

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Herstellergespräch mit Archistories

Moderner Modellbau mit Hartkarton
Der Zirkus kommt als Buch



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

der Startschuss ist gefallen. Endlich, mag der eine oder andere sagen. Mit dem Tag der offenen Tür von Märklin am vergangenen Wochenende wurde die Modellbahnsaison 2012/2013 eingeläutet.

Passend dazu haben wir die Themen ausgewählt. Sie drehen sich ausnahmslos um Gebäudemodelle. Waren in der Vergangenheit Bauteile aus Kunststoff erste Wahl, so drängen neue Werkstoffe immer mehr in den Vordergrund. Und dazu gehört auch Karton.

Bisher fand dieser Werkstoff hauptsächlich bei Kleinserienherstellern Verwendung. Doch in diesem Jahr hat sich Fallner, bisher eher mit Modellen aus Kunststoff bekannt, an einen Spur-Z-Bausatz aus Hartkarton gewagt. Wir haben den Bahnhof Klingenberg für Sie Probe gebaut und berichten gerne über unsere Erfahrungen.

Des Weiteren stellen wir von Moebo exclusive (Dirk Möller) eine Baracke vor und verleihen einem Stellwerk von Archistories eine ganz persönliche Note.

Einer der Pioniere des Kartonmodellbaus ist Frank Drees (Firma Archistories). Mit ihm haben wir über die Vorteile und die Zukunft des Kartonmodellbaus gesprochen. Das er besonders viele Modelle in der Spurweite Z anbietet haben wir genauso hinterfragt, wie den Werdegang eines Vorbilds zum fertigen Modell.

Die langsam aber sicher länger werdenden Abende laden nicht nur zum Basteln sondern auch zum Lesen ein. Unsere heutigen Tipps sprechen sicher jeden von uns an.

Da ist zum einen das Thema Bahn und Zirkus. Viele, vor allem die Jüngeren unter uns werden sich kaum vorstellen können, dass die Bahn einst ein wichtiges Transportmittel für einen Zirkus war. Die Intermodellbau 2012 in Dortmund hatte dieses Thema eindrucksvoll und spurweitenübergreifend mit vielen gelungenen Dioramen aufgegriffen.

Und dann ist da noch die E 10. Sie steht wie keine andere Lokomotive für den Traktionswandel und - zu Beginn ihrer Laufbahn - den hochwertigen Reiseverkehr bei der Deutschen Bundesbahn. Auch heute noch, kurz vor der endgültigen Ausmusterung wird sie im Regeldienst eingesetzt; und das immerhin fast 60 Jahre nach ihrer Indienststellung. Grund genug für einen würdigen Rückblick.

Bei den Kurzmeldungen möchte ich Sie neben Ihren Leserbriefen ganz besonders auf die Herbst-Neuheiten von Märklin hinweisen. Wieder werden wir Zetties mit interessanten Neuheiten bedacht. Sicher waren Formenneuheiten zum Abschluss des Jubiläumsjahres nicht zu erwarten.

Doch die Baureihe 103 mit dazu passenden Wagenpackungen ist in jedem Fall eine sinnvolle Ergänzung. Und dies vor allem für die Freunde der Epoche IV, können sie nun endlich einen IC der achtziger Jahre vorbildgerecht auf die Anlage bringen.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen im Namen der gesamten Redaktion

Ihr

Bernd Knauf



Bernd Knauf
Redakteur

Leitartikel

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

Modell

Baracke oder Bruchbude?.....	4
Nächster Halt: Klingenberg.....	12
Die inneren Werte eines Stellwerks.....	19

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Im Gespräch mit Archistories.....	29
-----------------------------------	----

Literatur

100 Jahre lang auf großer Reise.....	41
Am Ende einer langen Dienstzeit.....	43

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....	45
-------------------------------------	----

Impressum.....	52
----------------	----

Wir danken den Herstellern Archistories, Faller und Moebo exclusive für ihre Unterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. September 2012

Titelbild:

Mit Hartkarton lässt sich im Modellbau einiges machen. Das beweisen die Bausätze von Archistories und anderen Herstellern sehr gut. Zu sehen ist hier das Stellwerk Tornstein, das wir in individualisierter Form ebenfalls gebaut haben. Foto: Archistories

Neuer Bausatz von Moebo exclusive Baracke oder Bruchbude?

Prinzipiell lassen sich auch Hartkartonbausätze in gewohnter Weise altern. Aber bequemer wäre es doch, wenn derartige Verfeinerungsarbeiten entfielen. Ähnlich muss wohl Dirk Möller von Moebo gedacht haben, als sein Bausatz der Baracke „Zum Ohlser Eisenwerk“ entstand. Gut hat er daran getan, denn der Effekt abblättrender Farbe ließe sich in Handarbeit kaum adäquat nachbilden. Wir haben dem scheinbar betagten Gebäude dennoch eine eigene Note gegeben.

Wenn Sie unsere Überschrift gelesen haben, mögen Sie vielleicht einen Schreck bekommen haben. Aber keine Sorge, Moebo verkauft nach wie vor keine Bruchbuden – die Bausatzqualität war auch dieses Mal von allerbesten Güte. Nur das Vorbild zum aktuellen Spur-Z-Bausatz rechtfertigt die provokante Überschrift, wurde die Baracke „Zum Ohlser Eisenwerk“ (Art.-Nr. 199211) doch in einem eher betagten Zustand nachgebildet.



Sauber gravierte Bauteile und eine bebilderte Anleitung sind Merkmale des Baracken-Bausatzes von Moebo exclusive. Zum Kleben empfiehlt der Hersteller den Holzleim Bindan-RS.

erfahren solche Baracken dann als Schuppen weitere Verwendung. Aber auch ein Standort im Bahnbetriebswerk ist durchaus glaubhaft. Wir haben uns entschlossen, die Baracke als einfaches Sozialgebäude zu verwenden, in denen Arbeiter übernachten. Gewählt haben wir die grüne Version des Bausatzes.

Geplant war die Kombination mit den neuen Innenbeleuchtungsbausteinen von Viessmann (Art.-Nr. 6008; Ausführung mit 1 warmweißen LED), weil sich der Moebo-Bausatz wegen seiner Raumaufteilung mit Trennwänden dafür in idealer Weise anbietet. Es wirkt halt weitaus realistischer, wenn nicht jedes Fenster eines Hauses in hellem Licht erstrahlt. Obligatorisch wurde mit diesem Vorhaben allerdings auch eine Inneneinrichtung der beleuchteten Räume.

Zwei sollten es werden, in einen dritten gelangt allenfalls ein schwacher Lichtschein durch eine offen stehende Zimmertür. Den Blick in unbeleuchtete Räume versperrt die Dunkelheit – so weit der Plan.

Prägend für das äußere Erscheinungsbild des Holzbaus ist nämlich die abblättrende Farbe – der letzte Anstrich lag also offenbar schon länger zurück.

Das passt gut zu einem Bau, der nach dem letzten Weltkrieg nur als Provisorium erstellt wurde und deshalb sicher nie eine besondere Wertschätzung erfahren hat.

Doch wie wir heute wissen, haben gerade Provisorien meist außerordentlich langen Bestand.

Und so passt dieser Bausatz sehr gut auf moderne Anlagen bis in die heutige Zeit, meist

Grundsätzliche Überlegungen dieser Art sind schon im Vorfeld erforderlich, denn während des Baus müssen alle Schritte darauf ausgerichtet sein.

Neben der Einrichtung gilt das Augenmerk besonders dem möglichst unsichtbaren Anbringen der LED-Platinen und der unauffälligen Kabelführung nach außen.

Als besonders montagefreundlich erweist sich, dass Moebo austrennbare Kabelöffnungen im Boden jedes Zimmers vorgesehen hat. Schnell finden die Zuleitungen also den Weg ins Innere der Baracke.

Doch so weit sind wir ja noch gar nicht, im Moment planen wir noch die Ausgestaltung des kleinen Häuschens. Gehen wir also schön der Reihe nach vor.

Am Anfang jedes Bauprojekts steht das Lesen der Bauanleitung. Mag dies den erfahrenen Modellbahnern auch überflüssig vorkommen, stellt dieser erste Schritt eine wichtige Grundlage dar.

Besonders die Kleinserienhersteller nutzen die mitgelieferten Hilfen auch für spezielle Empfehlungen und Tipps, die sehrbausatzspezifisch ausfallen können.

Wer erstmals einen Kartonbausatz bearbeitet, sollte die Gelegenheit nutzen, sich mit dem neuen Material und seinen Besonderheiten vertraut zu machen.

Die Arbeit ist nicht schwieriger, weicht aber dennoch in einigen Punkten von den gewohnten Kunststoffbausätzen ab.

Moebos Unterlagen sind insgesamt gut verständlich, denn alle Bauschritte sind fotografisch gut dokumentiert. Kurze Texthinweise zwischen den Bilderzeilen ergänzen sie. Wo erforderlich, werden die Teile in den Bildern klar mit Nummern gekennzeichnet, um eine zweifelsfreie Zuordnung zu den Beschreibungen sicherzustellen.

Dennoch besteht hier noch Potenzial für Optimierungen. So vermischen wir eine vorangestellte Abbildung aller Teilebögen mit originären Nummern, die dann durchgängig in der Anleitung weiterverwendet werden kann. Als Vorbild betrachten wir an dieser Stelle den Hersteller Archistories.

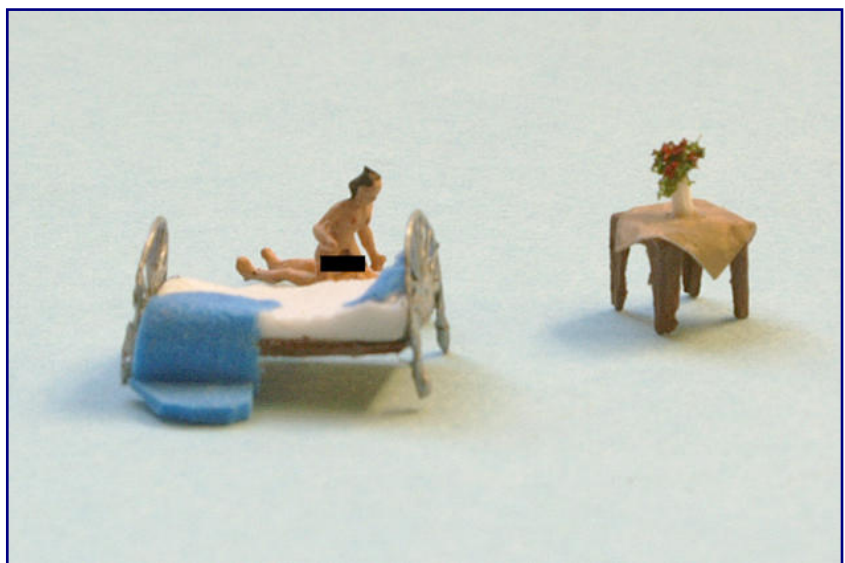
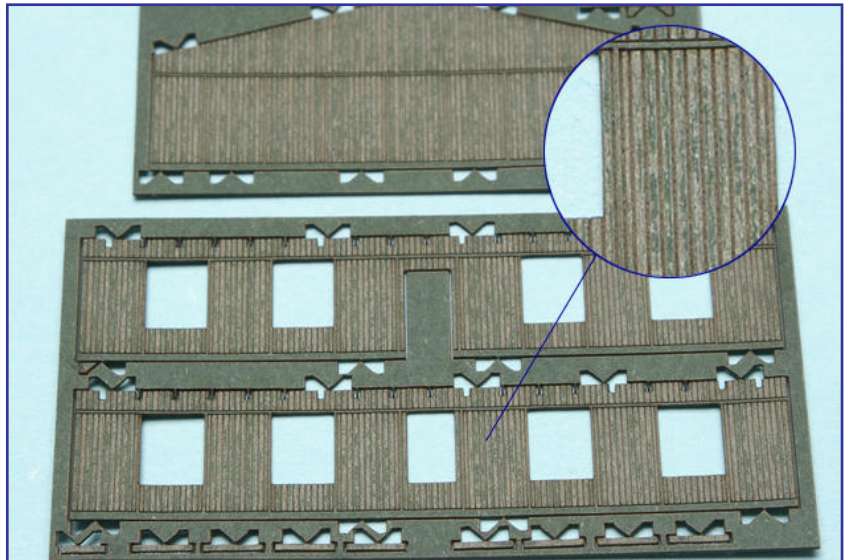
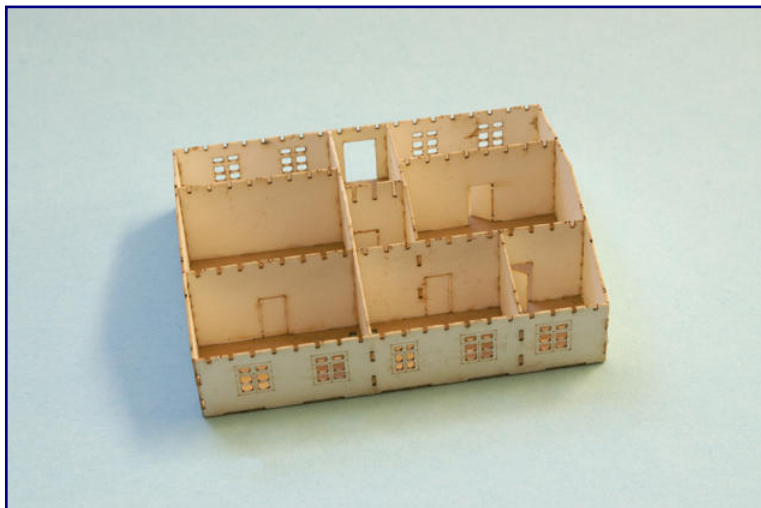


Bild oben: Besonders gelungen ist die Holzbretternachbildung mit der Oberflächenstruktur abblätternder Farbe (Ausschnittsvergrößerung). So sorgt die Baracke für angenehme Abwechslung zwischen Gebäuden, die wie frisch gebaut aussehen.

Bild unten: Figuren und Teile der Inneneinrichtung stammen von Trafofuchs. Als Mahnung, nicht neugierig in fremde Häuser zu blicken, planen wir auch eine etwas verhängliche Szene in einem der Räume.

Wir können uns auch nicht davon freisprechen, während des Zusammenbaus einen grünen Kartonbogen in Händen gehalten zu haben, dessen Teile wir spontan keinem Bauschritt zuordnen konnten. Dass der Bausatz zwei Aufbauoptionen (mit/ohne Verlängerung) bietet, zeigt den Sinn der gewünschten Hilfestellung.



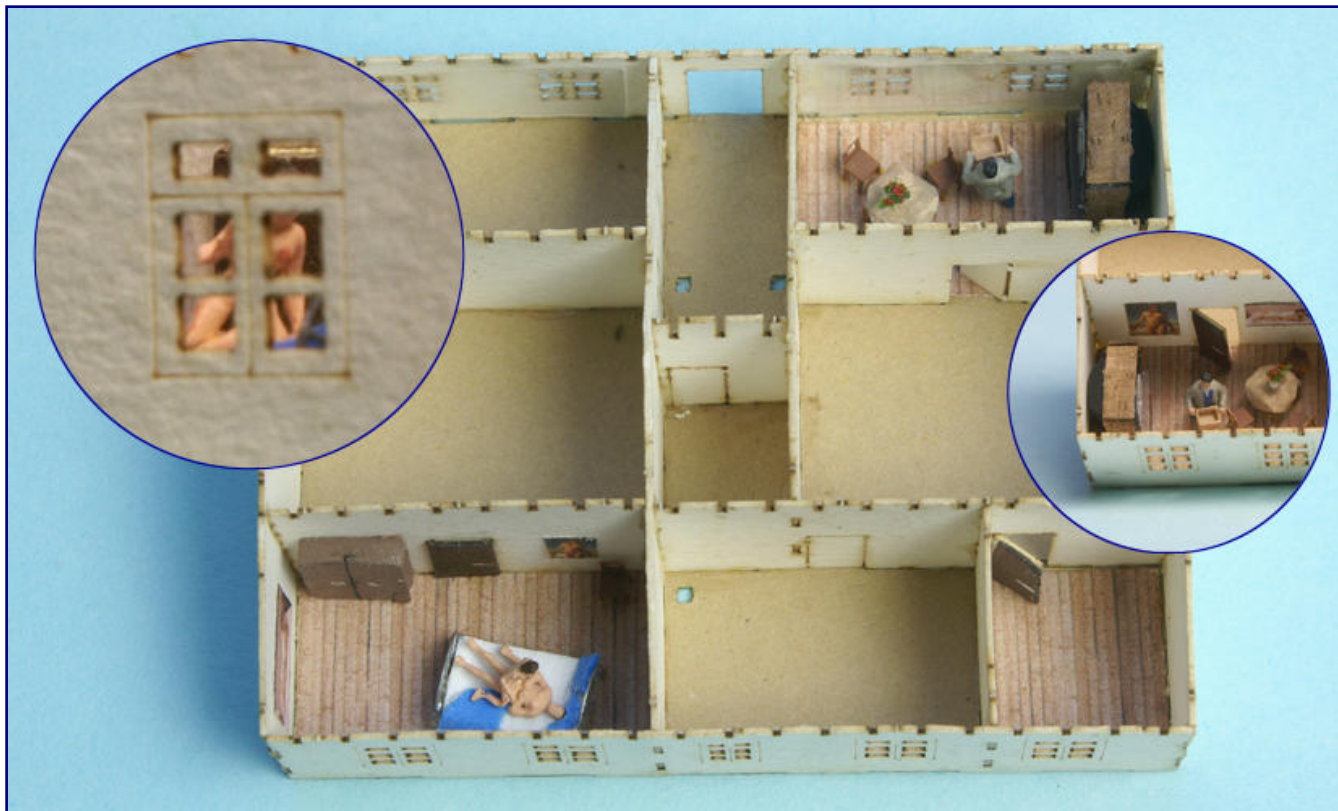
Kartongebäude werden von innen nach außen aufgebaut, die Innenwände teilen nicht nur die Räume sondern sorgen auch für zusätzliche Stabilität.

übernimmt Uhu Hart – besser wäre ein transparenter Alleskleber. Stück für Stück wachsen nun die einzelnen Räume auf der Bodenplatte. Geklebt werden die Wände mit Holzleim, Moebio empfiehlt hier Bindan-RS.

Nun folgt dem Blick in die Anleitung eine Vollständigkeitskontrolle des Bausatzes. Sollte mal ein Teil fehlen oder defekt sein, sollte frühzeitig reklamiert werden. Dies ist glücklicherweise aber nur ein theoretischer Fall.

Unser Bausatz ist komplett, die Werkzeuge liegen bereit und so kann es jetzt los gehen. Elementare Voraussetzung für den Erfolg ist eine scharfe Klinge am Bastelmesser, denn nur so lassen sich die Bauteile sauber aus den Bögen trennen.

Den Anfang machen die Innenteile der Außenwände. Sie werden von innen mit passend zugeschnittener Fensterfolie verglast, ihre nahezu unsichtbare Fixierung



Zwei Innenräume werden komplett mit - teilweise selbstgebauten – Möbeln, Figuren, Türblattnachbildungen und Postern an den Wänden nachgebildet (siehe auch rechte Ausschnittsvergrößerung). Diese Details sind auch für den Betrachter noch durch die Fenster erkennbar (linke Ausschnittsvergrößerung).

Bevor die Außenwände mit der Nachbildung verwitterter Farbe sowie die Latten des Dachstuhls folgen, steht der Einbau einer Inneneinrichtung an, damit der Betrachter nicht in ein leeres Zimmer schaut. Statt des braunen Bodens, der glaubhaft als Linoleum durchginge, wählen wir einen Holzboden für alle drei Zimmer. Er entsteht als Ausdruck eines maßstabsgerecht skalierten Bildes. In passender Größe ausgeschnitten, kleben wir ihn mit dem Uhu-Kontaktklebestift ein.

Nun können die Möbel folgen. Sie stammen größtenteils von Trafofuchs: ein runder Tisch mit Decke und Blumenvase, dazu vier Stühle für den gemeinsamen Aufenthaltsraum sowie ein Metallgestellbett samt Matratze, Kissen und Bettdecke im Stile der sechziger oder siebziger Jahre für einen Schlafraum.



Bild oben:

Beim Einsetzen der Dachsparren macht sich Fallers Spezialkleber „Expert Laser“ nützlich.

maximal 30 Exemplare limitierte Miniatur anlässlich des diesjährigen Weltrekords auf der Messe Intermodellbau, aus deren Erlös das Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ unterstützt wird. In diese Szene passt der Biertrinker bestens, zumal unser Gebäude ja ebenfalls aus der Zeit vor der bundesweiten Einführung der Eurokiste stammt.

Die restlichen Elemente der Zimmer fertigen wir mit einfachen Mitteln im Eigenbau. Sie erfordern keinen allzu hohen Detaillierungsgrad, da sie am Rand oder im Hintergrund stehen werden und eher eine Kulissenfunktion einnehmen. Dies sind zum einen Nachbildungen der Zimmertüren (ohne Rahmen). Die Zage imitieren dunkelbraune Kartonreste aus früheren Bausätzen. Die Klinke wird mit einem silberfarbenen Edding 780 aufgemalt.

Der Schlafraum wird durch einen weiteren Trafofuchs-Stuhl und einen Kleiderschrank aus einem Holzrest vervollständigt. Oben wird er mit der Feile leicht gerundet, die Front erhält einen Schlitz, um die Schranktüren zu imitieren. Mit dunkelbraunem Landschaftsacrylspray von Noch gefärbt, wirkt er sehr glaubhaft. Die Beschlagteile bildet ein weiteres Mal der Edding nach.

Im Aufenthaltsraum fehlte noch ein alter Fernseher mit Schwarz-Weiß-Bildröhre auf einer kleinen Kommode. Letztere entsteht analog zum Kleiderschrank, das TV erfordert etwas mehr Bastelaufwand. Grundkörper und das hintere Gehäuse um die Bildröhre bestehen aus Kappaplatzenresten. Die Feile bringt beides in Form, schwarzer Lack sorgt für einen korrekten Eindruck. Typisch für die dargestellte Zeit waren Gehäuse in Holznachbildung. Daher verschalen wir es auch im Modell mit dunklen Furnierholzresten.

Natürlich wird die Innenbeleuchtung den Betrachter später dazu verführen, einen Blick ins Innere zu wagen.

Da dies eigentlich keine gute Sitte ist, wählen wir eine gewagte Szene für das Innenleben dieses Zimmers: Auf dem Bett nahe des Fensters wird ein Pärchen dem Liebesspiel nachgehen.

Auch diese beiden Figuren sind Auftragsarbeiten aus dem Hause Trafofuchs. Im Aufenthaltsraum treffen wir dann eine weitere, schon bekannte Figur.

Ein durstiger Mann trägt seine Holzbierkiste in den Raum. Es ist die auf

Jetzt fehlen nur noch die Bedienknöpfe, bei denen sich wieder der Edding als äußerst hilfreich erweist, und die Mattscheibe der Bildröhre. Diese schneiden wir aus einem Fensterfolienrest zurecht, lackieren sie auf der Rückseite mit hellgrauer Polyurethangrundierung von Vallejo (im Vertrieb von Modellbaufarben) und kleben sie mit dem Uhu-Kontaktklebestift nach dem Trocknen auf die Front der „Glotze“.

Fertig ist das Unterhaltungsgerät vergangener Zeiten – gemütliche Abende bei Bier und Spielfilm oder Fußball sind in der Arbeiterbehausung jetzt garantiert.

Das fertige, leider etwas zu groß geratene Fernsehmodell nimmt Platz in der, vom Betrachter aus gesehen, linken Ecke des Gemeinschaftsraums.

Die nicht exakte Maßstäblichkeit fällt dort glücklicherweise gar nicht auf, in korrekter Größe wäre das Gerät wohl sogar aus dem Blickfeld des Betrachters verschwunden.

Was in den Räumen jetzt noch fehlt, sind passende Wanddekorationen. Typisch für jene Zeit wären Ölbilder wie der legendäre „röhrende Hirsch“.

Aber das erscheint uns für eine Männer-WG viel zu bieder. Wo Männer in der Woche unter sich sind und nach getaner Arbeit dem Feierabend fröhnen, sind andere Motive an der Wand zu finden, meinen wir.

Beliebt waren und sind dort sicher eher Poster, die spärlich oder gar nicht bekleidete Frauenkörper zeigen.

Zeitgenössisch sollten sie allerdings sein, um keinen Stilbruch zu begehen.

Die Suche im Internet fördert erstaunlich viele Motive zu Tage, unter denen wir zwei ausgesucht haben, die auch in der Verkleinerung von max. 0,5 cm Höhe in ihren Grundzügen noch zu erkennen sind. Befestigt wurden die Ausdrücke ein Mal mehr mit dem Uhu-Kontaktklebestift.

Die Innengestaltung ist damit abgeschlossen und der Zusammenbau der Wohnbaracke geht weiter. Mit dem Aufkleben der Außenwände, zuerst die Stirn- und dann die Seitenteile, zeigt das kleine Gebäude ab sofort seinen endgültigen Charakter. Der Eindruck einer vom Zahn der Zeit geprägten Holzfassade ist schon ein außergewöhnlicher Blickfang.

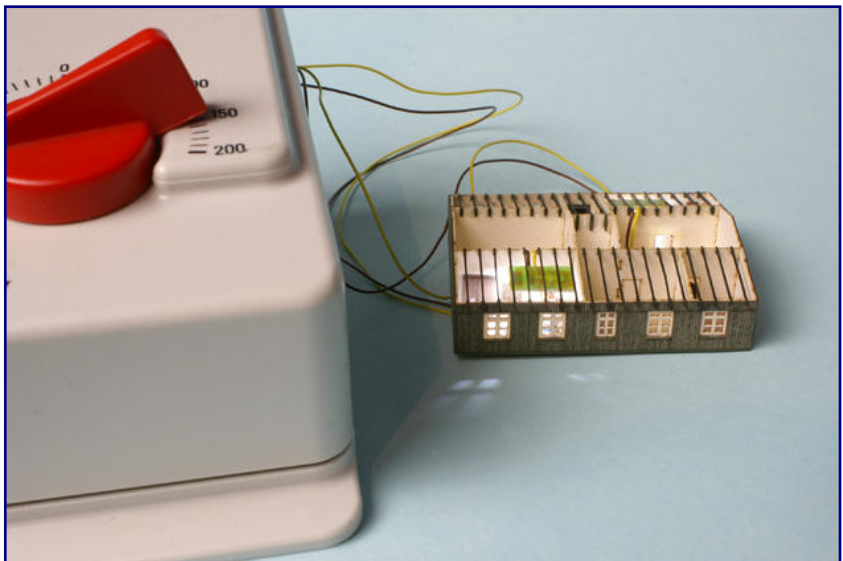
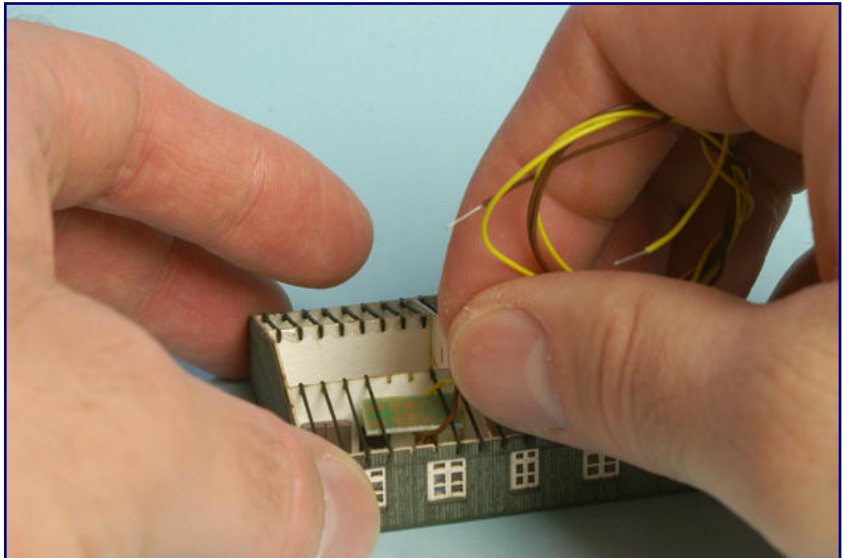
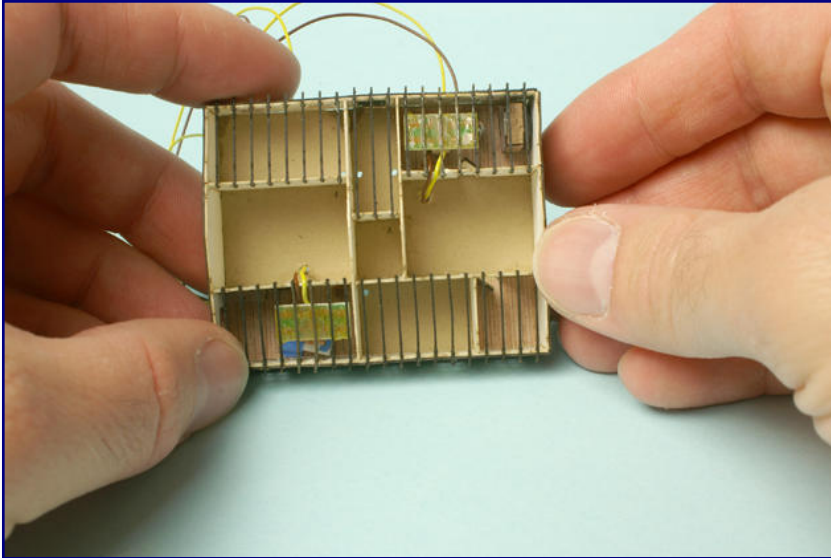


Bild oben:
Für das Einsetzen der Beleuchtung werden zunächst noch Dachsparren aus-
gelassen. Durch die Lücke werden die Viessmann-Platinen eingefädelt und an den
mittels Uhu Blitz gehärteten Balken angeklebt.

Bild unten:
Vor dem weiteren Zusammenbau erfolgt eine Funktionsprobe der Innenbeleuch-
tung, denn sie wird später nicht mehr zugänglich sein. Daher kommen auch nur
wartungsfreie LED als Leuchtmittel in Frage.

Wichtig ist, die Wände sauber und präzise aufzulegen und dann zu verkleben. Spalten an den Ecken des Gebäudes sollten bei entsprechender Sorgfalt nicht zu sehen sein. Der Karton wird vorsichtig zu den äußeren Enden ausgestrichen und bei Bedarf gut an den Rändern angedrückt.



Die Platinen der Leuchtdioden werden mit Uhu Kraft an die Dachbalken geklebt. Die Kabel werden an der Decke nach hinten ins Nachbarzimmer geführt und dort durch Bohrlöcher nach draußen.

dass die Wand nicht korrekt sitzen könnte. Sie erscheint dann noch zu tief zu sitzen. Grund ist der Freiraum, den Moebo für die Fensterbänke frei gelassen hat, die im nächsten Arbeitsschritt folgen.

Doch zunächst ist noch die Tür an der Reihe, deren Rahmen von innen eingeklebt wird. Bei ihr, den Fensterbänken und auch den noch folgenden Dachsparren des bewährt sich Fallers Lasercut-Klebstoff mit seiner feinen Dosierspitze. Der stark verflüssigte Leim lässt sich nicht nur präzise an einen Klebepunkt bringen, er fließt dank Kapillarwirkung auch sehr gut in die Ritzen von Klebestellen.

Dieser Effekt ist sehr nützlich beim Anbringen der Dachsparren. Alle genannten Kleinteile des Bausatzes werden zur Feinarbeit und erfordern das Fingerspitzengefühl des Modellbauers. Bei den Dachsparren gibt es aber die Besonderheit, dass die Montage wesentlich einfacher und schneller gelingt, wenn sie zunächst trocken in den Dachbereich eingesetzt werden.

Erst wenn sie fluchten und sicher sitzen, bringen wir den Leim an die Klebestellen. Nur mit dem hochviskosen Klebstoff gelingt diese Vorgehensweise. In der Anleitung stellt Dirk Möller zur Wahl, die Sparren mittels mattem Klarlack zu härten und so widerstandsfähiger zu machen.

Immerhin soll die Dachplatte anschließend auf allen Sparren eine Auflagefläche finden und mit diesen verklebt werden, damit sich keine Buckel bilden.

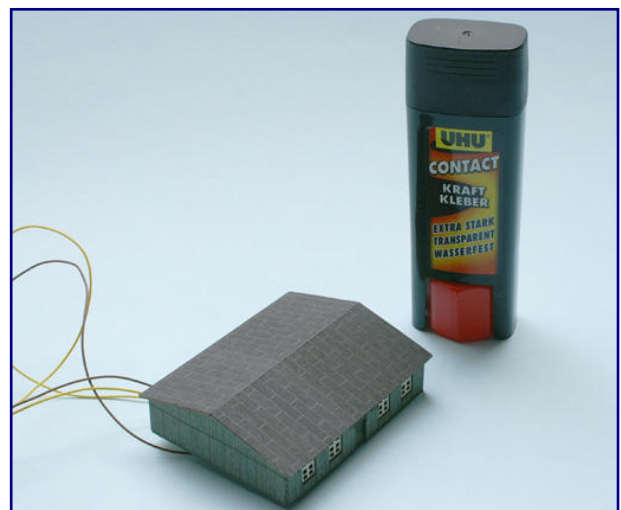
Unser Eindruck bestätigt diese Empfehlung, denn die dünnen Träger geben schon dem geringsten Druck leicht nach. Statt Klarlack wählen wir vorsichtig dosierten Uhu Blitz, einen Sekundenkleber in äußerst flüssiger Form, der in den Karton gut einzieht und ihn mit dem Trocknen durchhärtet.

Sollte trotzdem mal ein Spalt bleiben und der Kleber in der Zwischenzeit abgebunden haben, hilft ein Tipp von Moebo, den wir beim Bau des Stellwerk Baruth erhielten.

Anlösen des Leims über Wasserdampf und ein neuer Versuch. Beim Andrücken lässt sich auch die Tischplatte zu Hilfe nehmen.

Explizit in der Anleitung genannt ist, dass die Außenwände bündig zur Unterkante anzubringen sind. Der Kunde mag sich vielleicht fragen, warum dieser Hinweis so betont wird.

Der Grund ist einfach: Ein Blick auf die Fenster suggeriert dem Auge,



Das faltenfreie Ankleben der dünnen Dachhaut gelingt am besten mit dem Klebestift „Uhu Contact“.

Für diese Lösung haben wir uns auch deshalb entschieden, weil unseren Lattennachbildungen auch eine tragende Rolle nach unten zufällt: An ihnen befestigen wir die Viessmann-Beleuchtungsplatten. Aufgrund der eher geringen Fenstergröße und ausreichend großer Deckenhöhe sind sie dort von außen kaum zu erkennen.

Um sie montieren zu können, sparen wir die Sparren über den beleuchteten Räumen zunächst noch aus. Sobald die Position eines Bausteins bestimmt ist, werden nur die beiden Lattennachbildungen eingeklebt, die an deren äußeren Enden sitzen. So lassen sich die Teile vorsichtig mit der Pinzettzange einfädeln und ankleben. Erst wenn ein fester Sitz garantiert ist, folgen die restlich Dachsparren. Die Klebeverbindungen zwischen Sparren und Platinen übernimmt Uhu Kraft.



Dank Innenbeleuchtung macht die Baracke „Zum Ohlser Eisenwerk“ von Moebo auch bei klarer Mondnacht einen guten Eindruck.

Immer mehr schreitet der Bausatz seiner Vollendung entgegen. Jetzt fehlt nur noch die Dachauflage sowie die seitlichen Verblendungen des Daches. Hier macht sich der Kontaktklebestift Uhu Contact nützlich, der bombenfest hält, aber dank seiner dünnen und gleichmäßigen Schicht Buckel in der Dachhaut vermeidet. Lohn der Mühen ist ein kleines Gebäude, dessen Aussehen sich auf jeder Modellbahn vom Umfeld abheben wird.

Für den Hintergrund ist es viel zu schade, deshalb haben wir ihm ja auch eine Inneneinrichtung sowie Beleuchtung spendiert. Die aufwändig gestalteten Oberflächen verbreiten den Charme des Morbiden, zeugen vom Alltag statt heiler Modellbahnwelten.

Ein passend gestaltetes Umfeld hebt dies zusätzlich hervor und sorgt für realistische Eindrücke, denen man den gewählten Maßstab nicht ansieht. Idee und Umsetzung dieses ausgefallenen, aber doch sehr nützlichen Bausatzes honorieren wir mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2012 in der Kategorie Zubehör.

Und abschließend halten wir fest: Kartongebäude sind durch nichts zu ersetzen – außer vielleicht Karton...

Bausatz- und Zubehöranbieter:

<http://www.moebo-exclusive.de>
<http://www.trafofuchs.de>
<http://www.viessmann-modell.de>

Bezugsquellen für Werkstoffe:

<http://www.bindulin.de>
<http://www.modellbaufarben.de>
<http://www.noch.de>

Holzboden-Grafik:

<http://www.cgtextures.com>

Veranstaltungsanzeige

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

**29.04.2012, 13.05.2012, 26.05.2012 27.05.2012, 10.06.2012,
08.07.2012, 29.07.2012, 09.09.2012, 30.09.2012, 14.10.2012,
28.10.2012.**

jeweils von 10:00 Uhr – 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-unteresbach.de

Neuer Kombibausatz von Faller Nächster Halt: Klingenberg

Laserschnittbausätze sind auf dem Vormarsch – jetzt auch bei den Großserienherstellern. Während es bei Kibri bei einer Ankündigung blieb, beweist sich nun Faller als Pionier. Anders als alle anderen Hersteller setzen die Gütenbacher aber auf eine Kombination von Spritzguss- und Laserschnitt-Teilen. Wir wollten wissen, wie ihnen dies gelungen ist und bauten deren neues Bahnhofsmodell. Als besondere Note erhält es eine Viessmann-Innenbeleuchtung.

Laserschnitt liegt voll im Trend. Die Kleinserie hat die Vorzüge bereits vor einigen Jahren erkannt, eine immense Angebotserweiterung für die Spur Z war die angenehme Folge. Unter den Großen der Branche hat sich vor allem Noch dieser Technik verschrieben, bislang allerdings nicht im Maßstab 1:220.

Faller geht nun einen eigenen Weg und verbindet die bekannten Vorteile der Lichtschneidetechnik mit denen des klassischen Spritzgussverfahrens.

Mit dieser Kombination hat der Anbieter aus dem Schwarzwald unter den bekannten Herstellern am Markt derzeit ein Alleinstellungsmerkmal.

Die auf der diesjährigen Spielwarenmesse angekündigte und kürzlich erstausgelieferte Neuheit des Bahnhofs Klingenberg (Art.-Nr. 282711) bietet eine gute Gelegenheit für eigene Erfahrungen.



So präsentiert Faller den Bahnhof Klingenberg auf eigenen Produktbildern, unter anderem auf der Außenverpackung des Bausatzes. Wir wollten herausfinden, ob Karton und Plastik wirklich miteinander harmonisieren. Foto: Faller



Der Bausatz besteht aus Hartkarton-, Holz- und Polystyrolteilen. Empfohlen wird der haus eigene Klebstoff „Faller Expert Lasercut“.

Besonders beschäftigt hat uns im Vorfeld die Frage, wie es um die Klebeverbindungen zwischen den unterschiedlichen Werkstoffen bestellt ist.

Faller hat zusammen mit dem Einstieg in die neuartigen Bausätze auch einen speziellen „Lasercut-Kleber“ ins Programm aufgenommen. Seine Leistungsfähigkeit muss der neue Spezialkleber erst noch beweisen.

Seine Feuertaupe auf Karton hat er bereits bei den Moebos- und Archistories-Bausätzen bewiesen, doch nun wird es noch einmal ernst. Fest steht nur, dass das kleine, eher unscheinbare Fläschchen eine der großen Ent-

deckungen des Jahres ist. Wer hätte das gedacht?

Herausgefordert hat uns auch das neue Innenbeleuchtungssystem aus dem Hause Viessmann: Keine Wärmeemission, dafür Wartungsfreiheit und geringe Stromaufnahme, sind Punkte, die uns der LED-Technik sehr offen gegenüber stehen lassen. Viessmanns Lichtboxen reizen zudem mit der Aussicht, auf einfache Art und Weise nur ausgesuchte Fenster eines Gebäudes zu beleuchten. Die Behauptung, das System sei auch für die Spur Z geeignet, schrie geradezu nach einem praktischen Versuch.

Abweichendes Konstruktionsprinzip

Der Faller-Bausatz „Bahnhof Klingenberg“ kann seine Herkunft nicht leugnen: Nicht nur seine Polystyrol-Ausstattungsteile verraten seine Herkunft.

Auch seine Konstruktionsweise unterscheidet sich von vielen anderen Hartkartonbausätzen. Faller setzt bei seinem Premierenprodukt für die Nenngröße Z nicht auf Zimmeraufteilungen im Inneren, deren Wände für zusätzliche Stabilität sorgen.

Stattdessen folgt Faller dem bisherigen Bauprinzip dicker Außenwände und freien Innenraums mit Lichtschutzmaske. Lediglich zwei Giebelwände schaffen im Dachbereich des Gebäudes eine weitere Querverbindung.



Die Idee: Im Karton-Bahnhof dürfte der bekannte Papiereinsatz mit den Gardinenmasken überflüssig sein – durchscheinen sollte durch die festen Wände eigentlich nichts.

Dann ließe sich dieses Teil weglassen, einzelne Fenster könnten mit Lichtboxen hinterlegt werden.

Gardinennachbildungen begnügen sich auch mit kleiner Fläche direkt am Fenster. So weit der Plan, nun geht es an die Tat.

Am Anfang steht auch hier eine Vollständigkeitskontrolle aller Bauteile. Faller macht es den Kunden dank klarer Teilebezeichnungen leicht und so wissen wir auch ohne Gesamtabbildung aller Teilebögen schnell, dass nichts fehlt.

Im Gegenteil, es werden noch viele Polystyrolbauteile für die Bastelkiste übrig bleiben, denn die Spritzlinge konzipiert Faller aus wirtschaftlichen Gründen stets für mehrere, ähnliche Bausätze. Darauf weist der Text in der Anleitung explizit hin.

Sie setzt, wie bei diesem Hersteller üblich, im Großen und Ganzen aber auf Bildsprache. Anschauliche Darstellungen des Gebäudes im jeweiligen Bauschritt werden nur durch wenige Worte ergänzt. So ist alles leicht nachzuvollziehen und durchweg gut zu verstehen.



Alle Teile sind klar gekennzeichnet: Auf die Kartonteile ist die Teilenummer teilweise sogar eingraviert (Bild oben). Allerdings verzichtet Faller auf Innenwände. Für mehr Stabilität sorgen hier nur die Querversteifungen im Dachbereich (Bild unten).

Der Zusammenbau erfolgt nach dem im Kartonmodellbau üblichen Prinzip: Das Haus entsteht von innen nach außen. Schritt 1 stellt das Verglasen der Fensterflächen dar. Sie werden aus Fensterfolie zugeschnitten und von innen an die Hausinnenwände geklebt.

An dieser Stelle vermissen wir einen Tipp des Herstellers über den zu verwendenden Klebstoff.

Streng nach Anleitung dürfte es einzig auf den Faller Expert Lasercut hinauslaufen, doch unsere Erfahrungen sprechen für Uhu Alleskleber Kraft.

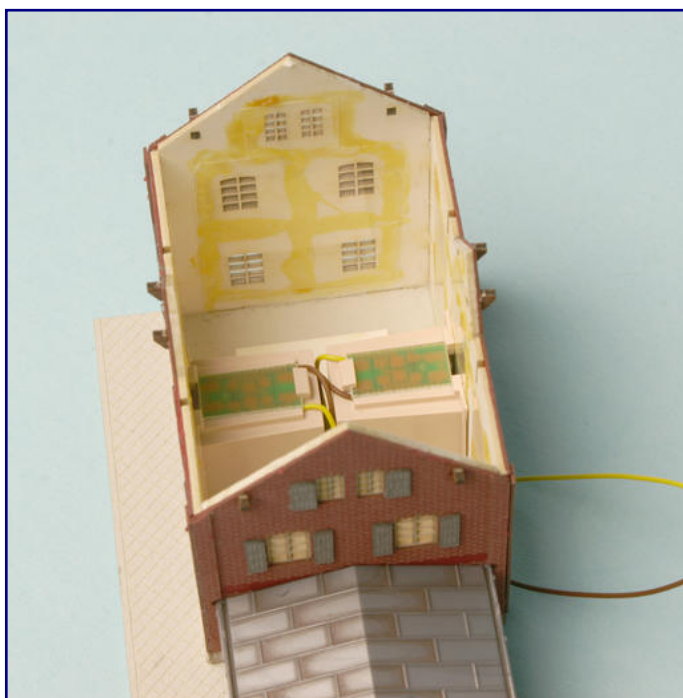
Das Herausschneiden der Innenwände aus dem Bogen führt uns vor Augen, dass Faller hier – auch im direkten Vergleich mit anderen Anbietern – eine sehr große Materialstärke gewählt hat.



Eine frische Klinge auf dem Bastelmesser ist dringend angeraten. Um keinen falschen Eindruck entstehen zu lassen: Für die Stabilität ist nicht allein die Wanddicke dieses Teils entscheidend.

Schritt für Schritt wächst der kleine Gebäudekomplex. Güterschuppen und Rampen sind im Gegensatz zum Hauptgebäude aus Holz gefertigt. Bevor die Innenbeleuchtung installiert wird, erfolgt an dieser Stelle eine Passprobe der Lichtschutzhaube.

Einfluss hat auch die gemeinsame Dicke von Außen- und Innenteil, wichtiger sind aber allgemein die physikalischen Eigenschaften des verwendeten Kartons. Sind die Fasern bei der Herstellung stärker gepresst worden und weisen deshalb eine höhere Dichte auf, lassen sich daraus prinzipiell auch dünnere Wände mit gleicher Stabilität produzieren. Dennoch zeigen sie sich beständiger gegen Feuchtigkeit. Einen expliziten Test mit Fallers Kartonmaterial haben wir nicht vorgenommen.



Während unser Bahnhof in die Höhe wächst und dabei langsam sein späteres Bild annimmt, müssen wir uns Gedanken über die Innenbeleuchtung machen.

Eine Innenraumgestaltung lohnt sich nicht, weil die Fenster nur wenige Einblicke geben würden und der Hersteller keine Aufteilung der Innenflächen vorgesehen hat. Sollen wie beim Vorbild nur einzelne Fenster beleuchtet werden, sind sie ein klarer Fall für Viessmanns neue Lichtboxen.

Bild links:

Die Fensterfolien werden gemäß Anleitung geschnitten und von innen an die Wände geklebt. Dafür haben wir Uhu Kraft verwendet.

Nun ist es Zeit, aus vier verschiedenen Größen die passenden Lichtboxen von Viessmann auszuwählen und einzusetzen. Auch sie werden mit Uhu Kraft angeklebt. Hinter den Türen verzichten wir auf Gardinendrucke, die Lichtboxen selbst sorgen für räumliche Tiefe.

Laut Hersteller sind sie auch für die Spur Z geeignet, was wir im Rahmen dieses Projekts nachprüfen wollten. Im Großen und Ganzen können wir diese Aussage auch bestätigen, wobei wir einschränken müssen, dass dies nicht pauschal für alle Bausätze oder für jede Position in einem Gebäude gelten kann. Voraussetzung ist immer, dass es ein solches Kunststoffteil in passendem Format, also minimal größer als das zu beleuchtende Fenster, gibt. Und die Einbautiefe im Inneren will auch bedacht sein.

Im Falle des Bahnhofs Klein-
genberg bereitet das keine
Probleme, denn wir haben nur
zwei Fenster und zwei Türen
zur Beleuchtung vorgesehen.

Da kommt sich nichts in die
Quere. Dass die Lichtboxen
nur mit einer offenen Seite
nach oben (Platineneinlage)
zu montieren sind, sollte klar sein.

Anderenfalls wäre das Ziel,
das Licht vorbildgetreu nach
unten scheinen zu lassen, ja
schon Makulatur.

Das Ankleben der Viessmann-
Lichtabschirmungen ist bereits
in diesem frühen Baustadium
erforderlich, weil Faller eine
schwarze Papiermaske im Ge-
bäude vorgesehen hat, die in
unserem Fall ja ans Innen-
leben anzupassen ist.

Sie sitzt dicht hinter den Schei-
ben und trägt Gardinennachbil-
dungen – zum Vermeiden von
Wanddurchleuchtungen ist sie
unseres Erachtens überflüssig,
weil der Kartonkorpus lichtdicht
sein sollte.

Die beleuchteten Fenster soll-
ten vor dem Ankleben gezielt
mit ihren Gardinendrucken be-
stückt werden, damit das Ge-
samtbild stimmig bleibt.

Dies erreichen wir durch groß-
zügiges Ausschneiden aus
dem Maskenrest und Ankleben
mit Uhu Alleskleber Kraft hinter
die Fenster – der Klebstoff darf
natürlich nur außerhalb des Sichtbereichs der Scheiben aufgetragen werden.

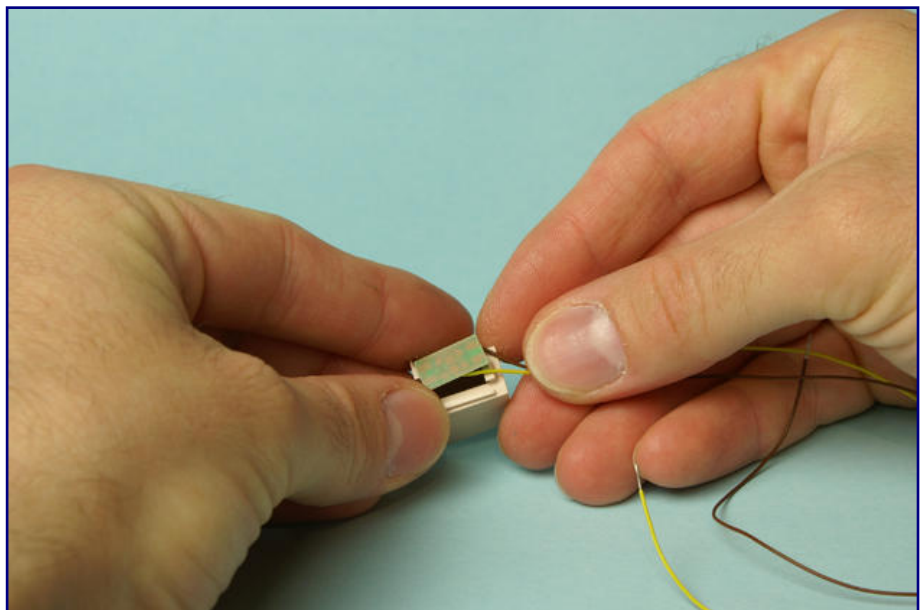
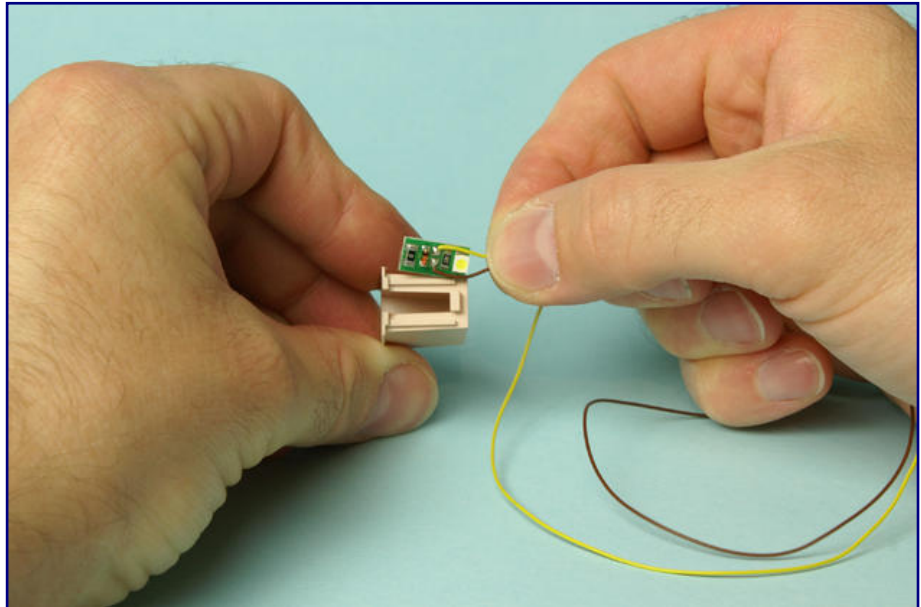


Bild oben:

Die Fensteröffnung der Lichtbox ist von einem Kleberahmen (links) umgeben, mit dem sie halt an der Innenwand findet. Oben befindet sich ein Steckrahmen für die Lichtplatine. Diese wird so eingelegt, dass die LED im hinteren Bereich Platz findet.

Bild unten:

Die Platine wird zunächst vorn in ihre Halterung geführt und danach hinten eingerastet. Die Kabel werden zuvor noch seitlich an der Rastnase vorbei hinten herausgeführt. Die Halterung hat dafür spezielle Führungen.

Nachdem ein Funktionstest der LED-Platinen erfolgreich abgeschlossen wurde, geht der Zusammenbau des Bahnhofs weiter. Ist erst einmal das Dach aufgesetzt, besteht keine Zugriffsmöglichkeit mehr auf das Innere. Dies ist ein entscheidender Grund, warum für moderne Innenbeleuchtungen nur noch wartungsfreie Leuchtdioden mit ihrer gegenüber Glühlampen deutlich höheren Betriebsdauer zum Einsatz kommen sollten.

Mit unserem kleinen Eisenbahnhalt geht es zügig voran, denn der Faller-Bausatz macht wirklich Spaß. Alle Teile sind passgenau gefertigt, die ansprechende Optik mit maßstäblich wirkenden Ziegelgrößen tut ihr übriges. Der Güterschuppen besteht aus Echtholz, was unserer Philosophie ebenfalls entgegenkommt. Das Aussehen dieses Naturwerkstoffes ließe sich halt mit anderen Materialien nicht vollends überzeugend wiedergeben.

Sobald sich die Kartonarbeiten dem Ende neigen, beschäftigt uns das Anbringen der Anbauteile und Dächer aus Polystyrol. Fallers Idee, Werkstoffe und Techniken zu kombinieren, hat ihren besonderen Reiz. So fehlen weder Dachrinnen noch Bahnhofsuhr. Die Dächer hätte Faller für unseren Geschmack allerdings auch als Hartkartonteile beilegen können: Die Ziegelstruktur ist technisch mit der Lasertechnik umsetzbar, der Schuppen hätte eine Teerpappennachbildung verdient gehabt.



Die Lichtboxen sind montiert und der Torso der Lichtabschirmung wird eingesetzt, damit die übrigen Fenster durch Gardinen hinterlegt sind. Auch die rechte Querversteifung musste noch zurechtgeschnitten werden. Nun beginnt das Ankleben der Polystyrolteile, darunter das Dach des Güterschuppens (rechts).

Glücklicherweise hat der Hersteller die Dächer bereits ab Werk in einfacher Weise patiniert.

Nacharbeiten an ihnen und den übrigen Spritzgussteilen sollten aber trotzdem erfolgen, um das vorbildliche Aussehen der Kartonoberflächen zu erreichen.

Schon ein dünner Farb- oder Klarkacküberzug kann den typischen, die Vorbildwirkung störenden Plastikglanz beseitigen.

Spannend wird schließlich das Ankleben der Dachteile auf den Hauswänden.

„Plastikkleber verwenden“ gibt die Faller-Anleitung dem Modellbahner als Ratschlag mit. Doch hält gewöhnlicher Polystyrolklebstoff tatsächlich auch auf Karton und Holz? Handelsübliche Polystyrolkleber wie Uhu Plast lösen Kunststoffe an und sorgen für eine Kaltverschweißung der zu klebenden Bauteile.

Zu unserer Überraschung entsteht auch zwischen Polystyrol und Hartkarton oder Holz (Güterschuppen) eine feste Klebeverbindung, sofern der Klebstoff nicht zu sparsam auf den Kunststoff aufgebracht wird. Verfließen darf er allerdings auch nicht, denn störende Klebstoff-Flecken wären dann die Folge. Beim Anbringen der Wanduhr an der Gebäudemauer, Bank, Mülleimer und Lätewerk auf dem Bahnsteig setzen wir alternative Klebstoffe ein.

Obwohl der Anbieter die genauen Bestandteile nicht verrät, so weist der Faller Expert Lasercut, laut Anbieter ein Mehrzweckkleber, etwa dieselben Klebeeigenschaften wie ein moderner Holzleim auf. Er ist allerdings hochviskos eingestellt. Solange sichergestellt ist, dass frisch aufgetragener Leim nicht

verlaufen und so ungewollte Spuren hinterlassen kann, spricht auch an dieser Stelle nichts gegen seinen Einsatz. Hilfreich war er beim Befestigen der Dachrinnen auf dem Hartkarton-Mauerwerk.

Gute Ergebnisse beim Befestigen von Kunststoffteilen auf der Bodenplatte (Bahnsteig) und der Gebäudewand liefert Uhu Alleskleber Kraft, der auch in diesem Anwendungsbereich eine hohe Haltekraft erzielt. Sein Vorteil insbesondere beim Klebepunkt in der Vertikalen ist, dass er bei sparsamer Dosierung von dort nicht abfließt.

Bei der Auswahl der eingesetzten Teile üben wir Sparsamkeit: Faller hat seinen kleinen Bahnhof zwar sehr üppig ausgestattet, doch das Produktbild auf der Verpackung vermittelt fast den Eindruck eines überladenen Bahnsteigs. Deshalb reduzieren wir die Zahl an verklebten Kisten, Säcken und Bänken. Auch wählen wir gegenüber der Anleitung abweichende Standorte. Weniger ist dieses Mal mehr.



Unterschiedlich hell leuchtet es aus der Tür des Reisendendurchgangs und dem Fenster mit Gardine links daneben. Der Bahnhof Klingenberg kann sich sehen lassen, jeglicher Plastikglanz auf den Dächern ist dank Modelmaster-Mattlack (Faller) verschwunden.

Der Rest wandert in die Bastelkiste und kommt später im Falle einer Bahnsteigverlängerung oder auf einer ergänzenden Szene zum Einsatz. Jetzt folgen nur noch die Zifferblätter der Bahnhofsuhr, der Fahrplanaushang und die Bahnhofsbeschilderung. Sie befestigen wir mittels Uhu Contact, einem äußerst praktischen Kontaktklebestift, der uns schon häufiger gute Dienste geleistet hat.

Am Ende der Arbeiten angekommen, ist es Zeit für ein Fazit: Die Lichtschneidetechnik öffnet viele neue Horizonte und stößt deshalb bei uns auf offene Türen. Doch sie hat auch Grenzen, besonders beim Darstellen nicht ebener Oberflächen und bei dreidimensionalen Bauteilen, die gleichzeitig ein gewisses Volumen besitzen. Faller hat dies erkannt und antwortet mit einer Kombination aus neuer und alter Technik.

Das reduziert Formenkosten, ohne auf die Vorteile des Hartkartonmodellbaus verzichten zu müssen. Auch das Verkleben der verschiedenen Werkstoffe bereitet trotz anfänglicher Sorgen keine Probleme. Deshalb halten wir diesen eingeschlagenen Weg für sinnvoll und wegweisend.

Auch der Zeitpunkt der Neuheit, nämlich der 40. Geburtstag der Spurweite Z, war gut gewählt. Faller hat es verstanden, auch von Seiten der Großserienanbieter im Zubehörsektor ein kleines Ausrufezei-

chen zu setzen, wie die Zukunft unserer Baugröße aussehen kann und wird. Wir honorieren dies mit einer Nominierung zu den Neuerscheinungen des Jahres 2012 in der Kategorie Zubehör.

Herstellerseiten:
<http://www.faller.de>
<http://www.viessmann-modell.de>

Anzeige



Eine Ausgabe verpasst?

bereitgestellt von **1zu200-shop.de**
Trainini ARCHIV

powered by **Ztrains** *
Trainini ARCHIV

* ab Jahrgang 2011

Alle Ausgaben, die nicht mehr auf unseren Seiten gespeichert sind, finden Sie kostenlos im offiziellen **Trainini ARCHIV** unserer Partner.

Schauen Sie einfach auf unsere Linkseite, klicken dort die Grafik, suchen Sie in Ruhe die gewünschte Ausgabe heraus, laden sie diese herunter... - fertig:
Und schon beginnt ein neuer Lesegenuss mit

Trainini
Komplett Spur Z.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z

Archistories-Bausatz mal anders gebaut Die inneren Werte eines Stellwerks

Archistories ist in der Spurweite Z als Hersteller mittlerweile etabliert. Nach der Auftragsfertigung von „Das Werk“ für Märklin entstand unter eigener Marke ein interessantes Programm, das guten Anklang findet. Einen Schwerpunkt bilden dabei Gebäude in Backsteinoptik. Auch das schmucke Stellwerk Tornstein gehört dazu. Wir haben seine Fassade verputzt, den Zahn der Zeit nagen lassen und ihm auch im Innenleben eine individuelle Note gegeben.

In Lichtschneidetechnik hergestellte Hartkartonbausätze sind für uns kein Neuland mehr. Zu handhaben sind sie nicht schwieriger als ihre seit Jahrzehnten vertrauten Verwandten aus Spritzguss-Kunststoff.

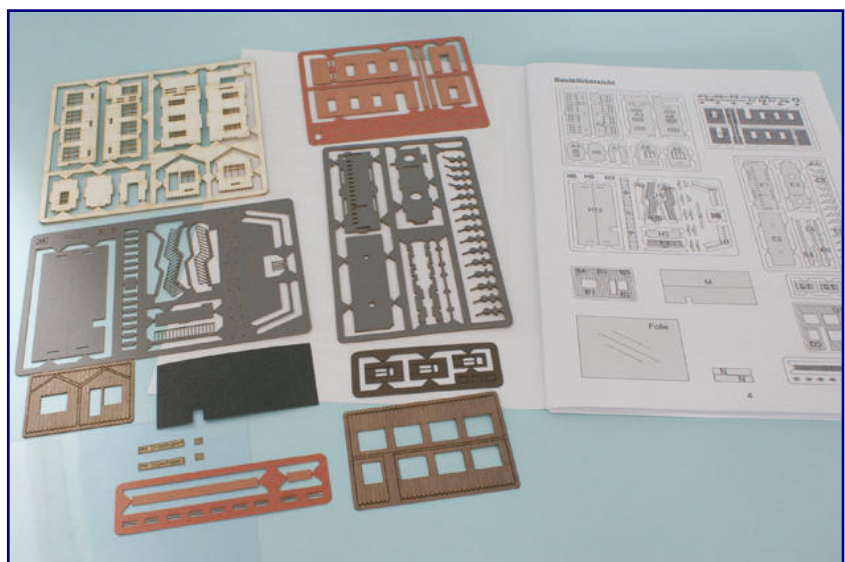
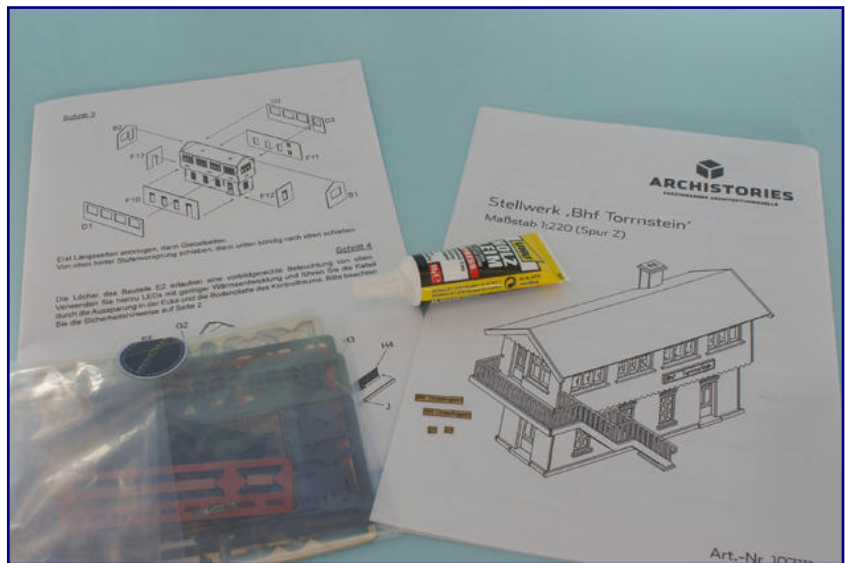
Nur die verwendeten Kleber unterscheiden sich und optische Nacharbeiten entfallen komplett, sofern durchgefärbtes Material in Museumsqualität im Einsatz ist. Also alles nur ein Kinderspiel?

Nein, denn die noch recht junge Technik eröffnet Möglichkeiten, die vor wenigen Jahren ins Reich der Phantasie geschoben worden wären.

Filigrane, aber dennoch stabile Treppenstufen und -geländer sind ein passendes Beispiel dafür. Wer seinen ersten Bausatz erfolgreich bewältigt hat, der wird auch davor nicht mehr zurückschrecken.

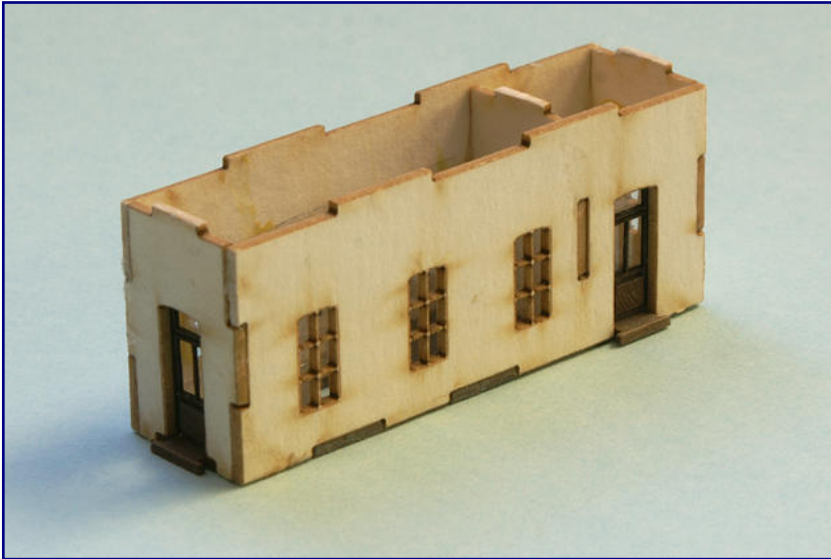
Mit den Erfahrungen wächst dann auch der Mut, eigene Wege zu gehen. Ein individuelles, möglichst einmaliges Gebäude zu schaffen, war in unserem Fall die Herausforderung, die wir gesucht (und gefunden) haben.

Als Versuchsobjekt dient das Stellwerk Tornstein (Art.-Nr. 107111) von Archistories (siehe auch Titelbild). Mit Blick auf sein holzverkleidetes Obergeschoss war gewünscht, dass es sich auch in Süddeutschland glaubhaft einsetzen lässt. Doch dazu passte aber der Backstein des Sockels nicht.



Archistories verzichtet auf eine aufwändige Verpackung und setzt stattdessen auf leicht verständliche Anleitungen auf Basis grafischer Darstellungen (Bild oben). Alle Bauteilbögen sind darin vollständig nachvollziehbar nummeriert (Bild unten). Zum Kleben empfiehlt der Hersteller verschiedene Produkte aus dem Hause Uhu.

Konkret bedeutet das, die Mauerwerksnachbildung hinter einer Feinputzfassade verschwinden zu lassen. In Ziegelform abgesetzte Fensterbögen und -bänke brechen eine mögliche Monotonie auf. An ausgewählten Stellen soll der Putz allerdings bröckeln und so die hervorragende Gravierarbeit des Herstellers zu Tage treten lassen. Im Modell sorgt das für Abwechslung, weil Häuser fast durchweg in intaktem Zustand wiedergegeben werden.



Mit diesem Plan im Kopf geht es nun an die Arbeit. Am Anfang steht wie gewohnt die Lektüre der Bauanleitung. Archistories stellt seinen gut erläuterten Bild Darstellungen einige grundlegende Hinweise voran.

Sie betreffen die Wahl passender Klebstoffe, des richtigen Werkzeugs und geben auch handwerkliche Ratschläge – als hilfreich und sinnvoll ist alles davon zu bezeichnen. Deshalb machen auch wir sie uns zu eigen.

Einzig beim Kleben der Fensterfolien erscheint uns ein ergänzender Hinweis sinnvoll: Archistories empfiehlt bislang Uhu Kraft, was schnell zu einem Missverständnis mit Folgen führen könnte. Das Produkt „Uhu Alleskleber Kraft“ trocknet gelblich aus, was schon bei kleinen Klebefehlern im Fensterbereich sofort auffällt.

Unsere Rückfrage beim Bausatzhersteller ergab, dass „Uhu Alleskleber Kraft Transparent“ der Klebstoff der Wahl sei. Die frühere Version, so scheint es, befindet sich bei Uhu auch nicht mehr im Angebot, wohl aber noch im Regal des einen oder anderen Vertriebspartners.

Wir haben uns mit Uhu Hart beholfen, der sich gut für Verbindungen mit Holz und Karton eignet. Er zieht weniger Fäden und trocknet transparent aus. Die Haftkraft auf Kunststoff ist aber geringer.

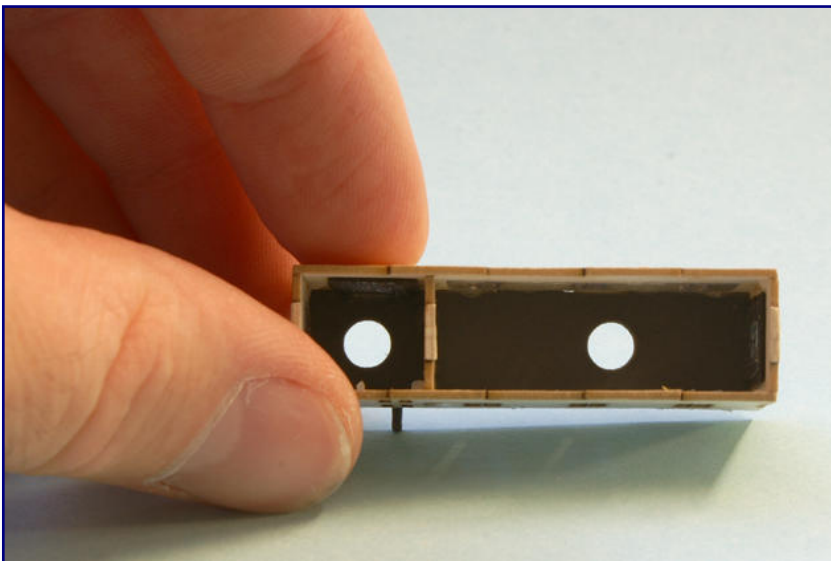


Bild oben:
Auch bei Archistories wird das Gebäude von innen nach außen aufgebaut. Kräftige Hartkartonteile und eine Querwand sorgen für Stabilität.

Bild unten:
Alle Räume können individuell beleuchtet werden. Dafür sorgen vorbereitete Kabeldurchführungen im Sockel sowie auch in Zwischenböden und Decken.

Der Zusammenbau des Stellwerks folgt weitgehend der Anleitung des Herstellers. Abweichungen ergeben sich nur in Bezug auf unsere individuell geplante Ausstattung. Aufgebaut wird das Gebäude von unten nach oben und gleichzeitig von innen nach außen. Begonnen wird also mit den Innenwänden des Sockels.

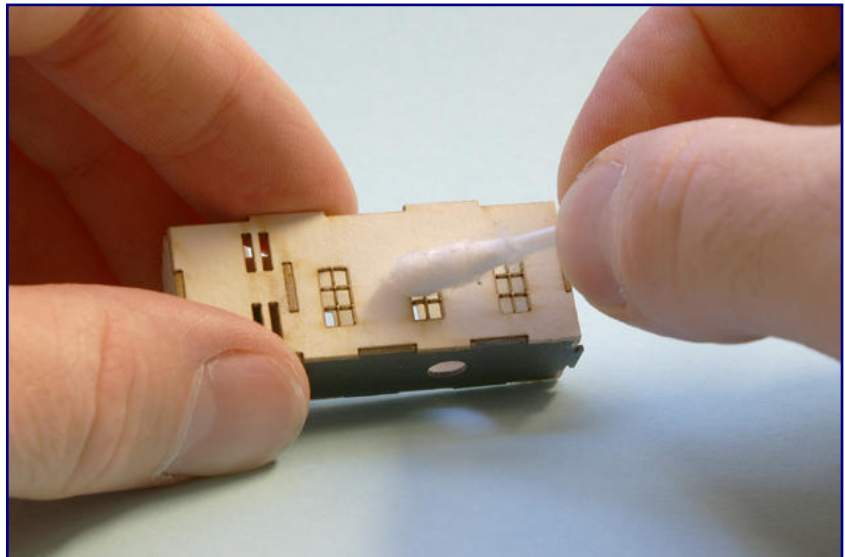
Zwei Zugangstüren sind dort zu finden. Wir definieren, dass die auf der Längsseite für den Zugang zum Hebelspannwerk ist, die zweite am Ende einer Seitenwand Zugang zu Toilette und Heizraum gewährt. Das ihr nahe liegende Stirnseitenfenster ordnen wir dem WC zu und hinterlegen die unteren zwei Drittel der Scheibennachbildung zwecks Diskretion mit weißem Lack.

Da wir eine Beleuchtung des Stellwerkerraums vorgesehen haben, ist dessen Verkabelung schon jetzt zu berücksichtigen.

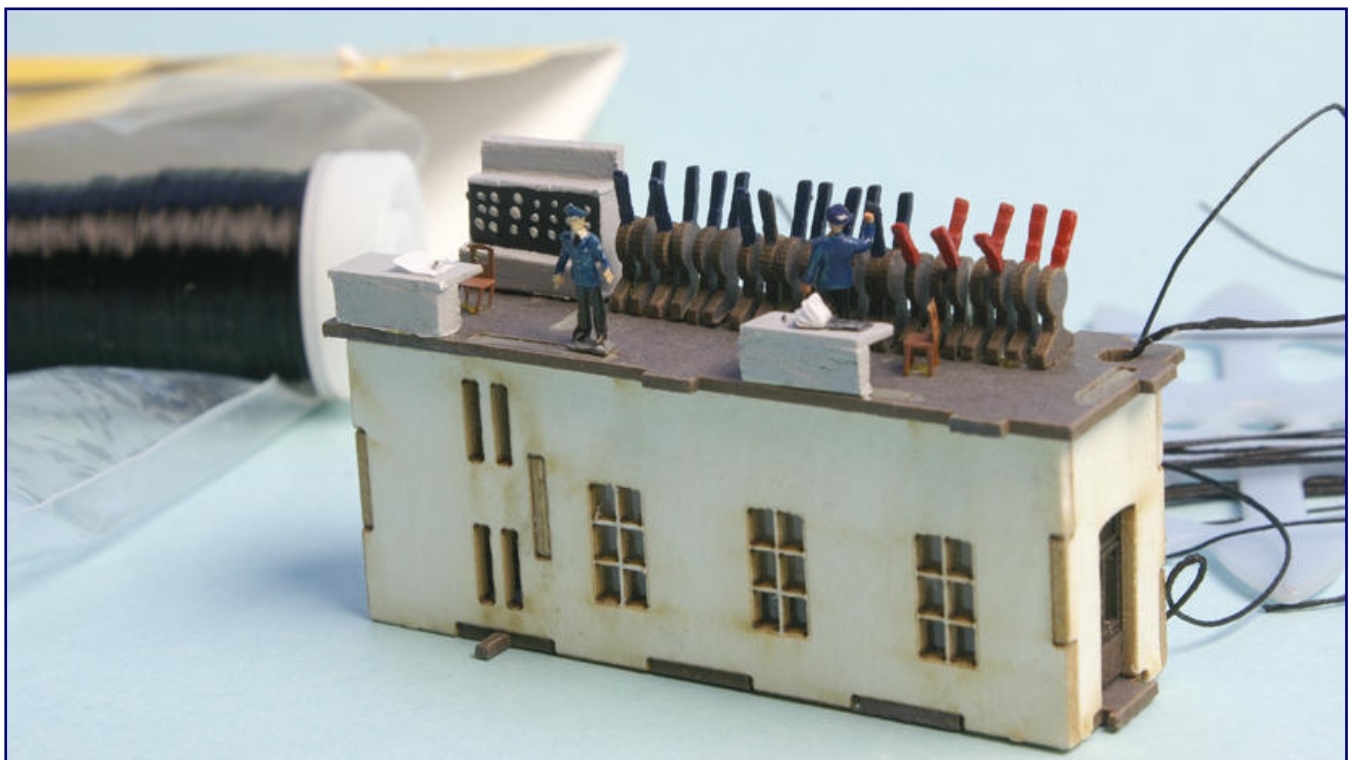
Bei Archistories ist eine Raumteilung gültiger Standard, was das gezielte Beleuchten auch einzelner Gebäudeteile erlaubt. In den Böden sind Öffnungen für Kabeldurchführungen vorgesehen.

Je nach dem Verlaufsweg eines Kabels bedeutet das auch, dass ein nachträgliches Verlegen wegen Verwinkelungen nicht mehr möglich ist.

In der Bodenplatte sind die Öffnungen nahe der Mitte angebracht, zum Obergeschoss empfiehlt sich eine Ecke zur möglichst unsichtbaren Unterbringung.



Ein nützlicher Herstellertipp aus der Anleitung: Schmauchspuren des Lasers werden mittels Wattestäbchen vom Karton abgetupft.



Zum Lieferumfang gehört eine Hebelbank. Wir lackieren die Stellhebel in vorbildgerechten Farben und ergänzen die Inneneinrichtung um weitere, überwiegend selbstgebaute Ausstattungssteile. Lackdraht von Conrad Electronic (hinten links) wird im Maßstab 1:220 zu Stiften, mit denen die Dienstbücher ausgefüllt werden.

Da wir bedrahtete Beleuchtungsplatinen von Viessmann sowie eine Hängeleuchte von Wiedenhaupt einsetzen wollen, lassen sich die Kabel in unserem Fall nur von oben nach unten führen, die Reihenfolge des Zusammenbaus verläuft somit entgegengesetzt.

Deshalb haben wir vorerst einen schwarzen Zwirnsfaden Schritt für Schritt als Platzhalter nach oben geführt.

Wir sichern ihn, damit er beim Drehen des Rohbaus nicht versehentlich aus den Führungen rutscht und verloren geht.

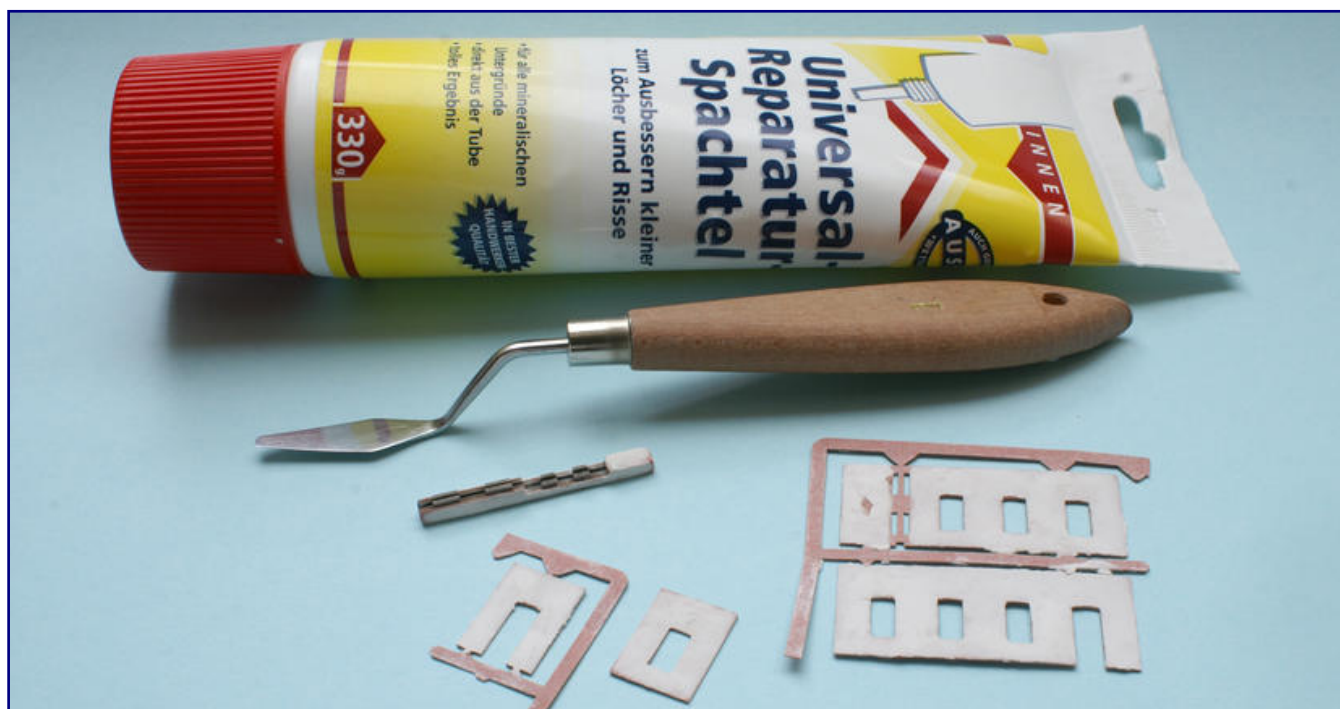
Schmauchspuren aus dem Schneidevorgang entfernen wir, der Herstellerempfehlung folgend, in tupfender Weise mit einem Wattestäbchen.

Die Fensterrahmen erscheinen nach dieser Prozedur deutlich heller als zuvor.

Und schon sind wir beim Obergeschoss angelangt, dass wegen seiner vielen, großen Fenster einen guten Einblick ins Innere gewähren wird. Hohen Wert haben wir folglich auf eine vollständige Inneneinrichtung gelegt. Herstellerseitig liegen dem Bausatz bereits Teile für die Nachbildung einer Hebelbank bei. Ihre Positionierung wurde aber gegenüber dem Vorseitenbausatz verändert.

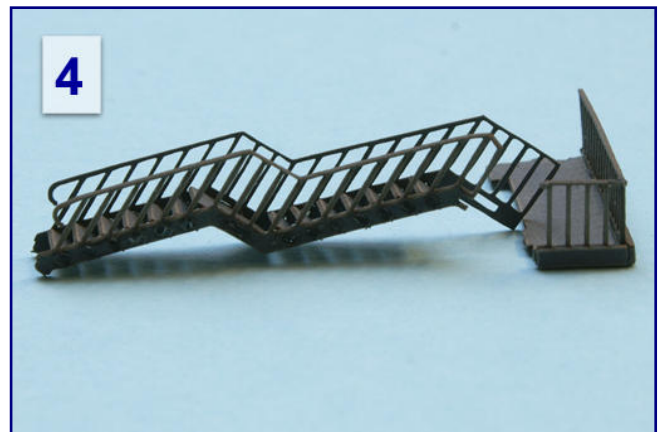
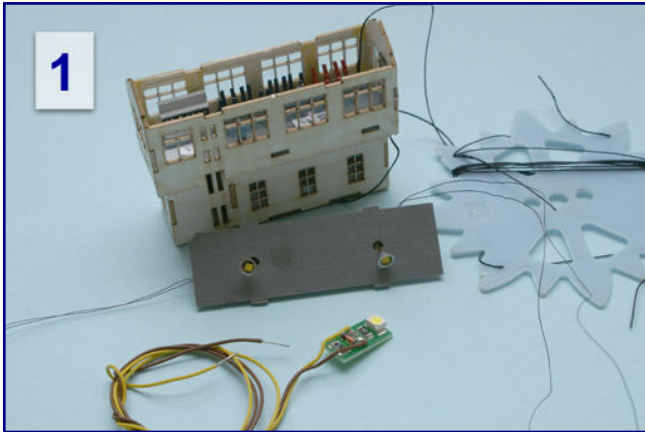


Ein Eindruck vom Innenleben: der Schreibtisch des Fahrdienstleiters (links im Bild). Darauf ist auch sein Telefon zu finden. Der Hörer entstand aus 0,3-mm-Kupferlackdraht, ebenfalls bei Conrad erhältlich. Die Schnur ist aus demselben, schwarzen Kupferlackdraht wie der Stift – nur entsprechend dem Vorbild verdreht.



Die Außenwände des Sockels werden mit Reparaturspachtel auf Wasserbasis bearbeitet. Nach dem Glätten erhält die Fassade einen tupfenden Anstrich mit gewöhnlichen Abtönfarben. Beides kann dem hochwertigen Kartonmaterial nichts anhaben!

Ursprünglich sollte die Hebelbank die gesamte Länge des Innenraums umfassen, was aber schon wegen des Verlaufs der Drahtseile zu den Umspannhebeln im Untergeschoss nicht vorbildgerecht wäre: Die Tür an der Längsseite wäre dann von Seilen und Hebeln blockiert. Also entscheiden wir uns, über dem als Toilette und Heizungsraum definierten Bereich keine Weichenhebel zu montieren, vier Stück sparen wir dadurch ein.



Ein Test mit den LED-Platinen von Viessmann und den Hängeleuchten von Wiedenhaupt-Miniaturen bestimmt die Wahl der Innenbeleuchtung (Bild 1). Die Hängeleuchten werden an abgeschnittene Zahnstocher montiert, die gleichzeitig für eine Zugentlastung sorgen (Bild 2). Uhu Kraft sorgt für Halt, auch die Kupferlackdrähte werden damit auf der Decke eingegossen. Nach dem Trocknen sind noch die Leuchten zu positionieren, bevor das Deckenteil eingeleimt werden kann (Bild 3). Als schwierigste Feinarbeit erweist sich dank der vielen, extrem kleinen Teile der Zusammenbau der Treppe (Bild 4).

An deren Stelle tritt das zu jedem Hebelwerk gehörende Blockwerk, das im Eigenbau aus Resten einer Kappa-Platte entsteht. Hellgraue und schwarze Farbe (Vallejo) sowie gezielte Akzente mittels eines Eddings 780 in Silber geben ihm ein vorbildgerechtes Aussehen. Ergänzt wird die Innenausstattung um einen ebenfalls selbstgebauten Tisch (Polystyrol und Kappa-Plattenrest) und einen geätzten Stuhl von Trafofuchs.

Auf die beiden Schreibtische des Stellwerkpersonals gehören noch ein Dienstbuch und Schreibmaterial, das aus gefalteten Papierresten (weiß und schwarz) nachgebildet wird. Der danebenliegende Kugelschreiber besteht aus einem winzigen Stück schwarzen Kupferlackdrahts aus dem Programm von Conrad Electronic.

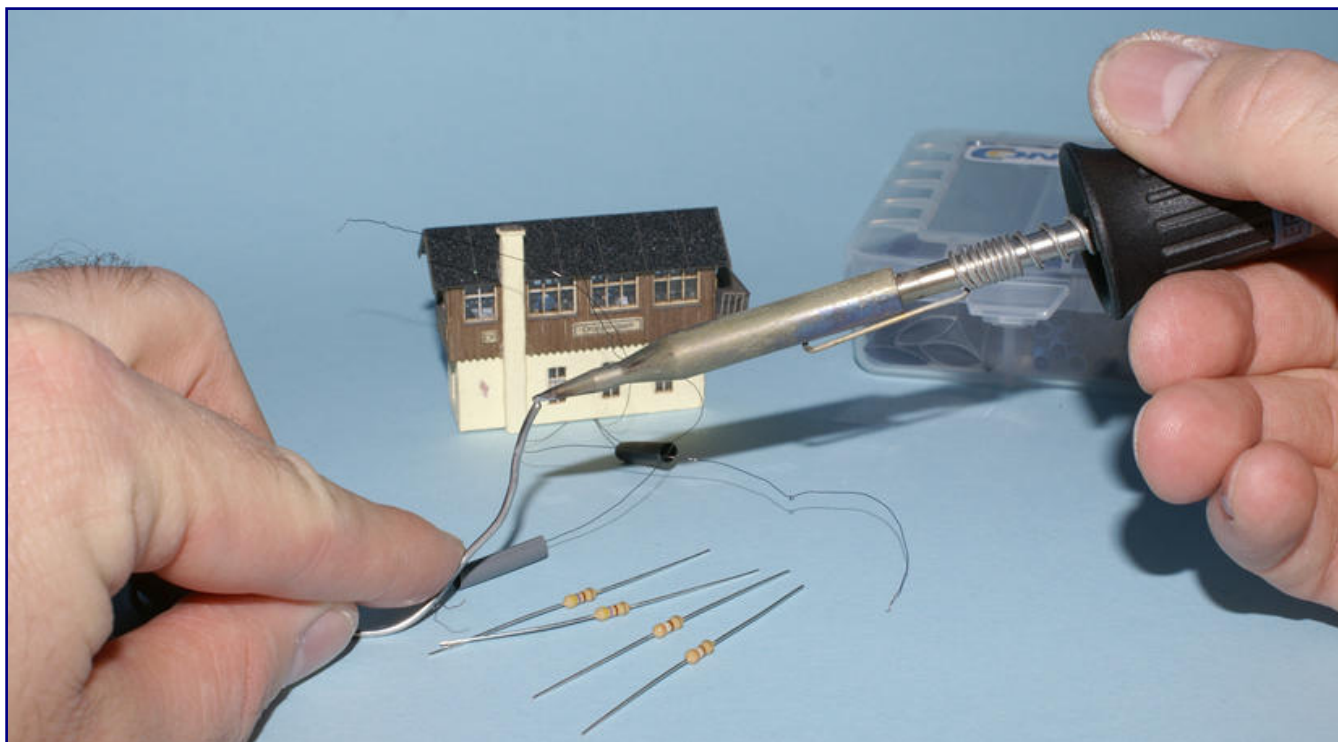
Das Telefon des Fahrdienstleiters besteht aus Polystyrol, Kupferlackdraht (0,3 mm blank sowie 0,15 mm schwarz; beides bei Conrad erhältlich) und schwarzer Aryclfarbe. Seine Form erhält es durch Bearbeiten mit der Feile. Die Wählscheibe wird zum Schluss mittels eines Farbtupfers mit dem Edding 780 angedeutet.



Bevor die Holzverkleidungen und die Treppe samt Podest montiert werden können, erfolgt das Anbringen der vorbereiteten Fassadenteile. Erst wenn ihr Anstrich abgeschlossen ist, geht es im Obergeschoss weiter.

Bevor die Holzverkleidungen und die Treppe samt Podest montiert werden können, erfolgt das Anbringen der vorbereiteten Fassadenteile. Erst wenn ihr Anstrich abgeschlossen ist, geht es im Obergeschoss weiter.

Die vier zuvor eingesparten Stellhebel sowie weitere aus einer Nachlieferung setzen wir zusätzlich in die Hebelbank ein. Damit rücken wir näher ans Vorbild und passen unser Modell auch der Serie weitgehend an.



Zum Schutz der LED werden in Sperrrichtung Dioden und am Gegenpol Vorwiderstände angelötet. Die blanken Lötstellen werden zur Vorbeugung von Kurzschlüssen mit Schrumpfschläuchen überzogen. Dank Parallelschaltung können die beiden Leuchtdioden getrennt voneinander angesteuert werden.

Stellwerke dieser Größenordnung und Bedeutung sollten regelmäßig mit zwei Personen besetzt sein. Zwei Figuren aus einer alten Merten-Packung sorgen deshalb für Leben im Arbeitsraum.

Der Fahrdienstleiter steht am Fenster und schaut auf den Zugbetrieb im Gleisbereich. Der Weichenwärter war zuvor ein Aufsichtsbeamter, dessen Schirmmütze von rot auf dunkelblau umlackiert wurde.

Seine Kelle musste er abgeben, damit der gestreckte Arm einen Weichenhebel bedienen kann.

Damit er glaubhaft seiner Arbeit nachgehen kann, erhalten die Stellhebel noch einen passenden Farbanstrich: im (vom Gleisfeld aus gesehen) rechten Bereich sieben rote Hauptsignalhebel, daneben blaue Stellhebel für Weichen, Gleissperren und Formsperrsignale.

Als nächsten Schritt bearbeiten wir die Innenwände des Obergeschosses gemäß Anleitung: Tür einsetzen und Fensterfolien aufkleben. Bevor sie ihre endgültige Position einnehmen, dient die gleisseitige Wand der Standortbestimmung des Fahrdienstleiterschreibtisches, denn er soll bündig stehen. Befestigt wird er mit Uhu Alleskleber Kraft.

Sobald alles in seiner Anordnung stimmig und ansprechend wirkt, geht es mit dem Anbringen der Innenwände im Obergeschoss weiter. Die großen Fenster des Stellwerks sorgen dafür, dass der Betrachter einen guten Blick auf das Innenleben hat: Der Aufwand hat sich also gelohnt!

Als nächstes sind nun die Außenwände an der Reihe. Sie erfordern den höchsten Bearbeitungsaufwand, weil sie den individuellen Stil des Gebäudes maßgeblich bestimmen sollen.

Der von uns gewählte Weg stellt das Material vor eine harte Belastungsprobe, denn wir arbeiten mit Produkten auf Wasserbasis – dem natürlichen Feind von Karton.

Doch auch diese Bewährungsprobe übersteht das hochwertige Material von Archistories ohne Probleme. Die Mauerwerkteile lassen dafür ein Überspachteln mit Dispersionsfüllspachtel über sich ergehen, der mit Modellierwerkzeug und einem Modellbauspachtel aufgetragen und verstrichen wird.

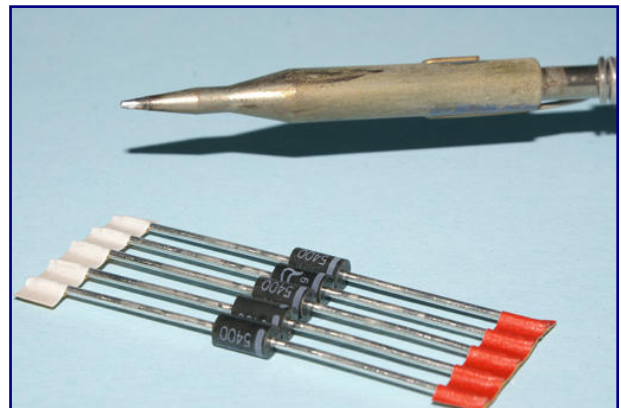
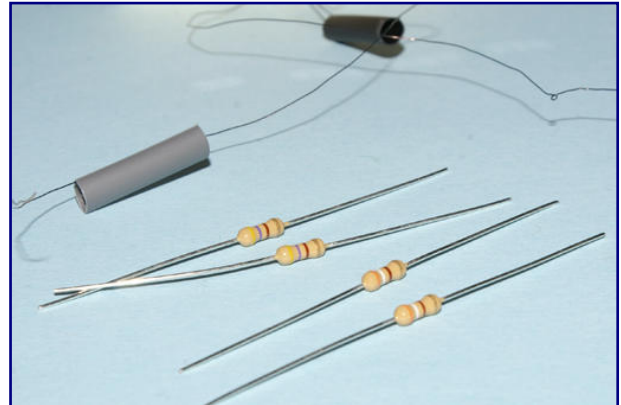
Nach dem ersten Antrocknen werden die Kartonteile auf dem Arbeitstisch abgelegt und beschwert, damit sich nichts verzieht.

Einen Tag später folgt das Schleifen der Oberfläche zum Glätten der Fassade, Spachtelmassenreste an Außenkanten, Fensteröffnungen und Rückseiten werden vorsichtig mit einem Skalpell entfernt.

Nur eine kleine Fläche auf der dem Gleis zugewandten Seite blieb frei vom weißen Überzug, um dort abgeplatzten Putz nachzubilden. Hier bleibt das hervorragend gravierte Mauerwerk sichtbar und betont die feine Arbeit des Herstellers durch einen gewollten Blickfang in besonderer Weise.

Vollständig zusammengebaut und erst dann verputzt wird der Außenkamin des Stellwerks. Bei ihm wie auch den noch filigraneren Geländer- und Treppenteilen wird der Sinn einer Archistories-Empfehlung deutlich: verdünnten Holzleim mit einer Spritzenkanüle auftragen. Anwenderfertig gibt es das übrigens bei Faller. Dieser Spezialleim hat die passende Viskosität, verfügt über eine ausgezeichnete Haltekraft, trocknet schnell und hat wie alle Faller-Kleber eine feine Dosierspitze.

Eine regional typische Fassadenfarbe wird aus etwa 5 Teilen Deckweiß-Dispersionsfarbe sowie den Abtönfarben Goldgelb (ca. 2 Teile) und Karamell (ca. 1 Teil) gemischt und mit dem Borstenpinsel aufgetragen. Nach dem Trocknen erfolgt eine zweite Schicht, die tupfend aufgetragen wird, um die Struktur einer Fassade korrekt wiederzugeben.



Die Widerstände sollen nach dem Ohmschen Gesetz mit mindestens 330 Ω bemessen sein. Als ideal erwiesen sich 470 Ω (Bild oben). Die Gleichrichterdioden (Bild unten) sind in ihrer Leistung großzügig bemessen.

Während des Trockenvorgangs starten wir nun eine kleine Versuchsreihe für die geplante Innenbeleuchtung. Herauszufinden gilt es das Optimum der Arbeitsraumausleuchtung bei einer optisch nicht störenden Montage der Lampen. Archistories hat eine Ausleuchtung von oben vorgesehen, wie sie im Modell für eine vorbildnahe Wirkung sorgt. Zwei Durchführungen besitzt die Zimmerdecke, die Kabelführung erfolgt im Giebel zu einer Ecke auf der Türseite.

Dort lassen sich die Kabel in der Zimmerdecke in den Sockel herunter- und durch die Bodenplatte herausführen. Angedacht war der Einsatz von zwei weißen LED-Deckenleuchten des Kleinserienherstellers Wiedenhaupt-Miniaturen. Wegen ihrer Nachbildung des Leuchtenkörpers ist keine Tarnung erforderlich, als kritisch erweist sich aber die Montagehöhe: Nach unten beschränken sie die Stellhebel und die erforderliche Lichtstreuung, nach oben setzt der optische Eindruck Grenzen.



Der direkte Vergleich zum Originalzustand (links) zeigt, dass unsere Variante „Fahrdienstleiterstellwerk Drüppingsen“ einen völlig anderen Charakter erhalten hat. Links vom Kamin ist die Stelle, an der wir abgeplatzten Putz nachgebildet haben.

Alternativ fassen wir eine Ausrüstung mit einer oder zwei LED-Platinen aus dem Hause Viessmann ins Auge, ebenso die getrennt schaltbare Kombination beider Produkte. Wiedenhaupt fiele dann die vorbildnahe Ausleuchtung zu, Viessmann die helle Illumination für Fotozwecke.

Die Helligkeit beim Einsatz des Viessmann-Produkts ist nahezu perfekt, aber leider lässt es sich aus tiefem Blickwinkel durch die großen Seitenfenster erkennen. Eine Tarnung ist nicht möglich. Als problematisch erweisen sich auch die gelben und braunen Zuleitungskabel, die sich in einer Gebäudeecke nicht verstecken lassen.

Der Plan, einen die Sicht verdeckenden Kabelschacht aus Kartonresten zu bauen, erweist sich aus Platzgründen als nicht umsetzbar. Soll Viessmann hier zum Zuge kommen, bleibt nur ein Ablängen der Kabel und der Umstieg auf deutlich dünneren, schwarzen Kupferlackdraht (0,15 mm) von Mayershofer Modellbau, erhältlich bei Conrad Electronic.

Wir entscheiden uns hier letztendlich für die schon ursprünglich geplante Wiedenhaupt-Ausstattung. Zwei Deckenleuchten halten Einzug in den Stellwerksraum, die bestmögliche Montagehöhe wird in weiteren Versuchen systematisch ermittelt. Eine entscheidende Idee fehlt noch, denn die Leuchten sollen ja in der nun definierten Position dauerhaft verbleiben.

Was fehlt, ist eine geeignete Aufhängung im Deckenbereich. Wir basteln sie aus einem Zahnstocher, von dem zwei kurze Stücke abgetrennt werden. Sie sind gerade so lang, dass sie neben der Deckendurchführung beidseitig noch eine kurze Klebestelle belassen. Der schwarze Kupferlackdraht wird nun von der Unterseite durch die Öffnung zur Oberseite der Deckenplatte geführt.

Dort wird er lose ein bis zwei Mal um das Rundholz gewickelt, bevor dieses auf das Deckenteil aufgelegt wird. Die Stücke des Zahnstochers werden später im Giebel verschwinden. Haben sie ihre endgültige Position eingenommen, lässt sich auch der Kupferlackdraht passend straffen.



Mit seinem abgewandelten Aussehen eignet sich unser Bauvorschlag des Archistories-Bausatzes auch für Anlagen mit süddeutschem Vorbild. Im Original ist Drüppingsen allerdings in Nordrhein-Westfalen zu finden, einen Bahnanschluss gibt es nicht.

Sitzt alles zur Zufriedenheit, ist es Zeit fürs Kleben. Großzügig aufgetragener Uhu Alleskleber Kraft fixiert Zahnstocher und Draht auf der Oberseite der Deckenplatte. Nach dem Trocknen werden die Leuchten kurz in eine exakt senkrecht hängende Position gebracht und die Deckenplatte aufs Stellwerk aufgesetzt. Fertig ist das Innenleben unserer Dienststelle.

Einen Hinweis wollen wir an dieser Stelle nicht vergessen: Die Leuchten von Wiedenhaupt-Miniaturen sind für eine Betriebsspannung von maximal 3,5 Volt ausgelegt. Vorwiderstände zur Spannungsreduzierung liegen den Lampen nicht bei. Der Kunde sollte sie also passend zu seinem Betriebssystem wählen – in der Spurweite Z sind ja seit Einführung der neuen Formsignale zwei verschiedene Versorgungsspannungen üblich.

Für die klassische Sekundärspannung von 10 Volt am Märklin-Transformator ermitteln wir mit Hilfe des Ohmschen Gesetzes aufgerundet einen Mindestwiderstand von 330 Ω je LED bei Parallelschaltung.

Wer sich gegen die höhere Lichtspannung absichern möchte, der wählt Exemplare mit einem Wert von mindestens 390 Ω (100 Stck./Packung bei Conrad, Art.-Nr. 403997). Wem die LED damit zu hell erscheinen, der greift wie wir zu Kohlewiderständen von 470 Ω (404004; 100 Stck./Packung). Ausgewählt haben wir sie mit 5 % Toleranz aus dem Sortiment von Conrad-Electronic.

Vom selben Elektronikversender stammen auch die Gleichrichterioden (162361), die wir als Schutz vor die Leuchtdioden schalten. Zu bedenken gilt es, dass der Lichtanschluss des Trafos Wechselspannung abgibt, die den LED auf Dauer nicht gut bekommen könnte. Auch wenn sie nur eine Durchflussrichtung aufweisen, sollten sie nicht als gewöhnliche Dioden missbraucht werden. Blanke Lötstellen werden mit einem Schrumpfschlauchüberzug (540800; Pckg. mit versch. Größen) isoliert.

Alle elektronischen Komponenten werden an den Lackdrahtenden außerhalb des Gebäudes, also nach Einbau in eine Anlage unterhalb der Holzplatte angebracht. Dies sichert einen späteren Zugriff im Falle von Defekten oder gewünschten Änderungen.

Nun geht es unspektakulär weiter, bis unser Stellwerk fertig ist. Die Holzverkleidung des Obergeschosses fehlt noch und auch die Außentreppe, die eine sehr ruhige Hand und viel Geschick erfordert, wartet auf ihren Zusammenbau und die Montage an der Außenwand. Die Empfehlungen des Produzenten für einen erfolgreichen Zusammenbau sind sehr wertvoll, denn dieser Arbeitsschritt ist der schwierigste von allen.

Das Dach wird außen mit einer Teerpappennachbildung beklebt, die zugegebenermaßen für ein bayrisches Häuschen eher untypisch ist. Wer mag, könnte alternativ eine eigene Schindeleindeckung herstellen und auflegen. Uns gefällt das Aussehen auch ohne.

Der letzte Schritt betrifft die Namensgebung. Tornnstein passt ja nun nicht mehr, denn äußerlich hat unser Werk mit dem ursprünglichen Archistories-Bausatz nicht mehr viel gemein. Und so mutiert es zum Fahrdienstleiterstellwerk Drüpplingsen (Df). Dieser Ort mit dem merkwürdig klingenden Namen liegt zwar nicht im Süden der Republik, aber das ist eine ganz andere Geschichte...

Nominierung für den Bausatz „Stellwerk Tornnstein“
Passgenaue Teile, hochwertiges Material, formstabile
Ergebnis und eine durchdachte Konstruktion – das sind
Merkmale, die uns begeistern.
2012 könnte das Jahr des Kartonmodellbaus werden:
Auch den Bausatz „Stellwerk Tornnstein“ von Archistories nominieren wir für die Neuerscheinungen des Jahres 2012 in der Kategorie Zubehör.

- Bausatzanbieter:**
<http://www.archistories.com>
<http://www.archistories-shop.com>
- Verbautes Zubehör:**
<http://www.preiserfiguren.de>
<http://www.trafofuchs.de>
<http://www.wiedenhaupt-miniaturen.de>
<http://www.viessmann-modell.de>
- Verwendete Werkstoffe:**
<http://www.edding.com>
<http://www.faller.de>
<http://www.modellbaufarben.de>
<http://www.oesling-modellbau.com>
<http://www.uhu.com/de/home.html>

Karton schafft Perspektiven

Im Gespräch mit Archistories

Hartkarton und Lichtschneidetechnik bieten dem Modellbau viele neue Perspektiven. Archistories ist Hersteller und gleichzeitig Zulieferer von Märklin. Wir sprachen mit Inhaber Dipl.-Ing. Frank Drees, wie Modellbahner von dieser Technik profitieren, wo ihre Grenzen liegen und was besonders Zetties in Zukunft erwarten dürfen. Ebenso ging es um Einstieg und Umgang mit den für viele noch neuen Bausätzen.

Trainini®: Frank Drees, viele Modellbahner kennen Archistories noch nicht, obwohl Sie auch für Märklin konstruieren und produzieren. Unter anderem stammt „das Werk“ für die Spur Z von Ihnen. Wie stellen Sie sich und Ihr Unternehmen unseren Lesern vor?

Drees: Ich bin mitten Emsland, in Lingen gegenüber dem sicher bekannten Ausbesserungswerk aufgewachsen.

Das Fenster meines Zimmers wies damals direkt in Richtung Werkgelände, wo in den siebziger Jahren noch einiges los war. Und das hat offenbar Spuren hinterlassen.

Mit dem bedauerlichen Abriss vieler Werkgebäude gegen Ende der 1980er Jahre erwachte mein Interesse für Architektur. Ich begann damals mit einer Dokumentation der Werkbauten, die Sie heute unter www.archistories.com sehen können.

Etwas später folgte die Konstruktion von Modellen der Gebäude und schließlich habe ich Architektur studiert.

Viele Architekten großer Büros setzten bei der Erstellung von Entwurfsmodellen schon länger auf die Lasertechnik und auch ich war von den Möglichkeiten sofort überzeugt.

Wenn man das beste Material mit den besten Konstruktionsmethoden und zeitgemäßer Technik kombiniert, können faszinierende Dinge entstehen.

Unser Programm umfasst Bausätze aller Maßstäbe und hoch detaillierte Präsentationsmodelle, zum Beispiel für Firmeninhaber, Architekten oder auch Privatleute. Die Qualität unserer Produkte hat auch die Firma Märklin überzeugt, für die wir schon lange erfolgreich entwickeln und produzieren.

Es macht viel Spaß, neue Produktideen zu finden, Konstruktionen zu optimieren und den Markt mit immer neuen tollen Produkten zu überraschen. Bei uns gibt es noch echte Liebe zum Produkt und ich glaube, das merkt der Kunde.



Frank Drees, Inhaber und Geschäftsführer von Archistories, wirbt im Gespräch mit Trainini® leidenschaftlich für den Hartkartonmodellbau.

Trainini®: Wofür steht der Begriff Archistories? Was bedeutet er?

Drees: Das ist ein Kunstwort aus „Architektur“ und „Historien“ in ihrer gemeinsamen Bedeutung als „Architekturgeschichte“, wobei die Doppeldeutigkeit mit „Architekturgeschichten“ bewusst gewählt ist.

Es heißt übrigens mitnichten „Aristoteles“, wie mir in Altenbeken einmal zu Ohren kam... (lacht)



Archistories steht für Architektur, Geschichte und auch Architekturgeschichten, denn alle Modelle haben dem Kunden auch etwas zu „erzählen“.



Trainini®: Und wieso musste es gerade Karton sein?

Drees: Was sonst? Nichts ist besser geeignet.

Ich konstruiere, wie gesagt, seit 23 Jahren Architekturmodelle. Anfangs aus Sperrholz, das ich mit Ziegeltapete beklebt habe. Inzwischen schwöre ich aber auf speziellen durchgefärbten Hartkarton, weil er ganz einfach das beste Material für diesen Zweck ist.

Er ist UV- und feuchtigkeitsbeständig, lässt sich wunderbar verarbeiten, ist unglaublich stabil und von überragender Qualität. Ich habe vieles probiert, es gibt nichts Besseres für diesen Zweck.

Trainini®: Viele Modellbahner kennen und vertrauen Polystyrolbausätzen. Deshalb haben sie Vorbehalte gegenüber Pappe. Wie reagieren Sie auf diese Unsicherheiten?

Drees: Einspruch! Pappe ist ein Verpackungsmaterial. Unsere Produkte sind zwar in Pappkarton verpackt aber drinnen befinden sich Bauteile aus feinstem durchgefärbtem Hartkarton höchster Güte, darauf kann sich der Kunde verlassen.

Natürlich kenne ich diese Vorurteile und am besten waren diese bisher auf Messen zu entkräften.

Da kann sich der Kunde mit eigenen Augen und Händen überzeugen und bisher waren alle verblüfft und haben oft gar nicht geglaubt, dass es sich um Karton handelt. Die Vorurteile haben sich dann ganz schnell in Luft aufgelöst.

Auch zeigen wir auf unseren Seiten im Netz nur Produkte in unbehauelter Erscheinung, soll heißen: unsere Produkte sehen so aus, wie die Fotos es zeigen. Es ist keine weitere Farbbehandlung erforderlich.



Hartkarton in bester Qualität und unbehauelter Erscheinung: Dafür steht der Anbieter Archistories.

Trainini®: In welchen Bereichen arbeiten Sie? Haben Sie sich bestimmten Baustilen verschrieben?

Drees: Das möchte ich so nicht sagen, auch wenn es augenblicklich so scheinen mag, als ob ich einen Hang zum preußischen Bahnbau habe.

Das ist sicher in meiner norddeutschen Biografie begründet aber ich habe auch festgestellt, dass der Markt endgültig genug vom ewigen Schwarzwaldstil und von Fachwerkhäuschen hat.

Ich denke, dass viele Kunden sich endlich etwas neues, ganz anderes wünschen. Weg von der „heilen Bergwelt“ und hin zu mehr authentischem Bahnbetrieb.



Ein klares Nein gibt es zu festen Baustilen, doch die Gebäude einer Anlage und damit auch im Programm eines Anbieters sollten zueinander passen. Wildes Mischen schadet nur dem Vorbildeindruck.



Das soll aber nicht heißen, dass ich der echten Schwarzwaldarchitektur generell nichts abgewinnen könnte.

Es kann sehr gut sein, dass wir einmal etwas in dieser Richtung machen, aber dann wird der Schwerpunkt auf realitätsnaher Architektur liegen, nicht auf romantischem Kitsch, denn ich habe den Eindruck, dieses Thema ist am Markt durch.

Trainini®: Wo und wie finden Sie passende Vorbilder?



Drees: Wir arbeiten selten mit realen Vorbildern, außer natürlich auf Kundenwunsch. Ich sehe auch keinen Sinn darin, warum ein Gebäude tatsächlich existieren muss.

Es ist ja nun nicht realistisch, wenn auf einer Anlage neben dem Wasserturm Nürnberg der Güterbahnhof aus Hamburg steht. Das ergibt insgesamt ein unsinniges Stilgemisch.

Unser fiktives Bw-Ensemble „Tornstein“ beispielsweise ist harmonisch aufeinander abgestimmt: preußisch inspirierte Gebäude mit realistischen Abmessungen und typischen Gestaltungsmotiven.

Dass ich diese Merkmale kenne und einsetze, liegt in meiner Ausbildung und Leidenschaft für Architektur begründet. Das ist einfach mein Thema.

Nur wenige Gebäude wie das Eisenbahnerwohnhaus Frye (Bild oben) haben konkrete, reale Vorbilder. Benannt ist das Gebäude nach seinem einstigen Bauherr Karl Frye (Bild unten).

Trainini®: Ihre Gebäude zeugen von enormer Kreativität. Und ein fehlendes, konkretes Vorbild bedeutet also keine

mangelnde Vorbildlichkeit. (Pause). Aber wo wir gerade bei Kreativität sind - stand auf Ihrem Wunschzettel als Kind damals auch eine Modellbahn?

Drees: Aber sicher! Ich hatte eine Märklin-H0-Eisenbahn auf 4 m² Spanplatte und habe endlose Nachmittage damit verbracht, Landschaften zu bauen und sie bald darauf wieder abzureißen, um es immer noch besser zu machen - fertig war die nie, aber die reale Landschaft ist ja auch nie fertig.



Der Produktschwerpunkt liegt derzeit klar auf der Spurweite Z (links). Zum Angebot gehören aber auch Bausätze für die Spuren N (Mitte) und H0 (rechts) – hier das Beispiel des Eisenbahnerwohnhauses Frye.

Trainini®: Ihr Produktschwerpunkt liegt sehr stark auf der Spurweite Z? Wieso eigentlich?

Drees: Spur Z stellt einfach die größte Herausforderung dar. Ein gutes, detailliertes Modell im Maßstab H0 herzustellen ist lange nicht so anspruchsvoll wie in der Spur Z - doch was in Z geht, das geht in den größeren Maßstäben erst recht. Ich möchte einfach gern mal zeigen, was überhaupt möglich ist.



„Ich möchte einfach gern mal zeigen, was überhaupt möglich ist“, sagt Frank Drees über seine Herausforderungen.

Trainini®: Klingt so, als hätten Sie auch persönlichen Gefallen am kleinen Maßstab gefunden?

Drees: Ich kann wirklich jeder Spurweite etwas abgewinnen und jede hat ihren eigenen Reiz. Doch die Spur Z ermöglicht die Umsetzung von sehr großen und realitätsnahen Landschaftsausschnitten und das finde ich sehr reizvoll.

Ich habe schon die tollsten Z-Anlagen gesehen und das ist dann auch schon lange kein Spielzeug mehr, das ist echte Kunst, ganz nahe am Uhrmacherhandwerk.

Trainini®: Was macht die Entwicklung eines guten Bausatzes für Sie aus?

Drees: Sie erkennen einen guten Laserbausatz an einer sehr hohen Passgenauigkeit, Stabilität, Verzugsfreiheit sowie an der Verwendung hochwertiger, steifer Materialien ohne übermäßige Rußanhaftungen.

Ein guter Laserbausatz vereint einerseits eine harmonisch ausgewogene Gestaltung - dem künstlerischen Teil der Arbeit - mit ausgereifter Verbindungstechnik andererseits - das ist der technische Teil. Wenn ein Kunde einen schönen Bausatz kauft, bei dem einer dieser wesentlichen Punkte nicht stimmt, wird dieser Kunde vielleicht nie wieder zu Laserbausätzen greifen.

Ich bin persönlich viel zu sehr von dieser Technik überzeugt, als dass ich an einer dieser Stellen sparen würde, denn das wäre definitiv am falschen Ende.



Laserbausatz ist nicht gleich Laserbausatz: Nur mit Sorgfalt ergibt sich ein hochwertiges Produkt. Es gilt: Klasse statt Masse.

Man muss leider aber auch sagen, Laserbausatz ist nicht gleich Laserbausatz. Eine sorgfältige Produktentwicklung braucht Zeit.

Wir könnten natürlich auch 40 Bausätze im Jahr raus hauen, doch darunter leidet zwangsläufig die Qualität - entweder an der Gestaltung einer Neuheit, der Konstruktion, der Bauanleitung oder an der Produktionsgüte.

All das hat der Markt schon, deshalb setzen wir nachdrücklich auf Klasse statt Masse, darauf verlassen sich unsere Kunden und das können sie auch.

Trainini®: Worin bestehen eigentlich die Vorteile des Laserschnitts gegenüber anderen Techniken?

Drees: Ein wesentlicher Vorteil für Hersteller ist die Produktentwicklung. Sie geht in viel kürzerer Zeit vonstatten. Während der herkömmliche Spritzguss-Bausatz sehr viele Monate der Entwicklung und Werkzeugherstellung, sowie viele Bearbeiter braucht, kommt der Laserbausatz innerhalb weniger Wochen zur Marktreife - das schlägt sich sehr deutlich in den Entwicklungskosten nieder.

Was die weiteren Vorteile unserer Produkte für den Endkunden angeht, da sollte man besser Bilder sprechen und den Markt selbst entscheiden lassen.

Aber allein Details wie sehr feine Fenstersprossen, maßstäbliche Ziegel und originalgetreue scharfe Konturen - so etwas war früher schlicht nicht möglich und immer mehr Modellbahnfreunde wissen es inzwischen zu schätzen und wünschen sich diesen neuen Standard.

Unsere Laserbausätze sind dabei keineswegs eine billige Ausweichmöglichkeit - sie sind eindeutig das bessere Produkt.

Trainini®: Und wie sieht es aus Sicht eines Großserienherstellers aus? Wenden sich die speziellen Eigenschaften da nicht zum Nachteil?



Feinste Fenstersprossen sind wie auch maßstäbliche Ziegel und scharfe Konturen die Stärken der Laserschnitttechnik.

Drees: Nein, überhaupt nicht. Der Markt für Modelleisenbahnen ist bekanntlich nicht mehr so groß wie vor 30 Jahren und viele traditionelle Hersteller haben das in den letzten Jahren schmerzhaft erfahren.

Sofern es überhaupt noch Einzelhändler gibt, liegen in den Regalen noch immer die Produkte aus uralten Zeiten - neu aufgelegt in teilweise höchst grenzwertigen Farben.

Wenn man die Stagnation dieses Marktes beispielsweise auf dem Telefonmarkt übertrüge, würden wir statt multifunktionaler Mobiltelefone heute noch dieses hellgraue Wählscheibentelefon aus den Siebzigern benutzen.



Ein grundlegend veränderter Markt braucht frische Ideen und neue Produkte: Märklin hat das erkannt. „Das Werk“ (Art.-Nr. 89797) war eine Auftragsarbeit für das Göppinger Modellbahnunternehmen.

Man kann dem Kunden heute einfach nicht mehr mit den Produkten von vor 30 oder 40 Jahren kommen. Der Markt verlangt eine Fortentwicklung und stetige Verbesserung, wie das auf allen anderen Märkten auch der Fall ist - und das völlig zu Recht.

Das Problem großer Spritzgusshersteller sind die immensen Kosten für Neuentwicklungen. Eine größere Neuentwicklung kostet ganz leicht einen sechsstelligen Betrag, gleichzeitig schrumpft der Markt - das ist simple Mathematik.

Es rechnet sich einfach nicht, neue Produkte mit Spritzgusstechnik zu entwickeln - und warum auch? Die Qualität unserer Entwicklungen ist deutlich besser, und das haben die Göppinger übrigens als erste gemerkt.

Trainini®: Was bedeutet das konkret für die Spur Z? Wie profitiert sie davon?



Drees: Der Z-Markt ist relativ klein. Neuentwicklungen in herkömmlicher Technik rechnen sich hier noch weniger als bei den größeren Spuren.

Die Lasertechnik ermöglicht es aber, neue Produkte auch in kleineren Auflagen wirtschaftlich herzustellen. Hinzu kommt der elektronische Handel, der auch den Vertrieb preisgünstig und für den Verbraucher zudem sehr bequem macht.

Der Modelleisenbahner bekommt also das ganze Jahr über und ganz unabhängig von Messen, immer wieder viele schöne Neuheiten in nicht gekannter Qualität, nachdem er lange Jahre „auf dem Trockenen saß“. Und das kommt natürlich sehr gut an.

Trainini®: Wo liegen denn die Grenzen dieser Technik?

Drees: Grenzen liegen bei der Darstellung sehr voluminös-plastischer Gebäudedetails wie Schnörkel, Figuren, Voluten oder Balustraden zum Beispiel an neobarocken Fassaden.

Wenn man aber bedenkt, wie groß der realistische Anteil solcher Bauten im gewöhnlichen Stadtbild oder im Bereich der Bahngebäude ist, macht mir das keine Sorgen.



Frank Drees zeigt die Stärken und die Grenzen der Laserschnitttechnik auf.

Trainini®: Gibt es aus Ihrer Sicht geeignete Herstellungsverfahren, die den Kartonmodellbau da sinnvoll ergänzen können?

Drees: Da kommt beispielsweise das „Rapid Prototyping“ infrage, wenn es um die Ergänzung einzelner Formteile geht. Auch Ätzteile vertragen sich gut mit unseren Produkten. Spritzgussteile sehen in direkter Kombination mit Laserbausätzen häufig nicht so gut aus, was an den glänzenden Oberflächen und im Vergleich zum Lasercut bisweilen recht groben Details liegt.

Trainini®: Kann ich mir eigentlich auch mein persönliches Wunschmodell, zum Beispiel mein eigenes Wohnhaus, als Einzelstück produzieren lassen?



Auch Unikate sind mit dem Hartkartonmodellbau möglich geworden. Da sämtliche Entwicklungskosten auf ein Einzelstück umzulegen sind, schlägt dies aber recht teuer zu Buche.

Drees: Ja, auch das ist möglich. Uns erreichen viele Anfragen solcher Art und man muss dazu wissen:

Ach wenn die Produktentwicklung sehr viel preisgünstiger ist als bei herkömmlichen Verfahren, so gibt es hochwertige und fachkundig konstruierte Produkte dennoch nicht für die berühmten „Apfel und'n Ei“.

Bedenken Sie, dass es sich hier um viele Stunden hoch spezialisierter Ingenieurskunst aus Deutschland handelt.

Während der Entwicklung wird jedes Produkt vielfach gebaut, verändert, optimiert und Fehler beseitigt. Sie können sicher

sein, dass jedes unserer Produkte passt und diese Qualität hat ihren Preis. Sicher könnten wir auch billige, flüchtig zusammengeschusterte Produkte entwickeln aber damit tun wir weder dem Kunden noch uns dauerhaft einen Gefallen - wir haben einen Ruf zu verlieren.

Trainini®: Hand aufs Herz - was kostet mich denn ein solcher Auftrag?

Drees: Ich kann Ihren journalistischen Ehrgeiz schon verstehen aber diese Frage ist nicht pauschal zu beantworten, da sie an mehreren Faktoren hängt: Wie sieht das Vorbild aus? Größe, Komplexität, welcher Detailgrad wird gewünscht? Innenwände?

Ein Unikat ist preisgünstiger als ein Serienbausatz, da für Serien die Bauteile kundenfreundlich präsentiert und eine Bauanleitung erstellt werden muss, was allein oft mehr Zeit kostet als die Produktentwicklung selbst.

Man landet für ein durchschnittliches Gebäude mit Sicherheit im vierstelligen Bereich. So aufwendig konstruierte Produkte gibt es definitiv nicht für 500 Euro, das ergibt sich einfach aus den Arbeitsstunden eines Projekts.

Trainini®: Sind Kartonbausätze eher teurer als solche aus Polystyrol?

Drees: Nein, die Einzelverkaufspreise sind ähnlich und gemessen am höheren Standard oft sogar überraschend günstig, das wurde uns von vielen Kunden bestätigt.

Unsere Produktpreise werden weniger nach dem Materialwert als nach der Entwicklungszeit kalkuliert. Denn auch wenn unser Spezialkarton sehr teuer ist, fließt diese Position bei kleinen Objekten nur geringfügig in die Gesamtkalkulation ein.

Der Kunde bezahlt mit dem Produktpreis mehrere Wochen intensiver Entwurfsarbeit am Produkt, dann die Umarbeitung auf einen Bausatz, mit dem jeder Modellbauer zurechtkommt und schließlich die Erstellung einer sehr aufwendigen Bauanleitung sowie natürlich die notwendige Produktionsdauer, Verpackungs- und Druckkosten.

Trainini®: Kunststoffbausätze erfordern für ein vorbildnahes Aussehen meist individuelles Nacharbeiten wie das Lackieren von Teilen. Störend wirkt sonst beispielsweise deren Plastikglanz. Wie korrekt wirken denn Ihre Produkte?

Drees: So korrekt wie nur möglich. Das ist gerade einer unserer größten Trümpfe: Die Produkte sehen von vornherein einfach echt aus, nicht wie Spielzeug - ernsthafter Modellbau eben.



Der Preis für Einzelaufträge bemisst sich nach dem Aufwand. Ist das Gebäude komplex in der Bauweise? Sind Innenwände gewünscht?



Hartkarton steht als moderner Werkstoff höchster Qualität wie kein anderer für ernsthaften und realistischen Modellbau von heute.

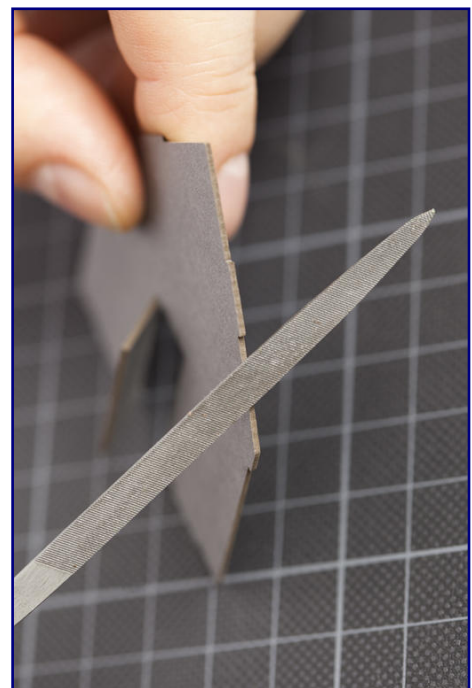
Trainini®: Sofern ich einem Gebäude eine persönliche Note geben möchte, stehen vielleicht auch größere Veränderungen an Bausatzteilen oder deren Austausch an. Bin ich hier genauso flexibel wie im Bereich des Kunststoffmodellbaus?

Drees: Da sehe ich keine Probleme. Unser Spezialkarton lässt sich sogar feilen und bohren. Wenn Sie interessante Variationen unserer Modelle hergestellt haben, freuen wir uns über ein Foto!

Trainini®: Und wie sieht es generell mit der Passgenauigkeit der Kartonteile aus?

Drees: Sehr gut sieht das aus. Wir produzieren eine Produktserie erst, wenn es bei der Vielzahl von Testmontagen absolut keine Passungsprobleme mehr gibt.

Trainini®: Wie wichtig ist Ihnen eine stimmige und ans Vorbild angelehnte Proportionierung der Gebäude?



Das Material lässt sich in vielfältiger Weise bearbeiten.

Drees: Angesichts herkömmlicher Produkte ist mir das sehr wichtig. Die Spritzgusstechnik konnte oder wollte es nicht besser, aber die Lasertechnik kann es und ich will es. Welche Spur, wenn nicht Z, bietet die Möglichkeit der echten Maßstäblichkeit?

Denn es ist doch wirklich ärgerlich: Ein Kunde kauft sich maßstäbliche Lokomotiven und hochwertige Waggonen für viel Geld und legt verständlicherweise Wert darauf, dass alle Details stimmen.

Andererseits ist er aber dann wieder gezwungen, dieses schöne Objekt in hoffnungslos unmaßstäbliche Lokschruppen zu stellen oder an Bahnhofsgebäuden vorbeifahren zu lassen, die einfach nach Spielzeug aussehen müssen, weil jeglicher Bezug zur Realität fehlt: völlig unrealistische Geschosshöhen, viel zu dicke Fensterrahmen, glänzende Oberflächen und so weiter.

Ein weiterer Punkt ist das Innenleben. Welches Haus war denn eigentlich das Vorbild für diese durch sämtliche Wände leuchtenden Plastiklampen?

Unsere Produkte sind lichtdicht und haben standardmäßig Innenraumaufteilungen, was außerdem zur Stabilität beiträgt und vorbildgerecht ist: Sie beleuchten einzelne Räume und nicht das gesamte Objekt. Es geht heute besser, also setzen wir es um.

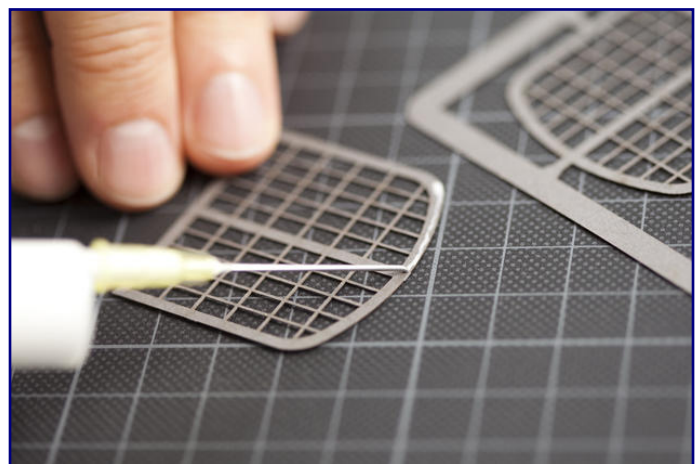
Wenn nun ein Spur-Z-Zug auf einer Makroaufnahme vor einem dieser Gebäude entlang fährt und es sieht wirklich echt aus, dann haben wir den zeitgemäßen neuen Standard.

Trainini®: Unsere Redaktion hat ja bereits mehrfach Erfahrungen mit Kartonbausätzen sammeln können. Trotzdem kennen wir natürlich auch die Vorbehalte, die einige Modellbahner gegenüber dem für sie unbekanntem Werkstoff hegen.

Was meinen Sie, ist es tatsächlich schwieriger, ein Modell aus Architekturkarton zu bauen?

Drees: Es ist einfach ein bisschen anders, nicht schwieriger. Wir lassen Neuerscheinungen zur Probe auch von Leuten bauen, die mit der Materie überhaupt nichts zu tun haben und das hat bisher immer gut funktioniert.

Trainini®: Welche Kenntnisse oder Erfahrungen brauche ich als Kunde, um kein Missgeschick zu erleiden?



Der Umgang mit Hartkartonbausätzen ist anders, aber nicht schwieriger als der Bau von Polystyrol-Gebäuden.



Drees: Natürlich unterscheidet sich der Laserbausatz etwas vom herkömmlichen Plastikmodell aber wer einen Polystyrol-Bausatz montieren kann, der kommt auch mit Archistories klar.

Sie brauchen ganz gewöhnliche Instrumente wie eine Pinzette, einen Kleber für die Verglasung und gewöhnlichen Holzleim. Es funktioniert wunderbar und das kriegt auch jeder hin. Bei Zetties habe ich da sowieso keine Bedenken.

Trainini®: Und wenn es doch nicht klappt, kann ich dann mit Unterstützung bei der Montage rechnen?

Drees: Jedem Produkt liegt eine sehr aufwendige, vielfach geprüfte und anschaulich gezeichnete Bauanleitung in Deutsch und Englisch bei, die zusätzlich viele Basteltipps bereit hält. Ich rate Neukunden, diese Hinweise einmal sorgfältig zu lesen und generell die Montageschritte genau zu befolgen. Dann geht da nichts schief.

Trainini®: Welchen Beitrag kann ein Hersteller zum Abbau von Ängsten tun? Gibt es ein spezielles Einsteigerprogramm?

Drees: Man muss es einfach mal probieren und vielleicht ein preisgünstiges Produkt für den Anfang wählen. Was kann schon passieren? Sie werden höchstwahrscheinlich sogar positiv überrascht sein!

Trainini®: Erhalten Sie von Ihren Kunden auch Vorschläge für Modellneuheiten?

Drees: Sehr viele und das ist auch gut so, denn oft wirken Vorschläge inspirierend und man erfährt, was Kunden sich wünschen.

Natürlich können wir unmöglich alle, oft sehr individuellen Wünsche erfüllen, aber wenn ein Vorschlag häufig genannt wird, steigen dessen Chancen auf Umsetzung.

Eine gute Möglichkeit der Umsetzung individueller Kundenwünsche wäre beispielsweise ein Gemeinschaftsprodukt für einen Modellbahnverein, Stammtisch oder ähnlichem.



Auch Kundenvorschläge werden gern entgegengenommen. Mit der Zahl der Nennungen steigt die Chance auf Umsetzung eines Modells.

Trainini®: Erlauben Sie uns einen Blick in die Zukunft Ihres Programms?

Drees: Es wird im Bereich preußischer Eisenbahnarchitektur voraussichtlich noch in diesem Jahr etwas geben, was sicher viele freuen und überraschen wird...

Der Schwerpunkt wird in nächster Zeit weiter auf nord- bis mitteldeutscher Architektur liegen, aber vielleicht kommt auch mal was ganz anderes dazwischen. Darüber hinaus werden alle Z-Produkte nach und nach auch für den Maßstab N erscheinen. Wir halten Sie auf www.archistories.com immer auf dem Laufenden.



Die Serie mit Modellen im preußischem Stil wird noch in diesem Jahr weiter ausgebaut. Nord- und mitteldeutsche Architektur wird in absehbarer Zeit weiter den thematischen Schwerpunkt bilden.

Trainini®: Herzlichen Dank für diese ausführlichen Informationen. Ich stelle fest, dass die Spur Z nicht nur eine spannende Zeit hinter sich hat, sondern wir uns auch auf die Zukunft freuen dürfen.

Das Interview führte Chefredakteur Holger Späing. Alle Fotos und Abbildungen: Archistories

Internetadressen zu diesem Artikel:
<http://www.archistories.com>
<http://www.archistories-shop.com>

Symbiose von Zirkus und Eisenbahn **100 Jahre lang auf großer Reise**

Das bunte Zirkusleben sorgte einst für Erheiterung im Alltag einer Kleinstadt. Mancher Leser der älteren Generation wird sich bestimmt gut an seine Jugend und die Faszination, die vom Zirkus ausging, erinnern. Ein Bildband des EK-Verlags wirft den Blick zurück auf diese Zeit und lässt über 100 Jahre, in denen der Zirkus fast ausschließlich mit der Bahn reiste, wieder lebendig werden.

Volkhard Stern
Der Zirkus kommt
Immer auf Achse – Zirkus-Sonderzüge in Deutschland von 1900 - 2000

EK-Verlag GmbH Freiburg
Freiburg 2012

Gebundenes Buch
Format 30 x 21 cm
128 Seiten mit ca. 230 überwiegend Abbildungen

ISBN
Art.-Nr. 889
Preis 35,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Über 100 Jahre währte die Zusammenarbeit zwischen Zirkus und Eisenbahn, was den Transport der „reisenden Kleinstadt“ von einer zur nächsten Gastspielstätte betrifft. Mit dem langsamen Niedergang des klassischen Zirkus ab Mitte der fünfziger Jahre nahm langsam auch die Bedeutung der Bahn als Transportmittel ab. Das endgültige Ende – mit einer einzigen Ausnahme – besiegelte die Bahnreform 1994.

Der Autor lässt sich in seinem Werk also eine längst vergangene Zeit wieder lebendig werden. Er blickt zurück auf eine Ära, in der lange Sonderzüge, beladen mit bunten Zirkuswagen sowie großen und kleinen Tieren, durch Deutschland rollten. An jedem Ort, an dem sie eintrafen, sorgten sie für große Begeisterung unter der Bevölkerung – besonders den Kindern.

Der Ausruf „Der Zirkus kommt!“, der auch diesem Buch seinen Namen gab, verkündete Begeisterung und Freude, bevor das „Pantoffelkino“ dem Theater des Volkes langsam seine Faszination nahm. Doch bis heute sind die Erinnerungen an das goldene Zeitalter dieser Welt der Vielfalt noch nicht erloschen. Besonders bei den Modellbahnern konnten sich vor allem die bunten Sonderzüge bis heute ihren Reiz bewahren.

Insofern ist die Idee zum heute vorgestellten Werk nur zu begrüßen. Doch es stellt sich natürlich auch die Frage, wie gut der Autor seine Aufgabe gelöst hat. Deutlich aufgefallen ist uns seine persönliche Begeisterung für den Wanderzirkus klassischer Prägung. Sein Interesse leitet sich weniger von der Eisenbahn als Transportmittel als viel mehr vom Zirkusbetrieb selbst her. Der Leser spürt, dass hier jemand schreibt, der weiß, worüber er berichtet.

Das tut dem Buch sehr gut, weil der Fokus nicht zu sehr auf dem Zirkuszug liegt. Im Blickpunkt steht vielmehr die gesamte Transportlogistik des Zirkusbetriebs, die extrem komplex und perfekt ausgeklügelt ist. Berichtet wird von einem System, das rund wie ein Uhrwerk laufen muss, um reibungslos funktionieren zu können.

Zelte, Masten und Kulissen reisen gemeinsam mit Mensch und Tier, schwere Traktoren bringen alles vom Güterbahnhof zur Spielstätte. Während dort der Aufbau von Zelt und Manege läuft, marschieren Tiere und Artisten in farbenprächtiger Parade zum Zirkusplatz. Die Erläuterungen zu vielen einmaligen Bildern verdeutlichen, dass es kein Zufall ist, in welcher Reihenfolge auf- und abgeladen wird.

Überhaupt sind die vielen Fotografien und Abbildungen der Schlüssel zum Erfolg dieses Buches. Von der Frühzeit des Reisens auf Schienen bis zur modernen Zeit, in der nur noch der Zirkus Roncalli mit der Bahn fährt, reicht die Auswahl. Motive und Wiedergabequalität sind über jede Kritik erhaben, ein großer Teil der Auswahl dürfte zuvor unbekannt gewesen sein. Abgerundet werden die Aufnahmen von Eintrittskarten und Plakaten, die oft selbst einen Bezug zur Eisenbahn haben.

Auch auf besondere Transportmittel richtet sich die Betrachtung durch den Verfasser. Genannt seien hier die Spezialwagen für den Elefantentransport, die Europas größter Zirkus, das Unternehmen Krone aus München, jahrzehntelang einsetzte. Der Transport von Zirkustieren wich halt oft und vielerlei Hinsicht von dem von Haustieren ab.



Von Zirkuszügen geht auch auf der Modellbahn ein großer Reiz aus.

Doch auch die für einen Reisezirkus typischen Straßenfahrzeuge werden in einem eigenen Kapitel zusammenfassend vorgestellt.

Dies ist wichtig, weil es dem Modell- und Eisenbahnfreund ja auch ums Verladen dieser Vielzahl an Fahrzeugen auf Güterwagen geht.

„Der Zirkus auf Schienen – unterwegs mit der Eisenbahn“ wird danach zum wohl interessantesten Kapitel des Buches, denn reichlich und gut bebildert wimmelt es hier nur von Impressionen bunter Zirkuszüge.

Viele davon waren mit Dampflokomotiven bespannt, im Spur-Z-Programm finden und fanden sich viele geeignete Lokomotiven, um dies im Modell nachzubilden.

Ein Spezialthema sind Zirkuszüge im Ausland und ein US-Zirkus in Deutschland. Es zeigt, dass dieses Themengebiet an Deutschlands Grenzen bei weitem noch nicht erschöpft ist. Mag es ausgefallen erscheinen, den weltgrößten Zirkus aus den USA mit nordamerikanischen Güterwagen auf einer Anlage nach europäischem Vorbild fahren zu lassen: Gegebenen hat es auch das zwischen 1900 und 1902! Mit Micro-Trains finden die Zetties übrigens sogar einen passenden Großserienanbieter.

So bietet das Buch viele Reize und Anregungen weit über die Fahrt mit dem Zirkussonderzug hinaus. Die gezeigten Facetten verführen zum Nachbau der Zirkusparade in den Straßen einer Kleinstadt oder zur Ansiedlung von Zelt und Manege auf der heimischen Anlage.

Uneingeschränkt schließen wir uns deshalb dem Fazit des Verlags an: Das Buch ist eine Fundgrube für den historisch interessierten Eisenbahnfreund, für Zirkusliebhaber und auch Modellbahner, die die unvergleichliche Welt der Manege im kleinen Maßstab nachvollziehen möchten.

Wir nominieren es für die Auszeichnung der Neuerscheinung des Jahres 2012 in der Kategorie Literatur.

Verlag und Bezug:
<http://www.ekshop.de>

Rückblick auf die Geschichte der E 10

Am Ende einer langen Dienstzeit

Mittlerweile rund 60 Jahre währt die Betriebsgeschichte der E 10. Einst stand sie für eine neue Lokomotivgeneration, den Traktionswandel und hochwertigen Reiseverkehr. In der zweiten Hälfte ihrer Geschichte wurde es ruhiger um sie, doch sie blieb für lange Zeit das Rückgrat der DB. Nun sind die zuverlässigen Maschinen am Ende ihrer Nutzungszeit angekommen, ihre vollständige Ausmusterung ist absehbar. Ein Lokportrait von Transpress fasst ihre Geschichte zusammen.

Heinrich Petersen
Die Bügelfalte -
Die Baureihe E 10 der Deutschen Bundesbahn
aus der Reihe „Lok-Legenden“

Transpress Verlag Stuttgart
Schleswig-Holstein 2012

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 17 x 21 cm
128 Seiten mit 147 Abbildungen, davon 118 in Farbe

ISBN 978-3-613-71430-4
Titel-Nr. 71430
Preis 12,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Es ist ein langsamer Abschied von der E 10, der sich auf den Schienen Deutschlands vollzieht. Vom Rückgrat des Fernverkehrs über die Wendezugmaschine des Nahverkehrs zum Lückenfüller bei DB Autozug war es ein weiter Weg.



Voraussichtlich 2013 wird sie nach rund 60 Jahren vollständig und endgültig aus dem Betriebsbestand ausscheiden. Kastenlokomotiven sind längst rar geworden, ihr Restbestand lässt sich an den Fingern einer Hand abzählen.

Und doch hat kaum eine andere Baureihe den Betriebsalltag der Deutschen Bundesbahn so geprägt wie die E 10. Als Schnellzugmaschine des Ellok-Einheitslokomotivprogramms entworfen, fiel ihr eine wichtige Rolle beim Traktionswandel zu. In ihrer äußerlich überarbeiteten Form als so genannte „Bügelfalte“, erlangte sie eine beispiellose Eleganz und zog legendäre Schnellzüge wie „Rheingold“ und „Rheinpfil“ – einer von ihnen blickt ebenfalls bereits auf seinen 50. Jahrestag zurück.

Autor Heinrich Petersen hat die Entwicklung, Technik und die wechselvolle Geschichte der von vielen Eisenbahnfreunden verehrten und geschätzten Lokomotive zusammengetragen. Beleuchtet wird ihre Dienstzeit dabei aus ganz unterschiedlichen Blickwinkeln, was aus der Übersicht der Kapitel deutlich wird:

Entwicklung der Baureihe E 10
Die Technik der E 10
Farbenspiele – die E 10 und ihre Lackierungsvarianten
Beschaffung und Einsatz
Die E 10 und der „Rheingold“
Die Versuchslokomotiven E 10 299 und E 10 300

Verbleib

Technische Daten der Baureihe E 10

Schon aus dieser Auflistung wird deutlich, wie facettenreich die Dienstgeschichte dieser Ellok war. Besonders interessant sind etwa die Standard- und Sonderanstrichschemen in der langen Zeit. Hinzukommen Werbelackierungen, die teilweise auch in der Spur Z Berücksichtigung fanden – aktuelles Beispiel ist der angekündigte Mauszug von Märklin.

So hilft das Buch, das zu den beiden ersten der neuen Transpress-Reihe „Lok-Legenden“ gehört, auch dem Zettie mit Anregungen zum Modelleinsatz seiner „Hundertzehner“. Erwähnenswert sind an dieser Stelle auch die vielen Aufnahmen und Abbildungen in guter Wiedergabequalität. Die Auswahl des Materials ist als gelungen zu bezeichnen, denn es handelt sich mit wenigen Ausnahmen nicht um einschlägig bekannte Motive.

Nicht nur bei diesem Buch ist das Bildmaterial ein Dreh- und Angelpunkt für ungetrübten Lesespaß. Umso erfreulicher ist die hohe Wiedergabequalität auch von alten Analogaufnahmen gerade aus den ersten Jahren der Indienststellung.

Auch dieser Titel wird daher mit einem hervorragenden Gesamteindruck von uns für die Auszeichnung als Neuerscheinung des Jahres 2012 in der Kategorie Literatur nominiert.

Verlagsseiten mit Bezug:
<http://www.transpress.de>

Leserbriefe und sonstige Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontakt Daten 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.

Antwort auf einen Leserbrief der letzten Ausgabe:

Der Bautipp von Harald Ruppelt ist interessant! Wenn man über eine passende Lochzange verfügt, kann man beim Bau von Gegengewichten Zeit sparen.

Allerdings sind nach meiner Erfahrung nicht alle Haushalts-Lochzangen hierfür geeignet, da bisweilen deren Maximaldurchmesser deutlich unter dem Durchmesser der Radsterne liegt.

Für diese Fälle empfehle ich die Methode, die ich seit etwa 30 Jahren anwende.

Mit einem Locher stanze ich aus dem Material (ich verwende dünnes Polystyrol) eine kreisrunde Platte, teile sie mit einem Skalpell, lege die beiden Hälften exakt übereinander, halte sie mit einer Pinzette in Position und schleife sie mir feinem Sandpapier in die gewünschte Form.



Ein Alternativvorschlag ermöglicht die Nachbildung größerer Gegengewichte an Dampflokomotiven auch beim Fehlen einer passenden Lochzange. Foto: Jochen Brüggemann

Das dauert natürlich länger, hat bei mir aber immer zum gewünschten Ergebnis geführt.

Und noch ein Hinweis: Bei den Loks der BR 44 und 50 (bzw. 52) wurden am 3. Kuppelradsatz ursprünglich schwach sichelförmige Gegengewichte angebracht. Später ging man zu flächigeren, knapp halbmondförmigen Gegengewichten über, mit einer Aussparung im Bereich der Achsnabe. Die Gründe für diese Änderung sind mir nicht bekannt.

Durch den gebräuchlichen Tausch von Radsätzen innerhalb der Baureihen traten im Laufe der Jahre beide Gegengewichtsformen unabhängig von den Ordnungsnummern auf. Diese spätere, halbmondförmige Bauform habe ich auch bei meinen Loks der BR 44, 050 bis 052 und 52 gewählt.

Als Beispiel habe ich zwei Bilder von 051 745-8 beigefügt. Dieses Modell habe ich 1987 gekauft und sofort auf den Stand meiner ersten 50 Kab gebracht, die ich gleich nach dem Erscheinen 1984 gekauft und überarbeitet hatte.

Jochen Brüggemann, per E-Mail

Beliebte Leig-Einheit als Feierabendbastelei:

Anbei ein Kurzbeitrag mit zwei Fotos, ergänzend zur Märklin-Leig-Einheit, bestehend aus den zwei kurz gekuppelten Großraumgüterwagen. Meine kleinere Leig-Einheit existiert aber schon länger. (...)

Vom Packwagen (Pwg pr 14, Märklin 8609) und gedeckten Güterwagen (Gbrs 253, Märklin 8605) wurden einseitig die Puffer abgeschnitten, die Kupplungen entfernt und die Fahrzeuge mit einem lichten Abstand von 1,5 mm kurz gekuppelt, damit auch der 145-mm-Bogen befahren werden kann.

Beim gedeckten Güterwagen wurden die Segmente neben den Türen wegen der Lüftungsklappen mit einem braunen Stück Papier wandhoch abgeklebt und beidseitig die Aufschrift „Stückgut-Schnellverkehr“ angebracht. Den Faltenbalg imitiert ein anthrazitfarbenes Stück Schaumstoff.



Aus den Märklin-Wagen 8605 und 8609 sowie Schaumstoff und braunem Papier entstand eine eigene Leig-Einheit. Foto: Michael Pleiner

Leig-Einheiten galten seinerzeit als beschleunigte Güterzüge. Zuglok waren T 18 (BR 78), P 8 (BR 38) und 03.

Michael Pleiner, Olching

Märklins Herbstneuheiten 2012:

Beeindruckend lautet unser Fazit der Ende August veröffentlichten Herbstneuheiten von Märklin. Sie lassen das vierzigjährige Jubiläum der Spurweite Z würdig ausklingen. Formneuheiten sind zwar keine darunter, aber die Auswahl ist gut und ansprechend getroffen und schließt teilweise sogar große Programmlücken.

Der größte Teil der Neuheiten sind MHI-Sonderserien, gemein ist aber allen Produkten die einmalige Auflage. Bereits bekannt war die Werbelokomotive „Märklin my world“ der Baureihe 120 (Art.-Nr. 88526) im attraktiv bunten Farbleid.

Abzusehen war auch der Weihnachtswagen 2012 (80622), der als gedeckter Wagen vom Typ G 10 mit Bremserhaus fast schon einer Tradition folgt. Seine Seitenwände sind gewohnt weihnachtlich gestaltet. Präsentiert und geliefert wird er in einem transparenten Baumanhänger in Form eines LKW der Vorkriegszeit.

Im Vorbild einmalig ist der „Blue Star Train“ (abgekürzt: BST) des Betreibers ESG. Dabei handelt es sich um die Triebzugeinheit der Baureihe 601, die 1990 als IC „Max Liebermann“ für die Deutsche Reichsbahn zwischen Berlin und Hamburg zum Einsatz kam. Der Zug wurde aus der Schweiz zurückgekauft, nach Deutschland überführt und seit einigen Jahren als rollfähiges Restaurant betrieben.



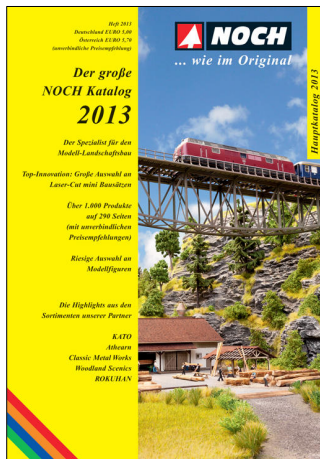
Als Märklin-Hebstrneuheit erscheint der „Blue Star Train“ (Art.-Nr. 88735) mit einem bunten Triebkopf. Foto: ESG Eisenbahn und Sonderwagen Betriebsgesellschaft mbH

Märklin bildet ihn als siebenteilige Einheit in den früheren Firmenfarben Blau-Weiß des heutigen Betreibers nach (88735). Eine dem aktuellen Zustand entsprechende Besonderheit ist das wieder in den früheren TEE-Farben lackierte Ende eines der beiden Triebköpfe. Als einmalige MHI-Sonderserie wird diese Version nur in 555 Exemplaren produziert.

Wohl kaum noch gerechnet haben die Freunde zweiklassiger Intercity-Züge mit folgendem Lückenschluss: Erstmals erscheint die Schnellfahrlok der Baureihe 103 (88543) mit Einholmpantographen und roter Unterkante im Zustand der achtziger Jahre. Die erste Ellok der Mini-Club wird zu diesem Anlass auch einer Modellpflege unterzogen. Die Dachschraube wird unter das Gehäuse verschwinden und die warmweiße Beleuchtung übernehmen künftig Leuchtdioden.

Passend zu ihr erscheinen, ebenfalls exklusiv für die MHI, zwei dazu passende Produkte, die zusammen einen (kurzen) Intercity '79 ergeben. Die IC-Wagenpackung 1. Klasse (87281) enthält je einen Abteilwagen Avmz 111.2, Großraumwagen Apmz 121.2 und einen Speisewagen WRmh 132. Die IC-Wagenpackung 2. Klasse (87282) ergänzt sie um zwei Abteilwagen Bm 235 und einen Großraumwagen Bpmz 291.2.

Die 1.-Klasse-Wagen tragen erstmals auch eine rote Unterkante, der Speisewagen ist mit der Aufschrift Restaurant versehen. Für alle MHI-Artikel gilt die neue fünfjährige Herstellergarantie.



Neuer Katalog 2013 bei Noch erschienen:

Pünktlich zur neuen Modellbahnsaison ist bei Noch der neue Katalog 2013 druckfrisch zu haben. Auf knapp 300 Seiten ist darin die breite Angebotspalette des Zubehörherstellers aus Wangen im Allgäu übersichtlich zusammengefasst.

Neben vielen Landschaftsbauartikeln ist für Zetties besonders das Rokuhan-Programm interessant, das beständig ausgebaut und auch um Rollmaterial erweitert wird. Erhältlich ist der neue Katalog im Fachhandel oder direkt über Noch (<http://www.noch.de>).

Ebenfalls in den Handel gelangt sind neue Rokuhan-Produkte, die wir bereits als Neuheit angekündigt hatten. Darunter sind die kurzen Weichen und mehrere Betonschwellengleise des japanischen Herstellers.

Katalogabbildung: Noch

Neue Decoderplatinen bei Digitrax:

Zwei neue DCC-Decoder für Märklin-Fahrzeuge liefert Digitrax (<http://www.digitrax.com>) ab sofort aus. Dies sind die Austauschplatinen DZ123MK0 (für Re 460 der SBB, u. a. Märklin 88455) sowie DZ123MK1 (für „Taurus“, u. a. Märklin 88584). Beide lassen sich mit maximal 1 Ampere belasten und bieten dem Nutzer zwei Zusatzfunktionen.

AZL-Neuheiten im September:

Vier Wagenneuheiten, erhältlich als Einzelmodelle oder Mehrfachpackungen, werden im September 2012 von American Z Line ausgeliefert. Dies sind zunächst die 60-Fuß-Bierwagen mit Anschriften der Southern Pacific. Standardmäßig tragen alle vier Exemplare der Wagenpackung (90260-1) und der Einzelwagen (91260-1) verschiedene Betriebsnummern.

Auch der offene Waffellechwagen wird nun als SP-Version angeboten. Er ist ebenfalls als Viererpackung (90240-1) und einzeln (91240-1) erhältlich. Die Neuheitenauslieferungen 3 und 4 bedienen die Freunde des intermodalen Verkehrs der Gegenwart. Die 53-Fuß-Containertragwagen erscheinen als

rote Canadian-Pacific-Ausführung (90602-5) mit sechs 40-Fuß-Containern verschiedener Gesellschaften.

Eine Formneuheit ist der 89-Fuß-Flachwaggon, gefertigt im Metalldruckgussverfahren. Die Wagen sind mit verschiedenen Fixieröffnungen zur Aufnahme und Sicherung von Containern verschiedener Größe versehen.



Im Packungsboden liegen zusätzlich spezielle Kupplungen zur Ladungssicherung bei, die flach oder im aufgestellten Zustand montiert werden können.

Die Viererpackung mit Anschriften der RTTX (90151-2) ist mit sechs 40-Fuß-Übersee- und einem 53-Fuß-Binnencontainer bestückt. Der Einzelwagen (91101-4) ist mit zwei 40-Fuß-Schiffscontainern beladen. Alle Behälter gehören zu verschiedenen Unternehmen.



Formneu ist der 89-Fuß-Flachwaggon, der hier mit aufgestellten Sicherungskupplungen gezeigt wird (Bild oben). Frisch eingetroffen ist die Milwaukee-Road-Variante der GP38-2 (Bild unten). Fotos: **Ztrack / AZL**

Frisch eingetroffen ist die erste Variante der neu aufgelegten, dieselektrischen Lokomotive GP38-2. Es handelt sich um die zweifarbige Ausführung der Milwaukee Road (62511-1 bis 62511-4). Die von AZL als Einsteigermodell deklarierte Lok ist mit vier verschiedenen Betriebsnummern erhältlich.

Zu ihren Ausstattungsmerkmalen gehören verglaste Fenster, fahrtrichtungsabhängige LED-Beleuchtung, ein bürstenloser Motor mit zwei Schwungmassen, AZL-Autolatch-Kupplungen und Haftreifen. Ab Werk sind sie für eine DCC-Digitalisierung vorbereitet.

Heißwolf-Neuheit 2012 jetzt erhältlich:

Heißwolf Modellbahnzubehör liefert ab sofort seine Neuheit 2012 aus. Die beliebten Fahrregler für feinfühligere Steuerung von Modellen mit Glocken- und Eisenankermotoren aller Spurweiten haben nun mit dem SFR300 auch einen Ableger für die Spur T und die Hof-Grubenbahn von Busch erhalten.



Lieferumfang des neuen Fahrreglers SFR300. Foto: Heißwolf

Mit einer max. Gleisspannung von 4,5 V und einer Stärke von 0,3 A ist er zwar nicht gezielt für die Spurweite Z geschaffen worden, doch könnte er zukünftig auch dort Einsatzmöglichkeiten finden.

Denkbar sind neue Anwendungsbereiche im Schmalspurbereich des Maßstabs 1:220 – immerhin gibt es Tüftler, die auch nach einer Motorisierung unterhalb der Spur Zm auf Basis von Spur-T-Gleismaterial streben.

Auch mit dem neuen SFR300 werden Modelle sanft und präzise angesteuert, damit sie sich vorbildgetreu langsam bewegen und vor allem ruckfrei anfahren.

Gerade diese Fahrkultur haben Modellbahner bislang bei Fahrzeugen der Spur T vermisst. Eine einstellbare Überstromabschaltung sorgt für sicheren Betrieb.

Der Fahrregler wird als Komplettpaket mit Handbedienteil, offenem Leistungsteil und passendem Steckernetzteil geliefert. Erhältlich ist er nur im Direktvertrieb unter <http://www.modellbahn.heisswolf.net>.

Viele Auslieferungen bei Märklin:

Gleich ein ganzer Rutsch Neuheiten aus dem Programm 2012 ist bei Märklin zwischenzeitlich an den Fachhandel ausgeliefert worden. Nach unserem Eindruck handelt es sich in der überwiegenden Zahl um erste Tranchenlieferungen.

Gesichtet wurde unter anderem der schwarz lackierte Großraumschiebewagen mit rotem Märklin-Logo (Art.-Nr. 82416), der als Vorbild an den Märklin-Tagen 2011 in Göppingen vorgestellt wurde. Dieser Einzelgänger sorgt als Blickfang in modernen Güterzügen für Aufmerksamkeit und schafft eine interessante Verbindung zwischen Vorbild und Modell, die sich die Freunde der Epoche VI zu Nutzen machen können.

Im Handel ist nun auch die Jubiläumspackung „40 Jahre Mini-Club“ (81972) mit drei Varianten der V 60, BR 89 und 03 aus dem Startprogramm 1972, optisch dem damaligen Katalogstandard folgend.

Zeitgleich schafften es noch die grüne (88590) und die rote Ausführung der neuen Re 4/4^{II} der SBB (88591) in die Regale.

Aus den Sonderserien für die MHI sind jetzt die dieselelektrische Lok ER20 der WLE (88884) und der Henschel-Schneeräumzug mit einer Dampflok der Baureihe 39 (81362) verfügbar.

Jüngste Neuheitenauslieferung vor Redaktionsschluss wurde

die Güterzugdampflok Baureihe 50 der DB mit geschlossener Schürze und Wagnerblechen (88843). Dieses Modell hat Märklin erstmals mit etwas größeren Puffertellern und einem Puffertellerwarnanstrich versehen.

Die vergrößerten Gegengewichte an den Treibachsen wurden versehentlich nicht montiert, weshalb vorübergehend ein Lieferstopp angeordnet wurde. Die Radsätze werden nun vor der weiteren Auslieferung entsprechend der Katalogankündigung getauscht.

Zu den Ausstattungsmerkmalen, passend zur zweiten Hälfte der Fünfziger, gehören ein Vorläufer mit Scheibenrädern, Zweilicht-Spitzensignal und eine Rauchkammertür mit Zentralverschluss. Damit handelt es sich um eine äußerst interessante Variante der im Vorbild stückzahlenstärksten Einheitslok, die es zuvor im Maßstab 1:220 in ähnlicher Form noch nicht gab.



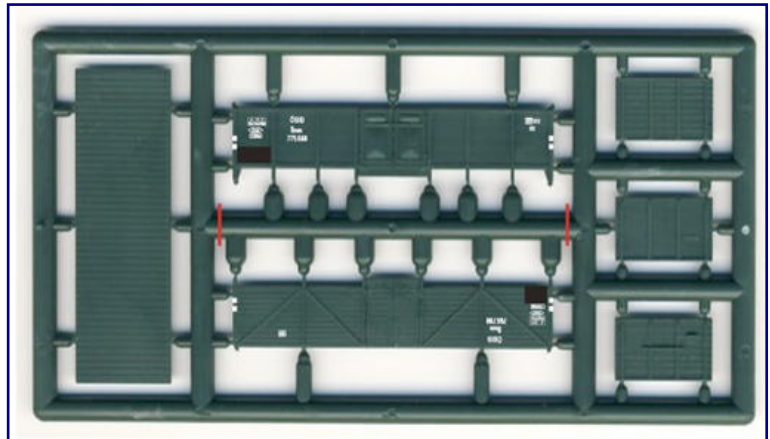
Zu Märklins aktuellen Neuheitenauslieferungen gehört die Güterzugdampflok der Baureihe 50 mit Wagnerblechen (links). Erstmals trägt sie auch einen Puffertellerwarnanstrich. Foto: Torsten Schubert

Limitierte Probemodelle von Freudenreich Feinwerktechnik:

Nachdem die erste Variante des offenen Güterwagens E 050 vollständig ausgeliefert ist, macht sich der Kleinserienhersteller Gedanken über eine Optimierung des Produktionsprozesses. Wie er verlauten ließ, waren die kleinen Überhänge der Seitenwandungen unterhalb des Wagenkastens im Druck höchst abbruchgefährdet.

Um dies für zukünftige Auflagen und auch die Bauart Klagenfurt zu vermeiden, erprobt FR in einer kleinen Sonderauflage ein neues Verfahren: Die Wagen soll noch im Spritzling lackiert und bedruckt werden. Nach dem Zusammenbau aller Teile sorgen manuelle Lackkorrekturen dann für ein perfektes Aussehen.

Die ÖBB-Wagendoppelpackung (43.313.02) aus je einem offenen Wagen UIC St 2 und Klagenfurt trägt Anschriften der Epoche III und richtet sich besonders an Kunden, die Märklins jüngsten Güterzug mit dem „deutschen Krokodil“ Rh 1020 passend ergänzen möchten.



Ein Spritzling mit den Teilen für die Wagen UIC St 2 und „Klagenfurt“ der ÖBB. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Die Wagenpackung ist auf 30 Exemplare limitiert und kommt nur bei einem Fertigungserfolg zur Auslieferung.

Wirtschaftsministerbesuch in Göppingen:

Am Freitag, den 7. September 2012 besuchte Baden-Württembergs Wirtschafts- und Finanzminister Dr. Nils Schmid Märklins Werk in Göppingen. Begleitet wurde er vom Landtagsabgeordneten Peter Hofelich, Beauftragter der Landesregierung für Mittelstand und Handwerk.

Im Gespräch mit Geschäftsführer Stefan Löbich und weiteren Führungskräften lobte er, wie viel Hochtechnologie und Wissen heute in Produkten aus Baden-Württemberg steckt. Als Kind habe er selbst eine Märklin-Bahn zu Hause gehabt und so hoffe er, auch seine eigenen Kinder für dieses Hobby begeistern zu können.

Der Mittelstand in Baden-Württemberg sei das Rückgrat der Wirtschaft im Südwesten. „Die im letzten Jahr gegründete Märklin Engineering GmbH soll mit innovativer Modelleisenbahntechnik dafür sorgen, dass Märklin auch zukünftig der führende Systemanbieter bleibt“, urteilte er. Auch über technische Neuerungen, Innovationen auf dem Modelleisenbahnmarkt und Fragen der Beschäftigung wie Mitarbeitergewinnung und Ausbildung ließ der Minister sich von Stefan Löbich informieren.

Beeindruckend fand Dr. Nils Schmid auch, wie die Arbeitnehmer während der Insolvenz vor einigen Jahren zum Unternehmen gestanden hätten. Er lobte: „Märklin ist hier auf einem sehr guten Weg, was nicht zuletzt die hervorragenden Zahlen des Geschäftsjahres 2011 belegen.“

Neue Produkte bei Modelleisenbahn-Figuren:

Der Anbieter Modelleisenbahn-Figuren aus den Vereinigten Staaten, bislang bekannt für einfache Spritzguss-Figuren aus Fernost-Produktion, hat nun auch verschiedene Straßenleuchten ins Programm aufgenommen – auch für die Spurweite Z. Sie sind in verschiedenen Zusammenstellungen erhältlich. Bilder und Preise finden Sie unter <http://www.modelleisenbahn-figuren.com>.

Neuer VELMO Multiprotokoll-Decoder für die Altbauellok E 44:

Ab sofort ist der neue Multiprotokolldecoder LDS25502 für Märklins E 44 beim Digitalausrüster Velmo erhältlich. Er passt in alle Varianten dieses Modells. Dazu gehören die olivgrüne E 44 039 der Deutschen Reichsbahn, die grüne E 44 002 wie auch 144 014-8 der DB und die blau-beige 144 021-3.

Die Umrüstung ist wieder einfach, wie es von Velmo gewohnt ist; Alte Platine ausbauen, Digitalplatine einsetzen, fertig. Weitere Informationen und Bestellmöglichkeiten finden Sie unter <http://www.velmo.de>.

Neuheitenauslieferungen bei MWB:

Modellbau Wolfgang Baumann (MWB; <http://www.mwb-spur-z.de>) hat einige der angekündigten Neuheiten 2012 erstausgeliefert. Dies sind (in Klammern die Baujahre der Vorbilder):

Schnelllaster Kasten DKW F89L (1949 – 1954),
GM Buick Special Serie 460 (1950),
Reisebus Mercedes-Benz O 302 Reisebus
(1964 – 1974)
VW T2b, Kastenwagen mit Hochdach (1972 –
1979) und der
VW T2b, Bus mit Hochdach (1972 – 1979).

Nicht angekündigt waren folgende Neuheiten,
die ebenfalls lieferfähig sind:

Borgward Isabella Coupé (1957 – 1961),
"Gangsterlimousine" Citroen 11 CV „Traction
Avant" (1934 – 1957),
Citroen DS19 Coupé le Dandy (1960 – 1968),
Citroen DS19 Break, Kombi (1956 - 1968)
Jaguar E-Type Coupé (1961 – 1974),
Saab 96 (1960 – 1969),
Volvo P 1800 Coupé (1961 – 1972) und
VW T2b, Doppelkabine-Pritsche (1972 – 1979).



Der Reiseomnibus MB O 302 im Mercedes-Benz-Museum Stuttgart.

Neuer Bausatz bei Moebo exclusive:

Einen preisgünstigen Kleinbausatz für erste
Versuche mit der Hartkartontechnik kündigt
Moebo exclusive an.

Der württembergische Posten nach Original-
zeichnung (Art.-Nr. 199220) ist einsetzbar ab
Epoche I. Die letzten Vorbildexemplare waren
noch in den achtziger Jahren zu finden. So sollte
er sich für jeden Modellbahner gleichermaßen
eignen.

Ausgeführt wird er mit Präzisionsgravur in Echt-
holzoptik und dem Effekt abblätternder Farbe.
Eine farbliche Nachbehandlung ist nicht erfor-
derlich. Auch das Dach ist bereits mit einer
„Alterungsgravur“ versehen.



Der württembergische Posten im Maßstab 1:220. Foto: Dirk Möller

Maße, eine Bestellmöglichkeit und weitere Informationen finden Sie unter <http://www.moebo.de>.

Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an. Für die 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)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert

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@trainini.de.

Werbende Anzeigen mit Spur-Z-Bezug und Veranstaltungshinweise Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit 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@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese bemüht sich, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und deshalb jede Einsendung zu berücksichtigen.

Bei Einsenden von Bildern, Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Herausgeber von möglichen Ansprüchen Dritter frei. Dies schließt eine künftige Wiederholung im Magazin, Jahresvideo sowie in Prospekten und Plakaten ausdrücklich mit ein.

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen, Warenzeichen und -bezeichnungen gehören den jeweiligen Herstellern oder Rechteinhabern. Ihre Wiedergabe erfolgt ohne Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint monatlich (ohne Gewähr) und steht allen interessierten Modellbahnerinnen und Modellbahnern, besonders Freundinnen und Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Herunterladen auf <http://www.trainini.de> bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist nach Entfernen von den eigenen Seiten ausdrücklich erlaubt, solange das Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Übersetzung, gewerblicher Druck und jede andere Art der Vervielfältigung, auch in Teilen, setzen das vorherige ausdrückliche Einverständnis des Herausgebers voraus. Besonders ungenehmigte, kommerzielle Verwertung wird nicht toleriert.

Trainini® ist eine gesetzlich geschützte Marke, eingetragen im Register des Deutschen Patent- und Markenamts (München), Nr. 307 30 512. Markeninhaber ist Holger Späing, Dortmund. Eine missbräuchliche Verwendung wird nicht toleriert. Alle Rechte vorbehalten.