

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



40 Jahre Ozeanblau-Beige mit der 111

Fachwerkbauernhaus mit Etagenlicht
Golden~Blackhawk & Central City RR

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

während bei uns in Europa endlich die warmen Sommertage eingeekehrt sind und die meisten von uns sicher in den verdienten Urlaub aufbrechen, genießen die Modellbahner in den Vereinigten Staaten den Höhepunkt ihrer diesjährigen Messesaison.



Holger Späing
Chefredakteur

Die National Train Show der NMRA ist dort ein spurweitenübergreifendes Ereignis, das sich wohl am besten mit der Intermodellbau in Dortmund vergleichen lässt: Es ist eine Publikumsmesse, auf der Neuheiten präsentiert und vorgeführt, Anlagen aller Spurweiten gezeigt und Fachgespräche gehalten werden.

Ein alter Bekannter auf dieser wichtigen Ausstellung ist David George. Die Module seiner Anlage „Golden-Blackhawk & Central City Railroad“ sind mehrfach preisgekrönt und stellen immer wieder einen der Messehöhepunkte dar. Und weil wir finden, dass dies eine reife Leistung für eine Modellbahn in unserem Maßstab ist, möchten wir Ihnen dieses Meisterwerk nicht vorenthalten: Erstmals stellen wir die Anlage von „Mr. David“ im deutschsprachigen Raum vor.

Höhepunkte aus unserer Sicht sind auch die Projekte aus dem **Trainini Umbauwettbewerb 2013**. Wir haben die Arbeiten unserer Leser, aber auch eigene Werke, zum Jahresthemenschwerpunkt 2014 erkoren und setzen die Beitragsreihe in dieser Ausgabe gleich doppelt vor. Matthias Wistrach zeigt uns, wie er eine nahezu schrottreife Märklin-Schiebebühne zu neuem Leben erweckt hat.

Wir führen vor, wie sich nach der Idee von Jens Wimmel die Baureihe 111 optimieren lässt. Mit diesem Modell erinnern wir gleichzeitig an das 40-jährige Dienstjubiläum dieser letzten, konventionellen Ellok der Bundesbahn und das mit ihr eingeführte, einst so unbeliebte Farbkonzept Ozeanblau-Beige, das erst im Rückblick Sympathien zu gewinnen weiß.

Wer mehr zu diesen Themen wissen möchte, der wird in unseren Literaturempfehlungen fündig. Das einzige Kompendium zur Baureihe 111, erschienen bei Geramond, haben wir mit Blick auf die Erwartungen unserer Leser bewertet und stellen es passend zum Thema vor. Ein vergleichbares Werk zur E 40, die sich als eine Ahnin der 111 bezeichnen lässt, befindet sich im Portfolio des EK-Verlags. Auch diesen Titel haben wir uns kritisch angesehen.

Gleich drei Produkte ließen sich in unserem Baubericht erproben, mit dem wir dieses Heft vervollständigt haben. Fallers Bauernhaus hatte uns wegen seiner ansprechenden Gestaltung schon lange herausgefordert und wartete auf eine Vorstellung. Der Zusammenbau war eine gute Gelegenheit, die Vorzüge des Winkel-Sets aus gleichem Hause zu zeigen. Viessmann lieferte zeitnah eine neue Beleuchtungslösung, auf die wir im Rahmen der Nürnberger Spielwarenmesse hingewiesen hatten.

Am Ende der Ausgabe finden Sie dann, wie gewohnt, Leserbriefe und aktuelle Meldungen. Auch im Sommer gibt es eine ganze Reihe von Neuheiten und Auslieferungen zu melden, wie Sie feststellen werden.

Und damit wünsche ich Ihnen eine angenehme Lektüre bei bestem Sommerwetter!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Weder Kanarienvogel noch Papagei 4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Gleich drei auf einen Streich 12

Ein amerikanischer Traum 20

Technik

Wo der Zahn der Zeit nagt..... 25

Literatur

Die bessere Baureihe 110 29

Baureihe E 40..... 32

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog..... 35

Impressum 44

Wir danken Matthias Wistrach für seinen Umbaubeitrag, **Ztrack** für die Überlassung eines Artikels und Ulrich Budde für seine Foto-Unterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. Juli 2014

Titelbild:

Dank vieler Verbesserungen und einer Lokführerfigur hat 111 105-3 des Bw München Hbf erheblich an Aussehen und Wirkung zugelegt. Ende der siebziger Jahre ist die werksneue Lok mit einem Eilzug in Bayern unterwegs.

Superungen an Märklins Baureihe 111 Weder Kanarienvogel noch Papagei

Die Baureihe 111 erhielt von Anfang an einen Anstrich nach dem neuen Farbkonzept von 1974. Was lange Zeit von Vorbildfreunden wie auch Modellbahnern abgelehnt wurde, feiert dieses Jahr das 40-jährige Jubiläum. Inzwischen hat die Nostalgie über die Ästhetik gesiegt und viele können sich mit den für den Bahnbetrieb untauglichen Farben anfreunden. Wir erinnern an den Beginn des beige-blauen Zeitalters mit der Superung von Märklins Baureihe 111.

Etwas despektierlich wurden die für den S-Bahn-Verkehr Rhein-Ruhr bestimmten Vertreter der Baureihe 111 mit ihrer reinorangefarbenen Bauchbinde auf kieselgrauem Grund als Kanarienvögel oder Papageien bezeichnet. Dieser wenig liebevolle Spitzname verstellt den Blick auf eine harmonische und elegante Gestaltung des Lokkastens, der die Form der Bügelfalten zeitgemäß fortschrieb.

Tatsächlich waren die Nachfolger der Baureihe 110 zunächst Stiefkinder im Bestand der Deutschen Bundesbahn: Zwar war der Bedarf der DB an elektrischen Lokomotiven wegen der weiter fortgeschrittenen Elektrifizierung weiter gestiegen, doch an eine Neuentwicklung war Anfang der Siebziger nicht gedacht. Die Schnellfahrlok Baureihe 103 befand sich noch in der Auslieferung, in ihren Überlegungen waren die DB-Oberen aber mit einer Drehstromlok (Baureihe 120 ab 1979) schon bald einen Schritt weiter.



111 001-4 stand der Bundesbahn ab Ende 1974 für Test- und Abnahmefahrten zur Verfügung und war von Beginn an ozeanblau-beige lackiert. Die erste Lok dieser Baureihe wies auch 1979 noch eine Besonderheit auf, als sie auf der Ausstellung „100 Jahre elektrische Eisenbahn“ in München gezeigt wurde: Nur bei ihr waren die seitlichen Loknummern direkt unter dem DB-Keks platziert und nicht auf dem blauen Streifen. Foto: Ulrich Budde

Dass es als Zwischenschritt dennoch zur Entwicklung der Baureihe 111 kam, war nur der inzwischen rund 20 Jahren alten Konstruktion der E10 geschuldet. Das setzte jedoch enge Rahmenbedingungen: Weiterentwicklung auf Basis der inzwischen bewährten Baureihe 110 unter Ausmerzen ihrer konstruktiven Schwächen im Fahrwerksbereich. Gleichzeitig galt ein sehr enger Kostenrahmen.

So kamen neue Fahrmotoren und deutlich verbesserte Drehgestelle zum Einbau, im elektrischen Teil hielten modernere Bauteile Einzug. Einer Revolution gleich kam der nach modernen Erkenntnissen entwickelte Einheitsführerstand, der für alle künftigen Neubaulokomotiven vorgesehen war. Doch mehr war nicht drin für eine Baureihe, von der nicht mal einhundert Exemplare beschafft werden sollten.



Der Blick auf das Bedienpult der 111 128-5 aus der Perspektive des Lokführers erlaubt eine Vorstellung, wie sich die Bundesbahn den künftigen Einheitsführerstand nach ergonomischen Gesichtspunkten vorstellte. Er war Vorlage für die Gestaltung des Innenraums unseres Modells.

Dass es doch noch anders kam, resultierte aus dem Drängen einer nicht ausreichend ausgelasteten Industrie und auch aus einer Nachbestellung für den S-Bahn-Verkehr, für den die ab 1974 gebaute Schnellzuglok konstruktiv gar nicht vorgesehen war und nach Meinung von Fachleuten auch nicht geeignet war – häufige Fahrmotorschäden sollten diese Ansicht später bestätigen.

Als erste Baureihe der DB erhielt die 111 von Anfang an einen Anstrich im neuen Farbkonzept Ozeanblau-Beige, das erst im Erstauslieferungsjahr dieser Lok eingeführt worden war. Die Verantwortlichen hatten sich die Entscheidung über die Lackierung der 111 001-4 so lange wie möglich offen gehalten.

Begeisterungstürme vermochte das neue Farbkonzept allerdings nicht zu entfachen. Nach dem bunten Versuch mit den Popfarben kehrte die Monotonie in den Bahnalltag zurück, das helle Beige war

zu verschmutzungsanfällig und stellte die von den Werbestrategen gewünschte, werbende Wirkung des Fuhrparks nachhaltig in Frage. Trotzdem sollte es ganze 13 Jahre Bestand haben.

Wir möchten mit der heute vorgestellten Superung der Märklin-Lok mit der Betriebsnummer 111 105-3 (aus Zugpackung 8105, formgleich mit Art.-Nr. 8842; 111 043-6) an das 40-jährige Jubiläum dieses Ereignisses erinnern.

Deshalb haben wir uns ganz bewusst eben die Baureihe herausgesucht, mit der das neue Konzept damals eingeführt wurde.

Vielleicht kann dieser Beitrag im Rückblick auch dazu dienen, die gelungene Formensprache der Baureihe 111 zu betrachten und zu würdigen.



Jens Wimmel hat sein Modell vor der Superung fotografiert: Verbesserungsmöglichkeiten bieten die Dachgestaltung, die Pufferbohle und die Maschinenraumbenutzer, durch die der Blick auf die rötlich schimmernde Platine fällt. Foto: Jens Wimmel

Ihre elegante Gestaltung ist immerhin auch schon vierzig Jahre alt und dabei war sie größtenteils unauffällig wie das Aschenputtel. Heute macht sie im verkehrsroten Lack auch auf den ersten Blick eine gute Figur und sorgt gegenüber der eher einfallslosen Kastenoptik modernerer Fahrzeuge für willkommene Abwechslung. Dass sie wegen ihres Alters längst auf dem Rückzug ist, lässt sich aber auch nicht leugnen.



Im Vergleich zur Aufnahme oben werden die durchgeführten Arbeiten wohl am schnellsten deutlich: Neben den größtenrichtigen Puffern fällt vor allem die überarbeitete Dachgestaltung auf. Mit gleich drei Farbtönen wurde das Erscheinungsbild des Hauptschalters optimiert (mittlere Dachhaube ganz links vorne).

Und so begannen die Arbeiten an der beige-ozeanblauen Modell-Lokomotive, die einen Superungsvorschlag von Jens Wimmel (ZettZeit) aufgriffen und fortführten. Am Anfang stand ein kleiner Umbau der Lokomotive: Die zu kleinen Puffer wurden abgezogen und auch die Hülse mit einem scharfen Bastelmesser vom Gehäuse abgeschnitten.

Ersetzt wurden sie durch größenrichtige Exemplare aus dem Sortiment von Heckl Kleinserien, die als gedrehte Messingteile mit flachen und gewölbten Puffertellern angeboten werden. Optisch ließ sich dieser Unterschied kaum beurteilen, daher half uns folgender Trick: Die Puffer werden mit dem Teller auf eine eben Fläche, am besten eine Glasplatte gestellt. Stehen sie darauf sicher, tragen sie einen flachen Pufferteller, wackeln sie, ist er gewölbt.



Braune Keramikisolatoren und feuerrote Dachleitungen verändern zusammen mit den lackierten Einholmpanographen das Erscheinungsbild erheblich.

Als nächstes wurden die Lichtleiter und Abschirmbleche auf beiden Führerstandsseiten entnommen. Dafür sind zuvor die Halteschrauben der beiden Einholmstromabnehmer (bei Art.-Nr. 8842 Scherenstromabnehmer), die ebenfalls noch separat bearbeitet werden sollten, zu entfernen.

Damit ging es nun an die Farbarbeiten am Gehäuse: Besonders auffällig erschienen uns Verbesserungen am Dach. Als erstes erhielt, wie bei Jens Wimmel, die Bodenplatte des Hauptschalters eine Gestaltung in Eisenfarbe (Revell 91), wie sie auch werksseitig an einigen Dachteilen ausgeführt wurde.

Der Hauptschalter selbst und alle Dachisolatoren wurden mit einem feinen Haarpinsel matt lederbraun (Revell 84) lackiert, was dem Vorbildeindruck der Keramikisolatoren am nächsten kommt. Die Dachleitungen waren beim Vorbild rot lackiert und so haben wir für die Darstellung einer frisch ausgelieferten oder ausgebesserten Lok RAL 3000 feuerrot gewählt.

Mittels Spritzlackierverfahren erhielten auch beide Pantographen diesen Farbton, der sich in seidenmatter Ausführung im Programm von Oesling Modellbau findet. Nur die Schleifstücke wurden zuvor mit dem Maskierband von Tamia abgeklebt, das sowohl gut vor Farbunterwanderungen schützt, als sich anschließend auch wieder ohne Lackschäden abziehen lässt.

Auf der rechten Seite der Lok kam jeweils ein gewölbtes Exemplar zum Einsatz, auf der linken Seite ein flaches.

Mit Uhu Alleskleber super Strong & Safe werden sie am Gehäuse verklebt, eine anzubringende Bohrung zentriert sie und sorgt für zusätzlichen halt.

Die Klebstoffempfehlung rührt übrigens daher, dass deren Klebeverbindungen sehr belastbar sind und dieses Produkt als Kombination aus Alles- und Sekundenkleber nahezu perfekte Eigenschaften für diesen Einsatzzweck mitbringt: Wegen seines Anteils Cyanacrylat erlangen die verklebten Teile schnell Halt, erlauben aber auch noch ein Nachkorrigieren.

Verschleißpufferbohle und Signalhörner wurden schwarzgrau lackiert, die Lampenringe chromsilberfarben hervorgehoben.



Verschleißpufferbohle und Signalhörner wurden schwarzgrau lackiert, die Lampenringe chromsilberfarben hervorgehoben.

Das farbliche Absetzen der beiden Signalhörner über den Führerständen ließen wir vorläufig noch aus. Sie erhielten mit RAL 7021 schwarzgrau nämlich denselben Farbton wie die neuen Puffer samt Verschleißpufferbohle. Etwas Maskierklebeband von Tamiya schützte auch hier die umliegende, ozeanblaue Fläche vor unerwünschter Farbe.



An der Platine wurden die Drucke für die Maschinenraumnachbildung angeklebt, die Jens Wimmel aus Vorbildaufnahmen gefertigt hat. Die fahrtrichtungsabhängige LED-Stirnbeleuchtung ließe sich inzwischen dank Hans-Jürgen Zimmermann sogar mit rotem Schusslicht umsetzen.

Die mit Spülmittellauge oder Aceton (Achtung: Kunststoffoberfläche vor dem Anlösen schützen!) entfetteten Messingpuffer wurden mit hellgrauem Polyurethan-Primer, der von Acrylicos Vallejo über Modellbaufarben angeboten wird, grundiert.

Dies konnte sowohl mit dem Pinsel als auch per Spritzlackierung erfolgen – Hände, Augen und Atemwege sollten dann ausreichend geschützt werden.

Dieses Vallejo-Produkt bietet ausgezeichnete Haftungseigenschaften und hohe Kratzbeständigkeit und empfahl sich daher besonders für die Vorbehandlung der glatten Metalloberfläche.

Nach dem Trocknen waren alle zuvor genannten Teile dann bereit, um den endgültigen, schwarzgrauen Farbüberzug aufzunehmen.

Das Ende der Farbarbeiten am Gehäuse kennzeichnete das metallisch glänzende Absetzen der Lampenringe an den Stirnseiten der Lok. Zum Einsatz kam hier Modellbau-Lack im Farbton Chromsilber von ModelMaster, wie er in Deutschland über Faller vertrieben wird. Er wurde dünn auf die Spitze eines feinen Pinsels aufgetragen und dieser in jeder Lampenöffnung vorsichtig im Kreis geführt, bis ein gleichmäßiger, aber dünner Chromring zu sehen war.

Unsere Arbeiten am Fahrwerk beschränkten sich auf den Tausch der Glühlampen gegen LED-Stecksockel von High Tech Modellbahnen, die aber leider das obere Spitzenlicht nicht hinreichend ausleuchten (siehe auch Titelbild).

Als aus unserer Sicht bessere Alternative haben wir in der Zwischenzeit eine privat erarbeitete Lösung von Hans-Jürgen Zimmermann aus Düsseldorf entdeckt.

Sie arbeitet nach ähnlichen Prinzip, ist daher ebenso leicht zu handhaben und bietet zudem die Option eines roten Schlusslichts, was gerade für eine wendezugtaugliche Lok wie die Baureihe 111 besonders interessant ist.



Die Grafiken für Maschinenraum und Führerstand wurden auf einem Farblaserdrucker ausgegeben und vor der Weiterverarbeitung mit einem Fixierer aus dem Künstlerbedarf versiegelt.



Obwohl Seiten- und Rückwand beim Vorbild in einem hellen Grau gehalten sind, haben wir uns beim Modell für ein blasses Grün entschieden.

Im nächsten Schritt haben wir die schwarz-weißen Maschinenraumfotos von Jens Wimmel mit mind. 18 mm Breite auf einem Laserdrucker ausgegeben und an die Platine geklebt, was auch

etwas räumliche Distanz zu den Fensterscheiben sicherstellt. Beim Vorbild verläuft zwischen Fenster und Aggregaten nämlich ein Seitengang. Kritisch ist die Wahl eines geeigneten Klebstoffs auch wegen der kleinen Klebefläche. Wir haben uns deshalb wieder für Uhu Alleskleber super Strong & Safe entschieden.

Vor dem Kleben wurde das Gehäuse so neben das Fahrgestell gestellt, dass sich die Lage der Fenster exakt ermittelt ließ. Die korrekte Klebehöhe ließ sich einfach ermitteln, in dem der Papierstreifen zunächst nur mit dem Klebestift angepunktet wurde.

Ein Aufsetzen des „Hütchen“ zur Probe verriet dann gleich, ob die Lage noch verändert werden musste. Zur Sicherheit erfolgte nach dem abschließenden Trocknen eine weitere Passprobe.

Damit verblieb für dieses Modell nur noch die Gestaltung des Führerstands, der sich Jens Wimmel einst nicht angenommen hatte. Doch uns störte der Blick in einen leeren, silberfarbenen Raum hinter den Führerstandsstirnfenstern.

Kurzerhand wurde die Rückwand des Führerstands matt blassgrün lackiert (beim Vorbild ist sie hellgrau gestaltet), was unserem Eindruck beim Blick von draußen je nach Lichteinfall am nächsten kam. Die zum Boden zeigende Fläche erhielt einen Lacküberzug in mattem schwarz, um den Eindruck räumlicher Tiefe zu erzeugen.

Eine passende Lokführerfigur war aus einem Preiser-Rohling (derzeit nicht erhältliche Packung 88500) schnell gebastelt, indem der Körper ab der Hüfte abwärts abgetrennt und die Arme in zu den Bedienelementen des Führerstands passenden Haltungen gebracht wurden. Den Rest erledigten verschiedene Revell-Lacke.

Doch irgendetwas fehlte noch immer, denn unser Lokführer schien noch im Nichts zu sitzen. Kurzerhand ergriffen wir die Gelegenheit, den Führerstand von 111 128-5 zu fotografieren. Wegen der geringen Raumtiefe geschah dies schichtweise und wurde erst daheim am Rechner zu einem einzigen Bild zusammengesetzt.

Dafür waren Bildschnittkanten zu bestimmen und die perspektivischen Verzerrungen zu beseitigen, die eine Folge der sehr kurzen Brennweite waren. Die auf diesem Weg zusammengestellte Grafik brauchte jetzt nur noch auf die Breite des Abdeckbleches skaliert zu werden und schon konnte es an den Druck gehen. Bei dieser extremen Größenreduzierung ging der größte Teil der Bildinformationen verloren und das Ergebnis wirkte unscharf, Details ließen sich gar nicht mehr ausmachen.



Grafiken zur Gestaltung von Führerständen und Maschinenräumen der Baureihe 111 im Maßstab 1:220



1 Maschinenraum li. 2

2 Maschinenraum re. 1

Maschinenraumnachbildungen mit freundlicher Erlaubnis von ZettZeit (Jens Wimmel)

Eine testweise Verarbeitung belegte aber eindrucksvoll, dass dieses Resultat ausreicht: Der Betrachter vermag den Führerstand eh kaum wahrzunehmen, weshalb sich dort überhaupt keine Feinheiten ausmachen lassen. Formen und Farben des Vorbilds genügen zur glaubhaften Vermittlung daher völlig, was sich auch an der Führerstandsrückwand ohne Schaltschrankwiedergabe zeigte. Angeklebt wurde der Farblaserausdruck mit einem gewöhnlichen Klebestift (Uhu, Pritt oder Tesa).

Für alle an einem Nachbau interessierten Leserinnen und Leser ergänzen wir den Hinweis, dass sich unsere Grafik auch für die Ausgestaltung des Führerstands der Baureihe 120 eignet.

Als neuer Einheitsführerstand sollte er bei allen folgenden Neubaulokomotiven der 2. Generation verwendet werden. Wie wir heute wissen, blieb diese Absicht auf die ab 1979 in Dienst gestellte Drehstromlok beschränkt.

Da die Gestaltung aber auflösungsbedingt keine Rückschlüsse mehr auf Details zulässt, dürfte er jedoch auch in der Baureihe 103 nicht weiter unangenehm auffallen.

Einzig bei der Baureihe 101, deren Führerstandstisch sich nahe an die Entwicklung für die Baureihe 111 anlehnte, haben wir Bedenken, denn er war bereits von moderneren Farben dominiert, darunter Blau.

Ähnliches gilt für alle heutigen Baureihen, die aus dem Europrinter von Siemens oder der TRAXX-Familie von Bombardier hervorgegangen sind.

Mit den optischen Verbesserungen ist unsere 111 105-3 vom Bw München Hbf zu einem Paradezugpferd geworden. In werksfrischer Gestaltung stellt sie einen Blickfang dar und repräsentiert das modernste Fahrzeug zu ihrer Zeit, als sich die Bundesbahn erst kurz zuvor ein neues Erscheinungsbild gegeben hatte. Auch diese Farbgestaltung blickt auf nunmehr 40 Jahre zurück!

Verwendet wurde die elektrische Lokomotive, die von Anfang an für 150, später sogar 160 km/h Höchstgeschwindigkeit zugelassen war, im hochwertigen Reizugdienst vor D- und FD-Zügen, zur Entlastung der 103 aber auch vor Intercity- und vereinzelt sogar TEE-Zügen.



Zwei leicht unterschiedliche Perspektiven sollen die Wirkung der Ausstattung mit einer Lokführerfigur sowie dem Bedienpult des Einheitsführerstands (siehe Ausschnittsvergrößerung im Bild unten) verdeutlichen. Der blassgrüne Farbton der Führerstandsrückwände verschimmt im dunklen Innenraum zu einem glaubhaften Eindruck.

Das sichert auch dem Modell eine hohe Präsenz auf der Anlage, wo auch der Nahverkehr zu ihren Aufgaben gehört. Nur Wendezüge kann unser Exemplar mangels Schlusslichtern fahren, doch auch dafür gibt es längst eine Lösung.



Mit dieser vergrößerten Abbildung des umgebauten Modells möchten wir die im Text beschriebenen Superungen noch einmal abschließend wirken lassen. Die Maßnahmen waren überschaubar und von nahezu jedermann zu bewerkstelligen, weshalb dieser Umbau leicht nachzuempfinden ist.

Bild rechts:

Wer es sich zutraut, die Führerstands-nachbildung bei 10 mm Breite in höherer Auflösung wiederzugeben und noch Details darzustellen, dem kann diese Fotomontage als Hilfe dienen.



Umbauidee und Grafik für den Maschinenraum:

<http://www.zettzeit.ch/111.html>

Fotogalerie mit Vorbildaufnahmen (von Ulrich Budde):

<http://www.bundesbahnzeit.de/page.php?id=100J%20E%20Ausstellung>

Bezugsquellen für Umbaumaterial:

<http://www.faller.de>

<http://www.modellbaufarben.de>

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

Kontakt zu Hans-Jürgen Zimmermann:

über die Redaktion möglich

bisweilen elektronische Auktionen

Faller- und Viessmann-Neuheiten

Gleich drei auf einen Streich

Das Bauernhaus von Faller ist eine Neuheit aus dem letzten Jahr, die wir unseren Lesern noch detailliert vorstellen wollten. Gerade vor dem Hintergrund des Sägewerks mit Wassermühle, das für 2014 angekündigt und sicher vergleichbar konstruiert ist, macht dies Sinn. Der Zusammenbau des Kartonmodells gibt es uns gleichzeitig die Chance, auch das Winkelset „Right Way“ (ebenfalls Neuheit 2013) von Faller zu bewerten und die brandneue Etageninnenbeleuchtung von Viessmann auszuprobieren.

Blicken wir auf den Gütenbacher Modellgebäudehersteller Faller, so stellen wir eine besonders gute Entwicklung fest. Nach einigen Jahren Pause wird die Spurweite Z 2014 zum dritten Mal in Folge mit formneuen Gebäudemodellen bedacht, was besonders im Vergleich zu Vollmer (Geschäftseinstellung) und Kibri (keine Neuheiten seit Übernahme durch Viessmann) sehr erfreulich ist.

Doch auch qualitativ hat sich bei Faller über den dreijährigen Zeitraum viel getan: Obwohl die Bausätze „Bahnhof Klingenberg“, „Bauernhaus“ und auch das Handmuster des „Sägewerks“ unverkennbar die Handschrift desselben Konstrukteurs tragen, heben sie sich deutlich voneinander ab. Bezogen ist diese Aussage vor allem auf den immer anspruchsvoller wirkenden Gebäudestil.



Wie bei jedem Zusammenbau beginnt auch dieses Projekt mit einer Vollständigkeitskontrolle des Bausatzes, einem Studium der Anleitung und dem Bereitlegen von Werkzeugen und Hilfsmitteln.

Gerne wünschen wir uns deshalb weitere Fortsetzungen, die nach und nach mit zueinander passenden Häusern zu einem Dorfensemble führen, das für Abwechslung im angestaubten Programm der Großserienhersteller sorgen kann.

Zuvor wussten sich nur Lütke Modellbahn, MBZ und Archistories davon Jahr für Jahr abzuheben.

Unser Testzusammenbau des Bauernhauses (Art.-Nr. 282785) im Fachwerkstil beginnt mit einem kurzen Studium der Anleitung, dem Bereitlegen der erforderlichen Werkzeuge und Klebstoffe (Faller Expert Laser und Uhu Alleskleber Kraft) sowie der obligatorischen Vollständigkeitskontrolle des Bausatzes.

Gleich danach kann es losgehen. Wie bei wohl jedem Laserkartonbausatz beginnt der Aufbau von innen nach außen, d.h. es werden zunächst die Innenwände vorbereitet und anschließend zusammengefügt.

Der erste Schritt nach dem Heraustrennen der Teile mit einem scharfen Bastelmesser besteht im Verglasen der Fensterrahmen. Klare Folien gehören zum Lieferumfang. Sie müssen nur passend zurechtgeschnitten und von innen angeklebt werden. Das erfordert eine kleine Zugabe über die

eigentliche Fenstergröße hinaus, damit mindestens in den Ecken Klebeflächen entstehen, die mittels Zahnstocher winzige Tropfen von glasklarem Uhu Kraft als Klebepunkte aufnehmen.

Nach dem Trocknen werden die Innenwände verleimt und mit der Grundplatte verbunden, die zuvor einen zweiteiligen Kartonsockel für einen Beleuchtungskörper erhalten hat.

Bevor eine endgültige Verbindung mit dem auf Bausätze dieser Art perfekt eingestellten Faller-Kleber erfolgt, sollte noch eine Passprobe ohne Leim erfolgen.

Danach wird es dann ernst und es empfiehlt sich, Schritt für Schritt unter Gewähren kurzer Trockenpausen vorzugehen.

Große Hilfe leistet das Winkelset „Right Way“ (170681), das wir für die Neuerscheinungen des Jahres 2013 nominiert hatten.

Es hält die verklebten Teile zum einen in ihrer Position fest, weil die beiden Grundhälften von außen und innen durch Magnetkraft greifen.

Viel wichtiger ist aber die Sicherung rechter Winkel, was etwa Klammern als Hilfswerkzeug nicht sicher leisten können.

Die Anwendung des Faller-Werkzeugs aus transparentem Acrylglas mit eingesetzten Neodym-Magneten, deren Anziehungskraft auch dickere Werkstoffe noch sicher durchdringt, ist kinderleicht und unmissverständlich.

Alles, was der Modellbauer dazu wissen muss, ist einem Schaubild auf dem Etui zu entnehmen – leichter geht es nicht.

Für Faller spricht auch der Bausatz selbst: Alle Teile sind präzise gefertigt und passen auf Anhieb. Wünschen möchten wir uns allerdings einen stärker verdichteten Karton für die Innenwände und Querversteifung.

Wie bereits beim Bahnhof Klingenberg bleiben einige Bedenken, ob hier nicht ein Schwachpunkt im Falle einer temporären Erhöhung der Luftfeuchtigkeit besteht, der aufgrund von möglichem Aufquellen des Materials und ungleichen Ausdehnungsprozessen zum Verzug des Gebäudes auf der Längsseite führen könnte.

Und weiter geht es mit dem Zusammenbau: Steht der Innenteil des Hauses, kann es mit den Außenflächen weitergehen. Wir arbeiten uns weiter konsequent gemäß der Bauanleitung vor. Es folgen

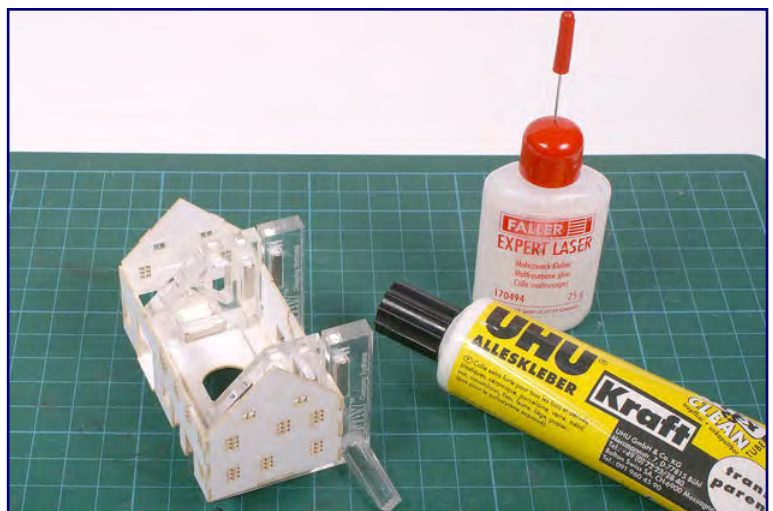
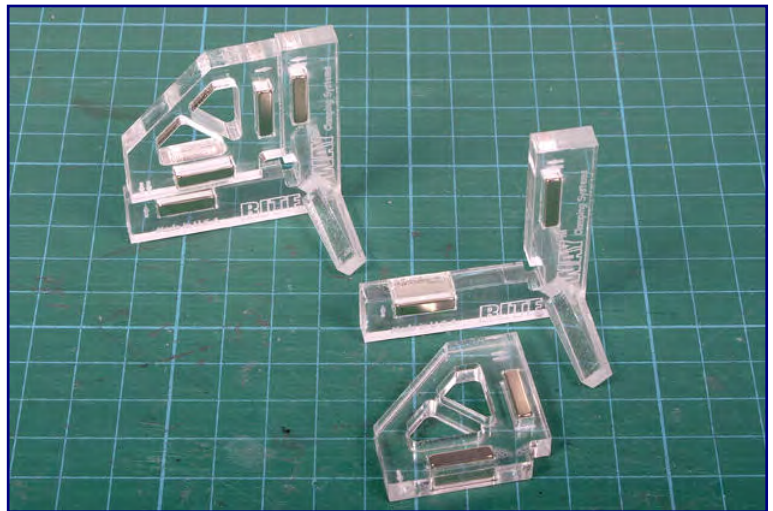
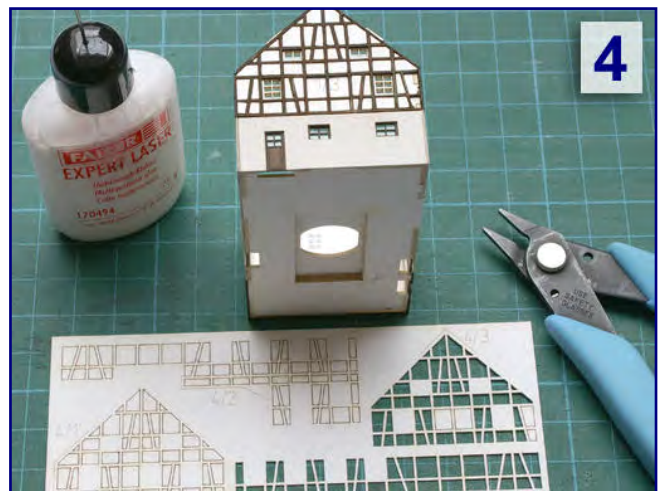
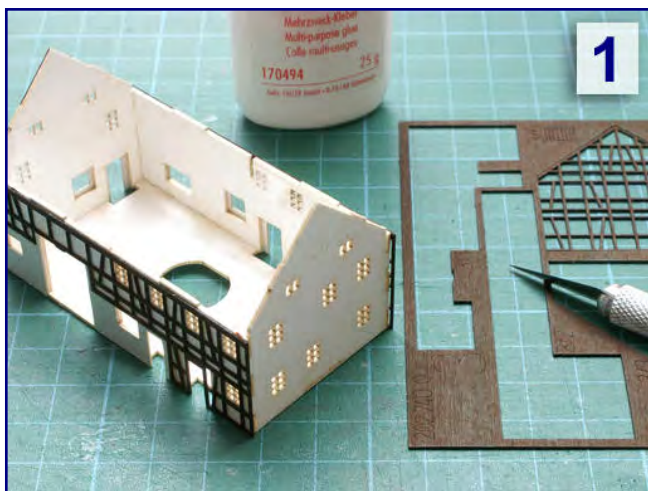


Bild oben:
Zum Lieferumfang des Winkelsets „Right Way“ gehören zwei Acrylglas-Montagehilfen, die jeweils aus drei Teilen bestehen. Das praktische Werkzeug hilft nicht nur bei der Herstellung rechter Winkel sondern ist dank starker Magnetkraft auch eine wirkungsvolle Fixierung.

Bild unten:
Beim Rohbau des Bauernhauses leistet das Winkelset wertvolle Hilfe, denn es hält die Innenwände sicher im rechten Winkel zur Bodenplatte und bei Bedarf anschließend auch zueinander.

die grauen Kartonteile, mit denen verputzte Wände im Bereich von Scheue oder Stall nachgebildet werden. Sie sind sauber auszurichten, ein Augenmerk gilt dabei den Stoßkanten an den Ecken.

Als nächstes sind dann die Holzteile des dunkelbraun gefärbten Fachwerks auf der Tagesordnung. Sie verlangen eine besondere Sorgfalt vom Kunden und stellen – neben den noch folgenden Einsätzen der Gefache – einen Grund dar, warum das Bauernhaus ein deutlich anspruchsvollerer Bausatz als der Vorgänger in Form eines Bahnhofs in Backsteingestaltung ist.



Die hölzernen Fachwerkteile erfordern große Sorgfalt beim Heraustrennen. Problemlos gelingt das nur mit einer scharfen Bastelmesser Klinge (Bild 1). Die Holzteile sind neigen unter Feuchtigkeitseinwirkung zum Abfärben, weshalb mit dem Leim vorsichtig umzugehen ist. Winzige Klebepunkte an den Kreuzen genügen (Bild 2). Als nächstes folgen die noch fehlenden Fensterrahmen und Türen, die zuvor verglast werden (Bild 3). Am meisten Zeit erfordert das einzelne Einsetzen der Gefache (Bild 4). Auch hier ist vorsichtig zu arbeiten, damit es nicht zu Verfärbungen durch die Holzteile kommt.

Das zeigt sich bereits beim Austrennen der Holzteile aus dem Bogen: Die Trennstellen folgen hinsichtlich der Schnitfführung im Echtholz nicht durchgängig der Faserrichtung. Hier besteht Bruchgefahr bei Unachtsamkeit oder beim Arbeiten mit einer nicht ausreichend scharfen Klinge. Vielleicht können wir dem Hersteller an dieser Stelle einen Gedankenanstoß geben, was die künftige Lage solcher Schnittpunkte betrifft.

Doch auch beim Kleben ist Vorsicht angezeigt, denn die Holzteile neigen zum Abfärben, sobald sie mit Klebstoff benetzt werden. Bevor Leim aufgetragen wird, nehmen wir eine Passprobe vor und stellen fest, dass die Putzwände eine perfekte Führung ermöglichen. Wichtig ist nämlich, dass die Teile auf Anrieb richtig sitzen und nicht verschoben werden müssen.



Für eine selektive Innenbeleuchtung des Fachwerkbauernhauses wählen wir die Etageninnenbeleuchtung aus den Viessmann-Neuheiten 2014 aus. Das Startset 6045 liefert die erforderlichen Lichtschienen und Trennteile, die zusätzliche LED-Packung 6046 sorgt für eine ausreichende Zahl an Leuchtmitteln auch in größeren Gebäuden.

einem Bogen weißen Hartkartons ausgeschnitten und anschließend mit dem Lasercut-Kleber von Faller im Gefache eingeklebt.

Diese Aufgabe stellt eine kleine Herausforderung dar, denn sie erfordert einen sparsamen Umgang mit dem Klebstoff, damit er nicht bis ans Holz gedrückt werden kann und dort Verfärbungen auslöst.

Dieselbe Vorsicht sollte beim Ankleben der hölzernen Fensterläden walten, die ebenfalls zum Ausfärben neigen und Flecken auf den Gefachen hinterlassen können, wenn Leim unter der Klebestelle hervorquillt.

Etwas früher als in der Anleitung vorgesehen, setzen wir nun die Mittelversteifung ein, die das Dach mittig stützt und im Bereich der ersten Etage für gerade Wände sorgen soll.

Das Scheunentor kann gemäß Hersteller-vorstellung in geöffnetem oder geschlossenem Zustand verbaut werden.

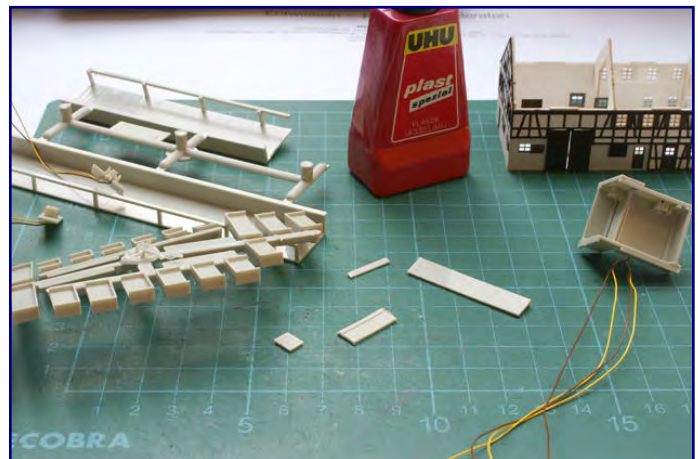
Wir haben uns für ein geschlossenes Tor entschieden, denn sonst hätte es (ohne den Druck der Lichtschutzmaske) Einblicke in den Innenraum erlaubt, die uns ohne zusätzliche Lösungen im Eigenbau nicht gefallen hätten.

Ein Gebäude dieser Größe ohne Decken oder Wände im Inneren, denkbar wären auch Stallboxen, vermittelt kein glaubhaftes Bild.

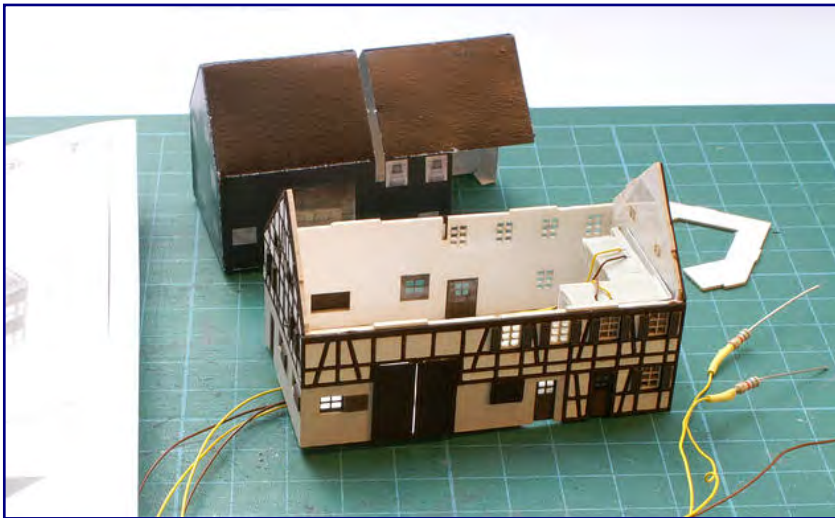
Faller empfiehlt, nur an den Innenseiten der Fachwerkkreuze winzige Klebepunkte mittels Faller Expert Lasercut aufzutragen. Keinesfalls sei an dieser Stelle eine Flächenverklebung vonnöten. Und tatsächlich führt nur dieser Weg zum Erfolg!

Im Folgeschritt gilt es noch einige Türen und Fensterrahmen einzusetzen, die zuvor erst verglast werden wollen. Dabei kommen wieder die beiliegende Fensterfolie und Uhu Kraft zum Einsatz, während beim Einsetzen der Fenster und Türen in die Innenseite der Wände der Faller-Expert-Spezialkleber gefragt ist.

Eine zeitliche Herausforderung stellt das Einsetzen der Gefache dar. Wie einst beim großen Vorbild ist jedes Holzviereck (oder -dreieck) einzeln auszufüllen. Die Teile werden mit dem Bastelmesser aus



Die Etagenbeleuchtung wird gemäß Anleitung angepasst und zusammengeklebt (Bild oben). Sie ermöglicht auch eine Beleuchtung über Eck. Die mitgelieferten Deko-Bögen waren für unseren Zweck leider nicht geeignet (Bild unten).



Unsere auf Maß geschnittenen Lichtkästen sind eingeklebt, die Zuführungskabel zu den LED verschwinden durch das Loch in der Bodenplatte. Aus der Lichtmaske im Hintergrund haben wir die Gardinen der beleuchteten Fenster zuvor ausgeschnitten und sie erst danach zusammengefaltet und verklebt.

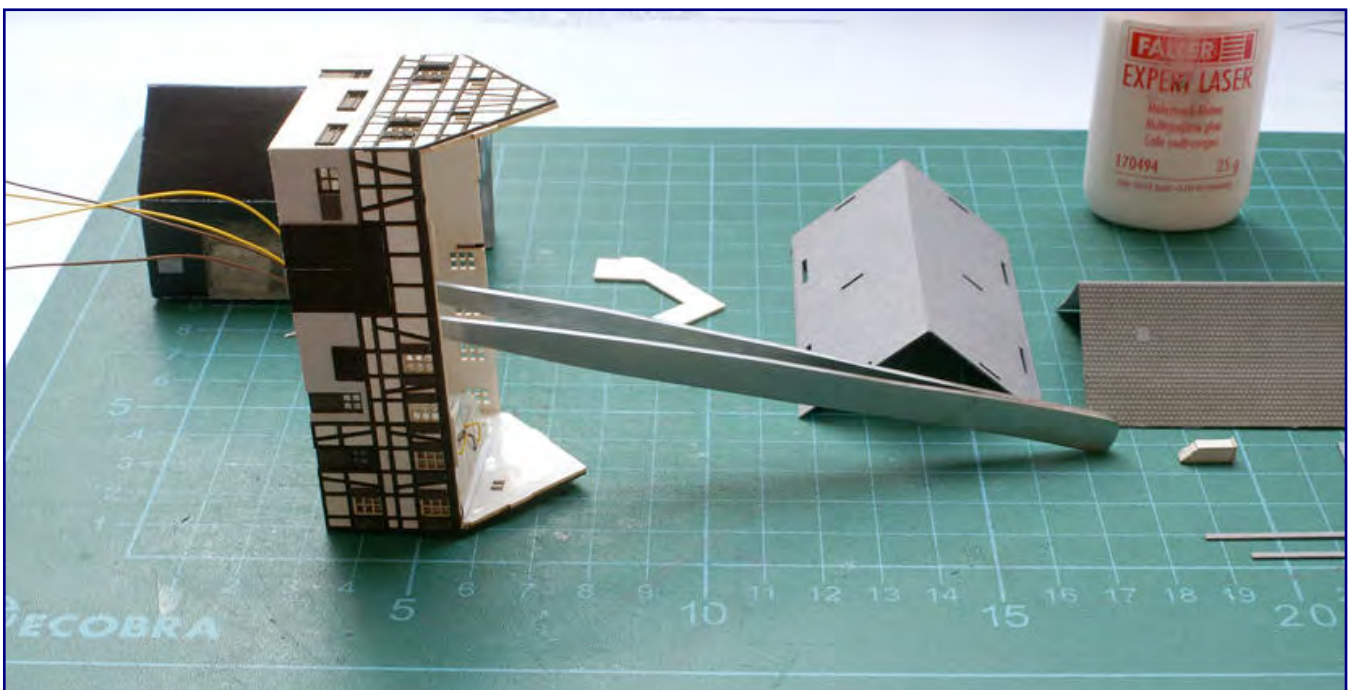
Hier möchten wir anregen, durch Decken und Wände nicht nur die Stabilität weiter zu erhöhen, sondern auch mit zum Boden reichenden Querversteifungen den Eindruck von Räumen und gleichzeitig eine einfache Option zur selektiven Fensterbeleuchtung zu schaffen.

So bleibt uns nur der Griff zu einer Viessmann-Neuheit dieses Jahr, um dieser Situation Herr zu werden.

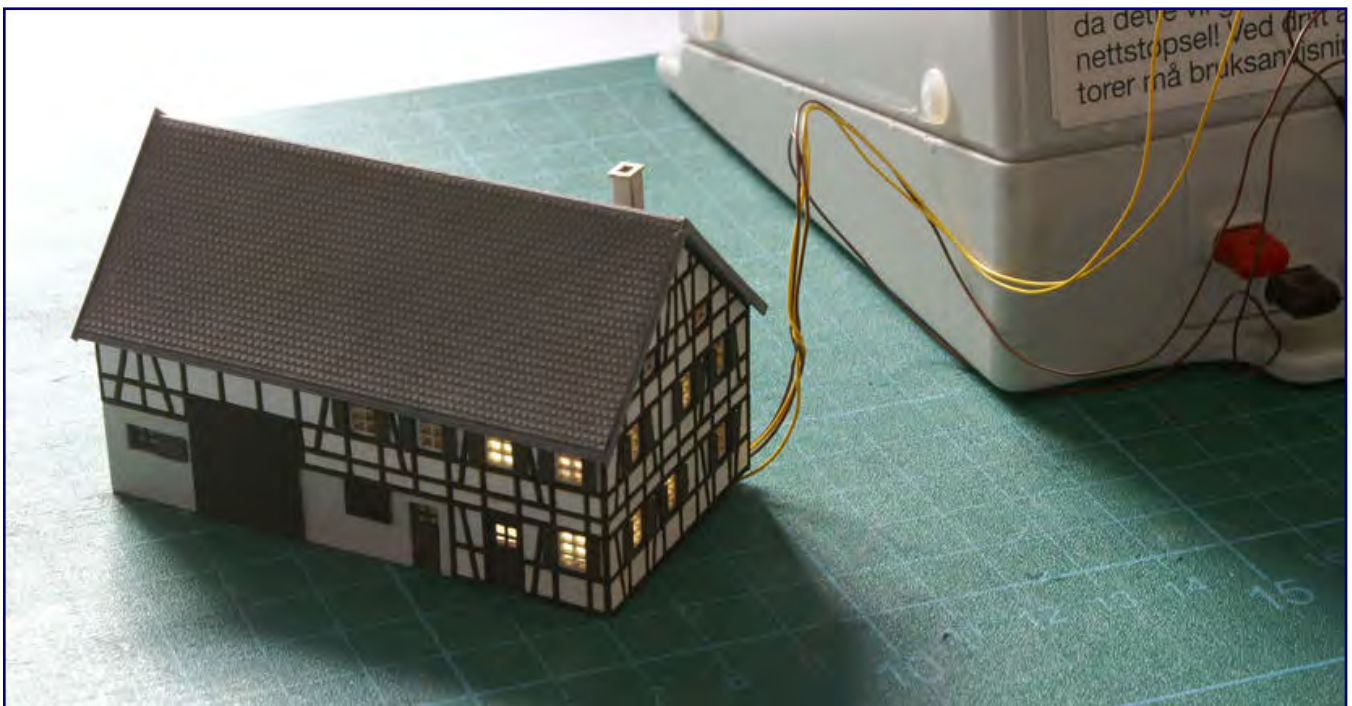
Das inzwischen ausgelieferte Startset Etageninnenbeleuchtung (Art.-Nr. 6045) ist zwar nicht speziell für die Belange der Spurweite Z konzipiert worden, dennoch lassen sich für viele Teile Einsatzmöglichkeiten finden.

Wir entscheiden uns, mit einer der größeren Schienen gleich die Fenster in zwei Etagen zu beleuchten, denn so genügt dafür jeweils eine LED, die aufgrund der geringen Höhe des Gebäudes mehr als ein Geschoss auszuleuchten vermag.

Nur auf die beiliegenden Hintergrundbilder müssen wir so verzichten und stattdessen die Gardinendrucke aus der Faller-Lichtmaske ausschneiden und hinter die Fenster mit Uhu Kraft an die Wände kleben. Das Ausschneiden geschieht vorsichtig, denn die übrige Maske wird später gemäß Anleitung gefaltet, mit einem Klebestift verklebt und eingesetzt, um die Bereiche außerhalb des beleuchteten Areals abzuschirmen.



Während der Klebstoff aushärtet, hält die Pinzette die Kabel der Lichtkästen in Schach. Danach kann auch die Lichtmaske eingesetzt und vorsichtig an den Kunststoff-Beleuchtungsteilen vorbeigeführt werden. Für den letzten Bauschritt vorbereitet wurden bereits die Innen- und Außenteile des Daches, die Dachsparren an den Enden sowie der Kamin.



Das Gebäude ist fertig und macht einen überzeugenden Eindruck. Für die Einfriedung rund um den Stall mit den verputzten Gebäudeflächen liegen einige Zaunteile bei. Reicht das nicht aus, gibt es unter der Artikelnummer 272410 eine passende Erweiterung (Bild oben). Werden die LED an eine 16-Volt-Spannungsquelle angeschlossen, leuchtet es aus den ausgewählten Fenstern und Türen (Bild unten). Wichtig für eine glaubhafte Darstellung ist, sich vorher Gedanken darüber zu machen, wie die Raumaufteilung im Inneren des Hauses aussehen könnte.

Der Sprung gegenüber den zuvor bei Viessmann erschienen Lichtboxen, ebenfalls per Kunststoffspritzguss umgesetzt, ist die neue Beleuchtungsmöglichkeit über Eck, die wir jetzt auch nutzen. So fertigen wir und nach der Viessmann-Anleitung eine über 90° knickende Lichtschiene und setzen

Trennwände an deren Enden. Zugeschnittene Füllstücke verschließen die verbleibenden Deckenlücken, sobald wir zwei LED eingesetzt haben. Als Klebstoff für die Polystyrolteile genügt Uhu Plast Spezial, das Ankleben der Etagenbeleuchtung an die Wände erfolgt mittels Uhu Kraft.

Da wir durch die dem Bausatz beiliegenden Informationen neugierig geworden waren, haben wir auf den Viessmann-Seiten noch nach dort erwähnten Hintergrundbogen-Alternativen gesucht. Vielleicht hätten wir dort ja eine rustikaler wirkende Gestaltung auswählen können.



Eine gelungene Anregung, wie sich das Bauernhaus (Art.-Nr. 282785) und die Erweiterung „Holzlattenzaun“ (272410) in eine Szenerie einbinden lassen, liefert Faller mit seinem Produktbild selbst. Hier wurde der ganze Hof zur Straße hin eingefriedet. Foto: Faller

Leider mussten wir feststellen, dass diese Dateien dort noch nicht über eine Verknüpfung mit der Artikelnummer abgelegt sind; auch die Suchfunktion hat sie leider nicht zu Tage fördern können.

Der Zusammenbau des Bauernhauses Im Fachwerkstil nähert sich nun allmählich seinem Ende. Nun sind die Dachdeckerarbeiten an der Reihe, mit denen das Gebäude vollendet wird. Das Dach besteht aus einem Innen- und einem Außenteil, die aus ihren Bögen getrennt, und mittig in der Längsachse gefalzt werden.

Das Innenteil ist als erstes aufzusetzen und zu verkleben. Nach dem Trocknen des Leims wird seine Oberseite mit Faller Expert Lasercut bestrichen und das Außenteil mit Dachziegelgravur aufgesetzt. Die Nachbildung der Dachpfannen gefällt uns sehr gut und stellt wohl einen sinnvollen Kompromiss zwischen optischer Wahrnehmbarkeit und Maschinenlaufzeit dar.

Während die Klebestellen des Daches trocknen, bauen wir den aus sechs Teilen bestehenden Schornstein zusammen. Auch ihn empfinden wir als pfiffige Lösung, die leicht zu bauen ist und

gleichzeitig eine hohe Stabilität besitzt. Wer mag, kann das Gebäude noch mit selbstgebogenen Fallrohren aus Messingrundprofilen und Dachrinnen, entweder auch aus Messing zu bauen oder der Restekiste zu entnehmen, ausstatten.

Einen Schlusstrich unter unsere Arbeiten setzen das Ankleben von Dachsparren an den beiden Stirnseiten des Daches und das Aufstellen der hölzernen Zäune, die dem Bausatz beiliegen. Verlängerungsmöglichkeiten bietet übrigens der Faller-Minibausatz „Holzlattenzaun“ (272410).

Damit ist jetzt Zeit für ein Fazit: Im Rückblick attestieren wir Faller ein schönes und ansprechendes, aber auch anspruchsvoll konstruiertes Gebäude, dessen Bau viel Spaß mit sich gebracht hat. Der Zusammenbau erfordert einiges Zeit und sicher auch Ruhe. Für uns war es eine gelungene Feierabendbastelei und wir freuen uns auf die Integration in eine passende Modellbahnlandschaft.

Mit Blick auf das noch kommende Sägewerk im selben Baustil haben wir folglich hohe Erwartungen. Sicher wird dieser Bausatz in Anspruch und Baufreude nicht zurückstehen, sondern mit einem optionalen Mühlradantrieb sogar noch neue Herausforderungen stellen.

Außerdem sorgt diese Programmiererweiterung dafür, dass sich das Bauernhaus leichter in eine glaubhafte Kulisse integrieren lässt. Bis dahin belohnt uns schon dieser erste Teil mit seinem optischen Eindruck! Es ist halt mal was anderes...

Material folgender Hersteller kam zum Einsatz:
<http://www.faller.de>
<http://www.uhu.com/de/home.html>
<http://www.viessmann-modell.com>

Anzeige



Eine Ausgabe verpasst?

bereitgestellt von 

Trainini ARCHIV

Ausgesuchte Partner unseres Magazins stellen kostenlos für alle ein **Trainini ARCHIV** bereit.

Sie finden es ganz einfach über die Linkliste auf unseren Internetseiten. Anklicken, gesuchtes Exemplar heraussuchen, runterladen, ...fertig: Schon lesen Sie die gewünschte Ausgabe von

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z

Trainini
Komplett Spur Z.

Messeanlage von David George Ein amerikanischer Traum

Wo der Texaner David George, bekannt auch als „Mr. Dave“, mit seiner Anlage auftaucht, ist der Spur Z große Aufmerksamkeit sicher. Mehrfach wurden seine Module auf Ausstellungen mit Preisen ausgezeichnet und haben sich dabei gegen deutlich größere Maßstäbe durchgesetzt. Wir stellen sein Meisterwerk anhand einer (etwas angepassten) Übersetzung seines Artikels vor, der 2005 in unserem Partnermagazin Ztrack erschienen ist.

Von David George. Meine derzeitige Anlage ist eine Anordnung als C mit einer 6,10 m langen Front und ca. 4,30 m breiten Seiten. Die finale Gestaltung wird eine Anordnung als E mit 6,10 m Länge, ca. 4,30 m Breite und einer mittleren Zunge von ca. 2,45 m Länge sein.



David George und seine Frau Judi sind stolz auf die Auszeichnung „Best of Show“, mit der ein weiteres Modul auf der NTS 2013 in Atlanta ausgezeichnet wurde.

Ich habe zwei ungleich geformte Module. Meine Handschrift zeigt das Modul „Colorado Mountain“ (ca. 2,10 x 1,10 m), das vor einigen Jahren in **Ztrack** vorgestellt wurde. Es gewann auch den dritten Platz auf der Nationalen Modellbahnausstellung (National Train Show; NTS) 2002.

Mein Modul „New England Great Eastern Railway“ (ca. 1,20 x 1,50 m) welches das Zentrum der Industrieregion der Stadt Zeopolis darstellt, gewann den zweiten Platz in der Kategorie Module und „Pizzaz Award“ der International Hobby Corp. auf der NTS 2002. Ebenso gewann ich zwei erste Plätze und einen zweiten Platz auf den GATS-Ausstellungen in Texas.

Die anderen Module sind jeweils ca. 0,60 x 1,20 m oder ca. 0,90 x 0,90 m groß. Der Rangierbahnhof von Zeopolis misst fast 1,80 m in der Länge mit neun Gleisen mit reichlich Abstellungsmöglichkeiten für Zugzusammenstellungen. Weil ich zwei Hauptstrecken auf jeder Längsseite entlangführe, gibt mir das eine Fläche von 0,60 x 1,80 m mit 13 dort verlaufenden Gleisen.

Ich plane, die Stromversorgung des neungleisigen Rangierbereiches abzutrennen und es für Interaktionen durch Kinder unter DCC-Steuerung zu öffnen. Ich hoffe, ich kann sie für das Bewegen von Wagen und Zusammenstellen von Zügen gewinnen. Natürlich werde ich die Hilfe von Spur-Z-Experten brauchen, um das umzusetzen.

Die Module sind nach dem Z-Bend-Standard angelegt. Der einzige Unterschied ist, dass ich keine Absperrungen auf Ausstellungen montiere. Kinder sind eingeladen, in engen Augenkontakt mit meiner Anlage zu treten – aber nicht mit den Fingern! Alles befindet sich auf Tischkantenhöhe (76 cm).



David Georges Module leben auch von Felsen und Wasser, durchquert von der Eisenbahn. Zwei verschiedene Ansichten seines Eckmoduls mit drei sich kreuzenden Hauptstrecken und der Schlucht, in die der Wasserfall eines Gebirgsflusses hinabstürzt, unterstreichen sein Können. Auf verschiedenen Ausstellungen hat er Vorträge gehalten, wie Felsen und Wasser realistisch gestaltet werden.

Ich habe die Bauernhofszene von Danbury Mint in eines der Module integriert und das sieht fabelhaft aus. Dann habe ich noch zwei weitere Küstenteile von ihnen erworben, die ich nutzen werde, um die Küste von New England zu erweitern. Eine selbstgebaute, dreigleisige Fähre ist für die Küste ebenfalls in der Planung.

Das neue Gebirgs-Eckmodul mit der Überführung, selbst gebauten Trestle-Brücken und Tunnelgalerien ist drauf und dran eine Kohlenbrechanlage von Nansen Street zu erhalten, wo das dreigleisige Verladeareal ist.

Ich habe auf diesem Modul zudem etwas Udenkbares getan: Ich habe eine Ausweiche in der Mitte eines 61 cm langen Tunnels, gelegen in einer Kurve auf einer 2%-Steigung angelegt.

Eine Zugriffsmöglichkeit ist von unten gegeben. Es klingt verrückt, aber ich habe dieses Modul auf fünf Ausstellungen über insgesamt 54 Stunden vorgeführt und nur ein einziges Problem damit gehabt. Verursacht wurde es von einer schlecht laufenden Lok.



Die Trestle-Brücke auf dem Gebirgs-Eckmodul ist ein vollständiger Eigenbau und ein Schmuckstück dazu.

Aktuelles von der Golden-Blackhawk & Central City RR (G-B&CC)

George Davids Anlage ist ein Publikumsmagnet auf jeder Messe und wurde mehrfach ausgezeichnet, zuletzt als „Best of Show“ im Rahmen des Modulwettbewerbs der National Train Show 2013 in Atlanta (Georgia) für den Teil „Golden-Blackhawk & Central City Royal George Gorge“. Es war bereits die dritte Auszeichnung dieser Art.

David überlässt die Steuerung gern Kindern und lässt sie die Züge auf die Strecken schicken.

Und bereits bei der Anfahrt sorgt er für Aufmerksamkeit, denn die Anlage ist in einem Autoanhänger verstaut, der mit dem Namen der (fiktiven) Bahngesellschaft beschriftet und mit Fotos der Anlage dekoriert ist. Auch seine Kleidung folgt dieser Firmenidentität und deren Gestaltung.

Bei seinen Darbietungen wird er meist von einer kompletten Mannschaft unterstützt, deren Kern seine Frau Judi bildet.

Auf Ausstellungen fahre ich sechs Züge gleichzeitig zur vollen Freude der Besucher. Daheim verbinde ich die beiden größeren Module mit einfachen Endstücken und mache zu meiner eigenen Unterhaltung und der von Freunden damit Betrieb.

In der Entwicklung ist eine Erweiterung meines Zirkuszug-Bereiches. Ich bin immer noch auf der Suche nach einem geeigneten, großen Zelt.

Die Öl-Hebelpumpen, die Rohöllagertanks und die Windmühle zur Wasserförderung auf

der westlichen Texas-Viehfarm wurden von mir selbst gebaut. Auch rund 80 % der Bäume sind eigene Handarbeit. Ich begann mit den guten Bäumen von Architrees, schwenkte dann aber zum Eigenbau um.

Am meisten Spaß bereitet mir das Gestalten der Geologie und Topographie der Modell-Landschaft. Ich habe auf den GATS-Ausstellungen Vorträge über Fels- und Wassergestaltung gehalten und sie wurden gut aufgenommen. Begnadete Modellbauer wie Barry Boggs und Gil Freitag, beide meisterhafte Modellbahner ohne Allüren, haben sich die Zeit genommen, meine Gestaltungsarbeit zu loben.

Ich vermute, der längste Gleisabschnitt auf der Außenseite ergibt einen rund 27 m langen Bogen. Ich denke, das ist nicht schlecht für die Bedienung durch nur eine einzige Person. Ich habe beide (erdachten) Bahngesellschaften bei der NMRA (Anm. der Red.: National Model Railroad Association,

nationaler Modellbahnverband der USA). Die „Golden-Blackhawk & Central City RR“ und ihr Tochterunternehmen „Great Eastern Railway Co.“ sind damit unter meiner Hoheit!

Ich habe inzwischen einen zweiten Autoanhänger, um alles zu Ausstellungen zu transportieren. Mein erster Anhänger, 1,50 x 2,45 m groß und mit großen „Firmenlogos“ dekoriert, wurde von einem angeblich beaufsichtigen Parkplatz gestohlen. Das war die schlechte Nachricht.

Die gute ist, dass ich etwas Geld von der Versicherung zurückerhielt und einen größeren mit 2,45 x 4,90 m Fläche kaufte. Das war die inzwischen erforderliche Größe.



Alle Fotos: Rob Kluz (**Ztrack**)

Harmonisch wirkt auch diese Brückenbegegnung zwischen Straße und Eisenbahn. Als Hindernis haben beide einen Fluss zu überqueren.



Auch ein Dampflokbetriebswerk darf auf der Anlage nicht fehlen. Zum gelungenen Eindruck tragen die Betriebsspuren auf Dächern und in der Drehscheibengrube erheblich bei. Handelt es sich vielleicht um ein Museum? Immerhin sind hier auch deutsche Baureihen zu entdecken und fast durchgängig sind die Lokomotiven von ihren Tendern getrennt worden.

Anzeige

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

11.05.2014, 29.05.2014, 08.06.2014, 09.06.2014, 22.06.2014
13.07.2014, 24.08.2014, 14.09.2014, 05.10.2014, 26.10.2014.

jeweils von ca. 10:00 Uhr – ca. 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-unteresbach.de

Patina für die Schiebebühne

Wo der Zahn der Zeit nagt

Matthias Wistrach hatte sich im Rahmen des Trainini Umbauwettbewerbs 2013 nicht nur mit Rollmaterial beteiligt, sondern auch die Superung seiner Schiebebühne zur Teilnahme angemeldet. Obwohl das nicht den Wettbewerbsbedingungen entsprach und daher nicht in die Wertung einfließen konnte, handelt es sich um ein höchst interessantes Projekt, das wir an dieser Stelle als zweiten Beitrag der Berichtsreihe vorstellen möchten.

Von Matthias Wistrach. Vor einigen Monaten hatte ich das Glück bei einer Internet-Auktion eine gebrauchte Märklin-Schiebebühne 8994 für einen günstigen Preis zu ersteigern. Doch als das Modell bei mir eintraf, zeigte sich, dass es sich um einen Dachbodenfund handelte, an dem der Zahn der Zeit schon ordentlich genagt hatte – zutreffender wäre vermutlich sogar der Ausdruck „zugebissen“.

Die meisten Metallteile, vor allem die Stromschienen, die die Bühne mit Strom versorgen, zeigten deutliche Roststellen.

Für einen betriebssicheren Einsatz sah ich in diesem Erhaltungszustand keine Möglichkeit. An einer Totalzerlegung und grundlegenden Renovierung führte leider kein Weg vorbei.

Nach dem Abkleben der Gleisanschlüsse habe ich das Fundament der Schiebebühne betongrau (Revell 43 matt) lackiert.



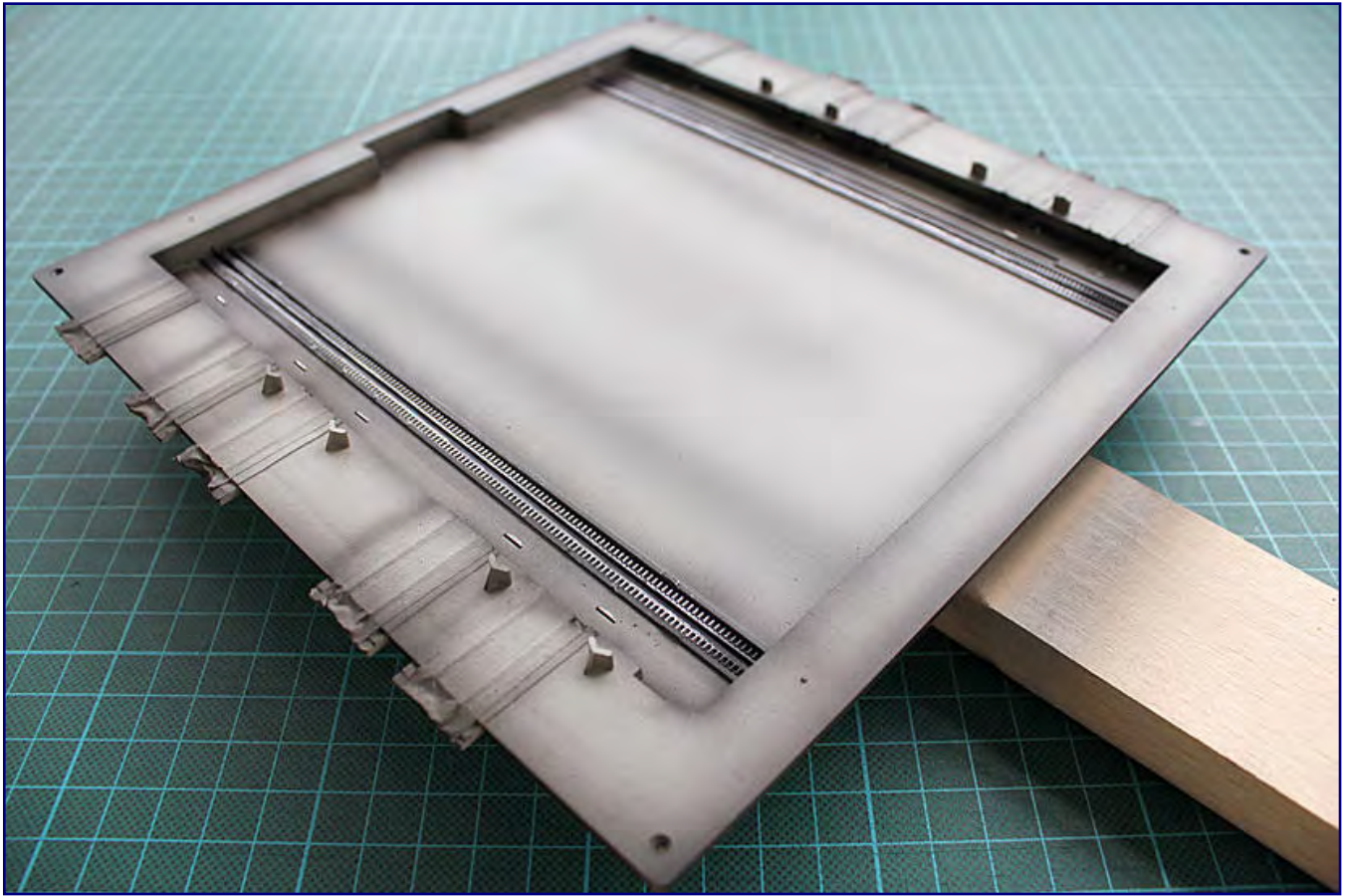
Nach der Demontage und dem Abkleben der Gleisanschlüsse erhielt die gesamte Grundplatte der Schiebebühne eine betongraue Lackierung.

Im zweiten Arbeitsgang folgten Betriebsspuren an den Kanten, die ich mit einer Mischung aus verdünntem, seidenmattem Schwarz und mattem Braun aufbringen konnte.

Nach dem Durchtrocknen erhielten dann die Zahnstangen eine Patina im Trockenpinselverfahren („Dry Brush“) mit silberfarbenem Acryllack. In den Vertiefungen der Zahnstangen war nämlich das alte, schwarze Fett zu sehen, während die blanken Zahnflanken durch den Betrieb silberfarben hervorschauten.

Die Stromschienen wurden nach dem Entrosten in schwarzbraun (Revell 84 matt) lackiert. Bei deren Einbau müssen selbstverständlich die Oberseite und alle Kontaktflächen wieder blank gemacht werden.

Auch die Stellen, an denen später (an deren Unterseite) die Schienen in Kontakt mit den Steckern kommen, sollten zum Sichern einer einwandfreien Funktion nicht vergessen werden. Ebenfalls wichtig ist die richtige Position der Dioden 1N4001, die für die Demontage ebenfalls herauszunehmen waren.



Leicht aufgetragene, schwarze und braune Schmutzspuren sorgten für ein differenziertes Gesamtbild von Betriebsspuren. Die Zahnstangen, auf denen die Bühne läuft, erhielten eine gesonderte Behandlung mit silberfarbenem Acryllack.

Bei dieser Gelegenheit konnte ich gleich die Bühne mit Motor und Mechanik komplett überholen. Als etwas schwieriger erwies sich der Austausch des maroden Kondensators, denn der Vorbesitzer hatte schon mal dran herum gebastelt.

Da dieser aber (als UKW-Drossel) nur zum Entstören fungiert, fand ich schnell passenden Ersatz: Der originale Kondensator hatte eine Kapazität von 1N0. Ein entsprechendes Teil kostet bei Conrad Electronic gerade einmal 45 Cent (Art.-Nr. 451800).

Sollte ein selbstbeschaffter Kondensator eine etwas größere Kapazität besitzen, macht dies auch nichts und ist vielleicht eh die bessere Wahl. Es geht bei der Schiebebühne ja schlicht und einfach nur darum, das Bürstenfeuer des Motors „wegzubügeln“. Die originalen Kondensatoren sind meiner Meinung nach, mit Preisen von 2 bis 3 Euro das Stück für ein gebrauchtes Exemplar als Ersatz zu teuer.

Ein Manko ist allerdings, dass der von Conrad verfügbare Kondensator in seiner Baugröße etwas größer geraten ist als das Märklin-Originalteil. Der Einbau ist daher etwas schwieriger und erfordert Geschick, lässt sich mit Geduld aber dennoch gut bewerkstelligen. Die Anschlusskabel für den Motor habe ich in diesem Zug übrigens ebenfalls ausgetauscht.

Für das Lackieren und Altern der Bühne habe ich mich entschlossen die Messingplatte unterhalb des

Geplanter Einsatzzweck

Als Einsatz für die Bühne war einmal der Gedanke, die Lokwerkstatt in Mannheim Rbf nachzustellen.

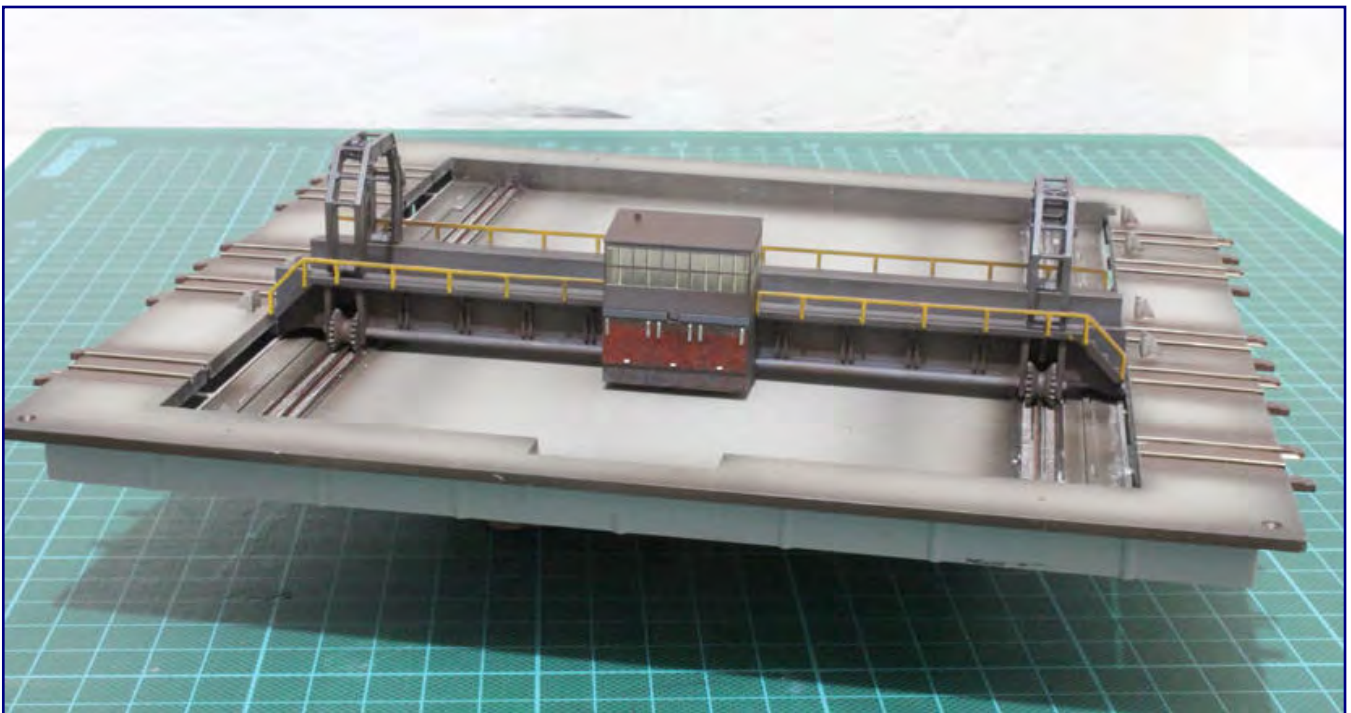
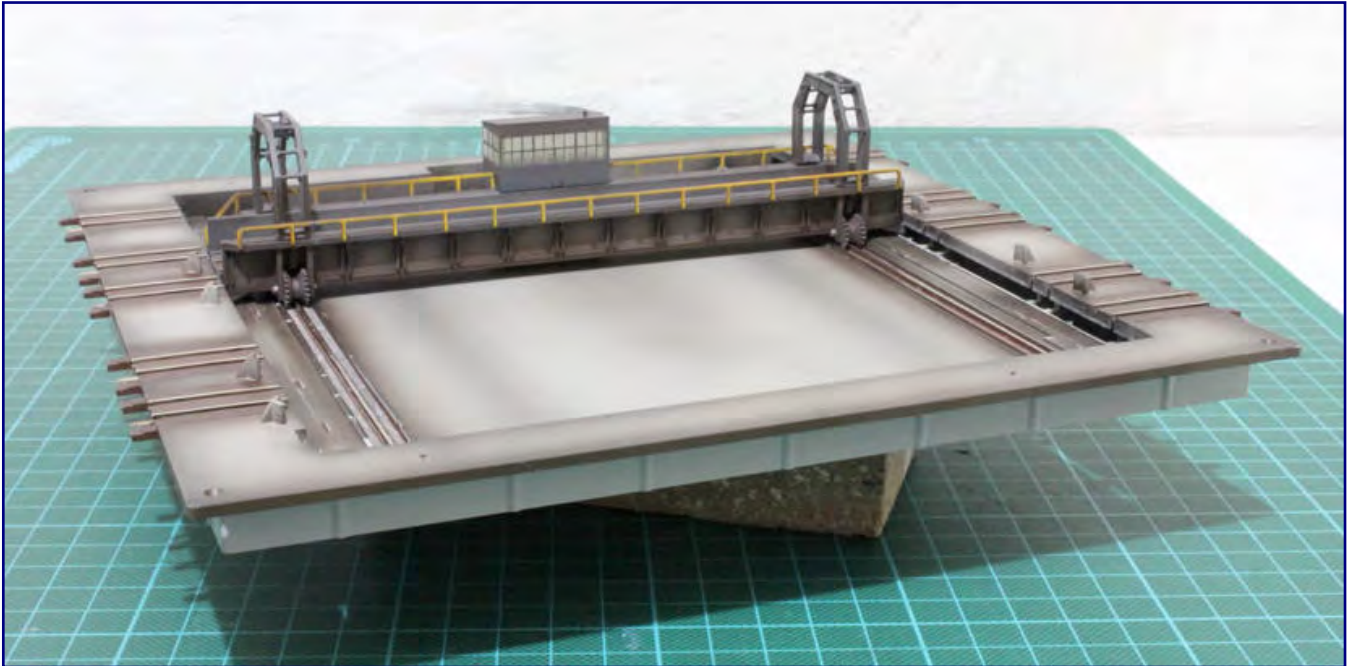
Die Reparaturhalle hat im Original zwar sechs Stände, wird aber von beiden Seiten mit Schiebebühnen bedient, die an jeweils zehn Zufahrtsgleise angeschlossen sind.

Das wäre eine Möglichkeit, 20 bis 30 Lokomotiven abzustellen und bietet obendrein viel Rangierbetrieb.

Das ist doch mal was anderes als die zu genüge gezeigten Dampflok-Bw.

Maschinenraums, die die Antriebswelle fixiert, ganz vorsichtig abzuhebeln. So stehen keine Teile mehr im Weg und ich kam überall gut heran.

Die Bühne wurde mit Revell 74 in einen dunkleren, grauen Mattfarbton versetzt, den ich auch den beiden Oberleitungsträgern angebeihen ließ. Deren angebeiheten Isolatoren sind mit einem dunkelbraunen, glänzenden Lack behandelt worden.



Im nächsten Schritt folgte die Bühne mit ihren Aufbauten und dem Wärterhaus. Während die Bühne deutliche Schmutzspuren zeigt, strahlt das Geländer in einem warnenden Gelb (Bild oben). Die Fenster des Wärterhauses wurden vor dem Lackieren mit Maskierband aus dem Automobilbedarf abgedeckt. Die Abdeckungen des Maschinenraums hat Matthias Wistrach in einem Rotton abgesetzt (Bild unten), die Beschläge hob er metallisch hervor.

Die Zahnräder des Bühnenantriebs, die ab Werk durchsichtig sind, mussten ebenfalls weichen und bekamen auch einen passenden Überzug mit Revell 74 matt und der verdünnten Schmutzfarbe. Wichtig: Die Stellen, mit denen die Zahnräder wieder in der Führung eingerastet werden, sollten vor dem Zusammenbau wegen der Leichtgängigkeit farbfrei sein.

Im letzten Arbeitsschritt widmete ich mich dem Häuschen des Bühnenwärters: Die Fenster habe ich mit 3 mm breitem Maskierklebeband vom Autolackierer (Hersteller 3M) abgeklebt. Die Breite des Klebebandes war mit der Fensterhöhe identisch - so ging das Abkleben der Fensterscheiben schneller von der Hand. Die nun folgende Farbgebung entsprach dem an der Bühne verwendeten Ton.



Die Abdeckungen zwischen den Bühnen- und Zufahrtsgleisen erhielten eine holzbraune Farbgebung und runden das Erscheinungsbild der vom Betrieb gezeichneten Schiebebühne ab. Auch die Bögen für die Oberleitung samt angedeuteter Isolatoren wurden nicht vergessen.

Vor dem Überzug mit Mattlack habe ich dann die Maskierung entfernt.

Die Fensterscheiben haben als Folge dieser Entscheidung ein blindes Erscheinungsbild bekommen.

Weil beim Vorbild die Fenster von Drehscheiben und Schiebebühnen als Rückschluss aus Fotos wohl wenig bis gar nicht geputzt wurden, tat das nach meiner Meinung auch keinen Abbruch.

Denkbar wäre es auch, mit einem Spritzgriffel und sehr feiner Düse einen ovalen Fleck mit Glanzlack mittig auf jedes Fenster zu setzen.

An diesen Stellen würde das Glas dann wieder durchsichtig und die Ecken blieben blind – hätte sicher auch seinen Reiz und eine vorbildnahe Wirkung.

Die Deckel für den Maschinenraum unter dem Wärterhäuschen habe ich auf dieselbe Weise abgeklebt und in holzbraun (Revell 37 matt) besprüht. Die Beschläge habe ich anschließend mit einem Pinsel silbergrau hervorgehoben.

Die Holzbohlen zwischen allen Gleisanschlüssen erhielten ebenfalls einen holzbraunen Farbton, ebenfalls mittels Revell-Farbe. Ein abschließender Mattlacküberzug schützte zum Schluss die mühsam aufgebraute Patina des gesamten Modells.

Alle Fotos: Matthias Wistrach

Schiebebühne und Arbeitsmaterial:
• <http://www.conrad.de>
• <http://www.maerklin.de>
• <http://www.3mdeutschland.de>

Großes Lokportrait von Geramond **Die bessere Baureihe 110**

Mit der Baureihe 111 stellte die Bundesbahn ab 1975 die letzte Baureihe ihrer Einheitslokomotiven zweiter Generation in Dienst. Von der leistungsfähigen Nachfolgerin der Baureihe 110 war zunächst nur eine geringe Stückzahl vorgesehen, weshalb den Entwicklungskosten besonderes Augenmerk galt. Trotzdem wurde die letzte konventionelle Wechselstromlok der DB ein Erfolg. Und bei Geramond wurde ihr auch endlich ein Baureihenband gewidmet.

Werner Streil
Baureihe 111
Die Entwicklung der elektrischen Drehgestell-Lokomotiven
von der bayerischen EG 4x1/1 bis zur BR 111

GeraMond Verlag GmbH
München 2014

Gebundenes Buch
Format 21,3 x 30,3 cm
384 Seiten mit ca. 800 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-95613-002-1
Preis 49,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

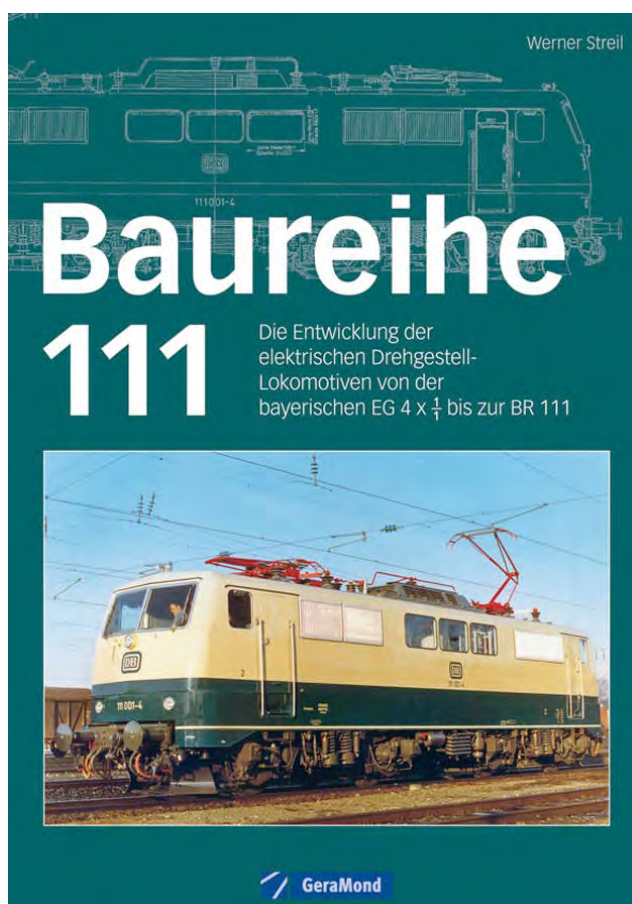
Obwohl die Baureihe 111 in Form der 111 001-4 im Spätherbst 1974, also bereits vor 40 Jahren, erstmals für Probefahrten bereitstand, fehlte bislang ein Lokportrait dieser Erfolgsgattung. Ihre Beschaffung hatte teilweise eher politische als wirtschaftliche Gründe, führte über sechs Bauserien schließlich aber zu immerhin 227 Exemplaren.

Autor Werner Streil, der zuvor noch nicht mit einem Buch in Erscheinung getreten ist, ist unbestritten ein Kenner dieser Lokomotive, deren Entstehen und Betriebserhaltung er als Verantwortlicher Bundesbahn-Mitarbeiter bis zu seinem Ausscheiden bei der DB eng begleitet hat.

Seine Leidenschaft und Begeisterung ist in jeder Zeile zu spüren, besonders deutlich am Ärger und Frust über das Ausmustern von Maschinen, die modernen Triebzügen weichen müssen. Dass nicht wenigen sogar die ältere und in vielen Punkten schlechtere Baureihe 110 vorgezogen wird, deren Schwächen sie beheben sollte, lässt sich aus seiner Sicht nicht nachvollziehen.

Diese begeisterte, aber durchweg kritische Grundhaltung ist es, die das sich auch hinsichtlich des Formats und Umfangs von allen Geramond-Baureihentiteln abhebende Buch so besonders machen. Werner Streil blickt weit bis in die Anfänge der elektrischen Traktion zurück, um den Entwicklungsweg bis zur 111 zu beschreiben und schlüssig darzustellen.

Der große technikgeschichtliche Zusammenhang vermittelt den Lesern tatsächlich völlig neue Erkenntnisse. Bereichert wird das einzigartige Baureihen-Buch auch durch viele Zeichnungen und



Darstellungen technischer Komponenten oder Erkenntnisse. Eine Fülle von Aufnahmen und technischen Zeichnungen steuerten Ingenieure erstmals aus privaten Sammlungen bei.

Trotzdem ist die Stärke dieses Bandes gleichzeitig auch seine größte Schwäche: Der fachliche Tiefgang insbesondere der Beschreibung zur technischen und elektrischen Einrichtung der Lok überfordert jeden Leser ohne Ingenieursstudium. An dieser Stelle verfehlt der Autor seine Zielgruppe deutlich.

Trotz der fachlich zweifelsfreien Qualität wurde häufig viel zu langatmig und ausholend geschrieben. Gut erläutern lässt sich das bereits anhand des Vorwortes, das nicht die üblichen ein bis zwei Seiten beansprucht. Bereits elf DIN-A4-Seiten nimmt dies in Anspruch!

Und erst ab der Seite 162 wendet sich der Verfasser der Baureihe 111 im engeren Sinne zu. Der Geschichte der Vorgängerin Baureihe 110 wird für unseren Geschmack zu viel Raum eingeräumt, obwohl es ohne Vergleiche nicht möglich wäre, die 111 fachlich und geschichtlich korrekt einzuordnen.

Faktisch befindet sich an dieser Stelle allerdings gleich ein zweites Baureihenportrait im Buch, das einen eigenen Umfang von rund 100 Seiten umfasst! Und auch die Entwicklungsgeschichte vor dem 2. Weltkrieg hätte deutlich kürzer gefasst werden sollen. Zu bemerken ist aber auch, dass mit der Entwicklung zur Drehgestellmaschine wie auch einem Führerstand mit sitzender Bedienung und durchdachter Ergonomie die richtigen Schwerpunkte gesetzt wurden.

Schwächen anderer Art werden im Kapitel 6.8 „Farbgebung und Farbgebungsversuche“ deutlich: Es umfasst 10 Seiten und gehört damit zu den kürzeren. Eine Beschreibung der verschiedenen Lackierungen ist aber fast nur in Form von 2 Tabellen darin zu finden, Bilder ergänzen dies.

Die Ausführungen des Autors beinhalten jedoch nahezu ausschließlich persönliche Wertungen zur Untauglichkeit der ozeanblau-beige Farbgebung. Auch für die Farbversuche der Bundesbahn, die später zum orientrot dominierten Konzept der Produktfarben führten, hat Werner Streil keine guten Worte übrig. Das endgültige Farbkonzept wird übrigens nur am Rande gestreift.

So entsteht immer wieder der Eindruck, das Werk sei womöglich ohne Konzept verfasst worden und stellenweise eine persönliche Abrechnung mit Entscheidungsträgern, die sich wider besseren Wissens von Experten durchsetzten.

An seiner Meinung lässt der Autor am Beispiel der ursprünglichen Farben von E 18 08 der Deutschen Reichsbahn und dem gewöhnungsbedürftigen Kastanienbraun der italienischen FS keinen Zweifel, er untermalt es noch mit Bildern. Wir sind der Auffassung, das gehört über eine reine Beschreibung von Vor- und Nachteilen hinaus eigentlich nicht hierher.

Obwohl nebensächlich, soll auch nicht unerwähnt bleiben, dass der Autor wiederholt von der E 110 oder E 111 schreibt, obwohl dies – unabhängig vom Sprachgebrauch einzelner Bundesbahndienststellen - niemals offiziellen Bezeichnungen waren. Die seit 1968 gültige Nummernsystematik kannte und kennt keine Kennbuchstaben für die Traktionsart.

Welchen Zweck diese Bezeichnungsweise verfolgt, verrät der Verfasser nicht. Da aber auch die korrekten Altbezeichnungen E 10 oder E 16 wie auch die neuen 110, 111 oder 116 parallel benutzt werden, fürchten wir, dass einzelne Leser mit weniger Vorbildkenntnissen irritiert werden und von einem ihnen nicht bekannten Loktyp in der Ahnenreihe der 111 ausgehen könnten. Hier sollte stets die Zielgruppe eisenbahninteressierter Laien im Fokus stehen!

In der Gesamtbetrachtung würdigen wir den Titel als erste umfassende Monographie der Baureihe 111. Neben dem fachlich versierten Autor, der auf diese Weise viel Wissen bewahrt hat, hat auch das

gewählte und gut wiedergegebene Bildmaterial großen Anteil daran. Die fachlich gute Qualität ist unverkennbar.

So bekommt der Leser für den Kaufpreis sehr viel geboten, weshalb das Verhältnis insgesamt stimmt. Der Anspruch des Verlags, ein echtes Kompendium mit allen relevanten Daten und Fakten anzubieten, stimmt daher im Großen und Ganzen.

Leider hat der Autor in mehreren Kapiteln seine Leser völlig aus den Augen verloren und schreibt dort an ihren Bedürfnissen vorbei. Da hat auch der Verlag als Auftraggeber versagt. Glücklicherweise gingen dadurch keine wichtigen Informationen verloren, so dass es nur zu einem Aufblähen des Buchumfangs führte.

Eindeutig lehnt sich das Buch in Gestaltung, Struktur und Informationstiefe an die EK-Baureihenportraits an. Wegen der beschriebenen Schwächen kann es sich aus unserer Sicht aber allenfalls im Ansatz mit diesem Vorbild messen.

Verlagsadresse und Bezugsmöglichkeit:
<http://www.geramond.de>
<http://www.verlagshaus24.de>



Kompodium des EK-Verlags

Baureihe E 40

Mit der E 40, ab 1968 als Baureihen 139 und 140 bezeichnet, gelangte ab 1957 die zahlenmäßig stärkste Neubaulokgattung der Bundesbahn in den Dienst. Ursprünglich war sie gar nicht im Typenplan vorgesehen und die schnellere E 10 sollte ihren Leistungsbereich mit abdecken. Dass die Entwicklung dann zu zwei eigenen Loktypen verzweigte, erwies sich später als gelungener Schachzug der DB. Roland Hertwig zeichnet mit einem EK-Buch diese Erfolgsgeschichte nach.

Roland Hertwig
Die Baureihe E 40
Einheitsellok für den Güterzugdienst

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2013

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
352 Seiten mit ca. 400 S/W- und 90 Farabbildungen

ISBN 978-3-88255-172-3
Art.-Nr. 172
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

1957 begann eine beispiellose Erfolgsgeschichte auf deutschen Gleisen. Die erste E 40 legte den Grundstein für den erfolgreichsten Elloktyp der Bundesbahn.

Von ihrer Schwester E 10 unterschied sie sich nur hinsichtlich der abweichenden Antriebsübersetzung und der fehlenden, elektrischen Widerstandsbremse – letztere wurde aber bei den Maschinen der Unterbauart E 40¹¹ (ab 1968: 139) später noch verbaut.

Die Schwächen der E 10 spielten wegen der geringeren Höchstgeschwindigkeit bei den Güterzuglokomotiven keine Rolle und so folgten dem Vorexemplar bis 1973 weitere 878 Maschinen. Wegen des Umbaus von 18 Lokomotiven der Baureihe 110 zur 139 vergrößerte sich der Bestand am Ende der Bundesbahn-Ära sogar noch weiter.

Erst nach über 50 Dienstjahren, zuletzt bei DB Schenker neigt sich die Geschichte dieses Erfolgstyps jetzt langsam dem Ende zu. Doch noch stehen einige Fahrzeuge bei Privatbahnen zuverlässig im täglichen Einsatz.

Roland Hertwig hat sich der zuletzt doch wechselvollen Geschichte der DB-Einheitslokomotiven erster Generation angenommen und zeichnet ihre Entwicklungs- und Einsatzgeschichte ohne Lücken nach. Im Fokus steht der Weg zur Entwicklung dieser Baureihe ebenso wie technische Veränderungen, die sie im Laufe der Dienstzeit erfuhr.

Für Statistiker ist die lückenlose Beheimatungsliste aller E 40 eine wahre Fundgrube. Angesichts der großen Stückzahl ist allein dieses Kapitel eine enorme Fleißarbeit.



Gekonnt beschreibt der Autor sogar, welche Quellen dafür überhaupt in Frage kamen und wie sich unterschiedliche Daten in Betriebsbüchern und Unterlagen oder Statistiken von Betriebs- und Ausbesserungswerken erklären. Sie stellten den Verfasser vor besondere Schwierigkeiten, wobei Unsicherheiten entsprechend kenntlich gemacht wurden.

Nicht fehlen darf in einem EK-Band zur Baureihengeschichte der Blick auf die Heimatbetriebswerke und den ihnen anvertrauten Zugleistungen, die in diesem Fall mit Lokomotiven der Baureihen 139 und 140 erfüllt wurden. Und darüber hinaus genießen auch die Ausbesserungswerke eine separate Betrachtung, die über fünf Jahrzehnte in die Erhaltung dieses Loktyps eingebunden waren.

Um auch zu diesem Kapitel keine Lücken zu hinterlassen, stellt der Autor anschließend auch noch die verschiedenen Erhaltungsstufen zusammen, die in Bw oder AW ausgeführt wurden und sich selbstverständlich im Laufe der Jahre auch hinsichtlich der Bezeichnungen und Beschreibungen geändert haben. Das ist wichtig, um auch die enorm hohe Zahl und Unfallschadenbeseitigungen nachvollziehen zu können, die für Güterzuglokomotiven leider üblich sind.

Der Leser profitiert davon bereits beim Studieren abgebildeter Originalunterlagen zu verschiedenen Betriebsnummern. Damit gelangen wir zu einem weiteren Pluspunkt: Das Bildmaterial wurde mit Bedacht ausgewählt und eignet sich perfekt, um die Beschreibungen zu veranschaulichen.

Auch die Wiedergabequalität der überwiegend schwarz-weißen Darstellungen und Bilder ist tadellos. Zu unserer Freude schließt der Band mit einem ausführlichen Farbteil, der auch die vollständige Betriebsgeschichte abzudecken weiß.

Die Aufnahmen liefern Modellbahnern viele Anregungen für abwechslungsreiche Güter- wie auch vorbildnahe Personenzüge, denn die E 40 hat es vereinzelt sogar zu Schnellzugehren gebracht. Im Nahverkehr war sie einst nicht nur auf den steilen Bahnstrecken des Schwarzwalds alltäglich.

Ein Mal mehr hat der EK-Verlag mit diesem Titel die Messlatte für anspruchsvolle Baureihenportraits definiert. Nahtlos reiht es sich in die Reihe vieler Vorgänger- und aktueller Bände ein. Deshalb war das Buch zu Recht nominiert für die Neuerscheinungen des Jahres 2013, bei denen es sich nur wegen sehr starker Konkurrenz am Ende nicht durchsetzen konnte.

.....
: **Verlagsadresse und Bezugsmöglichkeit:** :
: <http://www.ekshop.de> :
: <http://www.eisenbahn-kurier.de> :
.....

Bei uns geht Ihre Spende garantiert nicht unter.



freiwillig · unabhängig · spendenfinanziert
www.seenotretter.de



Danke.

Leserbriefe und Kurzmeldungen **Zetties und Trainini im Dialog**

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso finden hier Hinweise auf Veranstaltungen oder Treffen mit Spur-Z-Bezug ihren Platz, sofern wir rechtzeitig informiert werden.

Ergänzung zum eigenen Leserbrief der letzten Ausgabe:

Wespe Models vertreibt die Fahrzeugmodelle unter eigenem Namen. Es handelt sich nicht um Modelle von MO-Miniatur. Die Qualität der Fahrzeuge ist meiner Meinung nach mit MO-Miniatur vergleichbar.

Siegfried Grundhöfer, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Wir bitten unsere Leserinnen und Leser, diesen Hinweis zu beachten. Denn nach einer Leserfrage erfolgte ein entsprechender Tipp zu Wespe Models in der Juni-Ausgabe 2014, der sich nun hinsichtlich einer möglichen Bezugsquelle für MO-Miniatur-Modelle als nicht korrekt erwiesen hat.

Einfache und wirkungsvolle Bauideen:

Nachdem ich nun schon seit Jahren das kostenlose und wirklich toll gemachte Trainini-Magazin lese, wollte ich nun auch einmal ein paar Anregungen liefern.

Seit ich 1978 zum 10. Geburtstag die erste Mini-Club-Startpackung bekam, bin ich ein begeisterter Zetti. Meine Anlage ist nur 2 m² klein, das reicht aber für ca. 40 Lokomotiven und 150 Wagen, siehe Foto aus der Vogelperspektive.

Ich betreibe die Anlage analog, es gibt tatsächlich nur einen einzigen 4A-Trafo, der eine schaltbare Halbwellen-Fahrspannung erzeugt.

Weichen und Signale werden vollautomatisch über Reed-Kontakte gesteuert. Wie man am Foto der Anlage bereits erkennt, bin ich ein Spielbahner: wenn möglich stets ein Gleis mehr als unnötige Landschaft.

Tolle Dioramen sind nicht meine Welt. Natürlich ist meine Anlage eine ewige Baustelle – der Weg ist das Ziel. Zur Anregung habe ich ein paar Fotos von einfachen Umbauten beigelegt.



Bild oben:
Die Anlagenaufsicht zeigt die persönlichen Vorlieben als Spielbahner.

Bild unten:
Beispiel für einfache und effektive Verbesserungen: Das Fahrwerk der Baureihe 55 von Märklin wurde tiefer gelegt und die Pufferhülsen rot lackiert. Beide Fotos: Kay Anbuhl

Als Spielbahner ist mir dabei wichtig, dass hinterher auch noch alles funktioniert und auch wartbar bleibt. Manche Superungen sind trivial und erzielen trotzdem eine nennenswerte Verbesserung, z.B. rote Pufferhülsen bei den Loks, verkürzte Tenderkupplungen usw.

Oft bedarf es eben nur der Idee, wie z.B. das gelbe Geländer der Drehscheibe, welches ich einmal in einer Zeitschrift entdeckt hatte. Auch schaffen orange LED als Natriumdampflampen eine industrielle Stimmung auf dem Güterbahnhof.



Auch einfach und zudem kostengünstig: zwei rote LED als niedriges Gleisperrsignal in großen Stückzahlen im Bahnhof verteilen und zwar genau in der Fahrtrichtung, in der niemals eine Lok fährt. Dann braucht man nämlich gar keine weißen LED in komplizierter diagonalen Anordnung. Und Bahnhöfe bestehen in der Realität tatsächlich aus einem Meer an roten Signalen.

Falls Bedarf besteht, kann ich gerne weitere Details liefern.

Kay Anbuhl, Berlin

Einfach zu bauen und dazu noch kostengünstig: Lichtsperrsignale in niedriger Bauform mit nur zwei roten LED. Foto: Kay Anbuhl

Unser Umbau aus **Trainini** 6/2014 liefert Anregungen:

Vielen Dank für den tollen Bericht über den Umbau und die Lichterweiterung des Mitteleinstiegswagens. Auch wenn ich nicht unbedingt ein Freund von Innenbeleuchtungen bin, werde ich mich anhand des Berichtes aber an den geänderten Übergang und an das Schlusslicht wagen - mit wenig Aufwand ein neues „Ende“ vom B4ymgb-51.

Um den Wagen wirklich als Schlusswagen abzuschließen, sollte noch die Kupplung entfernt und die Pufferbohle gestaltet werden.

Dirk Rohwerder, Sprockhövel

Neuheitenankündigung bei Rokuhan:

Im Oktober feiert Japan das fünfzigjährige Jubiläum des weltweit ersten Hochgeschwindigkeitsverkehrs. Das Netz der Shinkansen-Triebzüge ist in fünf Jahrzehnten enorm gewachsen und die Züge dürften die vermutlich pünktlichsten der Welt sein – die Deutsche Bahn AG könnte davon fern von statistischen Tricks viel lernen.



Schlusslichteinbau an einem Schürzenwagen. Foto: Dirk Rohwerder

Mit dem Netz ist auch die Zahl der Züge und Bauarten gewachsen. Rokuhan hat angesichts des bevorstehenden Jubiläums nun den Shinkansen der achteiligen Baureihe

500-7000 (Variante V) als Formneuheit

angekündigt, die in dieser Form seit 2008 im Einsatz steht. Wir hatten bereits in der Messeausgabe 2/2014 – allerdings noch ohne Hinweis auf die Bauart - auf das Erscheinen eines solchen Zuges hingewiesen.

Rokuhan plant die Auslieferung des formschönen Zuges für den Dezember 2014. Angekündigt wurden seitens des Herstellers auch eine digital gesteuerte Drehscheibe sowie ein Ringlokschuppen (Art.-Nr. S038) nach japanischem Vorbild, die beide noch dieses Jahr am Markt eingeführt werden sollen.

Die Diesellok DE10 (Artikelgruppe T012) mit Führerstand und je einem zwei- und dreiachsigen Drehgestell soll ab September 2014 in den Handel gelangen, wie Rokuhan aktuell veröffentlicht. Geplant sind vorerst vier verschiedene Farbschemen.

Neuheitenauslieferung bei Faller:

Faller hat rechtzeitig zum Beginn der Ferien sein Aral-Tanklager (Art.-Nr. 282747) in die Händlerregale gebracht. Dem umfangreichen und in der Tankbehälter-Grundfarbe sofort auffallenden Gewerbekomplex dürfte die bastlerische Zuwendung an warmen Sommerabenden damit gewiss sein.



Bei FR werden folgende Produkte ausgeliefert:

Drei neue Produkte hat FR Freudenreich Feinwerktechnik nach seinen Betriebsferien ausgeliefert. Bereits vergriffen ist der norwegische Reisezugwagen B3 auf Märklin-Basis, mit dem eigene Lokomotiventwicklungen sinnvoll ergänzt werden sollten.



Eine sehr geringe Stückzahl ist noch vom gedeckten Güterwagen Gms 54 der DB mit Werbeanschriften des Badewannenherstellers Kaldewei (Art.-Nr. 49.343.31) erhältlich, den wir in der letzten Ausgabe angekündigt haben.



Diese erstmals erhältliche Formvariante ohne Bremserbühne ist in einem dem Kobaltblau ähnlichen Farbton lackiert. Der Wagen besteht komplett aus Metall und trägt eine zu Märklin kompatible Kupplung.

Besser sieht die Liefersituation noch bei der Neuauflage des chromoxidgrünen

Bild oben:

Der Wagen mit Werbeanschriften für Kaldewei (Art.-Nr. 49.343.31) ist die erste Ausführung des Gms 54 ohne Bremserbühne bei FR.

Bild unten:

Der zweiachsige Postwagen erscheint jetzt in Ausführung seiner ersten Dienstjahre mit postinterner Nummer (49.341.21). Weitere Unterschiede betreffen die Gestaltung des Posthorns und der Stirnseite. Beide Fotos: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Postwagens (49.341.21) der Deutschen Bundespost aus, den wir ebenfalls im Juni-Heft beschrieben hatten. Ausgewählt wurde eine Variante für die erste Betriebszeit des Vorbilds, als der Wagen noch eine postinterne Betriebsnummer trug. Bereits nach wenigen Jahren erfolgte ein Umstellen auf die international gültigen UIC-Nummern.

Aufgedruckt ist das alte Posthorn der DBP in Gelb, das runde Endfeld der Stirnseiten ist bei dieser Ausführung vorbildgerecht weißaluminiumfarben lackiert. Bezeichnet wurde die Bauart dieses Waggons damals noch mit Post2-s/13 SS, maximal zwei Jahre waren sie ab 1967 in dieser Gestaltung unterwegs.

Erhältlich sind die Produkte direkt ab Hersteller unter <http://www.fr-model.de>.

Die Märklin-Auslieferungen auf einen Blick:

In Ausgabe 5/2014 meldeten wir das Eintreffen der ersten Modelle der dieselhydraulischen Steilstreckenlok Baureihe 213 im verkehrsroten Lack der Deutschen Bahn AG (Art.-Nr. 88219) bei den Händlern. Nach einem vorläufigen Auslieferungsstopp folgt aktuell eine zweite Tranche, bei der Märklin den gemeldeten Fehler behoben hat: Nun trägt auch der kurze Vorbau der Lok vorbildrichtig eine Betriebsnummer.



Die zweite Auflage der Baureihe 213 (Art.-Nr. 88219) trägt jetzt auch eine Betriebsnummer am kurzen Vorbau. Am Haken hat die Mehrzweckdiesellok die neuen VTG-Schiebeplanenwagen mit Kurzkupplung (86355).

Gut zu diesem Modell passt die vierteilige Packung der VTG-Schiebeplanenwagen (86355), deren satt blau lackierte Exemplare neben glaubhaftem Faltenwurf besonders durch ihre aufwändige Bedruckung angenehm auffallen. Alle Wagen tragen wie angekündigt Kurzkupplungen.

Bei den Händlern eingetroffen ist auch die altgrüne Ausführung der elektrischen Güterzuglok Baureihe 150 mit rechteckigen Puffern und ohne Dachschraube in den Anschriften der DB AG (88578). Dieses

Modell fährt wie die zuvor ausgelieferte, verkehrsrote Variante auf dem überarbeiteten Fahrwerk und besitzt eine fahrtrichtungsabhängige, warmweiße LED-Beleuchtung.

Nach wenigen Exemplaren aus einer ersten Lieferung treffen nun auch weitere Modelle der Diesellok 218 320-0 im Ozeanblau-Beige der Deutschen Bundesbahn (88786) bei den Vertriebspartnern ein. Die im Zustand der Epoche IV noch ohne Hutzen fahrende Lok wirkt auch dank ihres feinen Drucks sehr ansprechend.

Ein Fehler ist Märklin bei diesem Modell aber unterlaufen: Das Fahrwerk und die Drehgestelle stammen von der Schwesterbaureihe 216, was zu Unterschieden in einigen Details führt – am Handmuster waren diese Details noch richtig dargestellt.

Ebenfalls nicht ganz korrekt für die Unterbaureihe 218³ ist, wie auch bei der zuvor gelieferten verkehrsroten Lok aus der zweiten Bauserie, der Behr-Kühler auf dem Dach.

Über jeden Zweifel erhaben sind hingegen die überarbeiteten Modelle der Baureihe 96, ehemalige Gt 2 x 4/4 der K.Bay.St.B.: Im Regelprogramm wurde sie jüngst als noch grün lackierte Lok der Gruppenverwaltung Bayern der DRG (88293) ausgeliefert.

Nun folgte auch das den Insidern vorbehaltene Sondermodell als 96 019 der DB (88294), bei der das Vorbild nicht mehr im Einsatz stand.



Altgrüne Baureihe 150 der DB AG (88578; Bild oben) und Diesellok 218 320-0 mit ozeanblauem Dach (88786; Bild unten).



Das Insidermodell der Baureihe 96 (88294) steht im Gegensatz zu seinen Vorbildern in den Diensten der frühen Bundesbahn. Die vollbewegliche Detailsteuerung bereitet dem Betrachter bei diesem Modell besonders viel Freude.

Doch auch die schwarz-rote Gestaltung steht der eleganten Maschine gut, die nun über eine fahrtrichtungsabhängige, warmweiße LED-Beleuchtung und eine vollbewegliche Detailsteuerung an beiden Triebwerken verfügt. Da macht das Verfolgen des Stangenspiels bei langsamer Streckenfahrt noch mehr Freude. Weichen musste dafür allerdings die Aufstiegsleiter am Führerhaus, die zuvor eh recht klobig in Erscheinung trat.

Programmerweiterung bei Modellbau Laffont:

Modellbau Laffont hat eine der im Frühjahr angekündigten Neuheiten ausgeliefert und damit sein eigenes Programm erweitert. Ab sofort zu erwerben ist das „kleine Stadthaus“ (Art.-Nr. Z1201), das eine sinnvolle Ergänzung des größeren Gebäudes und einen attraktiven Kontrast zugleich bringt.

Wie viele Stadthäuser der Vor- und unmittelbaren Nachkriegszeit zeigt auch der neue Bau-satz zwei höchst unterschiedliche Gebäude-seiten.

Während die Vorderseite eine aufwändige Fas-sade und eine Dachgaube zur Erweiterung des Wohnraums oder eines Wasch- und Trocken-raums im obersten Geschoss zeigt, bleibt die Rückseite schlicht und relativ farblos.

Das ermöglicht es dem Zettie, auch den Innen-hof attraktiv auszugestalten und die Aufmerk-samkeit der Beobachter auf das Leben dort zu lenken.

Die der Straße zugewandte Gebäudeseite sorgt mit weinroten Farbtönen, abgesetzt durch ein dezentes Beige, für Aufmerksamkeit und Ab-wechslung zum bereits seit längerer Zeit erhält-lichen Gebäude. Das Ladenlokal im Erdge-schoss bietet weitere Möglichkeiten zur Individualisierung.

Da auf Kundenwunsch auch Sonderfarben gefertigt werden können, bestehen auch Optionen für eine kleine Einkaufszeile, ohne dass Wiederholungen drohen. Bestellungen und Anfragen nimmt Herr Laffont unter <http://www.modellbau-laffont.de> entgegen.



Das kleine Stadthaus (Art.-Nr. Z1201) passt gut zu seinem daneben stehenden „Bruder“ aus dem Laffont-Programm, stellt aber auch einen interessanten Kontrast dazu dar. Foto: Modellbau Laffont



Befüllung des kleinsten Bierfasses der Welt im April 2012. Foto: Westfalenhallen Dortmund

Braukunst im Vogtland mit engem Modellbahnbezug:

Wer im westsächsischen, ostthüringischen oder nordbayerischen Einzugsgebiet des Vogtlands wohnt oder dort demnächst Urlaub macht, der hat Gelegenheit, im Rahmen der Sonderausstellung „Braukunst im Vogtland“ auch eine Kuriosität mit Modellbahnbezug zu bewundern.

Im zu Oelsnitz gehörenden Schloss Voigtsberg ist die genannte Sonderausstellung, die u.a. auch vom Deutschen Museum München und dem Kreativ-Weltrekordteam unterstützt wird, vom 2. August bis zum 2. November 2014 in diesem touristisch interessanten Gebiet zu sehen.

Erstmals bietet sich großen Bevölkerungskreisen damit angesichts der Hauptsaison des Tourismus die Chance, das kleinste Bierfass der Welt samt Weltrekordurkunde im Original zu besichtigen – außerhalb Dortmunds wurde diese seit April 2012 gültige Weltbestleistung zuvor nämlich noch nicht ausgestellt.

Alle für Ihren Besuch erforderlichen Informationen finden Sie auf den Seiten des Museums Schloss Voigtsberg und des Stadtmarketings Oelsnitz unter

<http://www.schloss-voigtsberg.de/museen/sonderausstellung/braukunst-im-vogtland.html>

oder

[http://www.oelsnitz.de/veranstaltungen.html?tx_vdb_vdb\[event\]=201075&tx_vdb_vdb\[action\]=show&tx_vdb_vdb\[controller\]=Event&cHash=8ed80cd0649efbb8121ec43f471d36ed](http://www.oelsnitz.de/veranstaltungen.html?tx_vdb_vdb[event]=201075&tx_vdb_vdb[action]=show&tx_vdb_vdb[controller]=Event&cHash=8ed80cd0649efbb8121ec43f471d36ed).

Und wieder Neues bei der C-M-K Modellbauwelt:

Unter der Artikelnummer 903 bietet C-M-K Modellbauwelt verschiedene Eselskarren an, die wahlweise mit Gras, Heu, Steine, Kisten oder Fass als Ladegut erhältlich sind. Auch vom Planwagen (5010) stehen verschiedene Ausführungen zur Auswahl. Hier kann der Kunde zwischen verschiedenen Zugtieren (Pferden in unterschiedlichen Farben oder Langhornrind) entscheiden.

Der Vertrieb von Creativ-Modellbau Klingenhöfer ist unter <http://www.klingenhoefer.com> zu erreichen.



Neben den hier gezeigten Pferden in verschiedenen Farben kann der Kunde auch ein Langhornrind als Zugtier für den Planwagen (Art.-Nr. 5010) wählen, der neu bei C-M-K erschienen ist. Foto: Creativ-Modellbau Klingenhöfer

Weitere Neuheiten bei Schrax:

Nach dem in der letzten Ausgabe vorgestellten Gesteinsschotter stellt Schrax nun auch einen Schalenschotter neu vor. Als preisgünstige Alternative zu Kork wird das neue, aus Fruchtschalen gewonnene Produkt in 100-Gramm-Packungen und Probeeinheiten zu 50 Gramm angeboten. Ein naturgetreues, scharfkantiges Aussehen verspricht der Hersteller auch für dieses Produkt. Unter den vier angebotenen Körnungen ist auch eine für die Spur Z geeignete zu finden.



Die als Dixie-Klo bekannte Baustellentoilette gehört zu den Juli-Neuheiten von Schrax. Foto: Schrax

Baustellentoiletten, besser bekannt als Dixie-Klo sind eine weitere Neuheit. Einsetzbar sind sie ab etwa den siebziger Jahren und heute nicht nur auf Baustellen in Verwendung. Schrax sieht diese Elemente als ein „Muss“ auf jeder Anlage.

Eine Spezialität, die original nur im Maßstab 1:220 angeboten wird, ist ein kleines Pulvertürmchen.

Beim Vorbild des achteckigen Gebäudes handelt es sich um eine Wachstube für Festungssoldaten aus der Mitte des 16. Jahrhunderts.

Dargestellt wird es im restaurierten Bauzustand ist restauriert mit winzigen Fehlstellen in den filigranen Fenstergittern sowie den Dachziegeln.

Erhältlich sind alle Neuheiten im Herstellervertrieb unter <http://www.schrax.com>.

Aktuelle AZL-Auslieferungen:

Die schweren US-Reisezugwagen sind zurück im Programm von AZL und das gleich mit zwei Formneuheiten als Ergänzung. Erstmals erscheinen ein Aussichtswagen mit Plattform (Art.-Nr. 71804-1 / -2) und der US-Bahnpostwagen (71903-1 bis -3).



Aussichtswagen (Bild oben) und der US-Bahnpostwagen (Bild unten) sind zwei Formneuheiten in der Serie der schweren Reisezugwagen von AZL. In der Erstauflage tragen sie die Gestaltung der Southern Pacific. Beide Fotos: AZL / Ztrack

Ergänzt werden die olivgrünen Wagen von Pullman und der Southern Pacific durch 12-1- (71004-1 bis -4), 10-1-2- (71104-1 bis -4), 8-1-2- (71204-1 bis -4) und 6-3-Schlafwagen (71304-1 bis -3) sowie 28-1-Salonwagen (71404-1 bis -3), Speisewagen mit 36 Plätzen (71504-1 / -2), Reisezugwagen mit paariger Fensteranordnung (71704-9 / -0) und Gepäckwagen (71604-4 / -5).

Aus verschiedenen dieser Modelle ist die zehnteilige Wagenpackung „Sunset Limited“ (70004-1) zusammengestellt, deren Inhalt sich durch die Betriebsnummern von den Einzelmodellen unterscheidet.

Die dieselelektrische Lokomotive EMD SD70 wird mit vier verschiedenen Betriebsnummern im Lackierschema „Dark Future“ der CSX angeboten (61015-1 bis -4), während sie als SD75M mit ebenfalls

vier verschiedenen Betriebsnummern (61011-1 bis -4) aktuell die rote Warbonnet-Gestaltung auf silberfarbenem Grund der Santa Fe (ATSF) trägt.

Von den 33.000-Gallonen-LPG-Kesselwagen erscheint eine hellgraue ACFX-Ausführung. Sie wird einzeln (91332-1 / -2) oder in einer Viererzusammenstellung (90332-1) mit jeweils unterschiedlichen Betriebsnummern angeboten.

Zwei Einzelwagen dieses Typs sind im lichtgrauen Lack mit Anschriften der Wanda Petroleum Co. (91339-1 / -2) zum Transport von Butan und Propan unter den Neuheiten.



Die aktuelle Gestaltung der SD75M trägt das attraktive und beliebte Farbkleid der Santa Fe. Foto: AZL / Ztrack

Weitere Fotos und eine vollständige Artikelübersicht finden Sie auf <http://www.americanzlines.com>.



Velmo bietet eine neue Decoderplatine mit passenden Lichtfunktionen für Märklins GG1 an. Foto: Velmo

Die Decoderplatine ist zu diesem Zweck mit zwei warmweißen LED bestückt, die unabhängig voneinander schaltbar sind.

Erhältlich ist dieses Produkt direkt über Velmo (<http://www.velmo.de>) oder den Vertriebspartner 1zu220-Shop (<http://www.1zu220-shop.de>). Achtung: Velmo hat zwischen dem 4. und 31. August 2014 Betriebsferien!

Letzte Meldung – AZL-Ankündigungen auf der NTS:

Am letzten Wochenende fand wieder die National Train Show (NTS) der US-Modellbahnfreunde statt. Veranstaltungsort war dieses Mal Cleveland im US-Bundesstaat Ohio. Die ersten Informationen, die uns von dort erreichten, betrafen AZL-Neuheiten und erste Muster.

Nicht in Serie umgesetzt werden soll die US-Diesellok AC4400. Stattdessen erscheint aber ihre noch modernere Nachfolgebauart ES44AC, ebenfalls von General Electric (GE). Vom geplanten Modell gab es erste CAD-Darstellungen zu sehen. Formneuheiten wird es auch im Güterwagenfuhrpark in Form eines 42-Fuß-Stahlrollenwagen mit Haube (Coil Car) und eines 17.600-Gallonen-Kesselwagens geben.

Von den bereits angekündigten Neuheiten der Lokomotiven EMD F7 (A-Einheit) und F3 (A- und B-Einheit) gab es unlackierte Handmuster zu sehen. Die EMD E8A der Union Pacific war zumindest hinsichtlich ihrer Betriebsnummer mit dem von Märklin auf der Spielwarenmesse in Nürnberg gezeigten Muster aus der Gemeinschaftsentwicklung identisch.

Erstmals zu bewundern war allerdings ein Prototyp der B-Einheit dieser Lok, die Märklin im Februar bereits unter dem Vorbehalt angekündigt hatte, dass die A-Einheit ausreichenden wirtschaftlichen Erfolg zeigt.

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 Knaut
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert, Jens Wimmel

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.