

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Stellwerk selbst errichten

**Japanischer Klassiker
Neuerscheinungen des Jahres**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ehe wir uns versehen, hat schon wieder ein neues Jahr begonnen. Die Zeit scheint zu rennen, denn unser Jubiläumsjahr ist bereits wieder vorbei. In diesen Tagen erfahren wir die Frühjahrsneuheiten der verschiedenen Hersteller, die wir in der nächsten Ausgabe ausführlich vorstellen werden.



Holger Späing
Chefredakteur

Heute ist es noch mal an der Zeit zurückzublicken und die vergangenen zwölf Monate Revue passieren zu lassen. Was wurde in dieser Zeit an uns ausgeliefert? Wie hat es uns gefallen? Was hat uns besonders beeindruckt und große Lücken geschlossen?

Diese und noch mehr Fragen sind es, die uns Redakteure unmittelbar nach dem Jahreswechsel beschäftigen. Wir müssen schauen, dass wir niemanden vergessen haben und tauschen uns zu unseren Eindrücken aus. Am Ende wird dann abgestimmt, welches Produkt, welche Leistungen und welche Hersteller ausgezeichnet werden.

In der Januar-Ausgabe finden Sie traditionell die Resultate dieses Prozesses. Seien Sie gespannt, wie wir entschieden haben und welche Gründe uns dazu bewogen haben. Wir hoffen sehr, dass sich auch unsere Leserinnen und Leser hinter diesen Ergebnissen wiederfinden.

Ein Rückblick aufs letzte Jahr ist auch der Veranstaltungsbericht von Markus Gaa, der von einer privat organisierten Ausstellung in Marktredwitz berichtet. Die dort gezeigte USA-Anlage hat wahrhaft gigantische Ausmaße und deshalb die Besucher schon wegen ihrer Größe kräftig fasziniert.

Aber wir haben noch mehr in diesem Heft zusammengestellt: Oleksiy Mark stellt uns ein neues Rokuhan-Modell vor und ordnet es herstellerübergreifend in unseren Maßstab passend ein. Auch eine Flugzeug-Miniatur, dessen Vorbild tatsächlich ein Meilenstein war, stellen wir in einem kurzen Artikel vor.

Eigens dafür haben wir ein neues Diorama gebaut und dafür auch Techniken angewandt, die wir im Heft noch nicht gezeigt hatten. Der Baubericht dazu wird aber einer Sonderausgabe vorbehalten bleiben, die im Laufe dieses Jahres als unsere Nummer 1 erscheinen soll.

Eine Fortsetzung gibt es im Januar von Jochen Brüggemann. Sein Gebäude-Eigenbau kam bei unseren Lesern sehr gut an. Fragen gab es zu den Filmplatten, aus denen er die Fensterscheiben gefertigt hat. Nicht jeder ist mit diesem Relikt des analogen Zeitalters noch vertraut, und so hat er uns auch noch einen Exkurs zum Fensterbau nachgereicht, um die eingegangenen Fragen zu beantworten.

Zwei Empfehlungen aus dem Bereich der Literatur haben wir für Sie noch dazu gepackt: Das vorgestellte Buch beschäftigt sich mit hervorragend illustrierten Anlagenvorschlägen. Der Stil des Zeichnens wird vielen sicher bekannt vorkommen.

Ein Baureihen-Filmportrait über die E 69 erinnert viele sicher an das nicht mehr erhältliche Modell von Z-Modellbau. Wer eine solche Lok sein Eigen nennt, wird sich freuen, die fünf Vorbilder im Film zu sehen und drei davon auf vielen Fahrten zu erleben. Ich hoffe, Sie sind nun gespannt genug – ich wünsche Ihnen viel Freude beim Lesen dieser Ausgabe!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Neuerscheinungen des Jahres.....	4
Klassiker der japanischen Bahn.....	13
Ein Meilenstein der Luftfahrt	23

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Lerneffekte am Stellwerk	28
--------------------------------	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Anlagenpläne zum Anfassen	38
Fünf beliebte Einzelgänger	40

Aktuelles

Marktedwitz am 3. Advent 2022.....	43
Zetties und Trainini im Dialog.....	50

Impressum	58
-----------------	----

Wir danken Jochen Brüggemann und Markus Gaa für ihre Gastbeiträge.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. Januar 2023

Titelbild:

Der Blick durchs Fenster ins Stellwerk Gf zeigt den Fahrdienstleiter beim Verrichten seiner Aufgaben. Er ist verantwortlich für das sichere Leiten der Züge durch das stark frequentierte Schienennetz.
Foto: Jochen Brüggemann

Unsere Redaktionsauszeichnungen 2022

Neuerscheinungen des Jahres

Unverändert fällt die Zahl ausgelieferter Modelle auch im dritten Jahr geringer aus, als wir es einst gewohnt waren. Und nicht jede Formneuheit hat das Potenzial, von uns für eine Auszeichnung nominiert zu werden. Antreten sollen nur die Besten der Besten, was für unsere Leserinnen und Leser Spannung verspricht und für uns eine schwierige Aufgabe darstellt. Nun teilen wir mit, welche Neuheiten und Leistungen bei uns die höchste Anerkennung fanden.

Um es einleitend gleich voranzustellen: Neuheiten, die hier nicht nominiert wurden oder werden, müssen keinesfalls schlecht sein. Erfahrungsgemäß kann nicht jede neue Konstruktion, die gefertigt und rechtzeitig in den Handel gebracht wird, hier berücksichtigt werden.

Das kann schon daran liegen, dass uns – zutreffend vor allem bei Kleinstserien – kein Modell zum persönlichen Begutachten, Messen und Bewerten vorgelegen hat. Da wir die erbrachte Leistung und nicht eine Idee, Abbildung, Behauptung oder Prospektwiedergabe honorieren möchten, ist dies zwangsläufig ein Ausschlusskriterium.



Die drei Redakteure v.l.n.r.: Joachim Ritter, Holger Späing und Dirk Kuhlmann) sind zugleich die Juroren für die Auszeichnungen unseres Magazins. Alljährlich haben sie nach dem Prozess des Beratens eine schwierige Entscheidung zu treffen.

Ein Mitglied der Redaktion oder ein von uns beauftragter, neutraler Tester muss das Objekt der Begierde in Händen halten können, um auch Abweichungen, Fehler oder Schwächen entdecken und bewerten zu können.

Ein weiterer Punkt ist, dass neben der gelieferten Qualität auch die Nähe zum Vorbild und die Marktbedeutung mitgewertet werden. So werden Doppellentwicklungen oder konkurrierende Modelle

gleicher Vorlagen erheblich mehr bei den Qualitäts- und Umsetzungskriterien überzeugen müssen, da sie keine spürbare Marktlücke mehr schließen können.

Der Kaufpreis allein entscheidend hingegen bei uns nicht. Wir setzen das, was der Kunde ausgeben muss, bewusst auch in den Kontext der Möglichkeiten eines Herstellers. Diese bestimmen sich aus Fertigungstechniken, technisch Machbarem und der zu erwartenden Stückzahl, die auch wesentlichen Einfluss auf das Preisgefüge hat.

So erlauben uns die vielen Kriterien, die wir in unsere Diskussionen und Entscheidungen einbeziehen, ein gleichberechtigtes Antreten von Groß- und Kleinserienumsetzungen sowie eine Chancengleichheit, wenn die Stimmvergaben anstehen.

Und so möchten wir Sie nun wissen lassen, welche Modelle und Leistungen für uns im abgelaufenen Jahr 2022 besonders herausragend waren und eine der werbewirksamen Auszeichnungen ergattern konnten.

Kategorie Lokomotiven

In der Kategorie für Lokmodelle treten gleich drei Modelle an, darunter zwei von Märklin. Der jüngste Kandidat ist Märklins Insidermodell 2021 (Art.-Nr. 88150), das sich nahtlos an seine letzten Vorgänger reiht: Ende des Vorjahres, für das es bestimmt ist, angekündigt, aber erst weit nach dessen Ablauf auf dem Weg zu den Kunden.

Doch das lange Warten hat sich gelohnt, wie unser Test zeigte. Auch dem Siemens Vectron (88231) ging es ähnlich, bei dem die Käufer ebenfalls viel Geduld aufzubringen hatten. Er ist ein wichtiges Ellok-Modell für das Darstellen der Gegenwart und wurde im Bereich von Fahrwerk und Gehäuse sehr konsequent und absolut korrekt umgesetzt.

Beim Dieseltriebzug RAm TEE 502 der SBB gibt es nur wenig Hoffnung auf ein Großserienmodell: Zu speziell scheint er, da sein Vorbild im Spur-Z-Kernmarkt Deutschland kaum eine Rolle gespielt hat und dort nur kurze Zeit auf einer einzigen Relation verkehrte.



Unter Abwägen aller zu betrachtenden Kriterien ging die V 188 001 a/b (Art.-Nr. 88150) von Märklin in der Kategorie Lokomotiven siegreich aus der Wahl hervor.



Doch die Schweizer Modellbahnfreunde haben eine sehr enge Beziehung zu ihm, auch in den Niederlanden weiß er die Menschen zu begeistern. Zudem lag dieses Modell für den Test in digitaler Ausführung mit Geräuschdecoder für das DCC-Protokoll vor (5214RF). So erkämpfte sich auch NoBa-Modelle eine Anwartschaft auf den Titel in dieser Kategorie.

Die Entscheidung der Redaktion fiel nach ausgiebigem Beraten und Abstimmen: Zu speziell befand sie den TEE-Triebzug, um ihm in dieser Konkurrenz den Titel zu verleihen, während der Vectron an seinen klobigen Einholm-Stromabnehmern scheiterte, von denen gleich vier sein Dach „zieren“.

Einer Neukonstruktion ohne jeden Zugewinn an Filigranität hatte es aus Sicht der Juroren nicht bedurft, und so fiel die einstimmige Wahl auf die Doppel-Diesellok der Baureihe V 188 (88150). Dirk Kuhlmann fasste die teilweise polarisierende Wirkung dieses Vorbilds treffend zusammen: „Das Vorbild (und damit auch das Modell) sind in meinen Augen mehr als hässlich, aber es füllt eben Lücken im Sortiment und wird seine Anhänger finden.“

Joachim Ritter ergänzte dieses hart klingende Urteil um die hier noch fehlenden Eindrücke: „Die V 188 ist eine tolle Lok, etwas Besonderes in Art und Umsetzung. Das Modell ist ein wahrhaft schwerer Brocken für das Jubiläumjahr, denn sie zieht wirklich was weg. Für die Freunde der Epoche III ist sie perfekt und bereitet in dieser Umsetzung viel Freude.“

Tatsächlich bietet die V 188 nicht viel an Potenzial für Optimierungen, Märklin hat ausgereizt, was heute optisch und technisch möglich ist. Und so gewinnt sie die Kategorie Lokomotiven als Neuerscheinung des Jahres 2022.

Kategorie Wagen

Bei den Wagen treten nur zwei Modelle gegeneinander an und beide sind sie dem Güterverkehr zuzurechnen. Das zeigt auch ein Dilemma, denn hier ist die Auswahl zuletzt immer stark eingeschränkt gewesen. Zwar ist mit dem „Hasenkasten“ auch endlich mal wieder ein neuer Reisezugwagen angekündigt, aber auch er ist massiv von Lieferterminverschiebungen betroffen.

Um den Titel ringen deshalb der gedeckte Güterwagen G 40.2 der SNCF (W02-ST) von Azar Models und der Güterzugbegleitwagen Pwgs 41 der DB von Märklin (86070). Beide sind exakt und überzeugend umgesetzt. Auch in ihren weiteren Qualitäten lassen sie keine Wünsche offen oder legen gar Schwächen offen.

Die SNCF wird selten mit Modellen bedacht, was besonders im Güterverkehr als Lückenschluss zu werten ist. Doch er ist nicht allzu groß, denn besonders gedeckte Güterwagen haben die Zetties in den letzten Jahren reichlich bekommen, während andere Wagengattungen teilweise deutlich schlechter bedient wurden.



Der neue Pwghs 41 von Märklin (aus der Packung 86070) ist gelungen und wegweisend. Er wird uns sicher für viele Jahre im Programm begleiten und es wird noch einiges über ihn zu schreiben sein.

Deshalb reichte es nicht ganz für den Titel. Auch hier fiel die Entscheidung nach Beraten und Diskutieren einstimmig: Märklin bekommt auch hier den Titel der Neuerscheinung des Jahres 2022 für den Pwgs 41 der DB (86070), weil dieser Waggon schon seit Jahren überfällig war und in vielen Zügen zu beobachten war. Das wird er nun bald auch als Modell tun.

Joachim Ritter und Holger Späing betonen, wie sehr er herbeigesehnt wurde, um endlich – nach nun fünfzig Jahren – seinen betagten preußischen Vorgänger auch im Modell zu beerben. Ganz persönlich fügt Joachim Ritter dazu noch an: „Wir dürfen Märklin auch mal loben, dass endlich so wichtige Modelle eine Umsetzung erfahren. Unsere Geduld wurde belohnt, auch wenn sie lange strapaziert wurde.“

Dem ist doch nichts mehr hinzuzufügen, oder?

Kategorie Zubehör

Auch in dieser Kategorie gibt es nur zwei Kandidaten für das abgelaufene Jahr. Die Autofähre von Artitec (322.034) war eine der Neuheiten, die wir im Vorjahr noch vermisst haben und die uns gleich zu begeistern wusste. Deshalb nominieren wir es hier noch nach – ein ausführlicheres Portrait ist erst im nun gestarteten Jahrgang geplant und unterzubringen.

Die geätzten und kolorierten Bremsscheiben für den Vectron (ZM-MD-006) sind Zurüstteile von Zmodell für das Märklin-Modell, mit denen es noch erheblich näher ans große Vorbild rückt. Hier taten sich die Redakteure aber auch schwer, denn der ursprünglich aus der Ukraine stammende Kleinserienhersteller steht aktuell noch vor einem Neustart, für den noch vieles zu klären bleibt.



Artitec konnte deshalb auch in der Kategorie Zubehör ein einstimmiges Votum ergattern: Es ist ein sehr spezielles Modell, das wahrscheinlich aber gut laufen wird, meint zumindest Dirk Kuhlmann. Weiter führt er aus: „Jetzt muss sich der Spur-Z-Bahner richtig intensiv mit dem Bau von Flusslandschaften auseinandersetzen!“



Die Autofähre von Artitec (322.034) ist nicht einfach ein weiteres Schiffsmodell: Sie besetzt innerhalb der Wasserfahrzeuge ein neues Segment und bietet beispielsweise auch tolle Möglichkeiten, die schönsten Automodelle der eigenen Sammlung wirkungsvoll zu zeigen.

Das hebt sehr deutlich die wieder einmal hervorragende Qualität der Artitec-Neuheit hervor. Joachim Ritter fügt dazu folgende Aussage an seine Stimme an: „Artitec kann einfach herrliche Modelle, und sie zeigen es immer wieder. Die Umsetzung ist hervorragend, wie eigentlich immer, und sie macht Freude.“

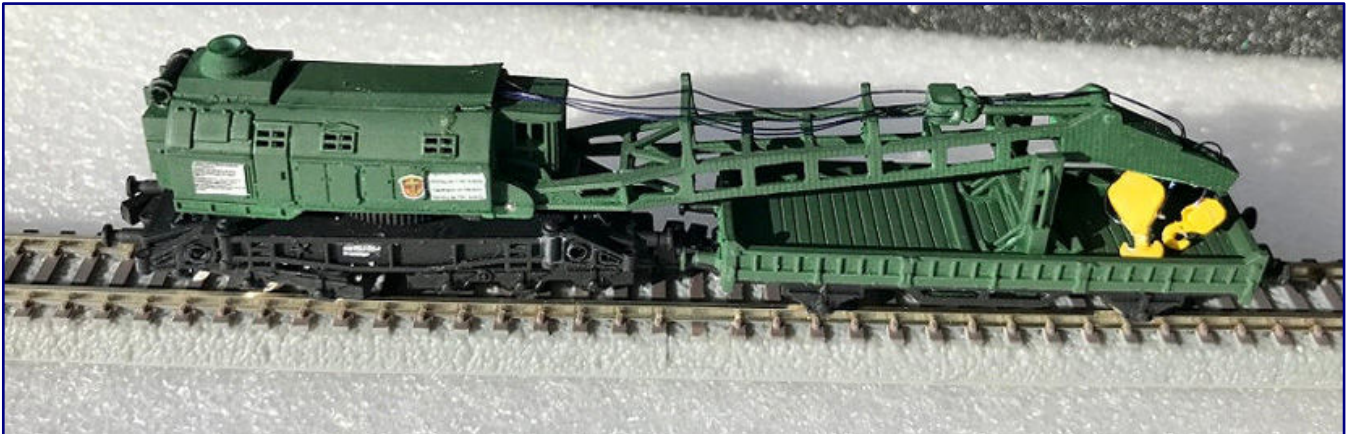
Einig sind sich alle drei, dass die Fähre natürlich sehr speziell ist, aber es sich nun erst recht lohnt, dazu passende Motive zu bauen. Denn mit ihr lassen sich auch endlich Szenen nachstellen, die vorher einfach nicht passend auszustatten waren. Qualität wie diese überzeugt uns.

Kategorie Technik

In der Technik-Kategorie nominieren wir zunächst den Ardelt-Dampfkran 57 to. (5318R) von NoBa-Modelle nach. Ganz bewusst haben wir hier auf den Bausatz gesetzt, der dem Käufer auch noch Bastelspaß bringt und beim fertigen Modell verschiedene Aufbauoptionen lässt. Deshalb ist dieses Wagen-Duo hier auch besser aufgehoben.

Antreten wird er unter anderem gegen den Modell-Geschwindigkeitsmesser von Halling Modelle (MTS-100), der sich im Test als sehr hilfreiches Werkzeug nicht nur für uns erweisen hat. Vergleichbare Rückmeldungen erhielten wir auch aus dem Kreis unserer Leser, was unser Nominieren bestätigt hat.

Sortimentslücken schließen auch die individuellen Mehrfachausleger (ohne Artikelnummer) von HOS Modellbahntechnik, mit denen Oberleitungsausrüstungen von Bahnhöfen und Streckenverzweigungen gewiss nicht überladen aussehen. Das Besondere ist ihre maßangepasste Bauweise, die den Zettie nicht auf Standardgleisabstände und -radien zwingt.



Der Ardelt-Dampfkran 57 to. (5318R) von Noba-Modelle, hier zusammengebaut und fertig lackiert zu sehen, erweist sich als bestens gelungen, Blickfang auf der Anlage und zudem auch preiswert. Eingesetzt werden kann er sowohl in Arbeits- als auch Transportstellung. Foto: NoBa-Modelle

Den Sieg trägt einstimmig aber der Dampfkran davon. Einig waren sich die Redakteure hier, dass er von Art, Größe und Konzeption kein Vergleich zum leichten Weichenkran von Märklin ist, bei dem auch die montierte Kurbel massiv das Erscheinungsbild beeinträchtigt.

Das Angebot an größeren Schienenkränen war zuvor eher dünn und es bleibt auch eine Herausforderung, ein Modell filigran und ansprechend zu gestalten, transportabel zu halten und dennoch die Funktion nicht aus dem Auge zu verlieren.

Dem Duo von NoBa-Modelle ist genau dieser Spagat in beeindruckender Weise gelungen. Daher bereiten wir derzeit einen Beitrag fürs Magazin und auch **Trainini TV** zu diesem Modell vor, um das dann auch anschaulich an die Leserschaft zu vermitteln.

Joachim Ritter wusste seine Begeisterung kaum in Wort zu fassen: „Ich offenbare mich hier gerne als Freund von Bahndienstfahrzeugen. Diese Umsetzung des 57-t-Krans weckt große Begehrlichkeiten. Ganz toll was den Zetties hier angeboten wird – dieser Dampfkran in hochwertiger und sogar erschwinglicher Ausführung ist einmalig.“



Kategorie Literatur

Auch auf dem Papiermarkt gab es viele Probleme zu lösen. Vielen Verlagen standen hinreichend hochwertige Rohstoffe nicht oder nicht rechtzeitig bereit, weshalb das Veröffentlichungsdatum vieler Titel verschoben werden musste.

Trotzdem haben wir einige gute Bücher im abgelaufenen Jahr besprochen, doch für einen Redaktionstitel empfahlen sich nur zwei. Das sind die „Faszinierende frühe Bundesbahn“ von VGB / Geramond (ISBN 978-3-96807-999-8) und die „Baureihe 120“ von Transpress (978-3-613-71616-2).

Beide sind höchst unterschiedlich und in ihrem Bereich trotzdem einmalig. Das macht es schwierig, sie zu vergleichen und zu befinden, wem in dieser Kategorie der Titel gebührt. Am Ende kam die Redaktion zu der Sicht, dass die Palm-Aufnahmen zwar immer noch etwas Besonderes sind, aber zu einem großen Teil auch veröffentlicht und bekannt.



Der Bedarf nach einem „Sammelwerk“ der besten Fotos seines Schaffens ist daher wahrscheinlich geringer als jener nach einem erschwinglichen Titel zu einer der bedeutendsten Ellok-Konstruktionen der letzten hundert Jahre.

Die Baureihe 120 markierte einen historischen Wendepunkt in der Antriebstechnik, befand Dirk Kuhlmann. Joachim Ritter betonte den günstig angesetzten Preis und die Freude, die dieses Buch bereitete und immer noch bereitet.

Chefredakteur Holger Späing wusste dazu nur noch einen Punkt zu ergänzen: Hier ist genau der Mittelweg gefunden, nicht mit extrem technikalastigen Ausführungen einen großen Teil an Menschen zu überfordern oder als Folge mangelnden Anspruchs an einem ebenso großen Teil der Eisenbahnfreunde vorzuschreiben.

Nur der gewählte Weg und Umfang konnte sicherstellen, alle Zielgruppen gleichermaßen anzusprechen und hier ein Standardwerk zu etablieren, das auch nachhaltige Verkaufserfolge verspricht. Völlig zu Recht bekommt dieses Buch daher einstimmig den Titel in der Kategorie Literatur zugesprochen.

Kategorie Exponate

Inzwischen sehen wir uns jedes Jahr auf Messen und Ausstellungen um, wo wir verschiedene Exponate im Bau verfolgen oder Premieren genießen. So war es auch bei der Anlage, die dieses Jahr unsere Auszeichnung für das herausragendste Ausstellungsstück erhalten wird.

Dirk Kuhlmann hatte sie nicht erst dieses Jahr nominiert, sondern frühzeitig auf sie aufmerksam gemacht und bekundet, hier komme etwas ganz Großes auf uns zu. Den Werdegang hatte er bereits seit 2017 in einem belgischen Modellbahnforum mit stillem Vergnügen verfolgt.

2022 war es nun so weit: Pieter Willems und Jan van Casteren präsentierten „Booischoot Statie“, realisiert als Bühne im Guckkasten, auf dem Spur-Z-Wochenende in Altenbeken. Seinem Eindruck schlossen sich auch die beiden Redaktionskollegen an.

Dieses Meisterwerk auszuzeichnen, hat viele Gründe. Ein gewichtiger gegenüber vergleichbaren Stücken ähnlich hoher Qualität ist, dass hier viel selbst gebastelt wurde. Statt fertige Bausätze zu kaufen und zusammenzufügen, ist fast alles auf kompletten Eigenbau zurückzuführen.

Dadurch bekommt ein Exponat sein unverwechselbares Gesicht und einen Wiedererkennungswert, der nicht zu unterschätzen ist. In den Benelux-Ländern hat dies eine große Tradition und hebt sich deutlich vom häufig zu sehenden „deutschen Einerlei“ ab.



Anlagen nach belgischen Motiven sind selten, wenn es um den Maßstab 1:220 geht. Bei „Booischoot Statie“ von Pieter Willems und Jan van Casteren paart sich das außergewöhnliche Motiv noch mit lebhafter Gestaltung und handwerklicher Perfektion.

„Einfach schön und verdient ausgewählt“, lautet das kurze Fazit von Joachim Ritter, dem sich auch die beiden anderen Redakteure angeschlossen haben. Mit dem Redaktionspreis möchten wir auf die geleistete Arbeit des belgischen Duos aufmerksam machen und unsere Leser ermuntern, gleichermaßen kreativ zu werden.

Kategorie Gesamtwerk

Als Gesamtwerk zeichnen wir stets besondere Leistungen aus, die in ihrer Summe wirken und von denen eine einzige wahrscheinlich nicht einen Titel gewonnen hätte. Dabei spielt es auch keine Rolle, ob eine Person oder ein Hersteller schon einmal hier oder in einer anderen Kategorie ausgezeichnet worden ist.

Im 50. Jahr des Bestehens der Mini-Club gab es für diesen Ehrenpreis ein einstimmiges Votum, über das nicht viel zu diskutieren war. Homogen waren Beweggründe, Motive und Eindrücke der drei Juroren. Für „50 Jahre Spurweite Z“ gebührt allein Märklin unsere Auszeichnung.

Bild rechts:

Als Märklin 1972 mit der Spurweite Z an den Markt ging, musste der Hersteller als Vollsortimenter auftreten. Diese frühe Startpackung mit Zug, Gleisen, Transformator und Zubehörbausätzen belegt das eindrucksvoll. 50 Jahre konsequentes Fortführen sind uns heute eine Auszeichnung wert.



Bewusst haben wir die Baugröße und nicht den Produktnamen vorangestellt. In Göppingen wurde dieser Modellbahnmaßstab erfunden und am Markt eingeführt. Damit wurde eine Saat ausgebracht, die nur gedeihen konnte, weil sie lückenlos gepflegt und auch weiterentwickelt wurde.



Nur dank lückenlosen Bedienens hat sie sich bis heute wahrhaft gut entwickelt und ist deshalb längst mehr als „nur“ die Mini-Club. Gerade in den letzten Jahren seit unserer letzten Auszeichnung hat Märklin viel und mit beeindruckender Konsequenz geleistet. Sprichwörtlich folgt auf Silber daher nun Gold.

Joachim Ritter fasst treffend zusammen, welche Motive uns geleitet haben: „Märklin hat die Spur Z aus der Taufe gehoben und hält seit 50 Jahren immer zu ihr. Innovationen und Tiefpunkte - so spielt das Leben, doch die Mutter hat ihr Kind nie verstoßen. Mit immer wieder tollen Modellen facht sie das Feuer der Leidenschaft neu an.“

Bei aller Kritik, die sicher auch mal sein muss und geäußert werden darf, handelt es sich hier um Verdienste, die ebenso deutlich aufgezeigt werden müssen. Wir freuen uns und verleihen diese Auszeichnung gern und mit großer Freude.

Natürlich gratulieren wir allen Gewinnern unserer Kategorien zu ihren Leistungen und animieren auch die Unterlegenen, nicht in ihrem Schaffen nachzulassen. Denn wer es in diesen Artikel geschafft hat, der ist kein Verlierer. Hier wird ein Mal mehr das Finale aus zwölf Vorrunden ausgespielt.

Am Ende kann es nur einer aufs Podest schaffen, doch bis in die letzte Runde schaffen es trotzdem nur wenige. Und wir sind sicher, das wissen auch unsere Leser zu schätzen und am Markt durch Kauf zu belohnen.

Immerhin zählt für einen Gewerbetreibenden am Ende der Umsatz, nicht der Applaus, um den Künstler sonst öffentlich bitten, von dem sie letztlich aber auch nicht leben könnten.

Seitenangebote unserer Gewinner:
<https://artitec.nl>
<https://www.maerklin.de>
<https://www.motorbuch.de>
<https://www.noba-modelle.de>

Hier finden Sie Trainini TV:
<https://www.youtube.com/TraininiTV>

Ellok EF58 der JNR von Rokuhan

Klassiker der japanischen Bahn

Die Elektrolokomotive EF58 der JNR hat Geschichte geschrieben. Sie zog (nicht nur) den Kaiserzug und ist eine eisenbahngeschichtliche Berühmtheit im Land der aufgehenden Sonne. Rokuhan hat sie nun auch als Spur-Z-Modell umgesetzt. Heute muss sie sich unter dem kritischen Blick unsers Übersetzers Oleksiy Mark beweisen.

Von Oleksiy Mark. Die EF 58 der JNR, eine legendäre Elektrolokomotive aus den alten Tagen der japanischen Eisenbahnen ist ein Muss in der Sammlung eines jeden, der sich für japanisches Rollmaterial interessiert.

Für diejenigen, die sich für die Geschichte und den Hintergrund dieser Lokomotive interessieren, haben wir am Ende des Artikels eine Informationsquelle angegeben. Die erste von Rokuhan angekündigte und nun ausgelieferte Version kommt in dunkelbrauner Farbe (Art.-Nr. T039-1) - der Standardlackierung für japanische Lokomotiven aus dieser historischen Zeit.



Die in der Ursprungsfarbe der JNR erhaltene EF58 61 war Vorlage für das Rokuhan-Modell (23. August 2008). Foto: Lover of Romance (CC-BY-SA-3.0-migrated)

Die passenden Garnituren von Personenwagen finden sich unter den Artikelnummern T036-1 und T036-2 als Kaiserzug im Sortiment. Natürlich ist die Lokomotive EF 58 aber nicht nur für den Einsatz mit diesen Wagen vorgesehen. Sehr wahrscheinlich werden in Zukunft weitere Farbvarianten folgen, wie Dunkelblau/Beige oder Grün/Gelb.



EF58 61 kam regelmäßig vor dem Kaiserzug zum Einsatz, wie hier auf der Omeshi-Ryomo-Strecke am 24. Oktober 1986 bei einem Staatsbesuch aus Belgien. Foto: spaceaero2 (CC-BY-SA-3.0)

Vor langer Zeit fand ich im Netz ein einfaches Standmodell dieser Lok in grün-gelber Farbgebung (ähnlich den Modellen von Atlas Minitrains und Hallmark Lionel Train Christmas Ornaments). Leider erinnere ich mich nicht mehr an den Hersteller, und die Quelle ist heute schwer zu finden.

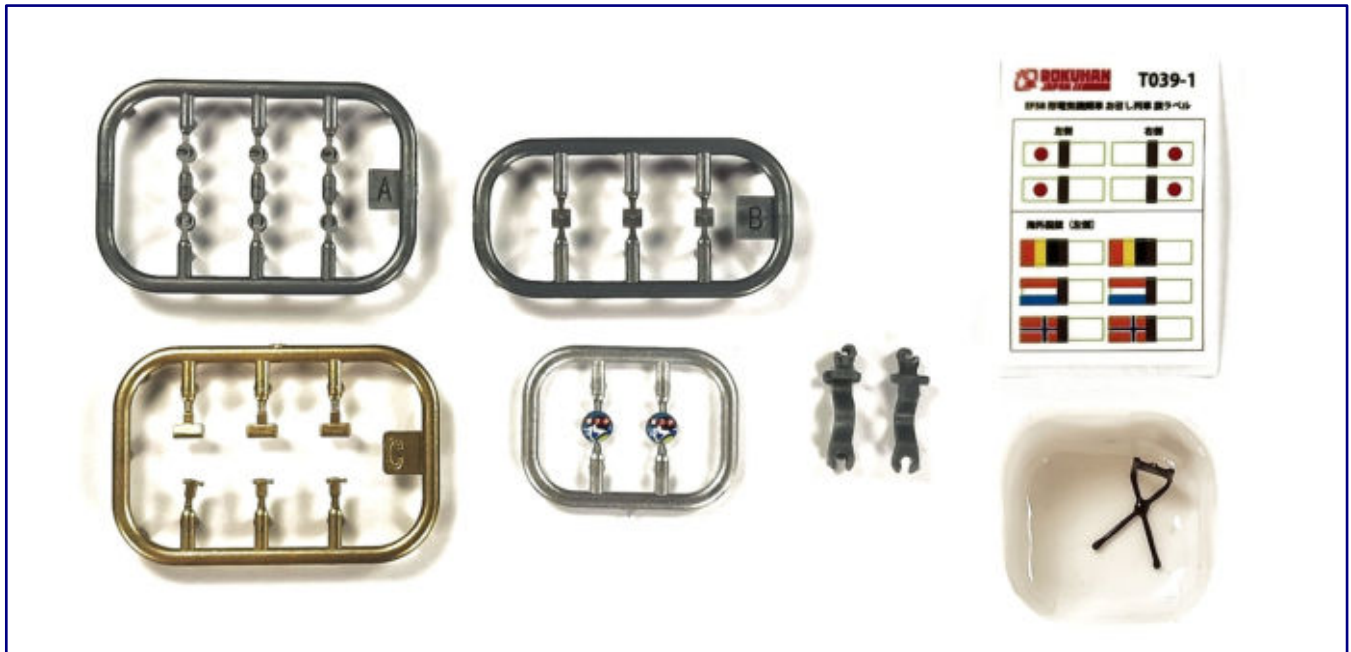
Damals hatte ich vor, sie zu kaufen, um sie mit Motor und Beleuchtung auszustatten. Aber ich war zu sehr mit anderen Projekten beschäftigt und auch wegen der hohen Komplexität des Fahrgestells habe ich diese Idee nicht weiterverfolgt.

Nun macht es keinen Sinn mehr, dieses Modell zu bauen, da es eine komplette Lokomotive zu kaufen gibt. Das Modell kommt in der Standard-Plastikdose von Rokuhan mit detaillierter Beschreibung und Fenstern, in denen die Lokomotive und das Zubehör zu sehen sind.

In einer kleinen Tüte sind Zurüstteile wie Pfeifen, GPS-Antennen, Blitzableiter und vorbildgerechte Kupplungen beigelegt. Sie sind aus farbigem Polycarbonat-Kunststoff gefertigt - ein sehr flexibles Material, das fast unmöglich zu brechen ist.



EF58 93 (mit Frontschild Tubame) und EF65 535 (mit Frontschild Sakura) führen am 24. Mai 2008 zwei weitere Farbschemen vor, die für die Rokuhan-Neuheit möglich sind. Foto: Hyper Maniac Man (CC-BY-SA-4.0)



Dem Modell liegen mehrere Zurüstteile aus Kunststoff, ein Metallteil (Flaggenhalter; unten rechts) und Aufkleber mit Nachbildungen der Flaggen von Japan, Belgien, den Niederlanden und Norwegens.

Es gibt auch ein Teil aus silberfarbenem Kunststoff mit sehr feinem Druck der Namensschilder. In einem kleinen Fach befindet sich außerdem ein winziges fotogeätztes Metallteil, das vor dem Führerstand angebracht werden kann und zwei Flaggen aufnimmt. Die zugehörigen Flaggen (u. a. auch von Belgien, den Niederlanden und Norwegen) finden sich samt Anleitung unter dem Plastikeinsatz in Form eines Kunststoffaufklebers.

Neuheit unter der Lupe

Die Lokomotive ist sehr schön gestaltet; besonders gut gelungen sind die Drehgestelle mit ihren vielen Details. Es ist sehr gut, dass die Drehgestelle durchbrochen umgesetzt sind - alle einzelnen Bestandteile werden deshalb sehr genau nachgebildet. Diesen Detaillierungsgrad kennen wir von den meisten Märklin-Modellen nicht.



Die sehr fein gestalteten Drehgestelle sind das herausragende Merkmal der EF58-Umsetzung von Rokuhan. Sie übertragen die Anmutung des Vorbilds sehr gut auf das neue Modell.

Rokuhan hat den Drehgestellen aber auch mehr Beweglichkeit verliehen als Märklin bei jenen der US-amerikanischen GG-1, die eine identische Achsfolge aufweist. Die zweiachsigen Vorlaufgestelle der EF 58 sind über zwei Gelenkpunkte mit den mittleren, dreiachsigen Drehgestellen verbunden - die GG-1 besitzt an dieser Stelle nur je einen. Außerdem sind die vorderen Drehgestelle leicht abnehmbar. Um eine noch größere Flexibilität zu erreichen, sind die Kupplungen in der Mitte des vorderen Drehgestells angebracht, nicht am Rand.

Offensichtlich hat Rokuhan diese Konstruktion gewählt, um reibungsloses und fehlerfreies Fahren einer so langen Lokomotive über Weichen und Kurven mit geringen Radien zu gewährleisten. Aus nicht bekanntem Grund haben die Kupplungen bei diesem Modell abweichend eine graue Farbe.

Als Standard in der japanischen Spurweite Z verwendet Rokuhan verkleinerte Arnold-Kupplungen für alle seine Fahrzeuge mit Ausnahme der Shinkansen-Züge. Märklin-Kupplungen zum Tauschen sind als Tauschteile erhältlich (kurze Ausführung: Noch 7297421 / Rokuhan A021; lang: Noch 7297422 / Rokuhan A022) und liegen nicht bei.

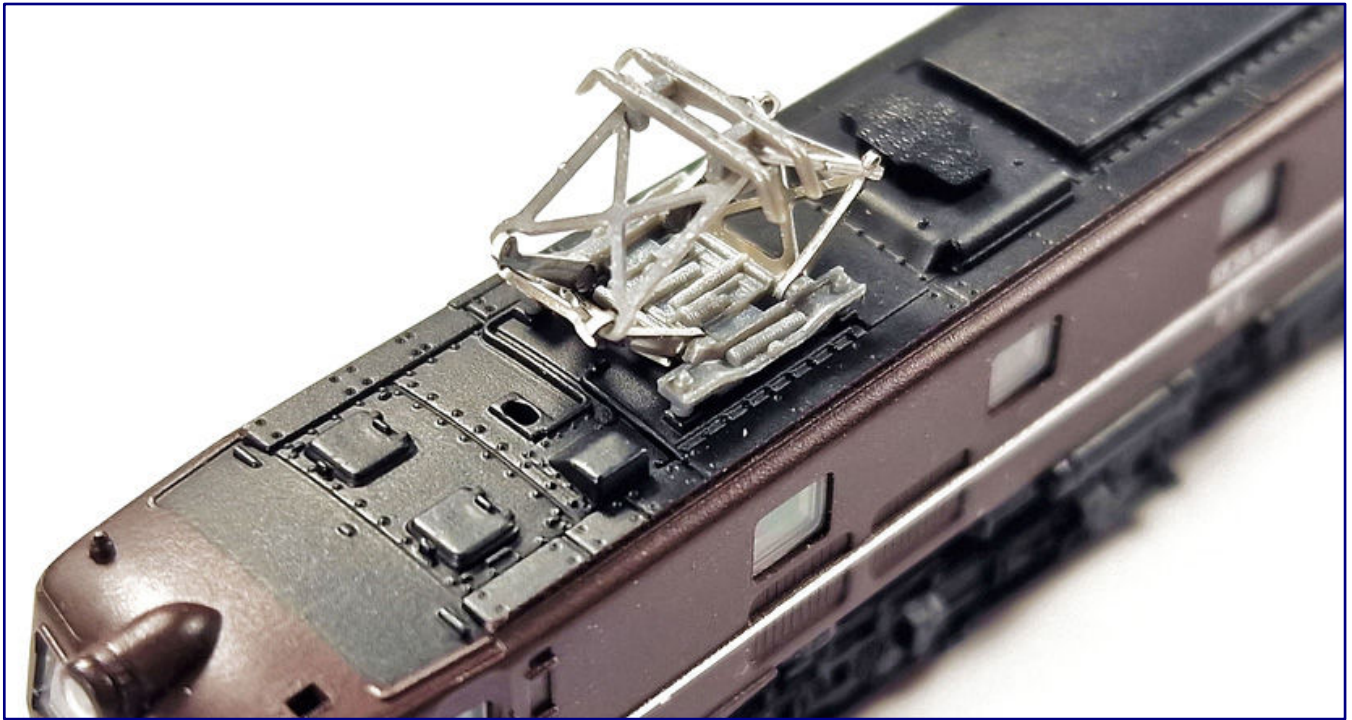


In Japan üblicher Standard sind Kupplungen, die jenen von Arnold für die Spur N folgen. Tauschexemplare für das Märklin-System liegen dem Modell nicht bei, können aber separat erworben werden.

Die Radsätze der inneren Drehgestelle sind asymmetrisch angeordnet. Trotzdem sind alle sechs angetrieben. Zwei Radsätze sind zusätzlich in diagonalem Versatz mit Haftreifen an einem Rad versehen.

Die Tampondrucke auf dem Lokgehäuse sind sehr fein. Aufgebracht sind sie in den Farben Gold, Silber, Weiß und Schwarz. Die dokumentierenden Makroaufnahmen erfolgten mit Hilfe eines Digitalmikroskops bei 1.200-facher Vergrößerung.

Schauen wir uns nun die Scherenstromabnehmer an. Sie bestehen aus Metall-Fotoätzteilen, während ihre Sockel und die Schleifleisten aus metallisch grauem Kunststoff angefertigt worden sind. Ihre Farbe entspricht dem Vorbild, aber sie sind leider nicht ausreichend filigran geworden.



Die Scherenstromabnehmer wirken recht grob und gefallen unserem Tester nicht, nachdem Rokuhan zuvor durchweg sehr filigrane Teile abgeliefert hat, die sehr vorbildnah gewirkt haben.

Dies ist für mich eine kleine Enttäuschung. Vielleicht neigten die bislang eingesetzten Exemplare zum Bruch und erhöhten die Zahl an Reklamationen? Ich mochte die filigranen Rokuhan-Stromabnehmer jedenfalls wegen ihrer vorbildnahen Wirkung.

Was die übliche Masse des Rollmaterials von Rokuhan angeht, so ist dieses Modell sehr schwer - es wiegt ganze 33,6 Gramm. Das ist deutlich mehr als bei der Elektrolokomotive EF210 (T018), die nur 26 Gramm wiegt.

Was offenbart der Blick ins Innere? Fast der gesamte Platz wird durch das Metallgehäuse eingenommen - das ist ein guter Punkt. Allerdings gibt es eine offensichtliche Kehrseite dieser Tatsache - es gibt fast keinen Platz für einen Digitaldecoder. Wir haben nur etwa 0,5 mm freie Höhe zwischen Chassis und Dach.

Den Schlusslichtern dient ein Lichtleitereinsatz aus rot-transparentem Kunststoff, der offenbar als Lichtfilter gedacht ist. Auf der Platine ist jedoch keine rote LED zu finden, obwohl dort genug Platz für sie vorhanden wäre. Natürlich sind Schlusssignale nicht zwingend erforderlich, denn meistens fährt die Lok ja im Zugverband, aber das völlige Fehlen kann trotzdem kein Vorteil sein.

Übrigens erhielt diese Lok, wie fast alle anderen Modelle von Rokuhan, gelbe Leuchtdioden fürs Spitzenlicht. Ich weiß nicht, warum Rokuhan hier nicht mit der Zeit geht und warmweiße Exemplare nutzt - ich habe sie jedenfalls in meinem Modell gleich ersetzt.

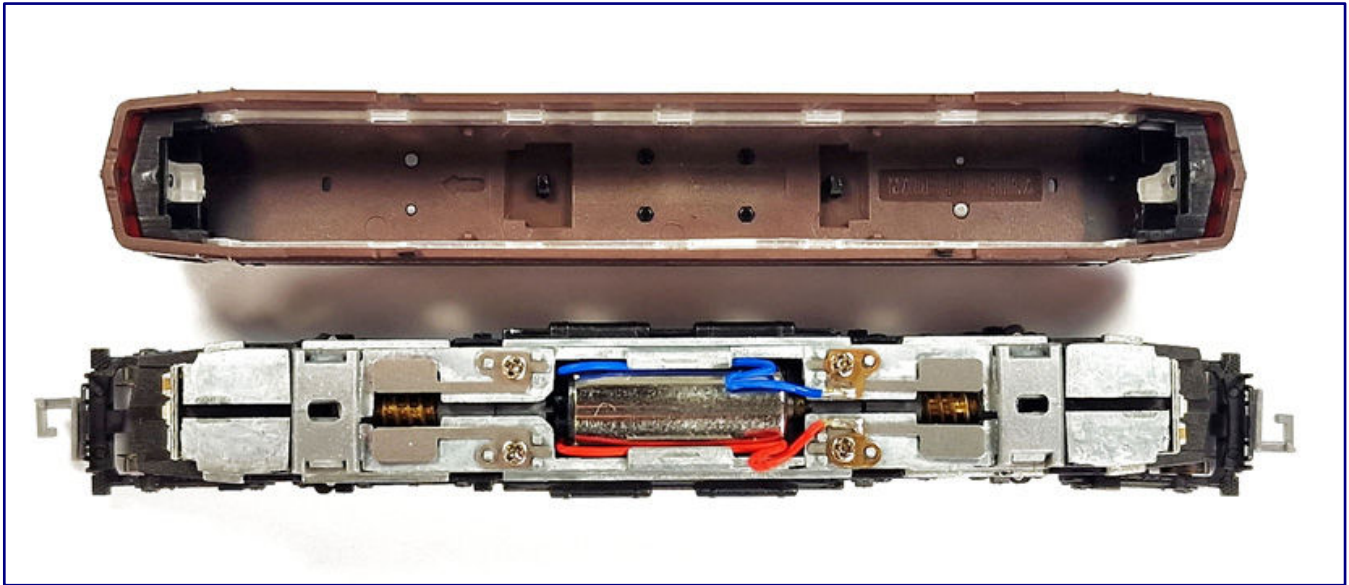


Bild oben:

Der Blick ins Innere offenbart den geringen Raum unter dem Gehäuse. Platz für den Einbau eines Digitaldecoders bleibt dort kaum.

Bilder unten:

Wie das linke Bild zeigt, hat Rokuhan rot-transparente Lichtleiter in den Schlusslichtern verbauen lassen. Eine LED ist dafür auf der Leiterplatte allerdings nicht vorgesehen worden (Bild unten rechts). Das Stirnlicht wird zudem, absolut nicht mehr zeitgemäß, gelb ausgeleuchtet.

Maßstab und Proportionen

Um die Größenverhältnisse der schweren Lok zu verdeutlichen, mögen Vergleichsaufnahmen dienen. Sie ist deutlich kleiner als die GG-1 aus den USA, das Gegenüberstellen mit der deutschen Baureihe 103 veranschaulicht es für die meisten Leser ebenso.

Lassen Sie uns ein wenig über Abmessungen, Maßstab und Spurweite in Bezug auf die japanischen Modelle sprechen. Maßstab und Abmessungen der japanischen Modelle, deren Vorbilder abseits der normalspurigen Shinkansen-Strecken verkehren, sind immer ein Kompromiss.

Die japanischen Eisenbahnen verkehren dort auf Schmalspur mit 1.067 mm – der sogenannten Kapspur. Im Maßstab 1:220 entspräche das einer Spurweite von 4,9 statt den üblichen 6,5 mm. Deshalb sind die Lichtraumprofile auch anders: Sie sind kleiner als die europäischen und amerikanischen Maße. Nur die



Der Vergleich mit der (umlackierten) GG-1 von Märklin, die dieselbe Achsfolge aufweist, soll die Größenverhältnisse und Proportionen der beim Vorbild auf Schmalspur verkehrenden EF58 verdeutlichen.

Shinkansen verkehren auf der Normalspur mit 1.435 mm und nutzen ein deutlich größeres Lichtraumprofil.



Um die vorbildgetreuen Maße von Gleisen und rollendem Material nachzubilden, müssten die Hersteller also eine andere Spurweite für unseren Maßstab verwenden. Aber das brächte, nicht nur in unserer Baugröße, wohl ein Chaos mit sich.

In allen Nenngrößen machen sie es daher so, die üblichen Normalspurweiten zu verwenden und die Maße zu verändern.

Die Baugröße H0 entspricht so nicht 1:87, sondern etwa 1:80, Spur N nutzt 1:150 an Stelle von 1:160.

Für unsere Leser im Kernmarkt der Spurweite Z wird sicher der Größenvergleich mit der deutschen Baureihe 103 nachvollziehbarer sein.

Gleichzeitig werden für die Shinkansen-Züge die regulären Maßstabumrechnungen genutzt. Dieser Kompromiss vereinfacht vieles, da nur ein einziges Gleissystem für alle Züge erforderlich ist und einheitlich genutzt werden kann.

Kehren wir mit diesen Gedanken zur Spurweite Z zurück. Hier ist leider kein einheitliches Bild gegeben. Die Länge der EF58 beträgt ohne Kupplungen 94,5 mm, was genau der Länge des Vorbilds unter Umrechnen auf den Maßstab 1:220 entspricht (19.900 mm). Wir haben hier also eine korrekte Längenabmessung.

Aber die Spurweite beträgt 6,5 mm, was eben nicht dem umgerechneten Wert entspricht! Das hat zur Folge, dass Aufbau und Fahrwerk der Lokomotive in abweichendem Maßstab umgesetzt worden sind. Folgende Fakten verdeutlichen das Dilemma: Um alle Proportionen wahren und dabei die Spurweite von 6,5 mm beibehalten zu wollen, hätte diese Lok exakt 121 mm lang werden müssen. Das entspräche mit einem dann erreichten Maßstab von 1:164 ziemlich exakt der Baugröße N!

Und so ist es nun an der Zeit, die Stärken und Schwächen der Rokuhan-Neuheit zusammenzufassen und daraus ein Fazit abzuleiten. Es handelt sich bei diesem Modell um eine sehr willkommene Ergänzung des Rokuhan-Sortiments nach japanischen Vorbildern.



Eine hohe Detailtreue und viele filigran ausgearbeitete Merkmale zeichnen trotz einiger Schwächen die Neuheit aus dem Hause Rokuhan aus.

Ihre Vorlage ist durchaus auffällig, da sie eine nicht alltägliche Radsatzfolge aufweist. So war es eher eine Frage der Zeit, wann eine EF58 beim für Japan bedeutendsten Anbieter der Spur Z erscheinen würde.

Auch zeigt sie eine hohe Detailtreue und filigran ausgearbeitete Merkmale. Damit kommt sie ihrem Vorbild sehr nahe – auch unter Berücksichtigen aller Grenzen unseres Maßstabs. Doch der Teufel steckt meist im Detail: Die fehlende Option, auch diese Lok zu digitalisieren, werden einige Kunden vermissen, zumal Rokuhan ja eigene Decoderplatten im Programm führt!

Sehr zu bedauern sind die fehlenden Schlussleuchten, weil dafür kein technischer Grund ersichtlich ist. Auch Gelb als Leuchtmittelfarbe fällt völlig aus der Zeit. Für die klobigen Stromabnehmer lässt sich immerhin Verständnis aufbringen, obwohl sie den Gesamteindruck des Modells durchaus schmälern.



Auch im Modell kann EF58 61 nun antreten, um den Kaiserzug zu bespannen, der japanische Modellbahner ganz offenbar besonders fasziniert.

Und so ist die EF58 in Summe trotz der aufgeführten Schwachpunkte ein Muss für Sammler japanischer Schienenfahrzeuge, denn Qualität und weitere Details sprechen für sie. Und sie ist eine der berühmtesten Lokomotiven in der Geschichte der japanischen Eisenbahnen.

Alle nicht gekennzeichneten Fotos dieses Artikels: Oleksiy Mark

Hersteller des Basismodells:

<https://www.rokuhan.com>

Eintrag zum Vorbild und dessen Geschichte:

https://en.wikipedia.org/wiki/JNR_Class_EF_58

1 zu 220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz
für die Spur Z

Märklin Neuheiten 2023



Vorbestellungen zu den Neuheiten 2023

Bestellen Sie ganz einfach und ohne Risiko bei uns die Frühjahrsneuheiten 2023 vor:

- Stöbern, Ausschuchen und den Warenkorb füllen
- Auswählen der Versandart Sammelbox (Reservierungsfunktion) und Zahlungsart Vorkasse (Neukunden) oder Rechnung (nur Bestandskunden)
- Bezahlt wird erst bei Abruf der Ware nach Verfügbarkeit.

Bitte wählen Sie bei Ihrer Vorbestellung nicht PayPal, weil sonst die Zahlung sofort durchgeführt würde. Sollten Sie sich später doch noch anders entscheiden, teilen Sie uns dies mit. Wir heben die Reservierung dann auf und geben die Ware in den freien Weiterverkauf.

Vielen Dank für Ihre Vorbestellung bei uns.

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

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

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

Vickers Viscount 814 der Lufthansa Ein Meilenstein der Luftfahrt

Nachdem wir die Vickers Viscount als Modell in der Version 700 vorgestellt haben und den Fokus dabei auf das scheinbar nicht zu ihrem Eigentümer passende Muster gerichtet haben, betrachten wir heute die verlängerte und verstärkte Version 810. Herpa hat dieses Flugzeug, das Geschichte schrieb, jüngst als Exemplar der Lufthansa ausgeliefert.

Bereits in **Trainini®** 9/2020 haben wir einen kurzen, geschichtlichen Abriss zur Vickers Viscount gegeben. Er bezog sich vorrangig auf den am häufigsten gebauten Typ 700, weshalb wir hier den Schwerpunkt auf die Unterschiede und Merkmale der Typen 800 und 810 legen werden.



Die Vickers Viscount 814 der Lufthansa von Herpa (Art.-Nr. 572255) ist gelandet und verdient heute unseren Blick, denn sie gehört zu den Modellen, die durchaus auf einer Spur-Z-Anlage Platz finden können.

Wie zuvor bereits ausgeführt, handelt es sich bei der Vickers Viscount um ein wichtiges Verkehrsflugzeug der britischen Vickers-Armstrongs (Aircraft) Ltd. Die Bauzeit dieses Modells erstreckte sich auf die Jahre von 1948 bis 1964. Ihr Antrieb mit vibrationsarmer Turboprop-Technik war revolutionär und leitete eine neue Ära der Luftfahrt ein.

Insgesamt gingen über alle Serien 443 Maschinen des Modells für Mittel- und Kurzstrecken an weltweit mehr als 50 Halter, ein großer Teil davon nach Kanada und in die USA. Die beiden großen Versionen 800 und 810 waren um 1,20 Meter gestreckt und strukturell verstärkt worden. So boten sie bis zu 75 Passagieren Platz. Im Gegensatz zur 800 besaß die 810 zusätzlich ein Wetterradar im Bug.

Die gegenüber der Version 700 stärkeren Triebwerke ermöglichten bessere Leistungsdaten wie eine um rund 60 km/h höhere Reisegeschwindigkeit. Weitere Änderungen an Rumpf und Triebwerken unterblieben jedoch und führten stattdessen zum Nachfolgemuster Vickers Vanguard.

Auch die deutsche Lufthansa setzte insgesamt elf Maschinen der Serie 810 ein, die hier als 814 bezeichnet und ab 1958 geliefert wurden. Beschafft wurden sie, um nicht technologisch ins Hintertreffen



Stolz prangt die Flugzeugtypenbezeichnung am hinteren Teil des Rumpfs. Die Formen von Höhen- und Seitenleitwerk verraten, aus welcher Zeit die Vickers Viscount 814 stammt: Als sie die neu eingeführte Lackierung der Lufthansa erhielt, stand sie bereits kurz vor dem Ausflotten. Foto: Oleksiy Mark

zu geraten, nachdem 1956 die ersten Düsenflugzeuge bestellt worden waren, diese aber für die Kurz- und Mittelstrecke noch als zu teuer im Betrieb erachtet wurden.

Teilweise wurden sie auch an Condor Flugdienst vermietet (Leasing) und erfreuten sich unfallfreier Dienste. Doch bereits im März 1971 schied auch das letzte Exemplar bei der Lufthansa aus dem Bestand. Doch das reichte noch, um die 1968 mit der Boeing 737 eingeführte „Spiegelei“-Lackierung an einigen Exemplaren erleben zu dürfen.

Ein solches Vorbild hat die aktuelle Herpa-Neuheit (Art.-Nr 572255) mit der Registrierung D-ANAC. Dieses Exemplar wurde im Juli 1961 als vorletzte „Pfeif-Kaunt“ – ein wegen des Turboprop-Geräusches zugewiesener Spitzname – von der Lufthansa in den Dienst übernommen.

Insgesamt drei Lufthansa-Exemplare konnten wir als erhaltene Flugzeuge ermitteln: Die Flugausstellung L. + P. Junior in Hermeskeil besitzt das Exemplar mit der Kennung D-ANAM. Zum Restaurant umfunktioniert worden ist die frühere D-ANAB ohne Motoren und Propeller, die in Hannover-Ricklingen zu sehen sein soll.

Weil sie seit 1972 als Trainingsobjekt für Ausbildungen der Lufthansa Technik in Frankfurt (Main) genutzt wurde, ging auch die D-ANAF nicht den Weg alten Eisens. Am 18. September 2012 wurde sie zerlegt und zum Technikmuseums Speyer gebracht, wo sie seit Frühjahr 2013 zu sehen ist.

Das Modell von Herpa

Wie alle Herpa-Flugzeugmodelle, die wir hier vorstellen, handelt es sich auch dieses Mal um eines im Maßstab 1:200. Für den Betrachter ist das nicht störend oder auffällig, da sich auch auf Flughäfen keine geeigneten Vergleichsobjekte finden, die den leicht unterschiedlichen Maßstab verraten.



Die Maschine mit der Registrierung D-ANAC war eines der letzten Exemplare ihres Typs im Dienst der Lufthansa. Als sie das Licht der Welt erblickte, war sie ein zukunftsweisendes Flugzeug, von dem viele Nachfolger bis heute profitieren. Foto: Oleksiy Mark

Einzig die Messwerkzeuge offenbaren den Unterschied. Trotzdem kann das Flugzeug auch zusammen mit Figuren und Automodellen der Spurweite Z aufgestellt werden, die eigentlich geringfügig zu klein sind. Für unsere Aufnahmen haben wir auf Preiser-Figuren zurückgegriffen, die aus der 1:200-Serie stammen und gern auch als lange Menschen für die Nenngröße Z eingesetzt werden.

Maße und Daten zur Vickers Viscount 800 und 810:				
	<u>Vorbild</u>	<u>1:200</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
• Länge	26,11 m	130,6 mm	118,7 mm	129,2 mm
• Spannweite	28,55 m	142,8 mm	129,8 mm	142,7 mm
• Höhe	8,15 m	40,8 mm	37,0 mm	43,8 mm
• Max. Startmasse	32.840 kg	---	---	160 g
• Reisegeschwindigkeit	522 km/h			
• Triebwerke	4 x Rolls Royce Dart 510			
• Propeller	Vierblatt			
• Bauzeit	1948 – 1964			
• Ausmusterung (Lufthansa)	bis Juli 1971			

Für Modellbahner interessant ist die Vickers Viscount 814, weil sie ein Klassiker der Luftfahrt ist und eine große Bedeutung für die Technik- und Verkehrsgeschichte hat. Besonders in den Farben der Lufthansa sollte das Modell, das die Maße großzügiger Anlagen nicht überstrapaziert, einen größeren Kundenkreis ansprechen.

Der Blick auf die Maßstabelle zeigt die erläuterten Abweichungen, belegt im Abgleich zu jener aus **Trainini®** 9/2020

aber auch die Verwandtschaft der Versionen 700 und 800/810 in Modell und Vorbild. Die Umsetzung macht auch unabhängig von den abgenommenen Maßen einen guten Eindruck.

Maßgeblich getragen wird das von einer sauberen Lackierung, die bei einer Lufthansa-Maschine zum Beginn der siebziger Jahre von der blanken und metallisch strahlenden Unterseite des Rumpfs sowie der Tragflächen geprägt ist.

Auch das Weiß und Nachtblau dieser Fluggesellschaft ist deckend und ohne Fehler aufgebracht worden. Gleiches gilt für die vielen Bedruckungen mit Schriften und Markierungen, sogar auf den Propellerblättern.



Gut machen sich der blank glänzende Rumpf und die ebenso gestalteten Tragflächen – exakt dem Vorbild folgend (Foto oben). Die Sicht von vorn (Bild unten) offenbart das fein gestaltete Fahrwerk und die Details im Bereich der vier Triebwerke. Fotos: Oleksiy Mark

Gleich auffallen werden die jeweils drei silberfarbenen eingerahmten Fenster über den Tragflächen, die als Notausstiege zu öffnen waren und sich deshalb von den übrigen abheben, die ebenfalls die typische und einst geschätzte Größe samt ovaler Form aufweisen. Zu den Merkmalen des Modells gehören auch per Tampondruck wiedergegebene Scheibenwischer am Cockpit oder die Positionsleuchten.

Das war beim Modell der kürzeren Version, die wir vor eineinhalb Jahren vorgestellt haben, aber auch nicht anders. Separat angesetzt sind die beiden Antennen auf dem Kabinendach. Gewohnt sind wir auch die feinen Gravuren auf Tragflächen und Leitwerken, die Ruder und Klappen erkennen lassen.

Filigran am Modell aus Metallguss sind die Klappen, die das eingezogene Fahrwerk nach dem Start verdecken. Das Fahrwerk ist bei der Miniatur allerdings starr, was ebenfalls nicht verwundern kann. Dies ist detailliert ausgebildet, aber dennoch hinreichend stabil, um die 160 Gramm Masse der Umsetzung zu tragen.

Erwartungsgemäß wenig Details geben die Triebwerke preis: Vorne werden sie von den Naben der Propeller nahezu völlig abgedeckt, an der Rückseite beschränken sie sich auf die Auspufföffnungen, die für unseren Geschmack etwas tiefer graviert werden sollten.



Angelehnt an die historische Szene vom Flughafen Düsseldorf auf der Verpackung, haben wir diese Szene mit Preiser-Figuren (Maßstab 1:200) nachgestellt, in der die Maschine für den nächsten Flug vorbereitet und gleich betankt wird.

Alles in allem zeigt sich Herpas Flugzeug stimmig und ansprechend. Es markiert erkennbar den Übergang von der klassischen zur modernen Luftfahrt. Traditionellen Linien im Bereich von Tragfläche und Seitenruder steht eine schon recht modern wirkende Nase gegenüber, bei der hinter dem Cockpit die sehr markante Form der Viscount sichtbar wird.

Flugzeugkennern wird dieses Modell also gewiss auffallen und ihnen helfen, das Geschehen auf der Anlage zeitlich korrekt einzuordnen und ein wichtiges Stück Verkehrsgeschichte auf der Straße, Schiene sowie in der Luft in einer Gesamtheit zu erleben.

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

Zur Gestaltung eingesetzte Figuren:
<https://www.preiserfiguren.de>

Gebäude im Eigenbau (Teil 2)

Lerneffekte am Stellwerk

Im Teil 1 erläuterte Jochen Brüggemann, wie die Lokleitung des Bw Ottbergen als Modell für seine Anlage entstand. Erforderlich war dort aber auch noch ein Stellwerk, dessen Bau die Fehler eines früheren Modells nicht wiederholen sollte. Seine Lernkurve möchte unser Autor heute gern an alle Leser weitergeben.

Von Jochen Brüggemann. Das Stellwerk „Gf“ hatte ich bereits einige Monate vor der Lokleitung (siehe Teil 1 in **Trainini**® 12/2022) erstellt. Anders als beim Lokleitungsbau diente mir aber hier nicht ein reales Gebäude als Vorbild, sondern mein altes Stellwerk.

Das hatte ich um 1982 für meine Vorgängeranlage aus Karton gebastelt, inspiriert durch etliche Stellwerke nach preußischen Baugrundsätzen aus der Länderbahnzeit (siehe **Trainini**® 10/2013, Seite 10 ff.).

Solche Stellwerke, teils vollständig in Ziegelbauweise erstellt, teils mit einem Obergeschoss aus Fachwerk, waren bei der Bundesbahn und bei der Reichsbahn in der ehemaligen DDR noch bis weit in die achtziger Jahre in Betrieb.

Häufig erhielten sie Umbauten und Modernisierungen, bisweilen auch in Verbindung mit neuerer Stellwerkstechnik.

Selbst heutzutage sind noch etliche Stellwerke dieser Art zu sehen, aber sie sterben nach und nach aus.

In den vergangenen Jahrzehnten hatte ich eine ganze Reihe preußischer Stellwerke auf Bahnreisen, in Zeitschriften und Büchern genauer betrachtet und dabei erkennen müssen, dass mein altes Stellwerk nicht ganz vorbildgerecht war.

Nun hatte ich die Gelegenheit, beim Neubau die alten Fehler zu vermeiden.

Beim Bau des Vorgängers vor fast 40 Jahren hatte ich meine



Das Stellwerk Gf zeigt sich hier bei einer Stellprobe mit fertiger Inneneinrichtung im OG, installierter Schreibtischlampe und noch lose aufgelegtem Dach.

maßstabgerechten Pläne hauptsächlich anhand von Seitenansichten eines preußischen Stellwerks in Walkenried (Harz) direkt auf Karton gezeichnet, dabei aber die Anzahl und Anordnung der Fenster etwas abgewandelt.

Für den Neubau habe ich die Abmessungen des Obergeschosses (OG) und die Form, Größe und Anordnung der Fenster annähernd übernommen; das Untergeschoss (UG) dagegen habe ich etwas voluminöser gestaltet und die Konstruktion stärker an das Walkenrieder Vorbild angepasst. Bei der Dachkonstruktion konnte ich das Dach des alten Stellwerks als Vorlage benutzen.



Die Einsicht in den Stellraum des Obergeschosses zeigt den aufwändigen Bau der Inneneinrichtung inklusive funktionsfähiger Schreibtischlampe für den Nachtbetrieb. Deutlich wird hier auch noch die im Artikel beschriebene Bauweise.

Den Stellwerksbau begann ich mit dem Obergeschoss. Auf die Rückseite einer Mauerplatte zeichnete ich die acht Wandteile des Obergeschosses auf: Front- und Rückseite (mit identischen Abmessungen), zwei gleich große Kopfseiten und vier gleich große Wandteile (etwas schmäler als die Kopfseiten) für die abgeschrägten Ecken.

Sodann wurden die acht gleichen Fenster aufgezeichnet: vier in die Frontseite und je eines in die beiden Kopfseiten und in zwei der Eckteile. Als Schablone für die Rundbögen diente mir eine passende Münze. Die Rückseite und die beiden rückwärtigen Eckstücke blieben fensterlos.

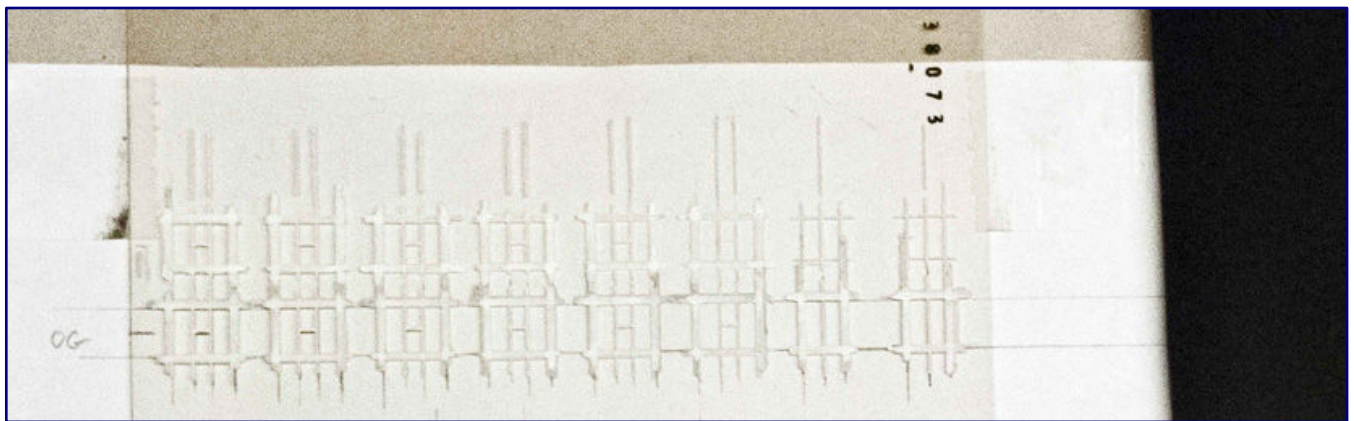
weiter auf Seite 31

Exkurs „Fensterbautechnik“

Fürs Anfertigen meiner Modellfenster habe ich im Laufe der Jahrzehnte verschiedene Materialien verwendet, sofern dies meinen Anforderungen entsprach: durchsichtige Versteifungen aus Hemdverpackungen (Kragen, Manschetten), Blister und eben auch Fotonegativplatten.

Geeignete Stücke mussten durchsichtig und einfach zu schneiden sein, mindestens einseitig hochglänzend, plan und frei von Kratzern, Schlieren und Fingerabdrücken. Sofern sie auch verzugsfrei waren und Zeichentinte / -tusche oder Revell-Farben annahmen, kamen sie zum Einsatz.

Die hier von mir genutzten Fotonegativplatten erweiterten meinen Fundus berufsbedingt. Sie besaßen eine deutlich stärkere Trägerschicht als gewöhnliche Rollfilme und wurden in Standard-Plattenform geliefert. Beim individuell erforderlichen Zuschnitt in der Dunkelkammer fielen nicht nutzbare Reststücke an, die ich fixierte und aufhob. Unbelichteten Reste lieferten klares Fensterglas, ansonsten ergaben sich - je nach Belichtungsgrad - mehr oder weniger scheinbar verstaubte oder verrußte Scheiben.



In diesem Bild zu erkennen ist die mit einem Nummerncode versehene Fotonegativplatte, die auf einem Blatt Papier mit dem bleistiftgezeichneten Rahmenmuster fixiert ist. Die gezeichneten, weißen Rahmen sind ebenso zu sehen und müssen noch aus der Folie ausgeschnitten werden.

Von der zu groben Wiedergabe plastisch nachgebildeter Fensterrahmen habe ich vor Jahrzehnten Abstand genommen. Seitdem stelle ich Rahmen und Sprossen durch Farbauftrag auf die durchsichtigen Platten dar.

Zum Einsatz kam - neben dem im Teil 1 beschriebenen Verfahren – übrigens noch ein weiteres: Auch hier wurde zuerst die Fensterplatte auf eine Aufrisszeichnung gelegt und gegen Verrutschen gesichert. Dann habe ich aber mit schmalen, selbst zugeschnittenen Tesafilm-Streifen zunächst die waagerechten Rahmen und Sprossen abgeklebt (nicht exakt auf die Linien, sondern mit etwas Zugabe in Richtung Glasscheibe).

Anschließend habe ich die die Kanten und Streifen mit verdünnter, matter Revell-Farbe entlang des Tesafilms gezogen. Nach dem Antrocknen der Farbe wurde der Klebestreifen vorsichtig entfernt, damit die Farbe durchtrocknen konnte. Gerundete Rahmenbereiche habe ich freihändig mit einem Pinsel gezogen, wobei der Aufriss als Orientierung diente.

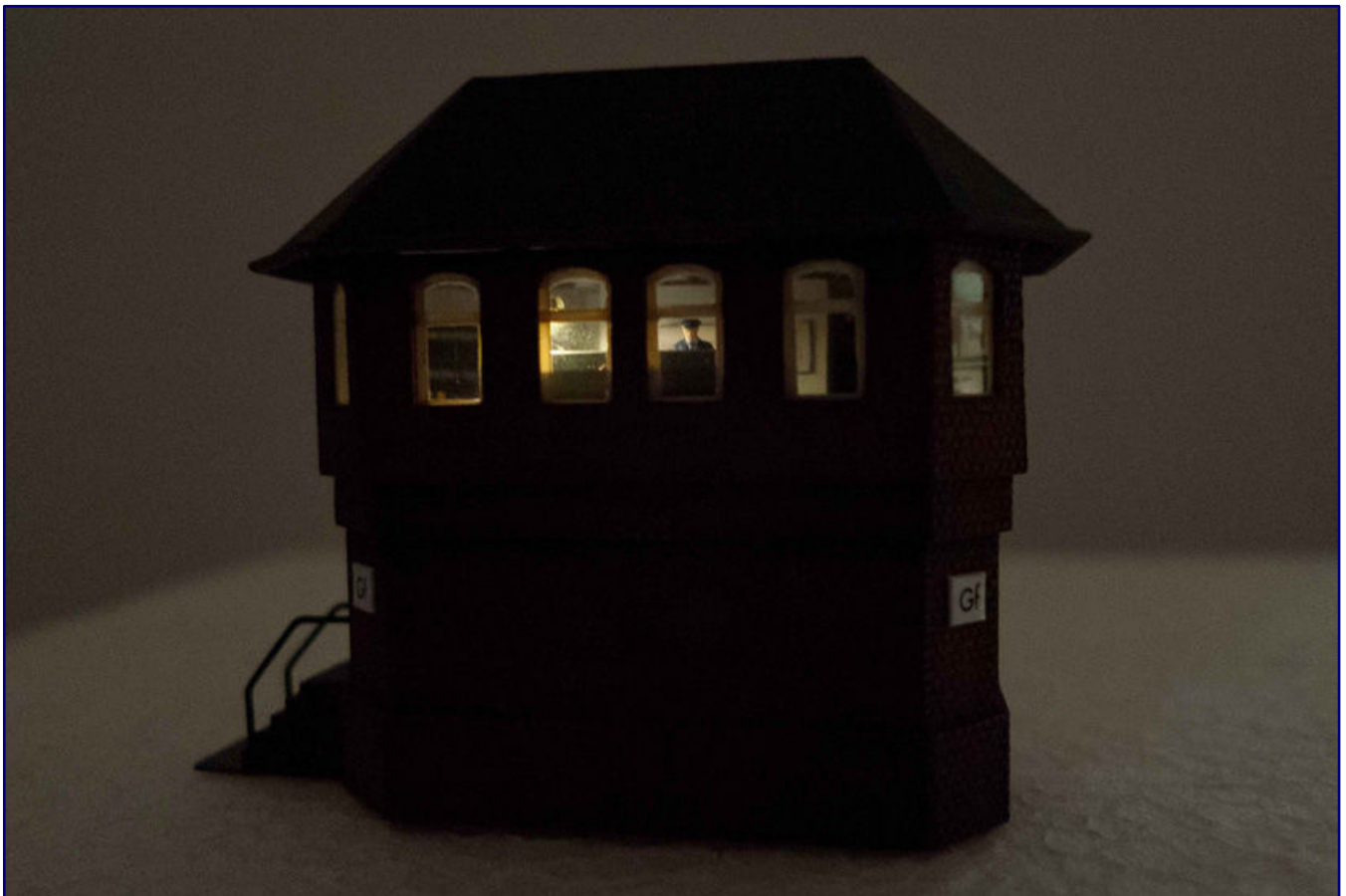
Welches der beiden möglichen Verfahren zum Einsatz kam, hing von der jeweils genutzten Rahmenfarbe ab: Für Zeichentinte/-tusche empfahl sich die in Teil 1 beschriebene Technik, besonders bei Revell-Farben brachte das hier kurz geschilderte Alternativverfahren die besten Resultate.

Abschließend noch ein Hinweis zur Innenbeleuchtung: Oft ist eine nicht zu vermeidende Lichtdurchlässigkeit im Rahmen- und Sprossenbereich verblieben, besonders bei hellen Farben und dünnen Schichten. Darauf habe ich mit angepassten Vorschaltwiderständen der LED reagiert. Bei den in Teil 1 und dieser Folge beschriebenen Gebäuden kann ich zudem zwischen einer helleren Tagesinnenbeleuchtung und einer deutlich schwächeren Nachtbeleuchtung wählen.

Zusätzlich zeichnete ich auf Papier einen exakten Riss aller Fenster des Stellwerks, einschließlich der Sprossen. Mit Hilfe dieses Aufrisses wurden – im gleichen Verfahren und auf gleichartigem Material wie bei der Lokleitung – die Stellwerksfenster erstellt.

Die Fensteröffnungen habe ich mit einem Skalpell ausgeschnitten, anschließend mit Feile und Sandpapier auf Maß gebracht und die Passgenauigkeit der Stellwerksfenster geprüft (und ggf. nachgebessert).

Danach habe ich die acht Mauerteile ausgeschnitten und die vertikalen Kanten mit einer 22,5°-Gehrung versehen, so dass bei der Montage idealerweise ein Winkel von 135° zwischen den Mauerteilen entsteht. Auf einer alten Plastikkarte zeichnete ich – als Montagehilfe – einen leicht vergrößerten Grundriss des Obergeschosses, mit möglichst exakten 135°-Winkeln.



Diese Stellprobe mit eingeschalteter Innenbeleuchtung bei aufgelegtem Dach veranschaulicht sehr gut, wie sehr sich der Aufwand für den Fensterbau und das Innenleben bezahlt macht.

Auf dieser Montagehilfe habe ich nacheinander die Seitenteile miteinander verklebt und mit Hilfe der Grundrisslinien ausgerichtet, dazu mit Hilfe eines Geodreiecks auf senkrechten Stand aller Außenwände geachtet. Dabei habe ich tunlichst ein Verkleben der Wände mit der Plastikkarte vermieden.

Nach dem Trocknen der vertikalen Nahtstellen wurde aus 0,5 mm starkem PS eine Bodenplatte zugeschnitten, die von unten exakt in das Obergeschoss passt und diese, bündig abschließend, festgeklebt. Aus gleichem Material habe ich einen achteckigen Deckel angefertigt, der – oben auf das Geschoss aufgelegt – allseits bündig mit den Außenmauern abschließt.

Dieser Deckel erhielt eine zentrale rechteckige Öffnung; unterseitig habe ich drei 0,5 mm starke und nur ca. 2 mm breite PS-Stege aufgeklebt, die in ihrer Länge jeweils exakt der Innenweite des Obergeschosses entsprechen und bei der endgültigen Montage sowohl den Deckel auf den Wänden halten als auch die Wände etwas spreizen sollten. (Anmerkung: Mit meinen verfügbaren Mitteln ließ sich nicht vermeiden, dass die Gehrungen an den vertikalen Wandkanten etwas kleiner als 22,5° gerieten.

Dies führte beim Verkleben dazu, dass die Winkel der Wandteile zueinander etwas unter 135° groß ausfielen, wodurch sich die Längsseiten zunächst etwas nach innen durchbogen. Durch die eingesetzte Bodenplatte und später die Stege unter dem Deckel wurden sie wieder weitgehend begradigt.

Das Untergeschoss entstand ebenfalls aus acht PS-Mauerplattenteilen: Front- und Rückseite (mit identischen Abmessungen), zwei gleich breite Kopfseiten und vier gleich breite Wandteile (aber etwas schmaler als die Kopfseiten) für die abgeschrägten Ecken.

Diese Wandteile wurden einige Millimeter schmaler angefertigt als die im Obergeschoss und an den vertikalen Kanten mit einer 22,5°- Gehrung versehen, so dass ein achteckiger Körper entstand, auf dem das Obergeschoss einen allseits gleichmäßigen Überstand von etwa 1,5 mm bildet. Die Höhe der UG-Wandteile entspricht der Etagenhöhe zuzüglich des oberen Kellerteils (soweit aus dem Boden herausragend).



Zwei Fenster im Sockelgeschoss wurden in einem zugemauerten Zustand dargestellt. Da dies auf dem Foto nicht leicht auszumachen ist, markieren die Pfeile diese Stellen.

Aus einer der beiden Kopfseiten habe ich die Öffnung für die Eingangstür herausgeschnitten (passend zur Bodenhöhe des UG) und auf der Frontseite mit dem Skalpell außen zwei „zugemauerte“ kleinere Fenster eingeritzt. Die UG-Mauerteile habe ich nach gleichem Verfahren wie beim Obergeschoss mit Hilfe der Montagehilfe und des Geodreiecks zusammengeklebt.

Sodann waren zwei unterschiedlich breite Streifen aus der PS-Mauerplatte auszuschneiden. Die Breite des einen Streifens entspricht der Höhe des UG-Bodens über der Erdoberfläche (also Unterkante Tür), der andere Streifen ist ungefähr halb so breit.

Aus dem breiteren Streifen habe ich 8 Stücke individuell zugeschnitten, mit 22,5° Gehrung versehen und unten als Wandverstärkung des Kellerfundaments bündig an den UG-Körper geklebt. Aus dem schmaleren Streifen entstanden acht entsprechende Stücke als Verstärkung des oberen Wandabschlusses.



Zusätzlich anzubringende Details am Modell waren die Dachrinnen und Fallrohre (auf der Gebäuderückseite) und das selbst gebogene Geländer der Treppe zur Eingangstür.

Anschließend wurde das OG mit allseits gleich großem Überstand auf das UG geklebt. Aus versetzten Streifen aus 0,5 mm starker PS-Platte habe ich eine Treppe gebaut, etwa so breit wie die Eingangstür, die Seiten mit PS-Mauerplatte verkleidet, alle Seiten und Kanten verschliffen und die fertige Treppe vor der Eingangstür platziert.

Dieser „Rohbau“ erhielt außen mit leicht verdünnter Acrylfarbe einen Anstrich; die Innenflächen erhielten diesen mit schwarzer Acrylfarbe, um die Mauern lichtundurchlässig zu machen, die Trittflächen der Treppe in grauer Farbe. Nach dem Durchtrocknen erhielten die Außenseiten des Rohbaus eine Lasur mit verdünnter anthrazitfarbener Acrylfarbe, die Innenseiten der OG-Wände einen Acrylfarbüberzug mit Weiß und der Fußboden mit Dunkelgrau.

Bei Ausschnitt und Montage der vorgefertigten Stellwerksfenster bin ich dann wie bei der Lokleitung vorgegangen. Schließlich habe ich noch im Innern des OG, d. h. im eigentlichen Stellraum, an der rückseitigen Wand mit zwei rechtwinklig angeordneten Innenwänden (aus 0,5 mm starkem PS) einen

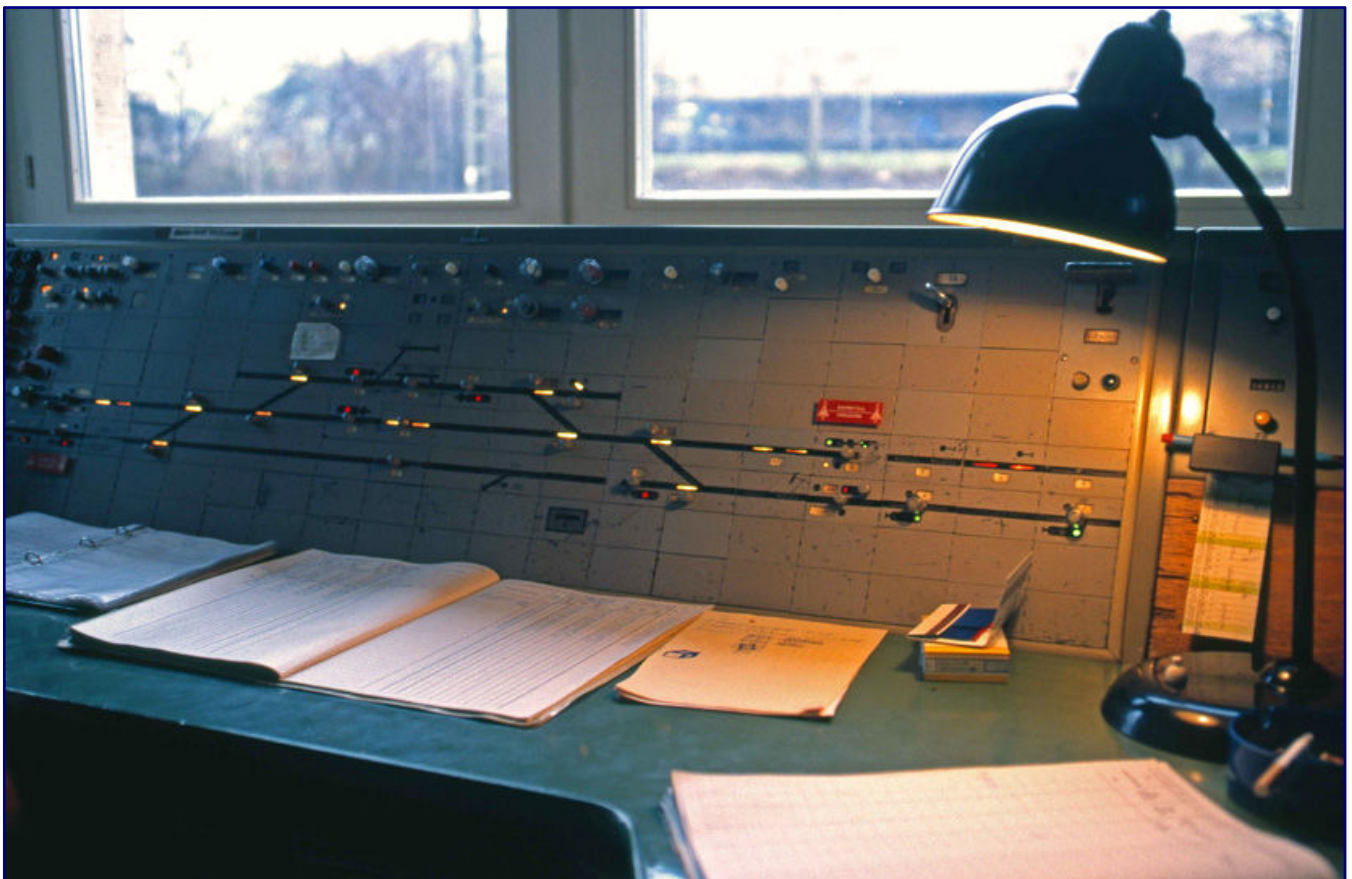
schmalen, einseitig offenen Bereich abgeteilt, in dem man sich quasi den Treppenaufgang zum Stellraum vorstellen kann.

Aus einem PS-Rest habe ich für die Eingangstür im UG ein passendes rechteckiges Stück mit Zugabe ausgeschnitten, dunkelgrau angestrichen, mit schwarz aufgemalter Türklinke versehen und von innen vor die Türöffnung geklebt.

Eine Inneneinrichtung ist Pflicht

Da das Stellwerk nur gut zwei Handbreiten von der Anlagenkante entfernt ausgestellt werden sollte, hatte ich mich von vornherein für eine Inneneinrichtung entschieden. Als Anregung dienten mir Fotos von einem Besuch eines kleinen Fahrdienstleiterstellwerkes an einer elektrifizierten DB-Hauptstrecke vor gut 30 Jahren.

Inspiziert durch diese Eindrücke sowie einige Fotos in Büchern und Magazinen entstanden aus PS-Plattenresten, PS-Rundprofil, dünnem Messingdraht, Papier u. a. m. der Stelltisch mit zwei SpDr-Stellpulten: das größere für den südlichen Bahnhofsbereich, das kleinere für einen zweigleisigen Abzweig 2 km vor der Bahnhofseinfahrt.



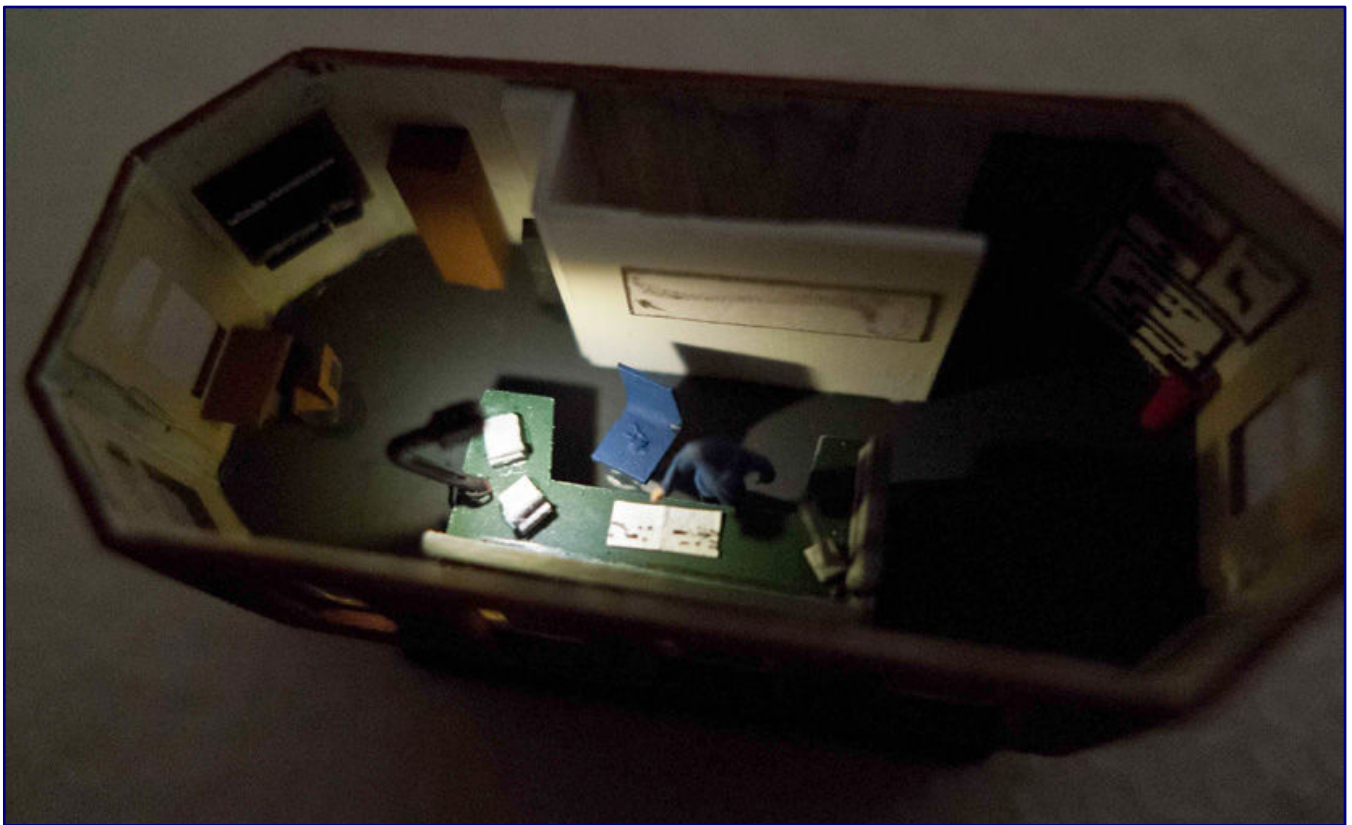
Innenansichten wie diese eines kleinen Fahrdienstleiterstellwerkes, aufgenommen im Februar 1989, lieferten die Anregungen für die Innengestaltung des Eigenbau-Modells.

Aus demselben Material folgten ein Spind, ein Aktenregal, ein kleines zusätzliches Schreibpult, ein Ofen, 2 Stühle und die Ausstattung des Stelltisches (dienstliche Fernsprechanlage, öffentlicher Fernsprecher, ein Mikrofon für Bahnhofsdurchsagen und das Zugmeldebuch).

An der Rückwand fanden vereinfachte Nachbildungen von Weichenhandverschlüssen, Werkzeugen, Weichen- und Schrankenhandkurbeln, Weichenschlüsseln usw. sowie ein (Signal-)Horn (aus Messingdraht) ihren Platz. Die Wand hinter dem Fahrdienstleiterstuhl ziert ein Gleisplan des gesamten Bahnhofs, tatsächlich ein stark verkleinerter Gleisplan des Bahnhofs auf meiner Anlage.

Für die erforderliche Beleuchtung sorgt eine Art vergrößerte Schreibtischlampe, im Eigenbau entstanden unter Verwenden einer SMD-LED der Bauart 0402. Die leitfähigen Verbindungen an der Lampe erfolgten mit Silberleitlack von Busch. Die zugehörige Schutzdiode (Universaldiode des Typs 1N4148) fand unter dem Stelltisch ihren Platz; hier habe ich auch durch zwei Bohrungen im Fußboden die beiden Anschlusslitzen der Lampe ins UG durchgezogen.

Der Vorschaltwiderstand ($3,3\text{ k}\Omega$) für die Lampe befindet sich am Verteiler an der Unterseite der Anlage, wo er leicht zugänglich ist (siehe weiter unten in diesem Bericht). Aus einer Preiser-Großpackung mit unbemalten Miniaturen (Art.-Nr. 88500) wurde ein Eisenbahner in passender Haltung ausgesucht, mit Acrylfarben bemalt und vor dem Stelltisch platziert.



Die eingeschaltete Schreibtischlampe erlaubt einen Blick auf die fertiggestellte Inneneinrichtung des Stellwerks, die vom Betrachter auch von außen gut auszumachen ist.

Das Dach hatte ich zunächst aus dünnem Karton exakt nach den Maßen des alten Stellwerks angefertigt; jedoch hatte der verwendete Weißleim beim Trocknen unschöne Verformungen verursacht. Daher wurden alle Teile (Boden, zwei Längsseiten, zwei Schmalseiten und vier Eckstücke) - mit den Abmessungen wie beim Karton-Dach - aus Polystyrol (0,3 mm Stärke) hergestellt und zusammengebaut: zuerst die beiden Längsseiten an den Boden geklebt und ausgerichtet, dann die beiden Schmalseiten angesetzt und zuletzt die Eckstücke angepasst und eingefügt.

Aus 1,0 mm breiten PS-Profilen mit halbrundem Querschnitt (von Evergreen) habe ich acht passende Stücke als Dachrinne unten an die Dachkanten geklebt, mit gut 0,5 mm Überstand. Das Dach habe ich

mit schwarzer Acrylfarbe angestrichen, die Dachrinne sowie die Dachunterseite mit mittelgrauer Acrylfarbe. Die fertige Dachkonstruktion habe ich mit Noch-Graskleber auf das Obergeschoss geklebt, so dass allseits ein gleichmäßiger Überstand entsteht.

Abschließend folgten noch ein paar Restarbeiten. Der Schornstein entstand aus vier PS-Mauerplattenstreifen von je 3 mm Breite, wurde jeweils an beiden Seiten mit 45°-Gehung versehen und zu einem Körper mit quadratischem Querschnitt zusammengefügt. Die Länge habe ich so bemessen, dass die Oberkante den Dachfirst überragt; das untere Ende habe ich der Dachneigung entsprechend abgeschrägt, auf ein Stück Papier aufgeklebt und mit etwas Überstand ausgeschnitten.

Der Schornstein wurde außen ziegelfarbig gestrichen und mit anthrazitfarbener Lasur verrußt; die Innen- und die Oberseite habe ich geschwärzt, und die Unterkante des Schornsteins und das überstehende Papier (Darstellung von Dachdeckerblei) habe ich mit dunkelgrauer Acrylfarbe eingefärbt.



Auf der Rückseite des Gebäudes offenbaren die aus Messingdraht gebogenen Fallrohre ihr Aussehen. Zu erkennen ist auch der nachträglich angesetzte Kamin für die Heizanlage des Stellwerks.

Den fertigen Schornstein habe ich mit Noch-Graskleber auf dem Dach befestigt. Für die jetzt noch fehlenden Regenfallrohre wurde ein 1 mm dicker Evergreen-Plastikrundstab vorsichtig über einer Kerzenflamme erhitzt und ausgezogen.

Zwei Stücke von etwa 0,6 mm Durchmesser habe ich in die gewünschte Form gebogen, mit mittelgrauer Acrylfarbe angestrichen und an den beiden rückseitigen Eckwänden mittig mit Plastikkleber an der Dachrinne und der Unterkante des Gebäudes befestigt.

Aus 0,5 mm starkem Messingdraht entstanden zwei gleiche Treppengeländer, die ich mit Plastikkleber in passenden Bohrungen beiderseits der Eingangstür und in der untersten Treppenstufe befestigte und mit grauer Acrylfarbe einfärbte.

Zwei Erdungsstangen schnitt ich aus 0,3 mm dicken Nadeln und klebte sie parallel mit etwas Abstand auf zwei dünne, kurze PS-Stücke.

Die Stangen erhielten einen weißen Anstrich mit grauen Spitzen oben und drei roten Ringen am unteren Ende und wurden außen am UG des Stellwerks platziert. Zwei quadratische Schilder mit dem Aufdruck „Gf“ („f“ steht für „Fahrdienstleiter“), an den vorderseitigen Eckwänden des Stellwerks angebracht, vervollständigten die Ausstattung.

Aufstellung und Anschluss des Stellwerks erfolgten wie bei der Lokleitung: An die beiden recht kurzen Anschlusslitzen habe ich etwas stärkere Verlängerungskabel angelötet und durch zwei 1,2 mm weite Bohrungen am Aufstellungsort des Stellwerks unter die Anlagenplatte geführt, wobei die Lötstellen aufgrund ihres größeren Durchmessers oben in der Bohrung stecken blieben.

Auf die Unterseite der Stellwerksaußenmauern wurde stellenweise Noch-Grasleim aufgetragen und dann das Gebäude auf der Anlage ausgerichtet und leicht angedrückt. Eines der beiden Anschlusskabel habe ich unter der Anlage zu einem Lichtstrom-Masse-Verteiler geführt, das andere zum selben Verteiler für die Phasen, den auch die Beleuchtung der Lokleitung nutzt.



An seinem Aufstellungsort hinterlässt das Stellwerk Gf einen sehr guten Eindruck, zumal in unmittelbarer Nähe ein weiteres Eigenbau-Gebäude zu sehen ist (links hinter dem Kohlenbansen).

Hier habe ich auch beim Stellwerksanschluss zum Schutz der LED einen 3,3 k Ω starken Vorschaltwiderstand (R2) zwischengeschaltet (gemäß Schaltskizze); danach erfolgt eine Verbindung zum Anschluss (Phase) der Lokleitung und von dort gemeinsam zum Schalterpult. Im Schalterpult kann ich nun über einen Schalter (1/0/1) für beide Gebäude zwei unterschiedliche Helligkeiten einstellen bzw. die LED stromlos schalten.

Für die Zukunft ist geplant, nach den oben beschriebenen Verfahren noch weitere Bw-Gebäude im Eigenbau zu erstellen, u. a. ein Werkstattgebäude mit Schlosserei, Schmiede und Magazin, eine Sandaufbereitung und ein Verwaltungsgebäude, das auch eine Kantine, Sozialräume und Übernachtungszimmer für Lokpersonale enthält.

Wer Lust verspürt, kann sich durchaus an einen Nachbau von Gebäuden auf der Basis meiner Baubeschreibungen heranwagen, natürlich auf eigene Gefahr und eigenes Risiko. Wenn meine Projekte und Ideen dieses Berichts Anklang finden, freue ich mich jedenfalls sehr.

Alle nicht gekennzeichneten Fotos dieses Beitrags: Jochen Brüggemann

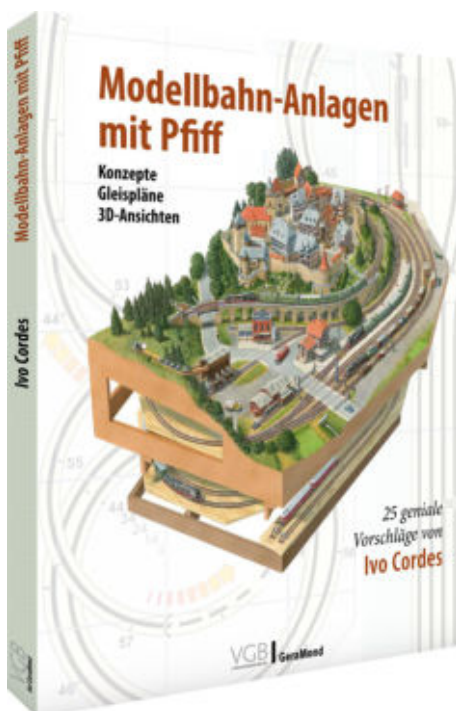
Professioneller Anlagenbau:
<https://www.architekturbedarf.de>
<https://www.busch-model.info>
<https://www.faller.de>
<https://www.noch.de>

<https://www.preiserfiguren.de>
<https://www.rotring.de>
<https://viessmann-modell.com>
<https://www.z-hightech.de>

Sammelwerk an Konzepten

Anlagenpläne zum Anfassen

Mehr als 40 Jahre ist Ivo Cordes in der Fachpresse präsent. Jeder Modellbahner wird schon handgezeichnete Anlagenillustrationen von ihm gesehen haben und im Geiste daran hängen geblieben sein. 25 Jahre Werke seines Schaffens aus den letzten knapp 30 Jahren sind nun zu einem Buch gebündelt worden.



Ivo Cordes
Modellbahn-Anlagen mit Pfiff
Konzepte, Gleispläne, 3D-Ansichten

Geramond Media
München 2023

Gebundenes Buch
Format 22,8 x 29,6 cm
128 Seiten mit 217 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-96453-362-3 (ISBN-13)
Preis 34,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Langjährigen Lesern des Eisenbahnmagazins (EM) sollte Ivo Cordes ein Begriff sein - auch dem Rezensenten: Seine Anlagenentwürfe und Illustrationen waren zusammen mit den für Um- und Eigenbauten so wertvollen Lokzeichnungen eine wichtige Marke dieser Zeitschrift.

Der Herr aus Bremen verstand es schließlich wie kein zweiter, seine Ideen nicht allein in schnöden Gleisverlaufslinien zu Papier zu bringen, sondern die dreidimensionale Wirkung höchst lebendig und wirkungsvoll aufzuzeigen – Jahrzehnte, bevor rechnergestützte Planungsprogramme wie Wintrack Vergleichbares bieten sollten.

Auch heute unterscheiden sich diese Relikte des analogen Zeitalters äußerst angenehm von den statischen und vergleichsweise leblos wirkenden Animationen, an die wir uns inzwischen gewöhnt haben. Vor diesem Hintergrund war es eine gute Idee, Entwürfe aus seiner Feder in einem Buch zusammenzufassen.

Auswahl und Wiedergabe sind tadellos gelungen und unterstreichen die angenehme wie auch unterhaltsame Wirkung. Immerhin hat Ivo Cordes in Jahrzehnten zahlreiche Vorschläge zu höchst unterschiedlichen Modellbahnanlagen erarbeitet.

Veröffentlicht wurden sie mit Plänen und Schaubildern in Alba-Büchern und verschiedenen Zeitschriften. Neben dem EM waren das Miba-Sonderpublikationen und die Modellbahnschule. Doch um Ivo Cordes ist es inzwischen seit Jahren sehr ruhig geworden.

So darf der Käufer dieses Buches nicht erwarten, hier über- oder gar neu erarbeitete Pläne zu finden. Bei den 25 illustrierten Entwürfen zu Modellbahnanlagen, versehen auch mit Skizzen und Hinweisen zur Betriebsabwicklung, handelt es sich um einen Querschnitt aus rund dreißig Jahren seines Schaffens.

Ob der Autor sie selbst als seine subjektiv besten Werke wertet oder es eher um einen repräsentativen Querschnitt ging, ist uns nicht bekannt. Jedenfalls folgen sie unterschiedlichen Flächenbedarfen von klein bis groß, verschiedenen Ansätzen als stationäre oder Segmentanlagen, Betriebsdioramen oder auch Bühnen (Guckkästen) sowie auch wechselnden Anlagenformen und teilweise auch Spuren.

Das bringt eine ansprechende Fülle und Themenbreite mit sich, auch wenn die Spurweite Z nicht explizit berücksichtigt wird. Nicht wenige Anlagen dürften auch das Steigungsvermögen unserer Lokomotiven mit anhängenden Wagen überfordern. Dennoch haben die ausgebreiteten Ideen auch einen großen Wert für unseren Maßstab.

Durch den geringeren Platzbedarf bieten sich schließlich auch Möglichkeiten, Steigungen durch Strecken der Trassen zu verringern oder Schattenbahnhöfe anderweitig zu verstecken statt sie in die Tiefe verlegen zu müssen.

Wertvolle Hinweise für einen abwechslungsreichen, vorbildorientierten Betrieb liefern die Illustrationen tatsächlich für jede Nenngröße. Vielen Lesern entgegenkommen wird auch, dass für dieses Buch vielfach Projekte ausgesucht worden sind, die sich für das eigene Umsetzen nicht übermäßig anspruchsvoll zeigen.

Gleichwohl wurde auf ansprechendes Gestalten Wert gelegt und das Betriebskonzept so nah wie möglich am Vorbild orientiert. Anfänger können daher auch gut verfolgen, wie eine gute Planung entsteht: Abschätzen der Raummaße und nutzbaren Fläche, Auswahl eines Themas und Betriebskonzepts, Planen der dazu passenden Anlage und erst zum Schluss der Kauf des thematischen passenden Materials.

Anlagen die eher in umgekehrter Reihenfolge entstehen, können niemals überzeugen, vermitteln keine wirklichkeitsnahe Atmosphäre und stimmige Zuggewegungen: Sie bleiben ein Spielzeug, das bald langweilig wird, und werden nicht zu einer Traumwelt, die im Gedächtnis des Betrachters bleibt.

All das macht in Summe dieses Buch so hilfreich und wertvoll, es ist spurübergreifend für viele Modellbahner empfehlenswert. Für den einen ist es eher ein hilfreiches Nachschlagewerk, für den nächsten eine kreative Inspiration und Planungshilfe, für wieder andere mag es vielleicht auch einfach eine nostalgische Erinnerung bedeuten.

Festhalten müssen wir beim Stichwort Nostalgie auch, dass aus unserer Sicht über viele Anlagenentwürfe die Zeit hinweggegangen ist. Zum einen wiederholt sich beispielsweise das Grundmotiv „Eingleisige Nebenstrecke mit Stichstrecke und Güterthema“ auffallend häufig.

Zum anderen entspricht auch eine parallel zur Anlagenkante verlaufende Streckenführung und am äußeren Umrissverlauf ausgerichtete Bahnhofslage nicht mehr dem heutigen Verständnis eines modernen Gleiskonzepts.

Doch die Art und Weise der begeisternd lebendigen Illustration ist aktueller denn je. Wer hortet heute noch 20 bis 30 Jahre alte Modellbahnhefte daheim? Beim Lesen entdecken wir schnell, wie sehr wir diese Darstellungsform insgeheim vermissen. Und so ist sie uns auf jeden Fall nicht endgültig verloren gegangen.

Verlagsseiten:
<https://www.vgbahn.shop>

Die Baureihe E 69 im Filmportrait Fünf beliebte Einzelgänger

Die Baureihe E 69, ab 1968 als 169 geführt, blieb stets etwas Besonderes im Bestand der Staatsbahn: technisch nur eine Splittergattung, noch dazu aus fünf teilweise völlig unterschiedlichen Exemplaren bestehend. Doch die kleinen Maschinen waren urig, stets beliebt und blieben nicht zuletzt auch wegen ihrer Spitznamen bekannt. Wohl deshalb standen sie auch schon recht früh im Interesse der Modellbahnhersteller.



CFT Video Berlin
Die Baureihe E 69
Die bayerischen Lokalbahn-Elektroloks

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2022

DVD-Video
Bildformat 16:9
Tonformat Dolby-Digital 2.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 58 Min.

Art.-Nr. 8623
Preis 19x80x EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Einst stellten sie die dienstältesten Elektrolokomotiven der Deutschen Bundesbahn: Bis Anfang der achtziger Jahre war die Baureihe E 69 im Einsatz, die in vielerlei Hinsicht so besonders war. Bei den Eisenbahnfreunden erfreuten sie sich stets großer Beliebtheit.

Das galt auch schon, als die Diesel- und Elektrotraktion noch als „Totengräber der Dampfloks“ verpönt war. Immerhin konnten die gerade mal fünf Exemplare dieser Baureihe dem Dampffrost nicht ernsthaft etwas anhaben. Außerdem waren sie teilweise bedeutend älter als so manches der schwarzen Ungetüme auf Schienen.

Zudem ist die Geschichte der E 69 auch noch höchst interessant. Dies beginnt schon damit, dass die Baureihenbezeichnung erst seit 1938 existiert. Bis dahin gehörten die kleinen Maschinen noch zur Münchner Localbahn AG (LAG), die von der Deutschen Reichsbahn schließlich samt Material übernommen wurde.

Gemeinhin wird die 1906 in Betrieb genommene LAG 1, die spätere E 69 01, als älteste der ungleichen Schwestern betrachtet. Bei genauerem Hinsehen stimmt das so nicht – genau das bildet den perfekten Einstieg in die spannende Geschichte der kleinsten und leichtesten Ellok der Reichs- und Bundesbahn.

Außerdem waren sie auch noch Pioniere für das Einphasen-Wechselstromsystem, das heute nicht nur in Deutschland vorherrschend ist. Und die spätere E 69 04 war zuvor gar eine Drehstromlok bzw. die Hälfte einer solchen Versuchslok. Gebaut wurde sie bereits 1901, später mittig durchtrennt und elektrisch neu ausgestattet.

Als sie sich in dieser Form nicht bewährte, bekam sie schließlich einen völlig neuen Aufbau, der dem Äußeren ihrer vier Schwestern folgte. Ihr offizielles Baujahr, das sie deutlich jünger erscheinen lässt, ist

darauf zurückzuführen. Im Filmportrait wird übrigens auch die 100. Wiederkehr dieses Ereignisses gefeiert.

Der Faszination der kleinen Ellok können sich auch Zetties nicht entziehen, weshalb wir dieses Filmportrait zur Rezension ausgewählt haben: Seit vielen Jahren hat Bahls Modelleisenbahnen eine rollfähige Miniatur im Programm, bei Z-Modellbau war die angetriebene E 69 02 zu finden. Die rote Schwester E 69 03 wurde dort zumindest als Einzelstück gebaut.

Im Film finden wir vor allem mit den musealen Maschinen gedrehtes Material aus Bayern. Dort sind die beiden betriebsfähigen Exemplare vor allem, aber nicht nur, auf ihrer früheren Stammstrecke Murnau – Oberammergau unterwegs.

Nicht vergessen wird auch der Einsatz durch das Bayerische Eisenbahnmuseum Nördlingen, sowie der seit 2008 aktuelle Aufenthalt der E 69 03 im DB-Museum Koblenz. Was wir vermissen, sind Betriebsaufnahmen aus Heidelberg, wo E 69 02 und E 69 03 kurze Zeit im Rangierdienst dienten, bevor sie zurück nach Oberbayern kamen.

Integriert worden sind hingegen historische Fotografien aus den frühen Jahren der Loks. Sie zeigen die Ära unter der Ägide der LAG und der Reichsbahn. Wertvoll ist der Ausflug zur Heeresversuchsstrecke Zossen – Marienfelde, wohin die Ursprünge der E 69 04 führen, deren andere Hälfte später bei Siemens diente und heute im Technikmuseum Berlin ausgestellt ist.

Erwähnenswert ist an dieser Stelle noch das Umstellen des Stromsystems von 5,5 kV 16 Hz auf 15 kV 16,7 Hz, das bereits in die Zeit der frühen Bundesbahn (1954 /55) datiert. E 69 01 wurde als einzige der fünf Baureihen-Vertreterinnen nicht mehr dafür umgebaut und ausgemustert – die Filmemacher besuchen sie als Denkmal im Lokschuppen Freilassing.

Das filmische Denkmal für die fünf Lokomotiven, von denen keine einzige der anderen völlig gleich, spannt einen großen Bogen vom Ursprung über die Betriebs- und Einsatzgeschichte bis in das Jahr 2022. Auch die Ausmusterung der letzten Lok liegt bereits mehr als dreißig Jahre zurück.

Mitfahrten im Führerstand vermitteln ein Gefühl für die betagten Urahnen der elektrischen Traktion, was uralte Technik und erfolgte Modernisierungen gleichermaßen einschließt. Fast sicher erscheint uns, dass selbst gute Kenner dieses Loktyps dort noch das eine oder andere an zuvor unbekanntem finden.

An vielen Stellen scheint uns dieses Filmportrait deutlich über den Umfang vergleichbarer Abhandlungen zu anderen Fahrzeugtypen hinauszugehen. Das macht diese DVD nicht nur unterhaltsam, sondern auch gleichermaßen wissenswert – wir möchten sie deshalb nicht mehr missen.

Umgesetzt wurde das alles in bewegten Bildern hervorragender Qualität, beinahe perfekt getroffener Auswahl und guten Schnitts. Auch die eher zurückhaltenden Moderationen stören zu keinem Zeitpunkt das Erlebnis der Betriebsgeräusche, die hier einfach dazugehören.

Es gibt da nur eine einzige Ausnahme: Auf einem Feld, von dem ein musealer Sonderzug mit der Kamera samt Landschaft eingefangen wird, ist neben dem Kameramann wiederholt auch das Klackern eines Fotoapparats zu hören. Zuvor stößt der vermeintliche Bediener beim Erscheinen des Zugs einen Freudenlaut gen Himmel.

Das stört das Idyll gewaltig, ließ sich aber wohl nicht ausschneiden oder durch Nachvertönen kaschieren. Insofern ist es auch nicht dem Produzenten anzulasten, sondern gedankenlosem Verhalten eines Dritten. Der Film verzichtet glücklicherweise nicht gleich auf die gesamte Sequenz.

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



FASZINATION MODELLBAHN

Internationale Messe für
Modelleisenbahnen & Zubehör

10.-12. MÄRZ 2023
MAIMARKTHALLE
MANNHEIM



Öffnungszeiten: Freitag bis Sonntag 9.00 – 17.00 Uhr

Neuheiten des Jahres, erstmals öffentlich präsentiert! • Internationaler Treffpunkt der Modellbahner • Spezialisten vor Ort • Liebe zum Detail • Nostalgie und Moderne • Begeisterte Familien • Leuchtende Kinderaugen • Extravagante Modellbahn-Anlagen • Alle Spuren • Alle Größen • Herzlich Willkommen.

WWW.FASZINATION-MODELLBAHN.COM

 FaszinationModellbahn

 faszination.modellbahn

 FaszinationModellbau

Modellbahnausstellung im Frankenland Marktredwitz am 3. Advent 2022

Viele Veranstaltungen, Fahrtage und Treffen sind in den letzten zwei Jahren ausgefallen. Bei vielen Modellbahnern ist deshalb der Wunsch groß, endlich wieder persönlich zusammenzukommen und dem gemeinsamen Hobby zu frönen. Im Dezember 2022 führte das zu einer besonderen Ausstellung an der Schiefen Ebene, auf der eine Spur-Z-Anlage gigantischen Ausmaßes zu sehen war.

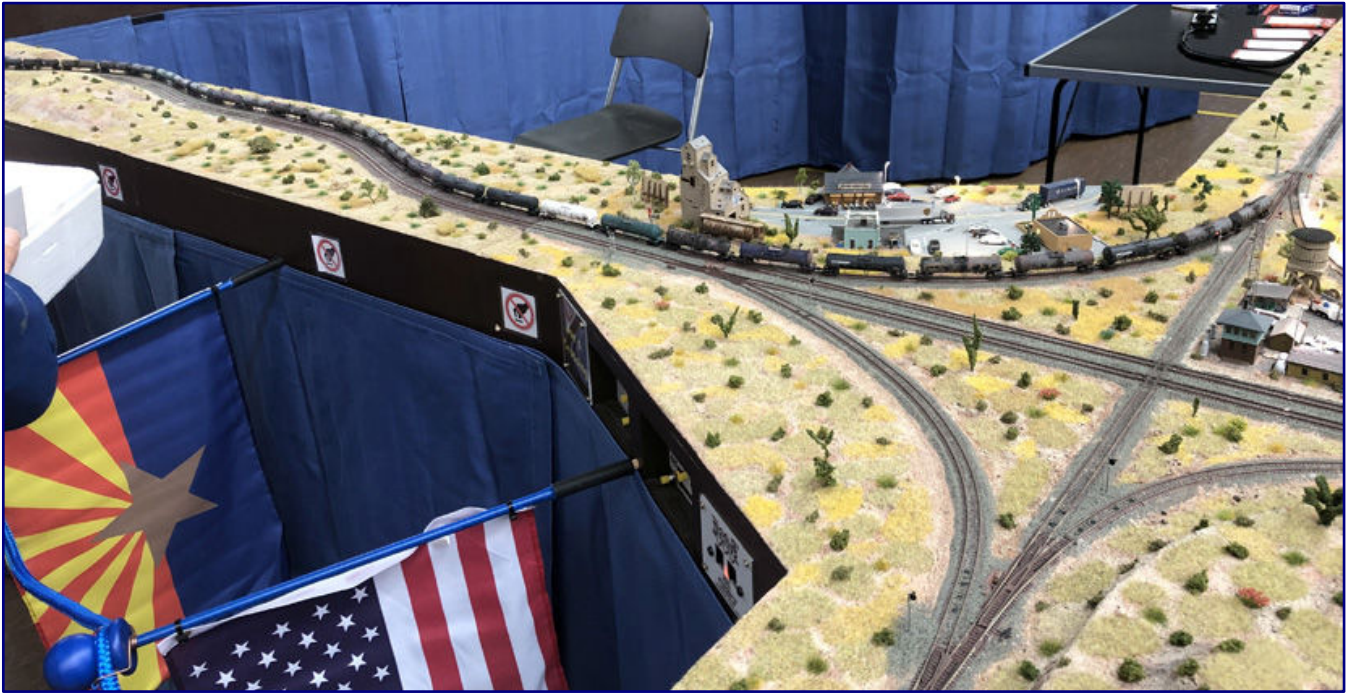
Von Markus Gaa. Die letzte öffentliche Modellbau-Ausstellung, auf der wir die Modulanlage der US-Z-Lines zeigen konnten, war im März 2019 in Mannheim (Faszination Modellbahn). So war der Wunsch nach einem erneuten Aufbau schon sehr groß.

Getragen wird dieser Wunsch von den Motiven, lange Züge fahren zu können und das in einer Gemeinschaft aus langjährigen Freunden zu tun. Bereits vor rund 18 Monaten gab es die ersten Gedanken dazu. Aus verschiedenen logistischen und persönlichen Gründen sollte die Vorführung jedoch in der Region Oberpfalz stattfinden.



Selbst der Blick aus der Höhe kann die gewaltige Spur-Z-Anlage nach US-Motiven nur in Teilen einfangen. Im Vordergrund des Betrachters setzt sie sich weiter fort.

Eine öffentliche Veranstaltung bringt verschiedene Anforderungen mit sich: weitere Modellbahn-Spuren, passende Räumlichkeiten, Versorgungsmöglichkeiten, Erreichbarkeit, Genehmigungen etc. Also nicht ganz leicht, wenn doch die Organisatoren parallel dazu noch in Vollzeit arbeiten. Für den Aufbau waren zwei Tage vorgesehen, die sich schließlich auch als erforderlich erwiesen haben, um insbesondere die Modulanlage betriebsbereit zu bekommen. Der Abbau braucht dann nur halb so viel Zeit.



Diese niveaugleiche Streckenkreuzung namens „Joe's crossing“ (Bild oben) gab es auch zu sehen, typisch wohl nur für die Vereinigten Staaten. Die übrigen Trassen wirkten oft vertrauter, besonders wenn sie durch Landschaften führen, wie sie auch in Mitteleuropa anzutreffen sein könnten (Bild unten).

Es gab viel Sehenswertes zu erleben. Beginnen wir mit der Modulanlage der US-Z-Lines. Peter Simon brachte sein neues Rangier- und Aufstellungselement (Fiddleyard) mit. Mit einer Länge von ca. 7,5 Metern ist dies ein echter Blickfang - und das in der Spur Z. Das gab uns Mitspielern die Möglichkeit, parallel mehrere Züge auf- und abzustellen.

Peter Schwager brachte seine eingleisigen Module mit und integrierte sie durch individuelle Übergangsstücke in die große Modulanlage. Besonders durch zwei eingleisige Streckenteile war ein interessanter Betrieb garantiert.



Peter Schwager wies auf einem seiner Module deutlich auf die Urhebererschaft hin. Er steuerte die eingleisigen Streckenabschnitte bei, die in den USA sehr häufig anzutreffen sind.

Da der Betrieb digital gesteuert wurde, und jeder Zug von seinem „Lokführer“ begleitet wurde, war eine Absprache immer erforderlich, was den Spielspaß zusätzlich förderte.

Dazu gab es besondere Höhepunkte, wie „Big Boy“ und „Challenger“ oder auch einen 11 Meter langen Zug mit der vorgespannten Kraft von sechs Lokomotiven. Für mich war dieser Teil einer der Höhepunkte im Jubiläumsjahr der Spurweite Z.

Peter Dumler brachte seine H0m-Anlage mit Motiven aus Graubünden mit. Neue Segmente sind teilweise noch im Bau, aber es ließ sich mit den Bildern vom Original schon erkennen, welches neue Motiv er sich ausgedacht hatte. Mit seinem unterirdisch angebrachten Abstellbahnhof war ein abwechslungsreicher Betrieb immer garantiert.



Der Beitrag von Peter Dumler in der Baugröße H0 war diese Kirmes, auf der unseren Berichtersteller besonders die Wildwasserbahn begeisterte.

weiter auf Seite 48



Peter Simon beim Steuern eines Güterzugs (Bild oben), hinter ihm auf der Bühne ist die Spur 1 als Bodenanlage aufgebaut. Volker Töpfer (Bild unten) bereitet derzeit einen Zug im Betriebsbahnhof („Fiddleyard“) vor.



Diese Unfallstelle mit in Brand geratenem Ladegut ist ein Blickfang auf dem zweigleisigen Abschnitt. Die Einsatzfahrzeuge verraten eindeutig, in welchem Land wir uns in dieser Szene befinden.

Die Betriebssicherheit – was dem gewöhnlichen Besucher ja meist nicht auffällt – war immer gegeben. Probleme erkennen Besucher allenfalls bei Entgleisungen oder Zusammenstößen. Eben das gibt es bei Peter und auch bei der Rhätischen Bahn offensichtlich nicht.

Andreas Dumler baut eine Kirmes in der Baugröße H0. Und das tut er nicht „einfach so“, sondern mit Lichteffekten und natürlich bewegten Fahrgeschäften. Für mich besonders ist die voll funktionsfähige Wildwasserbahn. Weitere Segmente sind übrigens auch hier geplant.

Auf der Bühne in der Halle gab es eine Spur-1-Bahn. Diese bestach insbesondere mit vielen Betriebsgeräuschen und seidenweichem Fahren. Gesteuert wurde hier digital. Für diese Modellbahn-Größe dürfen wir aber keine große, transportable Landschaft erwarten – da bleibt der Platz leider begrenzt.



Der größte Wunsch zu Weihnachten? Schnee! Zumindest diese ausgestellte Spur-N-Anlage wusste die Sehnsucht vieler Besucher so kurz vor dem Fest zu befriedigen.

Die Spur N wurde vertreten von Peter und Thomas Korzendorfer, letzterer bekannt durch seinen Youtube-Kanal „Alter Klapperknochen“. Die gezeigten Anlagen bestechen durch ihre Detailvielfalt und zeigen trotz einem vergleichsweise einfachen Verkehr viele technische Besonderheiten, zum Beispiel fahrende Autos oder eine funktionsfähige Klappbrücke. Für die kleinsten Besucher gab es eine Brio-Holzisenbahn zum Spielen.

Meinen Dank will ich insbesondere an Axel Hempelmann und Sylvester Schmidt senden: Die beiden nahmen sich ein langes Wochenende Zeit, um die ZFI zu präsentieren, die Spur Z zu vertreten und auch um andere Modellbahn-Fragen zu beantworten. Weiterer Dank geht an Carolin Dumler, die uns bei vielen administrativen Aufgaben vor und während der Ausstellung klug, tatkräftig, immer mit einem Lächeln und guter Laune unterstützte.



Sylvester Schmidt betreut mit Freude den ZFI-Stand und stand immer für Fragen bereit. Deutlich wird hier auch mit dem Gemeinschaftslogo auf das 50-jährige Jubiläum der Spurweite Z hingewiesen.

Persönliches Resümee: Die viele Arbeit im Vorfeld wurde durch großartige Modellbahner mit Herz mehr als gerechtfertigt. Die Besucher waren begeistert und fragten vielfach nach einer Wiederholung. Dies ist genau der Applaus, den es braucht, um sich wieder an die Arbeit zu machen.

Alle Fotos: Markus Gaa

Die in Marktredwitz vertretenen Aussteller:

<https://www.bemo-modellbahn.de/galerie/anlagen-unserer-kunden.html>
<https://z220bahner.de/Home>

<https://www.youtube.com/@AlterKlapperKnochen/featured>

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.

Ein schon traditioneller Neujahrsgruß aus der Schweiz:

Mit dem Bild einer typischen SBB-Güterzugsleistung der siebziger Jahre wiederum ein herzliches Danke für all den tollen Lesestoff den wir auch in diesem Jahr genießen durften.



Jedes Jahr freuen wir uns auf den schon traditionellen Neujahrsgruß unseres Lesers. Dieses Mal begleitet ihn ein Güterzug der siebziger Jahre, an dessen Spitze die Ae 3/6^{II} läuft. Foto: Martin Zimmermann

Die Ae 3/6^{II} steht ja in der Wertung der Z Freunde immer noch im Schatten des „Krokodils“, war aber 1993 und 1999 bedruckungstechnisch erste Sahne. Kein Wunder hat sie in meinem Bild die Nase vorn.

Martin Zimmermann (Schweiz), per E-Mail

Dankeschön und anregende Ideen:

Auch ich möchte mich hiermit für die großartige Arbeit bedanken, die Sie leisten. Gerade dieses Jubiläumswort hat zusammen mit den anfänglichen Restriktionen von Covid besonders viel Aufwand bedeutet. Bravo!

Im Zusammenhang mit Ihrem Magazin hätte ich noch einen Vorschlag:

Wünschen würde ich eine Artikelbörse unter den Lesern! Wir sind eine recht übersichtliche Gemeinschaft auf diesem Planeten und deshalb wäre eine Kontaktaufnahme per Mail oder telefonisch mit einem Foto und einer Preisvorstellung sicherlich machbar.

Es gibt ja bei jedem Modellbahner viel Material, das nicht mehr gebraucht wird und in den gängigen Plattformen wie Ebay und anderen Kleinanzeigen wird man als Z-Bahner kaum wahrgenommen. Wäre das nicht eine Überlegung wert?

Josef Gurber (Frankreich), per E-Mail



In eigener Sache – Gewinnversand fehlgeschlagen:

Postwendend kam das Jubiläumswort, das unser Leser Mathias Wozniak aus der Schweiz in unserem Jubiläumswettbewerb gewonnen hat, leider zum Jahreswechsel 2022/23 zurück. Per Aufkleber belegt ist, dass der Umschlagkarton zollrechtlich und erfolgreich durch die Schweizer Post abgefertigt wurde.

Warum sie es dann doch zurück nach Deutschland geschickt hat und nicht zustellen konnte, ist nicht ersichtlich. Wir bitten mangels elektronischer Kontaktdaten und einer möglichen Anschriftenänderung unseren Leser daher auf diesem Wege, sich bei der Redaktion zu melden, damit dieses Buch seinen künftigen Besitzer doch noch findet.

Fehlerkorrektur zur Dezember-Ausgabe:

Im Artikel über die Modellentwicklung der Baureihe 151 aus dem Märklin-Programm schrieben wir, dass die Umschalterschraube für den Oberleitungsbetrieb mit dem jüngsten Modell (Art.-Nr. 88262) nach innen verlegt wurde.

Tatsächlich geschah dies bereits mit der davor angebotenen, verkehrsroten Railion-Variante (88261) aus dem Jahr 2015, wie wir im Rahmen der Übersetzungsarbeiten zu dieser Ausgabe festgestellt haben. Dies ist auch in der Beschreibung der Märklin-Produktdatenbank so hinterlegt.

Entsprechend möchten wir mit dieser Ergänzung unseren Geschichtsabriss berichtigt wissen.

Eine Auslieferung bei MTL:

Micro-Trains hat im jüngsten Berichtszeitraum nur ein einziges Modell zur Auslieferung angezeigt. Es handelt sich dabei um Wagen Nummer 11 (Art.-Nr. 502 00 650) aus der Railroad-Magazine-Reihe. Auch dieser gedeckte Wagen in rot-schwarzer Grundgestaltung zeigt wieder ein historisches Motiv dieser früheren Zeitschrift.

Wiederaufgelegte Beladungen:

Spur Z Ladegut Josephine Küpper (<https://www.spurzladegut.de>) meldet, dass nach längerer Zeit wieder Grubenholz-Einsätze (Art.-Nr. Z-96) lieferbar sind. Gleiches gilt auch für die Kanalrohre (Z-160-1) mit

Niederbindung. Beide Ladegüter sind für die alten Standard-Fahrwerke von Märklin konzipiert, d.h. sie passen zu deren Modellen 8622 oder 8610.

Die aktuellen AZL-Neuheiten:

Die ALCO PA1 der Pennsylvania ist in diesem Monat Thema bei American Z Line. In der toskanaroten Lackierung mit den typischen Antennenleitungen auf dem Dach ist sie einzeln (Art.-Nr. 64409-1 / -2) oder als Duo zusammen mit einer B-Einheit (64409-1_SET / -2_SET) zu haben.



Die ALCO PA1 ist in Gestaltung der PRR (Art.-Nr. 64409-2; links) eine markante Erscheinung. Zur gesellt sich die EMD E7A der Southern (64606-2; rechts). Fotos: AZL / Ztrack

Zu diesen Lokomotiven gesellt sich die zweifarbig graue EMD E7A der Southern (64606-1 / -2), bei der die Farbflächen von einer gelben Zierlinie getrennt werden.

Auch die MAXI-IV-Wageneinheiten erfahren mit den braunen Exemplaren der Iowa Interstate (906556-1 bis -3) eine weitere Auflage. Alle drei Packungen sind sechs mit unterschiedlichen Containergrößen verschiedener Eigentümer beladen und unterscheiden sich so auch farblich deutlich. Gleich fünf Packungen sind in gelber Lackierung mit altem TTX-Logo verfügbar (906552-1 bis -5).



Mit dem alten TTX-Logo treten die MAXI-IV-Tragwagen in Braun an (906552-3; links), während die Bethgon-Schüttgutwagen der BNSF mit Laderaumabdeckungen (90109-1P; rechts) kurzzeitig ins Sortiment zurückkehren. Fotos: AZL / Ztrack

Etwas Besonderes sind die nun nachgereichten Bethgon-Schüttgutwagen der BNSF: Bereits die BN rüstete eine Reihe dieser Wagen für den Transport von Proteinen um. Dazu wurde auf den Wagen eine Abdeckung nachgerüstet, die den wetterempfindlichen Inhalt schützt. Diese Wagen sind auch heute noch bei der BNSF im Einsatz und erscheinen in Viererpackungen (90109-1P bis -3P).

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

Nutzenstiftendes Werkzeug:

Das jüngst bei Falter erschienene Mini-Heißluftgebläse (Art.-Nr. 170555) haben wir als hilfreiches Werkzeug kennenlernen dürfen, das wir unseren Lesern deshalb gern empfehlen. Gleich drei Gründe sind dafür ausschlaggebend, die es von uns bekannten Alternativangeboten abheben.



Das Mini-Heißluftgebläse von Faller (Art.-Nr. 170555) beeindruckt, weil es gut durchdacht konzipiert und sinnvoll ausgestattet ist.

Zum einen legt der Gütenbacher Spezialist einen hitzebeständigen Handschuh bei, der vor Verbrennungen schützt. Dies ist beim von uns als typisch gewerteten Nutzen für das Kaschieren von Weißbruchstellen oder Verformen von Polystyrol-Teilen besonders sinnvoll, weil der Anwender der Düse recht nahekommt. Die dort austretende Luft erreicht bis zu 190° C Temperatur.

Der Arbeitssicherheit dient ebenso die Schutzummantelung der Düse, die das direkte Berühren dieses Metallteils aus fast allen Richtungen verhindert und so ebenfalls vor schweren Hitzeverletzungen schützt. Als dritten Vorteil haben wir den integrierten Ständer erkannt, der das Heißluftgebläse waagrecht hält.

So kommen die heißen Teile dem Untergrund nicht zu nahe, der unmittelbar nach dem Betrieb Schaden nehmen könnte oder womöglich gar entzündlich ist. Die Position erlaubt es aber auch, das Gerät sicher auf eine (nicht brennbare) Arbeitsfläche zu stellen und beim Bedienen in genannter Form die Hände frei zu behalten und nicht irrtümlich durch ungewollte Bewegungen den Hitzestrahler auf eigene Gliedmaßen zu lenken.

Der auf den offiziellen Produktdarstellungen mitabgebildete Schraubendreher gehört aber nicht zum Lieferumfang und ist für das Gerät auch nicht erforderlich. Folglich taucht er auch weder in den Produktbeschreibungen noch in den Erläuterungen der Verpackung auf.

Märklin-Auslieferungen zum Jahreswechsel:

Kaum ist das Weihnachtsgeschäft vorbei und die alljährliche Inventur steht an, füllen sich die Händlerregale mit Märklin-Neuheiten – ohne Ausnahme der Epoche VI zugehörig. Seit der letzten Ausgabe hat es nun beispielsweise die schwere Güterzuglokomotive 162 007 des schwedischen Eisenbahnunternehmens Hectorail (Art.-Nr. 88262) auf den Markt geschafft.

Die aus der DB-Baureihe 151 stammende Lok trägt den grau-orangefarbenen Anstrich ihres Einstellers und ist im Vorbild unverändert in Deutschland aktiv. Die Lok haben wir im Rahmen eines Artikels bereits in der letzten Ausgabe ausführlicher behandelt.



162 007 von Hectorrail (Art.-Nr. 88262) ist hier einem KLV-Zug mit den Taschenwagen der AAE vorgespannt, der Auflieger von Tuborg und Carlsberg (82290) transportiert.

Anhängen lassen sich vielleicht die vier Taschenwagen der AAE Cargo (82290). Sie sind mit vier grünen Sattelauflegern der Carlsberg-Gruppe beladen, von denen je zwei mit der Marke „Tuborg“ und „Carlsberg“ beschriftet sind.

Des Weiteren zu melden sind zwei andere Lokneuheiten: Die Schnellzuglok 101 088-3 der Deutschen Bahn (88679) wirbt mit Bildmotiven und Text für die Dampfbahn-Route Sachsen und ist technisch auf dem aktuellen Stand. Beim Vectron der Baureihe 193 handelt es sich um eine Neukonstruktion. Er ist nun in Gestaltung von SBB Cargo (88232) erschienen und folgt mit großem Zeitverzug auf sein bereits im Frühjahr 2022 ausgeliefertes DB-Pendant.



101 088-3 mit der Werbung „Dampfbahn-Route Sachsen“ (88679; links) ist beidseitig unterschiedlich bedruckt. Die Gegenseite ist in unseren Meldungen unserer Portalseiten zu sehen. Lange warten mussten die Vectron-Freunde auf die SBB-Cargo-Version (88232; rechts).

Erste Informationen zur Intermodellbau 2022:

Nach einer verschobenen und einer ausgefallenen Messe soll die Intermodellbau in Dortmund dieses Jahr wieder im gewohnten Zeitfenster stattfinden. Vorgesehen sind der 20. bis 23. April 2023. Karten gibt es im elektronischen Vorverkauf (<https://www.intermodellbau.de>) bereits zu erwerben.



Abbildung: Messe Dortmund GmbH

Über Spur-Z-Beteiligungen liegen uns bislang noch keine Informationen vor. Austragungsort ist die Messe Dortmund, die zu den Westfalenhallen gehört. Erreichbar ist sie von Dortmund Hbf aus über zwei U-Bahn- und verschiedene Regionalbahnlinien. Für mit dem Auto anreisende Personen stehen im Umfeld des Veranstaltungszentrums große Parkplätze bereit, von denen aus die Hallen fußläufig oder kurzer U-Bahn-Fahrt erreichbar sind.

Neue Kühlwagenversion bei Full Throttle:

William Dean Wright, firmierend unter WDW Full Throttle, hat für den Dezember 2022 noch eine Waggonneuheit nachgereicht, die erst nach Redaktionsschluss bekannt wurde. Der rekonstruierte 34-Fuß-Kühlwagen mit hölzernen Wänden trägt nun eine gelbe Lackierung mit roten Zierlinien. Unterwegs ist er für PRR Empire (Art.-Nr. FT-9025-1).

Panzer-Shop.nl stellt sein Spur-Z-Angebot ein:

Der Panzer-Shop.nl wusste uns mit hochwertigen und feindetaillierten 3D-Druck-Artikeln zu begeistern. Zum Lieferprogramm gehörten Figuren, Militärfahrzeuge, Baumaschinen und zivile Nutzfahrzeuge, deren Umsetzung als herausragend zu bezeichnen ist. Doch zum 31. Dezember 2022 wurde diese Produktlinie nun mangels Nachfrage eingestellt.

Inhaber Kevin Boogaard bedauerte im Austausch mit unserer Redaktion seine Entscheidung, doch die Nenngröße Z sei in dieser Qualität schwierig zu drucken und bei ihm nie rentabel geworden. Trotz der Meldungen in unserem Magazin, Werbeschaltungen in sozialen Netzwerken und aktiver Information im Forum der Z-Freunde International habe sich keine Basis für einen wirtschaftlichen Betrieb ergeben.



Höchst detaillierte Modelle wie diese Baumaschinen gehörten zum Spur-Z-Programm von Panzer-Shop.nl, die nun nicht mehr angeboten werden.

Auch nach einem Zeitraum von drei Jahren und nachgeschobenen 25 Figurenzusammenstellungen sowie den Fahrzeugen der MAN-F2000-Serie sei es bei einer Handvoll Bestellungen geblieben, die den Aufwand nicht rechtfertigen.

Besonders enttäuscht zeigte er sich im Dialog mit uns darüber, dass im Forum nie auf seine Vorstellungen mit einer Antwort reagiert worden sei und nach kommuniziertem Ende der Spur-Z-Reihe mehr enttäuschte E-Mail-Eingaben eintrafen als es zuvor überhaupt zahlende Kunden gab.

Lego-Modell im Maßstab 1:220:

Unser Leser Johan te Riet aus den Niederlanden machte uns auf eine Lego-Neuheit aufmerksam, die im Maßstab 1:220 umgesetzt worden ist. Zwar wird sie viel zu groß für nahezu alle Anlagen sein, aber wer die Klemmbausteine sammelt und unserer Spurweite frönt, wird das Modell sicher sinnvoll einzubeziehen wissen.

Die Rede ist von einer der bekanntesten Sehenswürdigkeiten der Welt: Für eine Erwachsenen-Zielgruppe umgesetzt wurde nämlich der Eiffelturm (Art.-Nr. 10307), dessen Original 1889 in Paris errichtet wurde.



Der Eiffelturm (Art.-Nr. 10307) von Lego ist im Maßstab 1:220 umgesetzt und könnte daher auch einige Liebhaber im Bereich der Spurweite Z finden. Foto: Lego®

Exakt 10.001 Steine und Elemente lassen ihn auf 149 Zentimeter Höhe anwachsen. Wie das Vorbild zeigt er drei Aussichtsplattformen, ein Büro und Aufzüge sowie den Sendemast, an dessen Spitze die Trikolore weht. Fertig zusammengebaut belegt er eine Grundfläche von 57 x 57 cm.

Zu beziehen ist der Bausatz in den markeneigenen Geschäften („Lego Stores“) und per elektronischer Bestellung (<https://www.lego.com>).

Unser Jahresschwerpunktthema 2023:

Auch dieses Jahr stellen wir wieder ein Jahresschwerpunktthema in den Fokus unserer Beiträge. Nach dem 50-jährigen Jubiläum der Spurweite Z im Jahr 2022 stellen wir in den zwölf Ausgaben dieses Jahrgangs nun „Randerscheinungen“ in den Mittelpunkt.

Bewusst ist das Oberthema viel- und nichtssagend zugleich formuliert, denn es soll unsere Leserschaft zum Nachdenken anregen. Genau darum wird es in unseren Beiträgen nämlich gehen: Wir arbeiten uns an den Dingen ab, die „wie zufällig“ auf der Anlage stehen oder scheinbar ohne weiteren Plan ein Element der sie umgebenden Gestaltung sind.

Doch genau diese Erscheinungen am Rande sind es, die darüber entscheiden, ob das dargestellte Bild künstlich und statisch, lebendig oder gar hektisch und auf jeden Fall natürlich wirkt. Was wie ein Zufall aussieht, darf im Prozess des Gestaltens eben kein Zufall sein.

Nach einem früheren Themenschwerpunkt zur Anlagengestaltung möchten wir unsere Leserinnen und Leser also in die Lage versetzen, auch die kleinen Dinge unseres Alltags bewusst wahrzunehmen, gezielt auszuwählen und gekonnt im Kleinen wiederzugeben.

Diese feinen Dinge entscheiden schließlich darüber, ob das Auge länger auf der Landschaft verweilt und Gedanken wie Erinnerungen im Kopf des Betrachters geweckt werden.

Märklin veröffentlicht die Frühjahrsneuheiten:

Als erster Anbieter für die Spurweite Z hat Märklin am 17. Januar seine Frühjahrsneuheiten 2023 bekanntgegeben. Unter ihnen sind neben dem schon bekannten Insider-Jahresmodell mit einer neu konstruierten V 60 und dem Containertragwagen Sgns 691 noch zwei weitere Formneuheiten.



Die als V 60 334 beschriftete Diesellanglokomotive (Art.-Nr. 88651) ist eine der Formneuheiten aus den Frühjahrsankündigungen von Märklin. Foto: Märklin

Der erste Eindruck scheint ausgewogen hinsichtlich Epochen und Bahnverwaltungen. Zu finden sind unter den Farbvarianten sowohl langjährige Wunschmodelle, sinnvolle Lückenschlüsse als auch solche Modelle, die kaum Herzschlag erzeugen.

Ausführlich vorstellen werden wir sie, gemeinsam mit den Neuheiten aller übrigen Hersteller, in der Februar-Ausgabe. Darin finden sie dann auch Hintergrundinformationen zu den Modellen, die nicht explizit in den Produktbeschreibungen stehen oder leichtfertig übersehen werden könnten.

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**), Oleksiy Mark, 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 Videosequenzen, 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, **Trainini TV** 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. **Trainini TV** finden Sie unter <https://www.youtube.com/TraininiTV>.

Alle Beiträge, Videos, 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.