

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



Auf schmaler Spur im Baufieber

Häusle bauen mit Vollmer
On traXS! 2023 in Utrecht

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

jeder von uns wirkt wie gefesselt bei dem Anblick einer besonderen Modellbahnanlage. Selbst bei einem Stillstand des Rollmaterial wandern unsere Augen weiter zielsuchend über die Exponate.

Natürlich ist es zumeist die hervorragende Umsetzung der Miniaturwelt mit all ihren modernen Hilfsmitteln, mitunter sind es auch die kleinen Randerscheinungen, die uns erst beim zweiten oder gar dritten Blick auffallen.

Genau hier möchten wir unseren **Trainini®**-Jahresthemenschwerpunkt 2023 ansetzen. Gerade die vermeintlichen „Kleinigkeiten“ machen aus einer Modellbahnanlage ein schon fast einzigartiges Kunstwerk, wobei das Dosieren und Positionieren die höchste Kunst darstellt.

Allein mit dem überlegten Aufstellen der Miniaturfiguren lassen sich lebendige Szenen entwickeln. In der Landschaftsgestaltung bewirkt ein wohl dosiertes Durcheinander den chaotischen Charakter des Vorbilds: der uns umgebenden Natur. Diverse Ausschmückungen am rechten Platz erzeugen weitere dichte Atmosphären.

Auch beim Hausbau können solch einzigartige Eindrücke erzielt werden. Mit dem ersten Teil in dieser Ausgabe bringt uns Holger Späing mit dem Bau der „kleinen Werkstatt“ von Vollmer regelrecht „Leben in die Bude“. Eine komplette Inneneinrichtung mit ansprechender und der dargestellten Zeit folgenden Beleuchtung versetzt den Betrachter nun mal in Erstaunen, auch wenn es eben nur eine Randerscheinung ist.

Reinder Rutgers zeigt im zweiten Teil seines 3,0-mm-Schmalspur-Projekts die vielfältigen Möglichkeiten, aber auch das Machbare zum Bau des passenden Rollmaterials. Sein erklärtes Anliegen ist es, auch unseren Lesern „Lust auf weniger“ zu machen, wobei dieser Ausdruck nur auf den Abstand zwischen den beiden Gleisinnenseiten bezogen ist.

Wenn er weitere Zetties für seine Idee begeistern kann, wird das wohl nicht nur ihn freuen. Auch wir wären begeistert, über viele neue Modelle und kreative Umsetzungen berichten zu dürfen!

Zwei Berichte über die nun wieder angelaufenen Modellbahn-Ausstellungen runden diese Ausgabe ab. Die Faszination Modellbahn 2023 in Mannheim hat Stephan Fuchs für uns besucht und berichtet über seine Eindrücke vom Ort des Geschehens.

Ein Teil der **Trainini®**-Redaktion hat für Sie wenig später die On traXS! 2023 in Utrecht besucht, besonders natürlich aus dem Grund, dass die Spur-Z-Anlage "Boisschot Statie" von Pieter Willems und Jan van Casteren vor Ort war.

Weiterer Anlass war natürlich ebenso, dass es zugleich auch die Ausstellung mit dem höchsten Anforderungsprofil in Europa ist. Alles Wissenswerte und einen bildreichen Rundgang können Sie im Bericht dieser Ausgabe verfolgen. Und deshalb wünsche ich Ihnen nun besonders viel Freude beim Lesen und Blättern.

Her-Z-lich,

Dirk Kuhlmann



Dirk Kuhlmann
Redakteur

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Im Eigenbau ist der Weg das Ziel!..... 4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Innovation mit Innenleben24

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Triebfahrzeug-Lexikon38
Figuren mit Emotionen.....40

Aktuelles

Zweiter Anlauf in Mannheim42
Modellbau auf höchstem Niveau49
Zetties und Trainini im Dialog.....57

Impressum67

Wir danken Reinder Rutgers für seinen Gastbeitrag.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 30. April 2023

Titelbild:

Die moderne Diesellok führt uns beim Überfahren der Brücke mit ihrem PmG typischen Kleinbahnbetrieb der sechziger Jahre vor. Auf der Modellbahn wirkt dies wie ein geradezu perfektes Idyll, doch waren solche Schmalspurbahnen damals längst ein Auslaufmodell. Foto: Reinder Rutgers

Nur 3,0 statt 6,5 mm Spurweite (Teil 2) Im Eigenbau ist der Weg das Ziel!

Nachdem unser Leser Reinder Rutgers aus den Niederlanden im März sein Schmalspurprojekt vorgestellt hat, folgt nun direkt die versprochene Fortsetzung. Ging es im ersten Teil um die besonderen Herausforderungen und erreichte Modellvielfalt, bringt er uns heute nahe, wie sich handwerklich zu den gezeigten Schönheiten kommen lässt und welche Herausforderungen Interessenten beim Nachbau erwarten.

Von Reinder Rutgers. Eine Chronologie des Bauprozesses oder dessen ausführliches Beschreiben wäre wohl vielen zu langweilig. Stattdessen erläutere ich heute einiges, das nicht nur im Schmalspurbereich von Nutzen sein kann und hoffentlich den meisten noch nicht bekannt ist.



Für den spärlichen Güterverkehr auf der Schmalspurbahn lohnt ein eigener Güterzug häufig nicht. Der Dieseltriebwagen hat deshalb einen gedeckten Güterwagen im Schlepp als er sich dem Haltepunkt nähert.

Gängige Werkzeuge wie Nadelfeilen, Miniaturzangen, Pinzette usw. Bedürfen keines weiteren Erläuterns. Ich möchte an dieser Stelle deshalb nur einige, für mir wichtige und Dritten vielleicht weniger bekannte Arbeitsmaterialien nennen. Die wichtigsten 'Geheimtipps' stellen aus meiner Sicht folgende Geräte dar:

- eine flache, 10 mm dicke Stahlplatte, um Teile genau kleben oder montieren zu können,
- MEK (Methylethylketon) zum Kleben,
- eine Reihe von rechtwinkligen Messingblöcken mit koordinierten Maßen,
- einseitige Rasierklingen aus dem Laborbereich,
- drei Typen von Zahnstochern, jeder davon mit seinen eigenen Möglichkeiten,

- eine Stecknadel im Stiftenklöbchen und eine starke, jedoch scharfe und harte, konische Stahlnadel in einem solchen Halter,
- Miniatur-Präzisionswinkel mit und ohne Anschlag und
- eine mechanische Miniatur-Schieblehre (Länge 70 mm).



Dieses Bild zeigt einige für die Arbeitsweise unseres Autors typische Werkzeuge und Hilfsmittel.

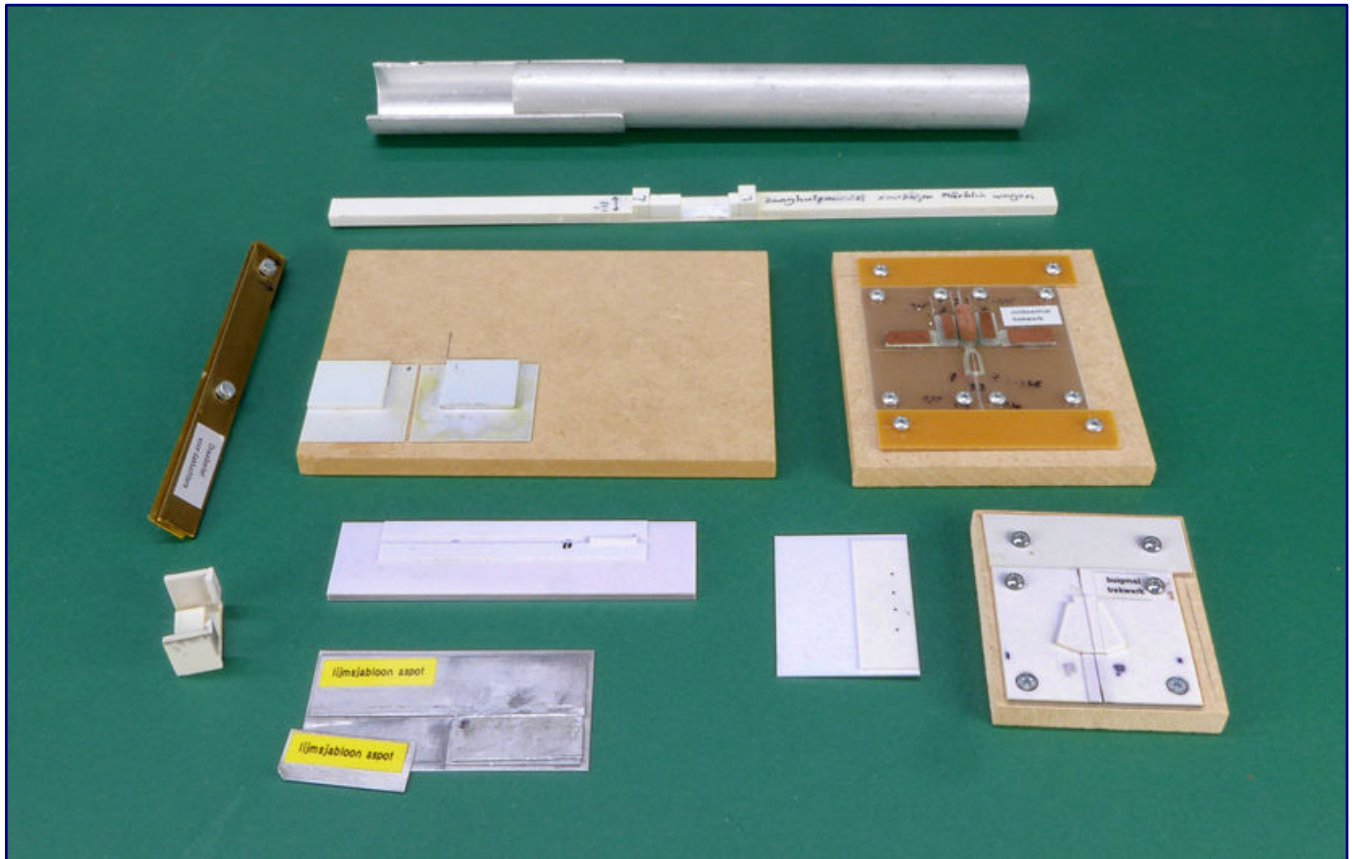
Die Messingblöcke gehören zu meinen wichtigsten Hilfsmitteln. Ich habe etwa 50 Blöcke mit Maßen von 20 x 20 x 10 mm bis hin zu 2,4 kg schweren Blöcken von 60 x 60 x 80 mm. Es gibt unendliche Möglichkeiten, sie im Modellbau zu verwenden.

Messing hat einfach den Vorteil, dass es schwer ist (höhere spezifische Masse als Stahl) und im Gegensatz dazu keine Lackierung braucht. Es ist zwar teuer, aber meine Blöcke habe ich inzwischen seit 40 Jahren – sie waren also eine gute Investition. Daneben benutze ich auch mehrere kleine Messing- und Aluminiumstreifen als Hilfsmittel.

Die Rasierklingen aus dem Laborbereich sind viel dünner als das feinste Messer. Damit ermöglichen sie tatsächlich Feinstarbeit, wie sie hier bei meinem Projekt immer wieder gefragt war. Nicht 'geheim', aber doch wichtig: Handeslübliche Polystyrolkleber und eine sehr feine Pinzette von hoher Qualität sind weitere, unentbehrliche Hilfen.

Das vielleicht allerwichtigste Werkzeug ist jedoch das Auge. Das menschliche Auge ist in der Lage, Differenzen von einem hundertstel Millimeter wahrzunehmen. Nach meinen Erfahrungen kann ich messen, was ich will. Aber wenn das Auge sagt, dass etwas schief oder ungleich ist, dann ist es so.

Wer sich mit dem menschlichen Sehen gut auskennt, wird nun vielleicht einwenden wollen, dass sich das Auge – oder treffender das Gehirn – im Wahrnehmen auch austricksen lässt. Da haben Sie dann vollkommen Recht, aber wenn es beim Bauen von Modellen und Landschaften miteinkalkuliert wird, sorgt dies für das einzig korrekte Wahrnehmen!



Diese kleine Auswahl gibt einen Überblick über die Lehren, wie sie in großer Zahl beim Eigenbau zum Einsatz kommen.

Eine besondere Kategorie sind und bleiben trotzdem Lehren. Sie sind für manche Arbeiten einfach zwingend erforderlich, um korrekte und reproduzierbare Ergebnisse zu erreichen oder ein Teil bisweilen überhaupt fertigen zu können. Ich habe für das Herstellen meines Rollmaterials in der Spurweite Ze über zwanzig solcher Werkzeuge gefertigt. Oft sind diese im Prinzip einfach, das schwierige ist stets nur die erforderliche Genauigkeit.

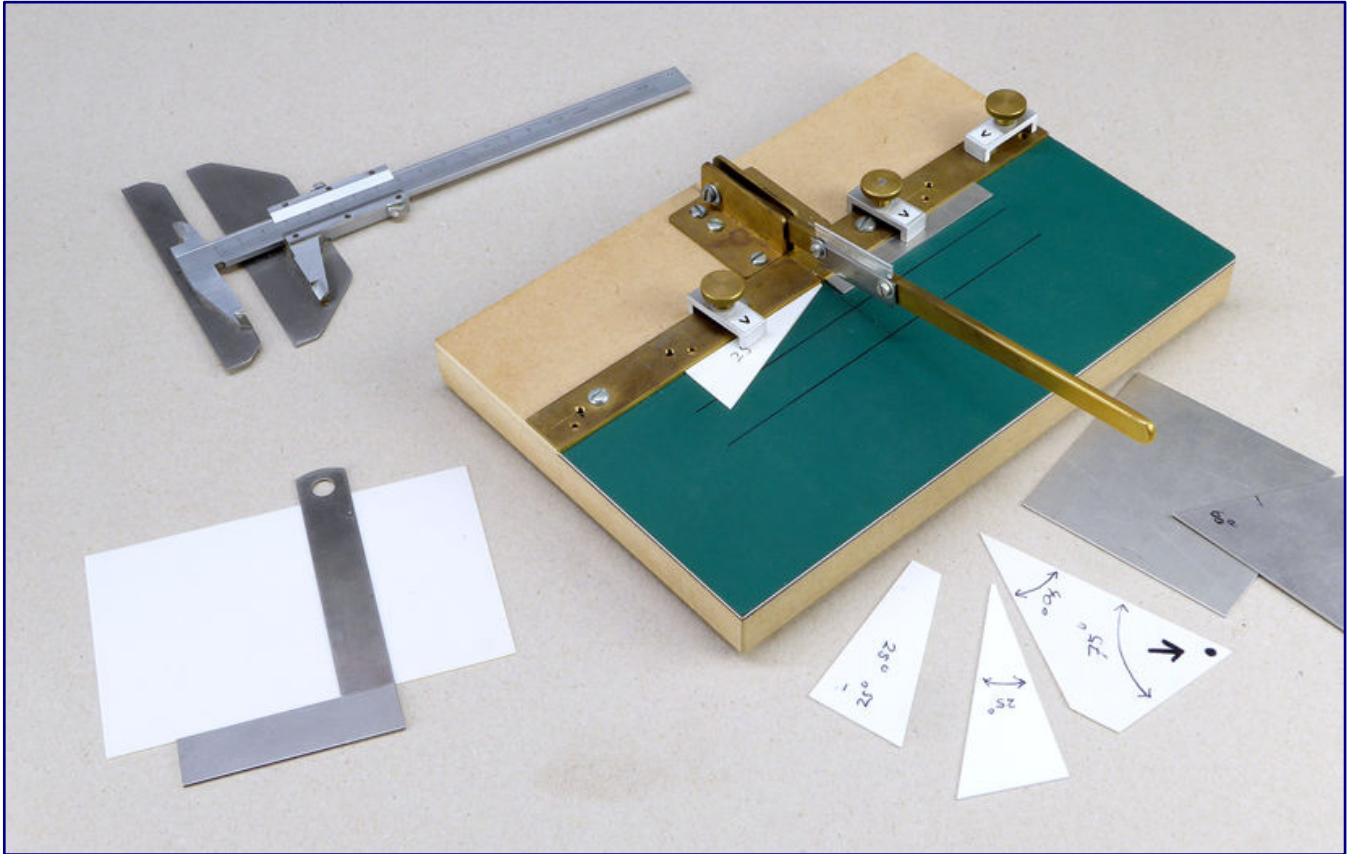
Eigenkonstruierte Werkzeuge

Im Laufe der Jahre habe ich mehrere Geräte selbst gebaut weil es sie im Handel nicht gab. Für das Herstellen von Teilen mit hoher Präzision und/oder gleicher Größe ist ein Feinabkürzgerät fast unverzichtbar.

Als ich meines vor vielen Jahre gebaut habe, gab es Vergleichbares nicht im Handel. Mein Eigenbau erlaubt eine sehr gute Sicht auf die Klinge, was bei Feinstarbeiten ideal ist. Ich habe mit diesem Gerät zum Beispiel Scheiben von nur 0,3 mm Dicke aus Polystyrol-Rundprofilen geschnitten sowie weitere Teile von nur 2 x 2mm Größe gefertigt.

Eine Parallelschieblehre habe ich aus einem gewöhnlichen Exemplar und einem Stahllineal selbst konstruiert. Es erleichtert das Abzeichnen oder Schneiden von genau parallelen Linie erheblich. Ein

selbstgebaute Flachwinkel hat nur 0,5 mm Dicke. Konstruiert wurde er aus drei kleinen Stahlruler mit Hilfe eines Präzisionswinkels. Enorm praktisch im Modellbau ist er beim Arbeiten mit Platten und rechtwinkligem Kürzen von Streifen.



Hier sind drei der vom Autor hergestellten Spezialwerkzeuge zu sehen, die beim Bau der Schmalspurmodelle sehr gute Dienste geleistet haben.

Vielleicht ist das nun Folgende bei den Lesern bekannt, aber um auf Nummer sicher zu gehen, möchte ich es nicht auslassen: Unentbehrlich für meine Bauweise ist das Kleben mit Methylethylketon (MEK, auch Butanon genannt). MEK wird in der Industrie benutzt, um Kunststoffreste in Maschinen zu entfernen.

Es ist günstig, wenn es in Liter-Flaschen erworben werden kann. In Modellbaugeschäften wird es auch in kleinen Flaschen angeboten. Aber Vorsicht muss beim Umgang mit diesem Gefahrstoff walten: Die Dämpfe sind giftig und auch explosiv, für eine gute Belüftung ist zwingend zu sorgen!

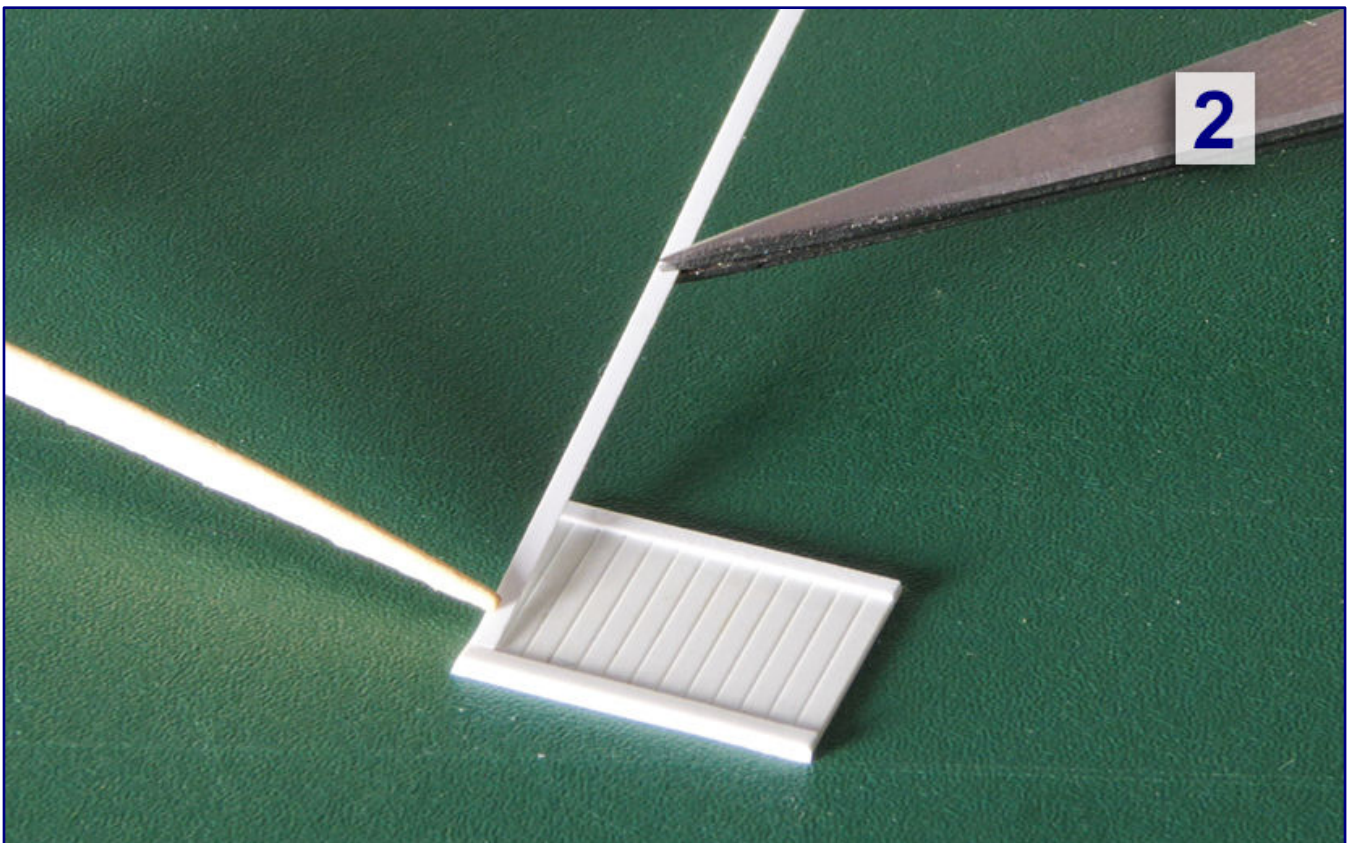
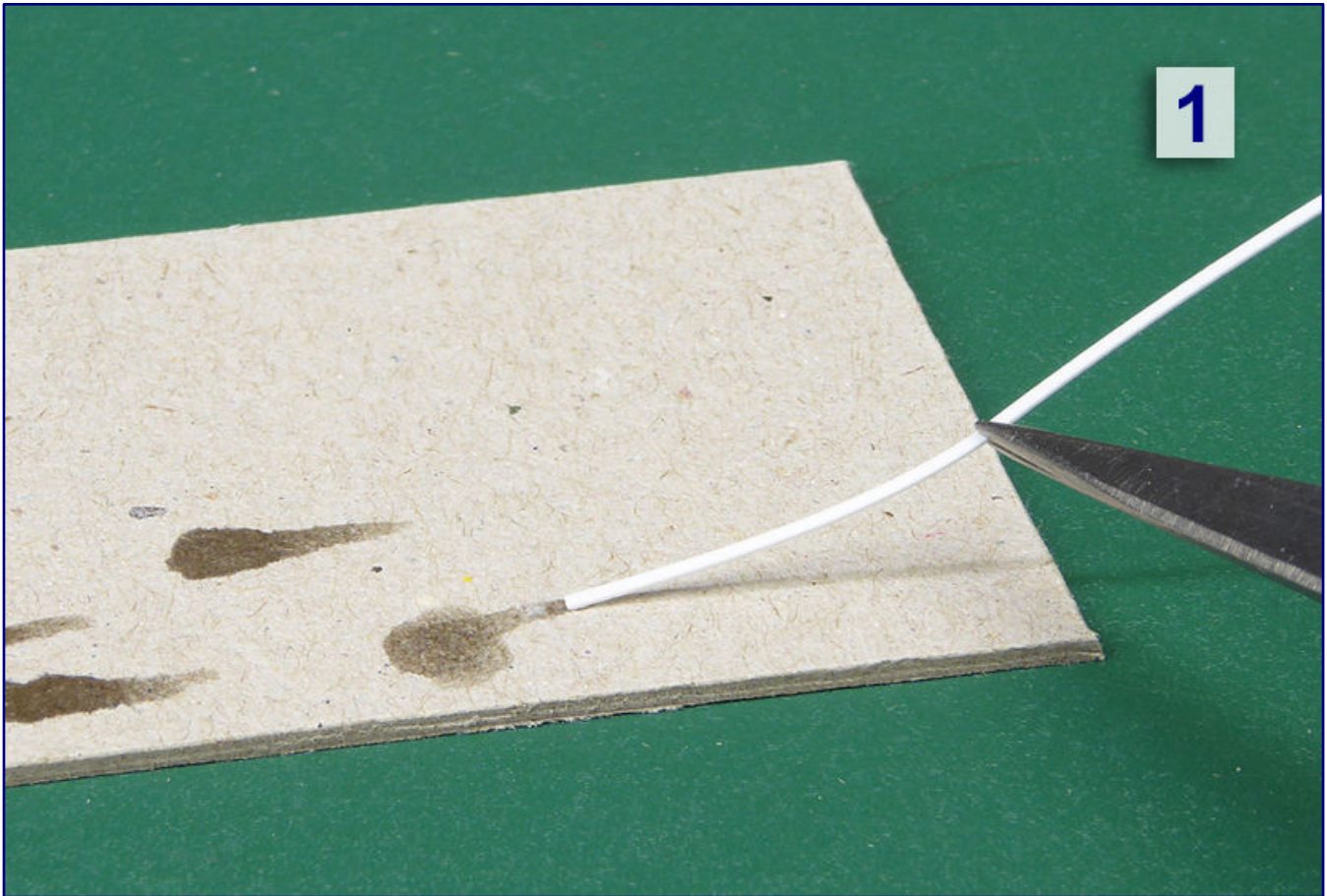
Persönlich benutze ich immer "Slaters MEK-PAK", eine Flüssigkeit, die weniger stark riecht als Butanon, aber nach meinen bisherigen Eindrücken genauso gut klebt. Zusätzlich erwähnt sei, dass in der EU seit 2018 eine Neubewertung dieses Stoffes hinsichtlich der von ihm ausgehenden Gefahren läuft.

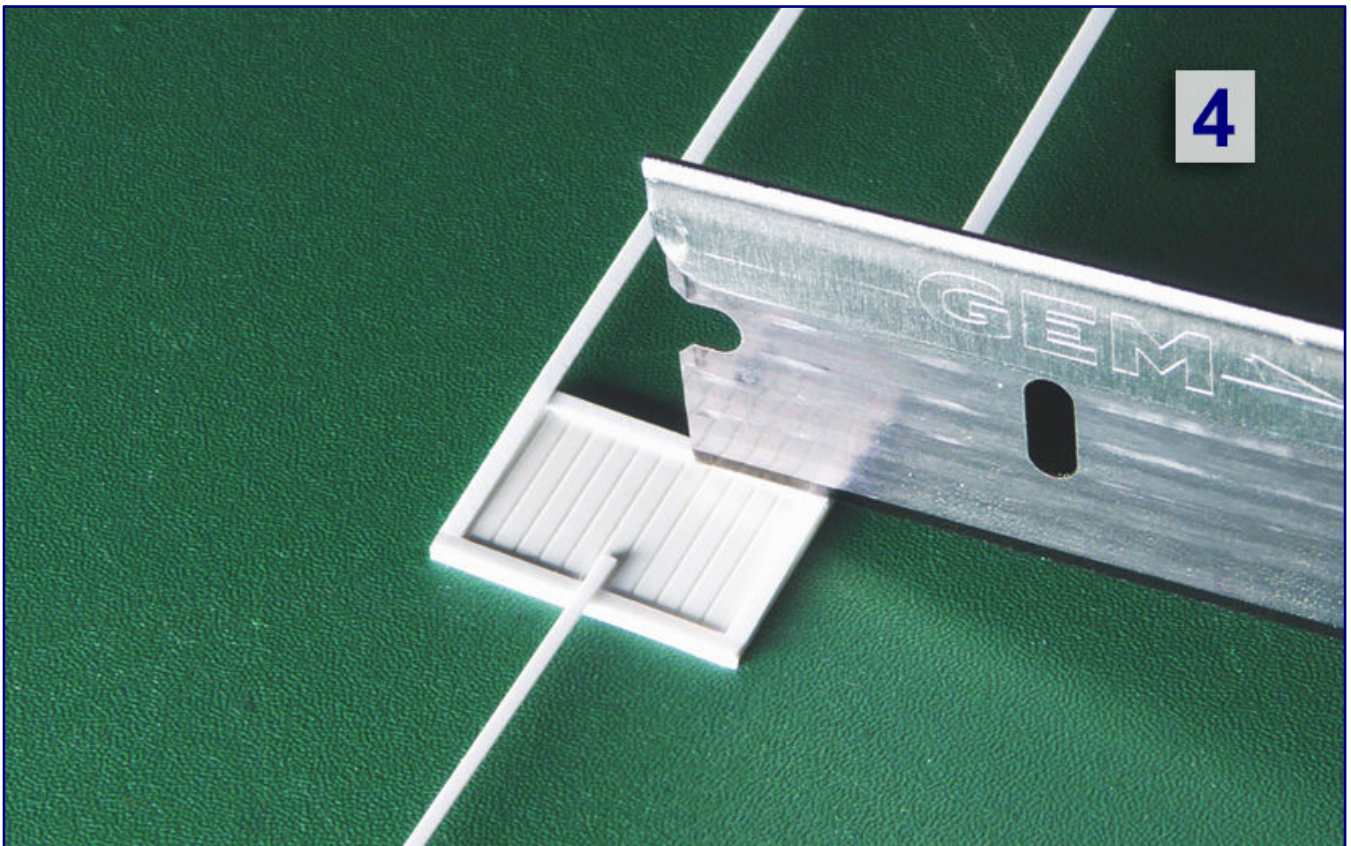
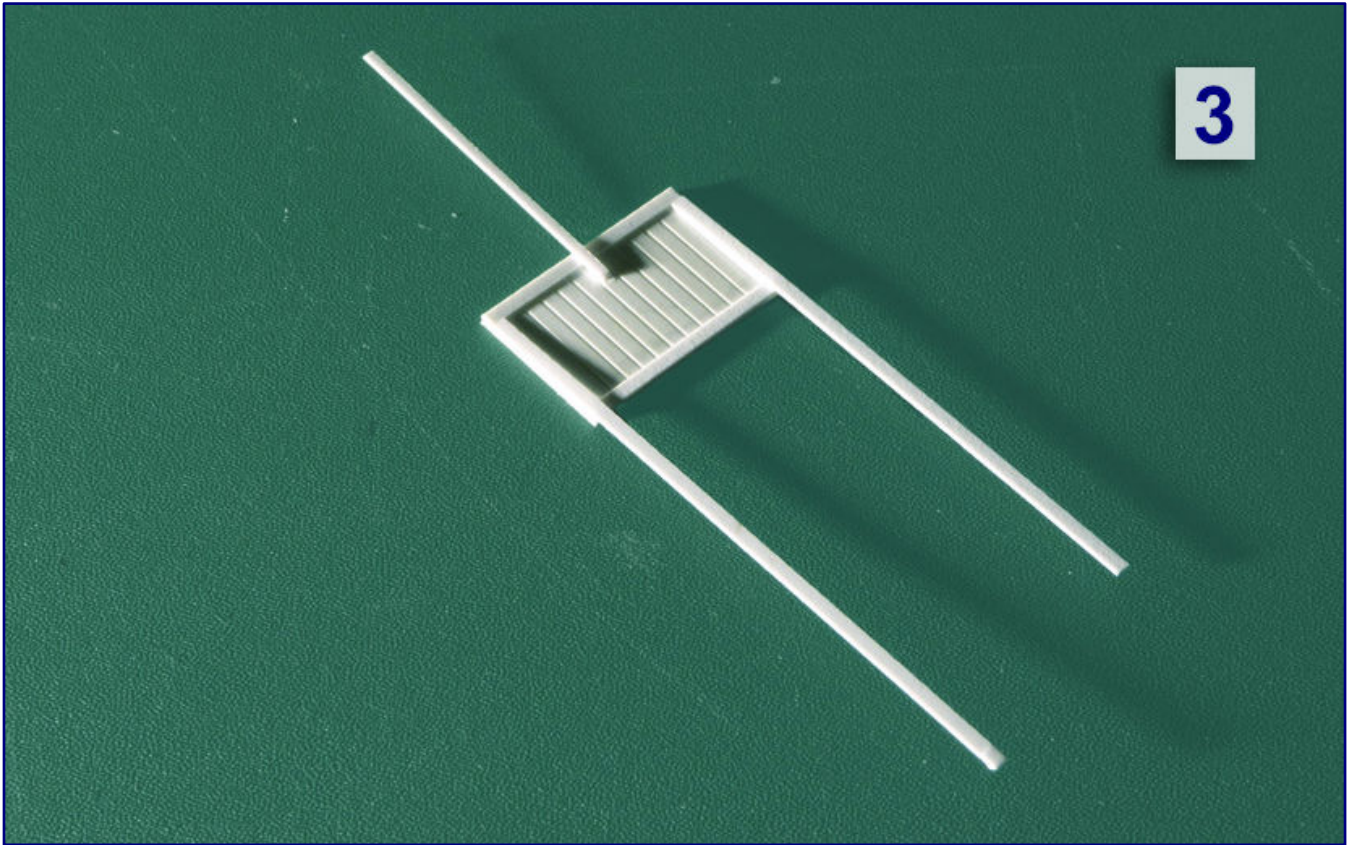
Das Kleben mit MEK erfolgt folgendermaßen: Wir drücken die Teile aufeinander und streichen mit dem Pinzel etwas von der Chemikalie über die Naht. Die Flüssigkeit wird kapillar eingesogen und verschmelzt die Teile.

Reste sind auf dem Modell unsichtbar, weil die Flüssigkeit sofort verdampft. Ein Tropfen zu viel davon ruiniert das Modell folglich nicht. Kleinstteile lassen sich daher unsichtbar kleben. Durch Üben ist ein Gefühl dafür zu entwickeln, wie viel Flüssigkeit benutzt werden kann, ohne dass Teile sich verformen oder komplett schmelzen. Ebenso wichtig ist es, dass die Teile aufeinander gedrückt werden, denn schon beim kleinsten Spalt funktioniert das Kleben nicht.

weiter auf Seite 10

Bildstrecke zum Montieren der Kleinstteile







Erläutern der Montageschritte in einer Zwei-Stufen-Methode:

Auf einem leicht absorbierenden Untergrund (Papier oder Pappe) wird ein Tröpfchen Polystyrolkleber platziert. Das Ende des zu montierenden Teils wird mit seiner Unterseite dadurch gezogen und dann abgestrichen (Schritt 1). Das vorbereitete Teil ist noch sehr viel größer als es am Ende sein muss. Dadurch lässt es sich leichter handhaben (Schritt 2).

Das Teil wird nun auf dem Werkstück platziert; in diesem Fall ist es eine Wagentür, auf der die Seitenstreifen schon angebracht sind (Schritt 3). Eine ausreichende Trockenpause ist nun zu gewähren. Erst danach wird das Teil auf Maß abgeschnitten. Ein einseitiges Rasiermesser macht dies präzise möglich (Schritt 4). Diese Arbeitsweise kann das Herstellen von exakt passenden Teilen erheblich vereinfachen. Auch bei Teilen die frei zu montieren sind, ist ein Rasiermesser ein wertvolles Werkzeug, weil der unvermeidliche Schnitt in den Untergrund nach dem Lackieren unsichtbar wird. Schließlich wird das Teil mit MEK völlig verklebt (Schritt 5).

MEK trocknet anfänglich sehr schnell, viel schneller als Polystyrolkleber. Wir können also zügig arbeiten. Das Aushärten dauert jedoch auch recht lange. Bei einer kritischen Verbindung ist keine schlechte Idee, einen Tag zu warten bevor die Klebestelle belastet wird.

Ergänzend vorstellen möchte ich noch eine Zwei-Schritte-Methode zum Montieren von Kleinstteilen (siehe Bildfolge): Auf einem leicht absorbierendem Untergrund (Papier oder Pappe) wird ein Tröpfchen Polystyrolkleber aufgetragen.

Das Ende des Teils wird darin eingetaucht und abgestrichen. Das zukünftige Teil ist sehr viel größer als es am Ende sein wird und sein muss; damit ist es gut zu handhaben. Anschließend wird dieses Teil auf dem Werkstück platziert - in meinem Beispielfall eine Wagentür, an der die Seitenstreifen schon vorhanden sind.

Erst nach dem Durchtrocknen wird der zu lange Streifen auf Maß geschnitten. Ein einseitiges Rasiermesser ist hier das Werkzeug der Wahl. Diese Arbeitsweise kann das Herstellen genau passender Teile erheblich vereinfachen. Auch bei Teilen frei zu montierenden Teile ist eine gute Methode, weil der wohl unvermeidbare Einschnitt in den Untergrund nach dem Lackieren unsichtbar ist. Schließlich wird das Teil mit MEK am Einbauort verklebt.

Wohl wichtig zu wissen: Das Butanon ist zwar unsichtbar, doch es beeinflusst die Oberflächeneigenschaften des Werkstoffs. Ich habe drei verschiedene Marken Acryllack und -grundierungen ausprobiert, aber nach meinen Erfahrungen deckt er weniger gut auf den damit behandelten Stellen.

Beheben lässt sich dies durch leichtes Aufrauen mit Schleifpapier oder einem Glasfaserpinsel. Klassische Enamel-Lacke wie Humbrol oder Revell zeigen dieses Problem übrigens weniger oder gar nicht.

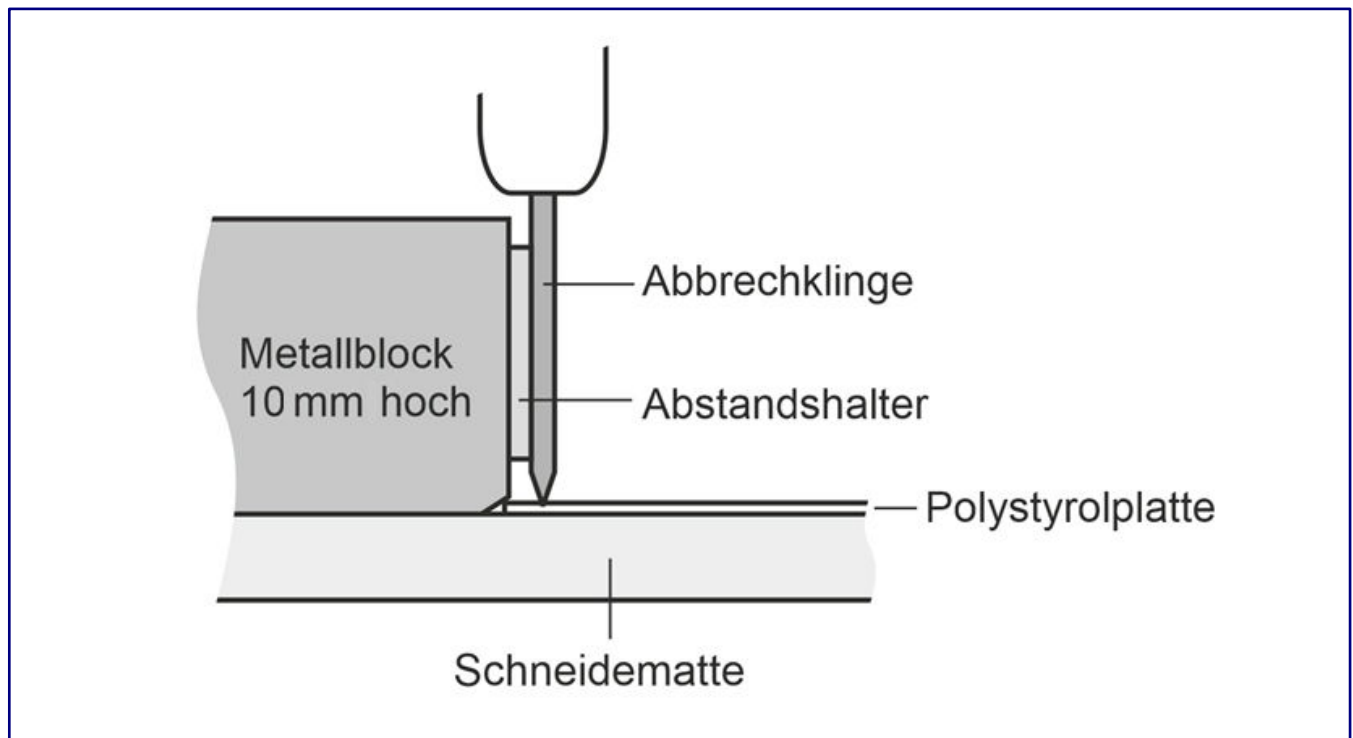
Anschriften und Aufbauten

Die Lok- und Wagenanschriften habe ich selbst entworfen. Das war einerseits erforderlich, weil es im Handel kaum welche für Schmalspurfahrzeuge gibt und sich angebotene auf sehr eng bestimmte Vorbilder beschränken.

So wurde es mir möglich, jedem Wagen seine individuellen Anschriften angeheften zu lassen. Meinen Zeichnungen folgend wurden dann Nassschiebebilder als Spezialanfertigung hergestellt. So scharf wie Märklin-Tampondrucke sind sie nicht, aber sie waren dennoch besser als erwartet. Die kleinsten Buchstaben sind nur etwa 0,25 mm hoch und sind noch als solche erkennbar. Größere sind auch lesbar.

Das Foliengrund der Schiebebilder fällt trotz extra dünner Folie, spezieller Haftmittel und Weichmacher immer noch auf. Eine Materialstärke von nur 0,07 mm entspricht ja, aufs große Vorbild gerechnet, immer noch 1,5 cm.

Ich habe daher bis auf wenige Ausnahmen auf Abschiebebilder für Personenwagen mit glatten Wänden verzichtet, weil es störend aussehen könnte. Es ist für NBE-Kleinbahnen wohl auch akzeptabel, denn historische Fotos belegen: Bisweilen trugen Trieb- und Personenwagen in den sechziger Jahren keine auffälligen Aufschriften.

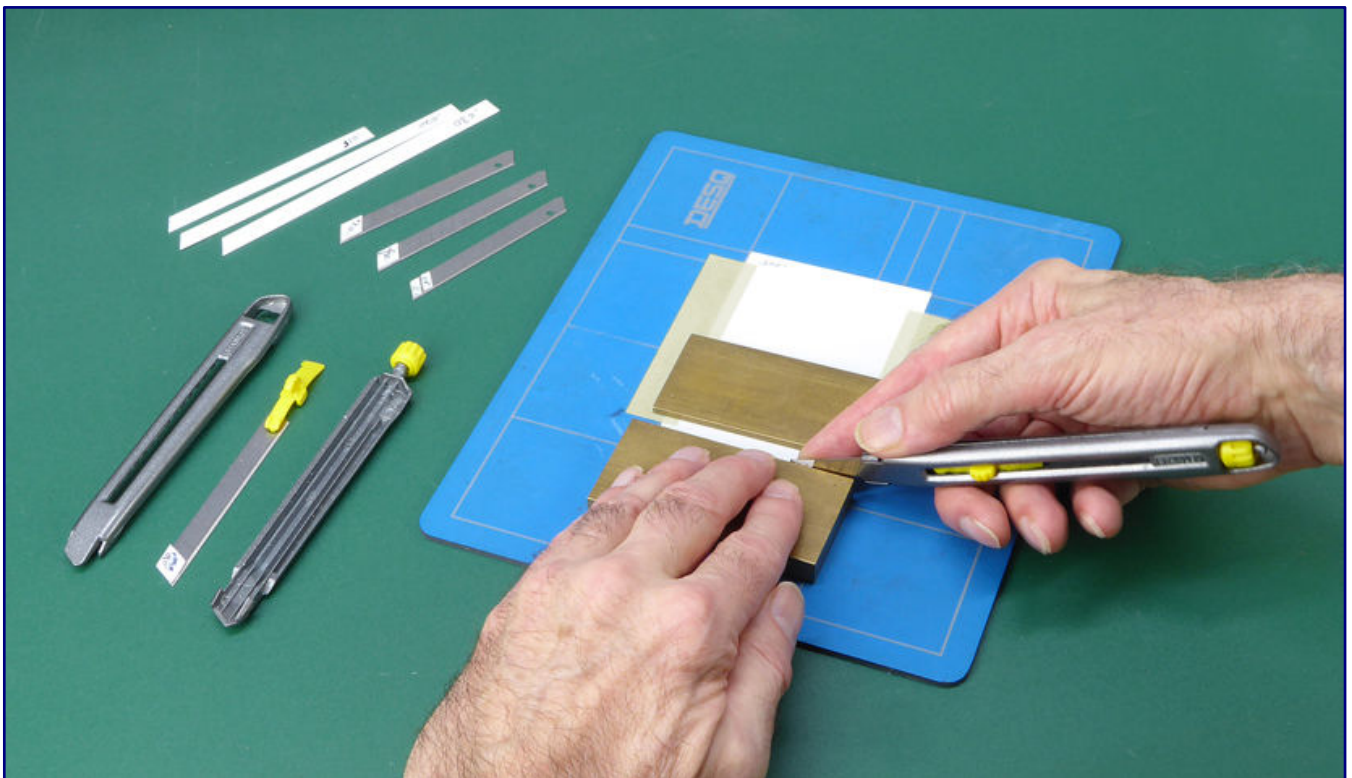


Diese Darstellung verdeutlicht das Prinzip des Schneidens sehr feiner Polystyrolstreifen. Besonders zu beachten ist die kleine Abrundung an der Unterseite des Metallblocks.

Polystyrolstreifen sind fundamentale Bausteine für fein detaillierte Plastikmodelle. Von Evergreen (Vertrieb über Faller) gibt es sie in Abmessungen bis herunter auf 0,25 x 0,5 mm. Das heisst 55 x 110 mm in Vorbildgröße, was manchmal leider doch zu grob ist. Ich fertige mir daher selbst kleinere Streifen aus 0,13-mm-Polystyrolplatten dieses Anbieters.

Dieser Prozess läuft wie folgt ab: Eine etwa 70 mm breite Polystyrolplatte wird mittels Klebeband auf einer Schneidmatte fixiert. An einer der Seiten (ohne Klebeband) platziere ich einen rechtwinklichen Metallblock von 10 mm Höhe. Wichtig ist dabei, dass der Block eine leicht abgeschrägte oder abgerundete Ecke hat, damit die 0,13-mm-Platte genau an deren Ende festgehalten wird (siehe Schaubild).

Ein 9-mm-Abbrechklinge wird durch das Aufkleben eines kleinen Stückes Polystyrol als Abstandshalter präpariert. Die Breite der abgeschnittenen Polystyrolstreifen hängt also maßgeblich von der Dicke des Abstandshalters ab!



So läuft der auf Seite 11 dargestellt Scheidevorgang in der Realität ab. Links sind die zerlegbaren Klingenhalter und die Abbrechklingen mit verschiedenen Abstandshaltern für unterschiedlich große Streifen.

Wird die Klinge des Messers beim Schneiden gegen den Metallblock gedrückt, erhalten wir Streifen immer gleicher Breite. Es braucht ein wenig Feingefühl und Übung, um das gut hinzubekommen. Horizontal und vertikal nicht zu kräftig und auch nicht zu leicht auf das Messer zu drücken, bedarf erst einiger Erfahrungen.

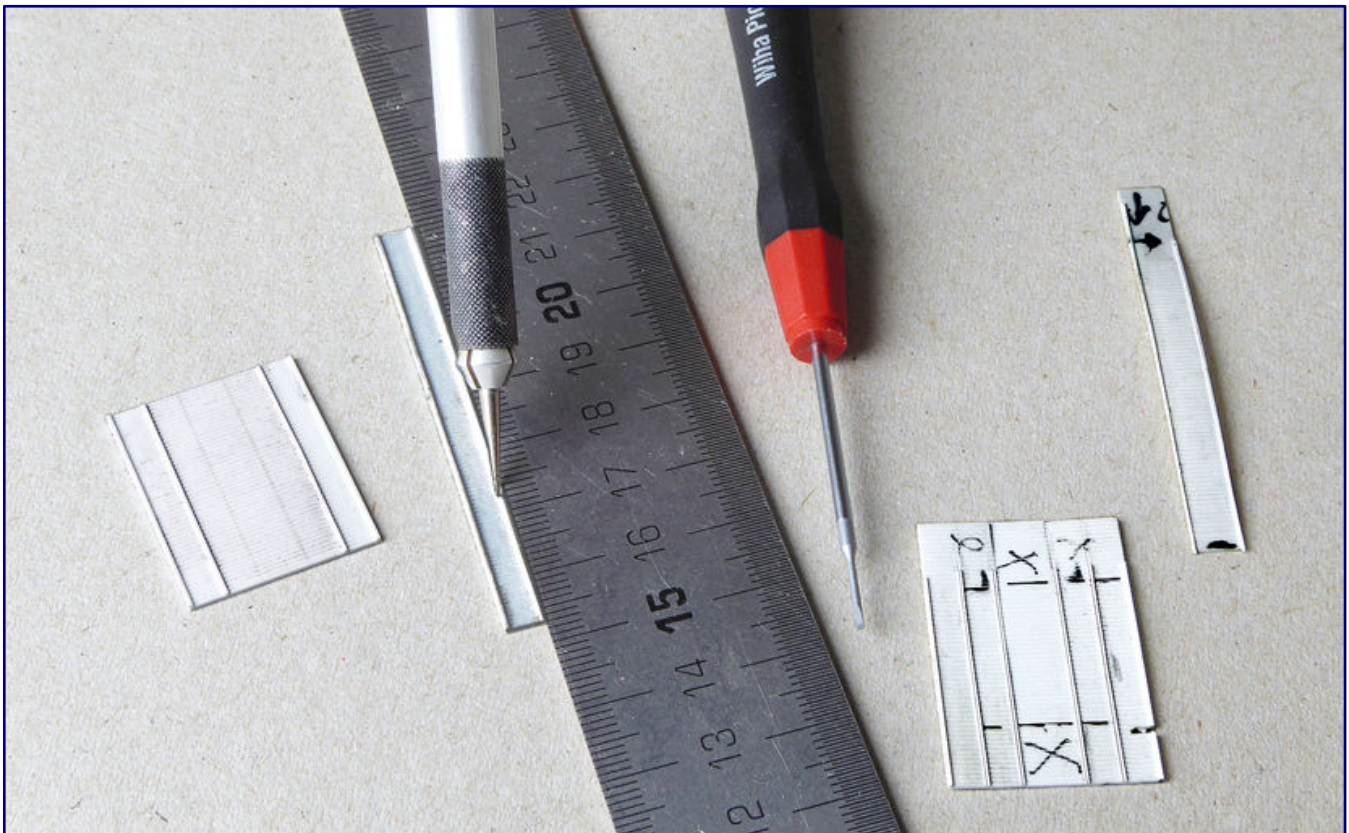
Gutes Beobachten ist auch wichtig, um sofort innezuhalten, wenn sich ein Streifen löst. Dann entstehen leicht gekrümmte Streifen identischer Breite. Eine starke Krümmung deutet hingegen auf zu hohen Druck beim Schneiden hin.

Selbstverständlich funktioniert der Vorgang nur mit einer frischen, sehr scharfen Klinge. Ich empfehle einen Halter von Stanley, denn der klemmt die Klinge sicher fest und ich kann hier auch Klingen mit angeklebtem Distanzhalter auswechseln.

Noch ein Tipp für Nachbauwillige: Polystyrol-Rundprofile bietet Evergreen ab Durchmessern von 0,5 mm an. Auch das ist für meine Zwecke noch ziemlich grob. Slaters dagegen hat hingegen auch solche von nur 0,25 mm Durchmesser im Angebot. Darauf habe ich sehr oft zurückgegriffen.

Es gab in der Realität auch hölzerne Kastenstreben an Schmalspur-Güterwagen, zum Beispiel bei den Rügenschon Kleinbahnen. Meistens wurden jedoch stählerne U-Profile benutzt. Diese bilde ich nach, wie ich im Folgenden beschreiben möchte.

Polystyrolstreifen von 0,13 x 0,6 mm werden mittels MEK mit dem Untergrund verschmolzen. Es ist wichtig das sie richtig fest verklebt sind! Zu viel Klebstoff löst sie allerdings auf, das richtige Feingefühl ist also gefragt.



Die einzelnen Stadien des Seitenwandbaus: Links ist eine vorbereitete Seitenwandplatte mit Streifen zu sehen. In der Mitte ist das Anritzen dargestellt. Fertige Seitenwandplatten mit den als unbrauchbar ausgekreuzten Flächen sind rechts zu sehen (rechts oben: Türplatte). Etwa 50 % der bearbeiteten Flächen waren für das weitere Verwenden geeignet – es erfordert also großer Übung!

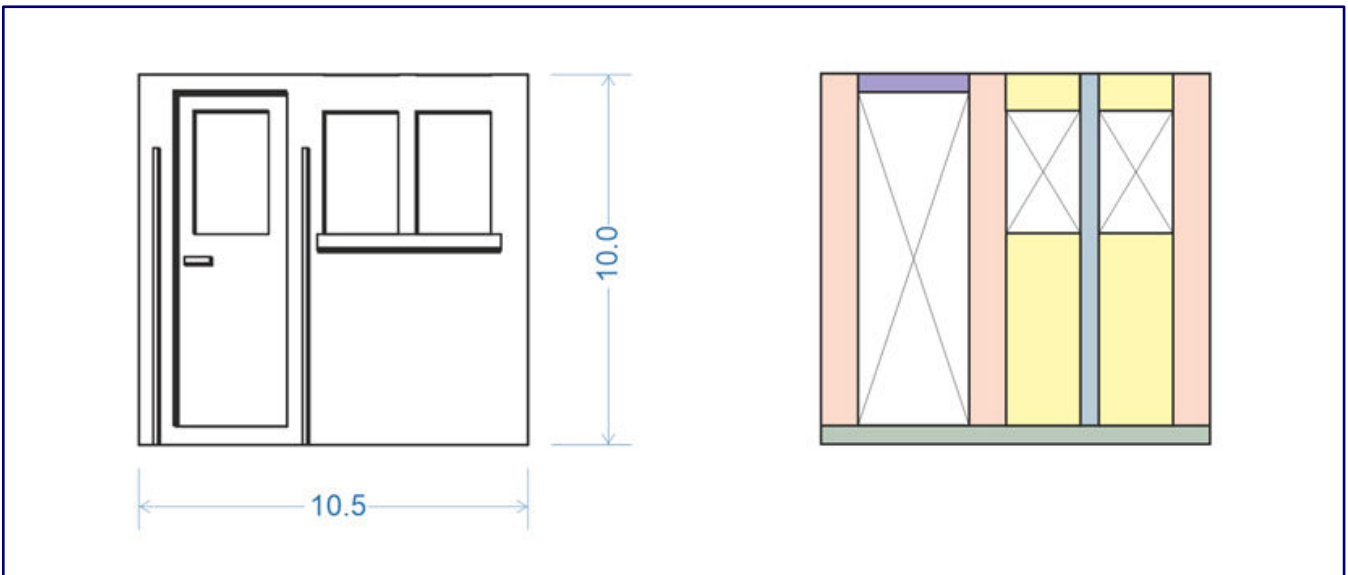
Nach gründlichem Trocknen wird ein Stahllineal seitlich an einem Streifen angelegt. Mit einer scharfen Nadel ziehe ich dann in der Mitte des Streifens zuerst vorsichtig eine Rille. Danach wird diese mehrfach vorsichtig vertieft. Auch hierbei ist darauf zu achten, dass nie zu viel Druck ausgeübt wird. Geduld ist gefragt.

Schließlich kann der "Kanal" mit einem scharf angeschliffenen Mini-Schraubendreher oder Messingstäbchen nachbearbeitet werden. Ein vollkommen rechteckiges Ausarbeiten ist nicht zu empfehlen, denn dann wäre das Teil zu verletzlich. Meistens fällt eh ein Schatten in das U-Profil und aus normalem Betrachterabstand lässt sich seine Form überhaupt nicht korrekt wahrnehmen.



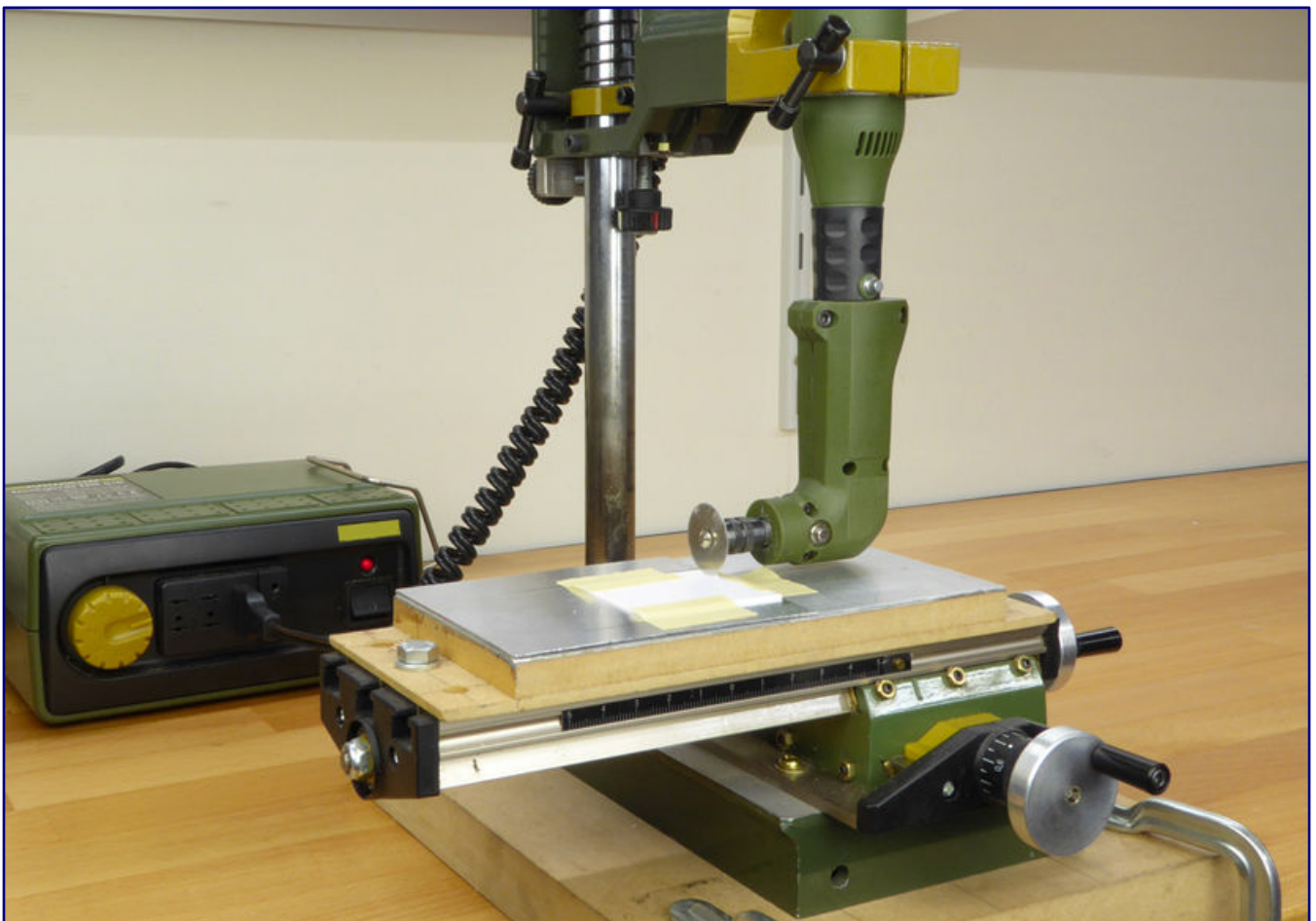
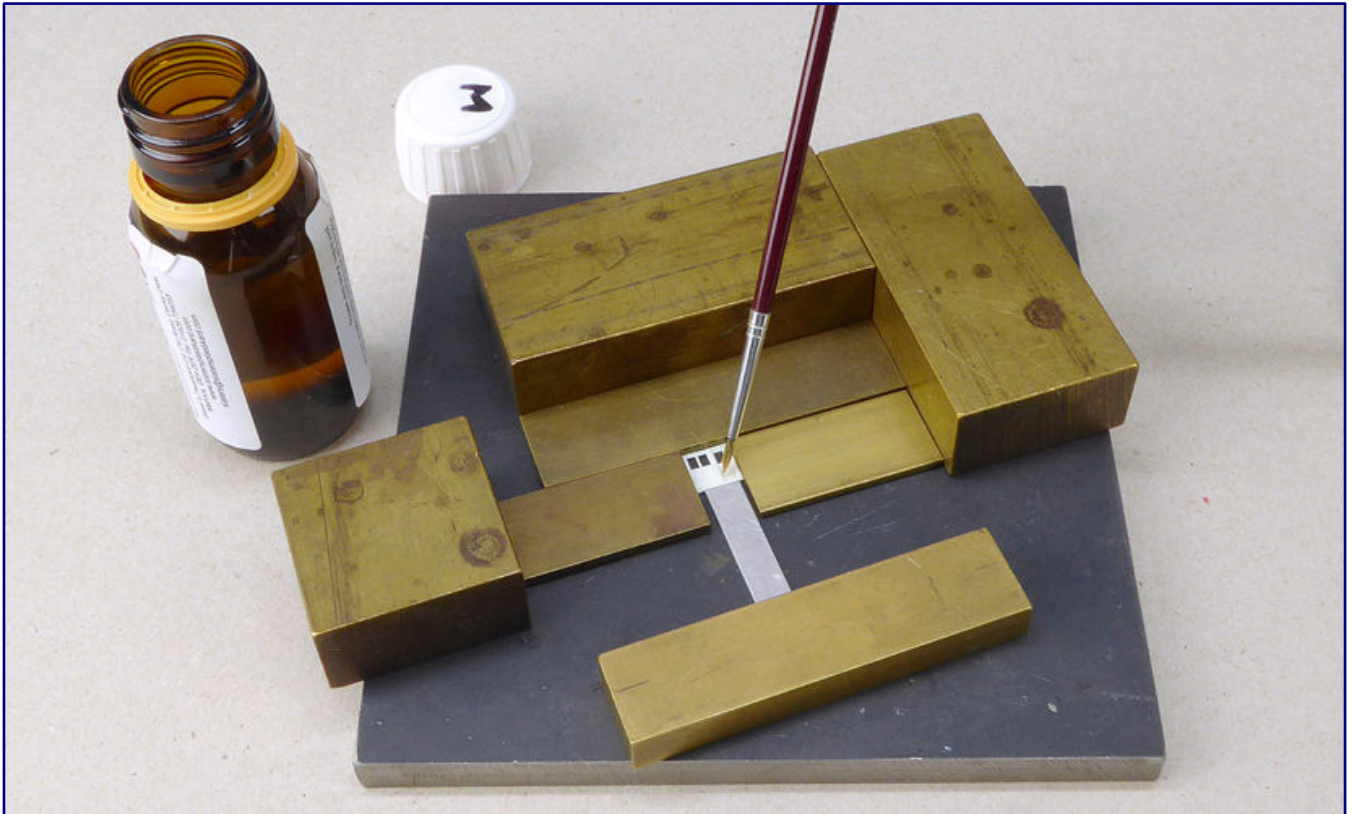
So sieht der zweiachsige Güterwagen mit den montierten Seitenwänden samt der Kastenstreben aus U-Profilen nach dem lackieren und Beschriften aus.

Im Maßstab 1:220 ist es auch recht schwierig, präzise Öffnungen in Polystyrol-Wänden herzustellen – gemeint sind hier Fenster. Daher drehe ich die Sache quasi um: Eine Wand wird mittels Teilen rund um diese Öffnungen herum aufgebaut. Dank MEK lassen sich die Streifen derart gut verschmelzen, dass sie hinterher keine Fugen mehr sichtbar sind.



Links ist die Bauzeichnung für die Gehäusewand einer Spur-Ze-Diesellok. Diese wird in eine Zeichnung mit Wandteilen umgesetzt (rechts): Kreuze sind Öffnungen. Gleiche Farben repräsentieren gleiche Breite. Alle Teile sollen die gleiche dicke haben, hier 0,4 mm.

Zwei Dinge sind auch hier wichtig: Die Teile müssen genau gefertigt sein. Das erwähnte Feinabkürzgerät ist dafür das Hilfsmittel der Wahl. Zweitens sind die zu verklebenden Streifen auf einem flachen Untergrund zusammenzufügen, damit sie absolut plan aufliegen.



Bildtexte zu Seite 15:

Auf einer Stahlplatte werden die Teile der Gehäusewand zusammengeklebt (Bild oben). Schwere, rechtwinklige Messingblöcke fixieren die Teile in ihrer Lage, die niedrigen erlauben eine gute Sicht aufs Werkstück. Der Bohrstander wurde mit Höhenfeineinstellung und Feststellmöglichkeit modifiziert, um eine (nur begrenzt stabile) Vorrichtung zum Fräsen von Mikrorillen erhalten (Bild unten).

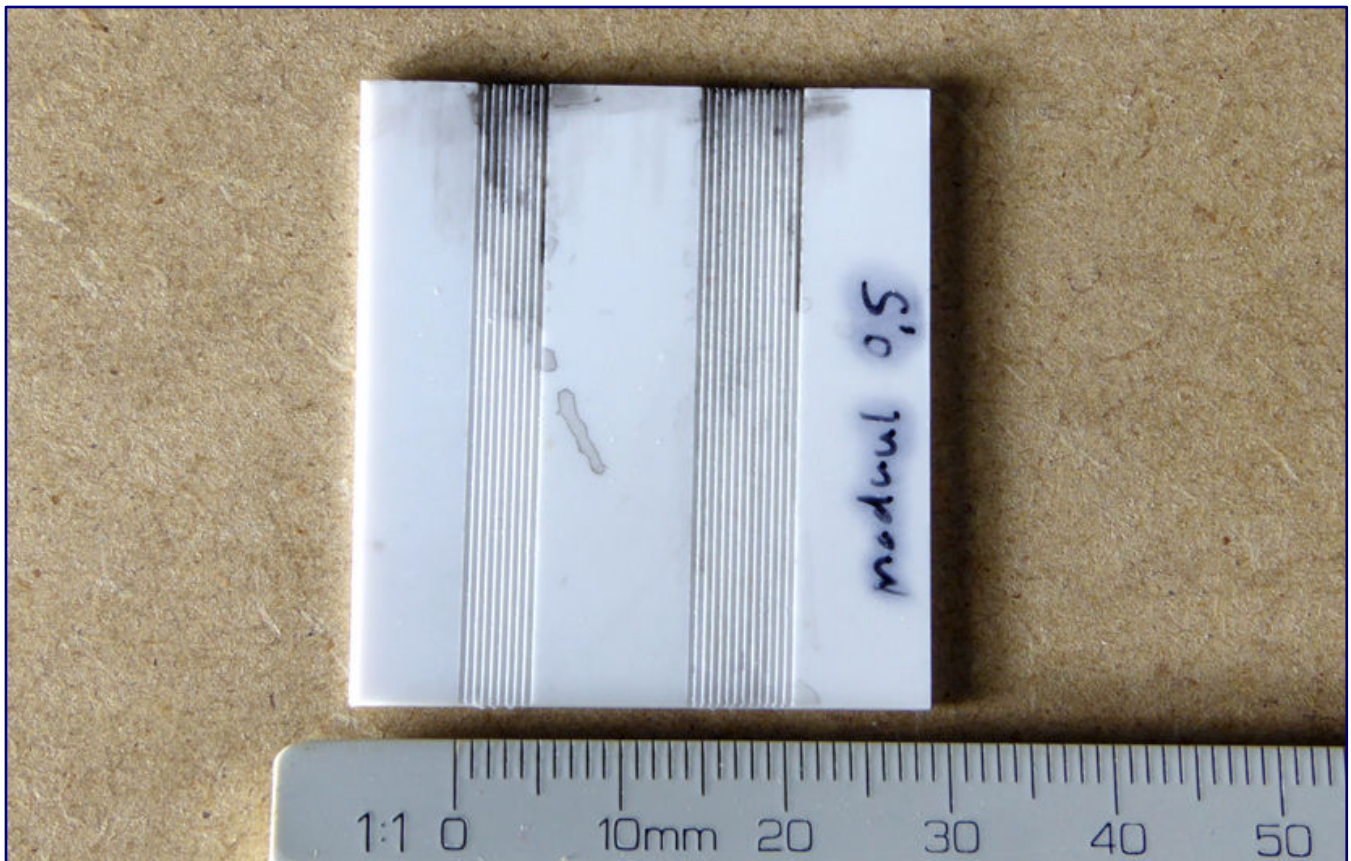
Ich benutze dafür eine 10 mm dicke Stahlplatte. Einerseits gewährleiste ich dadurch, dass es keine Höhenunterschiede gibt und andererseits schütze ich vor der nicht vermeidbaren Übermenge an Kleber. Polystyrol und Kleber haften (fast) nicht am Metall, das fertige Teil kann daher leicht wieder vom Untergrund entfernt werden.

Nicht einfach: Bau von Gitterrosten

An Diesel- und Elektrolokomotiven oder in Ventilationsöffnungen von Wagen sind oft Gitter und Rostbleche zu finden. Ich habe daher mehrere Methoden ausprobiert, um das in der Spur Z glaubhaft nachbilden zu können - am liebsten so einfach wie eben möglich.

Am besten funktioniert es, wenn ich mit sehr dünnen Miniatur-Sägeblättern Rillen in Polystyrol fräse. Papierdünne Sägeblätter von nur 0,12 mm fand ich im Angebot von Proxxon. Das befürchtete Schmelzen des Kunststoffes unter dem Wärmeeinfluss verhinderte ich durch nicht zu tiefes Sägen, dazu erzeugt ein Kreisägeblatt hier auch noch erheblich weniger Hitze als eine Fräse.

Sollte auch das noch nicht funktionieren, ist ein Kühlen mit einem Tröpfchen Spülmittel ratsam. Die kleinsten Rostbleche, die ich herstelle, haben ein Modul von 0,35 mm. An speziellen Werkzeugen wie eine Mini-Bohrfräsmaschine, Bohrstander und Kreuztafel komme ich also nicht vorbei.



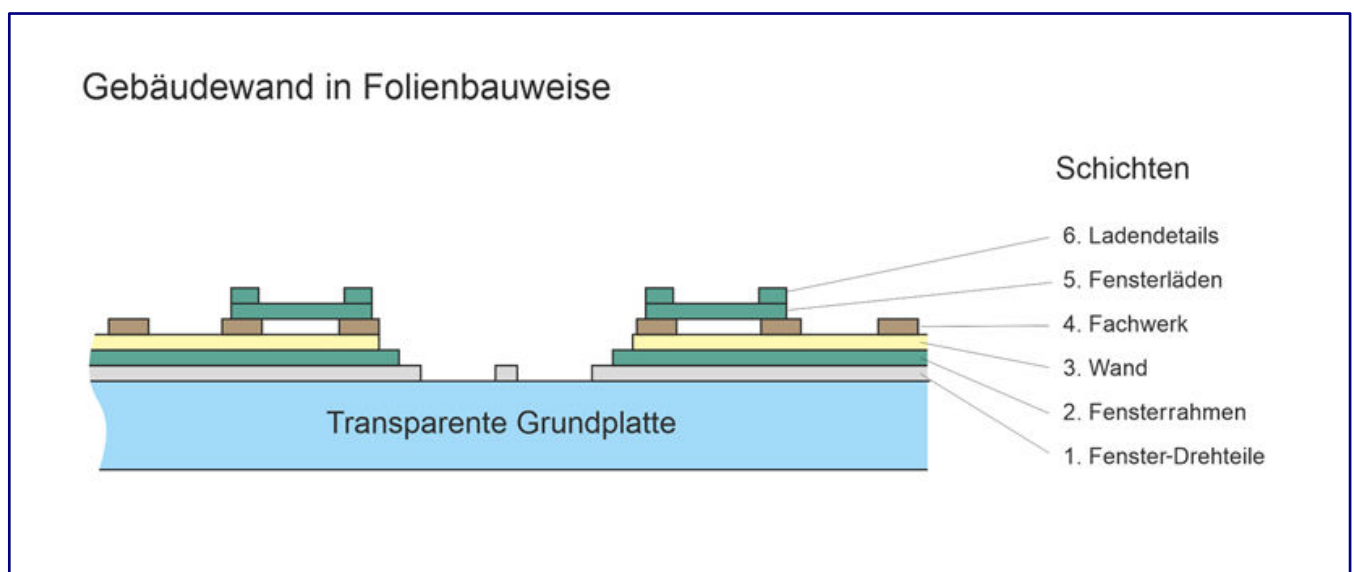
Zu sehen ist hier eine gefräste Rostplatte im Modul 0,5.

Die Seitenwände von Trieb- und Personenwagen bestehen hingegen aus Selbstklebefolien auf transparentem Polystyrol. Folie hat in den Baugrößen N oder Z einige Vorteile. Das Resultat sieht filligran aus, weil die Folien dünn sind.

DC-Folien zum Beispiel haben nur eine Materialstärke von 0,1 mm. Das entspricht 2,2 cm beim Vorbild, was durchaus realistisch für Wagenseitenwände, aber auch schön für Gebäudefenster ist. Fenster aus Karton (Lasercut-Bausätze) oder Polystyrol sehen oft viel zu dick aus.

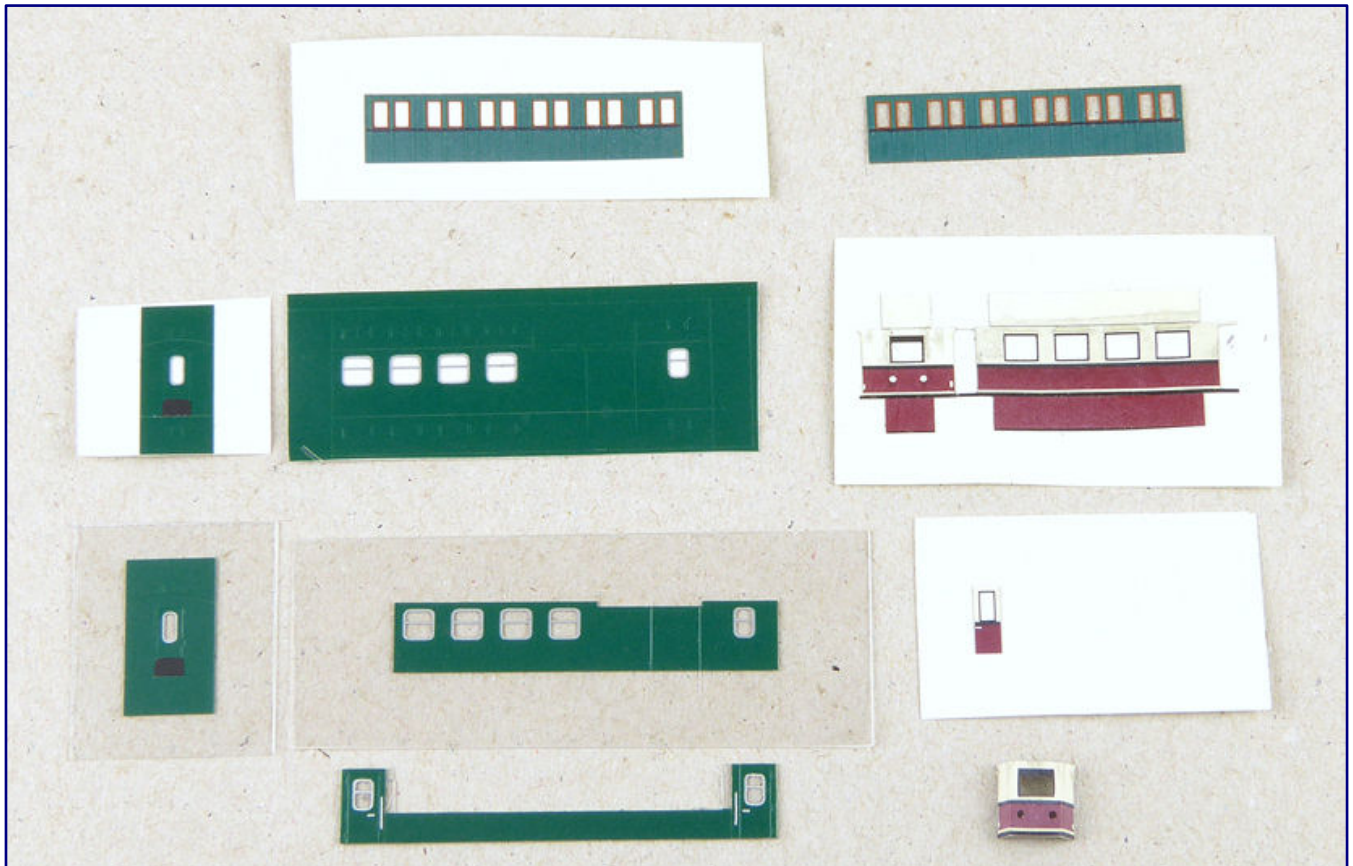


Die selbst angefertigten Anlegeplatten am kleinen CNC-Schneideplotter von Silhouette machen es möglich, in einer Pause des Schneidvorgangs Änderungen am Folienpaket vorzunehmen.



Aufbau der Wand des Göppinger Hauses in 6 Schichten (siehe Seite 18 unten)

weiter auf Seite 20





Hier wurde die Folie von Hand geschnitten (Bild oben). Nach dem Lackieren erhielt das Haus eine Patina. Auch der Personen- und Gepäckwagen (Bild unten) besitzen die beschriebenen Folienwände. Diese wurden vor dem Schneiden mattiert und farblich abgetönt.

Bilder auf Seite 18:

Die Personenwagenteile werden entweder direkt auf einem transparenten Hintergrund geschnitten oder die geschnittenen Wände werden mittels einer Transferfolie auf den transparenten Hintergrund herübergebracht (Bild oben). Auf dem unteren Bild wird der Giebel eines Vorbilds aus der Märklinstadt Göppingen (Baugröße H0 gezeigt). Hier liegt die Folie auf 2 mm starkem, transparentem Polystyrol. Dargestellt wird die Hauswand ohne Alterung, jedoch lassen sich die Folien ausgezeichnet farblich behandeln und auch prägen.

Ich habe meine Arbeitsweise vor sieben Jahren ausführlich in vier Artikeln in der niederländischen Zeitschrift 'Rail Magazine' beschrieben. Die Anzahl der Folgen deutet schon an, dass ich das in diesem Rahmen nicht annähernd so genau beschreiben kann. Ich nenne hier im Telegrammstil einige der wichtigsten Punkte:

- Selbstklebefolien von zuverlässigen Herstellern sind nachhaltig. Ich habe 30 Jahre alte Eigenbau-Wagen mit Folien, die immer noch gut sind.
- Die Oberflächenstruktur von Selbstklebefolie lässt sich gut mittels Bearbeiten durch Schleifpapier oder durch Prägen ändern. Prägungen halten auch auf Dauer.
- Die Farbe von Selbstklebefolien lässt sich beeinflussen, wenn verdünnte Farbe darüber gespritzt wird. Normale Modellbaufarben haften auch auf Dauer gut.
- Schöne Resultate ergeben sich aus mehrschichtigen Werkstücken.

Schmalspur Ze für Anfänger

Eines meiner erste Experimente mit der Baugröße Ze war das Umbauen einer Uerdinger Schienenbusses. Ich habe diesen bis auf 11 mm verschmälert. Er ist in der Breite Seite noch vorbildgerecht. Bei diesem Maß haben die beiden unteren Stirnlichter gerade noch einen akzeptablen Abstand.

Mit einer Tischkreissäge habe ich dazu aus dem Märklin-Gehäuse die zwei Hälften von 5,5 mm Breite hergestellt. Diese wurden anschließend auch in der Höhe gekürzt, indem ich die schwarzen Rahmenkanten abgesägt habe. Das ließe sich auch per Hand mit einer feinen Säge bewerkstelligen und dann mit Schleifpapier nachbearbeiten. Nach dem Zusammenkleben der Hälften hat das Dach eine kleinen Knick, den ich herausgeschliffen habe.



Ein erster Schritt in die Spur Ze: Der angetriebene Triebwagen (rechts) entstand als Umbau aus einem Märklin-Schienenbus.

Als nächstes montierte ich am Dach beidseitig in Löcher ein neues, oberes Spitzenlicht. Diese bestehen aus einem Polystyrol-Rundstab (PS) in einem ausgebohrtem PS-Rohr etwas größeren Durchmessers. Wer es einfacher haben möchte, benutzt nur einen Rundstab. Ebenso ließe es sich auf das dritte Spitzenlicht verzichten, wenn die Anlage in der Epoche IIIa angesiedelt ist.

Wenn störende Klebenähte zu sehen sind, führt kein Weg am Spachteln vorbei. An den Stirnseiten kann aber eventuell auch ein Pufferbalken Nähte verbergen. Am besten ist es jedoch, die Nähte gleich so sauber wie eben möglich zu halten. Dann erspart sich der Erbauer auch eine neue Frontscheibe! Eine zweigeteilte Scheibe ist übrigens durchaus vorbildgerecht.

Im nächsten Schritt wird das neue Gehäuse mittels PS-Streifen an das transparente Gehäuse der T-Gauge-Antriebseinheit angepasst. Ein Trick, um dieses Gehäuse zu montieren, ohne dass es zu tief oder zu hoch sitzt, ist, dass darauf ein transparenter 3-mm-Polystyrolstreifen geklebt wird. Er füllt genau den Abstand von der Oberseite des Teils zum Triebwagenaufbau. Durch seine Transparenz fällt er später auch nicht auf.

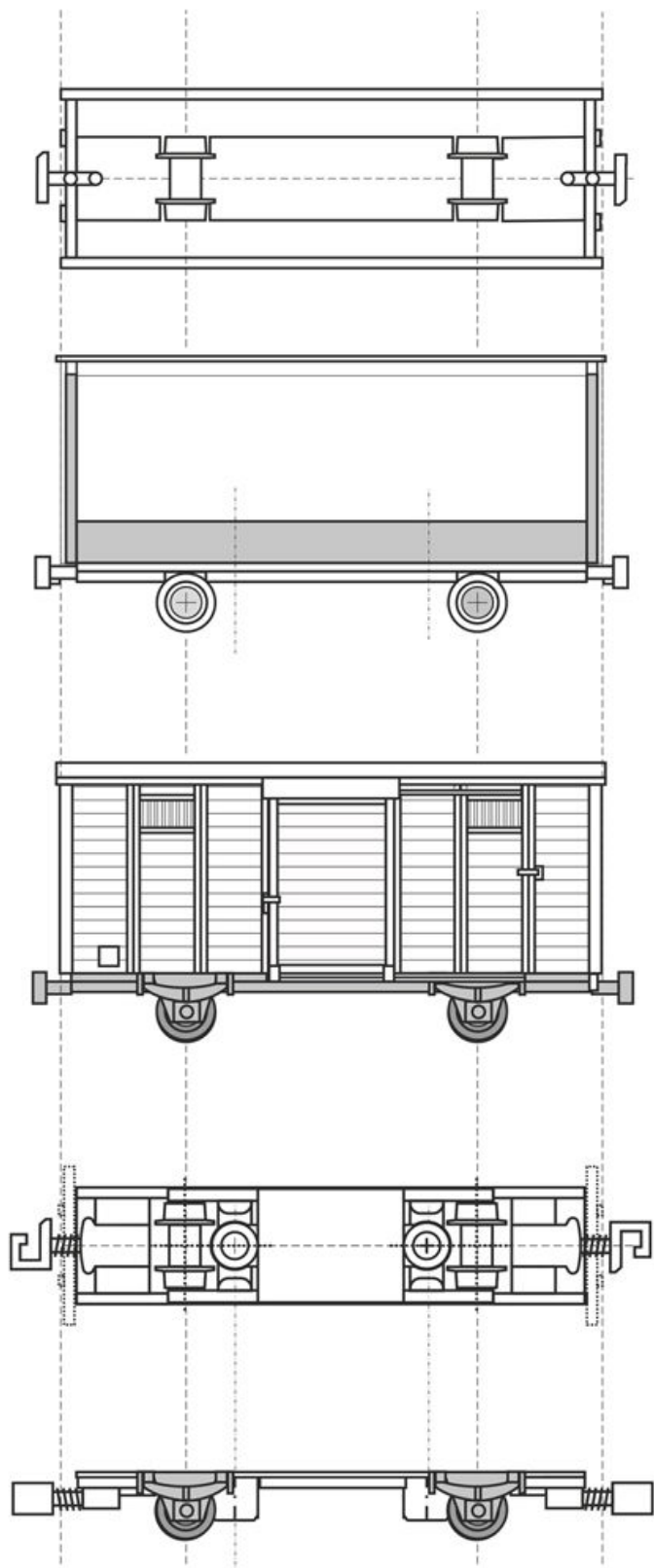


Der Größenvergleich zwischen der Feldbahn-Diesellok und der V 200 mit Reisezug verdeutlicht noch ein Mal die Größenunterschiede zwischen Schmal- und Regelspur im Maßstab 1:220

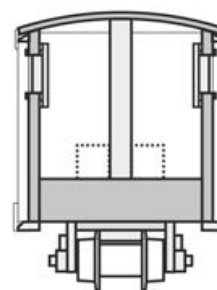
Nach dem Einkleben des Antriebsgehäuses werden am Triebwagen noch Fußtritte angebracht. Und schließlich sind eventuell auch noch Kupplungen zu befestigen. Entweder können hierzu einfache Ösenkupplungen selbst hergestellt werden oder es ließen sich alternativ Kupplungshalter von T-Gauge-Drehgestellen absägen. Diese lassen sich dann mit Zweikomponenten- oder Sekundenkleber am Gehäuse befestigen.

Schließlich geht es ans Lackieren. Rund um die Fenster geht das fast nur per Hand, denn sie sind bei Märklins Schienenbus fest eingespritzt. Das präzise Abdecken aller Scheiben wäre eine Sisyphusarbeit. Das Dach und der untere Teil des Wagenkastens können jedoch auch gut spritzlackiert werden.

Exkurs: Zeichnungen für den Eigenbau eines gedeckten Güterwagens



26 mm tweeasser
SCHAAL 2:1



Ein solcher Umbau könnte eine relativ einfacher Einstieg wohl für jedermann in die Spur Ze sein. Alleinfahrende Triebwagen gab es schließlich bei vielen Kleinbahnen. Und die Antriebseinheiten können dank der Haftmagneten allein auch sehr steile Strecken befahren. Ohne viel Aufwand ist damit folglich auch eine Steil- oder Zahradstrecke darzustellen.



Diese vierachsigen Schmalspurwagen entstanden auf der Basis von Märklin-Wagenkästen. Wer Zeichnungen von Schmalspurwagen studiert, wird feststellen, dass die Seitenwände oft etwa die gleiche Höhe wie jene von Normalspurwagen der Verbandsbauart besaßen. Der Offene Wagen entstand aus einem Niederbordwagen, dessen Kasten auf Schmalspur einem Hochbordwagen gleicht.

Aus Märklins Epoche-I-Modellen lassen sich vergleichsweise leicht vierachsige Schmalspurgüterwagen bauen. Diese waren meist schmaler als Personenwagen, daher sollte deren Wagenkasten ebenfalls bis auf etwa 9 mm verschmälert werden. Wichtig ist in jedem Fall, auf glaubhafte Proportionen zu achten.

Gleichfalls zu beachten bleibt, dass Schmalspurwagen stets viel niedriger auf Ihren Untergestelle stehen als Normalspurwagen. Das erfordert uch bauliche Anpassungen bzw. Berücksichtigung. Am besten ist es, zuvor Fotos und Zeichnungen von Originalen zu sichten und fleißig einiges auszuprobieren, bis sich das erforderliche "Händchen" entwickelt.

Alle Fotos und Zeichnungen: Reinder Rutgers

Genutzte Quellen für Werkzeuge:

<https://www.conrad.de>
<https://goldschmiedebedarf.de>
<https://www.gw-werkzeuge.de>
<https://www.hbm-machines.com>

Genutzte Quellen für Werkstoffe:

<https://www.faller.de>
<https://slatersplastikard.com>

Lieferquellen in den Niederlanden:

<https://www.meijerenblessing.nl>
<https://www.metaalwinkel.nl>

Randerscheinungen (Teil1)

Innovation mit Innenleben

Polyplate nennt Viessmann einen Verbundwerkstoff, mit dem der Hersteller unter seinen Marken Kibri und Vollmer neu in die Lichtschneidetechnik-Ära einsteigt. Für die Spurweite Z neu ausgeliefert worden ist eine kleine Werkstatt, die Erfahrungen mit diesem Material ermöglicht. Wir haben den Bausatz getestet und ihn zum Start unseres Jahresschwerpunktthemas gleich mit Leben gefüllt – so aufgerüstet übernimmt er gleich eine Hauptrolle auf der Anlage.

Zwei Dinge, die sich perfekt ergänzen, sind mehr als nur die Summe ihrer Einzelteile. Das gilt auch für den vorliegenden Bausatz der „kleinen Werkstatt“, den Viessmann unter seiner Marke Vollmer (Art.-Nr. 49590) kürzlich ausgeliefert hat.

Der Zubehörhersteller steigt mit ihm und weiteren Bausätzen für die größeren Spuren, teilweise auch unter Kibri angeboten, als letzter „Häuslebauer“ nun endgültig in die Lichtschneidetechnik ein. Für Vollmer ist dies völliges Neuland, bei Kibri gab es zu Zeiten der selbstständigen Marke zumindest einen ersten Versuch, an den sich vermutlich nur wenige erinnern werden.



Innovativ zeigt sich Viessmann mit seiner Marke Vollmer und präsentiert den Zetties die kleine Werkstatt (Art.-Nr. 49590), die sich als außerordentlich gelungener Bausatz erweist.

Zu verlockend schien inzwischen wohl die Option, unter Vermeiden teurer Formenkosten ansprechende Bausätze zu produzieren, die mehr Individualität versprechen. Diesen Vorteil spielen sie aus, weil die Fertigungstechnik für kleinere Stückzahlen ausgelegt ist und schnellere Modellwechsel erlaubt.

Schwierig geworden ist es allerdings inzwischen, beim Neueinstieg mit Hartkartonbausätzen publikumswirksam aufzutreten. Immerhin begann sich diese Technologie bereits vor etwas mehr als fünfzehn Jahren zu etablieren! 2009 haben wir erstmals einen Bausatz aus diesem Segment mit unserem Redaktionspreis versehen. Viel Zeit ist seitdem vergangen.

Auch der zweiten Viessmann-Generation scheint dies bewusst gewesen zu sein. War das Haus jahrzehntelang von einer sehr konservativen Fertigungs- und Produktphilosophie geprägt, sind inzwischen ver-

mehrt innovative Ansätze wahrzunehmen. 2023 erreichen diese endlich auch die Spurweite Z, bringen in diesem Fall zugleich aber auch Angebote für die größeren Maßstäbe mit.

Für den erforderlichen Trommelwirbel, der den Fokus wieder auf die teilweise angestaubten Marken richtet, bedurfte es etwas Neuem, das über die äußere Gestaltung der Gebäude hinausgeht. Und so wurde nicht „einfacher“ Hartkarton verwendet, sondern dieser in ein Verbundmaterial überführt.

Details hat Viessmann dazu nicht preisgegeben, doch nach unserem Eindruck sorgen hier flüssige Kunstharze und Farben, vermutlich auf Acrylbasis, für den propagierten Unterschied. Bereits auf der Spielwarenmesse konnten wir uns einen persönlichen Eindruck von der Haptik des „Polyplate“ machen: Eine Putzfassade am Musterstück fühlte sich identisch wie das große Original an. In Ausgabe 2/2023 haben wir die wichtigsten Eigenschaften bereits zusammengefasst.



Bevor unsere Werkstatt so aussieht, bleibt noch einiges zu tun. Viessmann hat jedoch sehr gute Vorarbeit geleistet und den Rückstand im Bereich der Lichtschneidetechnik eindrucksvoll wettgemacht.

Einen durchgefärbten Hartkarton mit einem Kunstharz (oder vergleichbarem Stoff) zu tränken und so noch formstabiler zu machen, ist eine gute Idee, deren Vorteil wir nun selbst beim Zusammenbau erleben konnten und schätzen. Dass das neue Vollmer-Gebäude eine realistische matte Oberfläche besitzt, entspricht den Erwartungen – alles andere wäre ein Rückschritt gewesen.

Zwei weitere Argumente sprechen für eigene Versuche mit dieser Neuheit: Zaghafte erfolgt der Start mit einem kleinen Bausatz, dessen preislicher Rahmen überschaubar bleibt und auch bei (nicht zu erwartendem) Misserfolg zu verschmerzen wäre.

Gewohnheiten brauchen auch nicht geändert zu werden, denn das Vorbereiten der Teile entspricht den sonst bekannten Bausätzen und mit gewöhnlichem Weißleim treffen wir auf Klebstoffseite auch nur auf

Bekanntes. Viessmann bietet parallel über Kibri auch einen hauseigenen Polyplate-Kleber (39997) an, auf den wir noch zurückkommen werden.

Den Zusammenbau beginnen wir mit der Erkenntnis, dass die Verantwortlichen nichts dem Zufall überlassen wollten und sich möglichst weit ins Spitzenfeld der Bausatzanbieter katapultieren wollten. Deshalb hoffen und wünschen wir, dass dies auf Käuferseite auch honoriert wird, den neuen Kurs bestätigt und uns weitere Angebote bringen wird.

Bevor es los geht...

Vor dem Beginn jedes Zusammenbaus steht ein Sichten der beiliegenden Bauanleitung auf Besonderheiten einzelner Schritte, die Reihenfolge der Montage und Kennzeichnungen der beiliegenden Bögen und Teile.

In diesem Zusammenhang sollte auch erkannt werden, ob alles vollständig mitgeliefert worden ist oder es in Ausnahmefällen mal Fehlteile gibt. Dies ist bei uns nicht der Fall und auch Unerwartetes hält der gut bebilderte und mit nur wenigen Textanweisungen (Deutsch und Englisch) arbeitende Plan nicht bereit.

Doch einiges gelangt bereits jetzt in unseren Fokus, das eines Erwähnens wert ist: Die Oberflächenbehandlung der durchgefärbten Hartkartonteile wird ansprechend und realistisch, denn die Teile zeigen keinen unnatürlichen Glanz. Ein eigenes Behandeln mit Farben ist folglich nicht erforderlich.

Das Fachwerk des Schuppens ist (wie auch bei anderen Herstellern) auf das Mauerwerk aufgesetzt, was nicht der Bauweise des Vorbilds entspricht.

Diese Teile sind aber bewusst aus einem so dünnen Karton gefertigt, dass es nicht auffallen wird, sobald die Montage erfolgt ist. Und eine tragende Funktion haben sie im Modell schließlich auch nicht.

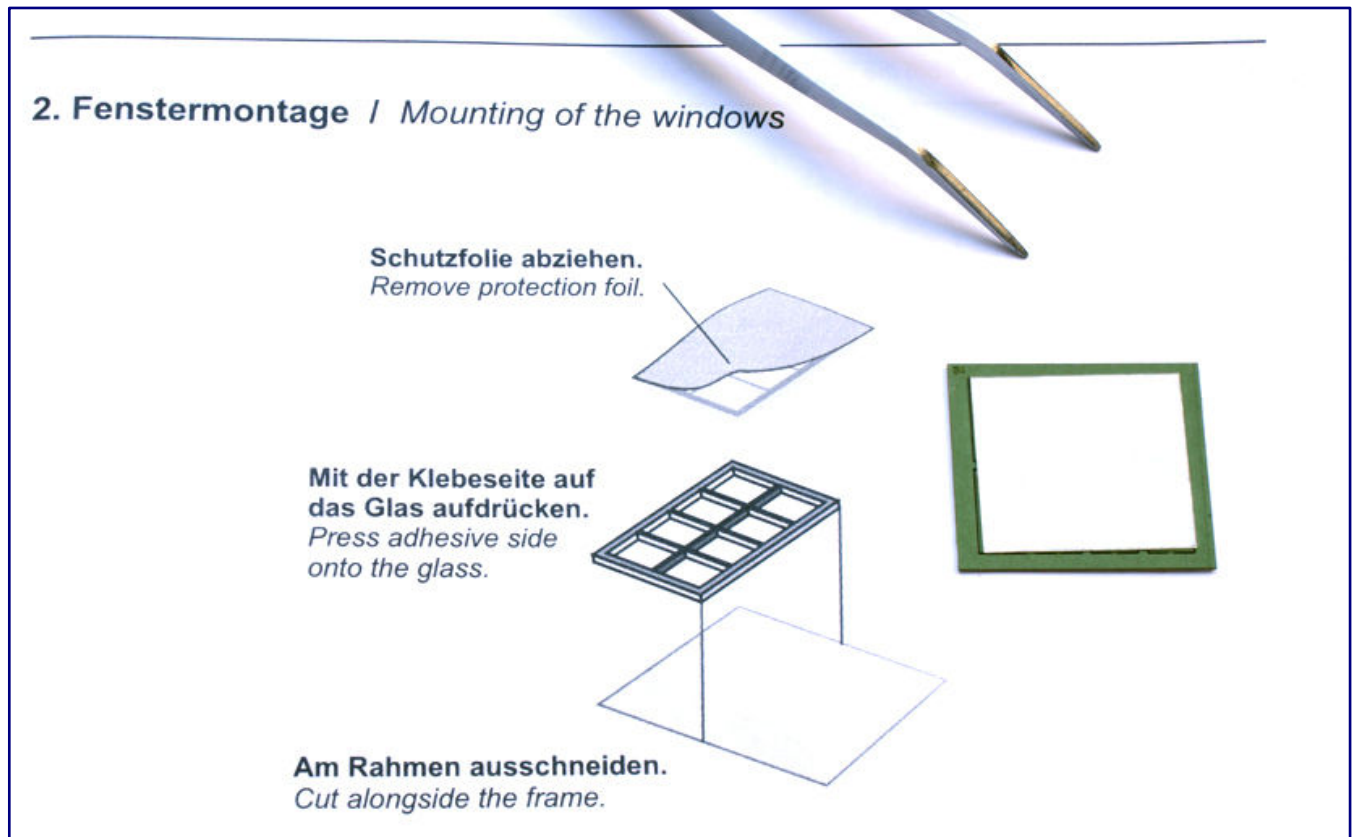


Bevor wir den Zusammenbau beginnen, kontrollieren wir die Vollständigkeit der Teile und machen uns mit der Anleitung vertraut. Dabei entdecken wir die besonderen Gestaltungsmöglichkeiten.

Besonders wichtig sind die folgenden Eigenschaften, die einen enormen Unterschied vom Produktfoto auf der Verpackung bedeuten: Die Gravuren der Tore und Putzflächen sind erheblich besser gelungen und liegen gleichauf mit denen der Bausätze anderer Hersteller. Für das Verpackungsbild ist augenscheinlich ein Handmuster abgelichtet worden.

Etwas abweichend dazu zeigen sich auch die Farben der Bausatzteile: Der Putz ist grau statt beige und das Ständerwerk des Fachwerks präsentiert sich schwarz statt in einem Branton. Zum Hintergrund dieser Variation liegen uns keine Informationen vor, doch eröffnen sich durch die erhöhte Neutralität erheblich mehr Kombinationsmöglichkeiten zu den bereits am Markt erhältlichen Fachwerkgebäuden.

Und mit gerade einmal 4,4 x 3,4 cm Grundfläche sollte sich zudem auf jeder Anlage noch eine Ecke finden, in der sich diese Werkstatt integrieren lässt. Lohnenswert erscheint das auch, weil sie dank Innenaufteilung in ein Büro und einen großen Werkstattraum geradezu einlädt, diese auch auszugestalten.



Der Bausatz glänzt mit einigen Ideen. Eine neue Herangehensweise ist auch das Einsetzen selbstklebender Folie für die Scheibennachbildung. Wie sie sich in der Praxis auszeichnen wird, möchten wir prüfen.

Daran hat offenbar auch der Hersteller gedacht, denn die Tore lassen sich sowohl geschlossen als auch geöffnet einbauen. Viessmann hat konstruktionsseitig sogar eine integrierte Beleuchtungsmöglichkeit berücksichtigt, die Platz für die hauseigene Etageninnenbeleuchtung lässt und den Blick ins Innere zusätzlich fördert.

Diese Option führt dazu, dass der Bau der kleinen Werkstatt den Auftakt für unser Jahresschwerpunktthema „Randerscheinungen“ machen darf: Ein Punkt, dessen Wirkung viele Modellbahner unterschätzen, ist das dargestellte Leben in Gebäuden, das sich dem Betrachter erst auf dem zweiten Blick offenbart.

Eingeplant werden deshalb nun verschiedene Maschinen und Werkstattaccessoires der Modellbahn Union sowie Büroausstattung und Figuren von Trafofuchs. Gespannt sind wir zudem, wie sich die selbstklebende Folie bewähren wird, die dem Vollmer-Bausatz für die Fensterscheibennachbildung beigegeben worden ist.

Endlich: der Zusammenbau

Nicht alle Schritte der beiliegenden Anleitung müssen zwingend in der gedruckten Reihenfolge abgearbeitet werden. Während vorbereitete Teile trocknen, die im Folgenden gleich verarbeitet werden sollen, können auch schon Elemente für spätere Abschnitte vorbereitet werden.

Das kann die Zeit für den Zusammenbau verkürzen, weil auch Trocknungsphasen sinnvoll genutzt werden. In Summe wird uns der Bausatz rund zwei Stunden Arbeitszeit kosten, wozu auch das geplante Innenleben gerechnet ist, allerdings nur mit dem Einsetzen, nicht Fertigen und Lackieren der dafür erforderlichen Teile.



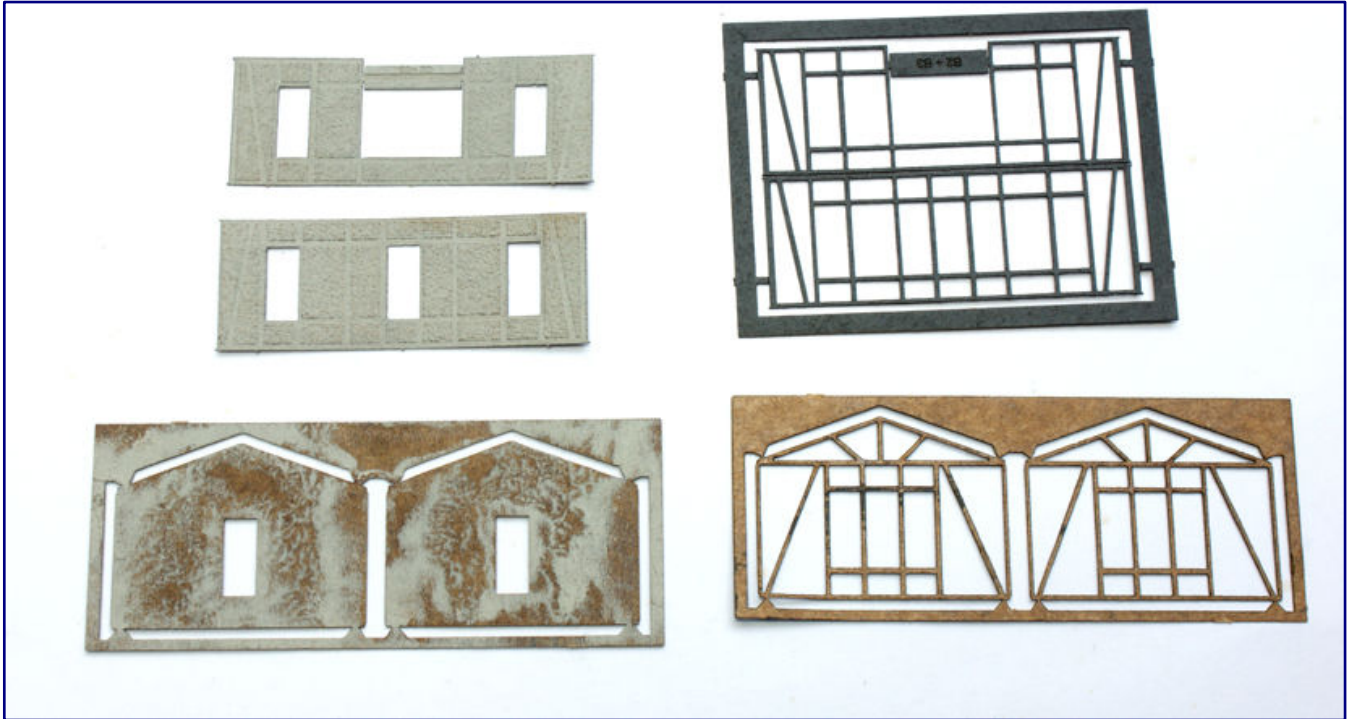
Die selbstklebende Folie bewährt sich bei unserem Zusammenbau nicht. Wir greifen zur gewohnten Methode und kleben sie mit Uhu Kraft, den wir mit Hilfe der Zahnstocherspitze dünn in den Fensterecken verteilen.

Los geht es mit den Fenstern der Werkstatt, die alle gleich groß sind und aus einem grün lackierten Karton bestehen. Die beiliegende, selbstklebende Fensterfolie soll am Rahmen entlang ausgeschnitten werden. Dazu nehmen wir ein scharfes Bastelmesser, richten den Rahmen aus und markieren die Endstellen des Schnittes. Die Klinge führen wir dann am Stahllineal.

Sieben Mal haben wir das durchzuführen und das Maß der Folie scheint knapp bemessen, ist aber perfekt darauf ausgerichtet worden. Beim Abziehen der Schutzfolie stellt sich dann leider Ernüchterung ein, denn die darunter verortete Klebeseite zeigt keine Haftung am Fensterrahmen.

Das ist kein Beinbruch, denn nun greifen wir zum Uhu Kraft und kleben in gewohnter Weise: Ein winziger Tropfen Klebstoff, mit der Zahnstocherspitze aufgebracht in allen vier Ecken behebt das Problem und vielleicht sogar ein weiteres. Wir wissen ja nicht, wie es seitens Viessmann gedacht war. Doch wenn die Klebefähigkeit nicht einfach vor dem Auflegen des Rahmens schon verfliegen war, hätte sie auch Staub anziehen können und die Scheiben erblinden lassen.

Als nächstes sollen die Rahmen von innen in die Innenwände geklemmt und anschließend mit etwas Klebstoff am Rand fixiert werden. Hier ist Vorsicht angezeigt, eventuelle Leimspuren sollten gleich feucht abgewischt werden. Anschließend dürfen diese Wandteile dann auf die Grundplatte gesetzt und mit ihr sowie der angrenzenden verklebt werden.



Die Putz- und Fachwerkteile sind einseitig farblich behandelt (Bild oben), was für die anstehenden Klebevorgänge nur von Vorteil sein kann. Hilfreich beim Positionieren des Fachwerks auf der Putz-Wandfläche ist die identische Größe der beiden Bögen (Bild unten).

Hier entstände nun die erste Wartezeit, die wir mit dem Vorbereiten der Außenwände überbrücken. Auf die mit Putznachbildungen versehenen Teile ist das fein gravierte, schwarze Fachwerk aufzukleben. Das erscheint beinahe kinderleicht.

Beide jeweils zusammengehörenden Teile sind so vorgeschnitten, dass sie deckungsgleich aufeinandergelegt werden können und so einfach zu positionieren sind. Die ganze Aufmerksamkeit kann daher dem Leimauftrag gewidmet werden, der an den sich kreuzenden Streben so in winzigen Pünktchen aufgebracht wird, dass er nicht seitlich herausquillt.



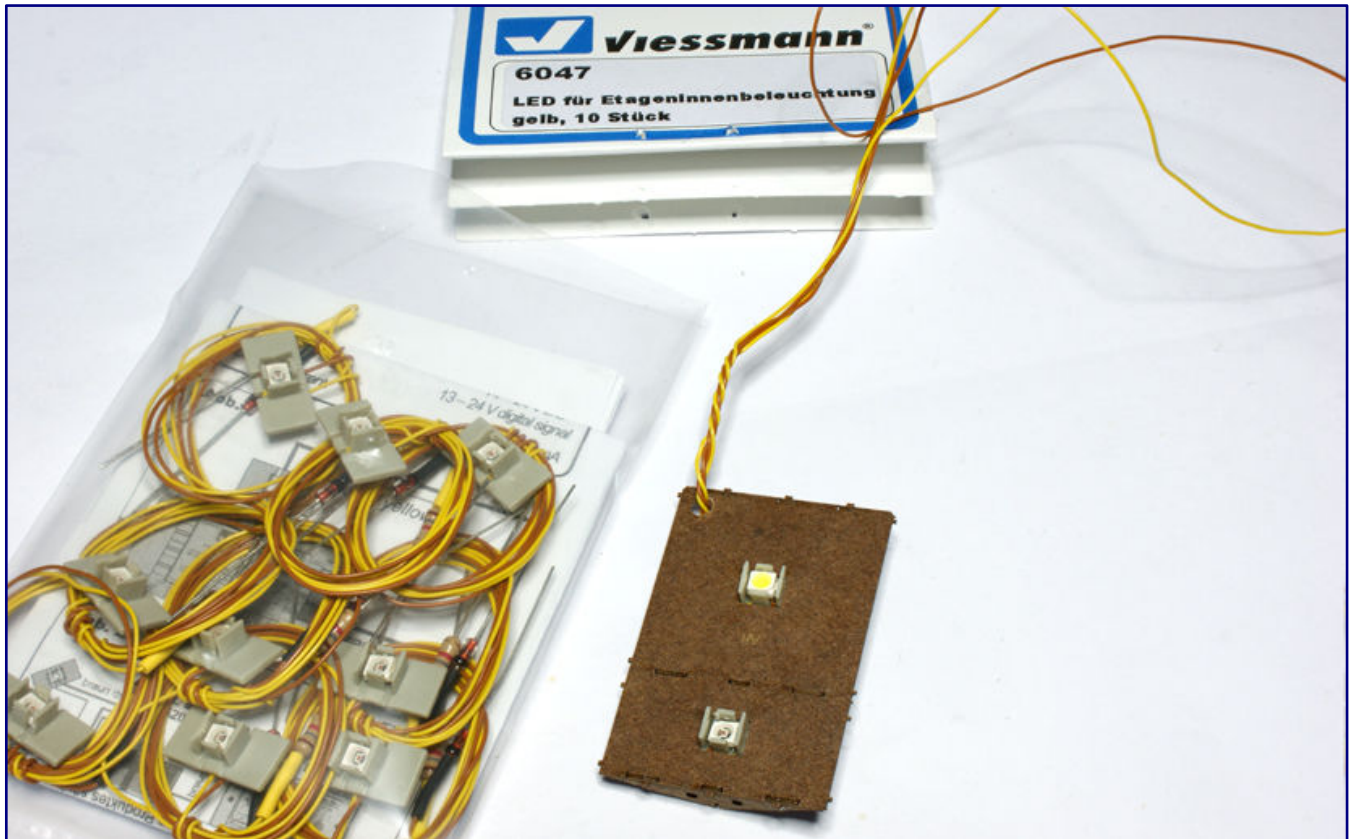
Der Polyplate-Kleber von Kibri (39997) lässt sich wegen der Dosierspitze und der voreingestellten Geringviskosität in sehr kleinen Mengen an die Klebestelle bringen.

Eine große Hilfe ist dabei übrigens der hauseigene Polyplate-Kleber (Kibri 39997): Einen Unterschied zu gewöhnlichen Weißleimen haben wir zwar nicht erkennen können, aber seine Dosierspitze erweist sich in Kombination mit der hohen Viskosität als sehr nützlich und verstopft auch nicht im weiteren Verlauf.

Sobald die wirklich ansprechenden Außenwände montiert und verklebt sind, ist ein weiterer, wichtiger Schritt abgeschlossen. Modellbauklammern fixieren die Teile bis zum Anziehen des Leims auf dem bereits fertigen Gebäudekern. Zuletzt wird dann auch die Innenwand (mit aufklappbarer Tür) eingeklebt, die Werkstatt und Büro trennt.

Wie eingangs erwähnt, hat Viessmann den Bausatz bereits für eine Innenbeleuchtung vorbereitet. Deshalb setzen wir nun die drei Dachsparren in die Deckengrundplatte ein. Während diese Teile trocknen, legen wir schon die Beleuchtungselemente bereit.

Werkseitig vorgesehen ist der Einsatz der Etageninnenbeleuchtung. Zwei LED-Elemente können passgenau eingefügt und von der später nicht sichtbaren Seite im Giebel angeklebt werden. Wir wählen ein gelbes (Viessmann 6047) und ein weißes (6048) Beleuchtungselement aus. Das kalte Weiß entspricht der Lichtfarbe einer Leuchtstoffröhre und passt perfekt zu einer Werkstatt. Gelb kommt dem „funzeligen“ Licht der Glühlampenära sehr nahe, das in kleinen Büros dominierte.



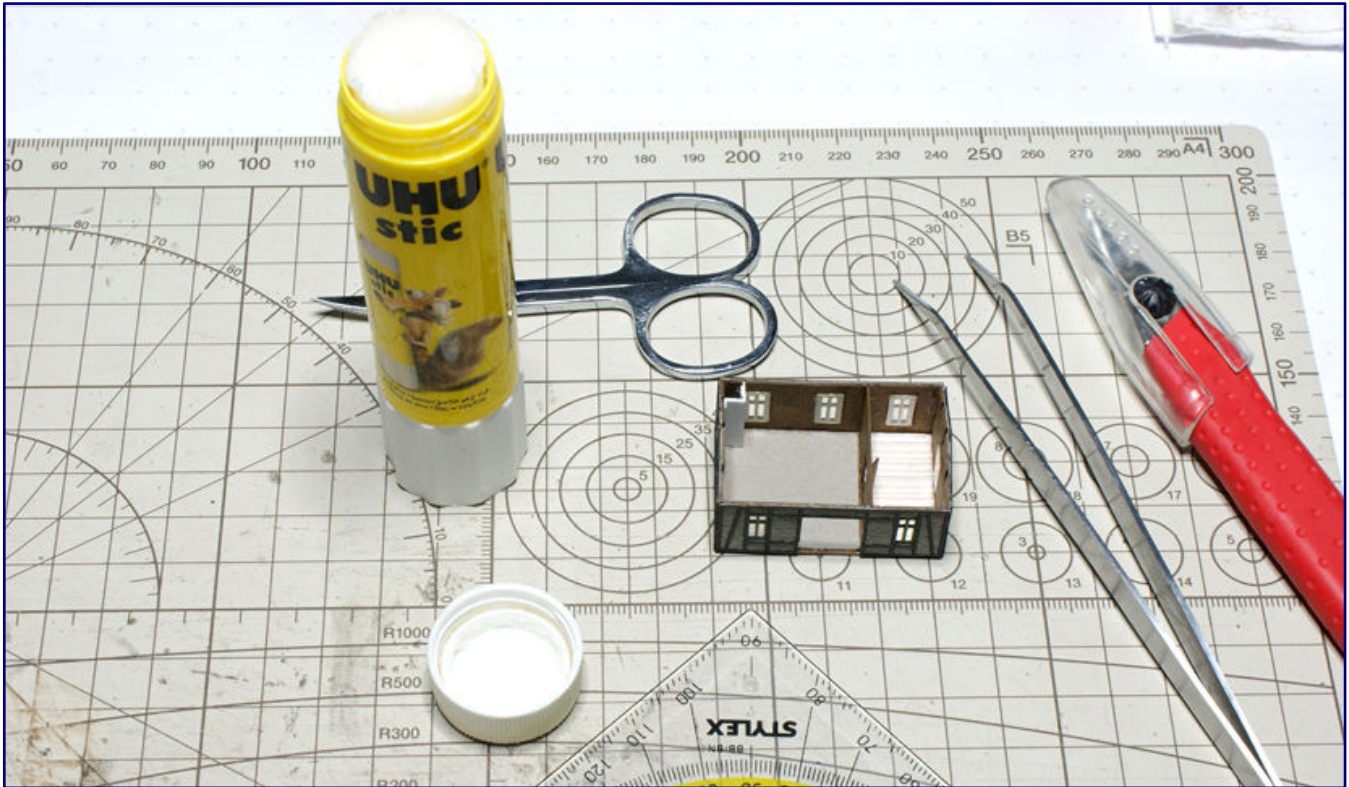
Fürs Licht in Werkstatt- und Büroraum kamen zwei verschiedene Lichtfarben aus Viessmanns Etageninnenbeleuchtungs-Reihe zum Einsatz. Die Durchführungsöffnungen für Litzen, Dioden und Widerstände mussten aufgerieben werden.

Als spannend erweist sich jetzt das Führen der Kabel in den Anlagenuntergrund. Die Dachsparren und auch die Decken- wie Bodenplatte sehen Durchführungsöffnungen vor, doch sie sind zu knapp bemessen. Reicht der Durchmesser in Decke und Boden noch für die Sperrdiode, so passen sie und die Widerstände nicht durch die Löcher der Dachsparren.

Auf dem Weg, den die Litzen nehmen, sind folglich diese Löcher mit einer runden Nadelfeile aufzureiben, bis es passt. Auch das ist schnell erledigt und treffsicher darzustellen. In der Bodenplatte ist es schwieriger, weil die Wände schon stehen. Hier nehmen wir das Bastelmesser zu Hilfe und schaffen eine beinahe quadratische Öffnung, ohne die Wände dabei zu gefährden.

Mit Abschluss der Arbeiten an der Elektrik im Dachbereich können wir den oberen Abschluss dann fertigstellen. Hier fehlen nun lediglich noch die beiden aufzulegenden Kartonteile (produktionstechnisch im Bogen noch verbunden), die sich auf die Sparren stützen und die Formstabilität gewähren. Auf sie wird dann die dünne Dachbedeckung – Nachbildung von Teerpappenbahnen – aufgeklebt.

Das komplette Dach muss übrigens nicht mit dem Gebäude verklebt werden, sondern kann in dessen Wände nahtlos eingesetzt und leicht festgeklemmt werden. Das erlaubt jederzeit auch ein Abnehmen, solange die dorthin führenden Litzen der Bewegung folgen können.



Bevor es an die Inneneinrichtung geht, bekommen die Böden in der Werkstatt (Estrich aus grauem Fotokarton) und im Büro (Holzdielenboden aus einem Druck) noch eine passende Auflage. Hinten links im Gebäude wird ein aus Evergreen-Profilen gebauter Kabelschacht eingesetzt.

Besonders an dieser Stelle ist der Bausatz sehr gut durchdacht und die Marke Vollmer hat hier aktuell ein Alleinstellungsmerkmal. Diese Konstruktion ist ja geradezu prädestiniert, um Betrachtern einen Blick ins Innere zu gewähren! Und genau das fordert uns nun heraus...

Wichtige Erfahrungen

In der Spurweite Z sind Fenster meist nur sehr klein. Trotzdem reicht der Blick durch die Scheiben, wenn aus dem Gebäude Licht nach draußen fällt. Solange ein Haus im Bereich des Anlagenrands aufgestellt wird und der Blick frei ist, kann der Blick bei leichter Kopfbewegung viele Winkel des Inneren erfassen und in unserer Vorstellung entsteht ein Grundriss des Zimmers und seiner Ausstattung.

Die Kamera kann das nur bedingt und für einen festen Blickwinkel einfangen. Das abnehmbare Dach erleichtert hier vieles und beantwortet Fragen zu den nicht sichtbaren Arealen. Deshalb verdient diese Werkstatt eine Ausstattung in ihrem Inneren, die prinzipiell auch die Wandgestaltung einbeziehen kann, was wir nicht nutzen wollen, da diese hinreichend neutral erscheinen.

Schränke, Maschinen, Werkbänke, einen Feuerlöscher und Werkzeuge finden wir im Eigenprogramm der Modellbahn Union: Spinde (MU-Z-A00008), Werkstatteinrichtung (MU-Z-A00206), Drehbank und Werkstattwagen (MU-Z-A00006) sowie eine Werkbank (MU-Z-A00007). Geliefert werden sie als Rohlinge aus dem 3D-Druck, die schnell koloriert sind. Dazu nutzen wir Oesling-Farben und wählen als Grundfarbton Resedagrün.

Ein Probeaufstellen führt uns zum finalen Plan, welches Gerät wir wo im großen Raum platzieren, damit möglichst viel davon sichtbar ist, ohne die Sichtachsen ins Innere zu verstellen. Ein Tröpfchen Uhu Kraft



Meister, Geselle (nicht im Bild), Stuhl sowie Schreibtisch mit Schreibmaschine stammen aus der Fertigung von Trafofuchs und sorgen für reges Treiben in der kleinen Werkstatt.

und eine Pinzette werden den Rest besorgen, nachdem ein mattgraues Papier für ein Imitat von Estrich-Boden sorgt.

Im Büro kommt ein Spind zum Einsatz, denn der dient Meister und Geselle zugleich als Umkleideraum. Was sonst noch fehlt, liefert uns Trafofuchs zu: Die beiden maßgefertigten Handwerker gehören eh zur Kernkompetenz und entstehen dort inzwischen als 3D-Druck-Konstruktion, Stuhl und Schreibtisch (mit Schreibmaschine, Papier und Stift) fertigt Birgit Foken-Brock gleich mit.

Auch hier sind Stellproben unerlässlich, damit möglichst viel auch zu sehen bleibt, wenn das Dach erst mal aufgesetzt ist. Früh genug fällt die Entscheidung, dem Büro einen Holzboden zu spendieren. Furnier scheidet aus, denn dann würde der Boden schon deutlich höher als in der Werkstatt liegen und zwischen beiden haben wir die Tür offen gestellt.

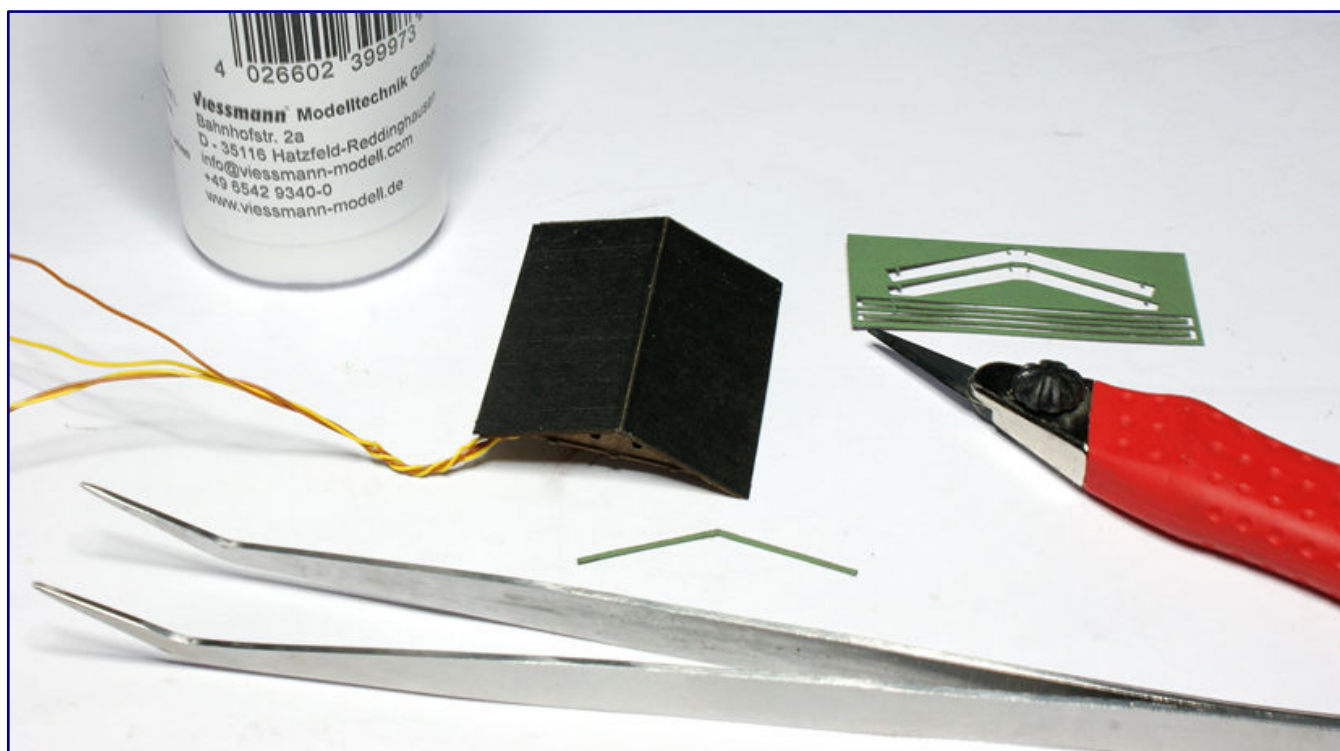
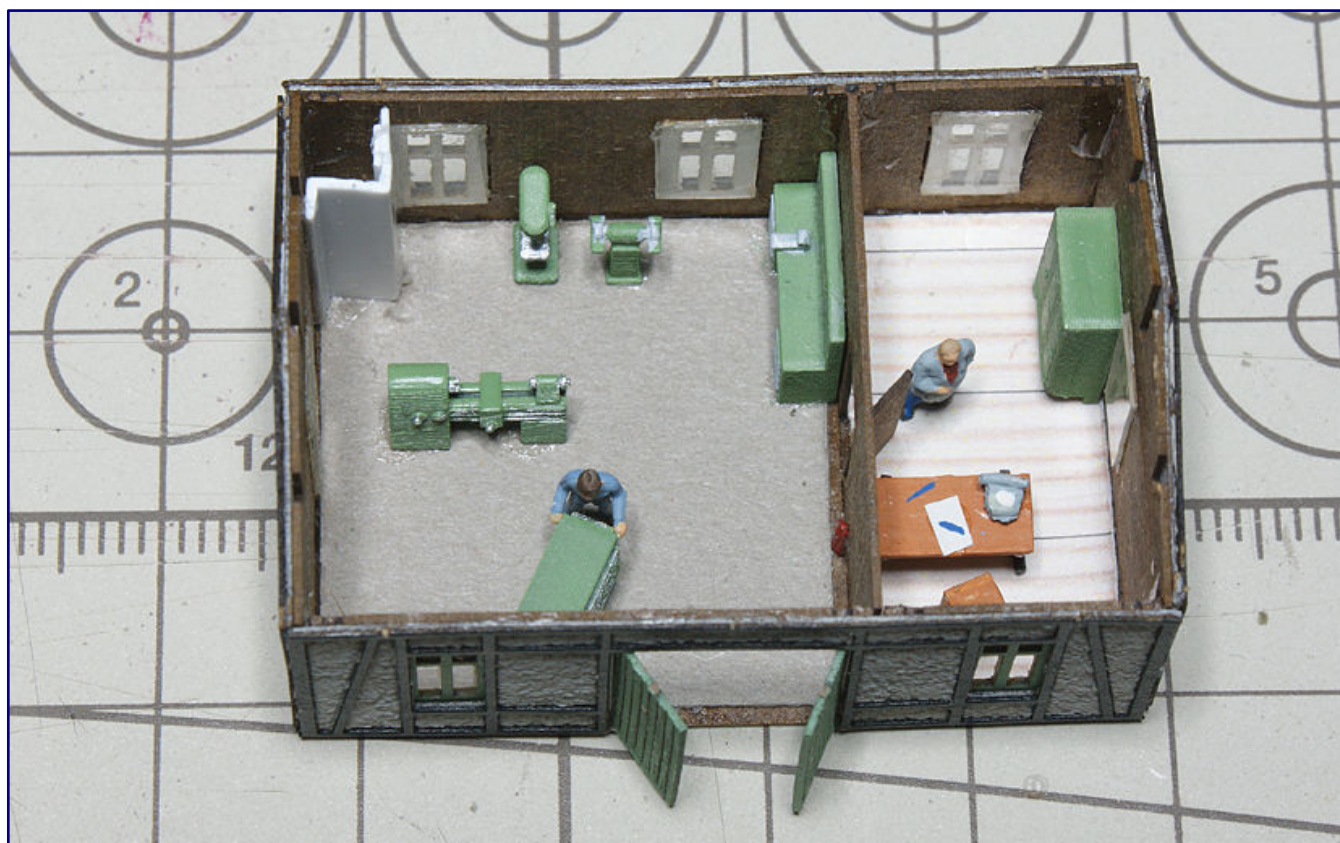
In den Viessmann-Dekorbögen zum Selbsta Ausdruck finden wir eine Gardinenstruktur, die parallel verlegten Paneelen sehr nahekommst – auf jeden Fall im späteren Glühlampenlicht. Wir schneiden sie passend aus und verlegen sie mit Hilfe des Uhu-Klebstifts, bevor Möbel und Meister hier einziehen.

In der Werkstatt haben wir noch die gelben und braunen Litzen zu tarnen, die in der Ecke zum Boden führen. Durch das Tor, dessen Flügel wir ebenfalls weit geöffnet einkleben, sind sie sonst störend zu sehen. Hier besteht Verbesserungspotenzial, dass wir an Viessmann / Vollmer angezeigt haben.

Zwei Polyplate-Teile, die mitzuschneiden und beizulegen wären, ergäben in passendem Maß – wir denken an den Durchmesser der Widerstände - einen Schacht, der die Stromzuführung abdeckt. Leider lässt sich ein solcher auch nicht aus Kartonresten bauen, weshalb wir hier zu weißen Evergreen-Profilen aus Polystyrol (Vertrieb über Faller) greifen. Farblich bleiben sie unbehandelt. So fallen sie zwar auf, wirken aber tatsächlich wie auf dem Putz aufgelegte Kabelkanäle.

Unsere kleine Werkstatt ist damit beinahe fertig. Die letzte Einschränkung gilt vier Teilen, die wir bewusst ans Ende gestellt haben. In Bezug auf sie hat die beiliegende Anleitung nämlich noch einen Fehler. Auch dieser ist rückgemeldet und soll mit dem nächsten Druck korrigiert werden.

Die Giebel sollen mit grünen Lattennachbildungen verkleidet werden. Zweifelsfrei sind sie auch durch den Vergleich mit dem Produktfoto der Verpackung zu identifizieren, doch im Schritt 9 der Anleitung



Bevor das Dach aufgelegt wird, ergibt sich eine letzte Chance, die Innenräume in einer Gesamtsicht zu erfassen: In der Werkstatt sehen wir Bohrstände, Schleifsteine, Werkbank mit Schraubstock, Drehbank und Werkstattwagen von der Modellbahn-Union (Bild oben). Der Spind hat im Büro seinen Platz gefunden. Als letzter Bauschritt werden die Zierblenden ans Dachteil geklebt (Bild unten), bei denen die Anleitung einen Fehler aufweist.

tragen sie eine falsche Teilenummer, die im Bausatz gar nicht vorkommt. Es ist an dieser Stelle aber eh nur noch ein Bogen übrig.



Mit der Kamera lässt sich nur eine feste Perspektive beim Blick ins Innere einfangen. Die Makroansicht vermittelt aber einen guten Eindruck von den unterschiedlichen Lichtfarben in Werkstatt und Büro samt den arbeitenden Figuren; links der Geselle am Werkstattwagen, rechts der Meister, der seinen Schreibtisch zum Aufsetzen von Rechnungen aufsucht.

Der enthält auch zwei weitere Teile, die an die Seitenränder der Dächer zu kleben sind, da das Kleingebäude keine Dachrinnen (und Fallrohre) besitzt. Sie wurden in den Bauschritten völlig vergessen. Auch hier hilft wieder ein Blick aufs Produktfoto.

Randerscheinungen und ein Fazit

Ein Verbesserungsvorschlag und zwei kleine Fehler sind nun sehr nah am Ende dieses Artikels zu finden und drohen so, stärker in Erinnerung zu bleiben. Genau das wäre aber verfehlt. Viessmann hat unsere Rückmeldungen dankend aufgenommen und legte auch großen Wert darauf, Erfahrungen rückgemeldet zu bekommen.

Das Ausliefern der Bausätze war ursprünglich für den Herbst 2023 geplant und ließ sich mehr als ein halbes Jahr vorziehen. Das macht es nachvollziehbar und betont zugleich, wie wichtig dem Hersteller seine Innovation ist.

Viessmann feiert 2023 sein 35-jähriges Bestehen als Zubehörhersteller und sicher soll das Firmenjubiläum in allen Baugrößen von etwas maßgeblich mitgeprägt werden, was dem Markt neue Impulse verleiht. Und das wird die Polyplate-Produktserie gewiss tun. In der Spurweite Z trifft sie zudem auf die schon legendäre Passgenauigkeit von Vollmer-Bausätzen. Damit schlagen die Verantwortlichen nun ein neues Kapitel auf und wir sind gespannt, wie es in dieser Geschichte weitergeht.

Wir würdigen die gute Idee, beinahe perfekte Umsetzung und unsere Hoffnungen mit dem Nominieren der kleinen Werkstatt von Vollmer (49590) für die Neuerscheinungen des Jahres 2023 in der Kategorie Zubehör.

Explizit verbinden wollen wir dies mit dem Schlagwort „Randerscheinungen“ aus der Überschrift – unserem Jahresschwerpunkthema 2023. Schon lange hatten wir keinen Bausatz mehr in den Händen, der in vergleichbarer Weise nach einem Innenleben verlangte.



Wir werfen einen letzten Blick auf die strukturreich ausgestatteten und realistisch wirkenden Oberflächen der kleinen Werkstatt. Das neue Gebäude ist förmlich dazu gemacht, es auch im Inneren aufwändig auszustatten und so mehr Aufmerksamkeit darauf zu ziehen.

Für viele Modellbahner ist das eine Erscheinung am Rande, was wir begrifflich zu formulieren versucht haben. Eingesetzt und wirkungsvoll platziert auf der eigenen Anlage wird das winzige Gebäude aber zu einem Fokuspunkt für Betrachter, denn dort ist wahrlich „Leben in der Bude“. Und damit das auch auffällt, gibt es ja auch noch Licht: „Schweinwerfer an!“

Bausatz-Anbieter:
<https://viessmann-modell.com>

Verbautes Zubehör:
<https://www.faller.de>
<https://www.modellbahnunion.com>
<https://www.oeslingmodellbau.com>
<http://www.trafofuchs.de>

1zu220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz
für die Spur Z

aktuelle Neuauslieferungen:

Märklin 81341 - Zugpackung Deutsche Bundespost



Märklin 88019 - Dampflokomotive Baureihe 01.5



Märklin 88486 - Elektrolokomotive Baureihe 185.2



Märklin 88697 - Diesellokomotive Baureihe 212



Unsere Serviceangebote für Sie:

- Bezahlung erst bei Abruf der Ware (nicht bei Zahlungsart PayPal)
- Sammelbox (Ware sammeln und zusammen portosparend abrufen)
- kostenlose Reservierung und Vorbestellung sowie Stornierung

***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

DB-Fuhrpark 1994 bis 2022

Triebfahrzeug-Lexikon

Die Typenkompass-Reihe von Transpress begleitet uns seit deutlich mehr als zehn Jahren. Nach relativ kurzer Zeit war nun eine Aktualisierung erforderlich, zumal die letzte Auflage inzwischen auch vergriffen ist. Der Verlag nutzte das, um die Inhalte zugleich in ein neues Format zu bringen und ergänzt damit eine jüngere Buchreihe. Wir haben uns das Werk angeschaut und verglichen.

Jan Reiners
Loks und Triebwagen der Deutschen Bahn AG
seit 1994

Transpress Verlag
Stuttgart 2023

Gebundenes Buch
Format 17,0 x 24,0 cm
144 Seiten mit 150 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-71677-3
Titel-Nr. 71677
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Autor Jan Reiners lebt und arbeitet in Bremen und zeichnet auch für die Vorgängertitel zum vorliegenden Buch verantwortlich. Er interessiert sich seit seiner Jugend für Eisen- und Straßenbahnen und hat insofern einen typischen „Werdegang“ vorzuweisen. Bekannt ist er auch aus einigen Beiträgen in der Zeitschrift „Modelleisenbahner“.

So lag es aus der Historie der Transpress-Reihen wie auch allein aus seiner fachlichen Kompetenz heraus nahe, ihn für dieses Buch als Autor heranzuziehen. Zu verwundern wusste zunächst allein der Erscheinungstermin seines neuen Werkes.

Gedacht ist es als Nachfolger des Typenkompass „Loks der DB AG“, der zuvor in mehreren Auflagen erschien. Kompakt und in jede Jackentasche passend, übersichtlich und fürs schnelle Nachschlagen geeignet, erschien dieser 2010 und 2021. Beide Auflagen haben wir in unserem Magazin vorgestellt, die letzte Besprechung liegt fast exakt zwei Jahre zurück.

Bei zuletzt elf Jahren Abstand zwischen den Aktualisierungen überrascht daher, dass es dieses Mal so schnell gehen würde. Dies wollen wir im Folgenden erläutern.

Ein Grund besteht sicher darin, dass das Format geändert worden und in eine neue Buchreihe integriert worden ist. Das kommt den Inhalten auch zu Gute, denn die Fotos werden dadurch größer abgebildet und liefern dem Leser mehr Informationen.

Gegenüber der letzten Kompass-Auflage wurden aber nur wenige Motive getauscht, eine bessere Qualität oder aktuellere Darstellung scheint in solchen Fällen den Ausschlag gegeben zu haben. Die Reproduktion der Aufnahmen ist fast ohne Ausnahmen gut gelungen und in seinen Helligkeitswerten, Sättigungen wie auch Kontrasten auf das verwendete Papier abgestimmt worden.



Unverändert geblieben ist die Konzeption, zu jeder Baureihe (oder Baureihenfamilie) mindestens ein Foto, eine Tabelle mit den wichtigsten Kenndaten und ein Kurzportrait der Lok mit ihrer Geschichte und Technik auf ein bis zwei Seiten zu präsentieren.

Das dürfte der Mehrheit an Vorbildfreunden und Modellbahnern für einen ersten Überblick reichen. Das Buch ist quasi ein Fachlexikon der Lokomotiven und Triebwagen, die bei der Deutschen Bahn AG seit ihrer Gründung zum 1. Januar 1994 im Einsatz sind oder waren. Dass auch Triebwagen und -züge zum Buchumfang gehören, war bei den früher verwendeten Titeln nicht gleich zu erkennen.

Der Zwischenstand unserer Besprechung bis zu dieser Stelle lässt aber noch nicht erkennen, warum dieses Werk empfehlenswert ist und wer als dessen Käufer überhaupt in Frage kommt. Dies wird nun klar, wenn wir den Grund des so kurzen Erneuerungsintervalls anschauen.

Der Bestand an Fahrzeugen, den die DB heute einsetzt, befindet sich unverändert in einem starken wie auch schnellen Wandel. Alte Fahrzeuge, die noch von der Bundes- oder Reichsbahn übernommen wurden, sind bis auf wenige Ausnahmen inzwischen ausgemustert.

Beschleunigt haben diesen Prozess die Ausschreibungen von ÖPNV-Leistungen, die häufig Neufahrzeuge verlangen, Experimente mit Hybrid- oder Alternativantrieben und zuletzt auch die politischen Vorgaben, mittelgroße Städte wieder ans Fernverkehrsnetz anzubinden.

Dadurch finden wir beispielsweise die Baureihe 563 („Mireo Plus H“) hier schon wieder, die als Wasserstofftriebzug erst im letzten Jahr in Dienst gestellt worden ist. Gegenüber dem letzten Typenkompass wiederaufgenommen wurden die Schmalspurdampflokomotiven aus der Baureihe 099, die 1994 für kurze Zeit in den Bestand der privatisierten Staatsbahn gelangten.

Sie waren zuletzt aus Platzgründen entfallen, die höhere Seitenzahl von 144 statt 128 hat ihre Rückkehr trotz der „Neulinge“ im Buch ermöglicht. Nicht enthalten sind unverändert – und vom Autor im Vorwort explizit auch so erwähnt – Leihlokomotiven oder DB-Maschinen, die bei Auslandstöchtern im Dienst stehen und teilweise auch Deutschland erreichen.

Ebenso fehlen in diesem Buch alle Bahndienstfahrzeuge, die für den Unterhalt der Strecken oder für Messfahrten bestimmt sind. Auch das entspricht dem gewohnten Inhalt und ist nicht neu, sollte aber erwähnt werden.

Ein wenig überraschend ist es schließlich, denn die Zahl solcher Spezialfahrzeuge ist ja eher gering und lohnt sicher kein eigenes Buch. Konzeptionell reiht es sich so aber lückenlos und ohne Widerspruch an die weiteren Bände dieser neuen Reihe an, die als Nachschlagewerk für daheim gedacht sind und dank des festen Einbands schnell aus dem Regal gezogen werden können.

Und so empfiehlt sich dieses Werk für alle diejenigen, die mit dieser Reihe eine neue Enzyklopädie an Nachschlagewerken begonnen haben oder beginnen wollen, sowie alle Leser, die ein möglichst vollständiges wie auch aktuelles Verzeichnis wünschen. Der Redaktionsschluss liegt nach unserem Eindruck sehr zeitnah zum Dezember 2022.

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

Preiser-Geschichtsdarstellung **Figuren mit Emotionen**

Bücher aus dem Haus Preiser sind selten. Erst zum zweiten Mal veröffentlicht der Figurenproduzent aus der Nähe von Rothenburg ob der Tauber ein eigenes Druckwerk dieser Art. Mit Blick auf die lange Geschichte des Hauses und das breite Programm über viele Spurweiten der Modellbahn haben wir uns den bunten Bildband im Nachgang zu einem runden Firmenjubiläum genau angeschaut.

Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH (Hrsg.)
Preiserfiguren – zum Verlieben schön

Kleinkunst-Werkstätten Paul M. Preiser GmbH
Steinsfeld 2022

Gebundenes Buch
Format 18,0 x 25,0 cm
144 Seiten mit 381 farbigen sowie 36 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-00-026965-3
Art.-Nr. 96001
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich im Fachhandel

Das vorliegende Werk ist das zweite Buch aus dem Eigenverlag des Figurenherstellers Preiser. Dieser verspricht ein reichhaltig illustriertes Stück Literatur mit einem Feuerwerk an Impressionen zu den Höhepunkten aus 70 Jahren Firmengeschichte, die 2019 vollendet worden sind.

Dem Käufer soll einen Einblick in die Geschichte, die Arbeit und die Philosophie des Unternehmens erhalten. Mit Blick auf die Bezugsmöglichkeiten und die eigene Darstellung der Inhalte verstehen wir Modellbahner aller Baugrößen als Zielgruppe dieses Buches.

Wohl mehr als 90 % des Textes, den das vorliegende Buch enthält, begegnen wir gleich im ersten Kapitel. Um keine Missverständnisse aufkommen zu lassen, ergänzen wir, dass diese Zahl sich nicht auf die Menge an Seiten bezieht! Der Einstieg mit der zusammengefassten der Firmengeschichte ist – neben dem Vorwort - das einzige, das auf geschriebenen Informationen statt Fotos aufbaut. Daraus erklärt sich die sehr ungleiche Verteilung.

Im Vergleich zu den folgenden fünf Kapiteln ist es sehr ausführlich, hinterlässt beim Leser aber auch viele Fragen. In der abschließenden Tabelle wichtiger Meilensteine der Firmengeschichte ist auch die Übernahme der Marke Merten im Jahr 1996 hinterlegt. Im ausführlichen Portrait fehlt diese jedoch völlig, was die wohl größte Informationslücke ist: Hintergrund der Übernahme, deren Ziel und Auswirkungen auf die Firmenpolitik bleiben unklar.

Ebenfalls lückenhaft bleiben die Informationen im Rahmen der Generationenfolge: Der Leser erfährt viel über die familiären Hintergründe von Paul M. Preiser und die Ursprünge der Firma, die schon früh in den Kunststoffspritzguss einstieg. Horst Preiser übernahm nach dem plötzlichen Tod die Geschäftsführung und entwickelte das Unternehmen in seinem Sinne weiter. Er galt als kreativ und auch als guter Modellbauer.



Heute ist mit seinen beiden Söhnen die dritte Preiser-Generation in der Verantwortung. Ob und was sie anders machen wollen als ihr Vater sowie welche Entwicklung das Unternehmen nehmen soll, bleibt offen.

Wird der Wechsel der Figurenbemalung von Indien nach Mauritius noch erläutert, fehlt Vergleichbares für die zweite Produktionsstätte Madagaskar. Auch Elastolin mit dem eingebrachten Standort spielt im Buch keine Rolle. Hier kommt beinahe der Eindruck auf, dem Autor sei die Lust am Schreiben in diesem doch sehr interessanten und wichtigen Kapitel vergangen.

Besonders spannend ist auch das Entstehen einer Figur – zweites Kapitel des Buches. Sechs Seiten, eine ausreichende Zahl an Fotos und nur wenig Text sind dafür verwendet worden. Für einen nicht fachkundigen Kunden bleibt hier leider offen, wie der Verkleinerungsprozess vom Urmodell im Maßstab 1:10 auf den Zielmaßstab funktioniert.

Unvorstellbar ist, dass CAD-basierte Konstruktionen bis heute kein Thema sind. Genau das legen die einleitenden Ausführungen des Buches zusammen mit den Fotos dieses Kapitels aber nahe, denn Preiser sieht hier offenbar ein Alleinstellungsmerkmal.

Das folgende Kapitel ist den Preiser-Produkten im Laufe der Jahre gewidmet, die Kriterien, nach denen die Auswahl getroffen wurde, bleibt unklar: Eine strenge Chronologie ist nicht erkennbar, ebenso wenig bildet die Auswahl alle Epochen der Firmengeschichte ab.

Figuren der Spurweiten 1, TT, N und Z sowie der außerhalb der Modellbahn üblichen Maßstäbe fehlen vollständig – nur beim Vorwort zeigen sich alle Maßstäbe mit je einer Figur vergleichend abgebildet. Zusatzinformationen zum Sortiment, wie blaue und schwarze Figurenserien in der Spur H0, wären hier hilfreich. Stattdessen sind gewisse Themenschwerpunkte erkennbar.

Schön anzusehen sind die künstlerischen Fotos mit Preiser-Figuren im vierten Kapitel. Kreativ zeigen sie eine weitere Einsatzoptionen auf, beschränken sich aber fast vollkommen auf den Maßstab 1:22,5. Einen Zusatzwert hätte hier das Einbinden von Aufnahmen fremder Arbeiten wie die des Künstlers Volker Kühn sein können, denn so hätte sich die Bandbreite an Kreativität noch weiter präsentiert.

Markus Tiedtke als bekannter Modellbahnfotograf kommt im fünften Kapitel zu Ehren. Dort werden einige der schönsten Preiser-Dioramen ausdrucksstark gezeigt. Viele sind von Messen bekannt und dürften auf Horst Preiser zurückgehen, Werke der letzten Jahre sind uns hier nicht aufgefallen. Gesamtansichten der Dioramen vermissen wir.

Zum Abschluss folgen Titelseiten von Katalogen und Prospekten seit 1949. Sie zeigen in anschaulicher Weise, wie sich der Geschmack im Laufe der Zeit verändert hat und mit ihm sicher auch das Programm. Mangels begleitender Erklärungen wird nicht klar, ob es sich um eine vollständige Auflistung handelt oder sie nur mehrheitlich, aber willkürlich abgedruckt worden sind.

Zusammengefasst liegt ein bildgewaltiges und emotionsgeladenes Buch guter Wiedergabequalität vor uns. Es unterstreicht damit die Rolle, die Figuren auf einer Modellbahn spielen – und das übrigens zu einem als günstig zu bewertenden Preis.

Das Durchblättern bereitet Freude, doch allzu viele Informationen darf der Käufer leider nicht erwarten. Als großer Schwachpunkt bleiben die vielen Informationslücken, weshalb die wenigen Texte, deren Urheber nicht erkennbar ist, laienhaft wirken. Und genau das wird dem Werk eigentlich nicht gerecht.

An dieser Stelle bleibt neben dem repräsentativen Einbinden aller produzierten Maßstäbe Luft nach oben für künftige Bände, die laut Vorwort zu erwarten sind. So hoffen wir, dass ein erfahrener Autor zumindest beratend hinzugezogen wird und die aufgezeigten Schwächen dann behoben werden.

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

Faszination Modellbahn 2023 Zweiter Anlauf in Mannheim

Langsam kommt nach der Pandemie das Messeleben wieder in Fahrt, obwohl der Freude auch eine verbliebene Sorge um die eigene Gesundheit gegenübersteht. Die Frühjahrsmesse in Mannheim stand in besonderem Fokus, denn nach vier Jahre nach der dortigen Erstaufgabe muss sie sich erst einmal nachhaltig etablieren.

Von Stephan Fuchs und Holger Späing. Vom 10. bis zum 12. März 2023 konnte endlich die Faszination Modellbahn nach pandemiebedingter Zwangspause wieder ihre Pforten öffnen. Austragungsort war zum zweiten Mal nach 2019 die Maimarkthalle in Mannheim.

Nach Kritik wegen mangelhafter Ausleuchtung und schlechter Luftversorgung, herrschte gespannte Neugier, ob der Hallenbetreiber diesen Problemen beim Neustart beikommen könne. Und tatsächlich war am Lichtkonzept wohl kräftig gearbeitet worden, moderne Leuchtdiodentechnik machte es möglich.



In der Maimarkthalle hatte sich einiges getan, um sie an die Anforderungen einer Modellbahnausstellung anzupassen. So ist die erste Auflage nach der Pandemie wohl auch als geglückt zu bezeichnen.

An der Lüftung darf nach Ansicht unseres Vertreters vor Ort aber gerne noch weiter gefeilt werden, denn in der Halle roch es doch sehr nach vielen Menschen. Gute Belüftung erscheint uns auch deshalb wichtig, weil Corona-Infektionen zwar aus dem Bewusstsein, nicht aber aus unserem Leben verschwunden sind.

Nur geschätzt 3 % der Besucher zogen es vor, in der Halle freiwillig eine Infektionsschutzmaske zu tragen, um dem Risiko vorzubeugen, sich ein ungewolltes „Andenken“ mit nach Hause zu nehmen. Den gesundheitsförderlichen Abständen kam allerdings entgegen, was wir wohlwollend als schon aus Friedrichshafen bekanntes Fluchtwegekonzept bezeichnen möchten: Die Gänge zwischen den Ständen waren auffallend breit.

Auch wenn ohne Zweifel rund 20-mal so viele Modellbahnhersteller zugegen waren wie auf der Spielwarenmesse, die diesbezüglich wirklich ein Reinfeld war, spricht dies doch Bände. Offenbar ist das Interesse, auf Messen auszustellen, bei verschiedenen Anbietern deutlich zurückgegangen. Auf Nachfrage bei Abwesenden hören wir oft, dass die inzwischen tarifierten Standkosten sich nicht mehr erwirtschaften ließen – und das gilt nicht nur für diese Ausstellung.

Die sehr, sehr breiten Gänge erwecken leider auch schnell den Eindruck, die Messe sei schlecht besucht gewesen. Dazu trägt auch bei, dass die Zahl der Anwesenden ab 15:00 Uhr spürbar abnahm. Lediglich am Sonntag riss der Besucherstrom bis zum offiziellen Messeschluss nur leicht ab.



Im Miba-Privatanlagen-Wettbewerb ging Heinz-Ulrich Grumpe mit der „Grubenbahn der Harzer Baryt-Industrie“ (Spur H0e) als Sieger vom Feld.

Insofern halten wir die in der Presseinformation zum Messeschluss genannten 15.000 Besucher für eine glaubhafte Angabe. Und diese Menschen hatten erkennbar Freude am Gebotenen. Neues und zuvor Unbekanntes für die Spurweite Z haben wir allerdings nicht entdeckt.

Breit gefächert war die Liste der Aussteller und Anlagen: 17 Modellbahn-Anlagen waren zu sehen, deren Aussteller aus Deutschland, Frankreich und den Niederlanden stammten. Viele Spurweiten waren vertreten und diese boten thematisch vom Blech- bis zum Digitalzeitalter eine überraschende Vielfalt.

Traditionell durchgeführt wurde auch wieder der Miba-Privatanlagen-Wettbewerb. Dies erscheint uns besonders erwähnenswert, weil diese Zeitschrift 2023 ihr 75-jähriges Bestehen feiert. Unsere Glückwünsche richten sich daher besonders an Chefredakteur Martin Knaden, der dieses traditionsreiche Magazin repräsentiert.



Favorit unseres Autors war die drittplatzierte Anlage „In der Provence um 1925“ von Ronalf Kramer (Bild oben). Mit modellbauerischen Höchstleistungen besonders zu beeindrucken wusste die kleine Anlage „Altbach 1963“ von Ronald Heijne (Bild unten), die aus den Niederlanden nach Mannheim angereist war

Acht Anlagen traten in diesem Wettbewerb um die Gunst der Fachjury an. Als Sieger ging schließlich Heinz-Ulrich Grumpe mit seiner „Grubenbahn der Harzer Baryt-Industrie“ (Spur H0e) vom Feld. Alle Fahrzeuge und Gebäude wurden hier mit Pulverfarben sowie Pigmenten dezent gealtert und die Figuren selbst bemalt. Persönlicher Favorit unseres Vor-Ort-Vertreters war die Anlage, die es auf den dritten Platz geschafft hat, weil dort alles so wirkte, „wie es einmal tatsächlich gewesen sein könnte“.

Fast übersehen hätten wir die kleine Spur-H0-Anlage „Altbach 1963“ von Ronald Heijne. Das wäre bedauerlich gewesen, weil sie hinsichtlich des gezeigten Modellbaus besonders zu überzeugen wusste. Sie gehörte zu den absoluten Höhepunkten dieser Messe. Viele andere Anlagen waren hingegen längst bekannt, fotografiert und boten keine Entdeckungen mehr.



„Saturday Afternoon“ betitelt Ulrich Günther sein Arrangement aus Großstadtbahnhof, Stadtzentrum und Schloss Neuschwanstein.

Dieses Risiko bestand am ZFI-Stand sicher nicht im selben Umfang. Auch hier trafen wir „Dauersteller“ wie Gerhard Maurer mit seiner „Traumschleife“ oder auch „Dead End City“ und „Nugget Gulch“ von Michael Bernhard. Ebenso der Railex-Abverkauf durch Christine Specht und Roland Kimmich gehört zum Bekannten, aber eben auch geschätzten Teil.

Viel stärker im Fokus standen hier aber die Faszination des Winzigen, Beratung und Information, Beispielhaft nennen möchten wir die selbstfahrenden Busse, die Oliver Kessler vorführte und viele Freunde größerer Spuren zu dem gehören, was sie sich nicht haben vorstellen können.

Das vor Ort aufgefangene Fachwissen wusste auch Hersteller Märklin zu schätzen. Es wurde explizit gewürdigt, Menschen mit speziellen Spur-Z-Fragen nicht nur abseits der hauseigenen Produkte gern herübergeschickt. Das führte zu weiteren Besuchen sowie Gesprächen und kam, wie nicht anders zu erwarten, sehr gut an.

weiter auf Seite 47



Beim Betrachten der beiden Motive auf der von Gotthardt Schmitt präsentierte Hochseehafen-Anlage wird dem Betrachter schnell klar, welcher Hafen und welche Stadt hier für die erforderliche Inspiration gesorgt haben.

Einzureihen in diese Kategorie ist sicher Thomas Heß mit seiner digitalen Demonstrationsanlage, die inzwischen auch landschaftlich ausgestaltet worden ist. Hier erleben fachkundige Standgäste eindrucksvoll, dass modernste Technik längst auch mit den kleinen Modellen unserer Nenngröße kompatibel ist, auch wenn Märklin selbst dergleichen nicht anbietet.

Krankheitsbedingt wieder abbauen und leider abreisen musste Jürgen Walther, dessen Höllental-Anlage „Hirschsprung“ schon eine längere Anreise wert gewesen wäre. Wir sprechen an dieser Stelle Genesungswünsche aus und hoffen auf ein baldiges Wiedersehen auf einer der nächsten Ausstellungen.

Premiere am Stand feierte eine Hochseehafen-Anlage. Sie wurde von Gotthardt Schmitt ausstellungswürdig aufgearbeitet und vor Ort präsentiert. Auch thematisch bot sie reichlich Abwechslung zu den sonst üblichen wie verbreiteten Modellbahnthemen. Wohl deshalb gehörte sie auch zu den Exponaten, die in den Presseinformationen vor Messebeginn explizit erwähnt worden waren.



Für Abwechslung und besondere Akzente sorgte das Chemiewerk von Claudius Veit, rechts dahinter ist die „Traumschleife“ von Gerhard Maurer zu sehen.

Auch das Chemiewerk von Claudius Veit macht da keine Ausnahme. Ein Industriebauwerk dieser Art und Fülle ist in größeren Maßstäben kaum glaubhaft umzusetzen und bietet neben Unbekanntem auch ganz einmalige Reize. Auch lässt sich nicht behaupten, dass diese Anlage, an der immer noch weitergearbeitet wird, bereits flächendeckend bekannt sei.

„Saturday Afternoon“ hieß es bei Ulrich Günther, der auch sein Modul „Schloss Neuschwanstein“ in der Ausstellungspause modifiziert hatte. An einer der bekanntesten Sehenswürdigkeiten Deutschlands kommt auch im Modell kein Mensch vorbei – folglich ebenso ein Publikumsmagnet. Die kleinsten Gäste wurden hingegen wieder mit der „Zwergenbahn“ unterhalten, auf der es gewiss nicht so ernst zugeht wie bei den „Großen“.

Für die Kinder gab es jedoch auch weitere Spielplätze bei Märklin und Piko, doch auch für die gezeigten Anlagen wussten sie sich zu begeistern, was uns zuversichtlich stimmt. Unverändert zu kritisieren bleibt allerdings, dass viele Anlagen immer noch so hoch standen, dass Kinder und Rollstuhlfahrer das Präsentierte nicht einsehen können. Die beliebter werdenden Fußtritte schaffen bisweilen Abhilfe, was aber nicht für behinderte Mitmenschen gilt – Barrierefreiheit bleibt eine Daueraufgabe für die Mehrheit.



Etwas lieblos an den Rand geschoben wirkte die Spurweite Z bei Märklin, die dort mit der neuen Messeanlage und einer Modellvitrine vertreten war.

Hagen von Ortloff erwies sich ein weiteres Mal als sehr geduldiger Zeitgenosse. An seinen Blechgleisen und -fahrzeugen schwelgten vor allem die „älteren Semester“ in Nostalgie.

Für Kinder waren seine Exponate aber auch sehr interessant, denn sie stellten überrascht fest, dass Opa „mit so etwas wohl gespielt haben“ müsse.

Der größte Stand gebührte Marktführer Märklin. Besondere Worte verlieren wir dazu nicht, denn er war gewöhnlich mit Anlagen und Vitrinen mit Neuheiten zu verschiedenen Spurweiten bestückt.

Das ist als wenig spektakulär und überraschend zu bezeichnen, denn nahezu jeder Messeauftritt folgt demselben Konzept. Einen Sonderwagen gab es zur Faszination Modellbahn nicht.

Mit diesem Ende unseres Messerundgangs ist es an der Zeit, ein abschließendes Fazit zu ziehen: Das Wiederbeleben der Messe an ihrem neuen Ort scheint geglückt.

Mannheim etabliert sich als Austragungsort dieser Ausstellung. In Summe bleibt aber der schmerzhaft Eindruck, dass das Interesse an der Modellbahn wieder zurückgegangen zu sein scheint.

Hoffen wir gemeinsam, dass es den derzeitigen, eher trüben Konjunkturaussichten und verbliebenen Gesundheitssorgen geschuldet ist, also als temporär zu werten bleibt. Denn wir alle in Leserschaft, Helferstamm und Redaktion wissen doch: Modellbahn ist das schönste und auch kreativste Hobby der Welt!

Alle Fotos: Stephan Fuchs

Ausstellerauswahl mit Spur-Z-Relevanz:
<https://www.eisenbahn-kurier.de>
<http://www.mazero.de>
<https://www.noch.de>

<http://www.peter-post-werkzeuge.de>
<https://www.rokuhan.de>
<https://viessmann-modell.com>

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

Neustart der On traXS! 2023 in Utrecht Modellbau auf höchstem Niveau

Langsam kommt das Messegeschäft wieder in Fahrt, doch viele Veranstalter tun sich noch schwer. Gewerbliche Aussteller zu gewinnen und für einen starken Besucherstrom zu sorgen, ist kein Selbstläufer. Völlig anders wirkte die On traXS! im niederländischen Utrecht, die Mitte März ihre Pforten öffnete und nach bewährtem Konzept auf großen Zuspruch und viel Begeisterung stieß.

Auch die „On traXS!“ (Eigenschreibweise) in Utrecht stand dieses Jahr nach einer Zwangspause vor einem Neustart. Erfreut stellen wir fest, dass das veranstaltende Eisenbahnmuseum die Zusammenarbeit mit dem Modellbaukollektiv Mitropa wiederaufgenommen hat – eine Entscheidung, die dieser Ausstellung zweifelsfrei guttut.

In den letzten Auflagen vor der Corona-Unterbrechung zog der Veranstalter den schon beinahe traditionsreichen Namen mehr und mehr zurück und platzierte den Namen „Modeltrein Expo“ im Vordergrund. Das bedeutet nicht mehr als „Modelleisenbahnausstellung“ und war dann auch nicht mehr als das.



Wie an einem Bahnhof empfangen werden wir am Spoorwegmuseum in Utrecht zur On traXS! 2023. Der Platz vor dem historischen Gebäude füllt sich zusehends, bis die Ausstellung endlich ihre Pforten öffnet.

Der besondere Reiz der Veranstaltung im Eisenbahnmuseum von Utrecht bestand zuvor immer darin, etwas Besonderes und lange Zeit auch Einmaliges unter den vielen Modellbahnschauen in Europa zu sein. Das Team Mitropa legte immer großen Wert auf die gezeigte Qualität und hatte verbindliche Kriterien für die Präsentation definiert.

Dazu gehörte vor allem eine eigene und gleichmäßige Beleuchtung jedes Exponats und der bevorzugte Aufbau in einem Guckkasten. Das wurde den besonderen Lichtverhältnissen an jedem Ort des Museums gerecht und schützt auch vor störendem Lichteinfall von außerhalb. Auch an Thema und Landschaftsbau legte Mitropa stets höchste Maßstäbe an.



Bewährt hat sich das traditionelle Ausstellungskonzept aus Anlagen und Ständen, die rund um die historischen Fahrzeuge platziert sind. So wird es hier immer voll, aber es entsteht nie ein Gefühl der Enge – die Aufnahme entstand wenige Minuten nach Öffnen der Kassen vor dem Besucheransturm.

Weil es nicht viele Anlagen gibt, die diesen hohen Ansprüchen gerecht werden können, arbeiten die Auswählenden nicht auf Basis von Bewerbungen, sondern reisen (unerkannt) über viele Messen und rekrutieren diejenigen Anlagen, die neu vorgestellt werden und die hohen Ausstellungsanforderungen erfüllen. Meist unerwartet, trudelt dann eine Einladung für die On traXS! beim Anlagenbesitzer ein, die er oder sie gewiss nicht ausschlagen wird.

Aus uns nicht bekannten Gründen wurde dieses Konzept vor einigen Jahren mit vollzogenem Namensschwenk geändert und die Zusammenarbeit mit dem Modellbaukollektiv Mitropa ausgesetzt. Nun konnten sich Modellbahner frei beim „Het Spoorwegmuseum“ um eine Teilnahme bewerben.

Der Glanz des Besonderen war damit schlagartig dahin, die Qualität des Gezeigten nahm sofort und spürbar ab. Dauergäste der Messe, die das vorherige Konzept verinnerlicht hatten und konsequent nach diesen Maßstäben gebaut haben, verweigerten jetzt ihre Beteiligung. Andere Modellbahner sahen ihre Chance gekommen, an einer Ausstellung mit (vermeintlichem) Weltruhm teilzunehmen und ihre eigenen Werke aufzuwerten.

Dies war der Tiefpunkt in über zehn erfolgreichen Jahren, die Veranstaltung war austauschbar geworden und lohnte keine weiten Anreisen aus dem Ausland mehr. Bevor es jedoch so weit gekommen war, hatte mit der Spur-Z-Anlage „Kniephaven“ von Dirk Kuhlmann auch unser kleiner Maßstab das geforderte Niveau erklommen.

Folglich war es möglich und auch erstrebenswert, für die On traXS! entdeckt zu werden. Vom 17. bis zum 19. März 2023 fand die beliebte Ausstellung endlich wieder und zugleich mit ihrem alten Konzept unter Mitropa-Einbindung statt.

Alle Besucher können sich jetzt wieder Jahr für Jahr persönlich ein Bild davon machen, wie sich der Modellbau auf allerhöchstem Niveau weiterentwickelt. Und zum zweiten Mal hat auch eine Spur-Z-Anlage den strengen Auswahlprozess erfolgreich durchlaufen.

In Utrecht zu sehen war die Anlage "Boisschot Statie" von Pieter Willems und Jan van Casteren, die 2022 bereits in Belgien und in Altenbeken zu sehen war. Durchweg erfuhr sie gute Resonanz und auch unsere Redaktion zeigte sich überzeugt und verlieh ihr den Ehrenpreis 2023 als bestes Exponat des letzten Jahres.



Die Lichtstimmung eines aufziehenden Gewitters ließ sich dank tiefstehender Sonne am Nachmittag auf die kleine, aber feine Anlage nach belgischem Vorbild zaubern.

Gebaut wurde diese einmalige Anlage nach historischem Vorbild aus Belgien. Den Bahnhof gibt es heute noch, aber hier wird er in historisch abweichendem Zustand der Sechziger gezeigt. Das erlaubt es, neben der Dieseltraktion in Form der SNCB-Rundnasen auch noch Dampflokomotiven verkehren zu lassen.

Da das Angebot an Modellen nach belgischen Vorbildern ja äußerst eingeschränkt ist, erlaubt dies auch die größtmögliche Auswahl, was zugleich einen abwechslungsreichen Betrieb für die Besucher sicherstellt.

Für die Gebäude, die neben den Gleisen präsentiert werden, zeichnete übrigens Jan van Casteren verantwortlich. „Von der Stange“ ist hier nichts, Kreativität und Können waren stattdessen gefragt. Die beiden Aussteller konnten uns eine große Auswahl historischer Unterlagen zeigen, an denen sie sich orientiert haben.

Das macht diese Anlage neben dem handwerklichen Können noch zusätzlich interessant. So erging es auch wohl den vielen Gästen, die ausdauernd die vielen Details inspizierten und selbst die Kamera zückten. Über mangelnden Zuspruch konnte sich hier niemand beklagen; eher hieß es warten, bis ein Platz in vorderster Reihe ergattert war, der erst den ungetrübten Blick eröffnete.



Vom dargestellten Bahnhof hat die Anlage „Boisschot Statie“ hat diese Anlage ihren Namen. Neben „Rundnasen“ dominiert hier noch die Dampftraktion – wir befinden uns in der Epoche III bei der SNCB.

Unsere Eindrücke werden wir mit unseren Leserinnen und Lesern noch in einer neuen Folge 12 von **Trainini TV** teilen. Darin wird uns auch Pieter Willems schildern, wie er die Einladung zur On traXS! aufgenommen hatte und ein paar Hintergründe zur Anlage erzählen. Auch andere Exponate der Ausstellung und des regulären Museumsbetriebs werden darin portraitiert.

Kleiner Rundgang

Selbstverständlich lohnte die Anfahrt nach Utrecht nicht nur wegen des Maßstabs 1:220. Auch die anderen Spuren waren mit tollen Werken vertreten, von denen keines eine Ausnahme machte. Hier können wir daher nur eine kleine Auswahl zeigen, die sich aber bewusst von der bewährten Filmfolge abheben soll, um zusammen ein bunteres Bild zu geben.

Einzufangen versucht haben wir eine Auswahl, die möglichst alle vertretenen Nationen umfassen soll. So möchten wir auch aufzeigen, wie sehr uns ein gemeinsames Hobby grenzüberschreitend im Sinne des europäischen Gemeinschaftsgedankens verbindet.

Aus Belgien stammte eine stark nachgefragte und neue Anlage, die mit dem Thema „Hasselfelde“ HSB-Motiven aus dem Oberharz gewidmet war. Für diese Umsetzung in der Spur H0m zeichnete Arnold van Waes verantwortlich und wir werden sie sicher schon bald auch in deutschen Fachmagazinen sehen.

Ein beliebtes Motiv der Utrechter Darbietungen sind stets Feldbahnen in unterschiedlichen Baugrößen. Fündig wurden wir hier beispielsweise beim Escadrille St. Michel (ESM) aus Frankreich, für den unter anderem Didier Mozer ausstellte. Ein Stammgast in Utrecht ist Marcel Ackle (Schweiz), der sein aktuelles Schaustück „Feldbahn kreuzt!“ zeigte.

In der Nenngröße H0, allerdings schmalspurig, war Leszek Lewinski aus Polen unterwegs, der seine Anlage Kwydzyn vorführte. Abwechslungsreiche Gegensätze dazu hatte „Cold Water“ zu bieten. Dieses Werk widmete sich den Vereinigten Staaten von Amerika und hatte mit Gerrit Schoenmaker ihren Ursprung in den Niederlanden – also gewissermaßen ein Heimspiel.



Zu den Hinguckern der On traXS! 2023 gehörte auch „Hasselfelde“ von Arnold van Waes, die Harzer HSB-Motive in der Baugröße H0m vorführte. Diese Anlage ist für Berichte in den Printmagazinen aktuell sehr gefragt.

Einen Einschub möchten wir an dieser Stelle den gewerblichen Ausstellern widmen. Viele Anbieter mit hochwertigen Produkten aus der Kleinserie waren hier vertreten. Für unseren Maßstab nennen wir beispielhaft Microrama aus Frankreich oder Artitec aus den Niederlanden.

Sogar einige Modellbahn- und größere Zubehörhersteller waren vor Ort zu finden. In den meisten Fällen ließen sie sich aber dort durch Dritte vertreten, vermutlich größere Vertriebspartner oder Händler. Besonders interessant für Unbedarfte mit Hang zum Einstieg ins Hobby waren Vorführungen für die Besucher: Vor ihren Augen wurde in der großen Lokhalle an einer Anlage gearbeitet, deren Landschaft erst noch entstehen würde.

Wagen wir nun noch einen Sprung ins Erzgebirge. Von dort stammte auch eine Anlage, deren Motive quasi vor der Haustür lagen. Jens Petermann („De Bimmlbahner“) führte den Anschluss Wolf vor, der auf den 750-mm-Schmalspurbahnen Sachsens zu finden ist.

Auf die Selketalbahn entführte uns hingegen sein Standnachbar Sebastian Schmid mit seiner Anlage „Strassberg“. Dieser Bahnhof war für viele Jahre der Endpunkt der aus Gernrode heranführenden Strecke. Verladen wurde hier der Schwerspat aus einem nahegelegenen Bergwerk.

Eine der weitesten Anreisen nach Utrecht hatte sicher die mit 5,50 x 1,50 m beachtlich große Anlage „Cortesella“ aus Turin (Italien). Andrea Giolo (Arcamodellismo Torino) präsentierte hier eine Reise auf den piemontesischen Nebenbahnen der siebziger Jahre. Sie hatte kein exaktes Vorbild und entstand aus der Phantasie, herangezogen wurden aber technische Zeichnungen. Zu Gute kam das den vielen gezeigten Eigenbauten.

Als Resümee unserer Wanderung durchs Museum und die gesamte Ausstellung können wir festhalten, dass wohl keine Reise zu lang gewesen sein könnte, um an dieser Auflage der On traXS! teilzuhaben. Wir freuen uns sehr, dass sie erfolgreich den Neuanfang gewagt hat und zu ihren Wurzeln zurückgekehrt ist.

weiter auf Seite 55



„Vorsicht, Feldbahn kreuzt“, hieß es bei Marcel Ackle (Bild oben), während sich Andrea Giolo für seine Anlage „Cortesella“ von Motiven seiner Heimat im Piemont inspirieren ließ (Bild unten).

So sehen wir das Feld für die nächsten Jahre gut bestellt und können auch unsere Leser nur ermuntern, all ihr Können einzusetzen und die Anforderungen an Präsentationsform und Ausleuchtung zu beherzigen, damit auch unsere Baugröße sich dauerhaft einen Platz dort erarbeiten kann.



„De Bimmlbahner“ waren mit Jens Petermann in Utrecht vertreten. Er führte den bestens gelungenen Anschluss Wolf aus seiner Heimat im Erzgebirge vor.

Genau dann wird diese tolle Ausstellung sicher auch in unserem Maßstab noch deutlich mehr Anziehungskraft entfalten und zu einem festen Treffen werden. Es lohnt sich, denn wo sonst treffen so viele europäische Nationen in bestem Austausch harmonisch und begeistert aufeinander?



Gewerbliche Aussteller mit Spur-Z-Relevanz:

- <https://artitec.nl>
- <https://microrama.eu>
- <https://scenery.shop>

Ausgewählte Aussteller aus diesem Artikel:

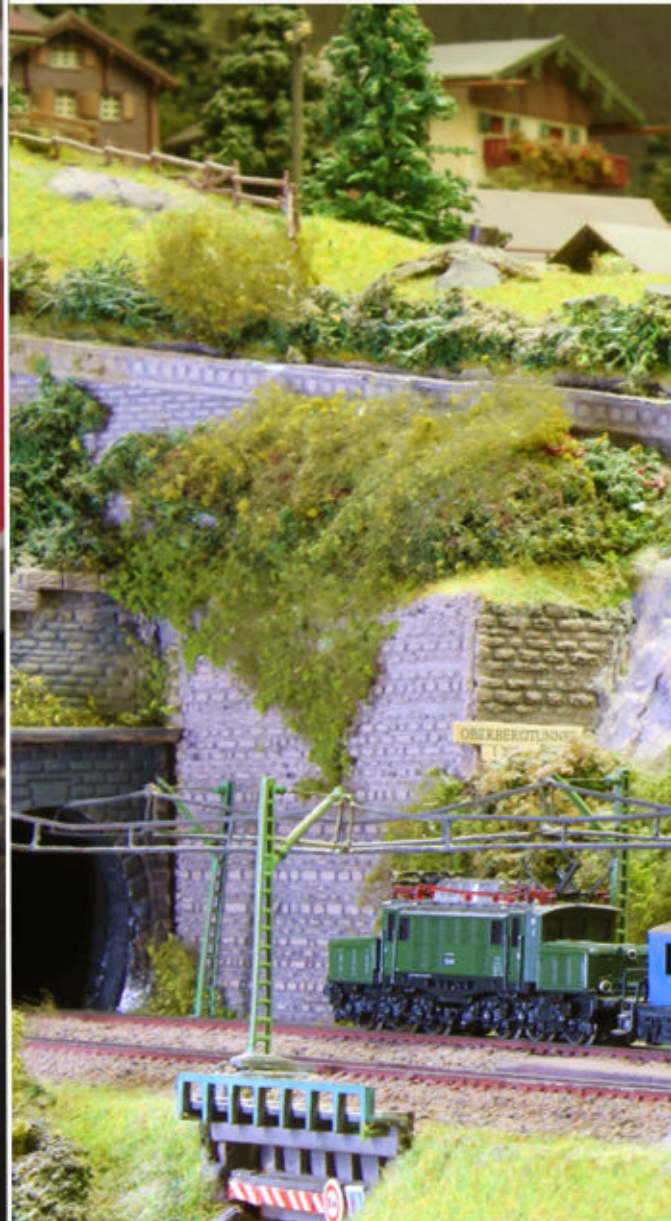
- <https://www.arcamodellismo.eu/cortesella.html>
- <https://www.debimmlbahner.de>
- <https://www.feldbahn-modellbau.ch>

Bericht auf Trainini TV:

- <https://www.youtube.com/TraininiTV>

SONDERAUSSTELLUNG KLEIN TRIFFT GROSS

50 Jahre Baugröße Z, 1:220
19. März 2023 bis 17. März 2024



märklin



Schramberg
Schwarzwaldqualität erleben



Besuchsinformationen:

www.eisenbahnmuseum-schwarzwald.de
Infotelefon +49 (0) 74 22 / 29 - 3 00

Gewerbepark H.A.U. 22
78713 Schramberg



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.

Kein Anschluss unter dieser Nummer?

In einem der Trainini-Hefte im letzten Jahr hatten Sie die Firma CRZ (...) als Hersteller für Spur-Z-Decoder erwähnt. Ich hatte dort auch Mitte 2022 für die BR 132 mit Glockenankermotor einen Decoder gekauft und installiert. Alles bestens, das Modell läuft sehr gut.

Nun versuche ich seit geraumer Zeit wieder mit CRZ wegen eines Decoders für ein anderes Modell in Kontakt zu kommen, doch vergebens. Kontaktforderungen übers Portal bleiben unbeantwortet und telefonisch begrüßt mich immer nur die Mailbox. Können Sie sagen, ob es diesen Hersteller noch gibt?

Peter Taubert, Schwerin

Antwort der Redaktion: Nachrichten wie diese haben wir leider mehrfach vernommen. Nach unserem Wissen ist der Anbieter unverändert aktiv, anderslautende Informationen liegen uns nicht vor. Erklären oder auflösen können wir den beschriebenen Sachverhalt folglich nicht.

Fehler am Herpa-Flugzeugmodell?

An der Douglas DC-6 N6523C „Pan American“ von Herpa (Trainini 2/2023) ist am Leitwerk die Flagge der Vereinigten Staaten von Nordamerika spiegelverkehrt zu sehen.

Uwe Pfannenschmidt, Schluchsee



Die spiegelverkehrte USA-Flagge am Heck der Douglas DC-6B von Pan Am sorgte für Irritationen, entspricht aber dem großen Vorbild.

Antwort der Redaktion: Das Phänomen war bereits an anderen Flugzeugen der Pan Am zu erkennen. Uns lagen bislang keine sicheren Belege vor, ob dies dem Vorbild entspricht oder als Fehler zu werten ist. Im Verlauf der Korrespondenz mit unserem Leser konnte dieser selbst Bildbelege zum Vorbild beibringen, die diese spiegelverkehrte Darstellung auf der rechten Seite des Seitenleitwerks dokumentieren.

Viele AZL-Auslieferungen im April:

Blutrot ist die neue ALCO PA1 der Lehigh Valley (Art.-Nrn. 64416-1 / -2), die American Z Line (<https://www.americanzline.com>) in diesem Monat mit zwei verschiedenen Betriebsnummern anbietet. Zu ihr gesellt sich die EMD E8 der Kansas City Southern (62615-1 / -2), die passend zur Fusion dieser Bahngesellschaft mit der CP am 14. April 2023 erscheint.



Ihre blutrote Farbe lässt die ALCO PA1 der Lehigh Valley (Art.-Nr. 64416-1) schon von weitem auffallen. Foto: AZL / Ztrack

Die im letzten Monat formneu vorgestellten Trinity-RAF-Tragwagen mit 53 Fuß Länge folgen nun mit gleich langen Sattelaufliegern von JB Hunt (905204-1). Die gelben Güterwagen sind für die TTAX beschriftet. Die Auflieger sind auch als Zweipackungen (954004-1) separat zu erwerben.

Gleich vierfachen Nachschub gibt es von den MAXI-IV-Tragwageneinheiten. Die Wagen sind braun lackiert und bei der AOK eingestellt. Zur Auswahl stehen vier mit Containern unterschiedlich beladene Zusammenstellungen (906557-1 bis -4).



Die braunen MAXI-IV-Tragwageneinheiten (906557-4; Bild links) sind bei der AOK eingestellt. Beim Halbgepäckwagen der Baltimore & Ohio (74010-2; Bild rechts) handelt es sich um die jüngste Formneuheit. Fotos: AZL / Ztrack

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns noch eine Nachricht zur Auslieferung schwerer Halbgepäckwagen („Combine Coaches“). Hier handelt es sich um eine Formneuheit, deren Vorbilder mit zwei- und dreiachsigen Drehgestellen unterwegs waren.

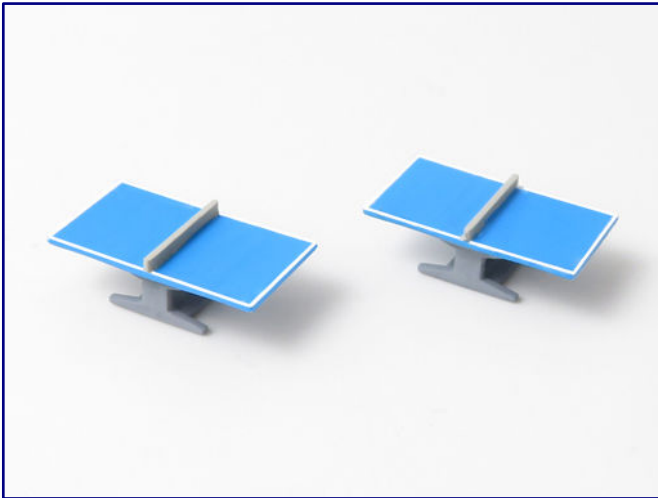
Den Einstand im April macht die ansprechende Ausführung der Baltimore & Ohio, die auf dreiachsigen Gestellen unterwegs ist. Drei verschiedene Betriebsnummern (74010-1 bis -3) werden von diesem Modell angeboten.

Yellow Dwarf legt wieder nach:

Beeindruckend sind die Modelle von Yellow Dwarf (<https://www.yellowdwarf.eu>) aus Prag. Inzwischen liegen uns auch einige Drucke aus dieser Produktion vor und wir können die gute Detaillierung und hervorragende Qualität aus eigenem Eindruck heraus bestätigen.

Wir bereiten aktuell einige der Modelle aus dem bisherigen Programm und den folgenden Neuheiten zum Einbau in ein Diorama und für Vorschläge im Rahmen unseres Jahresschwerpunktthemas auf. Im April kamen folgende Neuheiten ins Sortiment: Bierfässer in Aluminium- (Art.-Nr. 60013U und KEG-Ausführung (60014) und, Betonbarrieren (60236) für verschiedene Einsatzzwecke im Straßen- und Baustellenbereich.

Ein zuvor völlig übersehenes Accessoire für Schulhöfe, Parkanlagen oder auch Spielplätze sind die neuen Tischtennisplatten (60353). In der Packung „Trauung“ (60402) finden wir Stühle mit Überziehern



Sowohl für die Tischtennisplatten (Art.-Nr. 60353; Bild links) als auch die Zelte (60501; Bild rechts) bieten sich vielfältige Einsatzmöglichkeiten auf der Anlage. Fotos: Yellow Dwarf

für die Gäste, einen weißen Teppich und einen geschmückten Traualtär für das Brautpaar. Der Zeremonie im Freien können dann auch die Betrachter der Anlage beiwohnen.

Für Ausflüge und Campingplätze perfekt geeignet sind die neuen „Zelte I“ (60501), die bereits vermuten lassen, dass hier eine kleine Serie für die Freizeitgestaltung aufgebaut wird.



Die Idee zur Auflage der Packung „Trauung“ (60402) erscheint einmalig. Auf jeden Fall ermöglicht sie besondere Anlagenszenen mit Blickfangeffekt, sofern sie nicht zum Basteln eines originellen Hochzeitsgeschenks verwendet wird. Foto: Yellow Dwarf

Feuerwehr-Neuheiten bei EtchIT-Modellbau:

Auf Basis des Magirus-Rundhaubers hat EtchIT-Modellbau (<http://etchit.de>) zwei neue Feuerwehrfahrzeuge vorgestellt. Geliefert wird unverändert in Form von Bausätzen in höchster Druckauflösung. Die Fahrzeuge sind in einzelnen Komponenten konstruiert und erleichtern dadurch das lackieren erheblich. Zusammengesetzt werden die Teile nach Abschluss der Farbgebung.



Auf dem Rundhauber von Magirus-Deutz basieren sowohl die 20-Meter-Drehleiter (Art.-Nr. XD181dl_Z; Bild links) als auch das Tanklöschfahrzeug (XD181tlf_Z; Bild rechts). Fotos: EtchIT-Modellbau

Beeindruckend wirkt vor allem die Drehleiter auf dem Magirus-Deutz-Fahrwerk (Art.-Nr. XD181dl_Z), deren 20-Meter-Leiter auch im Modell aus drei einzelnen Elementen besteht. Ergänzen sollte dieses Fahrzeug einer freiwilligen Dorffeuerwehr das ebenfalls auf Magirus-Deutz-Fahrwerk basierende Tanklöschfahrzeug (XD181tlf_Z) mit großer Fahrerkabine, das auf seiner Rücksitzbank weitere Sitzgelegenheiten für die „Blauröcke“ bietet.

Die aktuellen Märklin-Auslieferungen:

In diesen Tagen erreichen zwei Neuheiten für Freunde der ÖBB die Händler: Der „Bubikopf“ fährt als Baureihe 64 (Art.-Nr. 88745) dieser Bahnverwaltung im Zustand der Epoche III vor. Technisch ist er auf aktuellem Stand, die Konstruktion von 2014 wird mittels Glockenankermotor angetrieben. Auf Nebenstrecken befördern kann die kleine Tenderdampflok die dreiteilige Kesselwagen-Packung für die Erdölgesellschaft Martha (82320) für dieselbe Epoche. Sie besteht aus zweiachsigen Altbaukesselwagen mit Bremserbühne.



Nur eine kleine Teilmenge traf bislang von der MHI-Sonderserie aus Herbst 2022 ein: Die leichte Diesellok der Baureihe 212 der Deutschen Bundesbahn (88697) im Zustand Mitte der achtziger Jahre trägt den damals üblichen ozeanblau-elfenbeinfarbenen Lack, der diesen Loktyp sehr gut „kleidet“. Zu den technischen Ausstattungsmerkmalen gehören ein Glockenankermotor und warmweiß-rote Spitzen- bzw. Schlussbeleuchtung, Werksseitig ist diese Serie bereits ausverkauft, es wurden also nur noch die bestätigten und bislang nicht belieferten Bestellungen der Händler bedient.

Ebenfalls nur eine Teilmenge ist von der Schnellzugdampflok Baureihe 01.5 (88019) als Museumslokomotive der Eisenbahnfreunde Zollernbahn (EFZ), Rottweil, ausgeliefert worden. Inzwischen wurde die Auslieferung gestoppt, wie uns von Märklin mitgeteilt worden ist. Hintergrund ist die Korrektur eines Vorbildfehlers.



In Teilen ist die Schnellzugdampflok 01 519 (88019) ausgeliefert worden. Inzwischen ist die Auslieferung wieder gestoppt worden. Den Grund werden wir im Testbericht der nächsten Ausgabe erläutern.

Das Vorbild der 01 519 stammt aus den Beständen der DR, gibt aber als Modell aus der Museumslokreihe den Betriebszustand von 2016 wieder und ist folglich in die Epoche VI einzuordnen. Es handelt sich hierbei um eine Formneuheit, die wir ausführlich in der Mai-Ausgabe besprechen werden.

Schließlich werden auch noch diejenigen bedacht, die sich der Bundesbahn-Zeit um 1963 verschrieben haben: In der Epoche III verortet ist die Zugpackung "Deutsche Bundespost" (81341), bestehend aus einer posteigenen V 36 in Rot, zwei gedeckten Güterwagen Gmhs 53 (einer mit EUROP-Beschriftung) sowie einem Rungenwagen Rmms 33 mit Bremserbühne. Als Ladegut für ihn ist ein gelbes Tempo-Dreirad beigelegt.

Ersatzteile bei Küpper:

Im quartalsweise erscheinenden Neuheitenbrief erinnert der Ladegutspezialist Küpper aus Aachen (<https://spur-z-ladegut.de>) daran, dass es dort auch Ersatzteile zu kaufen gibt. Einige Beispiele immer wieder vermissteter Teile wie Druckfedern für Kupplungen oder Zugfedern für Stromabnehmer hat Helmut Küpper beispielhaft in seiner Information aufgeführt.

NoBa-Modelle vor der Sommerpause:

Bevor bei NoBa-Modelle (<https://www.noba-modelle.de>) die alljährliche Schaffenspause bis Mitte Oktober beginnt, in der wieder neue Ideen geboren werden, hat uns dieser Hersteller zusammengetragen, welche Neuheiten an dieser Stelle noch zu melden sind.

Die Schweizer Ellok Ae 8/8 der BLS, die wir in der letzten Ausgabe gemeldet haben, ist nun auch als Fertigmodell (Art.-Nr. 5020RF) erhältlich. In diese alpinen Gefilde gehört auch der Bahnhof Davos Monstein (4133R), der wenig später ins Programm gerückt ist.



Mit dem Mercedes-Benz O6600 (6391R) erscheint bei NoBa-Modelle vor der Sommerpause ein Omnibus aus der Zeit der Langhauber. Foto: NoBa-Modelle



Die drei Altglascontainer (10263R) haben als Modell eine besondere Vorgeschichte. Foto: NoBa-Modelle

In die Epoche III einordnen lässt sich der Omnibus Mercedes-Benz O6600 (6391R), der noch in die Ära der Langhauber fällt. Eine besondere Geschichte hat die Neuheit „3 Altglascontainer“ (10263R): Ein guter Kunde aus Wien hatte Abfallbehälter zum besseren Lackieren mit nicht entfernter Stützkonstruktion erhalten.

Er stellte fest, dass sich diese Stützen ebenfalls lackieren und als sechs Sektflaschen nutzen lassen. Um das nach der Feier verbleibende Leergut dem Wertstoffkreislauf zuführen zu können, folgten seitens des 3D-Druck-Anbieters nun die dazu passenden Sammelbehälter.

Neue Tierfiguren bei Klingenhöfer Miniaturen:

Für den Einsatz im Umfeld des Menschen, in freier Natur oder im zoologischen Garten hat Klingenhöfer Miniaturen (<https://www.klingenhoefer.com>) einige neue Tierfiguren vorgestellt. Spektakulär wirkt der Kalong-Flughund, der zu den größten lebenden Fledertieren gehört. Er kann auch in Gruselszenen auf der Kirmes oder im amerikanischen Halloween eingesetzt werden.

Zehn Erdmännchen lassen sich hingegen wohl nur im Zoo ansiedeln, wo die kleinen Raubtiere, die so possierlich und friedfertig wirken, häufig zu den beliebtesten Tieren der Besucher gehören. Dieser Effekt wird sicher auch auf einer Ausstellungsanlage für Begeisterung sorgen.



Flughund (Bild links) und das Wildschweinpaar (Bild rechts) könnten gegensätzlicher nicht sein, bereichern aber auf ihre Weise die Modellbahnen der Spurweite Z. Fotos: Klingenhöfer Miniaturen

Da ein einzelnes Eichhörnchen auf der Anlage kaum auffallen wird und diese Tiere viele Parkanlagen und auch Wohngebiete bevölkern, bietet der Hersteller diese putzigen Tiere nun in einer Sechserpackung an.

Zwei Samojede begleiten als schneeweiße und schöne Hunde nun ihr Herrchen oder Frauchen auf der Modellbahnanlage. Ursprünglich waren diese Hütehunde auch als Schlittenhunde im Einsatz.

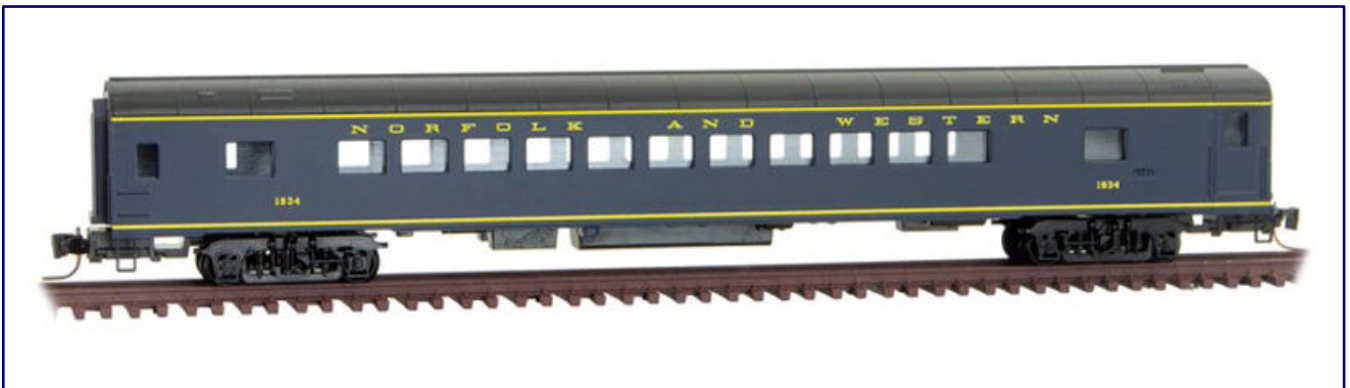
Neue Modelle stellen Bache und Eber dar, die ab sofort mitteleuropäische Wälder auf der Modellbahn bevölkern können. Wollen wir ihnen beim Waldspaziergang eher nicht begegnen, so sieht das bei den Miniaturen schon ganz anders aus, denn sie sorgen für Leben unter den Bäumen.



Zwei Samojede warten auf hundefreundliche Modellbahnen unserer Baugröße. Foto: Klingenhöfer Miniaturen

Reisezugwagen-Auflagen bei Micro-Trains:

MTL (<https://www.micro-trains.com>) hat die Serie „War of the Worlds“ mit Wagen Nummer 2 (Art.-Nr. 518 00 841) fortgesetzt. Ein Motiv der literarischen Vorlage von 1906 zielt wieder einen gedeckten Güterwagen.



Diesen Reisezugwagen der Norfolk and Western (Art.-Nr. 552 00 240) hatte MTL zuvor noch nicht im Programm. Foto: Micro-Trains

Weiter halten in diesem Monat drei leichte 83-Fuß-Reisezugwagen Einzug ins Programm. Beim Wagen der Union Pacific mit Betriebsnummer 5484 (552 00 011) und jenem der PRR mit Nummer 4231 (552 00 061) handelt es sich um Wiederauflagen. Völlig neu ist hingegen das Exemplar der Norfolk and Western (552 00 240).

Rokuhan-Ankündigungen in Japan:

Schon länger sickerte durch an verschiedenen Stellen gestreute Informationen durch, dass Rokuhan plant, den Shinkansen der Serie 0, also jenen Zug, der zu Olympia 1964 in Tokyo das Hochgeschwindigkeitszeitalter weltweit eröffnete, im Maßstab 1:220 umzusetzen.

Dies wurde uns jüngst offiziell bestätigt und wenig später stellten die Verantwortlichen auf einer japanischen Ausstellung auch erste Muster unlackierter Gehäuse vor. Inzwischen ist dies auch auf den Firmenseiten nachzulesen und mit Bildern unterlegt (<https://www.rokuhan.com/news/2023/04/855/#>).

Die Wahl fiel auf die zwölfteilige Ursprungsausführung des Geschoss-Zugs („Bullet Train“), die sich neben ihrer Lackierung auch durch die kleinen Seitenfenster von der später modernisierten Ausführung abhebt.

Sobald weitere Details, neue Bilder oder ein Auslieferungstermin bekanntgegeben werden, reichen wir diese Informationen im Magazin nach.

Interessante Wagen bei Full Throttle:

WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) hat für März und April zwei Wagenpackungen veröffentlicht, die sich jeweils nur in ihren Betriebsnummern unterscheiden. Bereits in der Vergangenheit hat dieser Anbieter Kühlwagen für den Pacific Fruit Express produziert, die entweder für die Union Pacific oder die Southern Pacific beschriftet waren.



Diese Eis-Kühlwagen (Art.-Nr. FT/B-9026 & FT/B-9026-2) waren im Rahmen des Pacific Fruit Express sowohl für die UP als auch die SP im Einsatz. Foto: WDW Full Throttle

In zwei Doppelpackungen (Art.-Nrn. FT/B-9026 & FT/B-9026-2) erscheinen nun Kühlwagen, die beide Logos tragen und zu oder von beiden Gesellschaften Stangeneis transportiert haben. Die Beschriftungen sind entsprechend gestaltet. Inhaber William Dean Wright kommentierte dies begeistert: „Ein wirklich schicker Waggon, ich bin froh, ihn endlich für das Spur-Z-Hobby zu bekommen!“

Neues Sondermodell vom Stammtisch Wien:

Der Z-Stammtisch Wien hat in Zusammenarbeit mit FR Freudenreich Feinwerktechnik einen neuen Güterwagen für seine Stammtischmitglieder und Freunde der ÖBB aufgelegt. Interessenten des Modells, das wir nun kurz vorstellen, mögen sich bitte direkt an die E-Mail-Adresse zspur.stammtisch@gmail.com wenden.

Geliefert wird den ÖBB-Liebhabern eine Zweierpackung aus offenen Güterwagen der Bauart Klagenfurt (Art.-Nr. 43.336.02), die aus dem Bestand der ÖBB stammen. Verpackt sind die in einer Kunststoffschachtel ruhenden Modelle zusätzlich in einem schön bedruckten Kartonschuber.



Diese zwei Wagen der Bauart „Klagenfurt“ aus dem Bestand der ÖBB (Art.-Nr. 43.336.02) hat FR Freudenreich Feinwerktechnik für den Z-Stammtisch Wien aufgelegt. Foto: Dr. Helmut Engelbrecht

Vorbildvorlage ist die ab 1942 von der Reichsbahn beschaffte Bauart Klagenfurt,

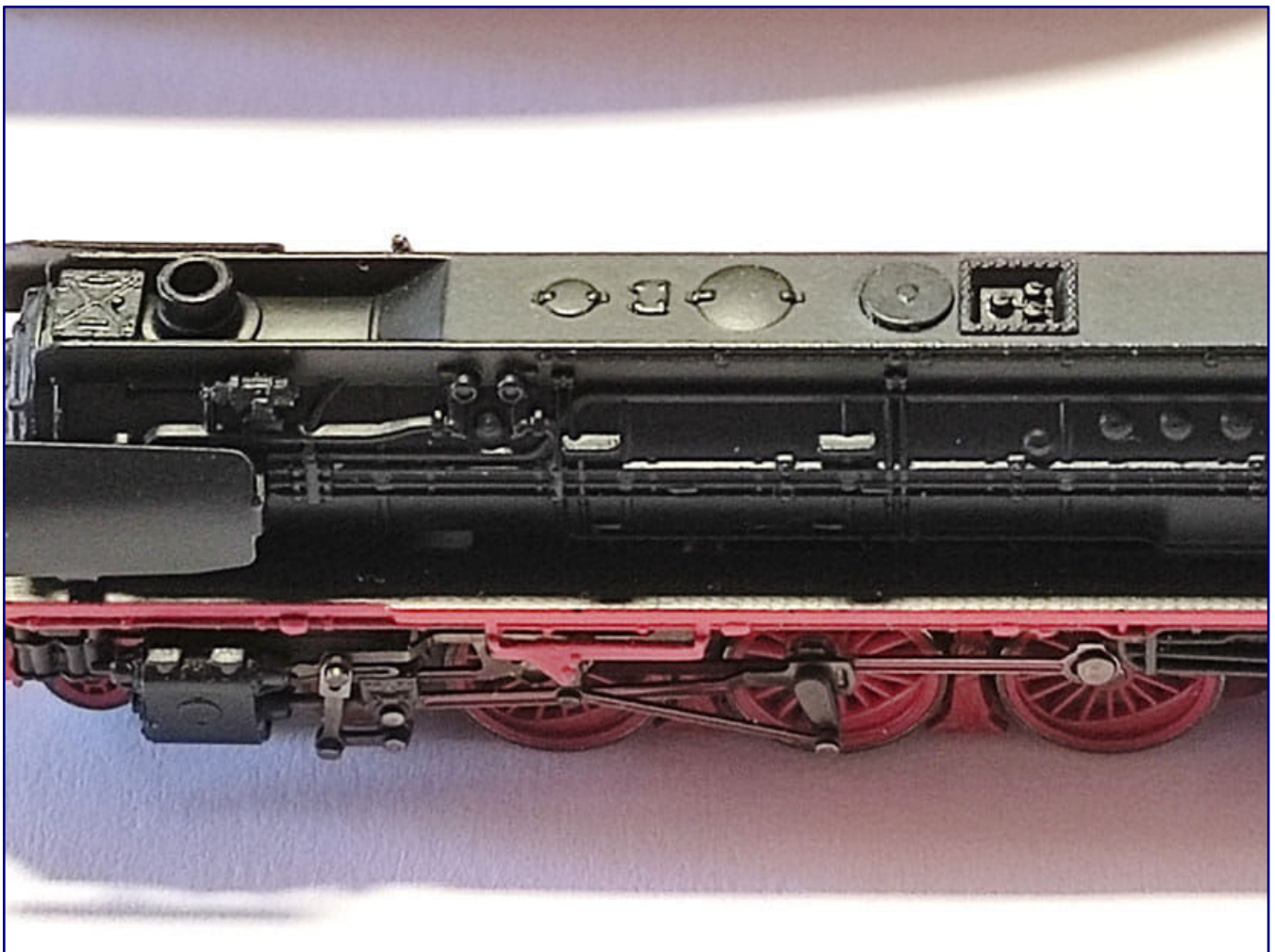
die in großer Zahl vor allem für militärische Zwecke Dienst gestellt wurde. Von den ca. 23.000 Wagen sollen nach Ende des Zweiten Weltkrieges rund 4.000 Exemplare in Österreich verblieben sein.

Einige dieser Wagen wurden im Wiederaufbau zu anderen Typen umgebaut, verschrottet oder auch von den Russen, die den Osten Österreichs besetzt hatten, in die Sowjetunion überstellt. Erst in den sechziger Jahren begann der ÖBB-Bestand rasch zu sinken, weil mittlerweile genügend Wagen mit modernen Metallaufbau im Dienst standen. Abgefahren wurden die letzten Vertreter später im Bauzugdienst.

Zurüstteile von Bahls Modelleisenbahnen:

Leider trüben einige Unstimmigkeiten, Schwächen und Fehlteile die Freude an der formneuen 01 519 aus dem Hause Märklin. Dampflokpezialist Michael Bahls (Bahls Modelleisenbahnen) stellte sich unverzüglich der Herausforderung und entwickelte einen Zurüstsatz, der die größten Fehler beseitigt. Am Rechner konstruiert und per 3D-Druck hergestellt, ist der Kleinserienhersteller in Rekordzeit lieferfähig. Sein Zurüstteilesatz setzt sich wie folgt zusammen:

- Nachbildung des fehlenden Mischvorwärmerkastens
- Nachbildungen der drei Sicherheitsventile
- Domabdeckung für die Gehäuseschraube (2 x im Lieferumfang)



Mit dem Bahls-Zurüstsatz erhält die fehlerhaft von Märklin ausgelieferte Serie der Baureihe 015 den fehlenden Mischvorwärmerkasten vor dem Schlot (ganz links), Nachbildungen der drei Sicherheitsventile (rechteckige Aussparung in der Domverkleidung ganz rechts) und eine Abdeckung für die Gehäuseschraube (links neben den Ventilen). Foto: Michael Bahls

Bezogen werden kann der Zurüüsteilesatz ausschließlich über den 1zu220-Shop, der auch das Basismodell vertreibt und so Portomehraufwand für den Kunden verhindern kann.

Neuheitenankündigungen von Herpa:

Auch für Mai und Juni plant Herpa wieder neue Flugzeugmodelle im Maßstab 1:200. In der hochwertigen Wings-Serie (Standmodelle mit Fahrwerk). Auf europäischen Anlagen einsetzbar sind davon folgende Modelle:

British Airways Airbus A321 neo (572422),
Condor Airbus A321 „Sunshine“ (572576),
Air France De Havilland Canada DHC-7 (572644),
Spanische Luftwaffe Airbus T.23 / A400M „Atlas“ (572729) und
Lufthansa Airbus A320 neo „Lovehansa“ (572743).



Die aktuelle Lackierung der Condor folgt dem Muster von Sonnenmarkisen und wird in verschiedenen Farben verwendet. Die auf diesem Airbus A321 dargestellte Ausführung trägt den Namen „Sunshine“ (Art.-Nr. 572576). Foto: Herpa

Als leicht vereinfachte Modelle in Flugdarstellung aus der Snapfit-Reihe mit einer anlagentauglichen Gesamtlänge bis zu maximal 30 cm erscheinen:

Icelandair Boeing 737 Max 8 (613743),
Bulgaria Air Airbus A220-300 (613811 und
ITA Airways Airbus A350-900 (613750).

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Oleksiy Mark, Martin Stercken

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

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

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

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

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

Bei Einsenden von 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.