im Vordergrund steht für ihn die Frage, wie Spaß am Rangieren entsteht und auch dauerhaft erhalten bleibt. Das verspricht eine tiefgründige Analyse von Gleisplänen und Betriebsabläufen im Modell. Damit das glücken kann, ist der Fokus zunächst aber aufs große Vorbild zu richten.

Schlagen wir das Buch auf, erscheint es zunächst wie schwere Kost. Das liegt allerdings weniger am Inhalt und dessen Tiefgang, als vielmehr an einer sehr dogmatisch wirkenden Haltung des Autors. So bezeichnet er Rangierarbeiten auf der Modellbahnanlage ohne Plan und Anlehen an Abläufe des Vorbilds als „Spuk“, was synonym für einen „Spontaneitäts- und Könnte-mal-Modus“ steht.

Ganz klar, Otto O. Kurbjuweit kann einem Modellbahnbetrieb ohne engen Bezug zum Vorbild nichts abgewinnen. Der eine mag das seinem Alter (Jahrgang 1940) und verlorengegangener Flexibilität zuschreiben, der andere vermag ihn als Fremo-Begeisterten anzuerkennen – ein bekanntermaßen streng ans Vorbild angelehnter Freundeskreis europäischer Modellbahner. Und das passt halt nicht zum klassischen Spielbahner.

Etwas Toleranz mag da sicher beiden Seiten guttun. Wer diese als Leser aufzubringen, wird auch an diesem Werk viel Freude haben, selbst wenn er sich eher als Spiel- denn als Betriebsbahner versteht. Hilfreich sind die Erläuterungen und Anregungen dieses Buches nämlich allemal.

Eine überzeugend wirkende Anlage beginnt nicht erst beim Landschaftsbau, sondern bereits bei der Gleisplanung, wie wir in diesem Magazin auch schon mehrfach herausgearbeitet haben. Und wer es

versteht oder eben lernt, sein Schaffen daran auszurichten, der wird Kreisverkehre vermeiden oder dem Blick der Betrachter entziehen.

Nebenbei erhält der Modellbahner dann als Bonus ein Bahnhofsumfeld, in dem sich auch Wagen verschieben oder Züge neu zusammenstellen lassen. Denn es ist auch eine Lehre dieses Schriftwerks, dass es dazu keiner großen Rangierbahnhöfe bedarf, die selbst im Maßstab 1:220 kaum auf eine Zimmeranlage passen werden.

Doch Hand aufs Herz, ein paar Zugbewegungen abseits von Rundfahrten wünscht sich doch wohl jeder, oder? Ganz nebenbei, lässt sich die eigene Anlage dadurch auch interessanter, weil abwechslungsreicher für Zuschauer, gestalten.

Für die Käufer mit Spur-Z-Leidenschaft zu bedenken ist aber vorab ein wichtiger Punkt: Magnet-Entkupppler nach System Jörger sollten dabei im Anlagenplan vorgesehen werden, denn nur dann kann der Spaß auch im kleinen Maßstab problemlos stattfinden. Aber das ist wohl auch das einzige, was ein Zettie in den Inhalten der 144 Seiten sonst nicht wiederfinden wird.

Vergessen wir also Vorbehalte und fühlen uns nicht vom Autor auf den Schlipps getreten. Denn dann entfaltet dieses Buch seinen hohen Nutzen. Zunächst erläutert „OOK“ seine persönlichen Präferenzen und begründet seine Ansichten. Wir erfahren viel, was ihn denn überhaupt zum Verfassen dieses Titels bewogen hat. Und wir erkennen, dass es durchaus eines Plans bedarf, um dauerhaft Freude am Modellbahnbetrieb zu haben.

An vielen Beispielen des Vorbilds erläutert der Autor dann Rangierbedarf beim großen Vorbild und die konkrete Vorgehensweise. Wir erfahren, was alles rangiert wird und warum dies geschieht. Selbst Folgen von Betriebsstörungen ließen sich hier berücksichtigen und machen die Vorbildkapitel nur noch interessanter.

Rund die Hälfte des Buches ist der großen Bahn gewidmet, die in höchst unterschiedlichen Zeitabschnitten, Bahnverwaltungen und Regionen untersucht wird. So finden wir Besonderheiten, die uns entgegneten, und entdecken die allgemeingültigen Grundsätze jeden Rangierbetriebs.

Ist das hinter ihm stehende Prinzip verstanden, mit möglichst wenig Lok- und Wagenbewegungen und möglichst ohne Blockieren von Streckengleisen zu agieren, dann wird der Modellbahner selbst zum Rangierleiter.

Wenn er versucht, nach den Vorgaben des Vorbilds zu arbeiten, gilt es für ihn herauszufinden und zu entscheiden, wie sich die Vorgänge daheim am besten absolvieren lassen. Rangieren auf der Modellbahn wird ab jetzt zu einem Strategiespiel und führt uns in eine neue Dimension. Wie beim Schach will hierbei jeder Zug überlegt sein.

An dieser Stelle angekommen, wird jeder Leser verstehen, warum wir eingangs für Toleranz zu den Ansichten des Autors geworben haben: Nicht an Vorgaben oder (selbstgestellte) Aufträge gebunden zu sein, dürfte schnell zu Wiederholungen und damit früher oder später zur Langeweile führen.

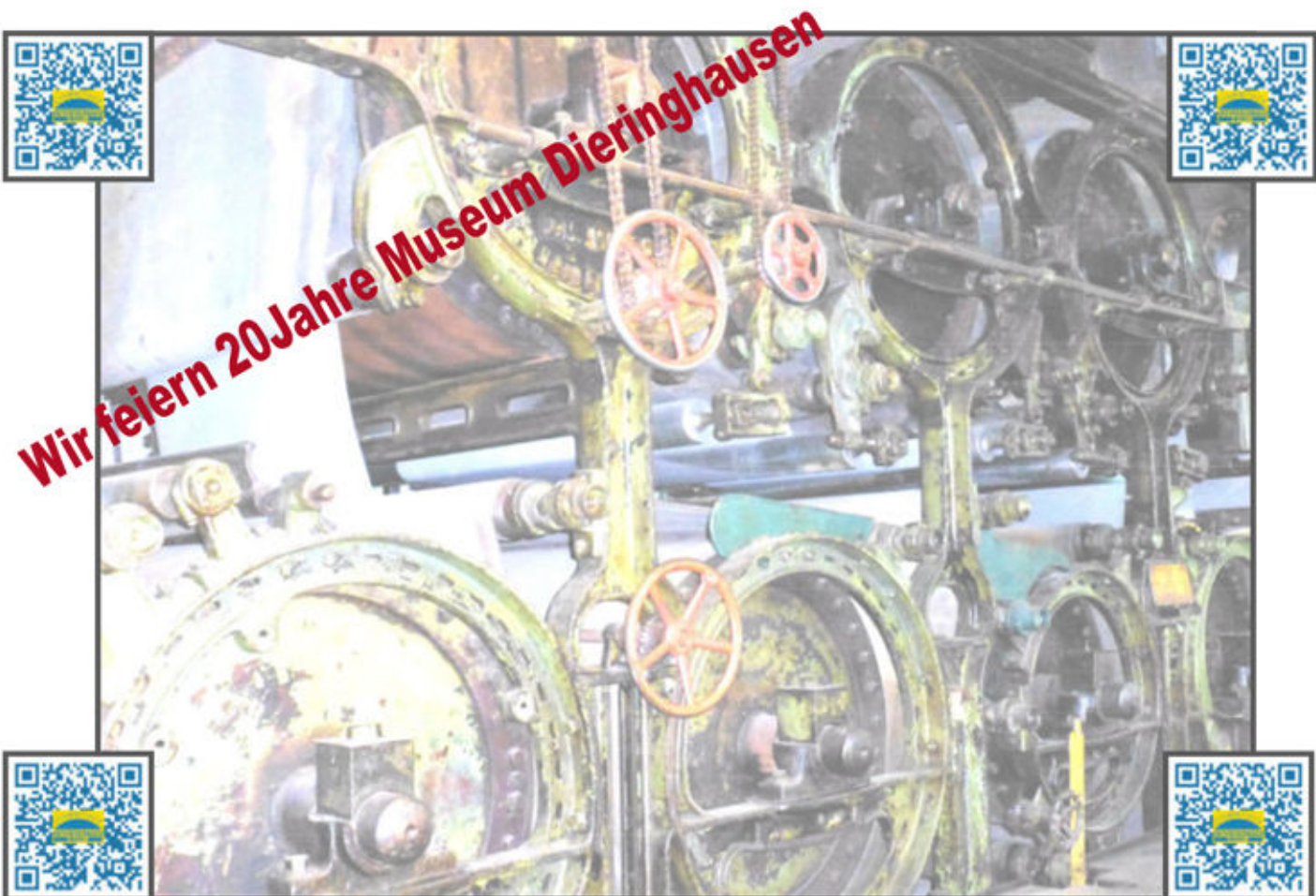
Nehmen wir als Modellbahner verschiedene Rollen ein und spielen dadurch die Arbeitsteilung des Vorbilds in Etappen nach, rückt unser Modellbetrieb an die Realität heran und gewinnt noch an Vielfalt. Ganz im Sinne der Überschrift des letzten Buchkapitels möchte der Rezensent da nur sagen: „Rangieren macht Spaß und ergibt Sinn - wieder was gelernt.“

Verlagsseiten und Bezug:
<https://shop.vgbahn.info/vgbahn>

Stammtisch - Untereschbach

Jubiläumspräsentation

Spur Z Modelleisenbahnen und Zubehör



*In der Dombacher Maschinenhalle PM IV
Im LVR Museum in 51465 Berg. Gladbach.*

*Am 12.06.2021 von 11:00 Uhr - 18:00 Uhr
Am 13.06.2021 von 11:00 Uhr - 18:00 Uhr*

www.Stammtisch-untereschbach.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.

Lob und Vorschläge für Anlagenvorstellungen:

Dir und Deinen Mitredakteuren ein dickes Lob für die neue Ausgabe von Trainini. Ich fiebere immer den Ausgaben entgegen.

Was mir, bei dieser Ausgabe (Anlage „Bunte Kuh“) und vor allem an Berichten in Modellbahnzeitschriften über Spur-Z-Anlagen auffällt, es fehlt der Blick hinter die Kulissen. Warum werden die Schattenbahnhöfe nicht gezeigt, die so wichtig für die Abläufe des Betriebes sind. Der Bericht im Modelleisenbahner 6/2020 über Rainer Tielkes „Bullay-Moselbrücke“ zeigt eine eindrucksvolle Landschaft, aber nicht, was im Hintergrund abläuft.



Gut angekommen ist bei unserem Leser Hans Helbach der Blick hinter die Kulissen, den wir bei den Berichten über die Anlage „Diemeltal“ nicht vergessen haben. Sinnbildlich dafür soll hier der Blick in den Hof des Handwerksbetriebs stehen.

So ist es richtig wohltuend im Artikel über „Diemeltal“ Informationen über die Schattenbahnhöhe zu erhaschen.

Ich hoffe, wir sehen uns bald wieder und überstehen diese Zeit

Hans Helbach, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Lieber Hans, gerne nehmen wir Deinen Vorschlag auf und beziehen das in unsere künftigen Planungen ein. Klappen wird das allerdings wohl erst mit einem leider spürbaren Zeitversatz, denn die gewünschten Fotos wollen ja auch erst gefertigt werden. Bei der Diemeltal-Reihe fällt uns das glücklicherweise leichter, da Planen und Bauen hier aus einer Hand stammen und von einem unserer Redakteure verantwortet werden.

Doch noch Sommerneuheiten bei Märklin:

Nach anfänglichem Bekunden, dieses Jahr auf Sommerneuheiten zu verzichten bzw. verzichten zu müssen, hat Märklin doch noch ein schmales Programm zusammengestellt, mit dem diese Lücke zumindest teilweise geschlossen werden kann.

Für die Spur Z beschränken sich die Ankündigungen auf zwei Modelle oder Zusammenstellungen. Erwartet werden durfte der Märklin-Magazin-Jahreswagen 2020 (Art.-Nr. 80830), der in Form eines blauen Niederbordwagens Rmms 33 mit Bremserbühne, Holzborden und Holzrungen erscheint. Er trägt Anschriften für die Epoche III und bekommt das Märklin-Magazin-Logo samt Jahreszahl auf die Ladefläche gedruckt.



Dieser fünfteilige Preußen-Güterzug (Art.-Nr. 81302) gehört als MHI-Sonderserie zu den Sommerneuheiten 2020. Abbildung: Märklin

Als MHI-Exklusivmodell vervollständigt noch ein Preußenzug (81302) für die Epoche I das kleine Neuheitenprogramm. In Gestaltung der königlich-preußischen Eisenbahn besteht er aus einer Dampflok der Gattung P 8 mit Zweilicht-Spitzensignal, einem Güterzugbegleitwagen mit Hartkarton-Schiebetüren, einem Rungenwagen mit Schwartenbretterstapel-Ladegut, einem Säuretopfwagen und einem Bierkühlwagen „Görlitzer Aktien-Brauerei“. Die drei letztgenannten Güterwagen tragen ein Bremserhaus.

Müllfahrzeug und Rettungswagen für Spur Z:

Am 26. Mai 2020, also kurz nach dem Redaktionsschluss der letzten Ausgabe, gab EtchIT-Modellbau zwei interessante Neuheiten für den Maßstab 1:220 bekannt. Freunde modernerer Epochen werden sich vom Rettungswagen mit Kofferaufbau (Art.-Nr. ET032_Z), der dem Mercedes-Benz Sprinter nachempfunden und heute allgegenwärtig ist, begeistert zeigen.

Für dieses Modell ist auf Wunsch auch ein ergänzender Nassschieber-Beschriftungssatz (ET032drkdec_Z) erhältlich, der für einen weißen Untergrund konzipiert wurde und das Modell als Rettungsmittel des Deutschen Roten Kreuzes ausweist.

Eine Hammerneuheit ist allerdings der zweiachsige Lkw vom Typ Magirus-Deutz-Rundhauber als Müllfahrzeug (XD009_Z). Der Aufbau stammte beim Vorbild von Haller Fahrzeugbau und war recht verbreitet. Jedenfalls schließt dieses hervorragend gelungene Modell eine große Sortimentslücke im Maßstab 1:220 für die Epoche III. Mit einem moderneren Basisfahrzeug MAN F8 war das Entsorgungsfahrzeug ja bereits erhältlich.



Der neue Magirus-Deutz-Rundhauber mit Haller-Aufbau für die Müllentsorgung (Art.-Nr. XD009_Z) präsentiert sich hier jeweils von vorn (Bild oben) und hinten (Bild unten) neben seinem Pendant für die Nenngröße N. Fotos: EtchIT-Modellbau

Bezogen werden können diese Neuheiten und das bestehende Lieferprogramm über die herstellereigenen Seiten (<http://etchit.de>). Wer Interesse am Bezug dieser Neuheiten oder auch Ware aus dem bisherigen Programm hat, sollte sich aber beeilen und seine Bestellung bis zum 30. Juni 2020 aufgegeben haben.

Für den 1. Juli 2020 hat EtchIT-Modellbau nämlich eine längere, kreative Schaffenspause angekündigt. Der elektronische Vertrieb wird zu diesem Termin bis auf Weiteres geschlossen. Konstrukteur Edgar Seubert verriet uns dazu im Gespräch, dass die Vertriebspause voraussichtlich sechs Monate betragen wird.

Virtuelles Sommerfest bei Herpa:

Digitale Attraktionen und Sonderangebote verspricht Herpa bei seinem Sommerfest, das zwangsweise ins Internet verlegt werden musste und in dieser Form vom 1. bis 13. Juli 2020 stattfinden wird. Moderator Mathias Neigenfind führt die Besucher virtuell durch die Produktion, zeigt Ihnen Räume, in denen sonst der Zutritt für Besucher verboten ist und erläutert das Entstehen eines Herpa-Modells.

Außerdem gibt es Sonderangebote, Sondermodelle und Raritäten, Gespräche mit den Produktmanagern, Gewinnspiele und vieles mehr. Das Programm ist über die folgende Aktionsseite abrufbar: <https://www.herpa.de/herpatag>.



Drei neue Modelle bei Micro-Trains:

Aus bekannten Formen fallen drei neue Gestaltungen gedeckter Güterwagen, die Micro-Trains aktuell ausliefert.

Mit Waggon Nummer 4 der Cameo-Versuchsreihe bei der C&O (Art.-Nr. 505 00 424) wird die Serie zur Suche nach verkehrswerbenden, neuen Farben fortgesetzt.



Wie der im Vormonat gelieferte Wagen weist er beidseitig eine abweichende Gestaltung und Farbflächenaufteilung auf.

Der schwarze 50-Fuß-Waggon der Norfolk & Western ist mit zwei Betriebsnummern im Angebot (510 00 481 / 482) wie auch sein rotbraunes Pendant der ATSF (511 00 271 / 272).

Auch die Nummer 4 zur Cameo-Serie des LCL-Flächenversuchs bei der C&O (Art.-Nr. 505 00 424) ist wieder beidseitig unterschiedlich gestaltet. Fotos: Micro-Trains

MTL-Modelle sind in Deutschland unter anderem bei Case-Hobbies erhältlich (<http://case-hobbies.de>).

Neues aus Hamburg:

Das Miniatur-Wunderland Hamburg setzt sich leidenschaftlich für das Verbreiten der Corona-Warn-App ein. Sie versprechen sich davon mehr Sicherheit und eine Rückkehr zur Normalität im Alltag. Denn davon können auch nach einem Monat, den die Ausstellung nun wieder geöffnet ist, nicht die Rede sein.

Mit 200 statt 1000 Menschen, die gleichzeitig die Schauanlage besuchen dürfen, lassen sich lediglich die Verluste reduzieren. Trotzdem bleibt nach eigener Darstellung jeden Monat ein roter Betrag von mehreren hunderttausend Euro zurück. Bis Anfang kommenden Jahres ließe sich das durchhalten, dann könne es eng werden.

Ein spürbares Abmildern von Kontakt-, Reise- und Abstandsregeln versprechen sich die Verantwortlichen neben einem Impfstoff eben auch vom Warnprogramm, das ein Ausbreiten der Krankheit eindämmen und möglichst verhindern soll.

Auf typisch Wunderländer Art erläutern sie daher in einem Video, wie diese Hilfe funktionieren soll: https://youtu.be/_5OA-3RWNyw.

Faller-Bahnhof im Handel verfügbar:

Im Handel eingetroffen ist jetzt auch der Bahnhof Ochsenhausen (Art.-Nr. 282709) aus dem Hause Faller. Dabei handelt es sich um eine Farbvariante des Bahnhofs Güglingen, der stellenweise mit Laserschnitt-Teilen abgewandelt wurde.



Bei den Händlern eingetroffen und auch direkt bei Faller zu beziehen ist der Bahnhof Ochsenaushausen (Art.-Nr. 282709). Der Bausatz basiert auf den Spritzgussteilen des Bahnhofs Güglingen und wurde mit Laserschnitt-Teilen angereichert.

Der Bausatz besteht aus insgesamt 269 Teilen in neun Farben. Enthalten sind darin noch Fensterfolie, Gardinenmaske zum Abschirmen des Lichts und natürlich eine ausführliche Bauanleitung. Für den Zusammenbau sind sowohl Plastik- und Lasercut-Kleber erforderlich.

Erstes Lokmodell von Z-Doktor Modellbau:

Eine Kleinlok vom Typ Kö 1 ist als unlackiertes Standmodell (Art.-Nr. ZD-220-01001-1) die erste Lokomotivnachbildung von Björn Plutka. Das fein detaillierte Modell weiß seine Herkunft aus dem 3D-Drucker gut zu verstecken, wenn es erst mal lackiert und beschriftet ist.

Wer um das Herstellungsverfahren nicht weiß, wird angesichts feiner Gravuren und freistehender und trotzdem maßstäblicher Handstangen kaum darauf kommen. Wer dieses feine Kleinod erwerben möchte, schaut auf die Seiten von Z-Doktor Modellbau (<https://www.z-doktor.de>) oder wartet, bis der Winzling auch im Vertrieb des 1zu220-Shops auftaucht.

Bild rechts:
Lackierte und beschriftete Kö 1 von Z-Doktor Modellbau auf einer 1-Euro-Münze zum Größenvergleich



Aktuelle Auslieferungen von AZL:

Keine Lieferpause gibt es bei American Z Line. Die einst als Einsteigermodell platzierte Diesellok EMD GP38-2 fährt diesen Monat für die Alaska vor und wird in der typischen, blau-gelben Gestaltung mit zwei Betriebsnummern angeboten (Art.-Nrn. 62524-1 / -2).

Passend zu ihr erscheinen auch leichte Reisezugwagen, die entweder dasselbe Farbschema aufweisen oder im unlackierten Bild ähnlich der deutschen Silberlinge auftreten: Ausichts- (72117-1 / -2 sowie 73435-1 / -2), 6-6-4-Schlaf- (73135-0), Speise- (73535-1), Gepäck- (73635-1 / -2), Sitz- (73735-1 bis -3), Kanzel- (73835-0) und Postwagen (73935-0) stehen hier zur Auswahl.

Zu melden ist diesen Monat aber mit der Diesellok ALCO RS3 auch ein formneues Modell, das nun seine Premiere im Programm feiert.

Diese in den USA weit verbreitete Lok wird im Modell von einem Glockenankermotor angetrieben, besitzt zwei Schwungmassen und werksseitig Haftreifen. Eine Kupplung ist in die Form integriert und mit Schrauben montiert, während die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung mit LED erfolgt.



EMD GP38-2 (Art.-Nr. 62524-1; Bild oben) und Speisewagen (73535-1; Bild unten) der Alaska. Fotos: AZL / Ztrack



Die ALCO RS3 der Northern Pacific (63301-1) ist eine Formneuheit. Fotos AZL / Ztrack

Die Erstauflage ist mit drei Betriebsnummern (63301-1 bis -3) der Northern Pacific gewidmet und zeigt typische Merkmale dieser Bahnverwaltung: Gehäuse entsprechend der „Phase III“, Betriebsnummern in Kästen auf den Ecken der Stirnseiten, Nachbildungen der AAR-Drehgestelle von ALCO, Glocken auf den Loknasen, Dreiklanghorn auf dem Führerhausdach, über Kreuz montierte Abgashutzen und ein 1.400-Gallonen-Tank am Fahrwerk.

Die fünfteiligen Containertragwagen „Gunderson MAXI-I“ fahren jetzt für die RBCX „K-Line Bridge“ mit K-Line-Containern oder unbeladen vor. Die Container sind einzeln nicht erhältlich und nur Bestandteil der ersten beiden Packungen (906506-1 / -2), während drei weitere (906506-2B & 906506-3 / -4) unbeladen zur Auslieferung kommen.

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

Es geht doch weiter bei Ersatzteile-1zu220:

Axel Reimann bekundet auf seinen Seiten (<https://www.ersatzteile-1zu220.de>), dass er seinen Ersatzteilevertrieb bis auf Weiteres doch fortführen wolle. Dazu soll der Warenbestand in den nächsten Tagen langsam wieder hochgefahren werden und vergriffene Bestände kontinuierlich wiederaufgefüllt werden.

Nachdem viele Kunden aus dem In- und Ausland bedauert hatten, dass der Vertrieb auslaufen und dann eingestellt werden sollte, hat der Inhaber seinen Entschluss offenbar überdacht. Immerhin bietet er eine Anlaufstelle für ältere Ersatzteile, die anderweitig häufig nicht mehr zu erhalten sind.

Doch das nun erfolgte Revidieren einer zuvor getroffenen Entscheidung kann auch vorläufig sein, das behält sich Axel Reimann jedenfalls vor. Sollte er sich wieder zu einem Schließen seines Teilevertriebs entscheiden, wäre das demnach endgültig.

Eingeschränkt wurde der Versand nun allerdings auf Deutschland und einen Teil des europäischen Auslands. Eine Liste der künftig noch belieferten Länder ist auf den Betreiberseiten einsehbar.

Schienenpionier vom 1zu220-Shop:

Der Schienen-Straße-Bus, kurz auch nur Schi-Stra-Bus genannt, hat seinen Platz als Standmodell im 1zu220-Shop eingenommen. Der von seinem Hersteller Nordwestdeutsche Fahrzeugwerke einst offiziell als NWF BS 300 bezeichnete Zwei-Wege-Bus (Art.-Nr. WM-HRT09-001) wurde von Wespe Models in Ungarn umgesetzt.



Das exklusiv für den 1zu220-Shop entwickelte Modell des Schienen-Straße-Busses NWF BS 300 (Art.-Nr. WM-HRT09-001) wird uns noch einen ausführlichen Bericht wert sein.

Dank separat ansteckbarer „Spurwagen“ (Drehgestelle), ist der Bus sowohl auf der Schiene als auch auf der Straße einsetzbar. Das Modell besteht aus drei Teilen: Fahrwerk, Aufbau und einem transparenten Tiefzieheinsatz für die Scheibennachbildungen.

Weil das Fahrwerk grundsätzlich herausnehmbar konstruiert ist und nur von vier kleinen Klebepunkten gehalten wird, ist es prinzipiell für ein Nachrüsten mit dem Z-Car-System vorgesehen worden. Voraussetzung ist natürlich, dass ein spezielles Fahrwerk mit den typischen Merkmalen der unterschiedlichen Spuren an Vorder- und Hinterachse entwickelt wird.

Wir werden auf dieses Modell und sein Vorbild noch einen ausführlichen Blick werfen und auch einige Verbesserungsmöglichkeiten aufzeigen.

Keine Intermodellbau im Jahr 2020:

Nach ordnungsbehördlichem Untersagen der Intermodellbau zum geplanten Ausweichtermin steht nun fest, dass es für diese Messe keinen Termin mehr im laufenden Jahr geben wird. Die nächste Intermodellbau wird deshalb erst vom 15. bis zum 18. April 2021 durchgeführt. Bereits erworbene Eintrittskarten behalten bis dahin ihre Gültigkeit.

Unter folgender Adresse ist eine Seite mit Antworten zu häufig gestellten Fragen einsehbar: <https://www.intermodellbau.de/messe/verschiebung/>.

Prägewalzen und Angebote bei Microrama:

Der französische Landschaftsbauspezialist Microrama hat nun seine ersten Prägewalzen für das Anlegen von Pflasterstraßen samt Modelliermasse und Ausrollwalze ausgeliefert, die auf der Spielwarenmesse Nürnberg vorgestellt worden waren. Die prägewalzen sind zwar für größere Maßstäbe gedacht, aber auch für die kleinen Baugrößen sollen solche Werkzeuge ja noch folgen.



Die ersten Prägewalzen für den Straßenbau hat Microrama samt Modelliermasse und Presse fürs Ausrollen der Masse nun erstmals ausgeliefert.

Deshalb ist die Anleitung zum Benutzen dieser Arbeitshilfe für unsere Leser sich auch jetzt schon interessant: http://microrama.de/products/Magiroll-Mode_Emploi_Fr_De_En_It.pdf.

Zudem lohnt auch ein Blick auf den Vertrieb von Gwendal Theis, denn dort sind verschiedene RTS-Greenkeeper-Modelle (Elektrostaten zum Begrasen) zu Sonderangebotspackungen geschnürt zu finden.

Hochbahnelemente bei Modellbau Laffont:

Eine sinnvolle Bereicherung für eher städtisch geprägte Anlagen sind die Arkaden-Hochbahnelemente von Modellbau Laffont (<https://www.modellbau-laffont.de>). Erhältlich sind die für zweigleisige Strecken mit 25 mm Gleismittenabstand konzipierten Teile als Bausätze mit (Art.-Nr. Z2401) und ohne integriertes Geschäft (Z2411).



Die Arkaden-Hochbahnelemente bietet Modellbau Laffont mit (Art.-Nr. Z2401) und ohne Geschäft (Z2411) an. Gebogene Elemente sollen folgen.

Jedes Element mit beidseitigem Mauerwerk folgt mit einer Breite von 11 cm der Standardgleislänge von Märklin. Geplant sind auch noch gebogene Elemente, zu denen sich Herr Laffont bezüglich der zu wählenden Radien noch nicht sicher ist. Interessierte Kunden mögen sich daher bei ihm melden und ihre Wünsche nennen, um die Bedürfnisse einordnen und quantifizieren zu können.

Messe in Leipzig ebenfalls abgesagt:

Auch die Messe Modell-Hobby-Spiel in Leipzig findet in diesem Jahr nicht statt. Wegen der geltenden Auflagen des Sächsischen Staatsministeriums für Soziales und gesellschaftlichen Zusammenhalt sei ein Durchführen der interaktiven Erlebnismesse nicht möglich.

Die nächste Auflage wird daher erst vom 1. bis 3. Oktober 2021 erfolgen. Götz Guddas wollte in Leipzig seine Anlage „Von Güglingen nach Sägethal“ ausstellen. Aktuelle Informationen sind unter <https://www.modell-hobby-spiel.de/de/> eingestellt.

Aktuelle Ladegüter aus Holz:

Spur Z Ladegut Josephine Küpper aus Aachen (<https://spur-z-ladegut.de>) weist auf drei derzeit wieder lieferbare Produkte hin, die ins Sortiment zurückgekehrt sind: Bretterstapel für den Niederbordwagen 8610 von Märklin gibt es aktuell in heller (Art.-Nr. Z-60-H) und dunkler Ausführung (Z-60-D). Sie bestehen, wie auch das Grubenholz/Stammholz (Z-60) aus Naturmaterial und wirken deshalb besonders authentisch.

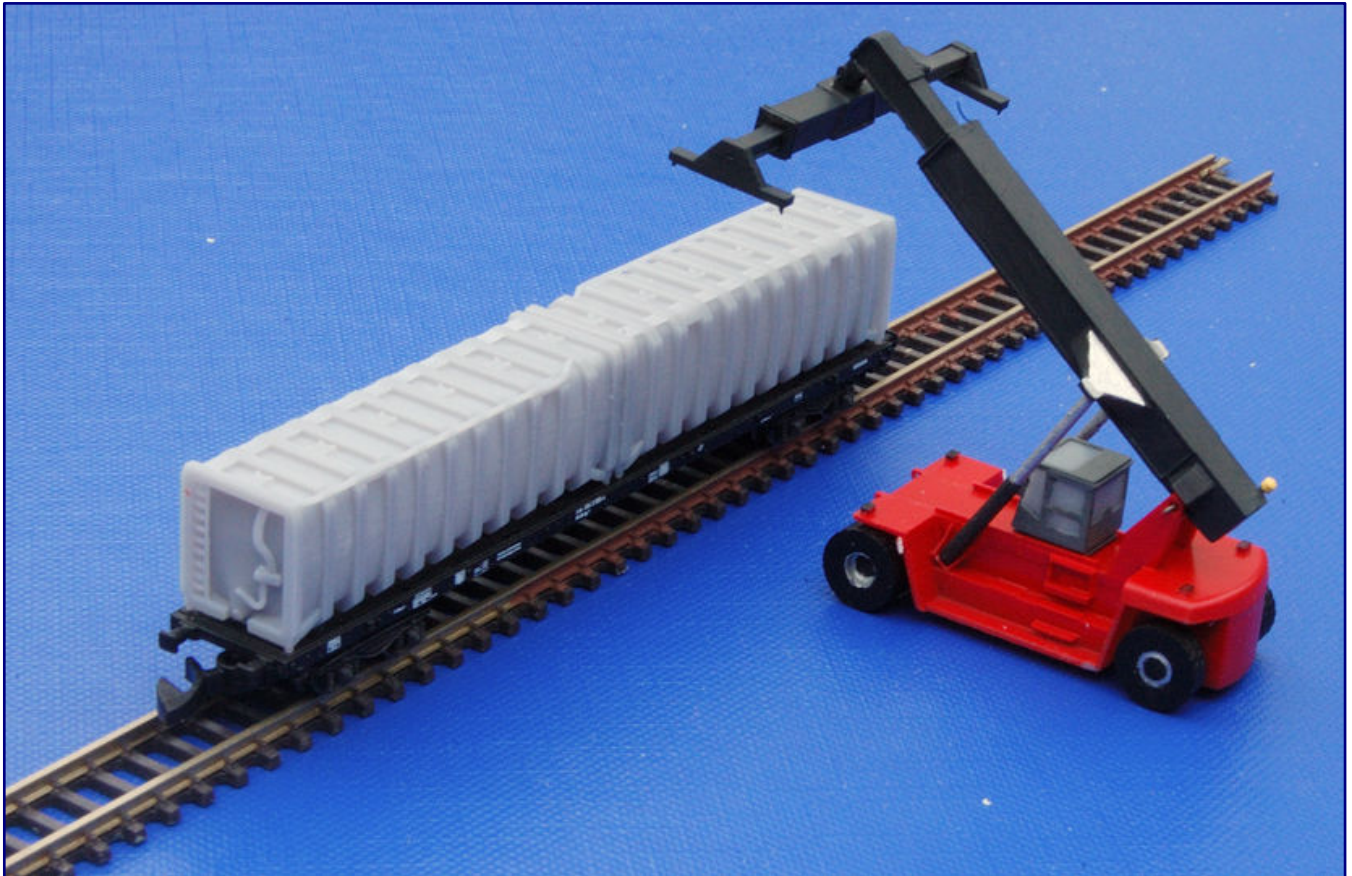
Märklin hat Auslieferungen wieder aufgenommen:

Neben dem Gesellschaftswagen WGmh 824 der DB (Art.-Nr. 87210), den wir in dieser Ausgabe ausführlich behandeln, hat Märklin noch zwei weitere Artikel in den Fachhandel bringen können. Dies ist die verkehrsrote Doppelstockwagen-Packung „Höllentalbahn“ (87297) für die Epoche V, zu der die passende Ellok der Baureihe 143 ja schon etwas zeitlichen Vorsprung hatte. Ebenfalls in den Regalen

wartet nun die Diesellokomotive Serie 54 (88634) der Belgischen Staatsbahnen mit einem Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff.

Modellneuheit bei Ratimo-Z:

Schlag auf Schlag scheint es in Norderstapel bezüglich neu entwickelter Modelle zu gehen. Vorgestellt wurde nun ein moderner Containerlader „Reachstacker“ aus Resin, gefertigt im 3D-Druck. Das Modell ist unlackiert (Art.-Nr. 50023) sowie mit rotem Chassis und anthrazitfarbenem Ausleger (50024) jeweils als Bausatz erhältlich.



Als Bausatz bietet Ratimo-Z den „Reachstacker“ (Art.-Nrn. 50023 / 50024), einen modernen Containergreifer, an. Der auf dem Bild ebenfalls gezeigte Bulk-Container soll ihm bald folgen. Foto: Rainer-Tielke-Modellbau

Fertig entwickelt ist auch der Bulk-Container, der auf dem Foto zu sehen ist und bald auch ins Lieferprogramm aufgenommen wird. Er passt auf FR-Containertragwagen oder das Märklin-Modell 82662. Ergänzt werden soll es bei Erscheinen noch um einen passenden Lkw-Auflieger.

Die Produkte von Rainer-Tielke-Modellbau werden im Eigenvertrieb (<https://www.rainer-tielke-modellbau.com>) und über den 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) vertrieben.

Neues von Heißwolf Modellbahnzubehör:

Bernd Heißwolf meldet Neuigkeiten zu seinem seriellen Schalt-Bus SSB64. Die Entwicklung und Erprobung der Komponenten sei nun abgeschlossen, eine Gebrauchsanweisung erstellt und auch die Internetseite entsprechend erweitert worden. Fertig sind demnach auch die Fertigungsunterlagen und Prüfmittel.

Die Fertigung verzögert sich aber noch wegen der Betriebsferien, weshalb die Module des SSB64 erst Ende Juli 2020 ausgeliefert werden sollen. Bestellt werden kann natürlich jetzt schon für den auf den Seiten genannten Liefertermin (<https://modellbahn.heisswolf.net>). Dort sind auch alle Informationen zur Neuheit abrufbar.

Ein Servo-Modul zum Stellen von Weichen (mit Herzstückpolarisierung) und Signalen, passend zu Neuheit, ist übrigens aktuell in der Entwicklung.

Faller-Miniaturwelten wiedereröffnet:

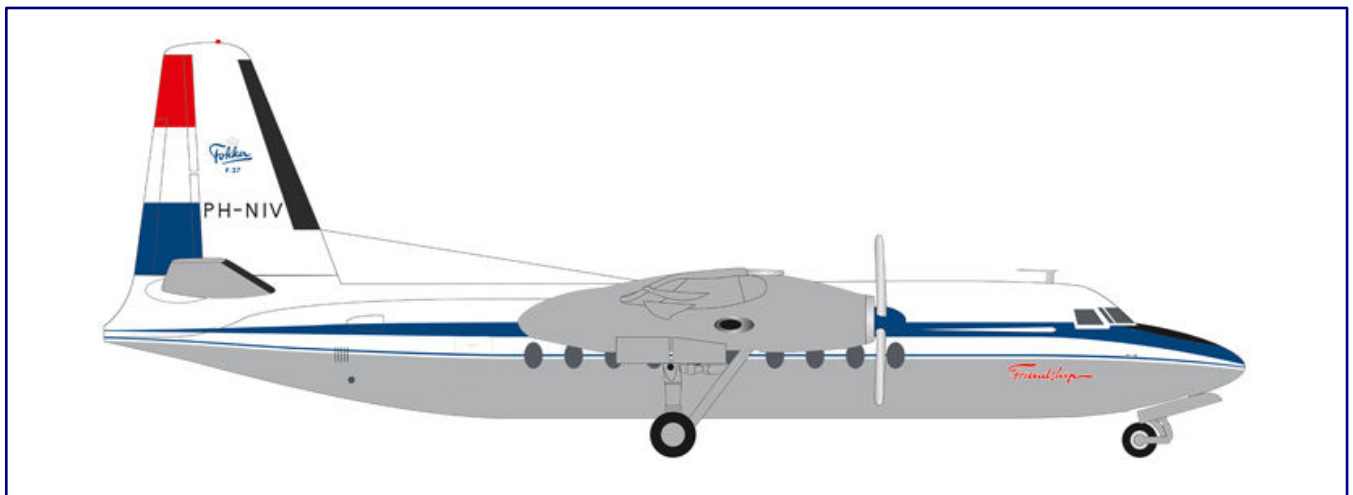
Nach der Zwangspause durch die Virus-Pandemie konnte die Faller-Miniaturwelt am Stammsitz in Gütenbach (Schwarzwald) Ende Mai wiedereröffnet werden. Der Eintritt ist frei.

Ausstellung und Ladengeschäft sind von Mittwoch bis Freitag jeweils zwischen 11:00 und 16:00 Uhr sowie an Samstagen von 11:00 bis 15:00 Uhr geschlossen. An Feiertagen sind Ausstellung und Werksverkauf geschlossen.

Neue Flugzeugmodelle für den frühen Herbst:

Zur Auslieferung in den Monaten September und Oktober 2020 vorgesehen hat Herpa die Wings-Neuheiten im Maßstab 1:200, die wir im Folgenden zusammenstellen. Berücksichtigt haben wir wieder die Vorlagen, die mit einer Länge von maximal 30 cm noch als anlagentauglich gelten dürfen und in Europa anzutreffen waren oder sind.

Der Lufthansa Airbus A319 „Lu“ mit der Kennung D-AILU und dem Taufnamen „Verden“ (Art.-Nr. 570985) ist den hauseigenen Maskottchen Lu und Cosmo gewidmet, mit denen sich das Luftfahrtunternehmen an seine jüngsten Kunden widmet. Sie sind am Rumpf und auf den Tragflächen aufgedruckt, womit eine Sondergestaltung der Maschine entsteht. Unter der Artikelnummer 612739 ist sie auch als vereinfachtes Snapfit-Modell im Flug erhältlich.



Die Fokker F-27 Friendship (Art.-Nr. 570930) ist ein Modell überschaubarer Größe, die KLM ihr einst wohl bekanntester Betreiber. Foto: Herpa

Ansonsten sind noch folgende Modelle angekündigt worden:

Fokker F-27 Friendship – 65. Jubiläum des Erstflugs (570930),
Swiss International Air Lines Airbus A320 neo (570947) und
Royal Netherlands Air Force Lockheed Martin F-16A (570992).



Die Lockheed Martin F-16A der Königlich Niederländischen Luftwaffe (570992) trägt eine Sonderbemalung am Höhenleitwerk. Foto: Airwolfhound / Herpa

Zu ergänzen sind noch die folgenden Snapfit-Modelle:

SAS Scandinavian Airlines Airbus A320 neo (612708),
British Airways Airbus A320 neo (612746) und
TUIfly Germany Boeing 737 Max 8 (612760).

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.