



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



Eine Reise durch Niederbayern

Mal andersherum: Aus neu mach alt!
Eine Impression wird greifbar

50
Jahre
Spurweite Z

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Kriege, Krisen und eine immer noch gegenwärtige Pandemie lassen uns nicht mehr so sorglos durch die Welt wandern. Daher ist die momentane Sehnsucht nach ein Stück Normalität durchaus vertretbar und eine Reise bringt uns auf andere Gedanken.



Dirk Kuhlmann
Redakteur

Ich war vor kurzem für ein paar wenige Tage an meiner geliebten, ostfriesischen Nordsee, natürlich mit dem immer noch gebührenden Abstand zu meinen Mitmenschen.

Da saß ich nun an der Hafentreppe, den Blick gen Horizont gerichtet und bemerkte erst nach Minuten eine wundervolle Szene. Im Hintergrund Norderney und davor nur Schlick, wir hatten nun mal Ebbe. Einzig die sonst kaum sichtbaren Buschlandungen waren gut zu erkennen.

Ein paar Fotos sowie eine kleine Skizze in meinen immer am Mann getragenen, kleinen Zeichenblock und fertig war wieder mal eine „Traumszene“ zum Nachbau für ein schönes Diorama. Letztendlich ist der Entwurf zu den Akten gekommen, zum richtigen Zeitpunkt erfolgt die spätere Umsetzung.

Viele Modellbahner handeln sehr ähnlich und bauen in der Folge ihre außergewöhnlichen Anlagen mit viel Gefühl und Sachverstand um die Szenen herum.

Daher gebe ich Ihnen eine kleine Einsicht in meine Gedankenwelt, welcher regelrechte Schlüsselreiz ausschlaggebend war und sogar zu einem späteren Exponat heranreife. Wir sind hier in der Redaktion weiterhin gespannt, welche Eindrücke Sie in der Zukunft umsetzen!

Auch die hier im Heft vorgestellte Anlage „Bad Rothenzell“ verfolgt ähnliche Prinzipien. Erinnerungen, Fotos und eine reichhaltige Recherche fließen wie automatisch in das eine gewünschte Ergebnis ein – die Traumanlage.

Unser Leser und häufiger Autor Heribert Tönnies zeigt in nachvollziehbaren Schritten auf, wie ein gewöhnlicher und sicher schon betagt wirkender Bausatz mit einfachen Mitteln wirkungsvoll aufgewertet werden kann (modernes Stichwort: „Kitbashing“). Sein Bericht passt perfekt in diese Ausgabe und lädt auch die Anfänger in unserem Leserkreis zu ersten eigenen Modifikationen ein.

Leider kann es manchmal vorkommen, dass unsere Redaktion aus gesundheitlichen Gründen nicht in voller Stärke arbeiten kann. Daher haben Sie bitte ein wenig Verständnis um diese etwas andere Ausgabe von **Trainini®**.

Die Redaktionszentrale ist für die nächsten fünf (bis sechs) Wochen von Dortmund nach Leverkusen umgezogen. Ich wünsche meinen beiden Kollegen eine baldige und volle Genesung.

Her-Z-lich,

Dirk Kuhlmann

Leitartikel

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

Modell

Heute machen wir alt aus neu!	4
-------------------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Unterwegs in Niederbayern	19
---------------------------------	----

Technik

Dieser entscheidende Moment.....	31
----------------------------------	----

Literatur

Festschrift aus Göppingen	41
Den Kinderschuhen entwachsen.....	43

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....	46
-------------------------------------	----

Impressum	54
-----------------	----

Wir danken Hans Helbach und Heribert Tönnies für ihre Gastbeiträge sowie der Eisenbahnstiftung für ein Foto.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 24. August 2022

Titelbild:

Der VT 98^o hat soeben mit seinem Steuerwagen (VS 98) den Bahnhof Bad Rothenzell verlassen und setzt seine Reise durch das schöne Niederbayern fort.

Ein überzeugender Loksuppen (Teil 1)
Heute machen wir alt aus neu!

Unser Leser und Buchautor Heribert Tönnies hat sich dem möglichst einfach zu realisierenden, aber trotzdem wirkungsvollen Modellbau verschrieben, der preisgünstig und leicht zu beherrschen bleiben soll. In Fortsetzung der bereits in Trainini® veröffentlichten Bau- und Erfahrungsberichte erfahren Sie nun in zwei Teilen, wie sich mit einfachen Mitteln der Märklin Bausatz erheblich aufwerten und beispielsweise dem Baustil von Mauerwerks-Loksuppen anpassen lässt.

Von Heribert Tönnies. Als Vorabzug aus meinem noch nicht veröffentlichten dritten Buch (eBook) stelle ich heute und in der nächsten Ausgabe von **Trainini®** eine effektive Methode zum Umbau und der optischen Aufwertung des Märklin Elloksuppen vor. Das völlig veränderte Modell wird danach so aussehen:



Vorbemerkung

Ich höre beim Zeigen meiner selbst gebauten Modelle immer „...toll, wenn ich doch nur so etwas könnte...“, „...mir fehlt die Phantasie...“, „...so etwas schaffe ich nie...“, etc.

Doch! Es ist für einen einigermaßen begabten Modellbahner relativ einfach, sich sein individuelles Modell selbst zu bauen oder vorhandene Bauwerke aufzuhübschen oder zu verbessern. Darum rege ich mit diesem Beitrag dazu an, ein solches oder ähnliches Projekt doch einmal selbst zu starten.

Wer mich und meine elektronischen Bücher kennt, dem ist bekannt, dass ich so gut wie keine Werkstattausrüstung verwende. Wie im nachfolgenden Bericht ersichtlich, wird für die Bearbeitung des Elloksuppen auch überwiegend nur ein gutes Bastelmesser benötigt.

Darum ist diese Baumethode auch insbesondere für Einsteiger (aber genauso gut für den ambitionierten Modellbahner) bestens geeignet, ein beeindruckendes authentisches Modell (sogar am „Küchentisch“)

ohne teure Werkstatteinrichtung selbst zu realisieren. Damit aber auch für Ungeübtere der Bauprozess nachvollziehbar bleibt, hat sich eine vielleicht für den ambitionierten Modellbahner zu detaillierte Beschreibung bisher bewährt.

Bereits mit nur einigen wenigen der vorgestellten Einzelmaßnahmen kann eine gute Aufwertung des originalen Modells erreicht werden. Beispielsweise nur das Dach, die Fassade, oder, wenn der Baustil des Originalmodells gefällt, vielleicht nur die Gruben oder die Inneneinrichtung. Der eigenen Kreativität sind keine Grenzen gesetzt! Insofern mein Credo: Traut Euch – das nachfolgend in einzelnen Bauschritten erläuterte Ergebnis dürfte mehr als überzeugend sein!

Aufgabenstellung

Die alte Märklin Ellokhalle passt als reiner Zweckbau mit verputzten Wänden zwar grundsätzlich in die 70er Jahre, aber vom Baustil eher nicht zu meinem alten Bw. Weil meine Betriebsgebäude überwiegend Ziegelsteinfassaden haben, wirkt der nur testweise in die im Bau befindliche Anlage hineingestellte Schuppen wie ein Fremdkörper.

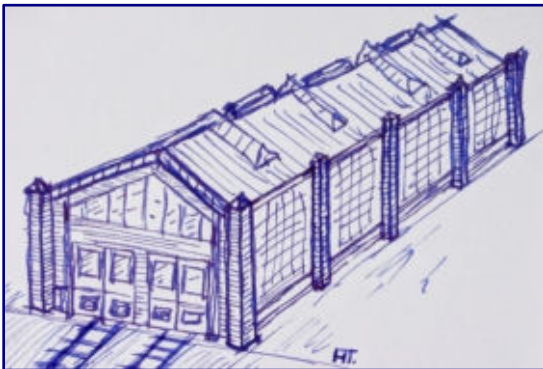


Ich habe mich daher zur Anpassung der schlichten Hallenarchitektur an den Baustil meines Groß-Bw entschlossen und werde einen etwas „verspielten“ Mauerwerksbau realisieren.

Ausgangsbasis ist ein bereits ein fertig gebautes Modell, welches zwar werksseitig ausverkauft ist, aber gebraucht und fertig gebaut noch häufig, seltener als Bausatz, angeboten wird. Für ein ungebautes Modell sind einige Änderungsbauschritte während dem Zusammenbau einfacher zu bewerkstelligen.

Damit ich nicht „aufs Geratewohl“ ändere, habe ich mir zuerst die Fassadengestaltung überlegt. Den Baustil mit den großzügigen Glasfronten möchte ich beibehalten, was die Gestaltungsspielräume etwas einschränkt. Ich habe mich zu einer mit Mauerwerkspfeylern aufgelockerten Fassadenstrukturierung entschlossen.

Meinem aufgewerteten Ringlokschuppen angepasst, sollen die Pfeiler nach oben über die Traufe hinausgeführt werden. In einer sehr groben Skizze halte ich die Idee fest (berufsbedingt reicht mir das völlig aus, architektonisch Ungeübten empfehle ich eine detailliertere Skizze oder maßstäbliche Zeichnung anzufertigen, um „Knackpunkte“ frühzeitig zu erkennen).



Die großen Fenster erzeugen eine großzügige Hallentransparenz. Darum bietet es sich geradezu an, das Modell mit einer von außen durch die Fenster sichtbaren Inneneinrichtung und den zu einer solchen Halle gehörenden Arbeitsgruben zu komplettieren. Insbesondere mit einer Innenbeleuchtung werden diese dann erst richtig zur Geltung kommen.

Folgende Änderungen und Ergänzungen, die ich als chronologische Schritt-für-Schritt-Anleitung im Baubericht detailliert beschreibe, werde ich durchführen:

Fassaden:

- Wandflächen mit Mauerwerksstruktur verkleiden
- neue vorgelagerte Mauerwerkspfeyler mit profilierten Pfeilerabdeckungen
- Betonsockel
- Fenstersprossen der Längsfassaden sichtbar herausstellen
- Fenstersprossen der Tore und Giebel mit einem besonderen Verfahren hervorheben
- Tordicken optisch „schlanker“ gestalten und Sperrzeichen ergänzen
- Ergänzung der am Ursprungsmodell fehlenden Regenfallrohre

Dach:

- Komplett neue, verwitterte Dacheindeckung
- zusätzliche Ortgangverkleidungen als Zink-Stehfalzdeckung
- Ergänzung der am Ursprungsmodell fehlenden Regenrinnen
- Sprossen der Dach-Lichtbänder hervorheben
- zusätzliche Brandschutz-/Lüftungsklappenanlagen

Innenraum Baukörper:

- Authentischer Klinker-Bodenbelag, vorbildrichtig bis an die Schienen geführt
- Warnstreifen entlang der Gruben
- Wände teilweise zur Kaschierung der innen vorstehenden Kunststofffenster auffüttern
- neue vorgelagerte Mauerwerksstützen
- neuer umlaufender Mauerwerkssockel

Sonstiges im Innenraum:

- Untersuchungsgruben mit Treppenabgängen
- Schienen ohne durchlaufende Schwellen vorbildgerecht auf Grubenwände aufgesetzt
- komplette Inneneinrichtung und Reparaturmaterialien
- Beleuchtung der Untersuchungsgruben
- Hallenbeleuchtung
- Komplett neue Tragkonstruktion für die anzupassenden Oberleitungs-Fahrdrähte

Allgemein:

- Alles auf „alt“ trimmen, verrosten, Wasserablaufspuren, etc.
- behutsam begrünen (Unkraute, Moose auf Fassaden und Dach)

Baubericht

(chronologisch entsprechend meiner Vorgehensweise, andere Baureihenfolgen oder nur Teile davon sind möglich)

Fenster:

Zuerst färbe die etwas dominant, eher unüblichen silberfarbigen Fenstersprossen/-riegel der beiden Längsfassaden mit einem Permanentmarker (Edding 370) schwarz. Es reicht aus, die Außenkanten vorsichtig mit der Spitze des Stifts zu bestreichen.

Dabei hat sich als vorteilhaft erwiesen, wenn die Stiftspitze mit der Seitenfläche auf der Oberfläche der Sprosse geführt wird, der Stift sich also eher waagrecht zur Fassade befindet. Damit kann ein versehentliches Abgleiten von der Sprossenvorderkante auf die Glasfläche reduziert werden. Kleinere „Unglücke“ sind aber nicht tragisch, denn die Glasscheiben werden noch gealtert und danebengegangene Striche überdeckt.

Tipp „Gebrauchtkauf“

Der von mir verwendete Märklin-Ellokschuppen ist werksseitig ausverkauft und nur selten als Bausatz erhältlich. Fertig gebaut wird er aber häufig angeboten. Ich habe bei einigen gebrauchten Modellen jedoch festgestellt, dass der Zusammenbau falsch durchgeführt wurde. Die Montage der Fenster erfolgte so, dass die vorstehenden Sprossen innenseitig liegen. Eine Schwärzung der Sprossen ist zwar im montierten Zustand erschwert möglich, verbessert wegen dem dicken Kunststoffglas die Wirkung von außen aber so gut wie gar nicht. Eine Alterung der Sprossen ist damit auch nicht möglich.

Zudem ist die dreidimensionale Fensterstruktur nicht mehr erkennbar. Das könnte nur durch eine komplette Demontage der Außenwände (sofern aufgrund der Kunststoffkleber-Verschweißung überhaupt möglich) und richtigem Neuaufbau repariert werden. Ich empfehle daher, vor dem Kauf diesen Punkt beim Verkäufer abzufragen.

Die seitlich noch etwas hell bleibenden Kanten sind ohne umfangreiche Abklebung (Maskierung) nicht einzufärben, stören das Gesamtbild aber später nicht. Im Gegenteil, die Sprossen wirken dadurch etwas schlanker, weil die helleren Seitenflächen sich optisch mit dem Fensterglas „verwischen“.

Innenseitig kann eine Kolorierung nicht durchgeführt werden, weil hier die Fensterscheibe plan durchläuft. Es könnte dort zwar ein auf Overheadfolie passend schwarz gedrucktes Sprossenraster aufgeklebt werden, das ist aber meines Erachtens nicht erforderlich.



Denn beim Blick von außen durch die Scheiben fallen die im Innenraum im Schatten liegenden helleren Sprossen nicht auf.

Lediglich die drei breiteren Flächen auf den Längsseiten werde ich noch als dreidimensionale Mauerwerkspfeiler gestalten.

Damit das später aufzuklebende Mauerwerk nicht durch eine Farboptimierung verschmutzt wird, „verroste“ ich bereits jetzt am Rohmodell

die geschwärtzten Stahlrahmen der Fenster. Dazu verwende ich einen Microbrush-Pinsel „superfine“. Auch das an Ecken und Kanten sprießende „Grün“ stelle ich durch Farbauftrag bereits jetzt dar.

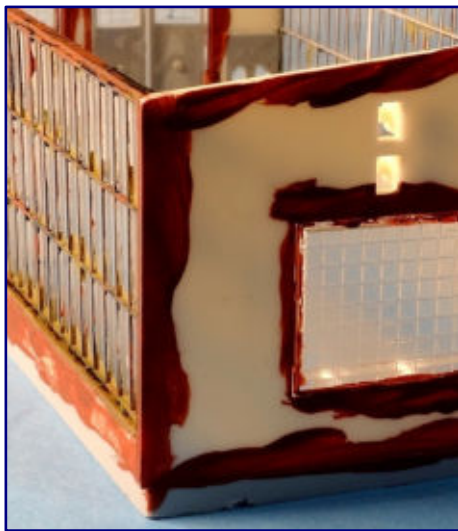


Es eignen sich hierfür gut Acryl - oder spezielle Farben für Kunststoffmodelle, z.B. von Tamiya, Vallejo.

Auch sollten bereits jetzt die Fensterlaibungen (seitliche Mauerwerksflächen an den Fenstern) umlaufend in einem dunkelbraunen

bzw. dem späteren Ziegelmauerwerk angepassten Farbton gefärbt werden.

Warum? Im kleinen Maßstab könnte bei kleinsten Ungenauigkeiten des späteren Mauerwerksfolienzuschnitts der helle Untergrund an den Fehlstellen durchschimmern. Die dunklere Färbung verhindert dies wirksam. Auch alle Tür- und Gebäudekanten, Anschlüsse zum Sockel, etc. färbe ich annähernd im Farbton des aufzubringenden Mauerwerks.

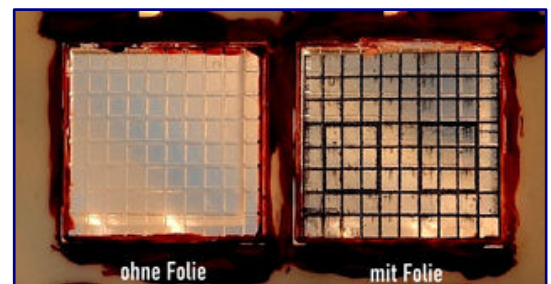
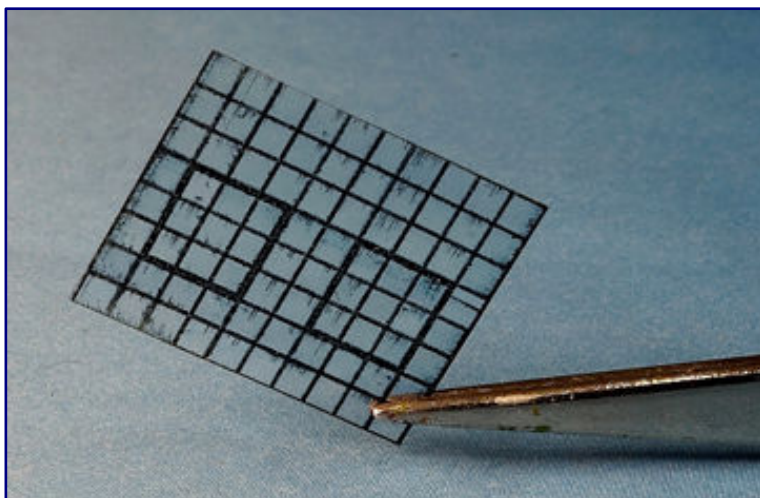


Weil die Fensterrahmen und Sprossen der Fenster auf dem rückseitigen Giebel und in den Toren kaum erhaben vorstehen, können diese nicht ohne großen Aufwand schwarz gefärbt werden.

Die Gefahr, die Fensterscheiben mit der Permanentfarbe des Stifts zu verschmutzen, ist extrem hoch. Aber auch dafür gibt es für den computeraffinen Modellbauer eine einfache Lösung: auf Overheadfolie ausgedruckte und auf das Fenster aufgeklebte Sprossen.

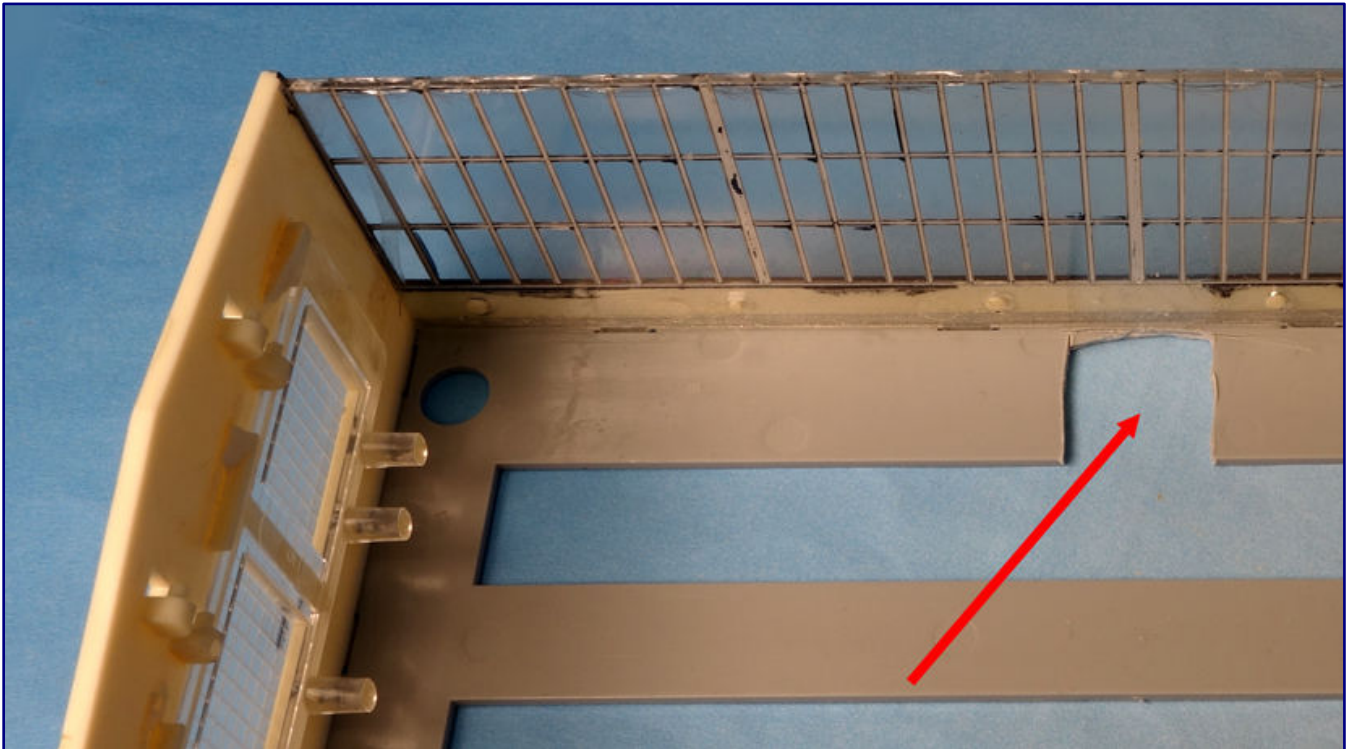
Weil die Beschreibung hierzu den Umfang dieses Berichts sprengen würde, stelle ich eine Anleitung als PDF auf meiner Website kostenlos unter „Tipps zum Download“ zur Verfügung.

Die Optik mit der aufgeklebten Overheadfolie verbessert sich erheblich. Im Beispielfoto wurden die Scheiben direkt mit dem Ausdruck etwas „verschmutzt“.



Hallenboden:

Die ursprünglich für die mit Glühbirnchen-Beleuchtung vorgesehenen hochstehenden Sockel auf den seitlichen Bodenflächen sind nicht nur unschön, sondern für die Montage der späteren Inneneinrichtung hinderlich. Darum schneide/breche ich diese heraus. Die im Boden entstehende Aussparung stört nicht, weil diese Fehlstelle später durch den neuen Boden überdeckt wird.



Für den neuen Boden verwende ich 1 mm dickes Balsaholz. Das Balsaholz soll mit einem vorbildgerechten Bodenbelag verkleidet werden. Zu Beginn meines Umbauprojekts lagen mir noch nicht die zwischenzeitlich auch in Deutschland in vielen Strukturen erhältlichen 3D-Folien von Redutex vor.

Darum habe ich auf eine Lösung eines im Grafikprogramm erstellten Rüttelstempel-Klinkerboden zurückgegriffen. Aus Vereinfachungsgründen und zur weiteren Steigerung der 3D-Optik empfehle ich jedoch die Verwendung geeigneter Strukturfolien, die z.B. Redutex in vielen Varianten, auch für die Nenngröße Z, im Programm hat.

Auf das Balsaholz klebe ich den Rüttelstempel-Klinkerboden, ausgedruckt auf Hochglanz-Fotopapier, mit Alleskleber (z.B. UHU) auf. Hochglanz? Aber die Modellbaulehre sagt doch, es gibt im Vorbild außer Wasser, Metall, Glas, lackierten Flächen, etc. nichts Glänzendes? Richtig!

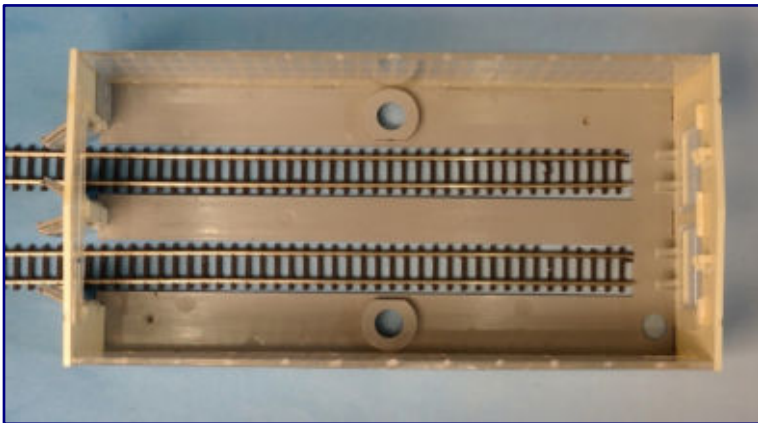
Also warum dann jetzt Hochglanzpapier? Nun, im kleinen Maßstab ist es sehr wichtig, in hoher Auflösung und mit starkem Kontrast zu drucken. Erst durch den Ausdruck auf Hochglanz-Fotopapier sind auch die kleinsten Strukturen noch erkennbar (es sei denn, es wird eine im Hausgebrauch eher unübliche Profi-Drucktechnik eingesetzt).

Zwei Umstände werden das glänzende Druckergebnis aber trotzdem authentisch wirken lassen:

1. der Boden wird noch farblich behandelt, die dann noch durchschimmernden Glanzstellen imitieren ausgelaufene Flüssigkeiten, wie z.B. von den Loks abtropfendes Wasser, Ölverschmutzungen, Fette, etc.

2. weil ich kein offenes Hubdach o.ä. zur direkten Einsicht in die Halle von oben einbaue, wird der Boden von außen nur durch die Fenster im eher schrägen und flachen Blickwinkel sichtbar sein – das überdeckt den Glanz, der Kontrast der Strukturen hingegen bleibt bei guter Ausleuchtung sichtbar.

Im Ursprungsmodell befinden sich im Boden Schlitz für die Gleise, allerdings so breit, dass ein komplettes Gleis (also mit Schwellen) eingelegt werden kann. Das ist für eine Wartungshalle nicht vorbildgerecht. In solchen Wartungshallen liegen keine auf durchlaufenden Schwellen verlegten Schienen (also keine Komplettgleise), vielmehr sind die Schienen meistens auf den Grubenwandköpfen befestigt.



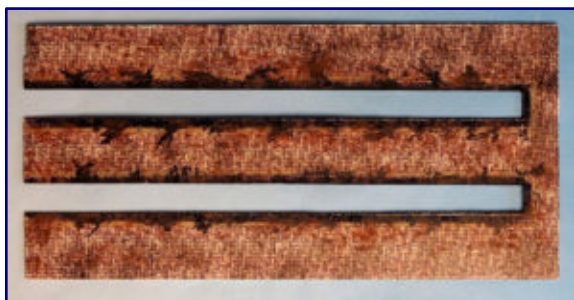
Darum werde ich hiervon abweichend im neuen Hallenboden die Schlitz für die Gleise nur so schmal ausschneiden, dass der Boden seitlich dicht an den Schienen anliegt.

Um die Optik von auf Grubenköpfen aufgeschraubten Schienen auf einfache Art zu erzielen, schneide ich später die Schwellen zwischen den Schienen heraus. Mit den unter den Schienen verbleibenden Reststücken der Schwellen erreiche ich auch im kleinen Maßstab ohne großen Aufwand ein realistisches und vorbildgerechtes Aussehen (auch wenn im Vorbild keine Holzschwellenstücke verwendet werden).

Obwohl die Kanten des Bodens für die Gleisausschnitte später nicht mehr sichtbar sind, färbe ich diese vor dem Einbau mit einem Filzstift schwarz (oder mit Pinsel aufgetragener Acrylfarbe). Das verhindert später ein unschönes Durchschimmern von hellem Holz an nicht 100-prozentig dicht anliegenden Bauteilen (Boden/Schiene).

Hinweis „Gleisbefahrbarkeit beachten“
Wenn die Gleise befahren werden sollen ist es wichtig, dass der an die Schienen herangeführte Boden minimal tiefer liegt als die Schienenoberkante. Das ist bei der Wahl der Dicke des Balsaholzes unter Berücksichtigung der Stärke des Fotopapiers oder der Folie und des verwendeten Gleismaterials (Schwellendicken, Schienenhöhe) zu berücksichtigen. Ggf. muss ein dünneres Balsaholz, z.B. 0,8 oder 0,6 mm dick, verwendet werden!
Weil die Halle für das Märklin-Gleis konzipiert ist, kann aufgrund des angeformten Gleisbettes diese Gestaltungsmöglichkeit mit Rokuhan-Gleisen nicht ohne Weiteres umgesetzt werden. Ggf. müssen diese Gleise alternativ im Unterbau entsprechend tiefer abgesenkt werden, so dass sich die Schienenoberkante wieder etwas über fertiger Bodenhöhe befindet. Es könnten allerdings Höhendifferenzen hallenaußenseitig entstehen, die dann entsprechend aufzufüttern sind.
Sofern vor den Hallen eine Schiebebühne eingebaut ist, sind zudem die unterschiedlichen Höhen entsprechend anzupassen. Das entfällt, wenn Märklin-Gleise unten bündig mit der Unterseite der Original-Bodenplatte des Modells eingesetzt werden.

Darüber hinaus empfehle ich, bereits vor dem Einkleben des Bodens Verschmutzungen wie Öl an den Schienenrändern, Rost- und Fettflecken, etc. mit Farbe zu imitieren. Mit schmalen gelblichen Stripes bringe ich auch direkt die optischen Schutzstreifen entlang der Grubenränder an (im Foto bereits wieder mit Ölen und Fetten verschmutzt).



Die Schutzstreifen können aber auch direkt in der Druckvorlage gestaltet werden. Erst jetzt klebe ich den so vorbereiteten Boden in das Modell ein.

Wandverkleidungen innen:

Die Rückwand (Giebel) des Original-Modells ist durch die von innen eingeklebten und vorstehenden Fensterelemente sehr zerklüftet.

Das gilt es zu egalisieren. Für den Sockel schneide ich aus 1,5 mm dickem Balsaholz einen 6 mm hohen und ca. 90 mm langen Streifen. Die Löcher für die aus der Wand ragenden transparenten „Pufferstopper“, die ich am Modell belasse, bohre/schneide ich aus und beklebe die Vorderseite mit Redutex-3D-Mauerwerksfolie. Den Streifen klebe ich an die Rückwand.

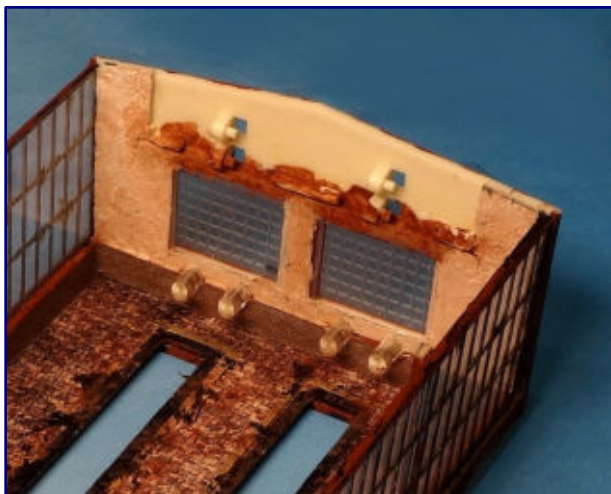
Tipps „Sockelkanten vorab bearbeiten“

Die Oberkante der Sockel färbe ich vor Montage braun bzw. im Ziegelsteinfarbton. Einerseits wird damit die sichtbare dünne Kante der Folie überdeckt, andererseits erspare ich mir später das Hantieren mit einem feinen Pinsel in der engen Halle, um die Kante farblich anzupassen.

Für die Längswände verfare ich genauso, so dass in der Halle ein umlaufender Sockel entsteht.

Die oberhalb des Sockels liegenden

Wandverkleidungen am hinteren Giebel schneide ich aus 1 mm dickem Balsaholz, also minimal dünner. Damit wird der vorstehenden Sockel betont. Wenn die originale Toröffnungstechnik montiert werden soll, ist die Wandfläche nur außerhalb der Auflagerstege für die Torbetätigungsplatte (siehe Foto) aufzufüttern, ansonsten komplett.



Die senkrechte Kante der Auffütterung ragt minimal in die Fensterflächen der Längswände hinein. Darum färbe ich diese vor Einbau außenseitig (also zum Fenster hinzeigend) schwarz.

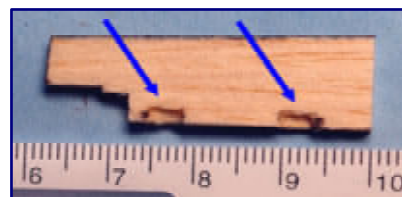
Dadurch wird verhindert, dass später von außen durch die Fenster ein heller Streifen sichtbar ist. Zusätzlich wird diese Kante aber später noch durch außenseitig aufgeklebte Pfeiler weitestgehend überdeckt.

Damit die Fenster der Längsfronten beim Anstrich der Wand nicht verschmutzen, färbe ich die Bauteile zur Auffütterung bereits vor Einbau mit Acrylfarben weiß-beige-schmutzig ein. Genauso verfare ich mit der Tor-Seite.

Hierfür nehme ich jedoch 1,5 mm dickes Balsaholz. Dabei ist eine Besonderheit zu beachten. Die Scharniere der Türen ragen minimalst nach innen und stehen etwas über die Kunststofffläche der Wand vor. Damit die Leichtgängigkeit der Tore sichergestellt bleibt, klinge ich auf der Rückseite der Auffütterung den Scharnierbereich in einer Tiefe von ca. einem halben Millimeter aus.

Tipps „Balsaholz verfestigen“

Damit sich im Laufe der Zeit das weiche Balsaholz nicht an der Ausklinkung verzieht oder aufquillt, tropfe ich vor Einbau auf die Aussparung etwas Sekundenkleber und lasse diesen vor Montage der Auffütterung komplett austrocknen. Der Sekundenkleber verfestigt und härtet das Holz.



Um die innen liegenden, breiteren undurchsichtigen Flächen der Fenster an den Gebäudeseiten abzudecken, kaschiere ich diese Flächen mit gemauerten Pfeilern. Aus 1,0 mm dickem Balsaholz

schneide ich 2 mm breite Streifen, die mit Mauerwerksfolie nach innen zeigend, beklebt werden. Aus Vereinfachungsgründen belege ich die lediglich 1 mm breiten Pfeilerseiten nicht mit Folie. Diese wäre später beim Blick von außen kaum noch erkennbar.

Wer möchte, kann natürlich auch dreiseitig Mauerwerksfolie aufbringen. Die seitlichen und die zum Fenster hinzeigenden unverkleideten Flächen färbe ich annähernd im Mauerwerksfarbton rotbraun. Dann können die Pfeiler auf dem Sockel stehend innen auf die Glaselemente geklebt werden.



Durch die neuen Pfeiler wird auch halleninnenseitig eine realistische Struktur erreicht, die zusammen mit der späteren Inneneinrichtung die Halle erheblich aufwertet.

Das Originaldach hat unterseitig an den Ecken kleine Zapfen, mit denen das Dach zwischen die Außenwände geklemmt wird. Um diese Funktion zu erhalten, muss an den äußeren Ecken der Tor- und hinteren Giebelwand oben ein kleiner Schlitz, B/H = ca. 1,5 x 3 mm groß, in das Balsaholz eingeschnitten werden. Hier greifen die kleinen Zapfen des Dachs ein.

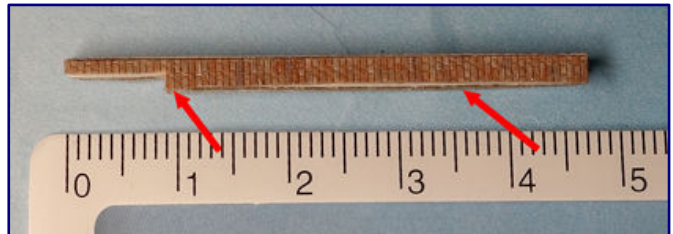
• Tipp „Sekundenkleber an Kunststoffglas vermeiden“
• Die Verwendung von Sekundenkleber ist auf oder in der Nähe von Kunststofffenstern kritisch. Die Gase des Klebers können zu einem weißen Schleier auf den angrenzenden Fensterflächen führen. Je nach Klebersorte lässt sich der Schleier zwar entfernen, das Risiko einer Verätzung der Scheiben ist jedoch groß.

Auch die Oberkante der inneren Pfeiler muss an die Höhe des unterseitig der Dachplatte angeformten Stegs angepasst werden. Ein passgenaues Arbeiten stellt sicher, dass das Dach fest im Baukörper sitzt, aber trotzdem demontierbar bleibt (wichtig für Reversierzwecke bei Verwendung der Toröffnungsmechanik).

Fasadengestaltung:

Die 2 mm breiten Mittelpfeiler (je 3 Stück pro Längsseite) werden aus 1,0 mm dickem Balsaholz geschnitten. Weil die Fenster hinter den Sockel um ca. 1 mm zurückspringen, füttere ich die Balsaholzstreifen oberhalb des Sockels mit einem weiteren 1,0 mm dicken Balsaholzstreifen auf.

Vor der weiteren Verarbeitung werden die Pfeiler dreiseitig mit 3D-Folien beklebt. Die an den Seiten im Vorsprungsbereich des Sockels überstehende Folie trenne ich erst nach dem Aufkleben ab.



••••• Tipp „Balsaholzbearbeitung vereinfachen“

• Die an den Pfeilern zu hinterklebenden Balsaholzstreifen lasse ich beidseitig etwas über die vordere Pfeilerbreite vorstehen. Nach dem Verkleben können die Überstände sehr einfach auf 600er Schleifpapier bündig mit dem vorderen Teil des Pfeilers abgeschliffen werden. Damit vermeide ich kleinste Maßungenauigkeiten in der Breite der beiden Bauteile.

••••• Tipp: „Folienbeklebung der Pfeiler optisch optimieren“

• Die beiden Seitenflächen der Pfeiler werden zuerst beklebt. Erst danach wird der Folienstreifen auf die Vorderfront geklebt und überdeckt so die Schnittkante der seitlichen Folie. Die ungeprägten Kanten der seitlichen Folien sind damit von der Hauptblickrichtung aus nicht mehr sichtbar.

• Die ungeprägten Kanten der Frontfolie befinden sich in Materialstärke an den eher schlecht einsehbaren Pfeilerseiten. Wer möchte kann in die ungeprägten Kanten der Frontfolie Fugen nachprägen, mit Farbe nachbehandeln, etc.

••••• Tipp „Folienbeklebung der Pfeiler vereinfachen“

• Die Folien für die Seitenflächen lasse ich etwas breiter als das Bauteil. Die gerade geschnittene Folienkante wird sauber an der Vorderkante des Pfeilers angesetzt und auf die Seitenfläche geklebt. Nach dem Andrücken der Folie wird der hinten überstehende Rand mit dem Bastelmesser entlang der Holzkante abgeschnitten. Dadurch erziele ich an den kritischen, sichtbaren vorderen Pfeilerkanten eine passgenaue Mauerecke.

• Die Mauerwerksfolie für die Pfeilerfront schneide ich hingegen vor Montage direkt breitengenau sauber zu.

Für meine Gebäude im Anlagenvordergrund wähle ich eine Ziegelstein-Mauerwerksstruktur im Nennmaßstab 1:220. Für weiter entfernt stehende Gebäude eignen sich wegen der besseren Sichtbarkeit aus der Entfernung ggf. auch Strukturen in 1:160. Siehe hierzu auch meinen Erfahrungsbericht zu den Redutex-Folien in **Trainini®** 12/2021.

Die so vorbereiteten Stützen werden auf die Fensterfront geklebt. Hierbei spielt das Balsaholz wieder seine Stärke aus. Die Fensterpfosten und -riegel stehen minimal an der Glasfläche vor. Ich presse die Stütze mit den Fingern leicht gegen die Glasfront (von hinten mit der anderen Hand am Fenster gegendrücken). Damit prägen sich die etwas vorstehenden Pfosten und Riegel in das Balsaholz und die Stütze liegt letztendlich plan auf der Scheibe auf. Diese Vorgehensweise funktioniert aber nur bei geringen Vorsprungsmaßen, hier nimmt die Folie die Quetschung noch weitestgehend verformungsfrei auf.

Eine vereinzelt erforderlich geringe Nachjustierung von Kleinstverformungen ist mit der Bastelmesserspitze möglich (Folie andrücken und richten). Bei größeren Maßdifferenzen würde die Folie faltig. Hier sind dann vorab Ausklinkungen herzustellen. Die vier Eckpfeiler sind etwas größer und werden aus zwei Balsaholzstreifen zusammengesetzt.

Für die Längsseite ist dieser 1,0 x 3,0 mm groß. Vor dem Aufkleben wird die seitliche, zur Fensterfront hinzeigende Kante mit Mauerwerksfolie beklebt. Danach wird ein zweiter Balsaholzstreifen, 1,0 x 2,0 mm groß, auf die Giebelseite geklebt. Auch hier vor dem Aufkleben die zum Giebel hinzeigende schmale Kante vorab mit Mauerwerksfolie bekleben.

Tipp: „Montagehilfe“

Damit der auf die Längsseite zuerst aufzuklebende Streifen des Eckpfeilers im richtigen Überstand zur Modellkante montiert werden kann, lege ich einen 1 mm dicken Balsaholzstreifen als Anschlaglehre auf den Giebel an die Gebäudekante. So kann das auf der Längsseite liegende Pfeilerteil passgenau und mit dem richtigen Überstand ausgerichtet und verklebt werden.

Erst danach werden die beiden Hauptansichtsflächen mit Mauerwerksfolie beklebt. Die ungeprägten Kanten sollten wieder so angeordnet werden, dass diese hinter den Flächen der Hauptblickrichtung liegen.



Nachdem die Stützen an den Längsfronten fertig montiert sind, wird am Sockel Mauerwerksfolie aufgeklebt. Durch den bereits am Modell vorhandenen, etwas vorstehenden Steg als Fensterbank kann die Folie hier dicht angestoßen werden.

Wie bereits beschrieben, sollten auch diese Bereiche vorab dunkel eingefärbt sein.

Unten führe ich die Folie über den sichtbaren Kunststoffsockel des Bodens bis zur Modellunterkante.

Der neue Betonsockel wird aus 0,6 - 0,8 mm dickem Balsaholz geschnitten. Vor dem Zuschnitt streiche ich das Balsaholz mit einem Farbgemisch aus einem großen Anteil weißer Acrylfarbe, etwas dunkelbraun und noch weniger schwarz, changierend betongrau-braun.



Danach wird das vorgestrichene Holz in 2 mm breite Streifen geschnitten. Die oberen Kanten sind vor dem Aufkleben des Sockels auch betongrau-braun zu färben. Nach dem Trocknen trage ich senkrecht zur späteren Sockeleinbaulage etwas dunkle Farbe in der Trockenpinsel-Technik (Dry Brush“) auf und imitiere so die durch Regenwasser senkrecht ablaufenden Verschmutzungen.

Durch das farbliche Behandeln vor Einbau vermeide ich ein erst bei einem späteren Anstrich versehentliches Verschmutzen des Mauerwerks mit Farbe.

Tipp „Verziehen des Holzes vermeiden“

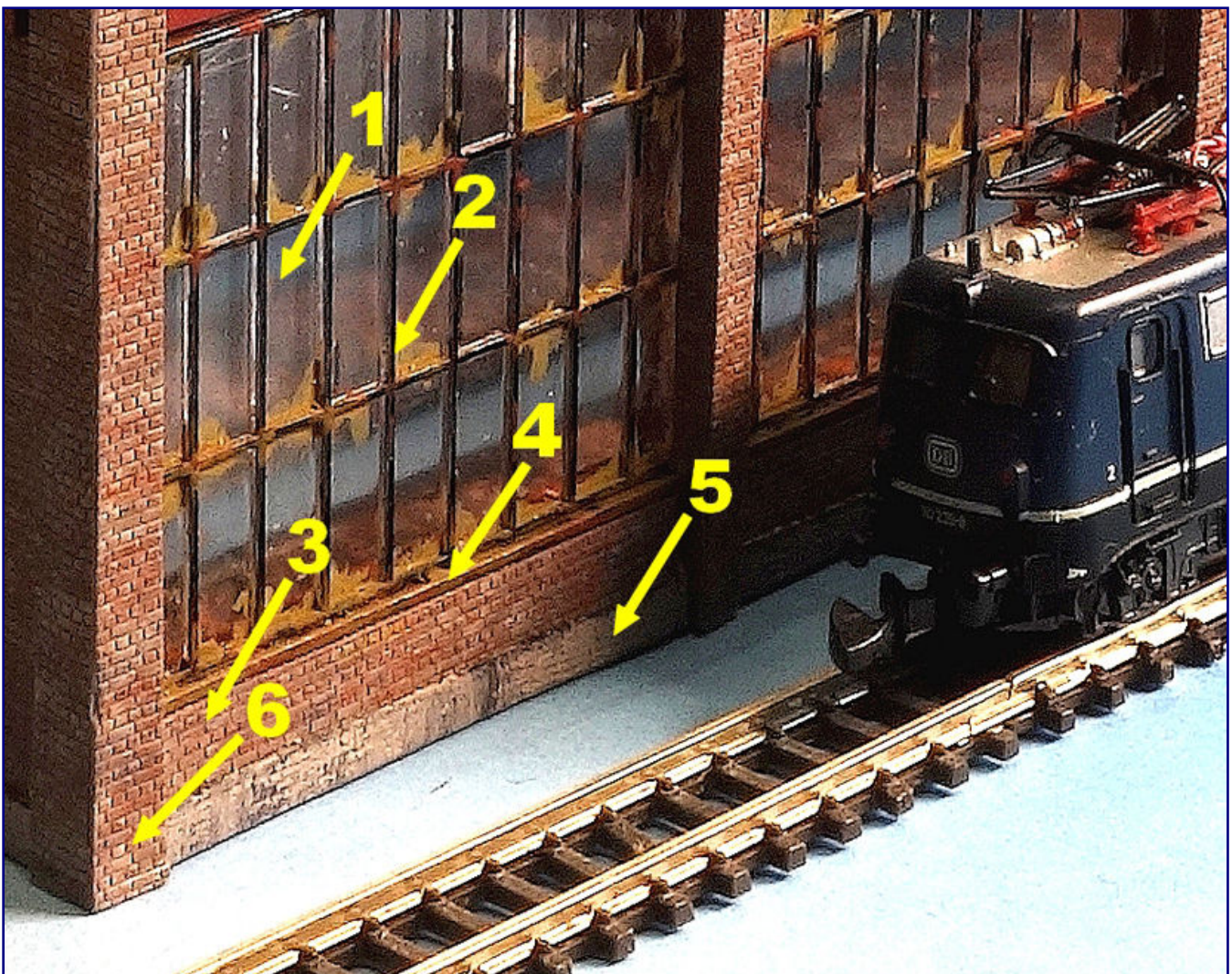
Das sehr offenporige Balsaholz ist feuchtigkeitsempfindlich und kann sich sehr schnell verziehen (Aufbeulung auf der feuchtebelasteten Seite). Um dies zu vermeiden, färbe ich gleichzeitig sowohl die Vorder- als auch Rückseite ein.

Tipp „Anstrichoptimierung“

Um für die vielen Streifen die Arbeit zu optimieren, schneide ich zuerst einen breiten Streifen mit zwei sauber geschnittenen Längskanten. Diese Kanten färbe ich direkt mit. So habe ich für den endgültigen Zuschnitt der schmalen Sockel bereits zwei fertig farbig behandelte Sockelkantenoberseiten. Nach dem Trocknen muss nur noch die endgültige Sockelbreite mit je einer gestrichenen Kante geschnitten werden.

Mit den zwischen die Pfeiler geklebten Betonsockeln erreiche ich eine vorbildgerecht strukturierte Fassade, die sich von hinten nach vorne jeweils mit geringem Vorsprungsmaß gestaffelt wie folgt aufbaut:

Glasfläche (1) – Sprossen (2) – Mauerwerk (3) – Sohlbank unter Fenster (4) – Sockel (5) – Pfeiler (6)



Die Torfront bedarf einer gewissen Aufmerksamkeit. Die um 90° aufschwingenden Tore liegen mit ihrer Scharnierkante im geöffneten Zustand dicht auf der Kunststofffläche der Fassade auf. In diesem Bereich kann keine Mauerwerksfolie aufgebracht werden, weil die Tore sich sonst nicht mehr um 90° öffnen lassen. Darum scheidet auch ein Pfeiler mittig zwischen den Toren zur Gliederung der Fassade aus.

Aber auch dafür gibt es eine Lösung: zuerst bekleide ich die Wandflächen bis zu den Scharnieren mit Mauerwerksfolie. Danach wird je ein 2 mm (Balsaholzrohmaß) breiter Pfeiler (vorab dreiseitig mit

Mauerwerksfolie beklebt) unmittelbar rechts und links außen neben die Scharniere der Tore gesetzt. Das um 90° geöffnete Tor dient mir bei der Montage als Anschlaglehre.



Eine kleine Kröte muss ich jedoch schlucken. Denn an der links gelegenen zweiflügeligen Tür ragt der Pfeiler etwas ins Lichte der Tür.

Für meine Einbausituation ist das allerdings unproblematisch, denn die Tür liegt abseitig im kaum einsehbaren Bereich und zudem wird die Überschneidung durch den Blickwinkel von der vorderen Pfeilerkante überdeckt.

In einer voll einsehbaren Frontalansicht dieses Giebels bietet es sich an, hier eine andere Tür, ggf. einflügelig, einzusetzen oder eine im Bildbearbeitungsprogramm aufbereitete (geschmä-

lerte) und ausgedruckte Tür aufzukleben. Auch ein schmalerer Pfeiler wäre denkbar, mir war jedoch die Gesamtoptik mit den gewählten Pfeilerabmessungen wichtiger.

Die Flächen unmittelbar um die Tore und um das Oberlicht herum können nicht mit Folie beklebt werden. Einerseits weil die Ausschnitte für die Scharniere zu ungewünschten optischen Effekten führen, andererseits wie beschrieben sich dann die Tore nicht um 90° öffnen lassen. Häufig hatten solche großen Toranlagen jedoch breitere Stahlrahmenkonstruktionen. Daher bietet es sich an, auch hier dieses Stilelement als technisch denkbare Lösung einzusetzen.



Hierzu färbe ich diese Streifen und die um die Tore umlaufenden Kanten der „Wand“, wie in meinem Bw üblich, im Farbton von schon stark korrodierten Metallteilen ein.

Zusammen mit den Mauerwerkspfeylern jeweils rechts und links neben diesem „neuen“ Stahlrahmen und der „Stahlkonstruktion“ erhält der Giebel eine vorbildähnliche Charakteristik, die der neuen Gebäudearchitektur angepasst ist.

Später werden die Tore und Rahmen noch farblich behandelt und als i-Tüpfelchen kontrastierend zweifarbig gestrichen.



Der rückwärtige Giebel gestaltet sich etwas einfacher. Hier setze ich 3 Pfeiler, einen davon mittig zwischen und jeweils einen Pfeiler rechts und links neben die Fenster. Diese Aufteilung hat zudem den Vorteil, dass die Mauerwerksfolie lediglich in einfach zuzuschneidenden Teilflächen aufzubringen ist.

Hinweis „Wandverkleidung bei Oberleitungsmontage“
Wenn eine Oberleitung bzw. die Toröffnungssteuerung verwendet werden soll, kann das obere Giebelfeld erst dann mit Folie bekleidet werden, wenn die Oberleitung innenseitig eingehängt ist. Damit werden mit der Folie auch direkt die unschönen Hilfsöffnungen zur Montage der Oberleitung überdeckt.

Die Redutex-Folie ist nicht lichtdicht. Bei einem beleuchteten Modell empfehle ich, die Folie im Bereich der Hilfsöffnungen für die Oberleitungsmontage rückseitig lichtdicht schwarz einzufärben oder die Öffnungen mit einer Aluminiumfolie zu überkleben. Damit kann hier ein unerwünschter Lichtaustritt des beleuchteten Modells vermieden werden.

Alternative Gestaltungsmöglichkeit:

Grundsätzlich bietet es sich auch bei diesem Modell an, mit den in mehreren Farben lieferbaren Mauerwerksfolien eine früher häufig gebaute Variante zu realisieren: nämlich eine zweifarbige Fassade. Beispielsweise könnten alle zurück liegenden Wandflächen mit einer gelblich eingefärbten Mauerwerksstruktur versehen werden und lediglich die Stützen im dunkleren Farbton kontrastierend vorstehen.

Ich verzichte auf diese Zweifarbigkeit, weil mir die Fassade der Ellokhalle nach Umgestaltung schon stark genug strukturiert und kleinteilig ist, mit der Einfarbigkeit aber trotzdem eine gewisse „Ruhe“ der Architektur in der Fassade erzielt wird.

Der jetzige Zwischenstand zeigt bereits die mit wenigen Maßnahmen erreichte Aufwertung des Modells.



Für das Projekt verwendete Baumaterialien

- Märklin Ellokschuppen, Art.-Nr. 8980
- Balsaholz 0,6; 0,8; 1,0; 1,5 mm
- Mauerwerk: Redutex 3D-Folien, Art.-Nr. 220LD823 („Engineering Ziegelstein“)
- Dacheindeckung: Redutex 3D-Folien, Art.-Nr. 160TI122 („verwittertes Wellblech“)
- Dachrinnen: evergreen scale models, 1,5 mm, Art.-Nr. 241 („half round“)
- Regenfallrohre: Lampenmaste von LED Straßenlaternen (verschiedene Anbieter auf Auktionsplattformen)
- Regenfallrohre alternativ: Blumen-Stieldraht, 0,8 mm, KNORR prandell, Art.-Nr. 6478204
- Strasssteine: 4x4 und 3x3 mm
- Verschiedene Acrylfarben (überwiegend Tamiya und Vallejo)
- Sekundenkleber
- Holzleim
- Uhu-Alleskleber
- Permanentmarker Edding 370, schwarz
- Fineliner 0,6 oder dünner, schwarz

Teil 2 wird sich in **Trainini®** 9/2022 Dach, Wartungsgruben, Inneneinrichtung, Oberleitung und der Komplettierung des Modells widmen.

Alle Fotos und Abbildungen dieses Artikels: Heribert Tönnies

Seiten des Autors:
<http://bestagernet.de>

Baublog:
<https://www.facebook.com/modellbahn.bahnbetriebswerk>

1zu220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz
für die Spur Z

Sommerschlußverkauf im www.1zu220-shop.de

Aktuell finden Sie in unserem Shop auf www.1zu220-shop.de unter „Angebote“ einige besonders rabattierte Artikel.

Über die Filter können Sie nach Hersteller oder auch Preis sortieren. Wir hoffen, es ist auch etwas für SIE dabei.

Neuauslieferungen:



<- Märklin 82133 - Bahndienst-Rungenwagen



Märklin 87298 - Doppelstockwagen-Set IC 2 ->



<- Märklin 88094 - Tenderlokomotive



Märklin 88619 - Dieselelektrische Lokomotive ->

***Alle Preise verstehen sich inklusive der Mehrwertsteuer, zuzüglich der Versandkosten**

Traumanlage von Dirk Kuhlmann

Unterwegs in Niederbayern

Eine ansprechende Modellbahnanlage braucht nicht nur ein gestalterisches Händchen. Viel wichtiger sind eine Idee und Geschichte, die sich aus eigenen Wünschen, erlebten Eindrücken und viel Phantasie ergibt. Sobald der Plan im Kopf und auf Bildschirm oder Papier gereift ist, kann es ans Umsetzen gehen. Was dabei entstehen kann, zeigt unser heutiges Portrait der Anlage „Bad Rothenzell“ nach niederbayerischen Motiven.

Bad Rothenzell liegt westlich von Passau. Eingebettet in ein weites, grünes Tal und von Wald umgeben hat sich mit der kleinen Kurstadt im Landkreis Rottal-Inn eine niederbayerische Idylle erhalten. Wir befinden uns in mitten der sechziger Jahre; diverse bahntechnische Neuerungen kündigen sich bereits auch hier an.



Der Morgennebel liegt noch über dem Tal und der Bahnverkehr scheint für ein paar Minuten zu ruhen.

So fahren die Züge der Strecke von Passau nach München bis auf ein 50 km langes Reststück bereits unter Fahrdrabt. In Bad Rothenzell ist es noch nicht ganz so weit – die Oberleitungsmasten stehen aber schon und an der Signaltechnik wird eifrig gebaut.

Die verantwortlichen Dienststellen der DB hatten Jahre zuvor einen Weitblick bewiesen, als sie sich für den Erhalt des Lokbahnhofs Bad Rothenzell als Außenstelle (bahnamtlich abgekürzt: Ast) entschieden. Die gegenwärtig dort stationierten V 100 ermöglichen die erforderlichen Vorspanndienste vor durchgehenden Zügen, die planmäßig mit Ellok verkehren.

Der noch fahrdrahtlose Abschnitt lässt sich überbrücken, ohne die Ellok abkuppeln zu müssen, weil ihr bis zu zwei Diesellokomotiven der Ast Bad Rothenzell vorgespannt werden können. Dabei kommt es bisweilen zu eigentümlichen Zugbildungen, vor allem bei Sonderzügen.

Auf der Internationalen Verkehrsausstellung in München 1965 wurde die Baureihe E 03 der Öffentlichkeit vorgestellt. Besucher konnten die Lok auf einer Fahrt nach Augsburg mit 200 km/h erleben. An einem der Ausstellungstage der IVA stand wohl auch ein Präsentationstermin in Passau an. So kam es, dass die abgebügelte E 03 samt dem Zug hinter zwei V 100 den Bahnhof Bad Rothenzell durchfuhr.



Zu den Hauptaufgaben der V 100 im niederbayerischen „Bad Rothenzell“ gehören Vorspannleistungen vor durchgehenden Zügen, die planmäßig mit Elektroloks über den „stromlosen“ Streckenabschnitt verkehren.

So hätte es damals in Bad Rothenzell geschehen können, wenn nicht sämtliche Szenen meiner Phantasie entsprungen wären. Gerade eine kleine Geschichte erfüllt die eigene Modellbahn regelrecht mit Leben.

Motive und Planungen

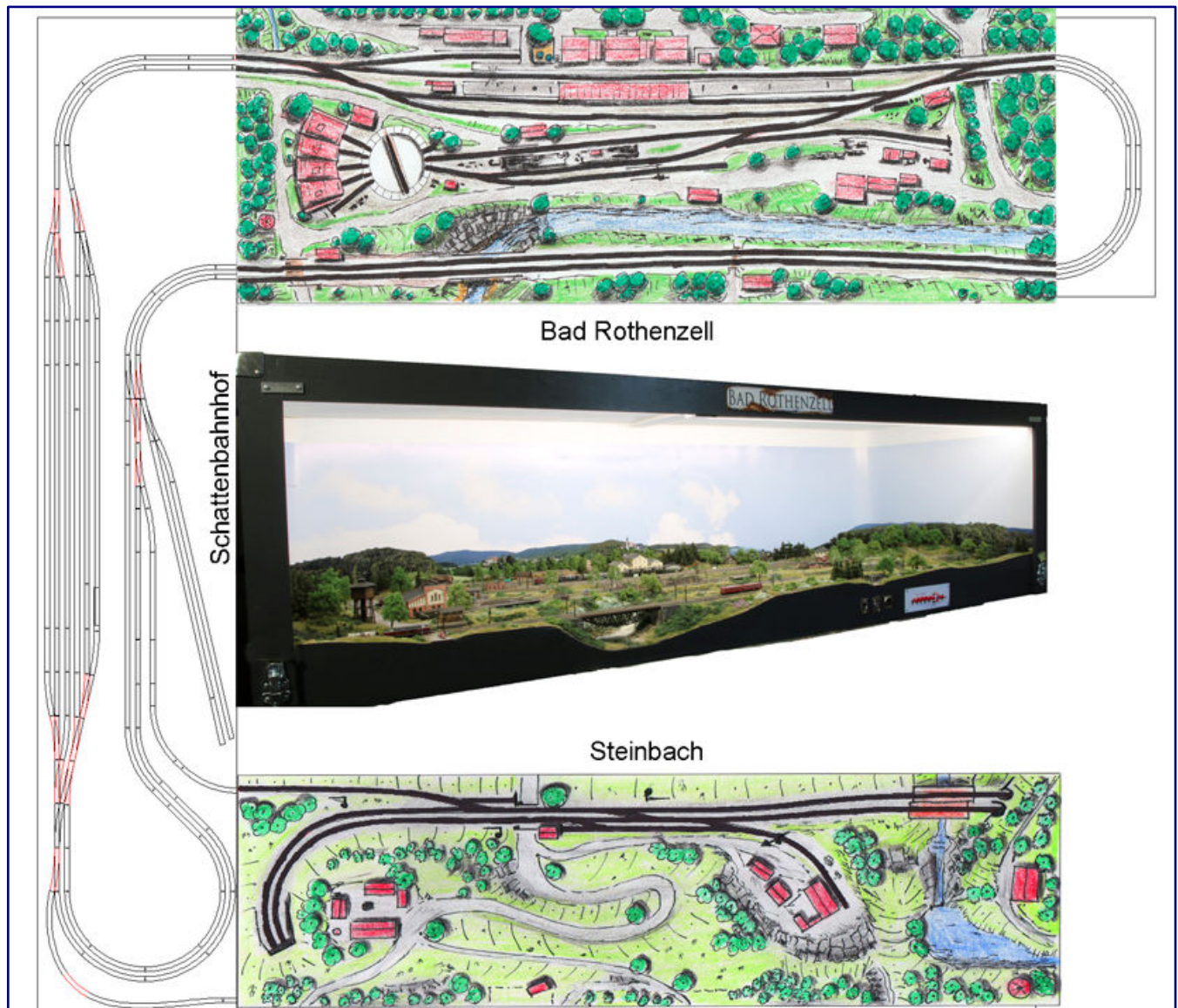
Zunächst ging es bei diesem Exponat um die konzeptionelle Frage, bei einer Fläche von 200 x 70 cm im Maßstab 1:220 möglichst viele Gleise unterbringen zu können, zumal ein langer Auslauf der Züge, optimale Rangiermöglichkeiten und ein kleinerer Lokbahnhof auf der Agenda standen und dennoch der niederbayerisch-ländliche Charakter nicht verlorengehen sollte.

Nach gefühlt zwanzig gedanklichen Entwürfen fiel die Entscheidung für die jetzige Form, die sich u. a. an zeichnerischen Motiven Reinhold Barkhoffs orientiert. An den Bahnhof schließen sich beidseitig Gleisbögen an: Rechts wird die Verbindung zur vordergründigen Paradenstrecke, links zum Gleisspeicher des mitgesetzten Schattenbahnhofs hergestellt.

Auf einer Fläche von 300 x 50 cm nehmen seine Gleise Schnellzüge mit immerhin acht Reisezugwagen auf. Wie der Gleisplan verdeutlicht, liegt der Durchgangsbahnhof Bad Rothenzell innerhalb des Dioramas nahezu unmittelbar vor der Hintergrundkulisse, während die Szenerie davor vom Lokbahnhof mit den großzügigen Behandlungsanlagen, einer Drehscheibe, dem Ringlokschuppen und (ganz vorn) einer langen Paradenstrecke bestimmt wird.

Da sich die Gleisbögen der rechten Umfahrung und der Zugang zum Schattenbahnhof ganz links in einer Art „Blackbox“ verbergen, hinterlässt der sichtbare Bereich mit der Großzügigkeit sanft geschwungener Gleise eine gewollte Eleganz, die natürlich auch ein Resultat des verwendeten Flexgleises (von Märklin) ist.

Letzteres führte insbesondere im Falle des in recht sanfter Krümmung liegenden Inselbahnsteigs von Bad Rothenzell zu einer immer wieder verblüffend vorbildnahen Wirkung – besonders dann, wenn dort Reisezüge mit langen Drehgestellwagen halten. Nebenbei hat nun auch die vor längerer Zeit fertig gestellte Anlage „Steinbach“ über den erwähnten Schattenbahnhof den Anschluss an die große, weite Welt erhalten.



„Bad Rothenzell“ (oben) in Kombination mit der Anlage „Steinbach“: Neben der Verbindung der Anlagen verdeutlicht die Zeichnung Lage und Größe des Schattenbahnhofs.

Der Grundaufbau und Elektrik

Das Grundgerüst besteht aus 70 mm hohen 10-mm-Sperrholzleisten. Sie wurden gekreuzt verleimt, verschraubt und bilden die tragende Basis der „Eisenbahnplatte“. In der Baugröße Z sollte man auf Steigungen verzichten und ein topographisches Auf und Ab mit Hilfe der Landschaft suggerieren. Dazu wird die 10-mm-Platte nach provisorischem Verlegen der Gleise an zuvor bestimmten Stellen aufgesägt und bereitet so beispielsweise die topografischen Einschnitte vor.

Natürlich sind die Leerstellen zur nachfolgenden Hangbildung zu unterfüttern – der dazu verwendete Hartschaum benötigt immer eine tragende Grundlage. Nur die Fischbauchträgerbrücke (von Hack) sowie die in Eigenbau entstandenen Brückenköpfe wurden mit dem Ziel problemlosen Gleisverlegens in die unbebaute Rohform der Anlage hineingesetzt. Zur Geräuschdämmung liegen die Gleise auf 2-mm-Kork.

Das Vorplanen entscheidet vieles: Passen die Unterflurantriebe (von Conrad oder Hoffmann; erhältlich über Aspenmodel) oder stört eine Holzstrebe? Ist Platz für Entkopplungsmagneten (von System Jörger)? Wo ist genug Platz für die erforderlichen Decoder?

Die verwendete Digitalzentrale „Intellibox 2“ ist nicht für den 10-Volt-Betrieb der Z-Bahn ausgelegt; ein Digital-Spannungsregler von AMW kommt hier zur Hilfe. Zu empfehlen sind mehrere Einspeisepunkte mit nicht zu knapp gewählttem Kabelquerschnitt, um ausreichend digitalen Strom an allen Stellen zu haben.

Bei „Bad Rothenzell“ wurden die Zentrale und alle erforderlichen Teile in ein Holzkästchen integriert und die Anschlüsse über XLR-Stecker bzw. -Buchsen hergestellt. Als Komponenten aus der PA-Audiotechnik sind sie stabil und zugfest genug, um die Anlage für den rauen Ausstellungsbetrieb zu ertüchtigen. Sie merken schon, auch die Z-Bahner greifen seit Jahren vermehrt auf die Digitaltechnik zurück.



In Bad Rothenzell sind stets mindestens drei V 100 stationiert, die auch für operativ anfallende Leistungen herangezogen werden. Der Mischbetrieb aus Dampf- und Dieselloks hat durchaus seinen eigenen Reiz.

Kleinserienanbieter ermöglichen mit ihren Produkten das Digitalisieren der Lokomotiven in einer Art und Weise, dass sich ein Vertreter größerer Maßstäbe die Augen, pardon die Ohren, reibt. Manche Exemplare haben eben sogar die passende Geräuschkulisse gleich mit an Bord (Sounddecoder)! Das Volumen lässt natürlich zu wünschen übrig, aber immerhin ist ein großer Spielspaß garantiert.

Das Gestalten der Landschaft

Bis jetzt waren die Bastelstunden mit Spaß und auch Disziplin gut verlaufen, aber nun sollte die wahre Freude aufkommen. Es geht an meine Lieblingsbeschäftigung – Landschaftsbau.

Zunächst werden in mehreren Durchläufen 20-mm-Hartschaumplatten auf die Anlage geklebt, bis die gewünschte Höhe erreicht ist. Mit scharf gezahnten Messern und verschiedenen Raspeln wird der Hartschaum mit ersten Landschaftskonturen versehen.

Dann kommen die vorgesehenen Stützmauer (und ähnliche Kunstbauten) an ihren Platz. Ein Vorabversuch auf einem Probestück verhilft oft zu eigenen Erfahrungswerten. Die „Lockerheit“ vieler Anlagen ist kein Zufallsprodukt, sondern das Resultat kontinuierlicher Arbeit.

Irgendwann gewinnt der erfahrene Modellbahner den Blick für das Wesentliche. Mit ein paar Schnitzern und etwas brauner Farbe obendrauf ist es leider nicht getan. Diesem Schnitzen folgt nämlich noch ein satter Auftrag mit dem Holz-Reparatur-Spachtel der Firma Molto – nicht kostengünstig, aber von hervorragenden Eigenschaften und deshalb für mich ohne Alternative.



Der Bahnsteig ist im Eigenbau entstanden und natürlich mit einem feinen Treppenabgang versehen.

Die Masse trocknet sandähnlich auf und bildet mit ihrer rauen Oberfläche eine sehr gute Haftgrundlage für das spätere Begrasen.

Die Geländehaut sollte je nach Region und gewünschter Witterung unregelmäßig mit erdähnlicher Farbe lasierend gestrichen werden.

Als letzte Aktion folgt das Aussieben feinsten Mutterbodens, einiger Steine und verschiedener Sandsorten.

Das Material wird entweder auf die mit Kleber bestrichene Fläche gestreut oder mit dünnflüssigem Schotterkleber eingeschwemmt.

Das sich anschließende Gestalten von Wasser mit Dispersionsfarben und Bootslack ist hinreichend bekannt. Wird mit etwas Illusionsmalerei Tiefe vorgetäuscht und alles mit einigen Schichten hochglänzenden Lacks versiegelt, entsteht ein beachtlicher Wassereffekt.

Über die Auswahlmöglichkeiten bei Bausätzen im Maßstab 1:220 kann sich der geneigte Bastler heute kaum beschweren. Eines der prägenden Bauwerke auf der Anlage ist natürlich die Brücke der Firma Hack.

Lokschuppen, Empfangsgebäude und Stellwerk sind Bausätze von Archistories, die nachträglich stimmig bemalt worden sind. Farbliche Nachbehandlungen sind generell anzuraten, um den jeweils verwendeten Kunststoffen, Resinen, Metallen, Holz- und Kartonarten eine gewisse Gesamtharmonie zu verleihen. Sämtliche Häuser sollten lückenlos und spaltfrei auf bzw. in der Erde stehen, denn nichts wirkt auf Betrachter abstoßender als schwebende Wände oder gar ganze Gebäude.

Feinst gesiebter Woodland-Turf bildet die Grundlage für bestimmte Abschnitte der künftigen Grünflächen. Auf einem Teilstück von 20 x 20 cm erfolgt ein erster Begrasungsdurchlauf mit 2-mm-Fasern von Mininatur. Der Leim wird nicht flächig aufgetragen, sondern unregelmäßig getupft. Angedachte Standorte von Bäumen und Büschen sind davon auszunehmen.



Nach zwei weiteren Durchgängen schaut die Sache schon recht natürlich aus, denn mehr oder minder hohes Gras, Unkraut und Flechten wechseln sich mit nacktem Erdboden ab; der hohe Aufwand lohnt sich.

Bäume und Büsche sind wieder individuelle Kreationen aus Draht und selbst angemischter Holzstammfarbe mit Laub von Polak und Mininatur.

Der unikate Charakter dieser Gewächse unterstreicht den Grundsatz, dass alles aus einer Hand stammt – und richtig Spaß machen sollte. Das Z-Diorama „Bad Rothenzell“ (oben) kurz vor seiner Fertigstellung: Das in Längsrichtung aufgenommene Foto zeigt die großzügige Eleganz geschwungener Gleisanlagen und die (vergleichsweise) verblüffende Tiefenwirkung selbst einer nur provisorisch aufgestellten Hintergrundkulisse.

Hintergrund – Licht – Spielkonzept

Das „Guckkasten“- oder auch Bühnenprinzip stellt ein geschlossenes System zum schnellen Aufbau dar und bietet optimalen Schutz beim Verladen, Transport, Entladung und Aufstellen. Das installierte dreiseitige Panoramabild mit niederbayerischem Ambiente ist als umgebender Hintergrund vielleicht das wesentlichste Element für ein vollendetes Bühnenbild mit Tiefe, das freilich noch strahlender Helligkeit bedarf.



Das Betriebswerk ist leer, alle V 100 sind im Einsatz und trotzdem herrscht hier nie für einen Moment Ruhe.

Dazu waren 49 Einzelfotos erforderlich, die mit Hilfe von Photoshop zu einem szenisch stimmigen Ganzen verschmolzen wurden. Für das realistische Ausleuchten sorgen zwei 160 cm lange LED-Leisten mit Tageslichtcharakter; wegen der vielen Grün- und Gelbtöne wurde eine Lichtfarbe von 4000 K zum Mildern einer Farbstichgefahr gewählt. Dies aber wie immer eine Geschmackssache.

Steht in der Zwischenüberschrift wirklich Spielkonzept? Ja, Sie lesen richtig: „Bad Rothenzell“ soll zum Spielen einladen – in einer gestalterisch ausbalancierten Modelllandschaft. Die anfängliche Geschichte ist nur eine unter vielen möglichen Szenarien, welche immer abhängig vom vorhandenen Rollmaterial sind.



Die Fischbauchträgerbrücke der Firma Hack gehört zu den „Hinguckern“ dieser Z-Anlage. Obwohl alle Gleise auf „Normal Null“ liegen, suggeriert die Brücke eine gebirgige Landschaft.

Daher ist der fehlende Fahrdrabt auch recht gut zu verschmerzen. Es gibt ihn in der Kleinserie (HOS Modellbahntechnik), fein und sensibel, es ist aber kein Produkt für eine Spielanlage. Die Kombination mit Steinbach ließ eine Großanlage im Maßstab 1:220 auferstehen und selbst zwei „Wuchtbrummen“ der Baureihe 96 wären hier denkbar.

Zum Abschluss erfolgt nun eine Bilderfolge der Anlage.





Der P 2589 verlässt gerade mit seiner Vorspannleistung den Bahnhof. Beim nächsten Halt übernimmt die E 44 unter dem vorhandenen Fahrdrabt wieder die Beförderung.



Aus dem Lokbahnhof ging die Außenstelle „Bad Rothenzell“ hervor. Neben Triebwagen und Tenderlokomotiven stellt sie Vorspannmaschinen für die seinerzeit noch nicht elektrifizierte Hauptstrecke.



Noch ein paar Schritte durch den Wald und die Spaziergänger erblicken die Bahnanlagen von Bad Rothenzell.



Die Dämmerung geht in Dunkelheit über, am Bahnübergang beim Lokbahnhof herrscht gespannte Erwartung: Was hat die V 200 wohl diesmal am Zughaken?



Dieses Foto von dem Gebirgsfluss im Morgennebel beweist es: Selbst in der Baugröße Z ist eine Landschaftsgestaltung möglich, deren Präzision Romantik und Emotion zulässt.

Wie immer fehlt jetzt noch mein übliches Schlusswort – die Reise geht weiter!

Seiten der im Artikel erwähnten Anbieter:

<https://www.archistories-shop.com>

<https://amw.huebsch.at>

<https://aspenmodel.com>

<https://www.conrad.de>

<https://hack-bruecken.de>

<http://www.hos-modellbahntechnik.de>

<https://www.maerklin.de>

<https://www.molto.de>

<https://www.mininatur.de>

<http://www.polakmodel.com>

<https://www.uhlenbrock.de>

<https://woodlandscenics.woodlandscenics.com>

Ihre Film- und Fotosammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Film-/Fotosammlungen:

- **bewahren**
- **auswerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initiiieren**

Unsere Garantien:

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

*Sie möchten
eine Sammlung der
Nachwelt erhalten?*

0151/573 96 21 1

Rufen Sie uns einfach an!

*Sie möchten unsere
Arbeit unterstützen?*

Bilderkonto:

Stadtparkasse Solingen
DE73 3425 0000 0001 3362 47

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Von Träumen und Träumereien

Dieser entscheidende Moment...

Was wäre eine Modellbahn ohne Kreativität und Phantasie? Langweilig! Dirk Kuhlmann schärft unsere Sinne, Alltägliches wie Außergewöhnliches festzuhalten und zu konservieren, um mit der Vielfalt an Eindrücken später ein individuelles und aussagekräftiges Kunstwerk schaffen zu können. Alles, was wir brauchen, sind gute Sinne, eine Kamera, viel Zeit und auch Geduld.

Die Stille, die Sehnsucht, die Freiheit, das Meer und ein in der weiten Dünenlandschaft verloren wirkendes Gleis sind die feinen Zutaten für eine Inselbahn nach nordfriesischen Vorbildmotiven. Diese Zeilen schrieb sich Dirk Kuhlmann im September 2009 eilig auf seinen Notizblock. Was ist geschehen?

Wir hatten gerade die Insel Wangerooge mit der Abend-Fähre verlassen und ein letzter Eindruck vom Anleger und der Schmalspurbahn sollte natürlich fotografisch festgehalten werden. Am Heck des Schiffes angekommen, bot sich mir ein Blick, der mich regelrecht in den Bann zog. Sie kennen das?



Irgendwie passte alles zusammen, eine ganz eigentümliche Stimmung breitete sich in mir aus und vor meinem geistigen Auge entstanden nun einige Teile einer Spur-Z-Modellbahnanlage mit einem Inselthema.

Der Abend in unserer Unterkunft gestaltete sich mit diversen Skizzen und ersten Gleisplanungen. Am nächsten Tag war die Entscheidung gefallen und das nunmehr zweiteilige Thema Nordsee in Spur Z wartete auf die weitere Umsetzung.

Folge mit einigen aktuellen Eindrücken perfektioniert werden. Das Exponat spielt zwar am Festland, aber eine Fortsetzung wäre doch machbar. Den Bericht über „Helenensiel“ können sie im **Trainini®** 7/2013 nachlesen.

Meine Anlage „Helenensiel“ war bereits im Rohbau und konnte in der



In den folgenden Jahren sammelte ich weitere Informationen und Bilder für die künftige Inselbahn, natürlich immer wieder verbunden mit dem Blick auf meine damaligen Fotos.

Eile war nicht geboten, manchmal sollten die eigenen, oft zeitlosen Träumereien für eine persönlich perfekte Modellbahn einen gewissen Vorrang und den gebührenden Vorlauf haben.

In diesem Punkt gibt es genau diese Gemeinsamkeit: Wir schauen immer wieder auf unsere „Top-Fotos“! Dabei ist es unerheblich, ob es die eigenen Bilder sind, sie aus dem Internet stammen oder der Sachliteratur entnommen sind.

Die finalen Umsetzungen, und dies gilt für alle Maßstäbe, erstaunen den Betrachter ungemein, hat doch der Bastler hier seine Gefühle, Gedanken und erworbene Kenntnisse in eine harmonische Modellbahnanlage verwandelt.

Beim Spur-Z-Treffen in Altenbeken 2014 traf ich mit Dr. Sven Rohmann sogar auf einen Gleichgesinnten. Seine Verbundenheit zu den nordfriesischen Inseln aus Kindheit und Jugendzeiten, die immerwährenden, fast bildlichen Erinnerungen - die Symbiose unserer beiden Gedanken und Vorstellungen manifestierten sich letztendlich in einen Gleisplan, den Gleisplan!



„Helenensiel“ (Seite 31) mit seiner Mole und dem dahinter liegenden Bahnhof am Festland, hier gezeigt mit Rollmaterial der Epoche V, sowie „Kniephaven“ mit dem gestalterischen Mix einiger Nordseeinseln und dem typischen Borgward.

Die Anlage „Kniephaven“ war damit geboren. Die weitere Geschichte dürfte dem interessierten Leser hinlänglich bekannt sein. Wie sie ersehen können, kann sogar eine Teambildung von Erfolg gekrönt sein und eine Fortsetzung ist jederzeit möglich.

Mittlerweile ist die Umsetzung der „Traum-Fotos“ ein regelrechter Trend geworden, zumindest in den Etagen der Modell-Landschaftsgestalter auf der ganzen Welt. Meist erschaffen diese kreativen Menschen einzigartige und auch kleinere Szenen auf ihren Exponaten.

Der Betrachter auf Ausstellungen bleibt hier regelrecht mit seinen Augen „kleben“ und zückt sein Mobiltelefon zwecks eventuellen Nachbaus. Dies sei immer zu vertreten, leider wäre es beim Umsetzen aber nur eine Kopie.

Das Nachahmen scheint zum Glück eher auf Deutschland beschränkt, ein Umdenken braucht hierzulande seine Zeit, zu sehr ist (gerade im Spur-H0-Sektor) der Modellbahner mit den Angeboten der Hersteller verwöhnt oder auch unbewusst eingeschränkt.

Der Bastel- und Spielspaß aus der Verpackungskiste heraus ist hierzulande also weiter angesagt. Unser schönes Hobby hat nun mal viele Facetten und jeder Modellbahner handelt natürlich nach seinem persönlichen Geschmack.

Doch ein kleineres Unikat auf Ihrer Anlage wäre doch möglich? Die Arbeit hält sich in Grenzen und die erstaunten Gesichter mancher Betrachter sind garantiert. Schauen Sie mal auf das Foto mit der Gaststätte in den Nachtstunden. Die Szene kommt ihnen bekannt vor?



Meine Verbeugung vor diesem großartigen Künstler ist nun mit „Nighthawks“ im Maßstab 1:220 verwirklicht worden. Wahrscheinlich „die Kleinste“ aller Nachahmungen.

Es ist eine Nachbildung von „Nighthawks“ als plastische Darstellung im Maßstab 1:220. Das Original des US-amerikanischen Malers Edward Hopper ist im Art Institute of Chicago ausgestellt. Das Gemälde aus dem Jahr 1942 hatte schon viele Nachbildungen diverser Künstler erfahren, diese Version ist „nur“ eine Hommage an einer meiner Lieblingskünstler.

Den bleibenden Eindruck, welcher hier bestens zum Thema passt, erfuhr ich bereits 1981 bei einer Edward-Hopper-Ausstellung in Düsseldorf. Manches braucht eben seine Zeit und in der US-amerikanischen Anlage „Old Port Shop“, welche zum Teil auch Chicago als Handlungsort hat, ist die Szene bei Tageslicht unscheinbar, in der Nachtversion aber durchaus erkennbar, trotz oder gerade wegen seiner Winzigkeit.

Neben den Kunstmalern können uns auch die bekannten Profifotografen einen Kick für eine tolle und nachahmungswerte Szene liefern. Vor nicht allzu langer Zeit hat die Firma Archistories eine US – amerikanische Kirche in Holzoptik vorgestellt (Archistories 403181 Country Church Kit).

Hier ging der Griff sofort in mein Bücherregal, der vergilbte Zettel lag noch im Buch „Dreams in dry places“ vom Fotografen Roger Bruhn. Eine Kirche mit einem sehr alten Friedhof, was für eine Atmosphäre! Ähnliche Abbildungen fand ich noch in anderen Fotobüchern, z. B. „Imprints“ von David Plowden.



Die großen Landschaftsfotografen in aller Welt bieten immer wieder wunderbare Vorlagen für die eigene Modellbahn. Oft bewirken fast belanglose Bilder aus vergangenen Zeiten einen Reiz zur Nachbildung im Modell.



Dies ist nicht ein Auszug aus einem Fotoband, sondern die „nur“ absolut passende US – Kirche der Firma Archistories in einer schwarzweißen Aufnahme.

Zeitgleich lag auf meinen Tisch der Ausdruck eines Southern-Pacific-Güterzuges von 1987, aufgenommen auf der „Placerville Branch“ im nordöstlichen Kalifornien im El Dorado County. Innerhalb von wenigen hundert Meter kreuzt die Bahn zweimal ein und dieselbe Straße.



Auch ganz normale Fotografien können regelrecht dokumentarisch unterwegs sein. Einen Zug hat diese Strecke seit Jahrzehnten nicht mehr befahren. Das Bild stammt aus dem Jahre 1987 und die Southern Pacific ist selbst nur noch Geschichte.

Das Original-Foto im Besitz der Placerville & Sacramento Valley Railroad darf hier gezeigt werden, da wir natürlich keinen kommerziellen Nutzen aus dem Bild herausziehen werden. Jetzt hatte ich gleichzeitig zwei starke Szenen, was tun?

Fürs Umsetzen vermischen wir einfach die Art des Landschaftsgestaltens unserer niederländischen Freunde mit den typischen Umsetzungen der Engländer, welche immer aus Platznot kleine aber sehr feine Betriebsdioramen erstellen. Aus den USA fließt hier unter anderem der Szenentrenner (Scenic-Divider) mit einer immer passenden Hintergrundkulisse ein. Eine weitere nordamerikanische Modellbauweise wäre selektives Komprimieren (Selective Compressing) der darzustellenden Szenen.

Einfach ausgedrückt ist es das Herauspicken persönlicher Höhe- und Schwerpunkte beim Vorbild und ihr (noch) glaubhaft enges Aneinanderreihen, obwohl in der Realität manchmal hunderte von Kilometern dazwischen liegen können.

Nach einer fast dreimonatigen Recherche, verbunden mit dem recht ungewöhnlichen und einfachen Gleisplan, ist dies als Ergebnis herausgekommen. Dank „Streetview“ ist sogar eine weitreichendere Recherche möglich, gerade in den Zeiten von Covid-19.

In Placerville bin ich dann bei der Hauptstraße (Main Street) auf einen Laden gestoßen, welcher den Namen „Hangman’s Tree“ trägt. Sehr makaber, dachte ich, doch es gibt einen historischen Verweis, dass der Ort früher Hangtown hieß und eine der ersten Regionen war, an denen „Gerechtigkeit mit einem Seil von einem Baum herbeigeführt“ wurde.

In dieser Gegend entdeckten die Leute Gold und die Atmosphäre des Wilden Westens verursachte einem dringenden Bedarf an Gesetzen, um Kriminelle und diejenigen zu bestrafen, die sich nahmen, was sie wollten, einschließlich das Leben fremder Personen.



Natürlich musste umgehend ein dritter Schwerpunkt etabliert werden: der Friedhof. „The Hangman’s Tree“ als Exponat im Maßstab 1:220 war damit namentlich geboren und die Umsetzung erfolgte.

Ich stoppte den Weiterbau nur kurz vor dem Einpflanzen der ersten Modellbäume ab, um die US - Kirche auch in einer Graslandschaft abzulichten, ähnlich den Vorbildaufnahmen der amerikanischen Fotografen.

Es ist erfreulicherweise „nur“ der erste Teil einer späteren, kompletten Anlage, es gibt noch

so viele ausdrucksstarke Fotografien. Aber gut Ding will Weile haben und wieder geht es auf die Suche nach Motiven.





Die Umsetzung ist hier mit zwei Bildern im Modell zu sehen, sogar die Kirche hat ihren Platz gefunden.

Noch ein Beispiel? Ein sehr häufiges und beliebtes Thema sind die Erinnerungen und Aufzeichnungen längst vergangener Zeiten, wie schon weiter oben kurz betrachtet.

Dem geneigten Bastler kann es passieren, dass auch eine komplette Eisenbahnstrecke für den Nachbau reizvoll ist, wenn denn selbst in der Spurweite Z der Platz da wäre. Ich hatte das große Glück für eine sehr große Umsetzung.



Vom Berichterstatter der eigenen Heimat bis hin zu den speziellen Bildbänden. Der Fundus für Inspirationen ist sehr hoch und mit dem Internet noch detailreicher geworden.



Auch bei der Großanlage „Diemeltal“ sorgten Bildbände, Literatur und der Heimatverein von Westheim für eine gute Umsetzung.

In den sechziger Jahren war der Besuch meiner Großtante, welche jahrelang mit ihrem Ehemann die Bahnhofsrestauration in Kreiensen bewirbt hat, eine regelrechte Normalität. Die Anreise erfolgte, wie damals noch selbstverständlich, von Opladen kommend, mit der Eisenbahn.

Manchmal ging es auch durch das Diemeltal auf der Oberen Ruhrtalbahn zum Ziel. Genau dieses Diemeltal ist dann Jahrzehnte später der Namensgeber für eine Modellbahn im Maßstab 1:220 geworden. Im Endausbau werden gute acht Meter Anlagenlänge erreicht sein, wobei wir nur vom gestalteten Bereich sprechen.

Dass ich in der Spur-Z-Welt nicht alleine mit diesen Gedanken unterwegs bin, beweist unser Leser Joachim Schilbach. Sofort nach der Ankündigung der V 80 im Märklin-Programm erinnerte er sich an ein älteres Ansichtskartenmotiv aus dem Reiju-Fotoverlag. Leider können wir aus urheberrechtlichen Gründen nur eine ähnliche Abbildung zeigen.

Die Stelle zeigt ein Stück der längst abgebauten Nebenbahn von Forchheim nach Höchstädt in Oberfranken. Für Joachim Schilbach ist die Szenerie einfach nur perfekt. Ein Zug mit seiner roten V 80, im Hintergrund der Kiefernwald, vorne ein Spargelfeld und der Karpfenweiher wird noch als erdachte Bereicherung beigegeben.



Solche Eindrücke von 1972 haben unseren Leser Joachim Schilbach inspiriert. Eine Bamberger 280 wird mit einem geschobenen Personenzug aus Forchheim gleich Ebermannstadt erreichen. Foto: Werner Vierling, Eisenbahnstiftung



Seine Umsetzung zeigt sehr genau die Atmosphäre des Vorbildes. Der geschwungene Gleiskörper und die Landschaft sind harmonisch vereint. Hier wartet der Betrachter gerne auf den nächsten Zug.

Seine Traumkulisse wird nun in einer kompletten Modellbahnanlage umgesetzt. Während die Gleisfigur und der Schattenbahnhof schon im finalen Zustand sind, geht es auf den gestalteten Bereichen Stück für Stück weiter.

Selbst **Trainini®**-Chefredakteur Holger Späing hat natürlich seine ganz eigenen Traumotive. Als kleiner Junge war er regelmäßig bei seinen Großeltern in Rheine zu Besuch. Ein Bahnübergang (Posten 210) mit dem abwechslungsreichen Zugverkehr hatte es ihm angetan.

Viele Jahre später war das gesamte Bühnenbild für ihn in Gedanken perfekt. Da warten wir doch mal auf eine feine Umsetzung! Ich kann dies nachvollziehen, zumal mein Vater und ich 1974 ganz in der Nähe den Lokwechsel von einer Ellok der Baureihe 110 auf eine ölgefeuerte Dampflokomotive der Baureihe 012 für unseren D-Zug an die Küste beobachtet haben.

Hier lief bis in den Oktober 1977 noch die Dampflokomotive im Güterzugverkehr und Bauzugdienst. Märklin hat mit den Baureihen 042 und 043 ihre beiden letzten Vertreterinnen längst anspruchsvoll umgesetzt. Einzig der letzte „Edelrenner“ (Baureihe 012) lässt als Modell im Maßstab 1:220 weiter auf sich warten.

Doch die Sehnsucht stirbt zuletzt, Erinnerungen und Träume halten den Traum am Köcheln. Wieder ein tolles Thema zum Nachbau. Was meinen sie?

Kurz vor Redaktionsschluss hat mich Franz Keck (Vereinsmitglied der FdE Burscheid) mit dem hier gezeigten Foto überrascht und die Recherche über die Kursbuchstrecke 411 von Opladen nach Remscheid beginnt aufs Neue. Vielleicht erwacht mein Projekt „Rennbaumer Mühle“ wirklich mal zum Leben. Wie oft stand ich hier auf dem Bahnsteig.



Märklin beschreibt 50 Jahre Spur Z Festschrift aus Göppingen

Wie schon zum 25-jährigen Jubiläum der Spurweite Z würdigt Märklin nun auch das halbe Jahrhundert mit einem Buch, dieses Mal in Broschürenform. Wiedergegeben wird die hauseigene Sicht auf ihre erfolgreiche Produktlinie, die nicht alle Facetten aufgreifen kann. Das Werk soll zurückblicken, auf die Zukunft schauen, die Gegenwart würdigen und Einsteigern Orientierung geben. Ob und wie das gelungen ist, hat Hans Helbach für uns herausgearbeitet.

Märklin (Hrsg.)
Großer Mini-Club-Ratgeber
Alles über die Spur Z

Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Göppingen 2022

Fadengebundene Broschüre
Format 21,7 x 30,2 cm
164 Seiten mit über 450 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-9824370-0-2
Art.-Nr. 07771
Preis 22,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich im Modellfachhandel
oder elektronischen Märklin-Vertrieb

Von Hans Helbach. Endlich ist es erschienen, das Buch zu „50 Jahre Mini-Club“. Märklin bezeichnete seine 1972 vorgestellte Neuentwicklung im Maßstab 1:220 als Spurweite Z und sein Produkt als „Mini-Club“. Beide Jubilare werden in diesem Jahr also fünfzig Jahre alt.



Fast 170 Seiten Umfang hat die Druckschrift zum Jubiläum erhalten, eingefasst wie ein Taschenbuch. Der erste Blick hinein gilt dem das Impressum, denn schließlich möchte ich ja wissen, wer an diesem Werk mitgewirkt hat. Nach langem Suchen finde ich es auf der Seite 125 – da hätte ich es wirklich nicht erwartet.

Die hier aufgeführten Personen sind bekannte Namen der Spur-Z-Szene: Auf **Trainini®**-Chefredakteur, Holger Späing, gehen mehr als einer Fünftel aller Beiträge zurück oder er hat zumindest erkennbar daran mitgewirkt. Aber auch andere Namen sind uns ein Begriff, etwa Karl Sinn als Anlagenbau-Profi oder Karl Albrecht als Urheber vieler im Märklin-Magazin veröffentlichter Anlagen-Serien.

Eine Zusammenfassung der fünfzig Jahre andauernden Entwicklung von Lokomotiven, Wagen, Gleise und Zubehör leitet das Kapitel der Historie ein. Immer wieder interessant ist hier der Blick auf die Anfänge und auch die damalige Werbung für die Mini-Club. Es sind Ausschnitte, wie auch die Beschreibung technischer Wegmarken, z. B. vom dreipoligen Antrieb zum Glockenanker-Motor, Bedruckung, Steuerung der Dampflokomotiven oder auch die Kupplung, die eine Verkürzung erfuhr.

Ein eigenes Kapitel ist dem Bronzeguss gewidmet. Hier ist Bodenständigkeit zu spüren, in den fünfzig Jahren immer wieder herausragende Schmuckstücke von Modellen geschaffen zu haben und trotz Serienproduktion ein Manufaktur-Niveau zu bieten.

International beginnt der Einstieg mit einem zweiseitigen Bild der EMD F7 als A-B-A-Einheit der Santa Fe mit der gelben Warbonnet-Lackierung. Schweiz, Schweden, Dänemark und die USA werden hier mit Modellen vorgestellt. Dabei darf das legendäre Krokodil einfach nicht fehlen, das 1979 seinen Einzug ins internationale Programm fand. Persönlich hätte ich mir die F7 der Alaska Railroad mit den passenden Wagen vorstellen können, denn sie war die erste dreiteilige F7-Lok im Märklin-Programm.

Doch was wäre ein solches Buch ohne einen Blick auf das epochale Werk der Geislinger Steige von Bernhard Stein, das auch heute noch bei den Modellbahnfreunden Westerstetten e.V. in Betrieb ist? Auch dies ist schließlich ein wichtiges und öffentlichkeitswirksames Stück Spur-Z-Geschichte.

Mit einem Ausblick auf die jüngsten Entwicklungen wird aufgezeigt, dass für Märklin immer noch viel Potenzial in der Nenngröße Z steckt. Übersichten zeigen die jährlichen Insider-Club-Modelle ab 1993/94 bis 2022. Hier kommt auch Rolf-Dieter Woerz zu Wort, der erste Messe- und Händleranlagen baute.

Nicht fehlen dürfen natürlich passende Anlagenportraits: Mit „Anregungen vor der Haustür“, „Hermsdorf“, „Wintertraum im Schaufenster“, „Eine Reise durchs Alpenvorland“, „Bauen in kleiner Spur“ und „Die unendliche Geschichte“ werden Werke von Willi Pflugbeil, Harald Fried, Thomas Muth, Dirk Kuhlmann, Karl Sinn und Harald Hieber vorgestellt. Einige wurden bereits öffentlich vorgestellt, andere dürfen wir vermissen – alle regen sie zum Träumen an und laden mit Episoden aus dem Leben zum Nachbau an.

„Einsteigen und Fahren“ vermittelt die Grundlagen des Einstiegs in die Spur Z. Und damit die Bauräume auch Nahrung finden, gibt es fünfzehn Anlagenvorschläge. Leider funktioniert der Link zum Download der Gleispläne (noch) nicht. Karl Albrecht kommt mit „Lust am Bauen“ als Praktiker zum Zuge.

Neben eigenen Modellen werden eine Reihe von Zubehörherstellern vorgestellt: Archistories, Faller, Klingenhöfer Miniaturen, Modellbau Laffont, Noch, Spur Z Ladegut und Trafofuchs. Andere fehlen leider in diesem Band und wären sicher einer bleibenden Dokumentation ebenso würdig gewesen.

Zum Schluss kommt der „Große Service-Teil“. Wer hier aber Tipps für die Wartung sucht, sucht vergebens. Die finden sich nämlich im Kapitel „Einsteigen und Fahren“. Vorgestellt wird der Stammtisch Untereschbach e.V., dessen Mitglieder seit 1992 im Bann der kleinen Bahn stecken. Zwei Seiten nennen die Märklin-Stammtische, denen es leider an eigener Initiative von Zetties fehlt, spurweitespezifische ebenfalls in diese Listen eintragen zu lassen.

Das Sammlerherz wird mit einem Querschnitt an Modellen bedient, der vom Starlight-Express über Messe-Modelle, Museums-, Jahres-, Kunstmodellen, zu besonderen Editionen, Oster- und Weihnachtswagen reicht. Eine Seite ist der Baugröße N gewidmet, in die Märklin ursprünglich einsteigen wollte. Nicht vergessen werden auch die wichtigen Treffen in Altenbeken, Rekorde und Wissenswertes um die Spur Z sowie ein Blick ins Märklineum. Gratulanten verteilen sich übers gesamte Buch.

Was vermisse ich an dem Buch? Es beschreibt ausschließlich die Entwicklung von Märklin Mini-Club. Die Geschichte der Spurweite Z schreibt sich anders, denn Hersteller wie Rokuhan, Micro-Trains oder AZL werden nicht genannt, obwohl es mit der zuletzt genannten Marke sogar eine Kooperation gibt!

Würde ich das Buch empfehlen? Ja! Zusammen mit dem vor fünfundzwanzig Jahren erschienenen Buch „Die Welt der Mini-Club“ von Thomas Hornung und Thomas Rietig genieße ich die Einblicke in 50 Jahre Geschichte unserer Spurweite.

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

Erinnerung ans Spur-Z-Silberjubiläum Den Kinderschuhen entwachsen

Die ersten 25 Jahre der Märklin Mini-Club waren eine spannende Zeit. Sie reicht von ihrer Premiere über Märklins Streben, sie als in ihrer Winzigkeit einmalig, faszinierend und besonders herauszustellen, die klägliche Bratpfannenära und beeindruckende Großanlagen bis hin zum Höhepunkt der Sammlerleidenschaften. All das wurde bereits vor einem Vierteljahrhundert in einem ersten Jubiläumsband eingefangen.

Thomas Hornung / Thomas Rietig
Die Welt der Mini-Club

Europmedia Verlag GmbH / Gebr. Märklin & Cie. GmbH
Irsee / Göppingen 1997

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 30,0 cm
128 Seiten mit 1 S/W- und 228 farbigen Abbildungen

keine ISBN
Art.-Nr. 03221
keine Buchpreisbindung

Erhältlich nur noch antiquarisch

Die beiden Autoren Thomas Hornung und Thomas Rietig sind Ende der neunziger Jahre in Märklin-Modellbahnerkreisen regelrecht in aller Munde. Gleich mehrere Bücher gehen auf sie zurück, darunter auch das hier zu besprechende.

Als leidenschaftliche Märklinisten, versierte Kenner und fachkundige Autoren waren sie für Werke über Märklin-Produkte und deren Geschichte erste Wahl. Auch der beauftragte Europmedia-Verlag mit seinem Gründer Klaus Eckert an der Spitze ist eine Referenz für dieses Werk.

Seit Jahrzehnten eng mit dem Hause Märklin verbunden und für dieses immer wieder tätig, heute als Produzent von Märklin-TV, gehört auch er zu den Personen, die einem Buch wie das hier vorgestellte einen besonderen Glanz verleihen. Sicher ist es auch antiquarisch noch interessant und es lohnt sich, daran zu erinnern.

Besprochen werden soll es auch deshalb, weil unser Rezensent des aktuellen Jubiläumswerkes auf diesen Titel verweist. Wer dieses erste Jubiläumsbuch nicht kennt, soll so in die Lage versetzt werden, bestmöglich vergleichen zu können.

Der Rezensent zu diesem Buch hat das Entstehen seinerzeit hautnah mitverfolgen können, denn viele der Aufnahmen, die darin Eingang fanden, sind im Z-Club-92-Museum in Bochum-Riemke entstanden, während er selbst Museumsdienst hatte.

In den Räumen des damals einzigen Spur-Z-Museums der Welt wurde beinahe das komplette Mini-Club-Programm in großen Glasschränken gezeigt, daneben aber auch in weiteren Vitrinen eine fast ebenso vollständigen Werbewagensammlung.



Zeitgenössisch ausgefallene Anlagen mit Schienenkreisen in Sporttaschen, in Wetterhäusern und auf Plattenspielern gab es dort ebenso zu sehen wie die frühen Meisterwerke eines Sven Rohmann, der unserer Baugröße heute unverändert zugetan ist.

Dieser Bestand bildete eine wichtige Grundlage für ein Buch, das ebenso wie auch das aktuelle Jubiläumsbuch „großzügig“ über alle Großserienwettbewerber hinwegsieht und den Fokus auf Märklin reduziert.

Eine weitere Parallele ist, dass in beiden Titeln ausgerechnet ein Wismarer Schienenbus („Schweineschnäuzchen“) in DRG-Gestaltung auf einem Anlagenfoto die einzige Ausnahme macht: heute ein Exemplar von Z-Modellbau, damals eines von Westmodel.

Auch die Strukturen beider Bücher sind sich sehr ähnlich, denn zunächst arbeiten die beiden Autoren heraus, was den Maßstab 1:220 überhaupt ausmacht, erklären sein System und seine Geometrie und geben einen kurzen Überblick über alle 25 Programmjahre bis zum Silberjubiläum.

Mit den berühmt gewordenen Messeanlagen von Bernhard Stein, den in Bochum fotografierten Anlagen und Dioramen sowie einem Diorama von Ulrich Günther, der zu jener Zeit im Märklin-Magazin publizierte, wird Appetit auf die Vorzüge von Märklins kleinster Spurweite geweckt.

Damit der entstehende Hunger auch gestillt wird, widmen sich etwas mehr als zehn Seiten dem Bau von Anlagen im Maßstab 1:220. Was heute der Bronze-Feinguss oder ein platinierteres Krokodil für besonders herauszustellende Modelle ist, war 1997 die in Echtgold gefertigte Schlepptender-Dampflokomotive der Baureihe 10.

Sie markiert auch den Startpunkt für das Arbeiten mit Wachsmodellen und verlorenen Formen, auch wenn diese Technik danach für rund zwei Jahrzehnte bei Märklin wieder in Vergessenheit geriet und seinerzeit wahrscheinlich komplett bei Zulieferern zum Einsatz kam.

Was nun in unserem Überblick noch fehlt, sind die deutlichen Unterschiede, die über die Reihenfolge der Themen und das Zuweisen zu in sich abgeschlossenen Kapiteln hinausgehen. Ein wichtiges Thema waren damals die Sammler, deren Leidenschaft Märklin aus wirtschaftlichem Interesse selbst gerne immer weiter angeheizt hat.

Entsprechend war in diesem Buch vom Urinstinkt des Menschen die Rede, während die Marke Märklin und der Ausdruck „Wertanlage“ nicht nur hier gleichgesetzt wurden. Tatsächlich fällt das damalige Jubiläumsjahr mitten in die Hochphase immer weiter steigender Marktpreise für alle Modelle, die irgendwie als in begrenzter Stückzahl aufgelegt galten.

Keine drei Jahre später, das Internet steckte gerade mal in den Kinderschuhen, platzte dieser Traum wie eine Seifenblase und der Sammlermarkt brach zusammen. Hier sehen wir eine Zäsur, die der weiteren Entwicklung eine völlig andere Richtung und folgerichtig erst 25 Jahre später aufgegriffen wurde.

Auch die Spur-Z-Gemeinschaft sah damals noch anders aus als heute: Neben den gewöhnlichen Modellbahnvereinen gab es zwei größere Zusammenschlüsse, die sich selbst als „Club“ bezeichneten. Sie waren auf Messen als Gemeinschaft präsent und hielten ihre Mitglieder mit eigenen Zeitschriften (auf Papier), Sondermodellen und Jahresgaben informiert sowie bei Laune. Auch dies wird mit einem Kapitel zu „exotischen Anlagen“ zumindest gestreift.

Eine Stärke des 25-Jahre-Jubiläumsbuches waren auch die hervorragend reproduzierten Aufnahmen, die ausnahmslos aus der Hand professioneller Fotografen stammten. Sie leisten sich daher keine Schwächen wie unerwünschte Unschärfen oder am Bildrand abgeschnittene Kupplungen. Wer der Mini-Club über lange Jahre verbunden ist, braucht deshalb auch diesen Titeln in seinem Bücherregal.

Seit über 40 Jahren

Ihr kompetenter Partner für hochwertiges Werkzeug



einige Beispiele aus unserem umfangreichen Programm

Werkzeuge PETER POST

Industriestr. 28

37115 Duderstadt

www.peter-post-werkzeuge.de



Qualitätswerkzeuge

Modellbahn - Modellbau

Elektronik - Feinmechanik

webmaster@peter-post-werkzeuge.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.

Freude über die letzte Ausgabe:

Mit großem Interesse habe ich die sehr detaillierten Artikel über die BB 67400 und den Waggon von Azar Models gelesen. Diese Artikel sind sehr gut geschrieben, sehr informativ und es macht wirklich Spaß, sie zu lesen.

Jetzt warte ich mit noch größerer Ungeduld auf die BB 67522, die ich vor etwas mehr als einem Monat bestellt habe.

Seit Anfang Januar haben meine vier Getreidewaggons mehrere hundert Meter auf meiner Anlage zurückgelegt. Ihr Verhalten ist sehr gut, sehr seltene Entgleisungen, keine ungewollten Abkopplungen - im Gegensatz zu meinen Märklin-Waggons vom Typ Eurofima (87408), die ein unerfreuliches Verhalten an den Tag legen. Liegt das an einer zu kurzen Kinematik oder an mangelnder Einfahrzeit?

Erlauben Sie mir noch, Ihnen für all die Arbeit zu danken, die Sie leisten, um unsere gemeinsame Leidenschaft zu fördern.

Éric Schweitzer (Frankreich), per E-Mail

Antwort der Redaktion: Bezüglich der Eurofima-Wagen der genannten Märklin-Packung 87408 sind uns die geschilderten Probleme weder aus eigenen Erfahrungen noch denen von Lesern bekannt. Vorausgesetzt, der Radius der verbauten Kurven ist nicht so gering gewählt worden, dass die Wagen überpuffern und sich gegenseitig aus dem Gleis heben, vermuten wir einen Produktionsfehler in den Drehgestellen.

Als Ursache denkbar wären „Schwimmhäute“ (hautdünne Grate), die in den Bereich der Achse(n) reichen und deren Lauf behindern. Das Andrehen der Räder eines kopfüber liegenden Modells von Hand könnte hier Auffälligkeiten zeigen, Grate ließen sich selbst mit einem scharfen Messer entfernen. Sofern das Drehgestell Auffälligkeiten zeigt (gestörter Radlauf, fehlende oder gehemmte Seitenbeweglichkeit der Kupplungen), die sich nicht selbst beheben lassen, raten wir zur Kontaktaufnahme mit dem Märklin-Kundendienst zwecks Austauschs.



50
Jahre
Spurweite Z

Unsere Leser haben nun das Wort:

2022 ist ein besonderes Jahr für die Spurweite Z und damit auch für uns. Wie Sie wissen, haben wir das runde Jubiläum unserer Baugröße zum Jahresschwerpunktthema gemacht. In den bereits erschienenen und noch erscheinenden Artikeln wollen wir möglichst viele Facetten zeigen, die die Nenngröße Z ausmachen und prägen.

Dazu gehört auch, unseren Leserinnen und Lesern die Stimme zu geben und im Heft zu veröffentlichen, was unser Jubiläum für die vielen Menschen, die unsere Szene in irgendeiner Form bereichern, mitprägen und mitgestalten, ganz persönlich bedeutet.

Bitte schreiben Sie uns bis zum 30. September 2022 per E-Mail in drei bis fünf Sätzen (an die Redaktionsadresse gemäß Impressum) und gern mit Bildbeigabe zu einer der folgenden drei Fragen:

- Mit welchen Worten möchten Sie der Spurweite Z zu ihrem 50. Jubiläum gratulieren?
- Welches besondere Erlebnis verbinden Sie mit Märklin Mini-Club, wenn Sie an das diesjährige Jubiläum denken?
- Was ist es, das Sie so besonders an unserer kleinen Spurweite fasziniert?

Sofern Sie keine E-Mail-Adresse besitzen, dürfen Sie uns Ihre Zuschrift alternativ gern postalisch an die Redaktionsadresse (siehe Impressum) senden.

Wir werden versuchen, alle eingehenden Zuschriften mit der Gemeinschaft zu teilen, indem wir sie im dritten Quartal 2022 in **Trainini®** veröffentlichen. Bitte geben Sie in jeder Zuschrift Ihren Vor- und Zunamen sowie Ihre vollständige Anschrift an. Diese Daten geben wir nicht an Dritte weiter, speichern Sie aber im Rahmen der gesetzlichen Fristen wegen Haftungsfragen im Rahmen des Presse- und Urheberrechts.

Unter allen Teilnehmern, die diesem Aufruf folgen, verlosen wir insgesamt zehn Exemplare des in dieser Ausgabe vorgestellten 50-Jahre-Jubiläumsbands „Alles über die Spur Z“ – gespendet vom Spurweiten-erfinder Märklin.

Wünschen Sie keine Teilnahme an der Verlosung, geben Sie uns bitte, begleitend zu Ihrer Zuschrift, einen entsprechenden Hinweis. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

AZL liefert derzeit folgende Neuheiten aus:

Parallel zur Auslieferung der PA1-Modelle an Märklin meldet auch AZL die Verfügbarkeit der für die eigene Marke bestimmten Betriebsnummern der Union Pacific. Diese abweichenden Nummern hat American Z Line auf jeweils zwei PA1-PB1-Kombinationen (Art.-Nrn. 64400-1_SET / -2_SET) und zwei einzeln erhältliche ALCO PA1 (64400-1 / -2) verteilt.



EMD PA1 und PB1 der Union Pacific in gemeinsamer Packung (Art.-Nr. 64400-1_SET; Bild links) und EMD SW1500 der Southern (62713-1; Bild rechts) sind zwei der aktuellen AZL-Neuheiten. Fotos: AZL / Ztrack

Ausgeliefert wird des Weiteren noch eine Rangierlok EMD SW1500 in Gestaltung der Southern, ebenfalls mit zwei unterschiedlichen Betriebsnummern (62713-1 / -2).

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

Aktuelles von Spur Z Ladegut:

Spur Z Ladegut Josephine Küpper hat einige Kohleladungen wiederaufgelegt und so ergänzt, dass neben beliebigen Einzelwagen auch eine feste Zusammenstellung für Märklins vierteilige Wagenpackung 82370 zu einem Sonderpreis erworben werden kann.

Die genannte Märklin-Zusammenstellung von 2014/15 beinhaltet zwei Behältertragwagen BT 10 sowie je einen Selbstentladewagen Otm 57 (mit seitlichen Drehschiebern) sowie OOt 50 (mit Seitenklappen). Der Kopper-Einsatz aus Echkohle für den Drehschieberwagen (u.a. auch Märklin 82373) ist die Neuheit, die auch einzeln zu erwerben ist und die Zusammenstellung nun erst möglich machte.



Auch einzeln erhältlich, bietet Spur Z Ladegut Josephine Kopper die Echkohle-Einsätze für alle vier Wagen der Märklin-Packung 82370 zusammen zu einem vergünstigten Preis an. Foto: Spur Z Ladegut Josephine Kopper

Zu bestellen sind die Einsätze einzeln oder als vergünstigte Zusammenstellung unter <https://spur-z-ladegut.de>.

Neuheit bei EtchIT-Modellbau:

Für die Reichsbahner unter den Zetties sowie Freunde der Epoche V eignet sich die aktuelle Neuheit von EtchIT-Modellbau (<http://etchit.de>) für den Maßstab 1:220. Angeboten wird nun der 3D-Druck-Bausatz in feinsten Auflösung für einen Lkw IFA W50/L/W als Werkstattkofferrfahrzeug (Art.-Nr. XD137_Z).

Von den vielen möglichen Kofferaufbauten hat Edgar Seubert hier ein Fahrzeug auf mittellangem Chassis mit kurzem Radstand und Ballonreifen ausgewählt. Wie gewohnt, zeigt auch das Spur-Z-Modell wieder viele Details.

Selbstklebende Schiebebilder sind in diesem Fall bereits im Bausatz enthalten und können am Koffer zum Verglasen der Fenster dienen. Das verleiht besonders der geteilten Frontscheibe und den Seitenfenstern im Koffer mit einer Querstrebe ein vorbildnahes Aussehen.

Märklin-Auslieferungen seit Ende Juli:

Inzwischen im Handel ist das offizielle Jubiläums-Buch (Art.-Nr. 07771), das auf die vergangenen 50 Jahre einen Rückblick wagt, die Spurweite Z portraitiert, Einsteigern Orientierungshilfen gibt und auch etwas in die Zukunft schaut. Eine ausführliche Besprechung finden Sie ebenfalls in dieser Ausgabe.

International wird es mit der dieselektrischen US-Lok ALCO PA1 als Reihe 600 der Union Pacific (88619), die in Zusammenarbeit mit AZL aufgelegt worden ist. Das Modell ist an der Front mit Schürze, Schienenräumer und einer Kupplungsnachbildung ausgestattet.

Auf dem europäischen Kontinent bleibt hingegen die Tenderdampflok der Reihe 232 TC (88094), wie sie bei der Französischen Staatsbahn (SNCF) eingereiht war. Das Modell auf aktuellem technischem Stand gibt den Zustand der Epoche III wieder und entspricht der deutschen Baureihe 78 mit Tonnendach. Auffallend sind die weiß lackierten Puffer, wie sie damals bei der SNCF üblich waren.

Die vierteilige Wagenpackung „IC 2“ (87298) für die Deutsche Bahn AG ist, wie die bereits ausgelieferte Ellok der Baureihe 146⁵ ein Formenkompromiss. Märklin hat die vorhandenen Doppelstockwagen erster DB-Generation (ohne Klimaanlage und Steuerwagen mit eckigerer Kopfform) durch Aufdrucke so angepasst, dass sie dem Aussehen ihrer Vorlagen möglichst nahekommen. Die Zugzielanzeiger an allen Wagen sind daher unverändert auch nicht beleuchtet.

Etwas störend für viele Interessenten bleibt allerdings, dass es mit der gewählten Zusammenstellung nicht möglich ist, die vorbildgerecht fünfteilige Wagengarnitur nachzubilden, da kein einzelner Ergänzungswagen angeboten wird. Plausibel wird ihr Einsatz, wenn der verkürzte Zug mit einem defekt ausgesetzten Wagen erklärt wird.



Die nun ausgelieferte Packung „Intercity 2“ (Art.-Nr. 87298) enthält leider nur vier statt der beim Vorbild üblichen fünf Doppelstockwagen. Zudem erzwingen die vorhandenen Märklin-Formen einen Kompromiss gegenüber dem Vorbildausssehen.

Der Steuerwagen hat einen warmweiß-roten Lichtwechsel, realisiert mit LED. Den Rollwiderstand dieses als einzigen der Packung stromabnehmenden Wagens empfinden wir unverändert als hoch. Umfangreich und fein sind die Bedruckungen der Modelle. Anzumerken bleibt jedoch, dass nur Steuer- (Wagen 1) und der 1.-Klasse-Wagen (Wagen 5) die im Fernverkehr üblichen Nummern tragen, die beiden 2.-Klasse-Mittelwagen sind nummernlos geblieben.

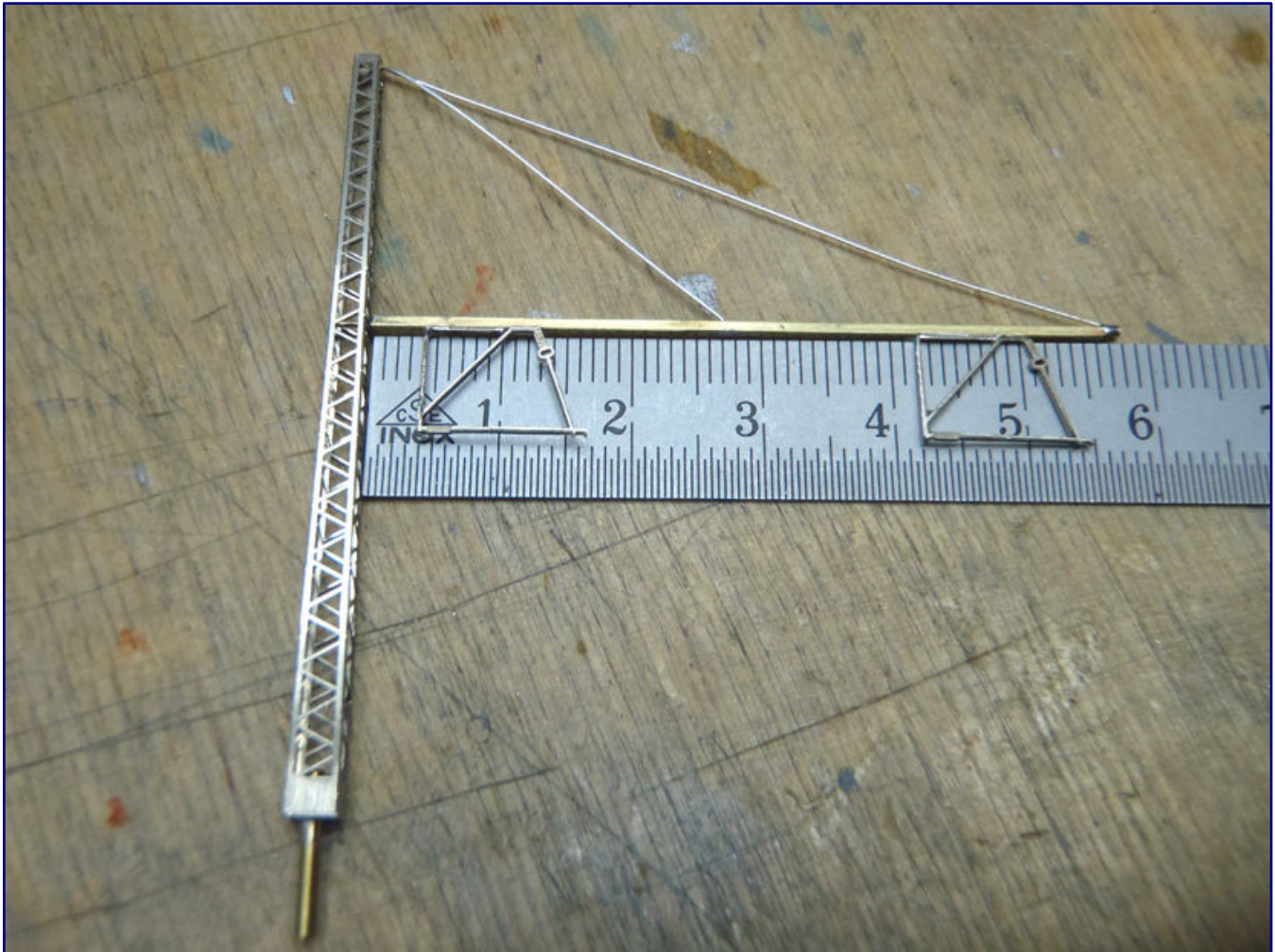
Für Freunde der Epoche III interessant ist der Bahndienst-Rungenwagen Rmms 33 (82133), der mit einem passenden Ladegut aus Schotterhaufen, Schwellen und Kiste, gefertigt aus koloriertem Resinguss, ausgeliefert wird. Nachgebildet ist dieser Waggon in seiner Bauform mit Holzseitenwänden, abnehmbaren Holzrungen und Bremserbühne.

Neues von HOS Modellbahntechnik:

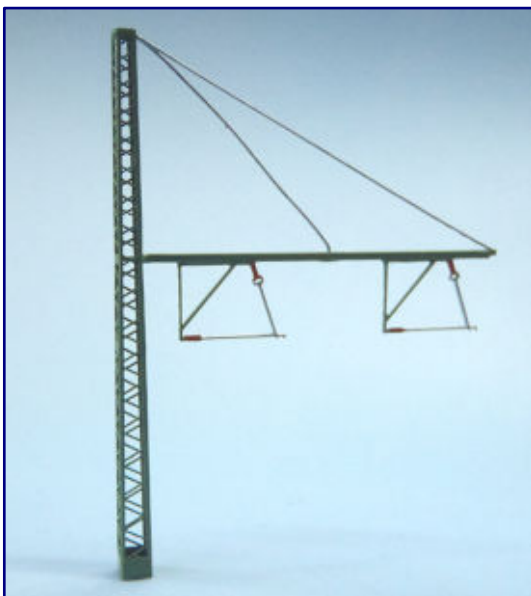
Für die Neuheit von HOS Modellbahntechnik (<http://www.hos-modellbahntechnik.de>), die wir heute bekanntgeben dürfen, gibt es keine Festpreise und keine Artikelnummern. Grund dafür ist, dass die neuen Masten mit Mehrfachausleger nach den individuellen Vorstellungen und Maßen des Kunden angefertigt werden. Nur so lassen sich die individuell gewählten Gleismittenabstände und auch abweichende Standorte der Masten neben dem Gleis berücksichtigen.

Beim Vorbild sind diese Mehrfachmasten verstärkt an den elektrifizierten Strecken der Gegenwart zu finden, denn bei erforderlichen Arbeiten an der Oberleitung ersetzt die Deutsche Bahn häufig frühere Quertragwerke durch solche Konstruktionen. Sie sind aber auch bis zurück in die Epoche IV problemlos einsetzbar.

Die Kosten für die Interessenten halten sich in überschaubaren Grenzen, weil für Mast und Halter vorgefertigte Standard-Ätzteile zum Einsatz kommen, womit nur Auslegerlänge, Seilträger und Halterpositionen individuell zu bestimmen und per Montagelehre exakt umzusetzen sind. Als Orientierungswert dient ein Preis von etwa 30,00 EUR pro Mast, die Lieferzeit nach Vorliegen aller Kundenmaße beträgt etwa vier Wochen.



Individuell gefertigter Auslegermast für einen Gleisabstand von 39 mm, die Distanz von der Mastmitte bis zum ersten Gleis ist exakt der Abstand der Streckenmasten in Höhe von 17 mm. Unten links ist ein anderes Wunschexemplar mit anderen Maßen in fertig lackiertem Zustand zu sehen. Fotos: HOS Modellbahntechnik



Die Anzahl der für die eigene Anlage erforderlichen Masten lässt sich auch durch die unterschiedlich langen Fahrleitungen im Programm von HOS Modellbahntechnik beeinflussen und begrenzen. Mit ihnen sind auch vorbildnahe Abspannungen möglich, deren Länge auf geraden Verläufen deutlich größer ist, als es meist auf Modellbahnen wiedergegeben wird.

Wir nominieren dieses Qualitätsprodukt für individuelle Möglichkeiten beim vorbildnahen Gestalten von Modellbahnanlagen für die Neuerscheinungen des Jahres 2022 in der Kategorie Technik.

Geplante Messe-Beteiligungen:

Angesichts der unklaren Corona-Infektionslage für den Herbst 2022 und den damit aktivierten Maßnahmen von Bundes- und Landesregierungen lässt sich derzeit kaum abschätzen, ob und wie die im letzten Quartal geplanten Messen tatsächlich stattfinden werden.

Der Spezialist Werkzeuge Peter Post (<http://www.peter-post-werkzeuge.de>) aus Duderstadt teilte uns mit, dass er aktuell mit einer Teilnahme an den folgenden Messen plane:

Modell-Hobby-Spiel Leipzig (30. September – 2. Oktober 2022)

Faszination Modellbau Friedrichshafen (4. – 6. November 2022)

Für unsere Leserschaft bedeutet dies dann gute und persönliche Beratung vor Ort sowie die Option, vor dem Kauf eines Werkzeugs dies erst mit eigenen Augen beurteilen und (mit Infektionsschutzhandschuhen) sich auch von seiner Ergonomie und Griffigkeit einen persönlichen Eindruck verschaffen zu können.

Sollten sich diese Pläne nicht umsetzen lassen können, bietet dieser Werkzeuganbieter aber auch telefonische Beratung und steht seinen Kunden mit Rat und Tat zur Seite, bevor ein Anliegen per Versand abgewickelt werden müsste. Aktuelle Angebote sind seinen Seiten zu entnehmen.

Herpa-Flugzeug-Neuheiten für den Frühherbst:

Für die geplanten Auslieferungsmonate September und Oktober 2022 hat Herpa seine Flugzeugneuheiten bekanntgegeben. Wir haben wieder eine Auswahl für den Spur-Z-nahen Maßstab 1:200 getroffen.

Wir führen diejenigen Modelle auf, die eine Länge von 30 cm nicht überschreiten, auf europäischen Flughäfen anzutreffen waren oder sind und nicht für Russland im Einsatz sind:

Air France Airbus A220-300 – F-HZUF “Saint -Tropez” (Art.-Nr. 571951),

Pan Am Douglas DC-6B – N6523C “Clipper Betsy Ross” (572187)

KLM Douglas DC-9-15– PH-DNA “City of Amsterdam” (572224),

FlyBe Bombardier Q400 (572248),



Die Pan Am Douglas DC-6B (Art.-Nr. 572187) erledigte einst für den amerikanischen Sektor auch den innerdeutschen Flugverkehr zwischen Berlin und der Bundesrepublik. Foto: Herpa

Lufthansa Vickers Viscount 800 (572255),
British Airways (TAT) Fokker-100 (572262),
Helvetic Airways Embraer E195-E2 (572286) und
Luftwaffe Transall C-160 – 50*86 “Last Flight” (572293).



Sogar als betagtes Flugzeug erlebte die Vickers Viscount 800 (572255) bei der Lufthansa noch die neue Gestaltung der Fluglinie, die als „Spiegelei“ bekannt wurde. Foto: Herpa

Aus dem Segment der zusammensteckbaren Snapfit-Modelle in Flugdarstellung sind folgende drei Neuheiten zu nennen:

Air Baltic Airbus A220-300 (613637),
Jazeera Airways Airbus A320neo (613644) und
ITA Airways Airbus A320 – EI-DTE “Paolo Rossi” (613651).

Micro-Trains avisiert Neuheitenauslieferungen:
Für den Monat August 2022 avisiert Micro-Trains den Railroad-Magazine-Wagen Nummer 6 (Art.-Nr. 502 00 645), der als Motiv einen Wartungsarbeiter an einem Signal zeigt.

Rote Container-Tragwagen werden für die Bahngesellschaften Burlington Northern (540 00 023 / 024), Southern Pacific (540 00 043 / 044) und BNSF (540 00 061 / 062) ausgeliefert.



Railroad-Magazine-Wagen Nummer 6 (Art.-Nr. 502 00 645). Foto: Micro-Trains

Märklin-Tag der offenen Tür abgesagt:

In Anzeigen und den hauseigenen Publikationen wirbt Märklin noch für den Tag der offenen Tür, der im September stattfinden sollte und auch als Geburtstagsfeier für die Spurweite Z gedacht war. Aus Göppingen kam nun die explizite Nachricht, dass dieses Ereignis kurzfristig abgesagt werden muss.

Nachvollziehbar begründet wird dies mit den Ereignissen der Corona-Sommerwelle, die immer mehr an Dynamik gewinnt und in vielen Betrieben für kaum kompensierbare Ausfälle sorgt. Auch bei Märklin sehen die Verantwortlichen diese Entwicklung sehr kritisch und sind besorgt um die Gesundheit der Menschen, die vor Ort arbeiten oder Märklin besuchen wollten.



Das sageumwobene Turmzimmer hat immer schon die Neugier der Märklin-Freunde geweckt, welche Kostbarkeiten dort wohl aufbewahrt und noch nie gezeigt wurden. Teile der Sammlung lassen sich im neuen Märklineum erleben – nur nicht Mitte September zum Tag der offenen Tür, denn dieser wurde nun abgesagt.

In der Nachricht, die wir erhielten, heißt es wörtlich: „Da wir viele Besucher in unseren geschlossenen Produktionsräumen erwarten würden und uns mit dem Termin unmittelbar nach den letzten Sommerferien befinden, wollen wir damit (mit der Absage; Anm. d. Red.) Sie und unsere Mitarbeiter vor den unvermeidbaren Kontakten mit etwaig infizierten Personen schützen.“

Die Messeteilnahmen des Göppinger Hauses sind, jeweils aktuell gepflegt, auf folgender Seite einsehbar: <https://www.maerklin.de/de/service/kundenservice/events-und-seminare>

Sammlerpackung bei Full Throttle:

WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) hat für den August eine neue Sammlerpackung (Art.-Nr. FT-COL61) zusammengestellt. Sie enthält die beiden früheren Kühlwagen FT/B9007 und FT/B9022 amerikanischer Bauart. Sie sind als WP 7049 und FGEX 42327 beschriftet.

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

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, Oleksiy Mark, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Ralf Junius (**Trainini TV**), 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.