



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Winter in Schneeweiler

Kurzer Messeherbst
Ratimo mit neuem Fokus

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ein, wie ich finde, sehr buntes Heft mit vielen ebenso abwechslungsreichen Themen liegt vor Ihnen. Mit viel Zuarbeit unserer großen Zahl an Helfern ist als Ergebnis entstanden, was viele Facetten unseres Hobbys zusammenträgt.

Da gibt es Neuheiten und Techniken, über die wir erstmals berichten. Ich denke nun an einen kleinen Garagenbausatz, der gleich im ersten Artikel behandelt wird. Redutex-Folien sind für viele Modellbahner ebenso neu und haben erst begonnen, den Markt der Spur Z zu erobern.

Und auch in den Meldungen finden Sie wieder, wie Sie es von uns gewohnt sind, viel Wissenswertes, was ebenso neu ist. Das alles kennzeichnet den aktuellen Teil dieser Ausgabe. Aber wir haben auch geschaut, was unsere Gemeinschaft im Herbst 2021 so ausmacht und ausgemacht hat.

Immerhin zwei Messen haben, wenn auch mit Einschränkungen, wieder stattgefunden, während beispielsweise das von vielen sehnsüchtig erwartete Adventstreffen in Zell an der Mosel mit Rücksicht auf unsere Gesundheit ausfallen musste. Ähnlich erging es auch anderen Ausstellungen rund um den Tag der Modelleisenbahn, die wieder ein Mal aussetzen mussten.

Wie es den Besuchern und Ausstellern in Friedrichshafen und Dortmund zu Mute war, das hat uns deshalb sehr beschäftigt. Unsere Korrespondenten auf beiden Veranstaltungen haben Ausschau gehalten und ihre Eindrücke zusammengetragen.

Der dritte, inhaltliche Schwerpunkt dieser Ausgabe ist das anstehende Weihnachtsfest. Traditionell bildet es den Höhepunkt eines jeden Modellbahnjahres. Wünsche werden erfüllt, eine Anlage bildet einen festlichen Rahmen, während sie für andere Anlass zum Träumen und Entfliehen aus dem hektischen Alltag ist.

Auch das haben zwei Autoren treffend umzusetzen gewusst: Unser Übersetzer Christoph Maier zeigt uns, wie seine erste Schnee-Anlage entstanden ist, die auch seine weniger modellbahnbegeisterte Familie zum Schwärmen bringt. Günter Falkus hat versucht, seine Erfahrungen aus dem Schiffsmodellbau mit seiner Modellbahnleidenschaft zu verbinden und seinen Lieblingshumoristen gleichzeitig zu würdigen. Auch hier dürfen Sie gespannt sein!

Ich wünsche – im Namen aller Redakteure und Übersetzer – an dieser Stelle schon mal fröhliche und gesegnete Weihnachten! Wir nähern uns ja in Riesenschritten dem Jahresende. Bevor wir aber die Schwelle zum Jubiläumsjahr der Spurweite Z überschreiten, steht noch ein Artikel zu unserem Jahresschwerpunktthema aus.

Rainer Tielke lässt uns wissen, wie sich seine Marke Ratimo-Z aktuell weiterentwickelt und enorm verändert. Hautnah dürfen wir dabei sein, wenn er nicht nur neue Wege beschreitet, sondern seinen Techniken weiter perfektioniert.

Freuen Sie sich mit mir auf einen würdiges Finale des ausklingenden Jahres 2021

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort.....	2
--------------	---

Modell

Einstieg leicht gemacht.....	4
------------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Winter in Schneeweiler	13
Alle Jahre wieder?	24

Technik

Arbeiten mit Redutex-Folien	31
-----------------------------------	----

Literatur

Standardwerk vervollständigt.....	44
Eine Magirus-Legende	46

Aktuelles

Ratimo-Z – Fokus auf den 3D-Druck	49
Nur ein kurzer Messeherbst 2021	60
Zetties und Trainini im Dialog.....	70

Impressum	83
-----------------	----

Wir danken unseren Gastautoren Günter Falkus, Rainer Tielke und Heribert Tönnies für ihre Beiträge sowie Ralf Junius und Jörg Landau für zugeliferte Fotos.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. Dezember 2021

Titelbild:

Nebenbahn im Winter – Stoff für romantische Geschichten und spannende Fotos. Wie stimmungsvoll ein roter Brummer im dichten Schnee wirken kann, erleben wir gerade bei der Einfahrt in den Bahnhof Schneeweiler. Foto: Christoph Maier

US-Garagen von Archistories Einstieg leicht gemacht

Es müssen nicht immer große Gebäudemodelle sein, die einen ausführlichen Artikel verdienen. Auch kleine Bausätze können Freude bereiten, Erfahrungen vermitteln und für schöne Szenen auf der Anlage sorgen. Im vorliegenden Fall ist all das gegeben und wir haben zudem einen guten Einstieg für alle diejenigen gefunden, die sich zum ersten Mal im Umgang mit Hartkarton üben möchten.

Für das US-amerikanische Ztrack Magazine hat Archistories exklusiv einen kleinen Bausatz produziert, den dessen Abonnenten mit der Juni-Ausgabe als Gratisbeigabe erhalten haben. Die in einer kleinen Papierhülle enthaltene „American Garage“ passt zu den Farmhäusern aus dem 19. Jahrhundert.

Deshalb wurde das Kleingebäude auch in denselben Farben hergestellt und lässt sich auch jeweils ergänzend einzeln in der Wunschfarbe kaufen. Gemeinsam mit dem Hausbausatz ermöglicht dies eine noch größere Zahl an Variationsmöglichkeiten.



Auch auf deutschen Anlagen ist die US-Garage von Archistories durchaus denkbar. Sie kann hier einem Freund amerikanischen Lebens als Unterstand dienen oder auch skandinavisch gestaltet und als Gartenhaus umgebaut werden.

Bestellt werden kann der kleine Bausatz direkt bei Ztrack oder von deutschen wie auch außerhalb der EU ansässigen Kunden beim 1zu220-Shop. Wegen dieser Optionen und angesichts des hervorragenden



Der kleine Bausatz ist in einem Papierbriefchen verpackt, der sonst auch gern für CD- oder DVD-Beilagen von Zeitschriften genutzt wird. Nur wenige Werkzeuge und Hilfsmittel sind erforderlich, um daraus eine kleine Garage zu erstellen.

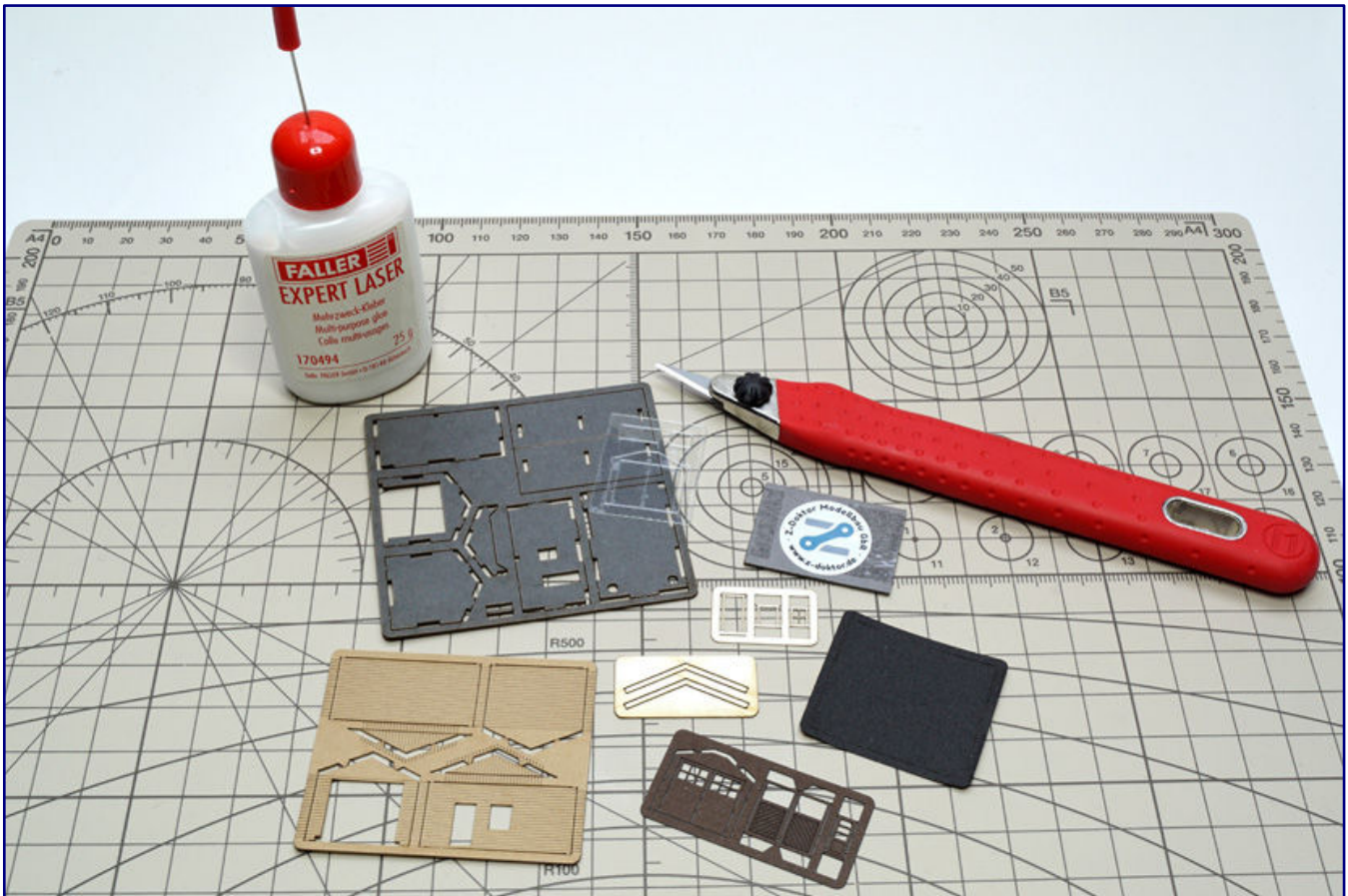
Lerncharakters beim Üben des Umgangs mit Hartkarton haben wir uns entschlossen, das leichte Zusammensetzen hier kurz vorzustellen.

Das wohl für viele Regionen der Vereinigten Staaten typische Garagen-Gebäude war uns in seinen Grundproportionen, seiner Gestaltung und auch farblich bestens vertraut: Viessmann vertrieb unter seiner Marke Kibri ein sehr ähnliches, zweifarbig gespritztes Modell, das auch als Einsteigermodell platziert wurde.

Angeboten auch in einer falunroten Variante mit weißen Applikationen (für Skandinavien) und mit Tauschteilen zum Gestalten als Gartenhaus bot es eine beachtliche Vielfalt, die es auch in Deutschland glaubhaft einsetzbar machten. Auch das motivierte uns zu diesem Artikel, denn für gestandene Modellbahner bieten sich schließlich auch hier Optionen für eigene Modifikationen.

Nachdem die Papierhülle ausgepackt ist, kann es schnell losgehen: Die Anleitung kommt fast ohne Worte aus und arbeitet mit gut verständlichen Abbildungen. Zu deren Umfang gehören auch klar zugewiesene Teilenummern für alle Kartonbögen. An Werkzeugen sind nur eine Schneidmatte (Tamiya), ein scharfes Bastelmesser (Mozart) und eine Pinzette erforderlich. Eine kleine Nagelfeile und ein Zahnstocher können fallweise zusätzlich helfen.

Für einen außen zu montierenden Gerätehalter samt Gartenwerkzeugen, der im 3D-Druck erstellt und von Z-Doktor Modellbau zugeliefert wurde, sind noch ein feiner Haarpinsel und geeignete Lacke (Noch, Oesling Modellbau und Revell) erforderlich. Zum sicheren Halten des Werkstücks haben wir noch zusätzlich auf eine Klemmpinzette (Tamiya) zurückgegriffen. Die erforderlichen Klebstoffe liefern Bindulin, Faller und Uhu.



Alle Bögen inklusive der vorgravierten Fensterfolien liegen vor uns: Die Zahl der Teile bleibt überschaubar und damit auch der erforderliche Zeitaufwand.

Und schon geht es los

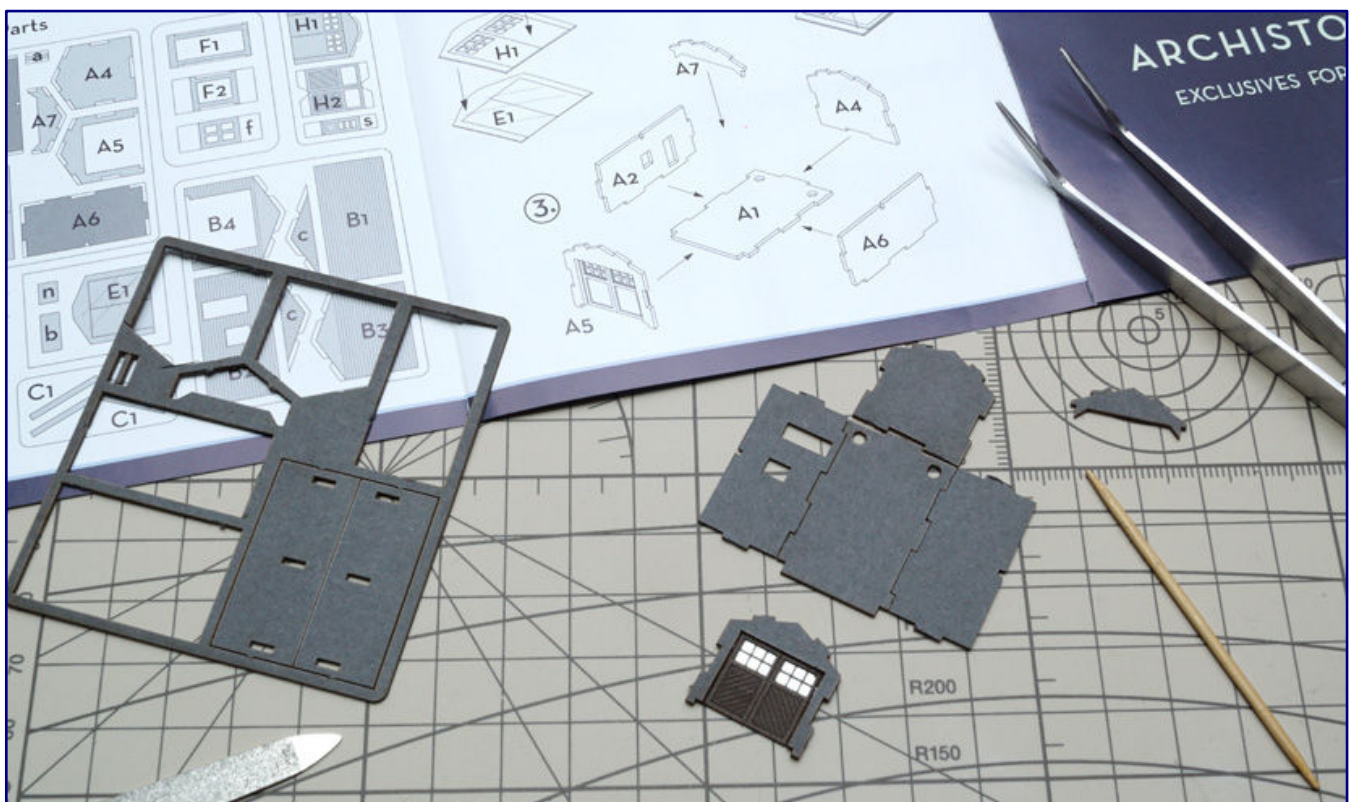
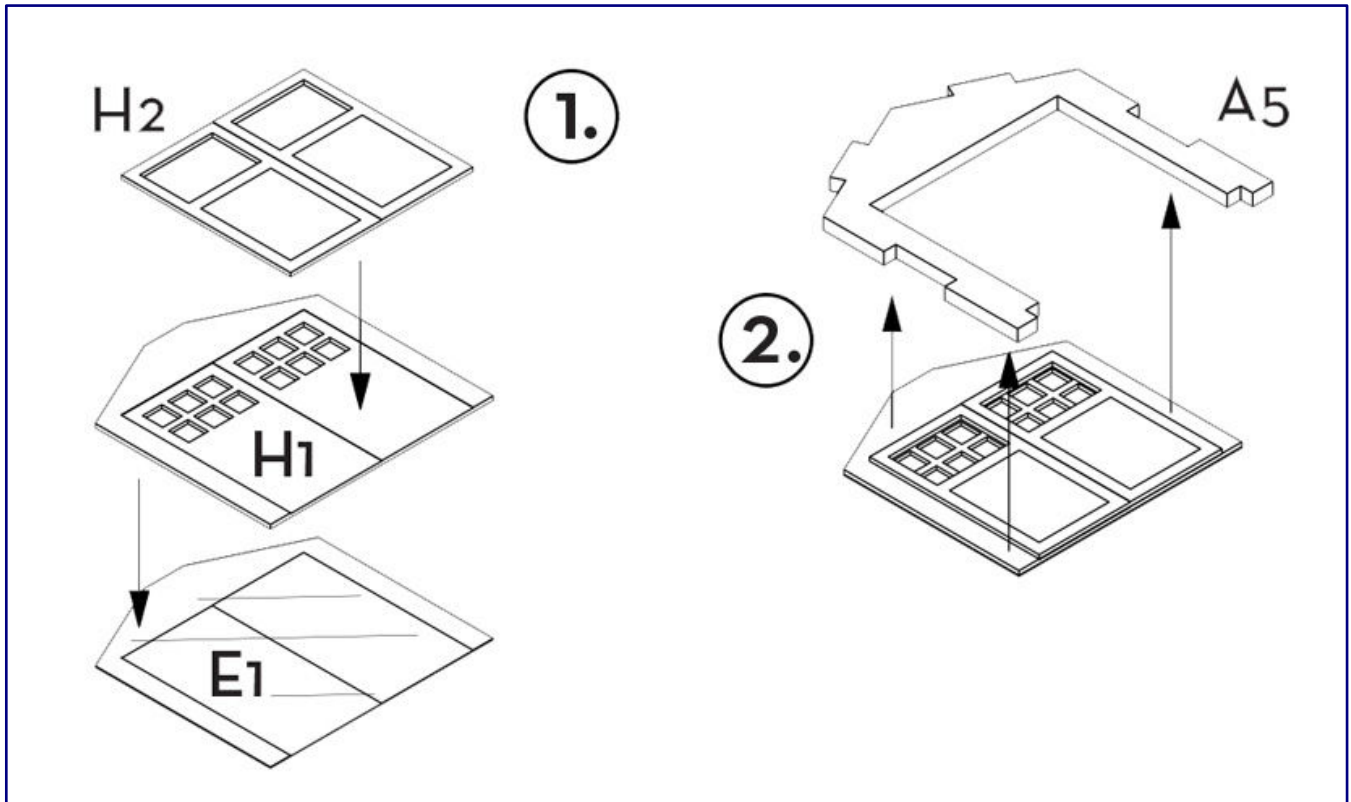
Der Baubeginn wird hier, abweichend von den bisherigen Gewohnheiten mit Archistories-Bausätzen, nicht vom Erstellen des stabilen Korpus aus dickem Hartkarton geprägt. Los geht es stattdessen mit dem Aufbau des zweiflügeligen Garagentores aus drei Teilen, darunter auch eine Fensterfolie als unterste Lage.

Nachdem dies absolviert ist, wird das Element in den Hartkartonrahmen gesetzt, das Teil des schon genannten Gebäudekerns ist. Er besteht aus den vier Außenwänden, einer Bodenplatte mit Öffnungen für Kabelzuführungen und einer zusätzlichen Querversteifung im Dachbereich.

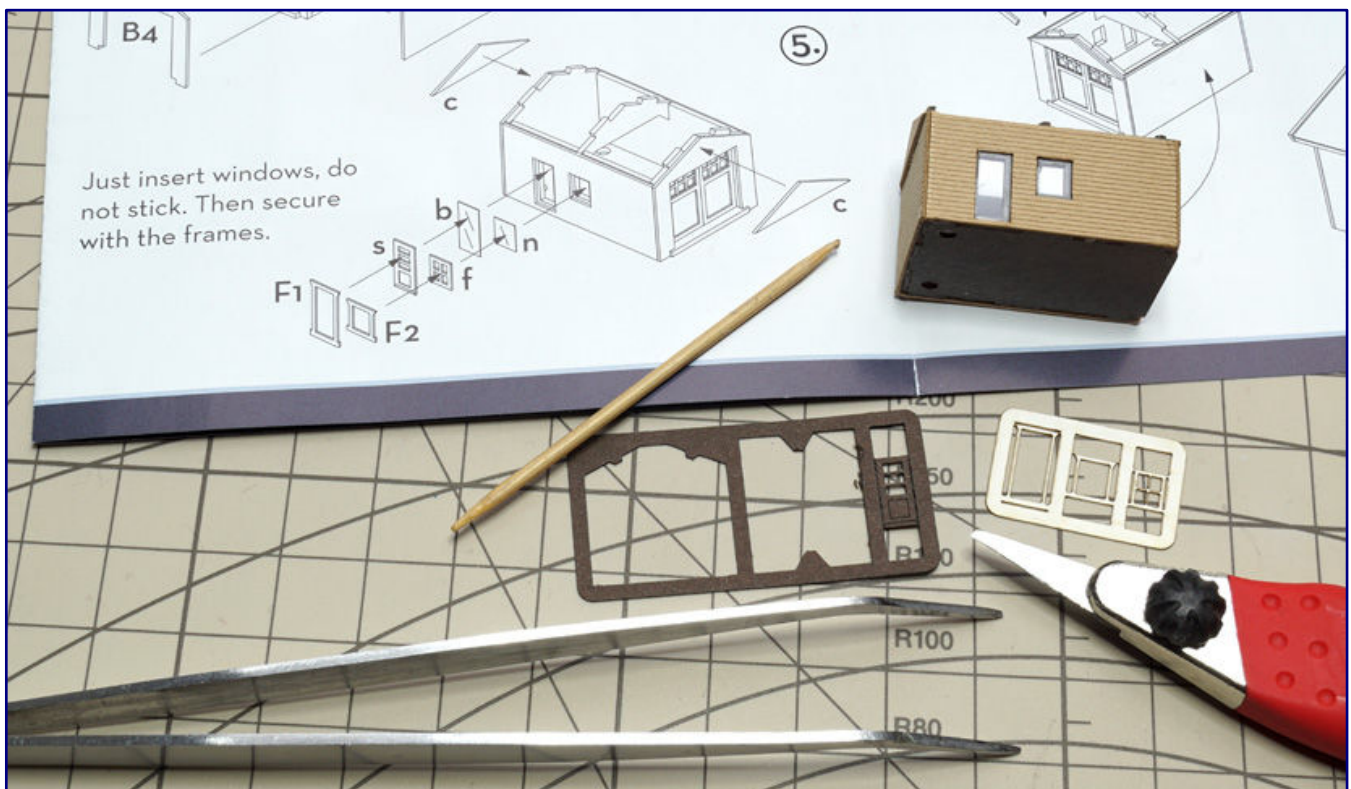
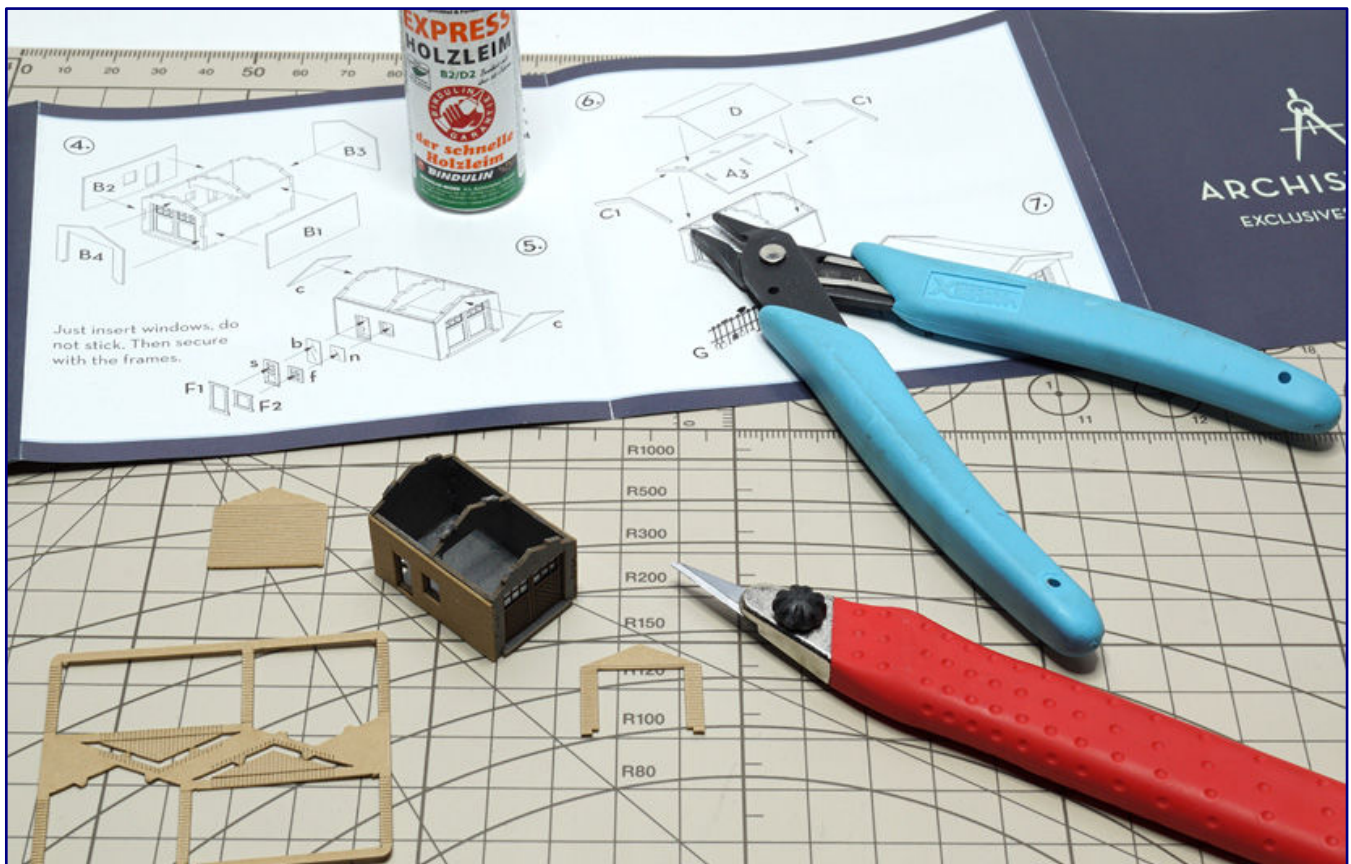
Die folgenden drei Schritte entsprechen nun wieder dem, was wir auch von früheren Bausätzen bereits kennen: Auf den Kern folgen die Außenwände, weitere Applikationen und das Dach. Auch dieses birgt mit einer dicken Unterlage und einer dünnen Auflage aus Schleifpapier zum Nachbilden einer Teerpappeneindeckung keine Überraschungen.

Beim Aufkleben der Außenwände auf den Korpus entscheidet die Reihenfolge über Erfolg oder Misslingen: Da die Teile auf Stoß geklebt werden, ist es wichtig zu beachten, dass zunächst die Längsseiten aufgeleimt werden. Erst danach folgen die beiden Stirnseiten.

weiter auf Seite 9



Wie auch bei anderen Kartonbausätzen entsteht zunächst ein stabiler Korpus als Unterbau. Für das Garagentor (Bild oben) sind zunächst drei Teile, darunter die Fensterfolie, gemäß Anleitung zusammenzufügen und ins vordere Korpusstück einzusetzen. Danach werden alle fünf Teile zuzüglich Querversteifung einer Trockenpassprobe (Bild unten) unterzogen und dann gemäß Schritt 3 der Anleitung verleimt. Abbildung (oben): Archistories



Der Zusammenbau schreitet voran, die Außenwände folgen. Da sie auf Stoß zu kleben sind, ist es wichtig, zunächst die beiden Längsseiten und erst danach die Stirnwände zu verarbeiten (Bild oben). Das Einsetzen der Fenster ist in diesem Fall eine Besonderheit, denn hier soll kein Kleber eingesetzt werden (Bild unten), wie auch Schritt 5 der auf der Arbeitsfläche liegenden Anleitung erläutert. Halt finden sie nur durch die aufzuklebenden Außenrahmen.

Dieser Hinweis gehört zu den wenigen Informationen, die in der Anleitung in Textform vermittelt werden – allerdings mit Blick auf den Zielmarkt nur in englischer Sprache. Kunden abseits dieses Sprachraums mögen sich an unserem Artikel orientieren oder Übersetzungshilfen aus dem Internet nutzen.

Auch Schritt 5 des Herstellerdokuments enthält einen Texthinweis, der eine uns bislang unbekannt Besonderheit birgt: Die Fenster sollen nun eingesteckt und nicht geklebt werden. Die Fensterfolie und das Fensterkreuz aus Karton werden also mit Hilfe der Pinzette platziert und vorsichtig eingedrückt.

Ihren Halt sollen sie einzig aus dem Außenrahmen beziehen, der als drittes und letztes Teil auf der Holzfassadenstruktur aufgeklebt wird. Ganz trauen wir dieser Technik spontan nicht, weil zwischen den beiden entscheidenden Teilen ein Abstand verbleiben wird.

Deshalb kommt bei uns der Zahnstocher zum Einsatz, mit dem wir nach dem Einfügen der Klarsichtteile zumindest winzige Klebepunkte mit dem Lasercut-Expert (Faller) in den jeweils vier Ecken positionieren. Das Fensterkreuz nimmt dieses unsichtbar beim Einführen mit und erhält dadurch zusätzlichen Halt, ohne irgendwo Spuren zu hinterlassen.



Den Abschluss der Arbeiten am Gebäude bilden das hier bereits erfolgte Auflegen des harten Dachunterbaus, das Aufleimen der Dachpappe aus feinem Schleifpapier und das Anbringen der Leisten an den beiden Giebelwänden.

Letzter Schritt am Gebäude, folgend auf das Aufsetzen des Daches und Anbringen seiner Stirnverkleidung, ist eine kleine Stufe am seitlichen Eingang. Das kleinste aller Kartonteile ist mit zwei winzigen Tröpfchen des Faller-Leims anzusetzen. Dabei sollte die Garage auf einer glatten wie auch festen Unterlage stehen, damit die Stufe später keinen Spalt zum Boden aufweist.

Ans Detail gedacht

Ein kleines, aber feines Detail haben wir noch ausgeblendet. Für die Gesamtwirkung ist aber nicht zu vernachlässigen, weshalb Archistories sicher nicht darauf verzichten wollte. Es geht um einen Gerätehalter für Gartenwerkzeuge, der auf eine Längsseite der Garage montiert wird.

Solche Ordnungselemente kennen wir auch aus Deutschland, wo sie aber eher im Gebäudeinneren an einer Wand befestigt werden. Ein lasergeschnittenes Kartonteil schied hier wohl aus, denn die Gartenwerkzeuge, darunter Rechen und Heckenscheren, sollen sich ja strukturell vom Halter abheben. Auf eine separate Montage wollte man hier wohl bewusst verzichten.

So fiel die Wahl auf ein dem Bausatz beiliegendes 3D-Druckteil aus der Produktion von Z-Doktor Modellbau – eine Zusammenarbeit, die sich auch zuvor schon mehrfach bewährt hat. Ab Werk hat dieses Teil eine dunkelgraue Farbe.

Wer ein händisches Anmalen scheut, könnte es auch unlackiert anbringen, womit es aber seine Wirkung verfehlen dürfte. Wir haben daher folgende Vorgehensweise gewählt: Zunächst wird das Druckteil in der Klemmpinzette so fixiert, dass der größte Teil für Farben erreichbar bleibt.



Das 3D-Druckteil des Gerätehalters mit Gartenwerkzeugen bedarf noch einer dreifachen Farbbehandlung, bevor er mit Uhu-Kraftkleber auf der Seitenwand der Garage befestigt werden kann.

Die Holzteile am Griff der Tamiya-Klemmpinzette haben wir anschließend durch Kreppband vor Farbnebeln geschützt. Es folgt ein vorsichtiger Grundüberzug mit Noch-Acrylspray im Farbton Ocker (Art.-Nr. 61172). Nachdem Durchtrocknen ist die Pinzette umzusetzen und der Vorgang zu wiederholen, damit das Teil gleichmäßig und vollständig grundgefärbt ist.

Anschließend kommt der Pinsel zum Einsatz. Alle Metallteile der Werkzeuge erhalten einen Farbauftrag mit Revell-Enamelfarbe „Eisenfarbig metallic“ (91), Griffe haben wir mit Acryllack von Oesling-Modellbau enzianblau (RAL 5010) abgesetzt. Damit folgen wir grundsätzlich den abgebildeten Vorschlägen der Fotos aus der Anleitungsrückseite.

Nach dem vollständigen Trocknen und Ankleben des Halters mit einigen Tröpfchen Uhu-Kraftkleber, vorsichtig mit der Zahnstocherspitze platziert, ist das Gebäude fertig. Bevor der Klebstoff zum Einsatz kommt, empfehlen wir aber eine Trockenprobe im Vergleich zu einer Figur, denn die Montagehöhe sollte schon zum Personal passen!



So wirken Seitenwand mit Gerätehalter und angrenzende Stirnwand mit dem zweiflügeligen Garagentor, wie es in Deutschland heute nicht mehr üblich ist.

Damit ist es nun Zeit für einen kurzen Rückblick und ein Fazit: Sehen wir von erforderlichen Trockenpausen ab, ist der kleine Bausatz eine perfekte Feierabendbastelei zum Entspannen. Je nach Können, Muße und Arbeitstempo sollten 30 bis 60 Minuten Bauzeit veranschlagt werden.

Die Zahl der Teile und Schritte bleibt mehr als überschaubar. Und auch angesichts recht feiner und kleiner Teile, die darunter sind, kommen wir zum Schluss, dass hier ein perfekter Einstieg in die Welt der Hartkartonbausätze vor uns liegt.

Der finanzielle Aufwand bleibt überschaubar, weshalb nicht mal ein völliger Fehlschlag ein Loch in die Kasse reißt. Gleichzeitig sehen wir aber auch keinen Grund, einen solchen ernsthaft befürchten zu müssen. Doch genau solche Sorgen halten ja Modellbahner häufig davon ab, mal etwas völlig Neues auszuprobieren.



Und so schaut die Gegenseite aus, die uns in einer Funktion als Gartenhaus sehr vertraut wirkt. Aus zwei gleichen Bausätzen ließe es sich problemlos bauen, ansonsten sind Kreativität und Bastelgeschick gefragt.

Es gibt wohl nur einen Bausatz, der hoffentlich noch niedriger bepreist werden könnte und noch einfacher zu bauen wäre, um erste Erfahrungen zu sammeln: Das wäre eines der typischen Buswartehäuschen, die wir im ländlichen Raum über Jahrzehnte sowohl aus Beton als auch aus Holz gesehen haben. Wer sich jetzt immer noch nicht traut, wird darauf aber wohl noch warten müssen.

Hersteller des Hartkartonbausatzes:

<https://www.archistories.com>

Auftraggeber und Bezugsquelle:

<https://ztrackcenter.com>

Weitere, im Text erwähnte Anbieter:

<https://www.bindulin.de>

<https://www.faller.de>

<https://www.noch.de>

<http://www.oesling-modellbau.com>

<http://www.peter-post-werkzeuge.de>

<https://www.revell.de>

<https://www.tamiya.de>

<https://www.uhu.de>

<https://www.1zu220-shop.de>

Ein Zauber auf Karton gebaut **Winter in Schneeweiler**

Passend zur Weihnachtszeit stellt unser Leser und Übersetzer Christoph Maier heute seine kleine Winteranlage „Schneeweiler“ vor. Neben harmonischer Gestaltung und liebevollen Details kann die Anlage mit einer Besonderheit aufwarten: Statt der üblichen Grundplatte aus Holz oder Hartschaum besteht ihr Unterbau komplett aus Karton. Auch die Gestaltung der verschneiten Landschaft erfolgte mit unkonventionellen Mitteln.

Von Christoph Maier. Als großer Anhänger von Mikro-Anlagen trug ich mich schon seit längerem mit dem Gedanken, eine kleine beschauliche Winteranlage zu gestalten, auf der während der Advents- und Weihnachtszeit zur Freude der Familie ein oder zwei Züge gemütlich ihre Runde drehen sollten.

Zum Umsetzen kam es dann, nachdem ich im Leserforum der französischen Modellbahnzeitschrift Loco-Revue auf Bauberichte über deren Spur-H0-Einsteigerpackung „Train'in Box“ für den Anlagenbau stieß, das bereits vor einigen Jahren auf den Markt kam.

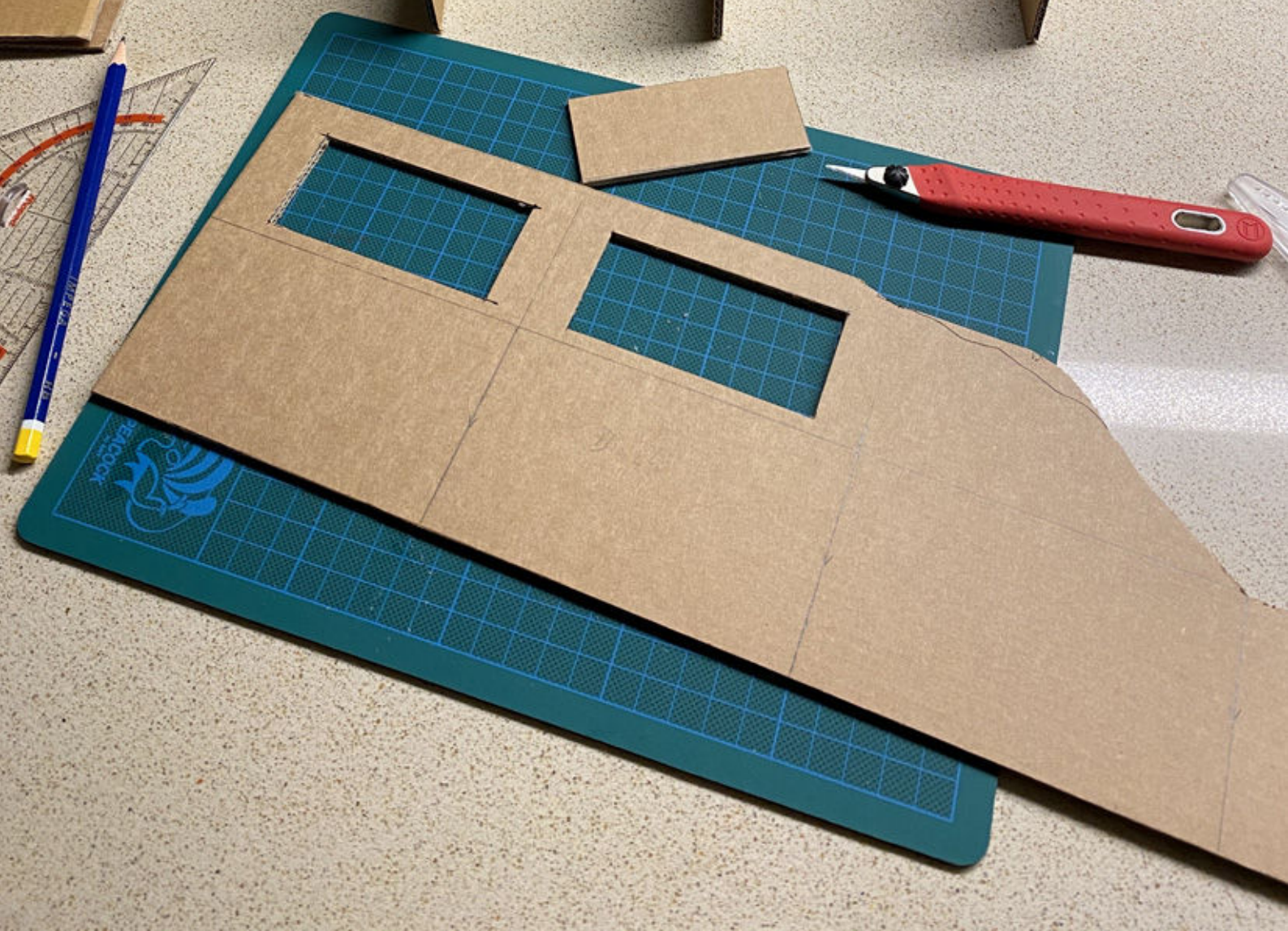


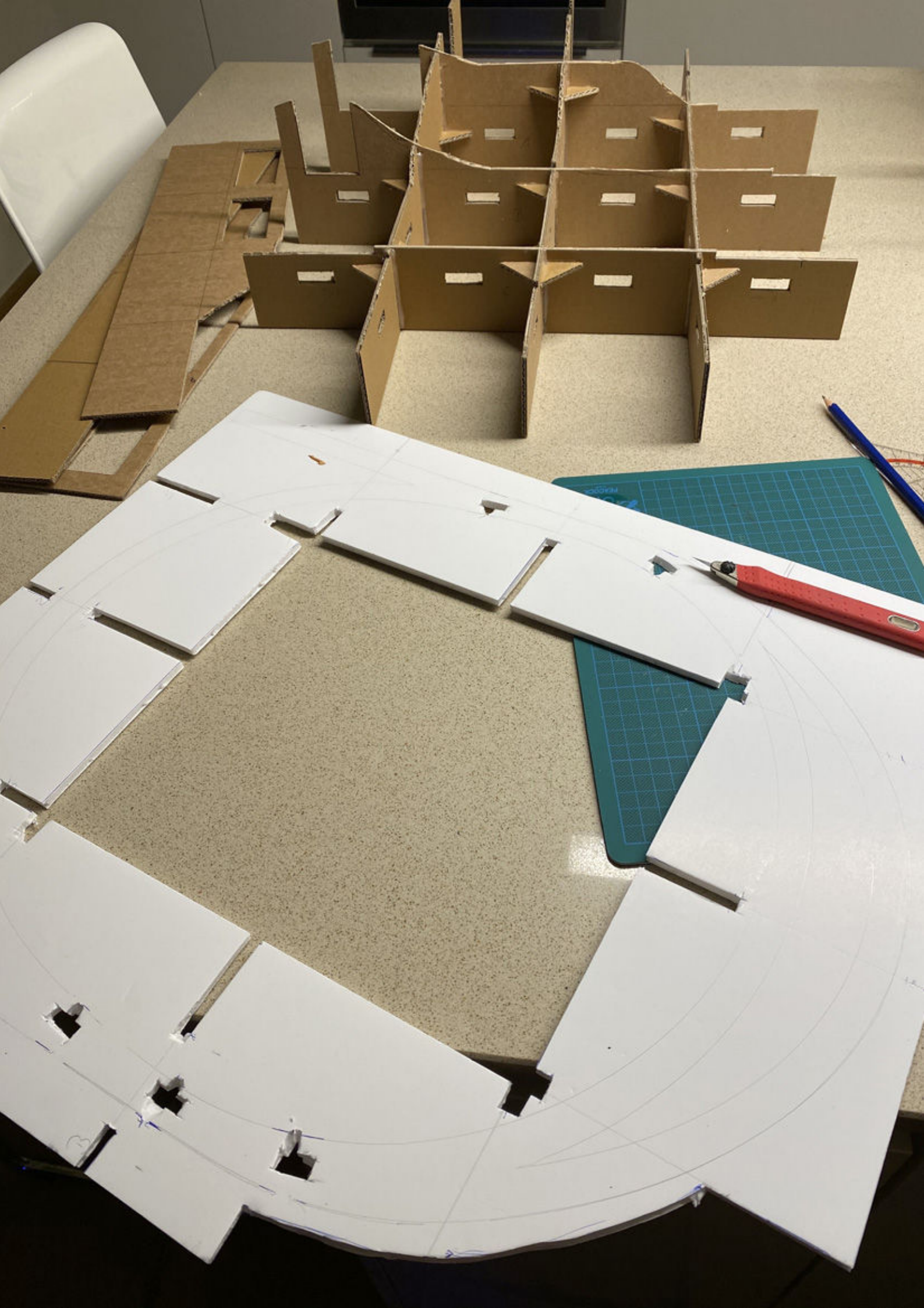
Kleine Anlage, große Wirkung: „Schneeweiler“ ist die erste Umsetzung unseres Übersetzers mit tiefverschneiten Wintermotiven.

Fasziniert hat mich daran das einfache und doch attraktive Grundkonzept: Ein Oval mit Ausweich- und Abstellgleis, Bahnhof, Dorf, Straße, Berg und Tunnel – also die klassischen Zutaten für eine archetypische Modelleisenbahnanlage auf kleinster Fläche vereint.

Unter praktischen Gesichtspunkten gefiel mir außerdem die Idee, die Grundplatte komplett aus Karton zu bauen. Als reiner Küchentischbastler versuche ich, aufwändigere und staubbehaftete Holzarbeiten so weit wie möglich zu vermeiden.

weiter auf Seite 16





Karton- und Gleisbau

Die Grundfläche der Anlage (48 x 56 cm) ergab sich aus freiem Übertragen des Gleisplanvorbilds aus dem Maßstab 1:87 in 1:220 unter Einsatz eines 195-mm-Kurvenradius, jeweils einer Bogenweiche und einer geraden Weiche auf der linken und rechten Seite des Ovals und noch etwas Raum für die Landschaft.

Der Unterbau besteht aus zweiwelligem 3-mm-Karton. Ich habe den Panzerkarton von Noch genommen, von dem ich schon vor längerem eine Packung auf Vorrat gekauft hatte, aber zweilagiger Verpackungskarton sollte es prinzipiell auch tun, sofern er denn stabil genug ausfällt.

Der Tunnelberg sollte ins hintere, linke Viertel und wurde deshalb beim Anzeichnen der Kartonpaneele entsprechend mitberücksichtigt. Gleiches galt für Aussparungen, die für die Verkabelung erforderlich waren.

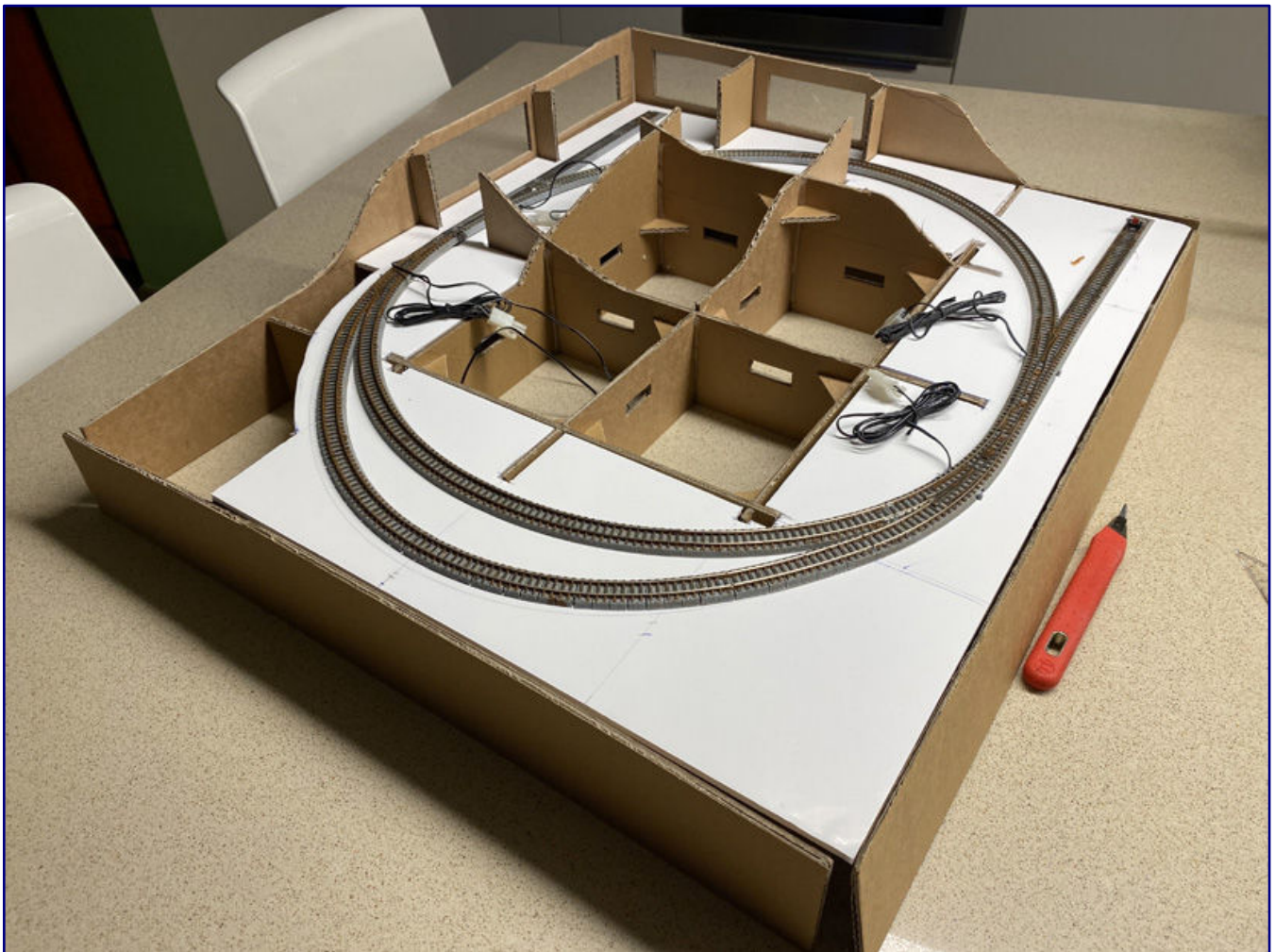


Bild oben und Seiten 14 / 15:

Nach und nach entsteht das Grundgerüst aus Panzerkartonspanten, das der kleinen Anlage Halt und Stabilität gibt. Darauf wird anschließend die Grundplatte für die Trassen und die Dorfebene gelegt.

Nach Passproben und kleineren Korrekturen wurden die Paneele Stück für Stück zusammengesteckt, mit Heißkleber verklebt, und mit Kartonwinkeln versteift. Sichtbare Schnittkanten wurden später verspachtelt und glattgeschliffen, die vier Außenseiten anschließend noch mit grauer Acrylfarbe gestrichen.

Nachdem das Kartongerüst stand, habe ich aus 5-mm-Schaumkarton die horizontale Grundplatte zugeschnitten, eingepasst und ebenfalls verklebt. Dies gab der Basis bereits ein ordentliches Maß an Stabilität, die durch das sich anschließende Modellieren der Landschaft noch erhöht wurde.

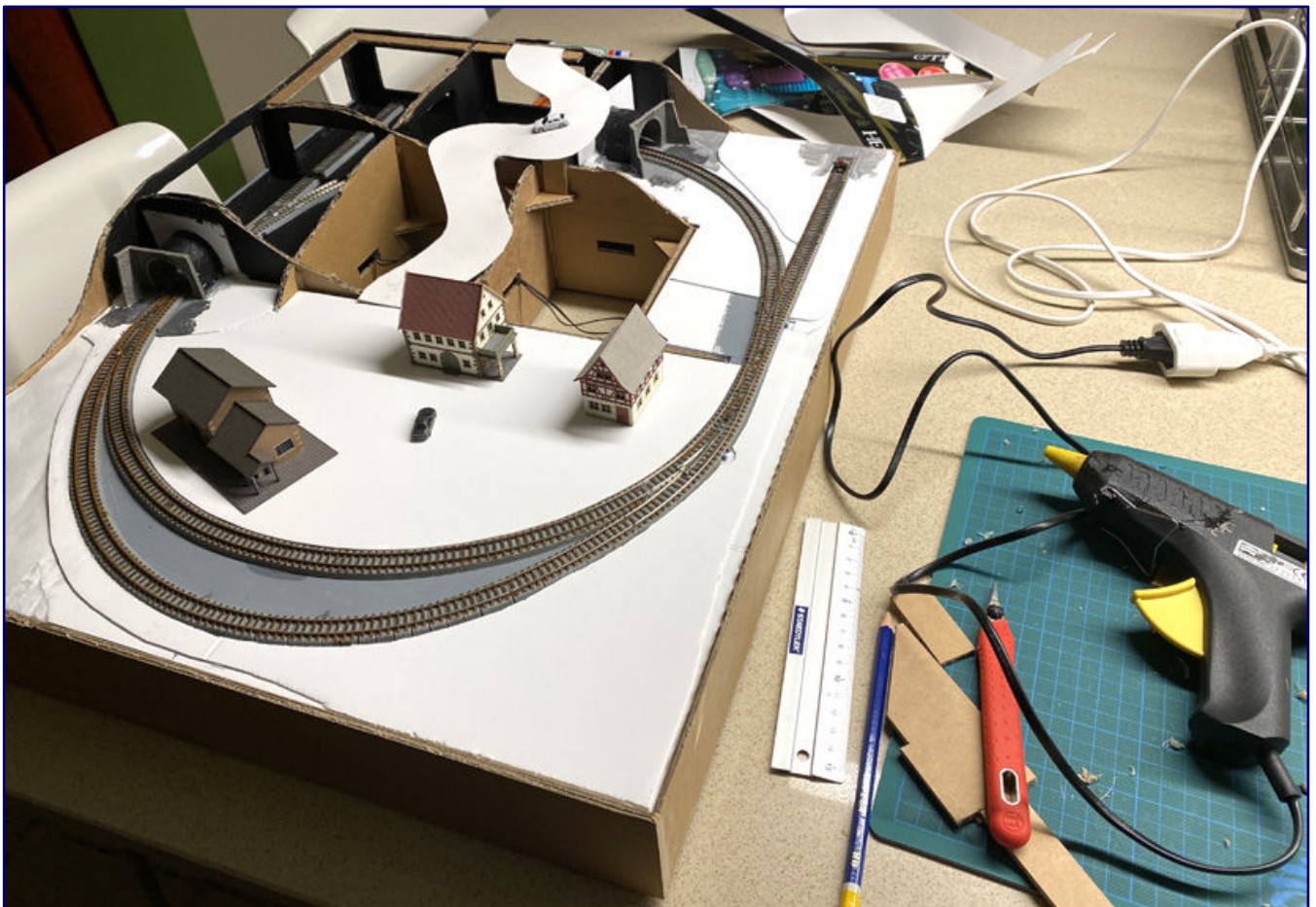
Anfangs war ich selbst skeptisch, ob es eine gute Idee sei, die Grundplatte aus Karton statt aus Holz oder Hartschaum zu konstruieren, aber das Endprodukt ist überraschend stabil und absolut verwindungssteif.

Für Ausstellungsbetrieb ist diese Bauweise vielleicht weniger geeignet, aber für daheim und vor allem bei dieser sehr überschaubaren Größe halte ich sie inzwischen für eine gute Alternative, die zudem wirklich sehr einfach, schnell und unter minimalem Werkzeugeinsatz umzusetzen ist.

Als nächstes stand dann der Gleisbau an. Hier habe ich mich für Material von Rokuhan entschieden. Nach dem Zusammenstecken der Gleise und Weichen, dem Einpassen des Flexgleises für den äußeren Bogen im Bahnhofsbereich, Testfahrten und Korrekturen, wurden die Gleise mit etwas Superkleber fixiert und anschließend die Schienenflanken mit rostfarbener Acrylfarbe gealtert.

Landschaftsgestaltung

Für das Gestalten der groben Geländestrukturen kam Landschaftsbaufolie von Noch (Packpapier hätte es bei der kleinen Fläche wohl auch getan) und einige vorgegossene und anschließend angepasste Gipsfelsen zum Einsatz.



Bevor es ans Gestalten der Landschaft geht, erfolgen erste Farbarbeiten mit Acrylfarbe und das Zurechtschneiden der Straßentrasse.

Der eisbedeckte Dorfteich entstand aus einem graublau bemaltem Stück Schaumkarton, auf das eine mit feinem Schleifpapier bearbeitete Klarsichtfolie aufgebracht wurde.



Noch-Landschaftsbaufolie und Gussfelsen (Bild oben) schaffen wichtige Strukturen. Auch die Gebäude verlangen nun nach einer Stellprobe. Der Zellulose-Spachtel Sculptamold (Bild unten) sorgt für die endgültige Landschaftsoberfläche.

Die Tunnel-Portale sind von Faller und wurden vor dem Einbau mit Pulverfarben leicht gealtert. Bei dem in der Kurve liegenden Portal waren vor dem Fixieren zum Bestimmen der korrekten Position noch Testfahrten erforderlich, um eine freie Durchfahrt sicherzustellen.

Die Bergstraße wurde aus dem Karton einer Müsliverpackung zurechtgeschnitten, aufgeklebt und später mit dunkelgrauer Acrylfarbe bemalt. Bahnhofsstraße, Dorfplatz, Bahnübergang und Bahnsteige habe ich mit Schaumkarton in 1,5 und 3 mm Stärke bzw. 1-mm-Polystyrolplatten angelegt.

Die Feinkonturen der Landschaft habe ich anschließend mit Sculptamold modelliert. Hierbei handelt es sich um ein trockenes Gemisch aus Papierfasern und Gips, das sich mit Wasser zur gewünschten Konsistenz anrühren lässt.

Dieses Material ist mit einem Spachtel oder den Fingern leicht aufzubringen und trocknet fast ohne Schrumpfung sehr stabil und dennoch federleicht aus. Ein weiterer Vorteil für mein spezifisches Projekt war die weiße Grundfarbe, die ein zusätzliches Bemalen der Oberfläche vor dem Beschneien überflüssig werden ließ.

Es schneit...

Schneeweiler war für mich das erste Winterprojekt und das Gestalten einer natürlich aussehenden Schneelandschaft bereitete mir zu Beginn durchaus Kopfzerbrechen. Zunächst versuchte ich es mit kommerzieller Schneepaste und Schneeflocken, aber so richtig glücklich wurde ich damit nicht.





Eine Detailszene der kleinen Anlage soll verdeutlichen, wie gelungen die Gestaltung von Schneedecken, -haufen und kleineren Verwehungen wirkt.

Bild auf Seite 19:
Schnee fällt immer von oben – auch im Modell. Deshalb lohnt auch der Blick aus der Höhe.

dosierter Zugabe von Wasser auch kleine und gezielt platzierte Schneehaufen erzeugen, wie etwa auf den Bahnsteigen von Schneeweiler zu erkennen.

Für das Beschneien der Nadelbäume, es sind über 60, funktioniert die Spachtelmethode übrigens nicht so gut. Ich habe Edeltannen von Busch genommen und diese einfach mit titanweißer Acrylfarbe betupft.

Die feinen Details

Die Gebäude stammen alle von Noch, bis auf das Bahnwärterhäuschen, den Betriebsschuppen (beide Modellbau Laffont) und das Trafohaus (Modellmanufaktur Beckert). Alle Gebäude wurden vor dem Beschneien leicht mit Pulverfarben gealtert und sind mit einer Innenbeleuchtung versehen.

Die Gebäude-, Straßen- und Bahnsteigbeleuchtung hängt an einer unter der Anlage angebrachten 9-V-Blockbatterie und wird über im Tunnelbereich versteckte und über eine Aussparung zugängliche Kippschalter betrieben.

Zum einen finde ich diese Produkte für unseren Maßstab fast schon zu grobkörnig und zum anderen gefällt mir persönlich der beigemischte Glitzereffekt nicht.

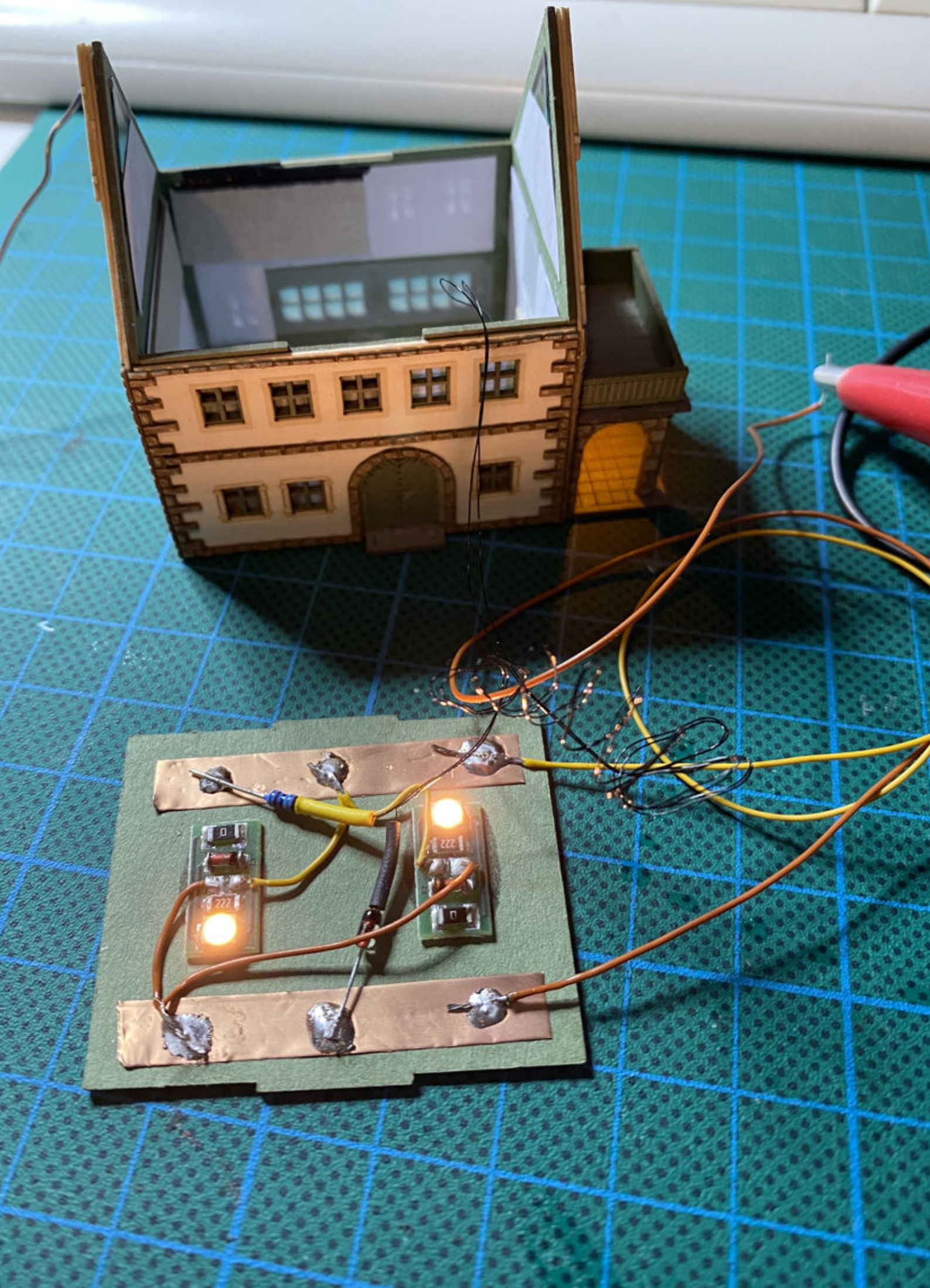
Bei den Schneeflocken kommt hinzu, dass sie selbst nach Aufbringen auf eine großzügige Klebeschicht nur recht schlecht haften – nur ein Mal pusten und ein Großteil der Pracht ist schon verfliegen.

Nach einigen Experimenten mit anderen Materialien fiel meine Wahl schließlich auf gebrauchsfertigen weißen Leicht-Füllspachtel auf Polymerdispersions-Basis aus dem Baumarkt (z. B. von Polyfilla). Dabei handelt es sich um ein federleichtes Material, das sich sehr gut mit Wasser verdünnen lässt.

Ich bin dann so vorgegangen, dass ich jeweils eine kleine Menge Spachtelmasse in einer Schale mit etwas Wasser vermischt habe, diese mit einem alten Borstenpinsel auf die mit Sculptamold ausgeformte Landschaft aufgebracht und sofort danach mit einem weichen, wassergetränkten Pinsel benetzt habe.

Die Spachtelmasse zerfließt dann, und die bearbeitete Fläche nimmt nach ein, zwei oder drei Durchgängen eine sehr natürliche Form an.

Mit einem feinen Pinsel oder Zahnstocher lassen sich auf diese Weise unter fein



Die Dieseltankstelle neben dem Abstellgleis ist von HOS-Modellbahntechnik, ebenso alle Verkehrsschilder, Leitplanken und Straßenleuchten. Die allermeisten Figuren und die Weihnachtsmarktstände sind (natürlich) von Trafofuchs.



Zu den Feinarbeiten gehören das Beleuchten der Häuser (siehe Seite 23) und das Setzen der Laternen (Bild oben). Alles zusammen sorgt für ein stimmungsvolles Gesamtbild im Nachtbetrieb (Bild unten).

Überhaupt möchte ich an dieser Stelle ein Hoch auf die Kleinserienhersteller anbringen. Ohne sie würde die Spur Z beim begrenzten Angebot der Großserienhersteller nur halb so viel Spaß machen!

Mit dem Bau von Schneeweiler hatte ich bereits im Frühherbst letzten Jahres begonnen und wollte die Anlage eigentlich rechtzeitig zu Weihnachten 2020 fertiggestellt haben. Doch wie so oft im Hobby kam es immer wieder zu Unterbrechungen, so dass sich der Bau insgesamt über ein Jahr hinzog.



Das Werk ist, wenn auch gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan verspätet, fertiggestellt und weiß zu überzeugen. Dafür hat sich sein Schöpfer wahrlich ein Feierabendbier verdient!

Nun steht die Anlage aber immerhin zur diesjährigen Adventszeit bereit, ziert bereits das Wohnzimmer und wartet darauf, bespielt werden, um dann nach dem Dreikönigsfest in den verdienten Sommerschlaf versetzt zu werden und im nächsten Winter erneut zu erwachen.

Alle Fotos: Christoph Maier

Herstellerauswahl zum benutzten Material:

<https://www.busch-model.info>
<http://www.hos-modellbahntechnik.de>
<https://www.modellbau-laffont.de>

<http://www.modellmanufaktur-beckert.de>
<https://www.noch.de>
<http://www.trafofuchs.de>

Filmportrait der Anlage:

<https://youtu.be/c-rKMwcu7bk>

Viel Humor zum Fest Alle Jahre wieder?

Günter Falkus hat nach 50 Jahren Schiffsmodellbau seine Leidenschaft für unsere Spurweite Z entdeckt. Selbst bezeichnet er sich als einen Grenzgänger in der Spur-Z-Welt, denn er möchte neue Impulse aus anderen Sparten und Technikbereichen integrieren. So verhält es sich auch mit seinem modellbauerischen Kleinod für Weihnachtsmänner, das noch rechtzeitig für unsere Weihnachtsausgabe fertig wurde.

Von Günter Falkus. Heute möchte ich eine Geschichte erzählen, die zum anstehenden Weihnachtsfest passt. Es begab sich zu einer Zeit als ein Virus namens Corona die Welt beherrschte und ich viel Zeit zum Nachdenken hatte.

Erinnerungen an eine unbeschwerte Nachkriegskindheit gingen mir durch den Kopf. Sehr stolz war ich damals im Jahre 1954 auf meine erste Eisenbahn: Dampflokomotive der Baureihe 44 von Märklin H0, ein einst sündhaft teures Modell. Mit ihm fing meine Zeit als Modellbahner an.



Humorvolles Fest: Um dieses kleine Schaustück, dessen Entstehen in die leidvolle Corona-Zeit fällt, dreht sich unser diesjähriger Weihnachtsartikel.

Weihnachten, das hieß damals: ein Tannenbaum, auf dem Boden ein Schienenkreis, dazu zwei Wagen, eine Lok und der Transformator – und der Vater, der damit spielt. So kam mir angesichts der Jugenderinnerungen die Idee, all das in der Spur Z nachzubauen. Umsetzen wollte ich das in einem möglichst originalen wie auch originellen Rahmen. Der von mir sehr verehrte Humorist Lorient hat hier mit seinem Weihnachten bei Hoppenstedt einen Maßstab gesetzt.

Sein Film hat es mir angetan und ich habe ihn als Idee für mein kleines Bauprojekt ausgewählt. Die Vision wurde schnell zu einem Plan. Die Bahn sollte im Maßstab 1:4000 laufen – die hatte ich als Laserschnitt-Plättchen auf 4,4 mm Flugsperholz, die Technik sollte kein Problem sein.

Ich hatte ja einen langsam laufenden Getriebemotor und meinen Freund – den Technik-Zauberer Hermann Kammler. Der wird es schon richten! Doch dann kam Corona, und Hermann war 250 km entfernt – wie sollte das funktionieren?

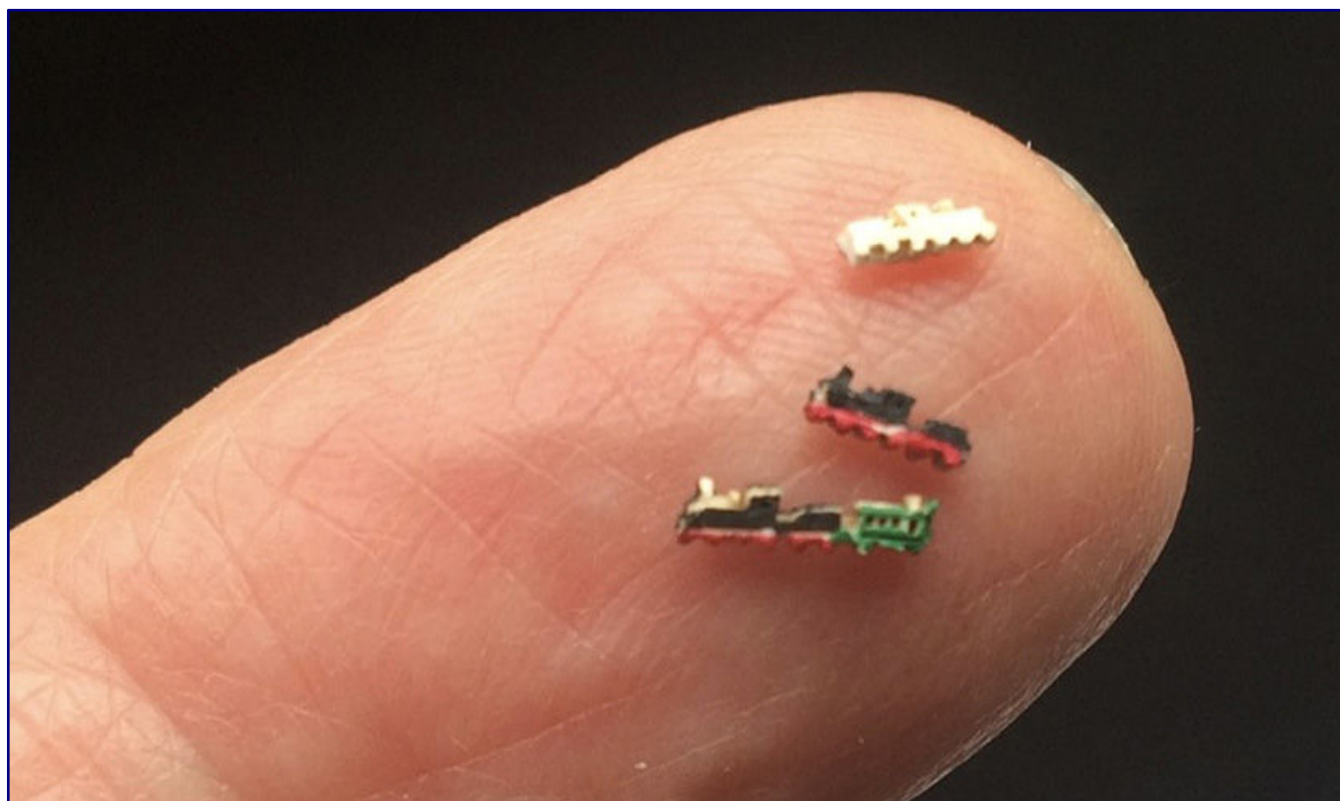


Modellbau unter Corona-Bedingungen: Hermann Kammler („Bagger-Hermann“) auf dem Parkplatz des Rastplatzes beim Testen elektrischer Funktionen.

Nun denn, wir haben telefoniert und Skizzen wie auch Bilder ausgetauscht, viele virtuelle Sitzungen haben die gewünschte Struktur gebracht. Das finale Treffen fand dann doch noch im Sommer auf dem Autorasthof Gießen bei geschlossener Gaststätte auf dem Parkplatz statt. Dort haben wir die Funktion getestet und den Rohbau fertiggestellt.

Nun war Birgit Foken-Brock von Trafofuchs vor die Aufgabe gestellt, die passenden Figuren zu erschaffen. Ich habe ihr mein Konzept präsentiert und ihre spontane Reaktion war: „Wie bekloppt muss man denn für so was sein!“

weiter auf Seite 28



Märklins Baureihe 44 in der Baugröße H0 (Bild oben) begründete eine Leidenschaft. Zu sehen ist die im Vergleich zum Spur-Z-Modell und dem eigenen Nachbau im passenden Maßstab 1:4000, der für das hier portraitierte Schaustück erforderlich wäre. Das verwendete Modell im Haus Hoppstedt hat allerdings ein deutlich kleineres Vorbild (Bild unten).



Das Integrieren der beiden Schachspieler (Bild oben) ins Gebäude und die besonders humorvolle „Selbstverwirklichung“ der beiden befreundeten Modellbauer als psychiatrische Patienten (Bild unten) geht auf Äußerungen Birgit Foken-Brocks von Trafofuchs zurück.



Integriert wurden alle drei vorgestellten Szenen in das „Haus Hoppenstedt“, das nun ein weihnachtliches Diorama darstellt.

Dies hat mich noch zu einer Erweiterung gebracht: Im Haus Hoppenstedt haben sich noch zwei Schachspieler einquartiert. Und die beiden „beklopten Erbauer“ sind seitdem in die psychiatrische Notfallambulanz im Erdgeschoss einquartiert. Hermann war sofort mit dem Haus aus seinem 3D-Drucker präsent. Dort zog dann noch eine Soundkarte ein.



Und damit die Modellbahn im Modell auch für jedermann sichtbar wird, erfolgt eine (Scheinbar) öffentliche Übertragung für Weihnachtsmänner auf eine Großleinwand neben dem Gebäude.

Als alles fertig war, habe ich mein kleines Weihnachtsdiorama einem Feldtest mit meinen Enkelöchtern unterzogen – mit einem leider niederschmetternden Ergebnis: „Die Modellbahn ist so klein, die kann ja niemand richtig erkennen.“

Nach einer schlaflosen Nacht ist dann die Idee zur Öffentlichkeit entstanden: Die Weihnachtseisenbahn wird auf eine Großbildleinwand übertragen, und so können alle die Schau sehen. Für die passenden Zuschauer musste dann natürlich noch mal Birgit Foken-Brock ran.

Und hier ist nun das Ergebnis: Hoppenstedt im Maßstab 1:220, frei nach dem berühmten Humoristen Lorient. Die Gleise haben eine mit 0,4 mm unglaublich kleine Spurweite in einem Gleisradius von gerade mal 4 mm.

Modellgerechte Geschwindigkeit, der Zug per Lichtschneidetechnik gefertigt, und Opa Hoppenstedt thront im Hintergrund, wo die beiden Wandlampen in einem warmen weihnachtlichen Glanz leuchten. Dazu gehört noch der Tannenbaum voller Kerzen (simuliert durch LED), die Geschenkpackung und der bekannte Helenenmarsch auf einem modernen Mobiltelefon.

Nun bin ich sehr zufrieden mit dem Projekt, öffnet es doch Grenzen im Modellbau – und genau dazu möchte ich als spät berufener Zettie beitragen. Das Video ist auf meinen eigenen Seiten zu sehen, deren Adresse Sie im Info-Kästchen finden.

Alle Fotos: Günter Falkus

Die Seiten des Erbauers:
<http://www.kleinergehtsnicht.de>

Weihnachtsgrüße



Liebe Leserinnen und Leser,

die gesamte Mannschaft unseres Magazins wünscht Ihnen frohe Festtage! In diesen turbulenten Zeiten voller Einschränkungen gelten unsere besonderen Wünsche einem hoffentlich besseren Jahr 2022, geprägt von Zufriedenheit, Glück und vor allem Gesundheit.

Herzlich danken möchten wir Ihnen für viele Anregungen, Ideen und Ihre Treue zu unserer Zeitschrift.

Ein Leser-Erfahrungsbericht

Arbeiten mit Redutex-Folien

Unser Leser und Buchautor Heribert Tönnies hat sich mit den auch in der Spurweite Z verbreitenden Redutex-Folien als Alternative für viele andere Techniken beschäftigt. Von seinen Erfahrungen, die besonders auch Neu- und Wiedereinsteigern zu Gute kommen sollen, berichtet er heute besonders ausführlich.

Von Heribert Tönnies. Für das Nachbilden von Mauern, Dachflächen oder auch Straßenbelägen sind verschiedene, meist oberflächenstrukturierte Produkte erhältlich. Hierzu zählen auch geprägte, gespritzte Kunststoffplatten in verschiedenen Stärken, bedruckter Karton mit gelasener oder geprägter Struktur, bedrucktes Spezial-Krepppapier sowie Arten von Folien.



Der Musterfächer zeigt die Vielfalt der Redutex-Folien, die wir unseren Lesern als alternatives Baumaterial heute näherbringen möchten.

Viele davon sind auch selbstklebend beschichtet. Speziell für Straßenbeläge sind der Vollständigkeit halber noch die sogenannten Stempel-/Prägeroller zu erwähnen, wie beispielsweise bei der Modellbahn-Union oder Microrama angeboten werden.

Neben einem unterschiedlichen Aussehen haben die einzelnen Materialien Vor- und Nachteile, sowohl in der Verarbeitung als auch in Bezug auf die Langlebigkeit. Insbesondere bei langem Anlageneinsatz sind spätere Veränderungen nicht auszuschließen.



Gestaltungsvorschlag 1: Bahnübergang mit Kopfsteinpflasterstraße, erstellt mittels einer Redutex-Straßenfolie (Art.-Nr. 160BS124).

Nach meiner Erfahrung haben sich im Laufe der Jahre vereinzelt erhebliche Qualitätseinbußen eingestellt, wie Farbveränderungen wegen fehlender UV-Beständigkeit. Beginnende chemische Prozesse ließen geschäumte Straßenfolien weich und sogar klebrig-pastös werden und damit komplett unbrauchbar.

Oberflächen zerbröselten oder der teilweise auf den Materialrückseiten aufgebrauchte und anfangs gut haftende Kleber veränderte sich im Laufe der Jahre und führte zu einem Ablösen vom Untergrund, sofern keine zusätzliche Sonderverklebung ausgeführt wurde.

Entgegen der relativ leichten Bearbeitung von Karton durch einfaches Schneiden mit Schere oder Messern sind die dickeren Kunststoffplatten für den Einsteiger ohne aufwändiges technisches Werkzeug oder ausgeprägtem handwerklichem Geschick schon anspruchsvoller, besonders wenn kleinste Bauteile herausgearbeitet oder Fensteröffnungen herausgeschnitten werden müssen.

Karton stellt beispielsweise aufgrund der häufig größeren Materialstärke besondere Anforderungen an die Ausbildung der Gebäudeecken, weil die Materialstärke - sofern materialbedingt nicht mit Gehrungsschnitten gearbeitet werden kann - an der Gebäudekante ohne spätere Kaschierung (Spachteln oder Farbarbeiten) sichtbar bleibt, was besonders im kleinen Maßstab zu ungewollten Effekten führen kann.

Straßenfolien können häufig nicht in Kurven homogen dem Kurvenverlauf angepasst, also herumgezogen werden, weil am äußeren Kurvenrand materialabhängig eine hohe Dehnspannung auftreten kann.

Sie beeinträchtigt entweder die Straßenform oder verhindert ein Aufkleben auf dem Untergrund, am Innenrand bilden sich hingegen durch die Stauchung Falten. Es müssen also Kreissegmente geschnitten werden, deren Stoßfugen bei manchen Straßenbaumaterialien ohne aufwändiges Nachbearbeiten sichtbar bleiben.



Gestaltungsvorschlag 2: Fabrik-Relieffassade für den Anlagenhintergrund unter Einsatz von Redutex-Mauerfolie für die Ausfachungen (OFNM064).

An diesen wenigen Beispielen wird erkennbar, dass vor Baubeginn der Wahl des geeigneten Materials eine besondere Aufmerksamkeit geschenkt werden sollte.

Die Lösung heißt Redutex

Für die selbst entworfenen und gebauten Objekte auf meiner Präsentationsanlage „Groß-Bw Herilingen“ im Maßstab 1:220 suchte ich für Mauerwerk, Dacheindeckungen und Straßen ein auch für Einsteiger leicht zu bearbeitendes, aber optisch authentisch wirkendes Material. Nach intensiver Recherche stieß ich auf sogenannte 3D-Folien des spanischen Herstellers Redutex.

Die enorme Anzahl der angebotenen Strukturen in den gängigen Maßstäben überraschte mich. Auch für die Spur Z sind viele dieser Folien, trotz offizieller Angabe für Spur N, gut geeignet. Einen Überblick der angebotenen 3D-Folien bieten die Firmenseiten, zu denen ein Link im Info-Kästchen am Ende dieses Artikels eingefügt ist.

Weil zum Zeitpunkt meines Baubeginns in Deutschland nur sehr wenige Strukturen erhältlich waren, ließ ich mir diese direkt aus Spanien zusenden. Mittlerweile sind die Folien aber auch in Deutschland in großer Auswahl erhältlich, zum Beispiel im 1zu220-Shop.

Weil mich die Redutex-3D-Folien bei meinen bisherigen Projekten in 1:220 überzeugten, berichte ich über meine persönlichen Erfahrungen. Ich konnte mir ein umfassendes Bild von diesen Strukturfolien an Hand der bisher von mir realisierten Objekte machen.



Die Folien sind ca. 302 bis 305 mm lang und ca. 123 mm breit. Aufgrund von produktionstechnisch mehr oder weniger breit ausfallenden Rändern entspricht die nutzbare Strukturfläche im Wesentlichen der Verpackungsangabe von 300 x 120 mm.

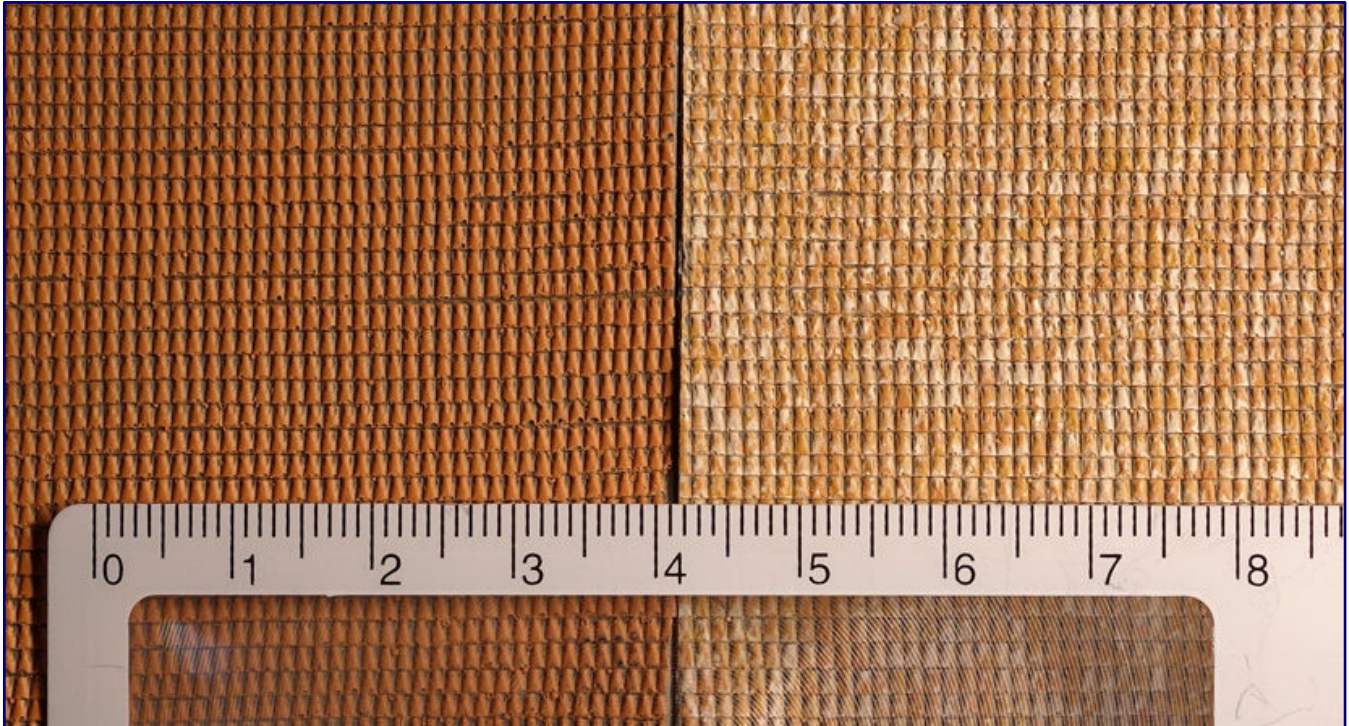
Die von mir für die Nenngröße Z verwendeten Folien wiesen, je nach verwendeter Struktur einschl. Kleberschicht und Schutzfolie (ca. 0,05 mm) der Kleberlaminiierung, eine Dicke von ca. 0,5 – 0,7 mm auf. Die Dickendifferenz resultiert aus der Prägestruktur, feinstes Mauerwerk ist dünner, Dachziegelstrukturen sind regelmäßig dicker. In der Baugröße H0 sind die Folien aufgrund der höheren Prägetiefe auch bis zu 0,9 mm dick.

Geliefert werden die Folien in einer Falttasche aus dünnem Karton mit Angabe des Folientyps und Maßstabs. Die aufgrund der Faltung entstehenden unteren und oberen Taschen bieten sich zum geordneten Aufbewahren für das spätere Weiterverwenden von anfallenden Reststücken an.

Im Programm sind aus dem gleichen Material hergestellte Sprossenfenster, die rückseitig bereits eine transparente Folierung als Glasimitation aufweisen. Vom Maßstab sind diese auch für einige Bauprojekte in der Spur Z geeignet; ich habe diese am Stellwerk eingesetzt.

Allerdings sind die Sprossen im Vergleich zu Fenstern aus gelaserten Karton relativ breit. Weil die Fensterfolien sehr weich sind, dürften diese ggf. eher für ambitionierte Modellbauer geeignet sein.

Erhältlich sind zwei Hauptgruppen, „Standard“ (meist zweifarbig; die erhabene Struktur in einer Farbe und die Fugen andersfarbig) und „Polychrom“ (mehrfarbig). Ich habe mich überwiegend für die polychrome Ausführung entschieden, weil die Wirkung lebhafter ist, die changierende Farbgebung authentischer wirkt und insbesondere im Maßstab 1:220 die Möglichkeit eröffnet, beim Bau ggf. entstehende kleinere Ungenauigkeiten durch einfache Farbarbeiten kaschieren zu können.



Eine Dachfolie von Redutex in Gestaltung „Mönch und Nonne“ links in der monochromem (als Standard bezeichnet), rechts in der polychromen Ausführung.

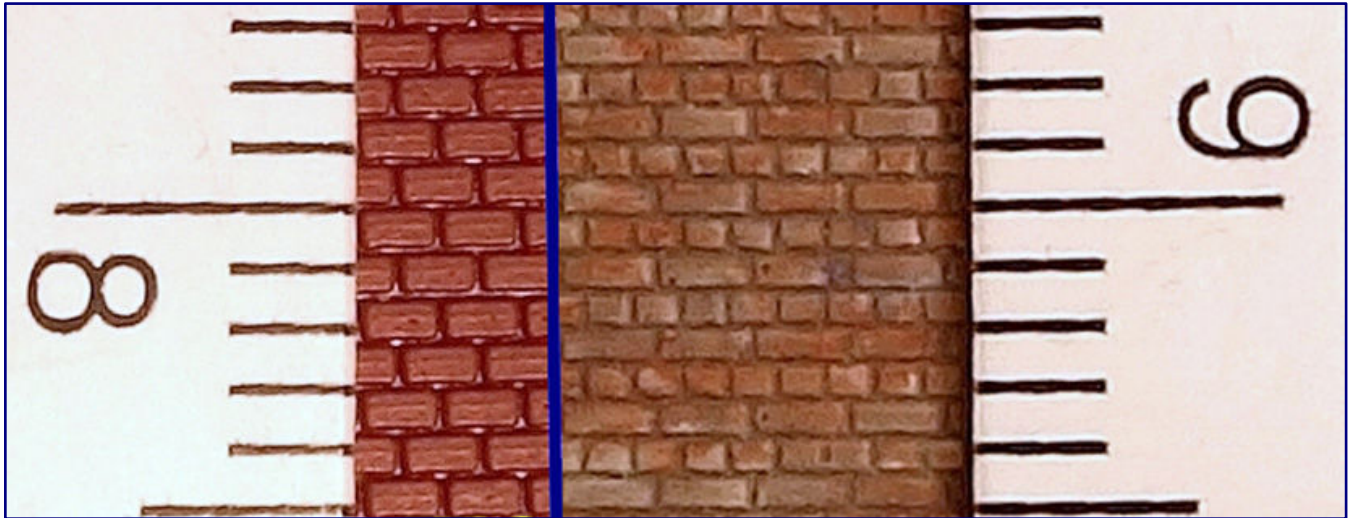
Die Folien können übrigens sehr gut z. B. mit Acrylfarben nachbehandelt werden, siehe Moos und Wasserablaufspuren auf dem Dach meines Stellwerks oder der Arkaden-Stützwand. Die Oberflächenstruktur ist überwiegend sauber und deutlich ausgeprägt, genauso wie die Farbgebung. Das Erscheinungsbild der selbstklebenden Folien wirkt sehr realistisch.

Nach Herstellerangaben bestehen die Folien aus einem Acrylharz nach Firmenspezifikation, sind EU-zertifiziert und enthalten gemäß den Vorschriften der Europäischen Gemeinschaft keine gesundheitsschädigenden Bestandteile, die Herstellung erfolgt umweltfreundlich.

Ein besonderer Punkt scheint mir besonders für Ausstellungsanlagen wichtig: Nach Angabe des Herstellers haben die Folien eine hohe Feuerbeständigkeit und können als „feuerhemmend“ angesehen werden. Überprüft werden können diese Angaben von mir nicht, insofern gebe ich sie nur nachrichtlich weiter.

Maßstabstreue und Vorbildwirkung

Obwohl viele Folien offiziell für den Maßstab N deklariert sind, eignen sie sich trotzdem auch ideal für die Spurweite Z. Ein solches Beispiel ist der Folientyp OFNM079. Auf 10 mm Höhe sind hier ca. 16,5 Steinschichten dargestellt, was einer Schichthöhe von ca. 13,3 cm entspricht.



Das Mauerwerk der früheren Märklin-Lokschuppen aus Polystyrol (links) stellen wir vergleichend einer Redutex-Folie Typ (OFNM079; rechts) gegenüber.

Das ist zwar höher als die üblichen klassischen Mauerwerksziegel im Original mit ca. 7 cm Höhe zuzüglich ca. 1,0 cm Fuge, wirkt aber dennoch viel authentischer als viele Polystyrol-Abspritzungen früherer Jahre. Am Lokschuppen aus dem früheren Märklin-Programm habe ich vergleichsweise nur 13,5 Schichten auf 1,0 cm Höhe gezählt.



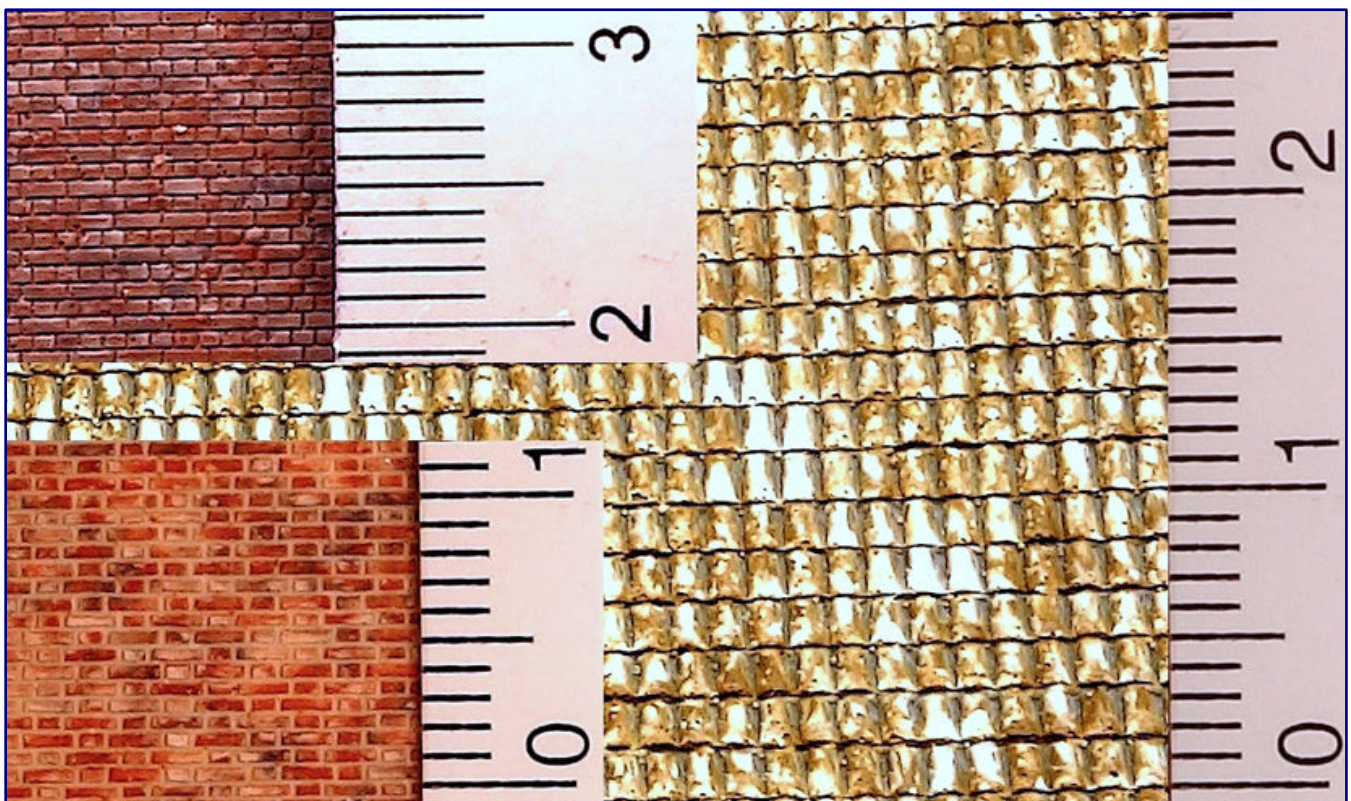
Herauszustellen ist zudem, dass im Gegensatz zu dessen Mauerwerksstrukturen aus Kunststoff die Fugen der Redutex-Folien nicht so tief eingeprägt sind und damit eine homogenere und realistischere Mauerwerksstruktur entsteht.

Zudem ist auch die Struktur der Folie vorbildgerechter. Das betrifft sowohl die Steinlänge - am Kunststoff-Modell sind die Steine viel zu kurz – als auch den Mauerwerksverband, der realistisch als Kreuzverband (also mit Binder- und Läuferschichten, siehe Foto oben) ausgebildet ist.

Als weiteres Vergleichsobjekt zeige ich das von mir gebaute Stellwerk von Faller (Art.-Nr. 120120) im Maßstab 1:220 sowie eine geprägte Kunststoffplatte von Schulz für Z (siehe Seite 36 unten). Dieser direkte Vergleich zeigt die frappierend höhere Vorbildnähe der Redutex-Folie, sowohl die Struktur betreffend als auch ihre Farbgebung.

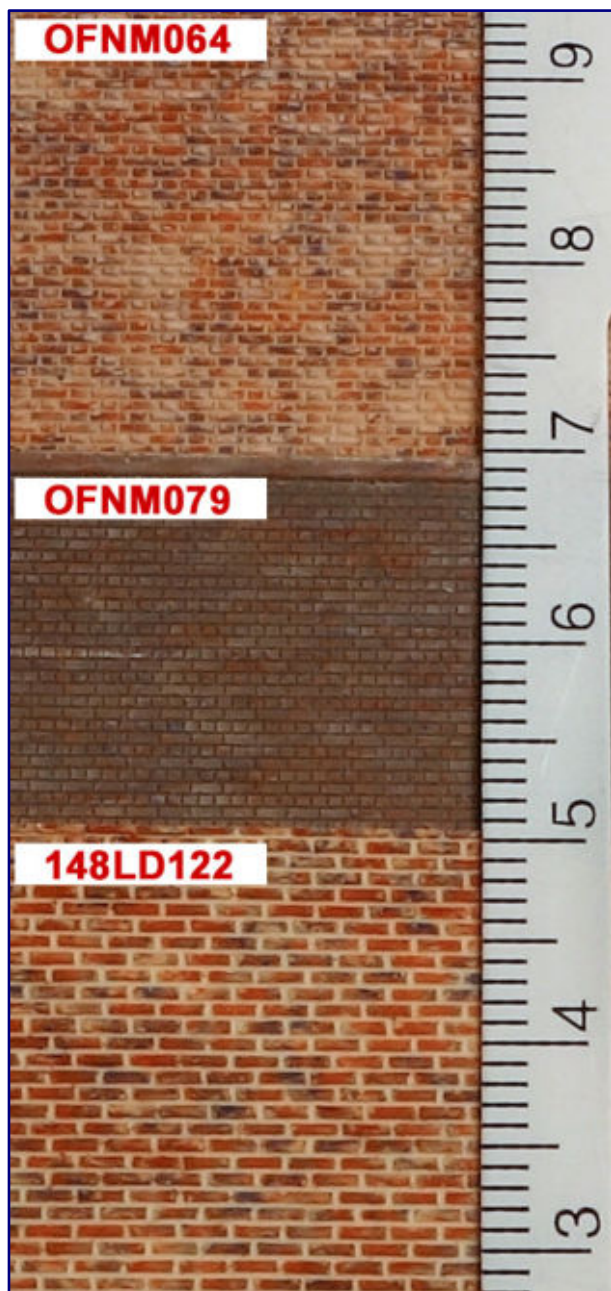
In diesem Zusammenhang ist für das individuelle Modell auch noch zu bedenken, aus welchem Abstand der Betrachter ein Gebäude sieht, meistens vom Anlagenrand aus. Wird eine Struktur zu klein gewählt, besteht die Gefahr, dass sie aus größerer Entfernung kaum noch wahrnehmbar ist. Nur für Schau- und Fotoanlagen sowie die ambitionierten Modellbahner gelten natürlich andere Prioritäten.

Die Struktur der im Foto unten abgebildeten Dachfolie ist, auch aus größerer Entfernung, deutlich erkennbar, bei den abgebildeten Ziegelmauerwerksstrukturen hingegen ist die zwar realistische, aber sehr kleine Struktur aus größerem Abstand irgendwann nicht mehr eindeutig wahrnehmbar.



Um diesen Unterschied zu verdeutlichen, habe ich ein Foto der Strukturen OFNM079 und OFNM064 mit je ca. 16,5 Steinschichten auf 10 mm Höhe und 148LD122 mit ca. 12,5 Steinschichten auf 10 mm Höhe übereinandergelegt (siehe Foto auf Seite 38).

Bei den Gebäuden, die mit der Folie mit den unmaßstäblichen größeren Steinschichthöhen (148LD122) gebaut werden, dürfte dem Laienbetrachter die Steinstruktur deutlicher ins Auge fallen. Der eher maßstäblich orientierte Modellbahner, der seine Anlage zudem noch fotografisch ins rechte Licht setzen



möchte, wird zur feineren Struktur greifen, auch mit dem Risiko, dass der Laien-Betrachter diese aus der Entfernung nicht mehr als Mauerwerk wahrnimmt.

Die Spur-N-Dachsteinfohlen, die als klassische Dacheindeckung, aber auch als „Mönch und Nonne“, im Sortiment geführt werden, sind ebenfalls sehr gut für die Spurweite Z geeignet. Der Vergleich zu einer Kibri-Dachplatte aus Kunststoff zeigt, dass die Dachpfannengrößen der Redutex-Folien fast identisch mit den Abmessungen auf der Kibri-Bauplatte sind, aber auch mit denen auf der Dachfläche des Faller-Stellwerks.

Die von mir verwendete Folie 160TT121 ist ähnlich, weicht nur in der Farbe etwas ab und weist am Modell eine authentisch wirkende Optik auf. Auch hier gilt: Die Wirkung auf einem Foto mit extremer Vergrößerung ist bei Betrachtung mit bloßem Auge eine Andere, meistens homogener und egalisierender, aber nicht unbedingt weniger realistisch.

Insofern dürfte in dem umfangreichen Folienprogramm jeder Modellbahner die passende Struktur finden. Zudem wird nach Herstellerangabe das Sortiment ständig erweitert und dem Bedarf angepasst. Besondere Angebote haben häufig eine individuelle, exklusive Farbgebung.

Bei dem überaus großen Sortiment verschiedener Struktur- und Maßstabsfolien kann es jedoch auch vorkommen, dass einzelne Produkte nicht dauerhaft im Angebot bleiben. Redutex hat zwischenzeitlich jedoch damit begonnen, insbesondere für die Spur Z geeignete Folien auch im Katalog auszuweisen, was die Suche vereinfachen dürfte.

Aufgrund der großen Flexibilität der Folien eignen sie sich auch sehr gut für gerundete Bauteile wie runde Gebäudekanten oder gebogene Wände.

Für das Verwenden in Kurven von Modellstraßen ist die Situation zur Zeit hingegen ähnlich wie bei anderen Straßenfolien. Es sind nur marginale Biegeradien der in Straßenbreite zugeschnittenen Folienstreifen möglich. Auch ein vorheriges Erwärmen mit dem Föhn schafft kein anderes Ergebnis. Insofern sind auch hier entsprechende Kreissegmente oder Dreiecksflächen anzufertigen.

Nach Informationen von Redutex befindet sich zur Zeit eine neue Folienart in der Testphase, mit der mit zwei ca. 14 mm breiten Streifen eine zweispurige Asphaltstraße auch dem Kurvenverlauf angepasst werden kann. Zudem befindet sich ein schmaler hauchdünner weißer Mittel- und Randstreifen für Straßen im Test, der auch auf porösen Oberflächen haften soll.

Auf einzelnen Folien habe ich kleinere Abweichungen im Strukturbild festgestellt, die allerdings im kleinen Maßstab und den dadurch auch nur in kleineren Abmessungen erforderlichen Teilstücken keine Probleme bereiten.

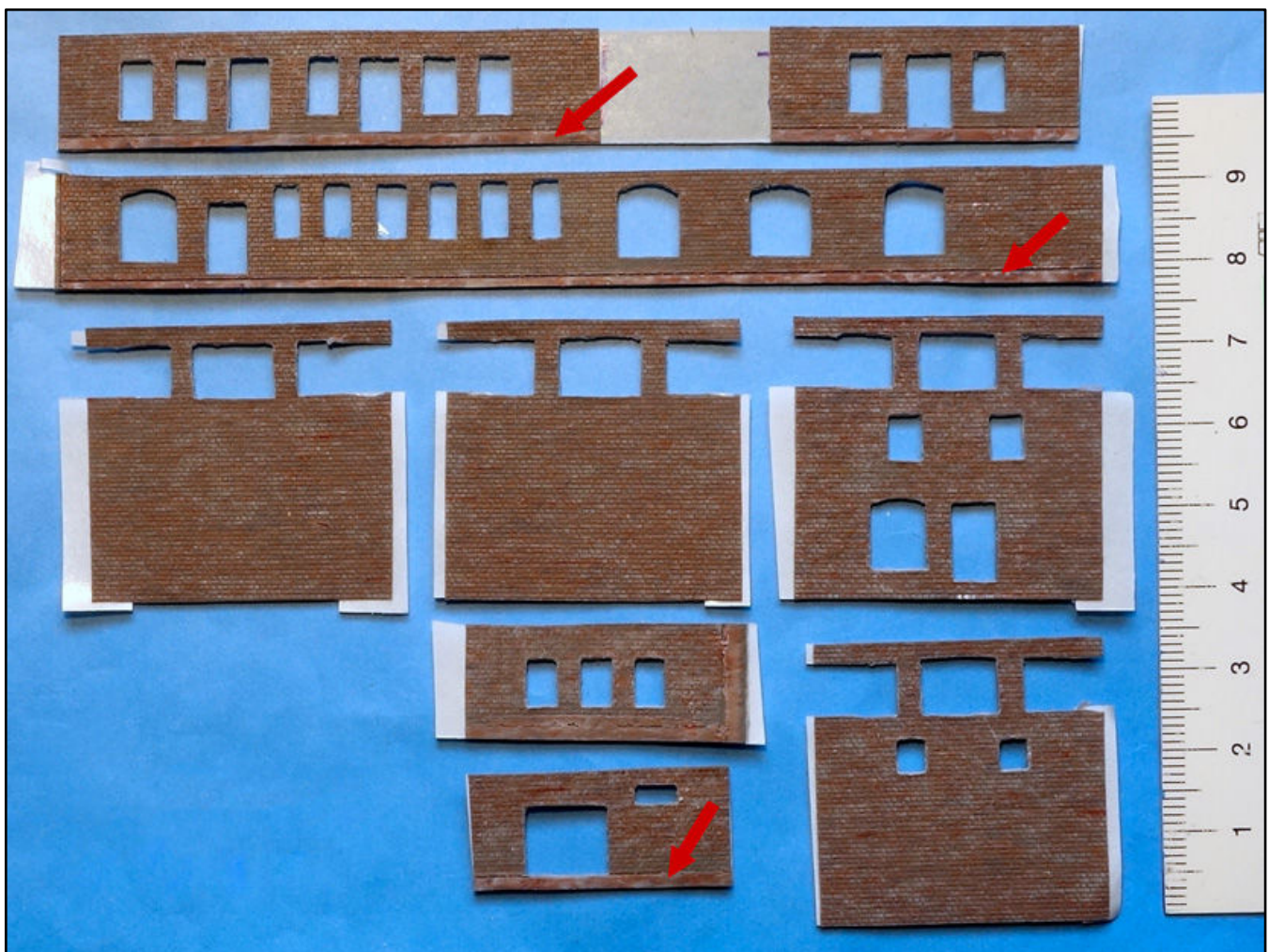
Der Hersteller teilte mir aufgrund meines Hinweises zwischenzeitlich mit, dass die Qualitätsendkontrollen vor Auslieferung weiter verbessert würden, so dass solche Folien zukünftig erst gar nicht in den Handel gelangen können.

Folien im Straßen- und Gebäudebaueinsatz

Ich konzentriere mich nun im Wesentlichen auf das Verarbeiten der Folien, die Bauweisen von individuellen Gebäude- und Funktionsmodellen sind nach Prinzip und Grundsätzen detailliert in meinen (elektronisch erhältlichen) Büchern beschrieben. Einen Link dazu finden Sie ebenfalls am Ende dieses Artikels.

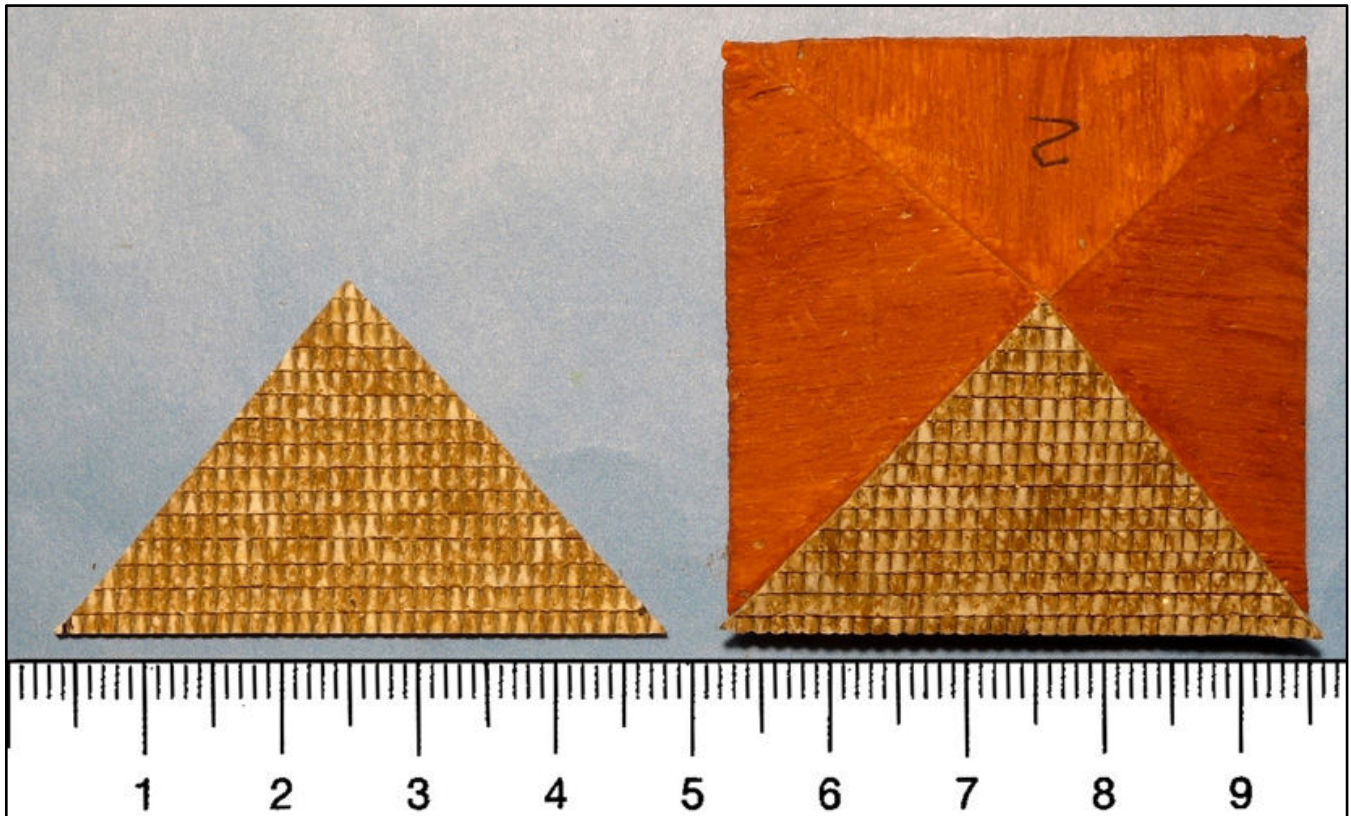
Die elastischen Folien können sehr einfach mit Schere oder Bastelmesser geschnitten werden. Weil der Schnitt durch ein am (Stahl-)Lineal geführtes Messer genauer hergestellt werden kann, habe ich mich durchweg für diese Variante entschieden.

Die Untergründe müssen staub- und fettfrei sowie gut haftend sein. Geeignet sind nach Herstellerangaben Karton, Zement, Holz, Polyethylschaum, Polyurethan und ähnliche Materialien.



Für den Gebäudebau brauchen die Redutex-Folie einen ausreichend stabilen Untergrund, hier beispielsweise Karton. Auch ein Korpus als Balsaholz ist denkbar.

Direkt nach dem Aufkleben ist die Folie noch reversibel, so dass Korrekturen einfach vorgenommen werden können. Nach Herstellerangaben soll ein Abnehmen und Neupositionieren der Folien noch für



Das Aneinanderfügen von Folienstücken auf Stoß ist auf festen Unterlagen kein Problem. Eine solche Aufgabe war beispielsweise bei diesem Dach zu bewerkstelligen.

einige Stunden möglich sein, indem diese beispielsweise mit einem Fön erwärmt werden. Ein dauerhaftes Verkleben soll nach 24 Stunden eintreten.

Bei der Haltbarkeit der Verklebung konnte ich in den letzten Monaten, auch an kritischen Stellen wie um Kanten herumgeführte schmale Eckstreifen, keine Veränderungen feststellen. Aufgrund des relativ kurzen Testzeitraums mag ich jedoch zur Langlebigkeit noch keine abschließende Aussage treffen.

Nach Herstellerangaben sind seine Produkte aber seit mehr als zwölf Jahren mängelfrei im Gebrauch. Das Miniatur-Wunderland Hamburg setzt diese Folien übrigens auch ein.

Im Gegensatz zu Kunststoff- oder Kartonplatten, die meistens ausreichend standfest sind, brauchen die Folien aufgrund ihrer Flexibilität immer eine stabile Unterkonstruktion. Bei Straßen ist das der vorbereitete Untergrund, auf den sie geklebt werden.

Für meine Gebäudemodelle habe ich für Wandflächen, in denen viele Fensteröffnungen, teilweise mit Stichbogen, auszuschneiden waren, meistens dünnen Karton verwendet. Für die Wandflächen des Stellwerks konnte ich mir den unstrukturierten Folienrand zu Nutze machen, indem ich die Folie so zugeschnitten habe, dass der Rand an der unteren Fassadenseite liegt und somit den als Spritzwasserschutz geputzten Gebäudesockel darstellen wird (rote Pfeile im Bild auf Seite 39).

Dort, wo ein besonders stabiler Untergrund und eine dauerhafte Passgenauigkeit erforderlich ist, verwende ich Balsaholz. Das Holz wird feingeschliffen bis es glatt ist. Um eventuelle Poren und feinste Risse zu schließen, habe ich teilweise zusätzlich einen Grundanstrich mit Acrylfarbe aufgebracht. Nach dem Trocknen und Entstauben wird die Folie aufgeklebt.

Auf den stabilen Untergrund können die passgenau zugeschnittenen Folien gut aneinandergesetzt werden. Die Elastizität der Folien bietet den Vorteil, dass sich die Stoßkanten dicht aneinander pressen lassen, so dass bei sauberem Zuschnitt und Verarbeitung lediglich durch die strukturierte Oberfläche eine ganz feine Fuge entsteht.

Die Ziegelsteinfolie für die Arkaden-Stützwand habe ich auf einem 1,5 mm dickem Balsaholzbrettchen aufgeklebt. Das Trafohäuschen hat ebenfalls eine Unterkonstruktion aus Balsaholz. Besonderes Augenmerk gilt bei vielen Modellen den Gebäudekanten. Diese können mit der Folie auf zwei Arten realisiert werden:

- Entweder wird die Folie um die Gebäudekante herumgezogen, was aufgrund der Flexibilität sehr gut funktioniert. Allerdings mit dem Nachteil, dass die Kante, insbesondere im kleinen Maßstab sichtbar, nicht scharfkantig, sondern leicht gerundet bleibt. Hier besteht aber die Option, sie vorsichtig mit der Hand oder einer Pinzette „nachzuschärfen“.
- Die Folie wird bis an die Kante geführt und jene der anderen Wandseite dicht an sie herangeschoben. Die Kante wird dadurch sehr scharf, allerdings ist oft ein kleiner Streifen in ungeprägter Materialstärke sichtbar.



Dieser schmale Streifen kann farblich an die Folienfläche angepasst und ggf. vorher die Fugen mit einem harten dünnen Blechstreifen (z. B. der Metallstreifen aus einem Schnellhefter) oder einem feinen Schraubenzieher in die unprofilierte Fläche eingedrückt werden.

In den größeren Spurweiten wird das Herumführen um die Gebäudekanten nicht so problematisch sein, in der Baugröße Z fällt die leichte Rundung aber auch eher auf Makroaufnahmen ins Auge, mit bloßem Auge, also ohne eine Vergrößerung, weniger bis gar nicht.



Für den Bahnübergang und den Feldweg (oben) kam eine etwas gröbere, nicht ganz maßstäbliche Struktur zum Einsatz, während beim Stellwerk (siehe Foto auf Seite 41) die Wahl auf eine deutlich feinere fiel.

Aufgrund der Flexibilität der Folien und damit einer gewissen Weichheit lassen sich sehr gut schmalste Streifen zurechtschneiden. Die Streifen für die seitlichen Kanten der Pfeilvorsprünge des Trafohäuschens sind nur ca. 1 mm breit. Auch der dortige Gesimsvorsprung über dem Erdgeschoss ist nur ca. 1,5 mm hoch. Somit können auch sehr gut aus den Mönch-und-Nonnen-Strukturen schmale Streifen in Dachziegelbreite ausgeschnitten und als First- und Gratziegel aufgeklebt werden.

Auch im Straßenbau ist es sogar in der Spur Z möglich, nur einzelne Steine abzutrennen, um damit einen zerfallenden, gepflasterten Weg darzustellen. In diesem Zusammenhang weise ich darauf hin, dass bei millimeterkleinen Bauteilen die Schutzfolie vorsichtig von der Kleberschicht abgelöst werden sollte.

Die Spitze eines untergeschobenen Bastelmessers erweist sich hier als nützlich, weil sonst die Gefahr besteht, dass sich die Klebeschicht an diesen Kleinstflächen von der Folie abhebt.

Für meinen Bahnübergang und den abgebildeten Feldweg habe ich aus Plastizitätsgründen bewusst eine etwas gröbere und damit nicht ganz maßstäbliche Struktur gewählt, am abgebildeten Stellwerk für den Bürgersteig hingegen eine sehr feine Struktur. Die Bordsteine sind mit aus Redutex-Folien geschnittenen Streifen hergestellt.

Kurz vor Redaktionsschluss dieser Ausgabe erhielt ich die unter dem Begriff „Römische Straße“ neu in das Sortiment aufgenommenen Folien mit Altstadt-pflaster- und Pflasterstraßenstrukturen. Aufgrund der Relevanz nehme ich diese 3D-Strukturen noch kurz in meinen Bericht mit auf. Für die Nenngrößen N und Z sind verschiedene Farben, sowohl in Standard-Ausführung als auch polychrom, jeweils als durchgehende Platzflächenstruktur und als Pflasterstraßen erhältlich.

Die Oberflächen wirken insgesamt relativ gleichmäßig, in den dunkleren Farben ist eine lebhaftere Struktur erkennbar, die eher den Charakter einer alten Straße unterstreicht. Im Gegensatz zu den homogener wirkenden Folien im Maßstab 1:220 sind naturgemäß im größeren Maßstab 1:160 die



Vergleich zwischen einer Kopfsteinpflaster-Folie „Römische Straße“ für die Spurweite Z (Bild oben) und einer für die Baugröße N deklarierten (Bild unten).

Strukturen mit bloßem Auge deutlicher erkennbar. Hier muss sich der Modellbauer für seine Präferenz entscheiden.

Weil ich diese Folien noch nicht auf der Anlage verwenden konnte, habe ich zum Veranschaulichen der Maßstabs- und Strukturunterschiede alternativ zwei Stellproben mit Spur-Z-Fahrzeugen vorgenommen. Mit diesen Pflasterfolien hat Redutex eine wichtige Lücke im Lieferprogramm geschlossen. Damit wird jetzt auch, aber nicht nur, in den frühen Epochen der Bau von gepflasterten Platzflächen und Straßen möglich.

Zusammenfassend betrachte ich, wegen der enormen Auswahl an verschiedenen Strukturen, die von mir getesteten Redutex-3D-Folien aufgrund des realistischen Aussehens in dreidimensionaler, aber nicht aufdringlich stark betonter Prägung, der naturidentischen Farbgebung und insbesondere dank der auch für Einsteiger sehr einfachen Verarbeitung als sehr gut für die verschiedensten Modellbauprojekte geeignet. Ich werde die Folien in meinen Projekten zukünftig verstärkt einsetzen.

Alle Fotos: Heribert Tönnies

Redutex-Auswahl zu den 3D-Folien:
https://redutex.com/index.php?id_category=12&controller=category&id_lang=4

Vertrieb in Deutschland:
<https://1zu220-shop.de>

Eigene Seiten des Autors:
<https://bestagernet.de>

Der Einsatz der Baureihe 01 Standardwerk vervollständigt

Mit Band 1 hat der EK-Verlag vor knapp einem Jahr bereits ein neues Standardwerk etabliert. Mit dem jetzt vorliegenden Band 2 wird dieses komplett und das Lokportrait der Baureihe 01 vollständig. Bei beiden Büchern wurde nichts dem Zufall überlassen und sie vor allem mit höchstmöglicher Autorenkompetenz unterlegt. Wir sind begeistert.

Frank Lüdecke / Horst Troche
Die Baureihe 01 – Band 2
Der Star unter den Schnellzug-Dampflokomotiven
der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2021

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7) cm
352 Seiten mit 630 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6041-8
Best.-Nr. 6041
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Frank Lüdecke hat das von Dipl.-Ing. Horst Troche begonnene Projekt eines Baureihenportraits zur Null-Eins fortgeführt und seine Materialsammlung zu diesem Zweck übernehmen können. Folgerichtig wird auch der 2014 verstorbene und hoch geschätzte Spezialist, ohne den das 150-Jahre-Jubiläum der deutschen Eisenbahnen 1985 sicher anders verlaufen wäre, als Co-Autor gewürdigt.

Das sich das gesammelte und aufbereitete Wissen nicht in einem einzigen Band unterbringen ließ, spricht eine deutliche Sprache für Akribie und Sorgfalt, die hier anzuerkennen sind. Strukturell sind die beiden Autoren den EK-Baureihenbüchern treu geblieben, nur wissen sie offenbar weitaus mehr Details, Fakten und auch Bilder zu transportieren.

Deshalb freuen wir uns, dass mit dem Band 2 nun auch die noch fehlende Dokumentation des Einsatzes der Schnellzuglokomotiven bei den Bahnbetriebswerken vorliegt. Einbezogen sind alle Dienststellen der Reichsbahn vor und nach 1945 sowie auch der Bundesbahn, die jemals mit einer Lok dieser Baureihe in Berührung gekommen sind. Auch die Kolonnen des deutschen Ostsektors und Trophäenlokomotiven wurden nicht vergessen.

Mit dem vorliegenden Band wird rund, was rund ein Jahr zuvor begonnen wurde: Vor der Kulisse der geschichtlichen Zusammenhänge erhält der Käufer ein umfangreiches Panorama der berühmtesten deutschen Schnellzuglok, mit dem die Autoren diesen Maschinen ein würdiges Denkmal setzen.

Für den Modellbahnfreund bieten Texte und Bilder wieder viele Anregungen, die mit Freude und Leidenschaft in der kleinen Welt umgesetzt werden können. Technikgeschichtsinteressierte und sonstige Vorbildfreunde füllen eine zuvor große Lücke in ihrem Literaturbestand und angesichts des Gesamtseitenumfangs sicher auch in ihren Regalen.



Bildauswahl, Aufbereitung und Reproduktion aller Aufnahmen fügen sich wieder nahtlos in die lange Reihe weiterer Baureihenportraits ein, die ebenso tonangebend und maßstabssetzend sind wie auch dieser: Wir haben es hier mit Band 2 des Standardwerks über die Baureihe 01 zu tun – nicht mehr und nicht weniger. Seltene und auch unveröffentlichte Fotos haben es in dieses Buch geschafft.

Der zeitliche Umfang reicht bis ins Jahr 1982, denn erst dann wanderte diese Dampflokreihe auch bei der Reichsbahn der DDR aufs Abstellgleis. Exakt, präzise und wohl scheinbar auch lückenlos werden die Einsätze auch abseits großer und bekannter Heimatdienststellen wie den Bw Hof (DB) oder Dresden-Altstadt (DR) wiedergegeben.

Erfasst werden neben den Bw-Beständen und Bespannungen im Statistikeil auch noch sämtliche Lebensläufe, die Kesselverzeichnisse, Lieferdaten und Verbleibe, Kohlenverbräuche, Laufleistungen und Erhaltungskosten. So bleibt kein Wunsch offen.

Vor Augen geführt werden durch gezieltes Aufstellen auch Umstände, die sich jeder Freund dieser Baureihe auch selbst hätte erarbeiten können und die ihm oder ihr sicher unbewusst auch bekannt waren: die kurze Nutzungsdauer der Neubaukessel bei der Bundesbahn.

Ein Phänomen, das auch andere Baureihen wie die 03¹⁰ oder besonders auch die 10 und mit einigen Jahren an Abstrichen auch noch die 01¹⁰, die 041 und sogar die 042 trifft, wird hier sehr deutlich herausgearbeitet. Nur rund fünf bis sieben Jahre waren die Kesselneubauten in diesem Fall im Einsatz, bevor sie den Weg alten Eisens gingen.

Es kam hier der Sonderfall hinzu, dass die leistungsfähigeren NK-Maschinen im wichtigsten Heimat-Bw Hof nie sonderlich beliebt waren und deshalb sogar noch vor vielen Lokomotiven mit alten Kesseln abgestellt wurden.

Dieses Extrem wird hier dazu genutzt, dem Leser vorzurechnen und zu belegen, dass sich die Kosten der Umbauten niemals ammortisieren konnten. Betriebswirtschaftliche Vernunft bestimmte also gewiss nicht bestimmend das Ende dieser Maschinen, eher das Streben nach Prestige und Modernität.

Dampflokfreunden mag dies weh tun, aber es nichts zu ändern und leider hinzunehmen. Es trägt sicher aber auch der Würdigung leistungsfähiger und relativ wirtschaftlicher Maschinen bei, die problemlos noch länger ihren Dienst hätten tun können.

Lassen wir es so stehen und gestehen der Baureihe 01 ihren Ruhm als „größte“ deutsche Schnellzugdampflok zu. Sie glänzte mit keinem Superlativ wie andere Pacific-Maschinen im Ausland. Stattdessen waren Entwicklung, Betrieb und Unterhalt vom Streben nach höchster Wirtschaftlichkeit bestimmt. Und auf diesem Feld hat die Berühmtheit gewiss ihre Lorbeeren verdient.

Fakt ist ebenso, dass an diesem Buch niemand mit Dampflokpassion vorbeikommen wird. Und wer Band 1 bereits im Regal stehen hat, möchte das ja auch gar nicht. Alle anderen werden diesen beiden Werken sicher noch erliegen.

Verlagsseiten:
<http://www.eisenbahn-kurier.de>
<http://www.ekshop.de>

Rundhauber im Portrait

Eine Magirus-Legende

Ist das wirklich schon siebzig Jahre her? 1951 rollte der erste Rundhauber auf die deutschen Straßen! Heute ist seine Ära längst beendet, aber vergessen ist er nicht. Er ist ein Klassiker und es stellt sich die Frage, warum er das wurde. Ein eher kleines, aber feines Buch beleuchtet und erklärt genau das – auch wenn das eher ein Randergebnis eines leidenschaftlichen Portraits ist.

Wolfgang H. Gebhardt
Magirus LKW
Rundhauber 1951-1965

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2021

Gebundenes Buch
Format 24,0 x 22,0 cm
96 Seiten mit 115 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-04372-5
Titel.-Nr. 04372
Preis 12,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Autor Wolfgang H. Gebhardt aus Bad Homburg mag in unserem Magazin noch nicht als Autor von Büchern in Erscheinung getreten sein, aber das darf seine Kompetenz und seine Bekanntheit nicht schmälern oder gar in Frage stellen.



Es ist einzig der Tatsache geschuldet, dass Autos im Bereich der Modellbahn zwar wichtig sind, aber eben nur ein Randthema darstellen.

In der einschlägigen Szene gilt er als Nutzfahrzeugspezialist mit den Schwerpunkten deutsche Omnibusse, Lastwagen und Traktoren. Dazu publiziert er auch regelmäßig. Mit seinem zweiten dieser drei „Steckenpferde“ hat er es nun auch zu uns geschafft.

Bewegt haben uns bei der Titelauswahl verschiedene Automodelle im Maßstab 1:220 von mindestens zwei unterschiedlichen Herstellern, die teilweise für Diskussionen und grenzenlose Begeisterung gesorgt haben.

So schien uns klar, dass dieses Fachgebiet auch einmal mit einem passenden auch untermauert werden darf, wenn es um die Frage geht, wann und welchen Diensten die Vorbilder unterwegs waren, was sie voneinander unterscheidet und wie sie sich gestalten lassen.

Bewusst haben wir einen Titel ausgewählt, der auch im Preis günstig und damit den Erwartungen eines Modellbahners gerecht wird. Vermeintlich leichte Kost werden die Käufer angesichts des Kaufpreises und eines überschaubaren Umfangs mit umfangreicher Bebilderung erwarten.

Das dürfen sie auch, aber es sollte nicht dazu verleiten, dem Titel seinen fachlichen Anspruch abzusprechen! Zwar haben wir es hier nicht mit einem dicken Wälzer zu tun, der jede Schraube im Detail erläutert und hinterfragt und womöglich dazu befähigt, ein solches Fahrzeug zu zerlegen, wiederzusammensetzen und auch bei Bedarf zu reparieren.

Vielmehr handelt es sich um ein liebevolles Portrait eines markanten Fahrzeugs in sehr unterschiedlichen Erscheinungsformen und Leistungsklassen, geschrieben für Menschen mit durchschnittlichem Sachverstand in diesem Bereich, aber persönlicher Zuneigung zu diesem markanten und auch geschichtsprägenden Nutzfahrzeug.

Dieser Zielgruppe sollten sicher nahezu alle Modellbahnfreunde entsprechen, die nicht nur für die Vitrine sammeln, sondern ihre „guten Stücke“ auch auf einer Anlage fahren sehen wollen – und dorthin gehören natürlich auch Autos und eben der Rundhauber von Magirus.

„Kleider machen Leute“ ist eine bekannte und anerkannte Redensart. Sie gilt durchaus auch im Nutzfahrzeugbereich, wo ein gepflegter und moderner Laster eine Visitenkarte für Kunden darstellt. Der Rundhauber bediente auch genau diese Erwartungen, denn er verband ein damals revolutionäres Triebwerk mit einer geradezu futuristischen Haube.

Auf dem Höhepunkt der Nierentischära waren Lastkraftwagen keineswegs rund und in dieser Hinsicht modern, sondern sie besaßen lange Hauben, Ecken und Kanten. Sie unterschieden sich oft noch wenig von den Fahrzeugen, die für die Wehrmacht gebaut worden waren. Der Magirus mit Luft- statt Wasserkühlung musste da auffallen und das tat er auch sehr ansprechend.

Er besaß ein eindeutiges Identifikationsmerkmal, das ihn im Rückblick leichter der Ulmer Marke Magirus zuordenbar machte als vielleicht alle anderen Konkurrenzprodukte ihrem jeweiligen Hersteller. Das scheinen ja auch die Modellhersteller erkannt zu haben und für sich zu nutzen.

Was also leistet dieses Buch im genannten Kontext? Natürlich würdigt es dieses Fahrzeug und schafft ihm ein zusätzliches Andenken, aber das wäre noch viel zu kurz gegriffen. Begonnen wird bei der Geschichte seines Herstellers und dessen Weg zum Rundhauber.

Seine Rolle als Teil des Wiederaufbaus und des Wirtschaftswunders erfährt eine Würdigung und eine Einordnung. Dazu gehört auch der bereits erwähnte Motor mit Luftkühlung, der hier als Besonderheit verstanden werden darf.

Wolfgang Gebhardt betrachtet dazu in diesem Band alles Magirus-Rundhauben-Baureihen, mit denen der Nutzlastbereich von 3,5 bis 8 Tonnen abgedeckt wurde. Pritschen-, Kipper-, Kasten-, Kommunal- und nicht zuletzt auch Feuerwehraufbauten waren es, die sie im damaligen Verkehrsgeschehen präsent machten.

Die Texte sind leicht verständlich geschrieben und fördern auch den persönlichen Lesefluss, sie sind gewiss keine schwere Kost. Sie liefern punktgenau die Informationen, die ein Käufer aus der beschriebenen Zielgruppe erwartet und für sein Hobby gebrauchen kann. Wer dabei sprichwörtlich „Blut leckt“, wird sich im Nachgang gewiss nach weiteren Büchern mit mehr Umfang umsehen.

Aber wer eher den großen und unverfälschten Überblick einer längst vergangenen Zeit sucht, um diese auch ebenso authentisch und korrekt nachzubilden, der wird hier abschließend fündig. Magirus-Unterlagen und tolle Aufnahmen aus der großen Zeit des Rundhaubers vollenden diesen Anspruch. Technische Daten und natürlich auch die Quellen des Autors schließen das Buch ab.

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



Lokomotiven werden überbewertet

Für manch einen mag dies eine gewagte These sein, aber mit Statistik lässt sich vieles belegen: Zum Jahresende 1938 verfügte die Deutsche Reichsbahn über 27.379 Lokomotiven, Kleinloks und Triebwagen, 90.970 Personen- und Gepäckwagen, 630.319 Güterwagen und 19.910 Bahndienst- und Dienstgüterwagen.

Oder anders ausgedrückt kamen 23 Güterwagen auf eine Lokomotive, wobei zwei Bauarten herausstachen: die nach Verbandsbauartzeichnungen entstandenen G Kassel und München sowie Om Breslau und Essen mit über 120.000 bzw. annähernd 140.000 Wagen – also mehr als alle Lokomotiven und Reisezugwagen zusammen. Und auch wenn heutige Fahrzeugbestände nicht vergleichbar sind, nennt aktuell DB Cargo 1.702 Loks und

72.227 Güterwagen. Was liegt also näher, als diese Wagen auch in der Literatur zu würdigen.

Seit 1989 erscheint eine Buchreihe über Güterwagen, in der Co-Autoren und ich die zugänglichen Informationen zusammentragen und mit Fotos und Zeichnungen aufbereiten und detaillierte Modelle vorstellen. Zusammen mit den Büchern über aktuelle Güterwagen sind bislang zwölf Bände sowie vier ergänzende Broschüren erschienen. Viele der Bücher sind, obwohl z.T. bereits mehrfach nachgedruckt, inzwischen vergriffen.

Im Laufe des Erscheinens der Reihe gab es etliche Änderungen in der Verlagslandschaft, was letztendlich dazu geführt hat, dass ich diese Bücher ab 2021 wieder selbst verlege.

Als neue Reihe geplant sind darüber hinaus Bücher über Bahndienstwagen. Im ersten Band wollen wir die allgemeinen Themen, Nummernsysteme und Dienstgüterwagen sowie einige besondere Bauarten vorstellen. An diesem Buch arbeiten wir bereits und es soll, wenn nichts dazwischenkommt, Ende 2022 fertig werden. Die beiden Folgebände sollen dann schwerpunktmäßig alle Bauzugwagen, Mess- und Prüfwagen (Band 2) sowie Schneepflüge und Schneeschleudern, Hilfszüge, Krane und Kranzüge (Band 3) beinhalten.



Stefan Carstens, Wolfgang Henn
Bahndienst- und Dienstgüterwagen
Band 1: Spezialwagen für jeden Zweck

ISBN: 978-3-9823-2222-3 (noch nicht bestellbar)
ca. 200 Seiten Format 21,8 x 29,7 cm
Hardcover – erscheint Winter 2022/23



Stefan Carstens, Harald Westermann
Güterwagen Band 9.1
Chemiekesselwagen Länderbahn und DRG

ISBN: 978-3-9823-2220-9
144 Seiten Format 21,8 x 29,7 cm
Hardcover / 33,50 €



Stefan Carstens, Harald Westermann
Güterwagen Band 9.2
Chemiekesselwagen DB, DR und DB AG

ISBN: 978-3-9823-2221-6
256 Seiten Format 21,8 x 29,7 cm
Hardcover / 49,50 €

Ich bedanke mich bei meinen Vertriebspartnern

LOKOMOTIVE
Fachbuchhandlung

Modellbahn
UNION

schnellenKamp
modell
www.schnellenKamp.com

ASOA

Auch mit den Güterwagenbüchern soll es weitergehen. Die Reihenfolge und die Erscheinungstermine hängen aber sehr von der beruflichen Belastung meiner Co-Autoren ab. Konkret in Vorbereitung bzw. im Entstehen sind Güterwagen 2.1 über Klappdeckel-, Schiebe- und Schwenkdachwagen und Band 10 über Tiefladewagen.



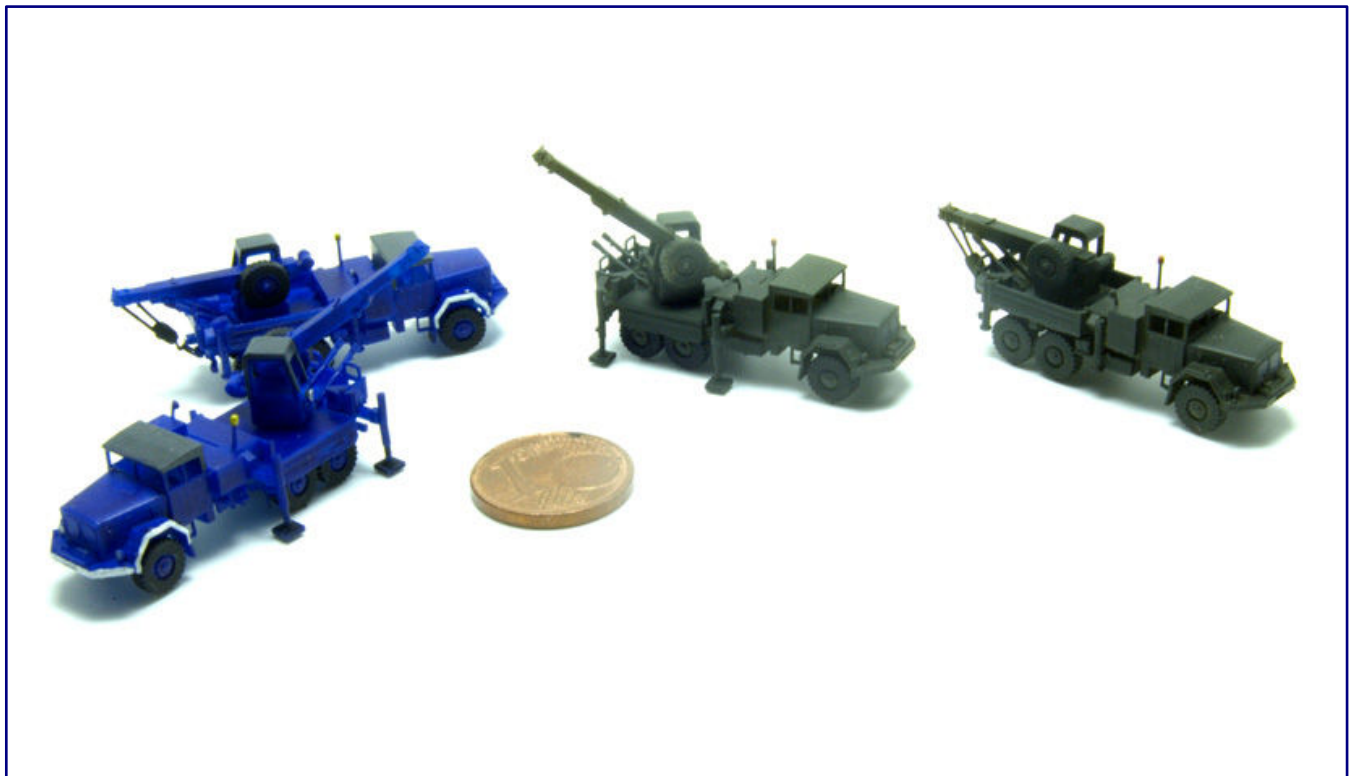
Im Gespräch bleiben (Teil 8)

Ratimo-Z – Fokus auf den 3D-Druck

Rainer-Tielke-Modellbau ist seit einigen Jahren ein etablierter Kleinserienhersteller für Fräsarbeiten. Neben einem festen Programm stehen hier auch immer wieder individuelle Auftragsarbeiten auf der Agenda. Neu liegt der Fokus inzwischen auf dem 3D-Druck. Bevor sich unser diesjähriges Jahresschwerpunktthema dem Ende nähert, schauen wir auch hier, was die Zwangspausen bei Präsenzveranstaltungen neu hervorgebracht haben.

Von Rainer Tielke. Seit fast zwölf Jahren stelle ich Artikel und Ersatzteile für die Spur Z her, die im Eigenvertrieb angeboten werden. Zudem entstanden im Auftrag von Kunden viele Einzelstücke, u. a. mehrere größere Bahnhöfe und Lokomotivschuppen oder auch das Eigenheim eines Kunden.

In den vergangenen zwei Jahren habe ich dann angefangen, mich in den 3D-Druck einzuarbeiten. Da ich vorher nur zweidimensional mit Corel Draw konstruiert hatte, musste ich mich zunächst erst einmal mit einem Programm für das computergestützte 3D-Modellieren (CAD-Programm / „Computer aided Design“) beschäftigen und mich mit dessen Logiken vertraut machen.



Neue Konstruktionsweise und Fertigungstechnik ermöglichen Umwälzungen im Produktangebot von Rainer-Tielke-Modellbau (Ratimo-Z). Der Kran auf Basis des Magirus Jupiter, im Einsatz bei Bundeswehr und THW, ist eines der ersten Ergebnisse.

Nach dem Ausprobieren von Programmen verschiedener Firmen entschied ich mich für jenes der Firma Rhinoceros. Es ist mit der 3. Dimension doch ein ganz anderes Arbeiten als Gebäude auf dem Zeichenpapier entstehen zu lassen. Große Probleme hatte ich vorher immer bei der Konstruktion der Dächer mit verschiedenen Dachschrägen, Walmdächer usw. Hier musste ich deshalb auch öfter mal Bauteile neu zeichnen und fräsen, da sie aus der zweidimensionalen Konstruktion nicht passten.

Jetzt wird bei mir nur noch im CAD-Programm gezeichnet. Wenn noch einzelne Teile gefräst werden sollen, dann werden sie in eine zweidimensionale Datei umgewandelt und für die Fräse aufbereitet. Doch diese Arbeiten werden zunehmend weniger, da ich mich jetzt mehr auf die Arbeit mit dem 3D-Drucker konzentrieren werde. Ein besonderer Vorteil dieser Fertigungsart ist es, Bauteile zu schaffen, die mit der Fräse nicht machbar wären, wie z. B. die Turmspitze im Foto.

Zukunftstechnologie 3D-Druck

Im Verlauf der letzten beiden Jahre haben sich schon eine ganze Reihe von verschiedenen Druckern in meiner Werkstatt eingefunden. Es stehen nun dort Drucker mit unterschiedlichen Druckraumgrößen. Da die Anforderungen an den benötigten Druckraum durch einige Auftragsarbeiten immer größer wurden, wuchsen auch die Ausmaße der Drucker mit.

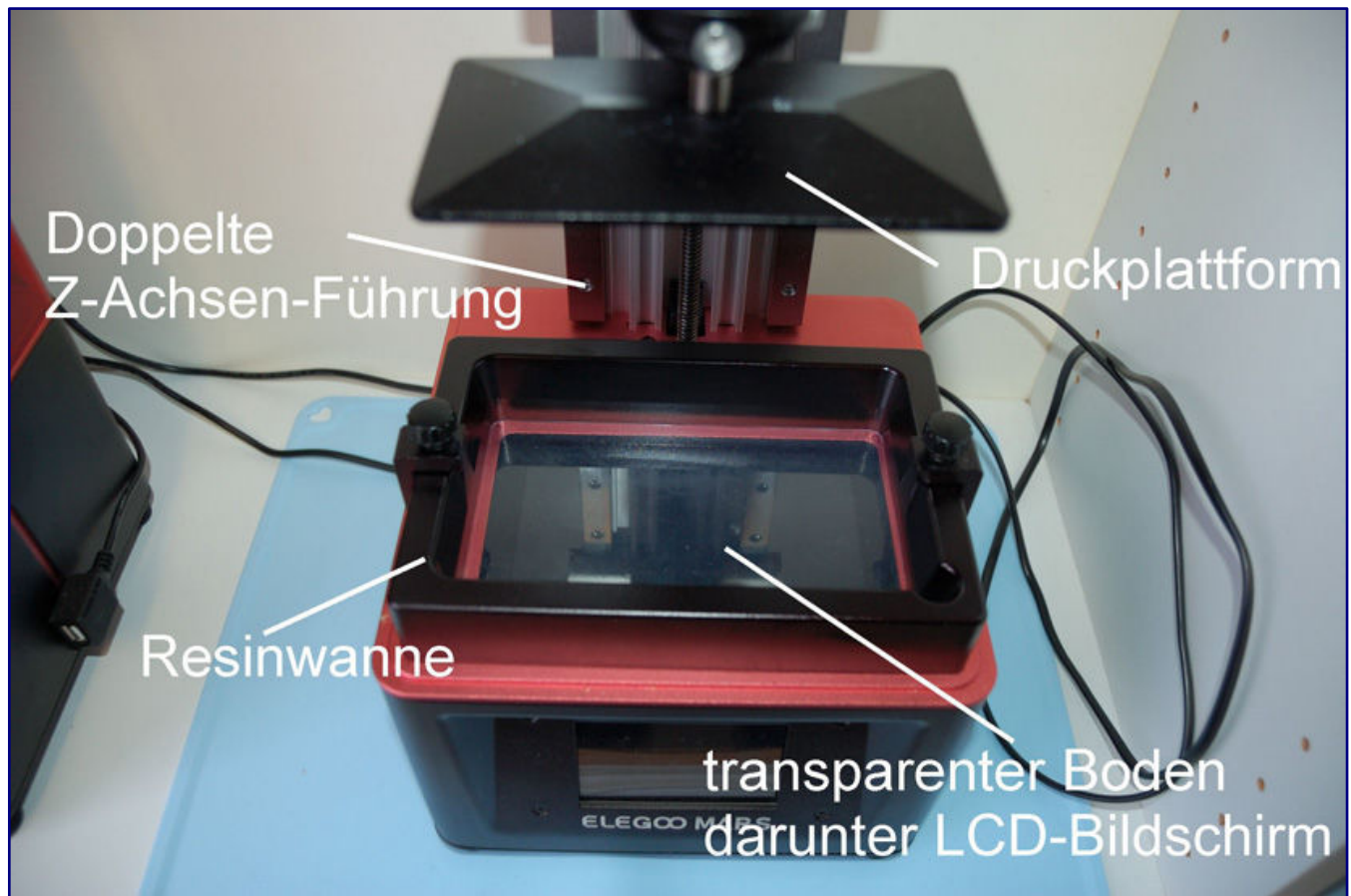
Im Moment habe ich zwei große Drucker mit den Druckbettabmessungen von 120 x 192 mm, einen mittleren Drucker mit 80 x 120 mm und zwei kleine Drucker mit 65 x 115 mm. Die beiden letztgenannten Drucker wurden von mir mit einer stabileren, zweifachen Z-Achsen-Führung ausgestattet und bekamen statt des serienmäßigen RGB-LCD ein Mono-LCD eingebaut.

Damit wird die erforderliche Belichtungszeit verkürzt, was dann eine kürzere Zeit für das Herstellen des Drucks bedeutet. Durch die doppelte Z-Achsen-Führung wird die Druckplattform besser stabilisiert, so dass es ein saubereres Druckbild ergibt.



Ein Blick in den Druckerraum von Ratimo-Z: Aktuell sind fünf 3D-Drucker unterschiedlicher Größen im Einsatz, ein sechster soll im Januar 2022 seinen Dienst aufnehmen.

Da jedoch auch die Bauraumgröße der beiden großen Drucker nicht für alle geplanten Projekte ausreichend ist und das Stückeln von Wandhälften nicht immer vorteilhaft ist, erwarte ich für Januar die Lieferung eines mit 156 x 278 mm erheblich größeren Bauraumboliden. Hierauf werden dann u.a. größere Bahnhofsgebäude entstehen.



Die Teilebezeichnung soll unseren Lesern das Verständnis der fachlichen Ausführungen erleichtern und diese nachvollziehbar machen.

Am Beispiel eines Stellwerks möchte ich hier einmal den Werdegang eines Gebäudes beschreiben (siehe Bildstrecke ab Seite 52).

Da es dieses Stellwerk schon lange nicht mehr im Original gibt, waren als einzige Quelle ein paar alte Schwarz-Weiß-Fotografien vorhanden. Mittlerweile habe ich schon ein wenig Übung darin, aus den vorhandenen Fotos die ungefähren Abmessungen und Proportionen des Gebäudes zu entwickeln. Hierbei ist die dreidimensionale Konstruktion am Computer eine sehr hilfreiche Sache, da ich hier bereits auf dem Bildschirm ein Gefühl dafür bekommen kann.

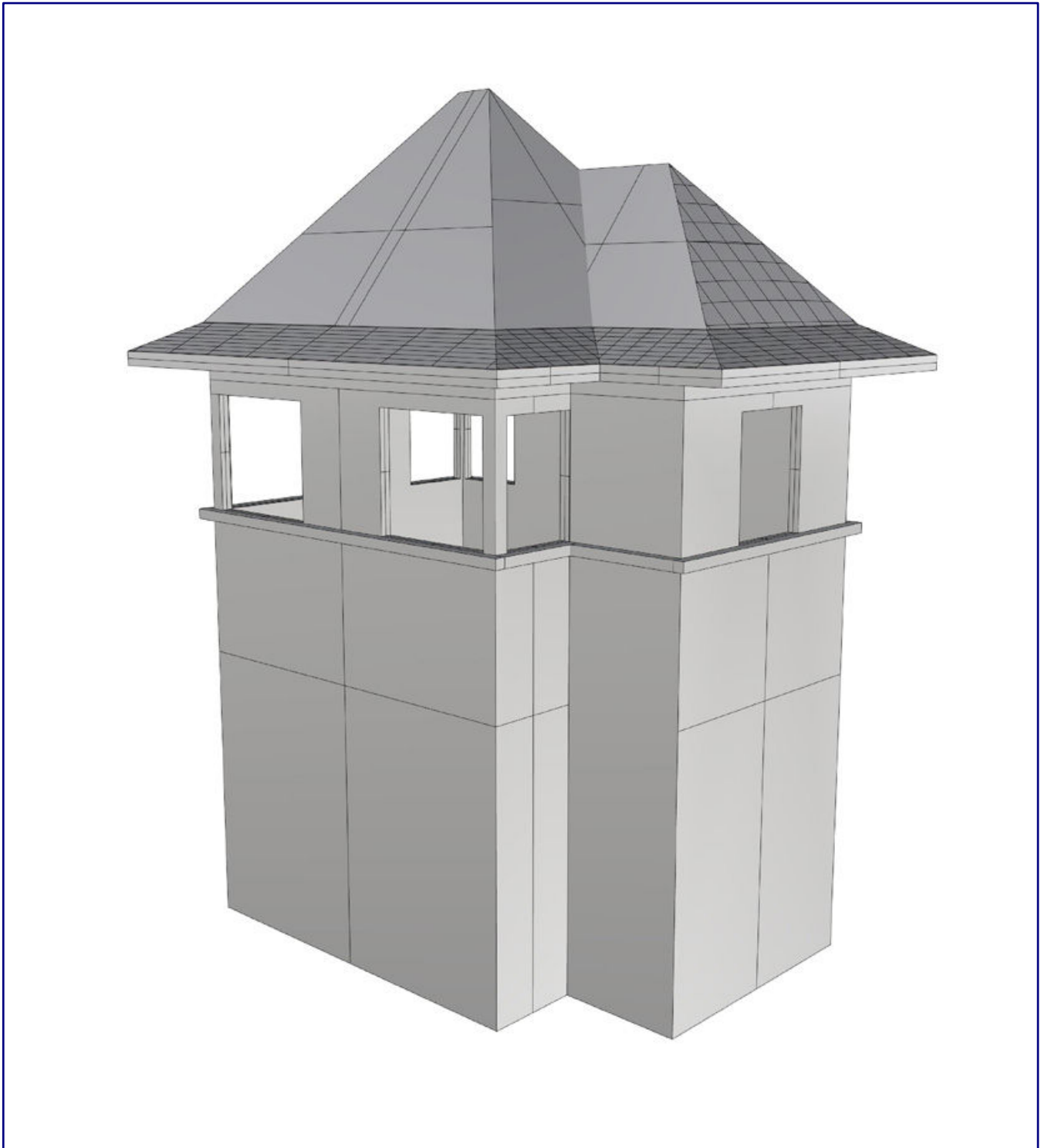
Stimmen die Grundproportionen mit den Vorbildfotos weitgehend wie auch glaubhaft überein, so kann mit dem Detaillieren begonnen werden.

Beim Dach erfolgt jetzt das Zeichnen einer Dachpfanne, die dann entsprechend zu einer Dachfläche vervielfältigt wird. Der Schornstein erhält daraufhin ein Ziegelmauerwerk und an der passenden Stelle baue ich noch das Dachfenster ein, schließlich forme ich eine Dachrinne.

Ähnliches geschieht dann auch mit dem Mauerwerk. Alles, was gedruckt werden soll, muss jetzt nach und nach angefertigt werden. Die Wandflächen bekommen ihre Ziegelstruktur und können, anders als noch beim Herstellen mit der Fräse, im 3D-Druck auch in den Tiefen der Fenster- und Türöffnungen damit nachgebildet werden.

Auch Mauervorsprünge erhalten jetzt von oben eine Gravur der Ziegelsteine. Unter den Fensteröffnungen werden noch die Fensterbänke angebaut. Es sind nun sogar Bauformen möglich, die sich mit der Fräse nicht herstellen lassen, siehe hier das Dach mit angebauten Türmen. **weiter auf Seite 55**

Exkurs: Bildstrecke zum Konstruieren eines Stellwerks mittels CAD-Programm



Zunächst gilt es, die Abmessungen und Proportionen des Gebäudes am Rechner zu entwickeln. Sind keine Zeichnungen mit Maßen (mehr) zu beschaffen, helfen nur Referenzmaße, die quasi Standard sind oder waren, um auf mathematischem Wege alle fehlenden zu ermitteln. Mitentscheidend für die Modellumsetzung sind aber immer auch die Eindrücke, die mit dem Auge wahrgenommen und unbewusst gegen Erlebtes abgeglichen werden. Erst wenn die Grundproportionen stimmen, folgen die Arbeiten zum Detaillieren der Flächen.

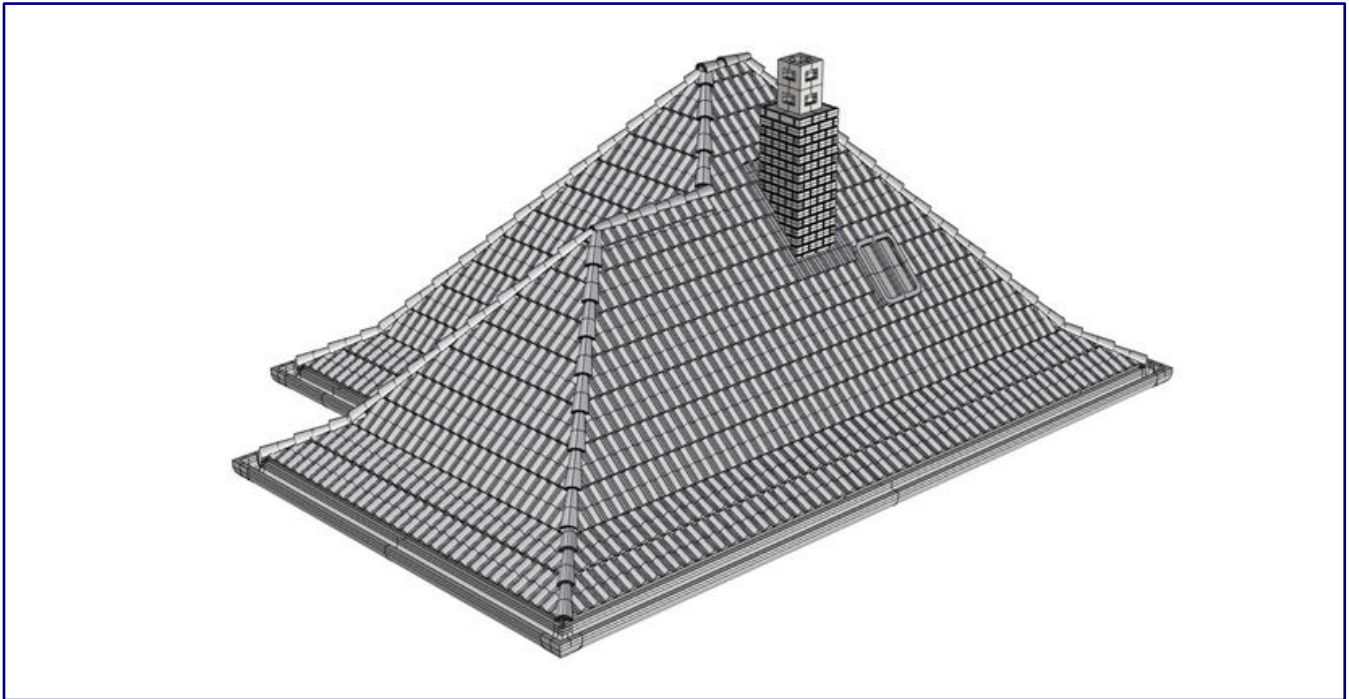


Bild oben:

Die Arbeiten zum Ausgestalten des Daches beginnen mit dem Zeichnen einer einzelnen Dachpfanne. Sie wird dann zu einer Dachfläche vervielfältigt.

Im nächsten Schritt erhält der Schornstein ein Ziegelmauerwerk und an den passenden Stellen folgen ein Dachfenster und die Dachrinnen.

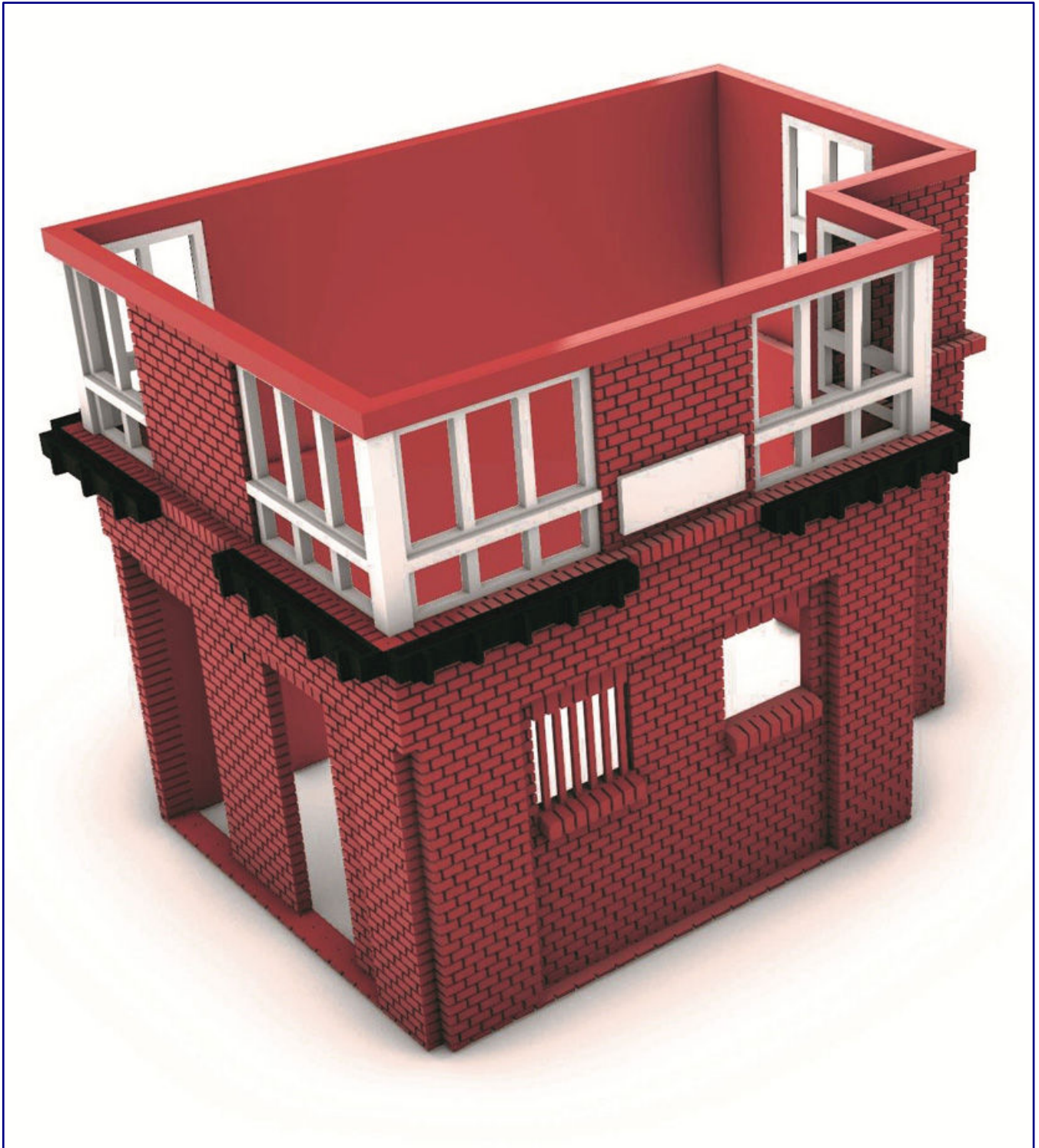
Damit ist das erste Bauteil des Stellwerks fertig.

Bild links:

Auch am Grundkörper wird nun bald das Mauerwerk folgen, denn alles, was später gedruckt werden soll, braucht nach und nach Strukturen.

Anders als beim Arbeiten mit der Fräse, können Gravuren auch um die Ecken der Fenster- und Türöffnungen geführt werden.

Vorher werden aber die Mauervorsprünge und Fensterrahmen gezeichnet, anschließend folgen auch Fensterbänke.



Zuletzt sind nun auch die Mauerwerksstrukturen des Stellwerks ergänzt worden. Die Simulation als koloriertes Volumenmodell vermittelt nun einen guten Eindruck vom späteren Gebäude und erlaubt es dem Konstrukteur, sein Werk abschließend auf die beabsichtigte Gesamtwirkung zu überprüfen, bevor die Ausgabeprozesse starten.

Bereit zur Ausgabe

Sind nun alle Teile konstruiert, muss mit dem CAD-Programm eine neue Datei erstellt werden, die dem Drucker die Befehle für den Druck aufgeben kann. Es wird dazu eine STL-Datei erstellt. Nach ein paar Sekunden ist sie erstellt und wird ins nächste Programm geladen.

Da der Drucker ja nicht das ganze Gebäude auf einmal drucken kann, sondern nur in dünnen Schichten von bei mir stets 0,01 mm Höhe, muss das Gebäude ein letztes Mal für den Druck aufbereitet werden.

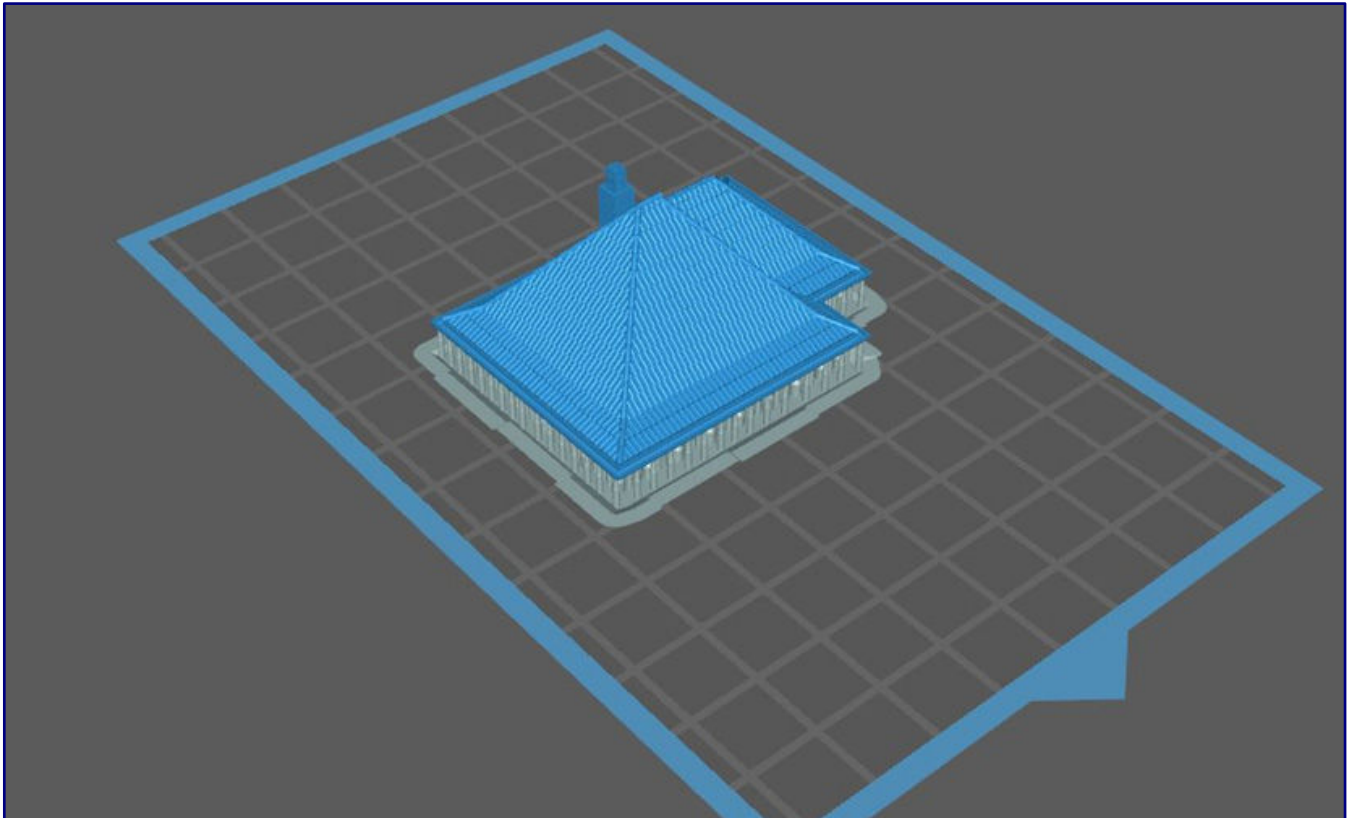


Der 3D-Druck ermöglicht nun auch Bauformen, die sich mit der Fräse nicht herstellen ließen. Dieses Dach mit Ecktürmen mag das auszudrücken. Dennoch hat die Fräse nicht komplett ausgedient, denn Teileergänzungen weiß sie sehr wohl zu liefern.

Damit es beim späteren Lösen von der Bauplattform nicht zu Beschädigungen des Modells kommt, versehe ich es mit Hilfsstützen unter dem Modell. Hierbei nutze ich bewusst nicht die Automatik des Programms, sondern setze sie in der jeweils erforderlichen Stärke einzeln an den aus der Erfahrung heraus wichtigen und erforderlichen Stellen.

Sind alle diese Stützen gesetzt, kann das Programm das zu druckende Modell in Scheiben zerlegen, die dann Schicht für Schicht in jeweils einem Druckvorgang zum eingangs erwähnten Dach wieder zusammengefügt werden.

In diesem Fall sind es genau 2.660 Schichten, aus denen das Dach in der Druckwanne binnen 8 Stunden entsteht. Auf dem Bildschirm kann ich mir jede einzelne Schicht anschauen und noch eventuell vorhandene Fehler am Druckobjekt entdecken.



Das mit Pfannen versehene Dach wird zur Druckausgabe vorbereitet: Die für den fehlerfreien Druck und sauberes Lösen von der Druckplatte erforderlichen Stützen sind ergänzt.

In der am Boden transparenten Druckwanne befindet sich flüssiges Resin. Direkt unter der Druckwanne befindet sich ein Bildschirm. Und darunter befinden sich mehrere LED, die UV-Licht abstrahlen. Der Schichtaufbau des Objekts entsteht dadurch, dass das Resin auf UV-Lichteinstrahlung mit Härten reagiert und an der Druckplattform bzw. der letztgedruckten Resinschicht festklebt.

Das Programm wandelt jetzt nacheinander jede Schicht des Modells in ein Bild für den Bildschirm um, der dann in der Form der zu druckenden Teilschicht das UV-Licht zum Belichten durchlässt. Die Druckplattform wird nach jeder Belichtung ein paar Millimeter angehoben und dann wieder auf den Boden der Druckwanne abgesenkt.

Dabei bleibt sie jeweils eine Schichtstärke mehr über dem Boden. Das nun zwischen Druckplattform und Druckwannenboden befindliche Resin wird dann an den zu belichtenden Stellen mit UV-Licht belichtet, verfestigt sich wieder und bleibt auf der zuvor gefertigten Schicht kleben. Dieses geschieht nun in ständiger Wiederholung, bis alle Schichten gedruckt sind, im diesem Fall nach acht Stunden.

Anschließend kann ich die Druckplattform mit dem gedruckten Dach aus dem Drucker nehmen und reinigen. Ich mache dies im ersten Schritt mit einem Tauchbad. Die Druckplattform mit anhängendem Dach wird mehrmals in ein Gefäß mit Isopropanol getaucht. Hierbei wird das noch grob anhaftende Resin abgespült, Danach erfolgt ein mehrminütiges Bad im Waschreiniger, der auch mit Isopropanol gefüllt ist.

Hier entsteht mit Hilfe eines Antriebs am Boden des Reinigungsbehälters eine Strömung im darin eingefüllten Isopropanol, so dass die darin eingetauchte Plattform und der anhaftende Druck von allem nicht verfestigten Resin gereinigt wird. Kleinere gedruckte Teile können auch sehr effektiv in einem Ultraschallreiniger gereinigt werden.

Nach dem Reinigen und Trocknen der Druckteile folgt der nächste Schritt. Es müssen nun alle zuvor angebrachten Hilfsstützen wieder entfernt werden. Hierzu habe ich seit ein paar Wochen ein Ultraschallmesser, das diese Arbeiten sauber und ohne Kraftaufwand löst und viel besser funktioniert, als das bisherige Entfernen mit Hilfe eines Seitenschneiders oder Skalpell.



Nach dem Reinigen und Trocknen der Teile werden die Hilfsstützen wieder entfernt. Bewährt hat sich hier das Arbeiten mit einem Ultraschallmesser.

Das gedruckte Dach ist nun soweit fertig und kann entsprechend koloriert werden. Mit den Außenwänden des Gebäudes verfähre ich in gleicher Weise. Nachdem das Bauteil vom Prozessor in Schichten zerlegt wurde, wird durch das Programm die zu erwartende Druckzeit angezeigt. Es wurde hier in 3.526 Schichten zerlegt, die dann in ca. 10,5 Stunden gedruckt werden.

Nun kann ich kontrollieren, ob auch alles so geworden ist, wie ich mir das vorher vorgestellt hatte. Dieses Modell bekommt jetzt noch im Erdgeschoss Fensterrahmen und Türen sowie die Fensterscheiben - aus Polystyrol gefräst. Auch ein Zwischenboden für das erste Stockwerk wird gefräst.

Im Moment ist ein großer Bahnhof, der im 3D-Druckverfahren in der Produktion ist, fast fertig. Ein weiterer Bahnhof wartet auf noch auf seine Umsetzung und Produktion.

Weitere Neuheiten

Daneben habe ich in den vergangenen Wochen auch neue Fahrzeuge entwickelt. Ich setze die bereits mit dem MAN 630 angefangene Serie von Bundeswehrfahrzeugen der sechziger und siebziger Jahre fort. Zunächst erhältlich sein werden in offener und geschlossener Bauform die Kleinfahrzeuge DKW Munga 8 sowie der VW 181 „Kübel“.



DKW Munga 8 und VW 181 (Bild oben) sind aktuelle Pkw-Neuheiten von Ratimo-Z. Beim erstgenannten Fahrzeug sind dank der 3D-Druck-Möglichkeiten sogar die Ketten nachgebildet, die Fahrer und Beifahrer mangels Türen vor dem Herausfallen schützen sollten. Den Einachsanhänger zum MAN 630 bietet Rainer Tielke sowohl fahrbereit als auch mit abgesetzten Stützen an. Für alle Modelle gilt die Wahl zwischen Bundeswehr- und THW-Gestaltung.

Der MAN 630 bekommt nun noch den charakteristischen 1-Achs-Anhänger als Ergänzung, den es in abgestellter Form mit Stützen oder fahrbereit hinter der Zugmaschine zu haben gibt.

Eine weitere Programmergänzung ist dann der Magirus-Jupiter-Kran. Ihn gibt es dann sowohl in der fahrenden Version als auch in der Einsatzfunktion (siehe Foto auf Seite 49). Bei dieser Variante sind die seitlichen Stützen ausgefahren und auf dem Boden abgesetzt. Der Kran wird einzeln geliefert, so dass er beliebig auf das Fahrgestell geklebt werden kann.

Die nächste Neuheit ist sehr filigran und war recht aufwändig in ihrer Konstruktion. Es ist der dreiachsige Faun 912 als Zugfahrzeug und als Anhänger ein Tieflader, mit dem bei der Bundeswehr von Pontonbrücken bis leichte Panzer und Planierraupen alles transportiert werden konnte.



Die schwere Zugmaschine Faun 912 samt Tiefladeanhänger ist ebenfalls eine ab Januar 2022 lieferbare Neuheit, mit der die Grenzen des 3D-Drucks ausgelotet und ausgenutzt werden konnten. Der Anhänger lässt sich in zwei Stellungen einsetzen.

Der Tieflader ist in vorderes und hinteres Fahrgestell sowie mittleren Träger zerlegbar, dazu kommen noch die zugehörigen Auffahrampen. Vorgesehen ist auch, diese Fahrzeuge in der Lackierung des THW anzubieten. Die neuen Fahrzeuge können ab sofort bestellt werden. Die Auslieferung erfolgt dann ab Januar 2022.

Alle Fotos: Rainer Tielke

Hersteller- und eigene Vertriebsseiten:
<http://www.rainer-tielke-modellbau.com>

Berichte aus Friedrichshafen und Dortmund Nur ein kurzer Messeherbst 2021

Nach langer Zeit der Entbehrung freuten sich viele, Aussteller wie auch Besucher, auf das Öffnen der Messen. Doch die Pandemie ist noch nicht ausgestanden und es wurde ein kurzer Messeherbst, der nicht frei von Ängsten blieb. Stephan Fuchs und Torsten Schubert waren in Friedrichshafen und Dortmund vor Ort, um ihre Eindrücke mit allen Lesern teilen zu können.

Am 5. November 2021 um Punkt 9:00 Uhr war es soweit: Die Tore der Messe in Friedrichshafen öffneten sich zur Faszination Modellbau. Das war, wenn man von kleineren Ausstellungen oder Treffen mal absieht, die erste größere Modellbahnmesse seit dem Auftreten des Virus, der uns seit beinahe zwei Jahren verfolgt.

Neu war in Halle A7 die „Lego-Fan-Ausstellung“. Um es vorweg zu nehmen, man merkte, dass eine gewisse Unsicherheit bei allen in der Luft lag. So fehlten doch einige Aussteller. Um stellvertretend nur einen außerhalb des engeren Modellbahnbereichs zu nennen: Den Elektronik-Händler Conrad suchten wir vergeblich.



Nach einem öffentlichen Fahrbetrieb, wie hier auf der Anlage „Winzlingen“ von Thomas Heß auf der Messe in Friedrichshafen, haben sich wohl viele Modellbahner wieder gesehnt. Foto: Stephan Fuchs

Die Gänge zwischen den Messeständen waren sicher nicht nur aufgrund des Hygienekonzepts breiter als gewohnt. Auch der Zuspruch von ca. 30.000 Besuchern war etwa halb so stark wie vor der Covid-19-Pandemie. So wurde es in den Hallen auch ab ca. 14 Uhr bereits deutlich leerer.

Zum Hygienekonzept: aus meiner Sicht wurden die als 3G kommunizierten Regeln konsequent umgesetzt, die Maskenpflicht wurde beim Publikum und bei den Ausstellern fast immer eingehalten. Das ist sicher ungewohnt, aber eben durchaus machbar!

Das war es aber mit den negativen Vibrationen. Bereits am Tag zuvor beim Aufbau des ZFI-Messestandes machte sich das Gefühl breit, dass alle darauf brannten, ihr Hobby wieder einem größeren Publikum präsentieren zu dürfen.



Der Blick auf den ZFI-Stand vor dem Öffnen des Messebetriebs verdeutlicht, wie die Abstandsregeln als Teil eines Hygienekonzepts wirksam umgesetzt wurden. Derart breite Gänge hat eine Ausstellung dieser Art zuvor wohl noch nicht vorzuweisen gehabt. Foto: Stephan Fuchs

Die Z-Freunde International hatte es zwar auch etwas gebeutelt, so fehlte z. B. Axel Hempelmann trotz Impfung aufgrund angeordneter Quarantäne. Der Rest hatte aber so richtig „Bock“ aufs Ausstellen! Mögen mir die Leser diesen saloppen Begriff verzeihen, die vorherrschende Stimmung vermag nur er treffend zu transportieren.

Auch ich ließ mich von dieser Atmosphäre, nicht vom Virus, anstecken, so dass ich mich mehr aufs Gesamtbild und die Stimmung einließ und weniger ins Detail ging, wenn es beispielsweise um Neuheiten-Recherchen ging.

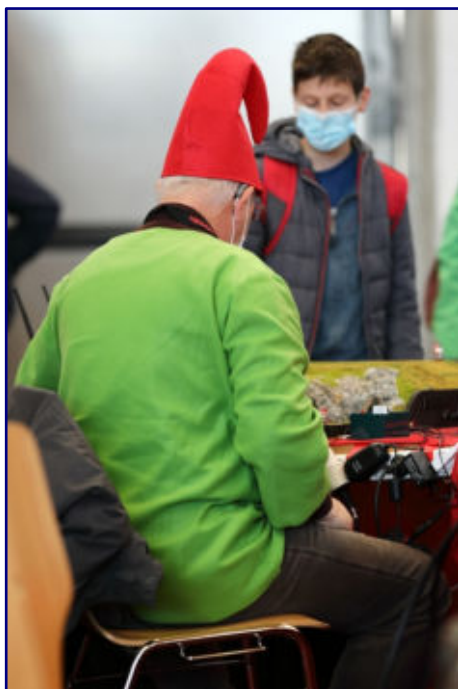
Am ZFI-Stand stellten folgende Personen aus:

- Uli Günther führte zwei Segmente seiner Anlage vor, ein noch nicht fertiges sowie das Schloss Neuschwanstein. Das Schloss wurde allerdings zeitweise gegen eine Burgruine getauscht, um Abwechslung zu bekommen. Außerdem hatte er drei Vitrinen mit unterschiedlichem Rollmaterial dabei.
- Thomas Heß hatte eine Kofferanlage sowie sein Klappbrett zum Veranschaulichen einer Digitalsteuerung dabei.
- Alois Forstner war mit einer Kofferanlage vertreten. Darauf fuhren u. a. ein Bus sowie sein Kamerawagen. Das Bild der Kamera wurde über einen Beamer auf eine Wand der Kabine am Stand übertragen.

- Gerhard Maurer war mit seiner Herbestanlage „Traumschleife“ vertreten.
- Vom Stammtisch Bayern kamen zwei kleinere Anlagen, darunter ein umfunktioniertes Tablett für Frühstück im Bett, zwei Mitmachaktionen für Kinder jeglichen Alters sowie eine Schauvitrine. Eine weitere Vitrine kam über Märklin an den Stand und wurde mit diversen Weihnachtswagen sowie Schaumodulen bestückt.



Statt Frühstück am Bett gab es bei den Z-Freunden International auf dem Tablett eine Kleinanlage nach US-Vorbildern serviert. Foto: Stephan Fuchs



- Roland Kimmich stellte seinen fast schon obligatorischen Spur-Z-Fernseher aus.
- Ingo Sindermann stellte ein weiteres Mal seine Phantasie-Zwergenanlage aus. Selbst als Zwerg mit roter Mütze verkleidet, fand er regen Gefallen bei kleinen Kindern, aber auch bei den „größeren“.
- Am Sonntag kamen noch drei Schaustücke von Gotthard Schmidt dazu.

Ebenso wie bei den Ausstellern war beim Publikum zu merken, dass es allgemein als Genuss empfunden wurde, mal wieder aus dem inzwischen ungeliebten Alltagstrott herauskommen zu können und sich unter Gleichgesinnten mit dem Hobby beschäftigen zu können.

Viele wollten auch einfach nur schauen und sich Anregungen holen. Am ZFI-Stand wurden vor allem der Kamerawagen, die digitalen Möglichkeiten der Spurweite Z sowie die Mitmachaktionen frequentiert. Daraus ergaben sich dann teils sehr intensive und lange Gespräche.

„Zwerg Ingo“ begeisterte die Jüngsten unter den Ausstellungsbesuchern. Foto: Stephan Fuchs



Drei Exponate von Gotthard Schmidt ergänzten am Sonntag den Messestand. Auf einem verkehrte die Baureihe 103 mit einem Schnellzug aus Popfarbenwagen.

Bei den ausgestellten Modellbahnen war von der Spur Z bis hin zur Nenngröße 1 und der Gartenbahn 2m (LGB) alles zu sehen. Manche Anlagen und Exponate waren allerdings schon zuvor ausgestellt worden. Die Spur-N-Modulanlage kannte ich z. T. schon aus Stuttgart, über die Anlage der Werkstatt 1:87 wurde vor Kurzem erst in Eisenbahn-Romantik wieder einmal berichtet.

Apropos Eisenbahn-Romantik: Hagen von Ortloff war wieder mit Freunden an einem Riesenstand mit diversen historischen Anlagen unterschiedlicher Nenngrößen vertreten. Neu waren zwei Anlagen, die über Kurbelbetrieb an einem Dynamo betrieben wurden.

Welch ein Spaß vor allem für Kinder! Die haben teilweise so heftig gekurbelt, dass der Umschaltimpuls für die Loks ausgelöst wurde und alles plötzlich zum Erstaunen aller den Rückwärtsgang einlegte. Mehrere verschlissene Kurbeln, die Hagen dann geduldig austauschte, waren die Folgen dieser Begeisterung.

Reges Interesse bestand auch am Echtdampf-Treffen. Auch da konnten wir den folgenden Eindruck gewinnen: „Endlich dürfen wir wieder!“ Wer es noch nicht persönlich gesehen hat: unbedingt mal anschauen!

Das ist zum Teil richtig witzig, was sich die Teilnehmer ausdenken. Allein die Möglichkeit, über eine sehr lange Strecke mit seiner Lok durch zwei Messehallen fahren zu können, ist schon etwas sehr Besonderes. Das lässt sich in dieser Art anderswo nicht genießen. Und die Regeln sind auch ganz einfach: Wer auffährt, hat Schuld.

Abschließend möchte ich festhalten: Es hat uns am ZFI-Stand sehr, sehr viel Freude bereitet. Bleibt nur zu hoffen, dass das keine Eintagsfliege bleiben wird und es 2022 nahtlos weitergehen darf.

weiter auf Seite 65



Zwei abschließende Impressionen aus Friedrichshafen abseits der Spurweite Z: Spur-TT-Anlage des MEC Pirna (Bild oben) und Publikumsverkehr beim Echtdampftreffen (Bild unten). Fotos: Stephan Fuchs

Und eine persönliche Anmerkung möchte ich noch los werden: Wir sind doch als Modellbahner sowieso schon irgendwie „komisch drauf“! Da kommt es auf zwei bzw. drei kleine Einstiche nicht mehr an! Impfen hilft uns allen!

Blick über die Intermodellbau

Auf der Intermodellbau war dieses Jahr alles anders. Nachdem die Messe im April 2020 und 2021 nicht stattgefunden hatte, sollte es zumindest im November 2021 als „Winteredition“ klappen. Doch abweichend war nicht nur der Monat, sondern auch die Wochentage: Mittwoch bis Samstag (17. bis 20. November) statt Donnerstag bis Sonntag.

Dies ist ein ungewöhnliches Zeitfenster für die Intermodellbau. Hing die grundsätzliche Verschiebung des Termins mit der Corona-Pandemie zusammen, war die Änderung der Wochentage auf den Totensonntag zurückzuführen, der als stiller Feiertag mit einem Verkaufsverbot belegt gewesen wäre. Aber auch der Ablauf war ein völlig anderer, als es Messebesucher gewohnt sind.



Das war die Intermodellbau 2021 als „Winteredition“: auffallend große Freiräume, breite Gänge und ein spürbar geringerer Besucherzuspruch. Foto: Torsten Schubert

Vor Betreten der Hallen wurden alle Besucher und Aussteller auf das Einhalten der 3G-Regeln überprüft. Nach einer kurzen Wartezeit erhielt jeder ein farbiges und nicht zerstörungsfrei entfernbare Armband als erfolgreichen Prüfbeleg.

In diesem Jahr belegte die Messe auch nur die Hallen 4 bis 8, wobei die Modellbahn wie gewohnt in den Hallen 4 und 7 zu finden war. Auffällig war auch, dass in sämtlichen Hallen viele Gänge deutlich breiter waren. Auf mehreren Standflächen fanden wir Sitzplätze für die Besucher, die im Hallenplan als „Intermodellbau-Lounge“ bezeichnet wurden.

Auch die Freiflächen in den Hallen waren während dieser Messe deutlich größer. So konnten auch Gesundheitsauflagen und Abstandsgebote nicht darüber hinwegtäuschen, dass eine große Zahl an Ausstellern fehlte und diese Intermodellbau ausgesetzt hat.

Die Gründe mögen vielfältig gewesen sein: geringe Erwartungen an den Besucherzuspruch, ungünstig erscheinendes Verhältnis zwischen Standkosten und Verkaufspotenzial oder auch Sorgen bezüglich der eigenen Gesundheit. In den meisten Fällen werden wir die Gründe wohl nicht erfahren, doch unsere Spurweite Z schien dieses Mal besonders gebeutelt.



Mangels Spur-Z-Beteiligung unter den ideellen Ausstellern zeigen wir an dieser Stelle einen Blick über den Tellerrand auf die größeren Spurweiten. Foto: Torsten Schubert

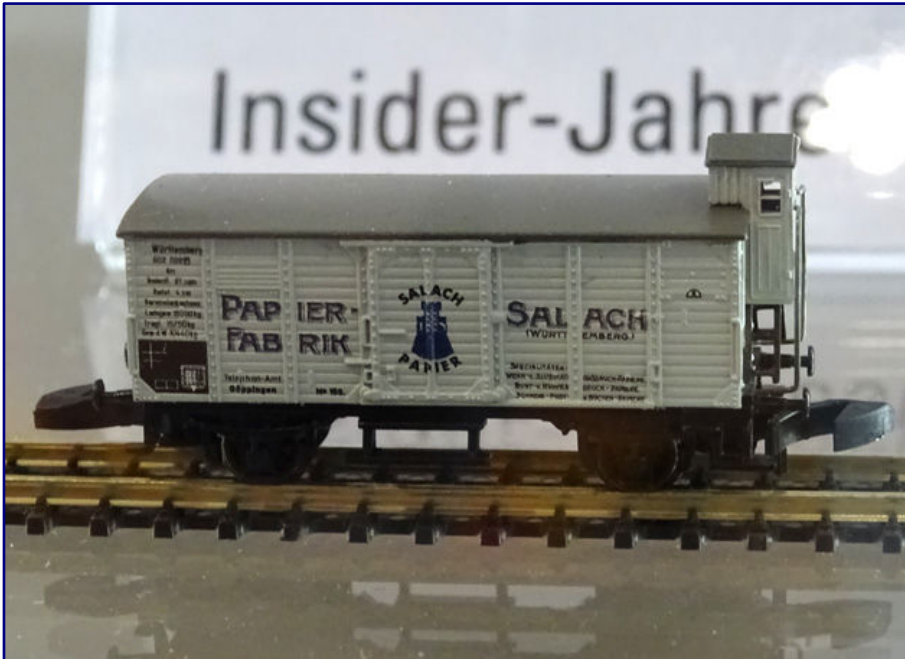
Einige unserer Stammhändler und Hersteller, sonst Dauergäste dieser Messe, waren leider nicht vor Ort. Dies betraf auch die gesamte Kleinserie für den Maßstab 1:220. Ein Besuch aus Sicht der Zetties dürfte sich also schon beim Blick ins Ausstellerverzeichnis als nicht lohnenswert erwiesen haben.

Aber auch kurzfristig gab es noch Absagen: So wurde am Wochenende vorher der Zubehörhersteller Noch in der Halle 4 aufgeführt, war dann aber leider doch nicht vor Ort. Unsere Nachfrage bestätigte zumindest hier, was wir schon befürchtet hatten: Die steil ansteigenden Infektionszahlen erforderten Rücksicht und führten zur Absage.

Eine Folge der Absagen war ein aus Besuchersicht unangenehmer Effekt: Etliche Stände waren als Inselstände aufgebaut und nur lange, weiße Wände säumten die Wege durch die Gänge. Das zerstörte jede Atmosphäre und ließ die Messe äußerst unattraktiv wirken.



Der Sonderwagen zur Intermodellbau war jener, der eigentlich schon im letzten Jahr vorgesehen war: Ein offener Wagen der Bauart Eaos der Dortmunder Eisenbahn mit Schrottladung (Art.-Nr. 80730). Foto: Jörg Landau



Auf wenig Zustimmung so spiegelten es uns auch Leser, stößt offenbar der Jahreswagen 2022 für die Mitglieder des Insider-Clubs: ein gedeckter Güterwagen Gm „Papierfabrik Salach“ für die Epoche I (80332). Foto: Ralf Junius

Eine der wenigen Ausnahmen für den kleinen Maßstab war der Stand von Märklin. Dort war neben einigen älteren und dem aktuellen Museumswagen auch der Messewagen erhältlich, der bereits für die Intermodellbau 2020 vorgestellt wurde.

Dabei handelt es sich um einen offenen Güterwagen der Bauart Eaos 106 in brauner Lackierung mit Ausbesserungsflecken und dem grün-gelben Logo der Dortmunder Eisenbahn (Art.-Nr. 80730), bestückt mit einer Schrottladung.

Verzichtet hat Märklin auf den sonst üblichen Insider-Club-Stand, an dem gegen Vorlage des Mitgliedsausweises ein kleines Geschenk ausgehändigt wird. Eine erfreuliche Pre-

miere war hingegen, dass erstmals auf dieser Messe die neuen Insidermodelle für das Folgejahr vorgestellt werden.

In der Spurweite Z ist der im Beitrag bereits enthaltene Insiderwagen 2022 ein späterer G 10 in hellgrauer Lackierung und Gestaltung der Papierfabrik Salach (80332), eingestellt bei der K.W.St.E., also für die Epoche I bestimmt.



Deutschlands stärkste, dieselhydraulische Lokomotive, die V 320 001 (88320), wird das Insider-Clubmodell im Jubiläumsjahr 2022. Abbildung (3D-Volumenmodell): Märklin

Wir hatten es bereits in der letzten Ausgabe als einfalllos und nicht mitgliedschaftswerbend kritisiert, nachdem es vor 25 Jahren ein fast identisches Modell schon als Museumswagen zu kaufen gab.

Deutlich spannender und beeindruckender ist da die schwere Diesellok V 320 001 (88320), die mit ansprechender Detaillierung wie angesetzten Griffstangen, hohem Gewicht für gute Zugkraft sowie aktueller LED-Wechselbeleuchtung und Glockenankermotor ein Versprechen auf hohen Anspruch abgibt.

Gespannt und noch etwas skeptisch bleiben wir in Bezug auf die ebenfalls angekündigte Maschinenraum- und Führerstandsbeleuchtung, denn zumindest letztgenannte war während der Fahrt eigentlich ausgeschaltet. Ein Handmuster dieser Lok gab es noch nicht zu sehen.

Fehlanzeige lautet auch das Stichwort für Schauanlagen in unserer Spurweite. Einzig der kleine Modellbahnkoffer bei Eisenbahnreisen Sutter mag hier erwähnt werden. Faller stellte immerhin zwei Dioramen mit den aktuellen Produkten aus.

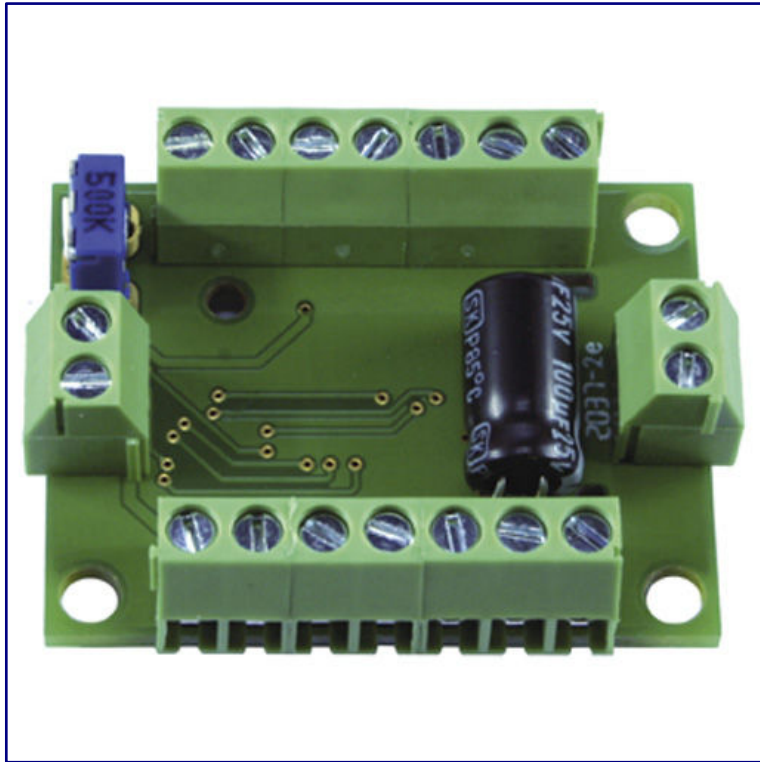
Auf der Spur-H0-Industrieanlage von Gerd Otto (Otto-Scrap-Design) wurde auch ein Schrottplatz-Diorama in der Spurweite Z ausgestellt. Entsprechendes Schrott-Ladegut gab es dort ebenfalls zu kaufen. Darüber berichtet hatten wir bereits einmal in einer früheren Ausgabe über eine Ausstellung des Stammtisches Untereschbach e.V.



Der Stand von Otto-Scrap-Design erwies sich als Paradies für verschiedenste Schrottladungen aller Maßstäbe. Foto: Torsten Schubert

Bei Tams Elektronik wurde die neue Serie der „Light Computer Next Generation“ (LC-NG) vorgestellt. Diese Elektronik besitzt 14 Schaltausgänge, vor allem für den Anschluss von LED oder Lämpchen, bei einigen Versionen aber auch für Servos oder Lautsprecher. Sie war dort in 14 unterschiedlich programmierten Versionen erhältlich.

Die selbst beobachteten Besucherzahlen entsprachen etwa der Hälfte früherer Auflagen. Nach Eindrücken gewerblicher Aussteller, mit denen wir gesprochen haben, war der erste Messetag deutlich besser besucht als die beiden Folgetage, der Samstag der besucherstärkste. Sehr schlecht frequentiert waren demnach die Nachmittage von Donners- und Freitag.



Neuheiten gab es bei Tams-Elektronik: Sechs weitere LC-Module "Next Generation" konnten vorgestellt werden. Foto: Tams-Elektronik

Die offiziellen Zahlen und Ausstellereindrücke, die vom Veranstalter veröffentlicht wurden, lesen sich erwartungsgemäß natürlich eher als eine Erfolgsgeschichte: Trotz Pandemie und hoher Inzidenzwerte hätten rund 40.000 Besucher nach Dortmund gefunden (gewöhnlich ca. 78.000), von denen 9 % aus dem Ausland stammten (Vergleichswert 2019: 10 %). Die 325 Aussteller stammten aus 13 verschiedenen Ländern (2019: 500 aus 19 Ländern).

Damit zeigte sich der Veranstalter laut Presseinformation „sehr zufrieden“, wo für uns allerdings die Frage offenbleibt, wie eine derart geschrumpfte Messe sich wirtschaftlich überhaupt tragen kann.

Offenbar scheinen auch die Messeumsätze der Aussteller nicht zur verbreiteten Erfolgsmeldung zu passen: Die sonst so werbewirksam verkündeten Pro-Kopf-Ausgaben auf der Ausstellung wurden uns in der diesjährig verteilten Bilanz vorenthalten.

Positiv hervorzuheben ist hingegen die Disziplin der Besucher: Das Einhalten der Maskenpflicht wurden in den Hallen strikt befolgt. Nur sehr wenige Besucher hatten ihre Mund-Nasen-Maske nicht vorschriftsmäßig aufgesetzt. Auch vom Entfallen der Maskenpflicht bei Verkaufsgesprächen wurde von den meisten Händlern kein Gebrauch gemacht.

Die nächste Intermodellbau, hoffentlich wieder in gewohntem Umfang und mit Spur-Z-Beteiligung, soll nicht lange auf sich warten lassen. Geplant ist wieder das gewohnte Zeitfenster im April: Donnerstag, 7. April bis Sonntag, 10. April 2022. Warten wir ab, wie sich die Pandemie bis dahin entwickeln wird.

Autoren:
Stephan Fuchs (Faszination Modellbau)
Torsten Schubert (Intermodellbau)

Ausstellerauswahl mit Spur-Z-Relevanz:

<https://www.faller.de>
<https://www.geramond.de>
<http://www.luetke-modellbahn.de>

<https://www.maerklin.de>
<https://www.otto-scrap-design.de>
<http://www.peter-post-werkzeuge.de>

<https://tams-online.de>
<https://viessmann-modell.com>

<https://www.z-freunde-international.de>
<https://z-stammtisch-bayern.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.

Spur Z seit 40 Jahren im Schaufenster:

Schon im Oktober fragen die Kinder: „Wann kommt die Eisenbahn?“ Eine solche kleine Eisenbahn passt gut zu unserem handgefertigten Schmuck.



Auf Knopfdruck fährt der Spur-Z-Zug im Schaufenster von Goldschmied Otterpohl zur Weihnachtszeit einige Runden – und das bereits seit vierzig Jahren. Foto: Wolfgang Otterpohl.

Auf Knopfdruck fährt sie einige Runden und alle schauen hin: die Frauen auf den besonderen Schmuck, Mann und Kind auf die Eisenbahn. Immerhin hat die Frau das Gefühl, „er“ schaut interessiert in dieselbe Richtung - worauf auch immer...

Wolfgang Otterpohl, Halle (Westfalen)

Antwort der Redaktion: Wir erinnern uns gut an die Zeiten, als sich vor Weihnachten die Kinder überall die Nasen an Schaufensterscheiben plattdrückten, hinter denen eine Eisenbahnanlage zu sehen war. Wir möchten die Zuschrift unseres Lesers nutzen, um daran zu erinnern und dies vielleicht wieder zu einem alljährlichen Brauch werden zu lassen.

Willkommenes Thema „Zugbildung“:

Auf diesem Wege nochmals ein herzliches Dankeschön für Eure wertvolle Arbeit für unser Hobby. In der November-Ausgabe habt Ihr Zugbildungsvorschläge gemacht. Die Baureihe 94 war von 1927 bis ca. 1956 auf der Steilstrecke Boppard - Buchholz eingesetzt, ehe sie durch den VT 98 abgelöst wurde.



Nach einer Fotovorlage hat unser Leser diesen Zug als E 3725 zusammengestellt. Foto: Hans Helbach

Zu dem VT 98 habe in dem Buch "Erinnerungen an den Schienenbus" von Joachim Seyfert eine Zugbildung, bestehend aus einer dreiteiligen Schienenbus-Garnitur und einem angehängten Silberling gefunden. Der Eilzug 3725 wurde im Juli 1985 bei Schenkenzell fotografiert (...). Dieses Beispiel habe ich kurz nachgebildet und sende Euch ein weiteres Foto.

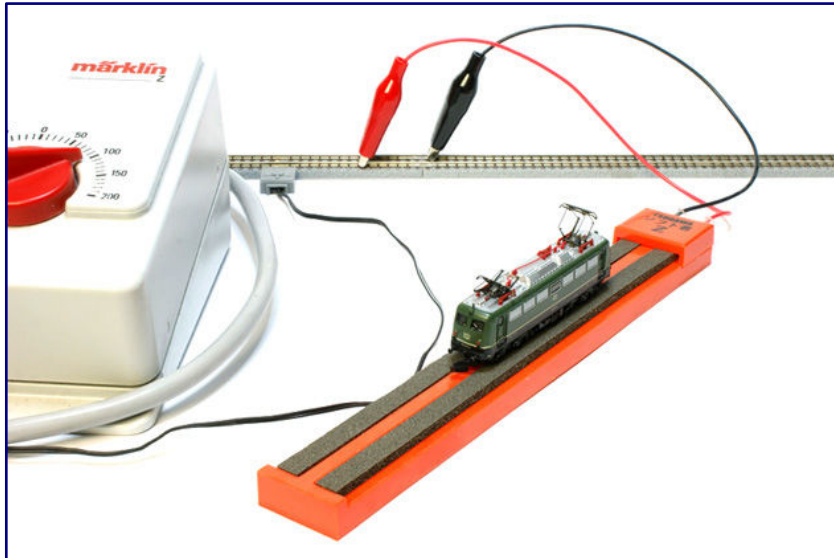
Hans Helbach, Bonn

Antwort der Redaktion: Dieser Leserbrief steht stellvertretend auch für weitere positive Rückmeldungen zu den Zugbildungsvorschlägen, die unsere Redaktion auf verschiedenen Wegen und über unterschiedliche Kanäle erreicht haben. Ausdrücklich möchten wir uns bei allen bedanken, die uns dadurch die Chance geben, besonders beliebte Leserthemen zu identifizieren.

Langzeiterfahrungen mit dem Radsatzreiniger:

I hope you're all well. Thanks for an always fascinating e-magazine. I work in N scale narrow gauge, using a lot of Märklin loco and rolling stock chassis. For a while now I've been using the Tsugawa wheel cleaners and they work very well.

There is a problem that I've just discovered with the powered version that I've been using for some time. It's now not delivering enough current to run a Märklin chassis and it looks like a problem with the foam. Close to the screwed on wire connections, a short Märklin loco like the 0-6-0 does run. At the opposite end of the cleaner, it will not. I have a chassis which has a low current draw coreless motor and that will run OK at the end furthest from the connections. This indicates that it's a problem with not enough current (amps)



Seine Langzeiterfahrungen mit dem Radsatzreiniger möchte unser Leser Mark Fiedler mit uns teilen.

There's some interesting discussion of contact cleaners in this article:

<https://s3-us-west-2.amazonaws.com/mrhpub.com/2019-05-may/online/index.html?page=9>

I hope this is useful information for you. I just love the short train on page 10 of the November issue!

Mark Fiedler (UK), per E-Mail

Deutsche Übersetzung:

Ich hoffe, es geht Ihnen allen gut. Vielen Dank für ein immer wieder faszinierendes E-Magazin. Ich arbeite in der Schmalspur der Spur N und verwende viele Märklin-Lokomotiven und Rollmaterial-Chassis. Seit einiger Zeit verwende ich die Tsugawa-Radreiniger und sie funktionieren sehr gut.

Allerdings habe ich gerade ein Problem mit der angetriebenen Version entdeckt, die ich seit einiger Zeit verwende. Sie liefert nicht mehr genug Strom, um ein Märklin-Fahrgestell zu betreiben, und es sieht nach einem Problem mit dem Schaumstoff aus. In der Nähe der aufgeschraubten Drahtverbindungen läuft eine kurze Märklin-Lok wie die 0-6-0. Am anderen Ende des Reinigers läuft sie nicht. Ich habe ein Fahrgestell mit einem eisenlosen Motor mit geringer Stromaufnahme, der an dem von den Anschlüssen am weitesten entfernten Ende gut läuft. Das deutet darauf hin, dass es sich um ein Problem mit zu wenig Strom (Ampere) handelt.

Wenn man ein Messgerät über die Leisten legt, um die Spannung zu messen, zeigt es etwa 9 Volt an, wenn man einen Märklin-Electronic08-Transformator verwendet und dass es auf der gesamten Länge des Schaumstoffs elektrischen Durchgang gibt. Ein brandneuer Tsugawa-Radreiniger, frisch aus der Packung, funktioniert wie erwartet ohne Probleme.

Ich habe auch den nicht angetriebenen Radreiniger, der so funktioniert, wie Sie es in der Zeitschrift beschreiben, aber ich habe auch festgestellt, dass der angetriebene Radreiniger auf die gleiche Weise funktioniert.

Als Reinigungsmittel verwende ich den Kontaktreiniger WD-40 - nicht das bekannte WD-Schmiermittel/Wasserdispersiermittel. Dieser Artikel enthält eine interessante Diskussion über Kontaktreiniger:

<https://s3-us-west-2.amazonaws.com/mrhpub.com/2019-05-may/online/index.html?page=9>

Ich hoffe, dass dies nützliche Informationen für Sie sind. Ich liebe den kurzen Zug auf Seite 10 der November-Ausgabe!

Antwort der Redaktion: Wir haben den deutschen Vertriebspartner angeschrieben und nachgefragt, ob das Phänomen bekannt ist und dazu weitere Informationen geliefert werden können. Unsererseits zu erinnern ist allerdings an den Hinweis, dass sowohl der Reinigungsfilz als auch der Reinigungsaufgabe des elektrischen Reinigers Verschleißteile darstellen und deshalb auch einzeln als Ersatz angeboten werden.

Beeindruckende Schmalspur-Modelle im Maßstab 1:220:

Erstens: vielen Dank und viele Komplimente für **Trainini**. Das ist ganz toll, was Ihr da macht, es bereitet mir immer wieder Vergnügen.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Ich habe mich in den letzten Jahren mit dem Herstellen von Schmalspurmodellen in Ze, Spurbreite 3 mm, beschäftigt. Mittlerweile sind es über 60 Personen- und Güterwagen Wagen und mehrere Triebwagen und Loks. Alles Eigenarbeit.

Wäre das vielleicht etwas für **Trainini**? Ich schicke einige Fotos damit sie einen Eindruck haben. Um vor zu beugen das sie im E-Mailverkehr stecken bleiben, habe Ich sie verkleinert und etwas komprimiert. Die Auflösung der Originale ist erheblich höher und sie sind im TIFF-Format.



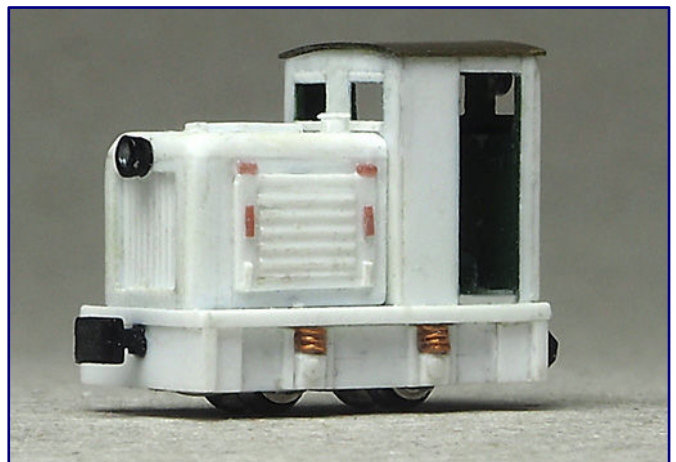


Bilder oben und auf Seite 73:
Die Auswahl an Schmalspur-Ze-Modellen auf 3-mm-Gleis aus dem Eigenbau unseres Lesers zeigt überwiegend angetriebene (Lokomotiven) oder zumindest rollfähige (Wagen und Diesellok im letzten Bild) Fahrzeuge, teilweise im Vergleich zu ähnlichen Modellen der Normalspur. Einzig die gedeckten Wagen im dritten Foto und die Dampflok im vierten Bild sind reine Standmodelle. Die antriebslose Diesellok wird von einem Geisterwagen bewegt. Alle Fotos: Reinder Rutgers

Ich habe noch viel mehr Fotos von meinen Ze-Modellen. Ich könnte auch etwas dazu schreiben, wie die Modelle konstruiert wurden usw.

Motorisierung der Modelle ist mittels T-Gauge Fahrgestelle (erfolgt). Alle vierachsigen Wagen und einige Zweiachser sind fahrbar. Es gibt dazu mehrere Standmodelle für Ladestraßen, Abstellgleise usw. Die Modelle wurden gealtert, weil sie für eine Anlage gedacht sind, die 'modernen' Triebwagen und Umbauwagen am wenigsten, weil das vorbilgerecht ist für die frühen sechziger Jahre.

Ich habe vor einem weißen Hintergrund fotografiert. Dadurch sehen die Modelle aus wie freistehend. Die Modelle im Bau habe ich vor einem grauen Hintergrund fotografiert, weil das Polystyrol weiß ist.



Diese beiden Fotos vermitteln einen Eindruck davon, wie Wagen und Lokomotiven überwiegend aus Polystyrol entstehen. Wenn Leserinteresse vorhanden ist, berichten wir gern ausführlicher über die Projekte unseres Lesers. Foto: Reinder Rutgers

Sie machen Ihre Arbeit ehrenamtlich. Es wäre mir eine Ehre, nach viele Jahren Lesen auch etwas beitragen zu können und nicht nur zu 'konsumieren'.

Reinder Rutgers, Waalre (Niederlande)

Antwort der Redaktion: Wir danken für das Lob und viele tolle Fotos. Gern möchten wir dazu auch einen ausführlicheren Bericht veröffentlichen, der weitere Modelle portraitiert und hoffentlich auch deren Entstehen erläutert.

Brücke nach Rio de Janeiro eröffnet:

Die Brücke über das Fleet in der Hamburger Speicherstadt ist eröffnet, das Miniatur-Wunderland damit um (zunächst) 46 m² Anlagenfläche reicher. Am 1. Dezember 2021 schickten Hamburgs Erster Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher und Frederik Braun im Beisein von Brasiliens Botschafter Roberto Jaguaribe den ersten Zug über die Brücke in Richtung Südamerika-Abschnitt.

Der Meilenstein eines neuen Abschnitts in einem neuen Speicherblock mit einer beinahe völlig anderen Welt wurde in Gegenwart der Presse und Mitarbeiter kräftig, wenn auch coronabedingt in überschaubarem Kreis, gefeiert.

Nachdem ein französischer TGV mit Hochgeschwindigkeit die Brücke mit den Streckenmotiven „Die Welt von oben“ überquert hatte, überschritten auch die Ehrengäste und Pressevertreter die Glasbrücke hoch oben über dem Wasser.

Bevor sie den als Tor eines versunkenen Maya-Tempels gestalteten Eingangsbereich erreichten, säumten bunt gekleidete Samba-Tänzerinnen ihren Weg.



Dr. Peter Tschentscher (links) und Frederik Braun erteilen freie Fahrt für den ersten Zug, der vom bisherigen Speicherblock über die Glasbrücke in den neuen Abschnitt fährt. Foto: Miniatur-Wunderland

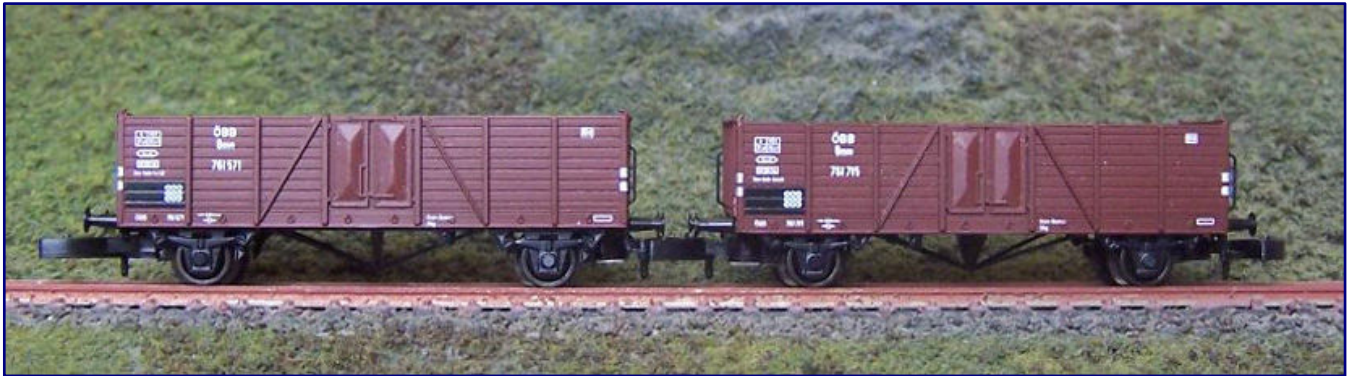
Im neuen Speicher des Blocks L angekommen, fiel ihr Blick zunächst auf den Zuckerhut, die Copacabana und den Corcovado mit der Christus-Statue, weiter dann auch auf den berühmten Karneval von Rio de Janeiro. Einen Tag später, also am 2. Dezember 2021, war die „neue Welt“ dann auch für alle Besucher des Miniatur-Wunderlands freigegeben.

Über die vielen Besonderheiten und Sehenswürdigkeiten des Rio-Abschnitts als erstem Teil von Südamerika und der Antarktis werden wir im Januar ausführlich in Wort und Bild berichten. Auch in der Printpresse sind zeitnah spannende und vielseitige Berichte zu erwarten.

Ein neuer Wiener Stammtischwagen:

Der Z-Stammtisch Wien legt auch 2021 wieder eine Stammtischwagen-Packung auf. Partner für das Umsetzen des Vorhabens war ein weiteres Mal der Kleinserienhersteller FR Freudenreich Feinwerktechnik aus dem deutschen Sanitz.

Ausgewählt wurden zwei Güterwagen der Bauart Villach. Von den ca. 50.000 Wagen sollen nach Ende des 2. Weltkrieges und der Kapitulation Deutschlands im wiedererstandenen Österreich ca. 1.500 bis 2.000 Exemplare verblieben sein. Viele davon waren aber schwer beschädigt.



Die beiden offenen Güterwagen der Bauart Villach für den Wiener Z-Stammtisch gehören zum Bestand der ÖBB. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Manche wurden daher gleich verschrottet, andere in abweichende Wagentypen umgebaut. Der Einsatzbestand an Güterwagen der Bauart Villach dürfte in Österreich bei etwa 500 Fahrzeugen gelegen haben.

Bei vielen Exemplaren wurden später die Holzwände der Aufbauten durch Blechwände ersetzt, um eine höhere Tragfähigkeit zu erreichen. Ihr Einsatz wird in den späten siebziger Jahren des 20. Jahrhundert geendet haben.

Das Modell entspricht technisch den bisherigen Villach-Varianten mit einem Fahrwerk aus fein geätzten und verlöteten Blechen, einem Polystyrol-Aufbau, beidseitig isolierten Radsätzen und zum Märklin-System kompatiblen Kupplungen.

Ob aktuell noch Exemplare für den freien Verkauf verfügbar sind, ist uns nicht bekannt. Interessenten mögen dies gern direkt unter [zspur.stammtisch\[at\]gmail.com](mailto:zspur.stammtisch[at]gmail.com) erfragen.

Die Auslieferungen von American Z Line (AZL):

Auch AZL möchte sich kein Weihnachtsgeschäft entgehen lassen und beglückt seine Kunden mit einer ganzen Reihe an Neuauslieferungen. Als eine der ersten Formvarianten rollt die EMD SW1000 für die D&RGW mit drei Betriebsnummern (Art.-Nrn. 62601-1SW bis -3SW) an.



Die EMD E7 ist in A-B-Einheiten der Southern Pacific in Daylight-Gestaltung (64602-1 / -2) im aktuellen Angebot. Als EMD E8 derselben Bahnverwaltung trägt sie zeitgleich die Lackierung „Bloody Nose“ (62616-1 / -2). Zu bereits gelieferten Reisezugwagen in Loewy-Gestaltung von Kultstatus folgen nun passende EMD F7 A und B der Northern Pacific als Doppelpackung (63004-3), ergänzt durch eine weitere A-Einheit (63004-4).

Je zwei Personenzugwagenpackungen für die Southern Pacific gibt es zu den Zügen „Cascade“ und „Lark“ (73X46-CascadeA / -CascadeB / 73X46-LarkA / -LarkB). Die orange lackierten R-70-20-Kühlwagen mit Tropicana-Aufschriften gibt es einzeln (914812-1) sowie als Doppel- (914842-1) und Viererpackungen (904812-1). Gleichermaßen konfiguriert sind die schwarzen 8.000-Gallonen-Kesselwagen „Phillips 66“ (915005-1 / 915035-1 / 905005-1).

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

Fallers Beitrag zum Weihnachtsgeschäft:

Das Weihnachtsgeschäft neigte sich bereits seinem Ende zu, da wusste Fallers mit einer Neuheit noch mitzumischen: Der neue Polystyrol-Bausatz „Postamt“ (Art.-Nr. 282787), der erst als Herbstneuheit vorgestellt worden war, traf noch rechtzeitig bei den Händlern ein.



R-70-20-Kühlwagen mit Tropicana-Aufschrift (914812-1). Foto: AZL / Ztrack

219 Teile in 4 Farben, dazu Fensterfolie, Gardinenmaske und Bauanleitung laden Modellbahnfreunde zum Basteln über die Feiertage ein. Das Gebäude ist langjährigen Zetties in anderen Grundfarben übrigens schon bekannt.



Bereits ausgeliefert wurde das neue Postamt (Art.-Nr. 282787) auf Basis des Bahnhofs Güglingen. Foto: Fallers

Seine Grundformen gehen auf den inzwischen auch schon mal abgewandelten Bahnhof Güglingen zurück, in formgleicher Konfiguration wurde er bereits einmal als Rathaus angeboten. Seine wahre Herkunft ist auf der Rückseite durch drei nebeneinander platzierte Türen zu erahnen.

Laufende Projekte bei NoBa-Modelle:

Bevor wir die aktuellen Auslieferungen bekannt geben, möchten wir auf ein laufendes Projekt hinweisen, dass für die Freunde der Epochen V und VI eine spannende Frühjahrsneuheit bringen wird. NoBa-Modelle hat eine der größeren Marktlücken für sich entdeckt und ist bereits auf der Zielgeraden, diese zu schließen.

Um die Spannungskurve langsam aufzubauen und auch bis in den späten Januar (Meldungen auf unseren Internet-Seiten) oder gar zur Februar-Ausgabe zu halten, werden wir an dieser Stelle aber noch nichts verraten und das erbetene Stillschweigen einhalten.

In der Zwischenzeit überarbeitet wurde der Akkutriebwagen ETA 150⁵ (spätere Baureihe 515). Er wird nun mit zwei Rokuhan-Shorty-Fahrwerken angetrieben und alle Gehäuse erhalten eingepresste Gewindebuchsen zur einfachen und sicheren Montage der Fahrgestelle sowie eine Magnetkupplung.



Stadlers Regio Shuttle RS1 (Art.-Nr. 5216R; Bild oben) gibt es nun auch als fahrfähiges Spur-Z-Modell bei NoBa-Modelle. Dazu gesellen sich mit dem Abschleppwagen MAN 8x4 (6388R; Bild unten, rechts) und dem Büssing Präsident (6387R; Bild unten, links) noch zwei Autoneuheiten. Fotos: NoBa-Modelle

Seit Ende November, also kurz nach Redaktionsschluss der letzten Ausgabe, neu im Sortiment ist mit dem Stadler Regio Shuttle RS 1 (Art.-Nr. 5216R) zudem ein weiteres Epoche-VI-Modell. Der einteilige Triebwagen, der bei vielen privaten Betreibern wie auch der DB Regio im Einsatz steht, gehört zu den häufig nachgefragten Wunschmodellen für den modernen Nahverkehr.

Des Weiteren sind nun der Abschleppwagen MAN 8x4 (6388R) im Sortiment, der mit dem Büssing Präsident (6387R) einen historischen Bus an den Haken genommen hat. Diese Neuheiten und alle weiteren Angebote sind im Internet unter <https://www.noba-modelle.de> zu finden.

Eher Flaute bei Märklin-Auslieferungen:

Der folgende Satz aus einer Händlerinformation Märklins beschreibt ein Dilemma zutreffend, mit dem derzeit viele Hersteller umzugehen haben: „Leider sind wir durch die sich immer mehr zuspitzende Situation auf den Beschaffungsmärkten für Elektronik-Bauteile gezwungen, einige noch vor Weihnachten geplante und von Ihnen erwartete Neuheiten ins erste Quartal 2022 zu verschieben.“

Auch in der Spurweite sind nicht wenige Modelle betroffen, die noch für das Weihnachtsgeschäft vorgesehen waren, darunter ist auch das Insidermodell 2021 der Doppel-Diesellok V 188, aber auch die Zugpackung „Deutsche Weinstraße“. Aktualisierte Lieferterminlisten sind inzwischen von den Märklin-Seiten abrufbar.

Entsprechend kurz fällt auch unsere Aufstellung aus, was es aus Göppingen noch zu den Händlern geschafft hat. Eine sehr kleine Teilmenge der purpurroten Streckendiesellok der Baureihe 218 (Art.-Nr. 88792), die zusammen mit einer Silberling-Garnitur samt formneuem „Hasenkasten“ angekündigt worden war, ist darunter.



Etwas besser sieht es da schon beim Schiebedach- / Schiebewandwagen Tbes-t-68 (82153) aus, dessen Gehäuse neu zu einem bereits vorhandenen Fahrwerk konstruiert worden ist.

Dieser Waggon wird für die Späte Epoche III in einer Doppelpackung geliefert und soll vierfach auch noch für die Epoche IV folgen

Ausführlich betrachten und mit Blick auf die Neuerscheinungen des Jahres 2021 prüfen wollen wird diese Auslieferung in der Januar-Ausgabe 2022. In diesem Rahmen werden wir auch die Vorbilder kurz vorstellen.



Diesellok der Baureihe 218 (88792; Bild oben) und Schiebedach-/Schiebewandwaggon Tbes-t-68 (82153; Bild unten).

Herpa-Änderungen bei Neuheiten:

Seit einigen Jahren hat Herpa mit vier Monaten Vorlauf Neuheiten angekündigt, doch die tatsächlichen Auslieferungstermine lagen erfahrungsgemäß eh meist schon weit außerhalb dieses Zeitfensters. Nun hat dieser Hersteller reagiert und unter Verweis auf branchenübergreifende Verzögerungen in den Lieferketten sein Vorgehen geändert.

Da es immer schwieriger sei, Liefertermine exakt zu datieren, sollen Neuheiten nun erst zeitnah zur Auslieferung angekündigt werden. Gedacht ist an einen Monat im Voraus. Aus diesem Grund fehlen nun in dieser Ausgabe die sicher von einigen Lesern erwarteten Flugzeugmodelle für das späte Frühjahr 2022.

Über geplante Formneuheiten 2022 werden wir aber sicher im Rahmen der Spielwarenmesse schon das eine oder andere erfahren und im Magazin weitergeben dürfen.

Magazin-Empfehlung für Zetties:

Ein sehr lohnenswertes, weil liebevoll geschriebenes Portrait der Anlage „Wiesenthal“, die wir 2021 als Anlage des Jahres ausgezeichnet haben, enthält der aktuelle Modelleisenbahner 1/2022.

Redakteur Andreas Bauer-Portner, der wegen seiner Passion für die Spur N eh eine Leidenschaft für besonders kleine Modelleisenbahnen hat, verstand es auch, dieses besonders schmucke Vorzeigstück ins rechte Licht zu tauchen.

Die Begeisterung ist dem Verfasser deutlich anzumerken, denn er hat es geschafft, die Besonderheiten und historischen Gegebenheiten, die dort umgesetzt wurden, sehr treffend im Gespräch mit Erbauer Wilfried Pflugbeil einzufangen und zum Leser zu transportieren.

Klarer könnte eine Kaufempfehlung von unserer Seite daher nicht ausfallen. Die führende Fachzeitschrift im Printbereich ist in Modellbahnfachgeschäften, aber Verlag und im gut geführten Bahnhofsbuchhandel zu finden.



Abbildung: VGB | Geramond

Ladegut Küpper passend zur Jahreszeit:

Schön glitzernden Sternenstaub hat Spur Z Ladegut Josephine Küpper aus Aachen () als weihnachtlich stimmende Einlagen für verschiedene Güterwagen aus dem Hause Märklin aktuell zu bieten. Bedacht werden die offenen Wagen der Bauart Omm 52 (Märklin 8622) und Eaos 106 (Märklin 8650), andere Modelle wurden auch früher schon in gleicher Weise versorgt.

Wer sich einen persönlichen Eindruck von der Wirkung verschaffen möchte, der kann das übrigens in Dortmund im Schaufenster der Galerie Lamers an der Kleppingstraße 8 tun: Der Niederbordwagen hinter der Dampflok des Weihnachts-Express, durch den dort der kleinste Weihnachtsbaum der Welt eingerahmt wird, ist ebenfalls in dieser Weise wirkungsvoll beladen!

Bahnübergangsposten von Archistories:

Kurz vor der Auslieferung steht der für den 1zu220-Shop produzierte und zum Stil der eigenen Gebäude-Serien passende „Schrankenposten 255“ (Art.-Nr. 106211). Das Vorbild nahe des sauerländischen Grottenbergs befand sich an der Strecke zwischen Messinghausen und Beringhausen.

Archistories hat nach diesem malerischen Vorbild einen trotz geringer Größe höchst detaillierten Bausatz entwickelt, der sich realitätsnah 10 mm tief in den Bahndamm einbauen lässt. Die Vorderseite und die seitliche angebrachte Stahltreppe liegen dabei auf dem Trassen-Niveau, während auf der Rückseite der Kohlenkeller ebenerdig zu erreichen ist.



Schon bald zur Auslieferung kommen wird der Schrankenposten 255, von Archistories (Art.-Nr. 106211) exklusiv für den 1zu220-Shop produziert. Foto: Dirk Kuhlmann

Mit der charakteristischen Schieferverkleidung des Obergeschosses ergänzt der Schrankenposten 255 vorbildgerecht insbesondere den verwandten Bahnhof 'Westheim', der ebenfalls zur Exklusivserie des 1zu220-shop gehört.

Auch Micro-Trains liefert weiter aus:

Den in der November-Ausgabe gemeldeten 61-Fuß-Flachwagen mit festen Stirnwänden hat MTL sechs weitere Exemplare an die Seite gestellt: Je zwei fahren für Illinois Central Gulf (Artn.-Nrn. 527 00 211 / -212), die NOKL (527 00 221 / -222) und die Union Pacific (527 00 231 / -232) vor. Die Sweet-Liquid-Serie wird mit Wagen Nummer 10 (530 00 570) fortgeführt, der in hellroter Lackierung vom Einsteller GATX an Union Starch vermietet war.

Micro-Trains-Produkte werden unter anderem von Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>) vertrieben.

Märklin-Museumswagen 2022:

Mit dem Redaktionsschluss erreichte uns auch noch die Information, wie der neue Märklin-Museumswagen 2022 (Art.-Nr. (80033) aussehen soll, der nur im Märklineum zu erwerben ist. Vorbild ist dieses Mal ein Selbstentladewagen des Typs Ootz 43, der für die Stadtwerke Göppingen (SWG) gestaltet wurde und so beschriftet ist, das er bei der Deutschen Bundesbahn eingestellt wäre. Das Modell besitzt ein Ladeguteinsatz Echkohle und die Werbebeschriftung "Göppingen Brechkoks.

Neuheit bei EtchIT-Modellbau:

Wir freuen uns, endlich mal wieder ein neues Modell von EtchIT-Modellbau vorstellen zu dürfen, denn auch diese Fahrzeuge gehören qualitativ sicher zum Besten, das die Spurweite Z aktuell zu bieten hat.

Unter der Artikelnummer XD080_Z ist dort ab sofort ein Bus vom Typ Fleischer S2 als Komplettbausatz erhältlich. Bestellt werden kann er unter <http://www.etchit.de>.



Der Bus vom Typ Fleischer S2 (Art.-Nr. XD080_Z) erscheint bei EtchIT als Komplettbausatz und enthält folglich auch Teile für die Verglasung, Zierelemente für die Seiten der Karosserie und Radkappen mit Chromwirkung. Foto: EtchIT-Modellbau

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 <https://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.