

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Kleinanlage mit Format

Umzug nach Mannheim
US-Bahner-Treffen

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

der Winter ist wohl endgültig vorbei. Schauen Sie nach draußen und sehen Sie, wie Bäume und Sträucher blühen, neue Blätter ausbilden und auch die Bienen wieder summen.

Die kurze Zeit der Maikäfer steht nun an. Für die Modellbahn heißt das bei vielen eine vorüberkehrende Abkehr, denn statt im Keller zu bauen, zieht es sie nach draußen.



Dirk Kuhlmann
Redakteur

Holger Späing
Chefredakteur

Genießen Sie diese Zeit, atmen Sie den Frühling ein und denken Sie dabei doch mal darüber nach, wie denn wohl eine Frühlingsanlage aussehen könnte? Viel zu selten findet diese schöne Jahreszeit Eingang in unsere Werke. Doch was könnte beeindruckender und faszinierender wirken als eine blühende Rosskastanie mit ihren weißen, kerzenartigen Blütenständen?

Wir haben es uns als Redaktion ja vorgenommen, Sie dieses Jahr wieder mit den Ideen und Arbeiten aus dem Kreis unserer Leser zu verwöhnen. Heute machen wir den Anfang zu diesem Jahresschwerpunktthema: Axel Pieke stellt uns seine Kleinanlage Torstburg vor, die er selbst ganz schlicht als „Versuchs-Quadratmeter 2.0“ bezeichnet.

Sie ist ein gelungener Beweis dafür, klein anzufangen und aus dem Ergebnis neue Motivation zu schöpfen. Ebenso hervorragend eignet sich ein derart überschaubares Projekt für das Ausprobieren neuer Techniken oder Produkte sowie dem Sammeln und Vertiefen eigener Erfahrungen.

Tun Sie es unserem Autor gleich und wagen sich an eigene Werke, wir werden gern darüber berichten! Im weiteren Jahresverlauf werden wir auch einige Anlagenvorschläge beisteuern, mit denen wir anregen und Ihre Phantasie beflügeln möchten.

Die Modellbahn temporär beiseite zu legen, ist übrigens keine gute Idee: Märklin hat mit seiner Diesellok der Baureihe 236 samt Dachkanzel in Nürnberger Bauart gerade erst ein markantes Wunschmodell ausgeliefert, das mit passenden und ebenfalls noch sehr jungen Güterwagen vorfährt. Wir haben uns diese jüngste Auslieferung genau angeschaut.

Noch nicht ganz vorbei ist die Saison der Frühjahrmessen und -ausstellungen. In Mannheim gab es nach dem Umzug der Faszination Modellbahn die Neuheiten der Spielwarenmesse zu sehen, Anfang April dann auch in Dortmund. Wir berichten heute von der Messepremiere am neuen Standort und nächsten Monat von der Intermodellbau.

Besuchenswert sind sicher auch die vielen Vereinsausstellungen, von denen bestimmt auch eine in Ihrer Nähe zu finden ist. Wie eine Messe kurzerhand zum Spur-Z-Treffen der US-Bahner umfunktioniert wurde, haben Markus Gaa und Jörg Hausmann zusammengefasst.

Die große Modulanlage rund um die mehrheitlich von Peter Simon stammenden Elemente war ein Anziehungspunkt und Treffpunkt zugleich. Daher hat sie auch ihre Seiten in diesem Heft verdient. Viel Spaß beim Lesen!

Her-Z-lich,

Dirk Kuhlmann und Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Von der hohen Kanzel herab	4
Versuchs-Quadratmeter 2.0.....	13

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Strecken mit Herausforderungen	31
Nur für Anspruchsvolle.....	33

Aktuelles

Wenn Modellbahn fasziniert	35
Ein Treffen der US-Freunde	43
Zetties und Trainini im Dialog.....	49

Impressum	59
-----------------	----

Wir danken Markus Gaa, Jörg Hausmann und Axel Pieke für Ihre Beiträge und der Eisenbahnstiftung für Bilder.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 24. April 2019

Titelbild:

V 200 020 fährt mit ihrem Personenzug in Torstburg ein. Das Empfangsgebäude des Bahnhofs wirkt in seinen Strukturen vertraut und dennoch irgendwie fremd. Axel Pieke hat für seine Anlage bekannte Bausätze bewusst umgestaltet und zeigt nun stolz seine Ergebnisse.

Formvariante der Baureihe 236

Von der hohen Kanzel herab

Die Baureihe V 36 brachte eine große Variantenvielfalt auf die Gleise. Von ihr profitiert Märklin und mit ihnen auch deren Kunden, die jetzt bereits die vierte Ausführung auf die Schienen stellen dürfen. Die jüngste Version mit der markanten Dachkanzlel weckt sicher bei so manchem Zettie Begierden. Wir haben uns Lok und Wagen aus der frisch ausgelieferten Zusammenstellung angeschaut und berichten von unseren Eindrücken.

Märklin scheint den Variantenreichtum der dieselhydraulischen Diesellok der Baureihe V 36 aus früheren Wehrmachtsbeständen voll auszukosten. Mit der einmalig für die MHI aufgelegten Zugpackung „Leichter Güterzug“ (Art.-Nr. 81772) kam jüngst die vierte Formvariante in den Handel.

Da auch die Wagen noch eine fast „frische“ Konstruktion besitzen, nehmen wir dies zum Anlass, um uns die genannte Zusammenstellung etwas genauer anzuschauen. Ausführlich vorgestellt und getestet haben wir die Grundkonstruktion von Märklins V 36 bereits in **Trainini®** 9/2016. Die Stärken, Schwächen und auch Fehler jenes Modells gelten also prinzipiell auch für diese jüngste Umsetzung.



236 123-6, die Vorlage zu Märklins jüngstem V-36-Modell, hilft am 4. September 1973 bei den Elektrifizierungsarbeiten im Bahnhof Eutingen. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Das bedeutet etwa, dass die Lok insgesamt stimmig wirkt, aber ihre Räder im Durchmesser unverändert zu groß geraten sind und dadurch auffallen. Der Antrieb erfolgt unverändert mittels Glockenankermotor mit kleiner Schwungmasse, was dem Modell zu guten Langsamfahreigenschaften verhilft. Schließlich war ja auch das Vorbild mit 60, später nur noch 55 km/h zulässiger Höchstgeschwindigkeit keine Rennmaschine.



Deutlich hebt sich 236 123-6 auch als Modell vom ersten Epoche-IV-Modell dieser Baureihe ab. Begleitet wird sie von insgesamt drei Niederbordwagen der Gattung Klm 441, zu denen auch passendes Ladegut für den landwirtschaftlichen Verkehr mitgeliefert wird.

Wie bei allen vorherigen Auflagen überzeugt auch dieses Mal die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung mit warmweißen und roten Leuchtdioden. Die Spitzenbeleuchtung erhellt vorbildrichtig drei Laternen, während das Schlusslicht ebenso korrekt nur aus den beiden unteren Lampen leuchtet.

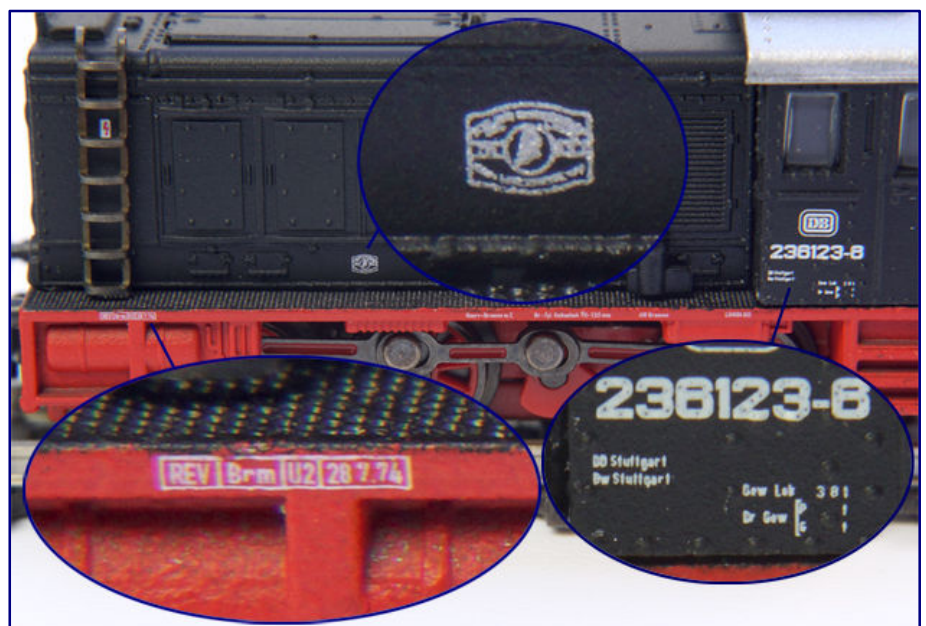
Wie schon bei der Erstauflage für Insider-Clubmitglieder steht auch dieses Mal die Epoche IV im Fokus. Trotzdem blieben noch ausreichend Unterscheidungsmöglichkeiten übrig, um das Modell schon auf den ersten Blick von beiden Hälften des „doppelten Lottchens“ abzuheben. Auf diese Abweichungen wollen wir unsere heutige Besprechung in weiten Teilen stützen.

Fangen wir jedoch mit der sauberen Lackierung in seidenmattem Erscheinungsbild und korrekten Farben an.

Darauf mittels Tampondruck aufgebracht sind die weißen Betriebsanschriften und das (noch vorhandene) Fabrik Schild in Silberfarbe. Letzteres konnte zwar nicht mehr lupenlesbar gedruckt werden, aber es ist gut als solches der Berliner Maschinenbau-Actien-Gesellschaft (BMAG, vormals L. Schwartzkopf) zu erkennen.

Ihr Vorbild wurde dort 1940 unter der Fabriknummer 11382 gebaut.

Das aufgedruckte letzte Revisionsdatum weist eine Untersuchung U2 im AW Bremen aus, die am 28.7.74 abgeschlossen wurde. Die abgelesene Beheimatung bei der BD Stuttgart passt zu diesem letzten Einsatzabschnitt von 236 123-6:



Über jeden Zweifel erhaben ist auch dieses Mal die lupenreine Bedruckung. Einzig das BMAG-Fabrik Schild (Ausschnittsvergrößerung oben) ist wegen der größeren Metallpigmente nicht mehr lupenlesbar.

Sie wurde im Bw Stuttgart am 14. Dezember 1977 von der Ausbesserung zurückgestellt und am 30. März 1978 schließlich ausgemustert.

Erwähnenswert ist noch, dass die Blitzwarnzeichen dieses Mal beidseitig an der Motohaube aufgedruckt wurden und das sogar zweifarbig mit rotem Hochspannungszeichen auf weißem Grund. Was es auf der rechten Seite ohne Leiter soll, bleibt offen. Ungewöhnlich erscheint der gewählte Schrifttyp der Loknummer, der einige Kunden bereits an der Richtigkeit zweifeln ließ.



Keinen Sinn macht das Blitzwarnzeichen auf der rechten Längsseite am vorderen Ende der Motorhaube, denn dort besteht keine Aufstiegsmöglichkeit fürs Personal und insofern auch keine Stromschlaggefahr unter Fahrdrabt (vgl. auch Vorbildfoto auf Seite 4).

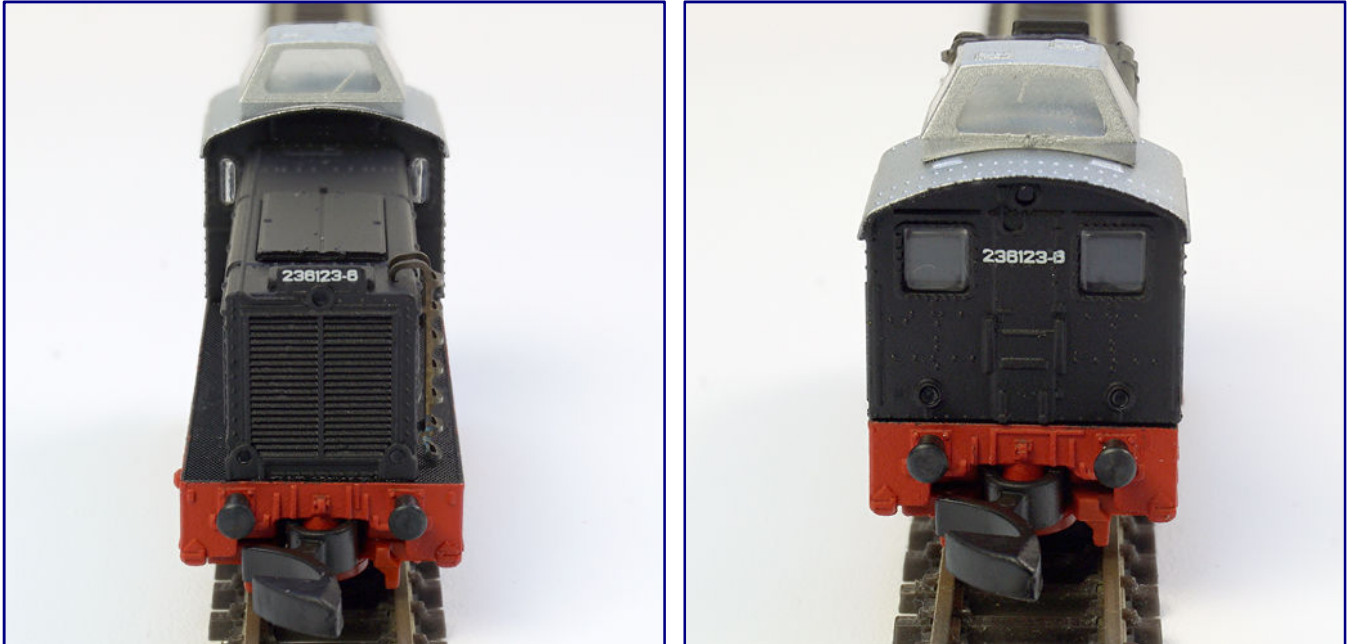
Vorgegebene Standardschrift war die DIN 1451 „Mittelschrift DB“, doch genau diese wurde bei der V 36 häufig nicht verwendet. Das traf sogar auf diese Vorlage zu, die selbst ihre Computernummer noch in der Breitschrift erhielt. Das hat Märklin korrekt an allen vier Seiten berücksichtigt. Von der Norm abweichend ist auch die fehlende Lücke zwischen der Baureihen- und der Betriebsnummer, die ebenfalls belegt ist.

Mit diesem Modell hat Märklin übrigens erstmals eine Lok der Unterbaureihe V 36¹ aus DB-Bestand umgesetzt. Gegenüber der Unterbaureihe V 36² gibt es aber keine äußerlichen Unterscheidungsmerkmale, denn das Zuweisen zum Nummernkreis erfolgte einst nach dem verbauten Motorentyp.

Ein markantes äußeres Merkmal ist aber die Konstruktion des Kühlwasserausgleichsbehälters. Um die Sicht des Lokführers nicht einzuschränken, trug 236 123-6 eine flache Bauart, vor der die Loknummertafel prangte.

Ein Fehler ist Märklin unserer Ansicht bei der Aufstiegsleiter auf der linken Fahrzeugseite unterlaufen: Die DB rüstete ihre Maschinen mit Klappen nach, die Sprossen verdeckten und ein unbedachtes Aufsteigen unter Fahrdrabt verhinderten. Auf diese war immer auch das Warnpfeil-Schild aufgebracht.

Die Klappe fehlt bei Märklin leider, obwohl ein passendes Stanzteil von den vorherigen Versionen durchaus vorhanden ist, das Warnsymbol ist stattdessen unter der Leiter auf die Haube gedruckt. Dieser Fehler lässt sich aber sicher verschmerzen, sonst ließe er sich durch Umrüst- oder Zurüstteile beheben. Immerhin handelt es sich ja um eine besondere Vorbildausführung, die stark nachgefragt sein dürfte.



An der Dachkanzel sind auch die Scheibenwischer aufgedruckt worden. Korrekt werden sie an der Frontseite von unten, an der Rückseite hingegen von oben geführt. Vergessen hat Märklin aber den quer zur Fahrtrichtung platzierten Typhon des Vorbilds auf der Haube direkt vor dem Führerstand (Bild links; vgl. Fotovorbildfoto auf Seite 4).

Immerhin hat 236 123-6 ein besonderes Merkmal, das auch von weitem nicht zu übersehen ist: Ihr Vorbild wurde auf Einmannbedienung umgebaut und war deshalb ab dem 26. Februar 1954 mit einer Dachkanzel der Bauart Nürnberg unterwegs. Beheimatet war die Lok seitdem durchweg in Bayern bei verschiedenen Betriebswerken, bevor sie dann 1972 nach Stuttgart kam.

Die Vorlage zum neuen Modell ist übrigens die einzige von einst 21 Vorbildmaschinen mit Kanzel, die erhalten geblieben ist. Sie gehört heute der Dampfbahn Fränkische Schweiz (DFS) und wird dort im Rahmen der Museumsfahrten eingesetzt. So passt sie, sehen wir über die Betriebsanschriften der Siebziger hinweg, auch gut als Zuglok vor die Personenwagen aus der Startpackung „Museums-Personenzug“ (81871).

Märklin hat diese Kanzel geschickt umgesetzt. Es handelt sich um ein farblos transparent gespritztes Kunststoffteil, das geschickt bedruckt oder schablonenlackiert wird, um Dach und Fensterrahmen korrekt wiederzugeben. Selbst der Scheibenwischer an beiden Stirnseiten der Kanzel wurde mitgraviert. Vorne wird er von unten geführt, hinten hat er sein Drehlager oben.

Die Scheiben sind recht matt ausgeführt, um die Sicht in die aufs Dach per Rastnasen aufgesetzte Kanzel zu unterbinden. Grund dafür ist wohl, dass die Führerhausdecke keine Öffnung im Bereich der Kanzel hat und der freie Einblick sonst die Illusion eines erhöhten Bedienstands rauben könnte.

Reizvoll erscheint uns allerdings, dass das Licht der Lokbeleuchtung in die Kanzel durchscheint. Fährt das Modell rückwärts, wirkt das wie eine Führerstandsbeleuchtung. Ist das Modell allerdings vorwärts unterwegs, wirft das in die Dachkanzel schimmernde Rotlicht durchaus Fragen auf.

Eine weitere Frage stellt sich auch dahingehend, wie der Lokführer akustisch auf das Heranrollen seines Zuges aufmerksam machen soll? Bei der V 36 gab es eine wahre Vielfalt an akustischen Signalmitteln:

Druckluftpfeifen, später Typhone auf dem Führerhausdach und meistens eine Glocke auf der langen Haube.

Letztere war für das Annähern an ungesicherte Bahnübergänge auf Nebenstrecken verpflichtend. Da die Baureihe 236 in den letzten zehn Betriebsjahren kaum noch im Streckendienst eingesetzt war und schon längst aus dem Personennahverkehr auf Nebenbahnen verschwunden war, machte dies die Glocke also überflüssig. 236 123-6 trägt sie also völlig korrekt nicht mehr.



Der Gesamteindruck des Modells ist sehr gut, von kleineren Fehlern ist es aber dennoch nicht frei. Ein solcher ist auch die fehlende Schutzklappe an der Aufstiegsleiter, auf das Blitzwarzeichen eigentlich gehört hätte.

Doch was ist mit einer Pfeife oder einem Typhon? Ohne eines von beiden würde sie in Deutschland keine bahnamtliche Zulassung bekommen. Um es aufzulösen, verraten wir es deshalb: Das Vorbild hatte ein modernes Horn quer auf der Haube direkt vor dem Führerstand liegen. Beim Modell fehlt es leider. So besteht auch an dieser Stelle ein Superungspotenzial für die MHI-Einmalaufgabe.

Drei Niederbordwagen

Zum Lieferumfang gehören aber auch noch drei Niederbordwagen, die eine kurze Betrachtung verdienen. Es handelt sich um weitere Ausführungen der im letzten Jahr formneu aufgelegten Rungenwagen Rmms 33.

Drei Exemplare sind als spätere Vertreter der Gattung Klm 441 in der Zugpackung enthalten und dienen hier einem landwirtschaftlichen Transport. Alle drei Modelle sind ohne Handbremsbühne unterwegs und bilden treffend die spätere Ausführung mit Stahlseitenborden nach, die in den Siebzigern als einzige noch unterwegs gewesen sein dürfte.



Die Niederbordwagen in der Zugpackung „Leichter Güterzug“ (Art.-Nr. 81772) gehören zur Gattung Klm 441 und waren bis 1978 eigentlich nur noch ohne Rungen unterwegs (Bild oben). Gedacht wurde aber an die graue Lackierung der Ladefläche. Neben einem Heuballen-Ladeeinsatz liegt der Packung auch ein neues, sehr überzeugendes Traktor-Modell samt passendem Hänger (Bild unten) bei.

Entgegen der Produktabbildung in Katalog und auf den Märklin-Seiten tragen die drei neuen Modelle aber wieder fest eingeklebte Stirnrungen. Das ist nicht weiter schlimm, passt aber nicht zu der inzwischen nur noch als Niederbordwagen verkehrenden Bauart. Wünschenswert wäre daher, dass sie abnehmbar wären, denn genau in dieser Form füllen die hervorragend konstruierten Modelle ja eine wichtige Lücke!

Der Vollständigkeit halber erwähnt sei noch, dass passende Pressblech-Seitenrungen ebenfalls wieder der Packung beiliegen. Sie sind als komplette Spritzlinge zum Selbstaustrennen unter dem Tiefzieheinsatz der Schachtel eingelegt.

Gedacht hat Märklin aber auch an passende Beladungen. Das Ladegut Heuballen kennen wir bereits von der Erstaufgabe und erweist sich auch hier als gute Idee, weil es erfrischend anders als die sonst üblichen Transportgüter daherkommt.



An den Niederbordwagen lohnt es sich, auch einmal die Feinheiten herauszustellen (Bild oben): perfekte Gravuren und auch lupenlesbare Anschriften auch auf dem Fahrzeugrahmen. Einen Blick von vorn verdient auch der fein gestaltete Schlepper (Bild unten). Die Öse statt des vielleicht erwarteten Auges an der Hängerdeichsel ist übrigens kein Fehler, sondern erlaubt das Ankuppeln an den Trecker.

Sehenswert ist aber auch der Traktor mit flachem Anhänger. Rot lackiert und mit profilierten Reifen ausgestattet, machen sich die rollfähigen Gussmodelle auch abseits der Schiene gut. Der Schlepper weist zudem einen hohen, schwarz abgesetzten Auspuff auf.

Mit farblicher Differenzierung des Kühlereinlasses und einem beigefarbenen Zierstreifen auf der Motohaube hat Märklin auffallend viel Aufwand in diese gelungene Beigabe gesteckt. Da ist es fast schon zu schade, Trecker und Anhänger auf die beiden übrigen Klm 441 zu verladen. Das einzige, was in dieser Hinsicht für sich spricht, ist ihre nagelneue Wirkung aufgrund fehlenden Schmutzes.



Eine separate Zugbildungsempfehlung erübrigt sich, denn Märklin hat bereits an alles gedacht. In den siebziger Jahren gingen die Diesellokomotiven der Baureihe 236 nur noch selten auf Strecke und wenn, dann sicher mit kurzen Güterzügen wie diesem.

Also darf sich ein rühriger Landwirt im Maßstab 1:220 auf seine neuen Landmaschinen freuen. Doch fährt die komplette Garnitur des „leichten Güterzuges“ sicher noch so einige Runden auf den Anlagen ihrer Käufer.

Hersteller des Modells:

<https://www.maerklin.de>

Betreiber des betriebsfähigen Vorbilds:

<https://www.dampfbahn.net>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

- **bewahren**
- **bewerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

**Sie möchten
eine Sammlung
der Nachwelt
erhalten?**

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West

Kto.: 579 484

BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Die Kleinanlage von Axel Pieke **Versuchs-Quadratmeter 2.0**

Axel Pieke ist schon lange in der Spur Z unterwegs. Doch ein wahrer Modellbahner lernt ja nie aus. Und so wählte er eine überschaubare Kleinanlage für neue Ideen und zum Sammeln von weiteren Erfahrungen. In dieser Funktion ist das hier vorgestellte Projekt sogar Teil 2 einer Versuchsreihe. Heute berichtet der gebürtige Bremer über seine Ziele und Vorgaben.

Von Axel Pieke. Wie kam es zum Arbeitstitel „Versuchs-qm 2.0“? Diese simple, sachlich-nüchterne Bezeichnung spiegelt wider, dass es für mich beim Bau der Anlage neue Techniken, Bausätze und Ideen geben wird, die ich so zuvor noch nicht genutzt oder ausprobiert habe.

Bei dieser Anlage habe ich z. B. das Verändern industrieller Produkte („Kitbashing“) und Resin-Bausätze ausprobiert. Die Erweiterung „2.0“ sagt nichts anderes, als dass es schon einen Vorgänger gab. Diese kleine Anlage stand, wie auch diese Anlage, schon im Schaufenster des Geschäftes „Optik Pieke“ meines Bruders in Bremen-Vegesack.



Blick über das Bahnhofsdach hinweg auf die Kleinstadt Torzburg: Wir erkennen ein stimmiges Panorama mit vielen Elementen, deren Bau im Bericht beschrieben wird.

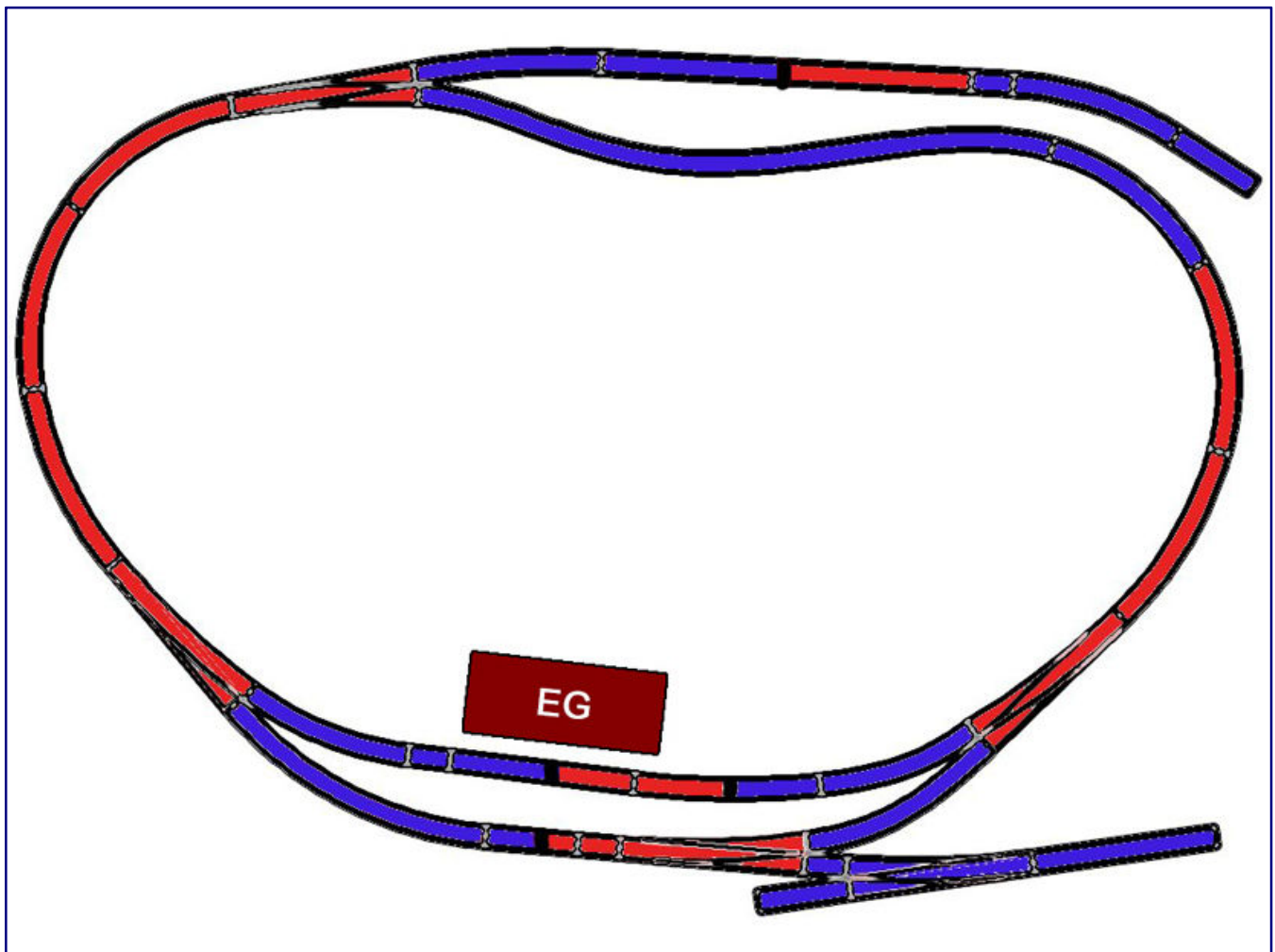
Allerdings hatte diese Anlage Kinderkrankheiten, die ich beim neuen Projekt vermeiden wollte. Das Hauptproblem waren Steigungen, denn die Streckenführung war eine verschlungene Acht. Da der Platz im Schaufenster begrenzt ist, erforderte dies einen relativ schnellen Höhengewinn. Daher habe ich mich entschieden so zu planen, dass der neue Gleisverlauf keine Rampen enthält.

Folgendes sollte noch auf dieser Anlage vorhanden sein:

- eine Burg,
- eine angedeutete Kleinstadt mit Kirche,
- ein Bahnhof mit kleinem Abstellgleis,
- ein kleiner Bauernhof und
- ein Tunnel mit kleinen Schattenbahnhof, eher ein Abstellgleis.

Thematisch sollte eine eingleisige Hauptstrecke bzw. Nebenbahnstrecke mit Dieseltraktion dargestellt werden. Die Anlage soll mit dem Programm Rocrail vollautomatisch digital gesteuert und gefahren werden. Die eingesetzte Zentrale FCC und die Funktionsdecoder kommen von MTTM, d. h. es wird mit Selectrix geschaltet.

Als Entwurf entstand dieser Gleisplan:



Der Entwurf des Gleisplans berücksichtigt auch die Blockeinteilung (blau hervorgehoben). Abbildung: Axel Pieke

Rahmen und Gleise

Damit konnte der Bau endlich beginnen. Den Rahmen habe ich aus Kanthölzern gebaut, auf denen die aus Sperrholz ausgesägte Trasse befestigt wurde. Anschließend wurde die Trasse mit 2 mm dicken Kork beklebt. Dies soll zum einem zur Geräuschdämmung dienen, zum anderen wird dadurch die Gestaltung des Gleisbettes einfacher.

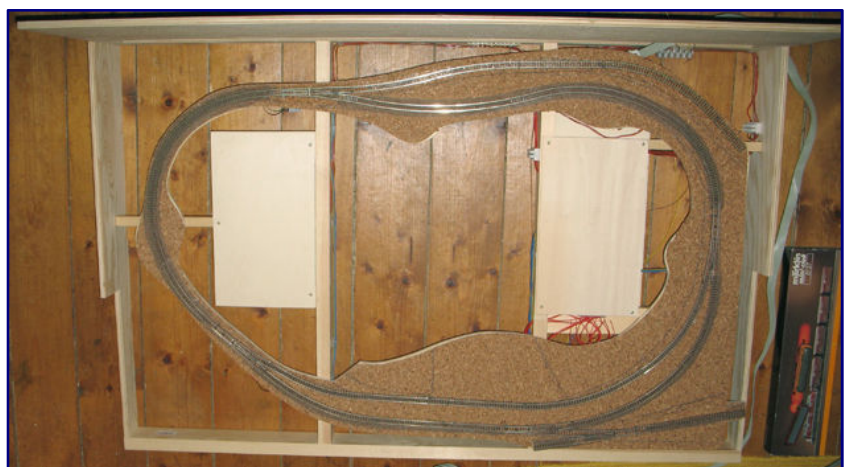


Der mittägliche Personenzug fährt auf Gleis 1 des Bahnhofs Torstburg ein. Einige Fahrgäste werden ihn als wichtiges Glied der Fernverkehrsanbindung ab der nächstgrößeren Stadt nutzen, um von dort dann auch weiter entfernte Ziele zu erreichen.

Danach habe ich die Weichen für einen Unterflurantrieb vorbereitet, indem die Antriebskästen entfernt und erforderliche Bohrungen gesetzt wurden. Die Gleise habe ich im nächsten Schritt mit Stecknadeln fixiert. Dabei habe ich auch darauf geachtet, dass an den Verbindungsstellen der Schienen keine Unebenheiten entstehen.

Die Schienen habe ich eingeschottert und diese Auflage mit den Schienen per Holzleim-Wasser-Spülmittel-Gemisch fixiert. Die Stecknadeln konnten nach dem trocknen des Klebers dann wieder entfernt werden.

Die Weichen habe ich bei dieser Arbeit erst einmal ausgespart und erst in einem nachgelagerten Arbeitsgang eingeschottert, da ich hier besonders sorgfältig arbeiten muss. Den Unterflurantrieb der Weichen habe ich mit Servos realisiert.



Diese Aufnahme zeigt den Rahmen mit Gleistrasse und verlegten Gleisen. Foto: Axel Pieke

Um einen vollautomatischen digitalen Betrieb durchführen zu können, mussten die einzelnen Blöcke mit einem Belegtmelder verbunden werden. Nachdem das erfolgte, war auch schon mein erstes Ziel erreicht: Es kann mit einer provisorischen Verkabelung Fahrbetrieb stattfinden.

Die Strecke kann noch ausgiebig getestet und Fehler beseitigt werden, bevor einige Streckenabschnitte durch das Gelände verdeckt werden. Außerdem kann ab diesem Zeitpunkt die Steuerungssoftware Rocrail eingerichtet und die automatischen Abläufe durchgespielt werden. Es darf also schon gespielt werden...

Die Geländestruktur

Es sollten drei Gelände-Ebenen entstehen. Auf der untersten befinden sich die Gleise und der fiktive Bahnhof „Torstburg“. Zum nächsthöheren Plateau führt vom Bahnhof eine Verbindungsstraße zum Anfang der Kleinstadt „Torstburg“ auf der linken Seite der Anlage.



An dieser Verbindungsstraße sollten noch ein kleiner Bauernhof und zwei Wohnhäuser entstehen. Von der Kleinstadt führt ein Wanderweg im Hintergrund zur Burgruine - der namensgebenden Torstburg.

Zwischen ihr und der Siedlung gibt es einen kleinen Einschnitt, in dem eine kurze Strecke des hinteren Streckenverlaufes zu sehen sein sollte. So ist auch im hinteren Teil der Anlage immer etwas Bewegung zu vernehmen.

Beim Positionieren der zweiten Ebene habe ich schließlich festgestellt, dass ich für den Wanderweg zu viel Raum eingeplant hatte. Dies wurde in den nächsten Arbeitsschritten korrigiert.



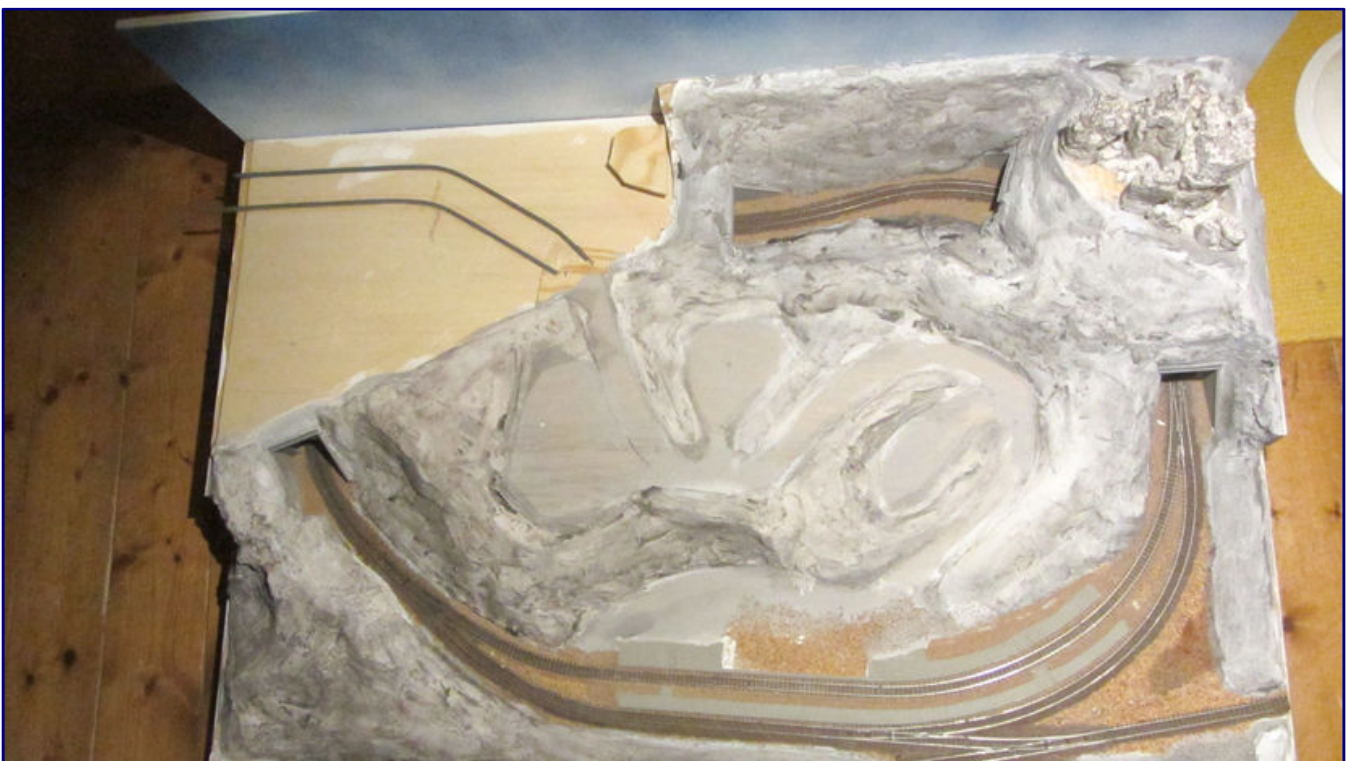
Beim Gestalten meiner Geländestruktur bin ich klassisch vorgegangen: Nachdem ich den Straßenverlauf und die Stellplätze der Anliegerhäuser aus Sperrholz ausgesägt hatte, habe ich mit Wasser und einem Bügeleisen die Straße in Form gebracht, so dass beim Befestigen keine Spannungen im Sperrholz entstehen.

Im hinteren rechten Bereich habe ich noch den Stellplatz für die Burgruine angebracht, bevor dann die Zwischenräume mit Papierdrahtgeflecht verschlossen werden konnten.

Die Geländeoberflächen wurden nun mit Gips gestaltet. Hierbei habe ich ihn so dick aufgetragen, dass er sich nach dem Trocknen mit einem kleinen

In den Rahmen ist inzwischen die zweite Ebene für die kleinstädtische Siedlung eingesetzt worden (Bild oben). Mit Papierdrahtgeflecht entstehen anschließend die groben Geländekonturen (Bild unten). Fotos: Axel Pieke

Stecheisen modellieren ließ und nicht zu befürchten war, dass ich durch die Oberfläche stechen könnte. Sollte dies trotzdem einmal geschehen, kann die Stelle mit gleichem Werkstoff schnell wieder repariert werden.



Die endgültigen Formen des Geländes wurden mit Gips modelliert (Bild oben). Mit dem Einfärben der Felsstrukturen erlangt die Landschaft zusehends ein „Gesicht“ (Bild unten). Fotos: Axel Pieke

Bei der Geländegestaltung gehe ich nach einem groben Plan vor: Ich weiß, wo sich die Häuser, die Straßen, Gleise und Tunnel befinden. Die ungefähre Struktur des Geländes entsteht schon beim Formen und Anbringen des Drahtgeflechtes. Die genaue Topografie des Geländes bildet sich hingegen erst mit dem Auftragen der Gipsmasse. Die endgültige Geländestruktur steht folglich erst nach dem Bearbeiten des Gipses mit dem Stecheisen fest.

In den nächsten Schritten habe ich den Hintergrund und die Felsstrukturen farblich gestaltet. Für den optischen Abschluss habe ich mich für einen wolkenlosen, blauen Himmel entschieden. Für diesen Arbeitsschritt habe ich die Anlage abgedeckt und abgeklebt, da ich mit Sprühdosen arbeiten wollte.



Von den Arbeiten ist später nichts mehr zu erahnen: Wir blicken hier auf die im eleganten S-Bogen von der Kleinstadt zum Bahnhof herabgeführten Landstraße, die ihre Wirkung im Modell nicht verfehlt!

Bevor ich den endgültigen Auftrag vorgenommen habe, brachte ich erst eine Grundierung auf, durch die die Holzstruktur nicht mehr zu erkennen ist. Nach dem Trocknen habe ich gleichmäßig die blaue Basisfarbe aufgesprüht. Anschließend folgte weiße Farbe, wobei ich vom Horizont aus nach oben die Farbe immer weniger deckend aufgebracht habe. Im oberen Teil des Himmels ist im Prinzip also nur noch ein weißer Sprühnebel zu sehen.

Überzeugende Straßen

Die Straße verläuft zweigeteilt. Der erste Teil im Kleinstadtbereich wird mit Fußweg, Bordstein und Gullideckel gestaltet. Der zweite Teil, also die Verbindungsstraße zum Bahnhof, hat eher einen Landstraßencharakter.



Die Gehwege und Straßen entstehen: 3 x 3 mm messende Vierkanthölzer mit Kerben für die Steinfugen bilden die Bordsteinkanten. Zwischen ihnen und dem hinteren Abschluss ist vorübergehend ein mit Aluminiumfolie verkleideter Platzhalter eingesetzt (Bild oben links), um den Gehweg zwischen Kanten und Gebäuderelief modellieren zu können. Im nächsten Schritt (Bild oben rechts) ist der Platzhalter bereits wieder entnommen und auch die Straßenauflage ist mit dem Spachtel glattgezogen worden. Nun folgt die Farbgestaltung (Bild unten), die mit einer letzten Stellprobe der Gebäudegrundplatten und des Friedhofs einhergeht, die gleichzeitig ebenfalls Platzhalterfunktionen für das Modellieren dieser Gegenseite wahrnehmen. Fotos: Axel Pieke

Für die städtische Straße habe ich in einem 3 x 3 mm messenden Vierkantholz mit einer Säge alle 4 mm eine Kerbe gesägt. Die Straße habe ich dann wieder mit Gips modelliert. Da ich im Hintergrund ein Relief aus einem Hintergrundbild von MZZ einsetzen wollte, habe ich vor dem Modellieren von Straße und Gehweg dafür noch einen Platzhalter eingesetzt.

Dieser wurde erforderlich, da ich das Hintergrundbild zur besseren Tiefenwirkung auf einer Sperrholzplatte aufbringen wollte. Dies ermöglicht mir auch das Beleuchten einzelner Fenster. Wie ich diese Hintergrundkulisse gestaltet habe, wird weiter unten noch ausführlicher beschrieben.



Nach abgeschlossenen Gestaltungsarbeiten zeigt sich die Kleinstadtstraße mit sichtbaren Borsteinen, realistischen Farben, Gullideckeln und Laternen (Bild oben). Die mit Vorgärten versehenen Reliefhäuser sind nur noch aus der Nähe als solche wahrzunehmen. Die Verbindungsstraße zum Bahnhof (Bild unten) kommt ohne Bürgersteige aus und besitzt nur unbefestigte Seitenstreifen. Fotos: Axel Pieke

Damit die Häuser später nicht aufgesetzt wirken, setzte ich ihre Grundplatten als Platzhalter bereits ein. So entstand eine ebene Fläche mit dem aus Gips modellierten Gehweg, alles wie aus einem Guss wirkt.. Sobald der Gips durchgetrocknet war, ließ sich die Grundplatte wieder entfernen und diese für den Hausbau verwenden. Die Straße, den Fußweg und die Kantsteine habe ich zum Schluss mit Acrylfarbe farblich gestaltet.

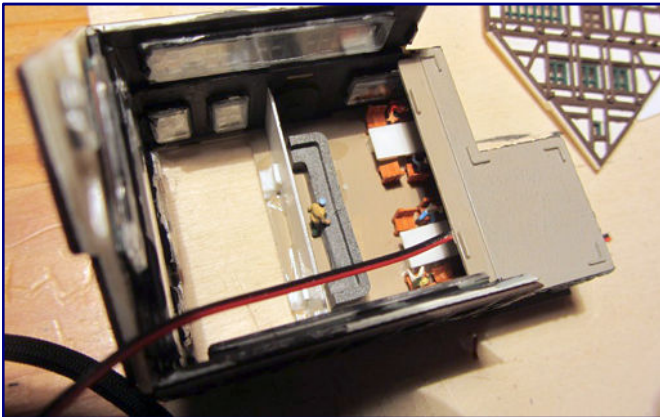
Laternen, Zäune, Gulli- und Kanaldeckel habe ich bei Rolfs Lädchen gefunden. Zum Einbau der Kanalisationsabdeckungen wurden kleine Vertiefungen mit einem passenden Bohrer gesetzt und diese mit den Ätzteilen abgedeckt. So entstand wieder eine plane Straßenoberfläche.

Für die Verbindungsstraße mit ländlichem Charakter habe ich keinen Gehweg vorgesehen. Aber auch hier wurde der Verkehrsweg wieder mit Gips modelliert und mit Acrylfarbe koloriert. Die Ränder sollen nicht befestigt sein, weshalb ich mich dafür entschieden habe, sie mit grauem Schotter zu gestalten.

Häuservariation aus Bausätzen

Die Wohn- und Geschäftshäuser sind bekannte Bausätze aus den Programmen von Kibri, Vollmer und Faller. Im Großen und Ganzen habe ich die Häuser in ihrer ursprünglichen Form belassen. Bei den meisten Gebäuden habe ich kleine Räume eingebaut, um einzelne Fenstergruppen beleuchten zu können.

Die einzelnen Bauteile habe ich vor dem Zusammenbau mit Acrylfarbe bemalt, damit sie ihren Plastikglanz verlieren. Des Weiteren habe ich einige Häuser farblich umgestaltet und Kleinigkeiten ergänzt, damit das Stadtbild etwas abwechslungsreicher wurde. Außerdem erhielten einige Räume auch eine Inneneinrichtung. Leider war das später aus dem Blickwinkel der Betrachter aber nicht immer zu sehen.



Mit viel Hingabe erhielten einzelne Gebäude Inneneinrichtungen, wie hier die Gaststätte (Bild oben links). Doch leider ist davon für den Betrachter später nicht mehr viel zu sehen. Die Turmuhr der Faller-Dorfkirche erhielt ein neues Ziffernblatt (Bild oben rechts). Vollmer-Gebäude wurden so angeordnet, dass sie eine Häuserzeile mit kurzer Flaniermeile an den Schaufenstern bilden (Bild unten).
Fotos: Axel Pieke

Beim Aufbau der Kleinstadt startete ich dann auch erste Versuche im Individualisieren von Bausätzen („Kitbashing“). So habe ich beispielsweise aus den Vollmer-Bausätzen mit den Artikelnummern 9544, 9552 und 9553 eine kleine Häuserzeile mit Geschäften errichtet. Da zum Gesamteindruck die Häuser mit Fachwerk besser passen und die erforderlichen Bauteile enthalten waren, habe ich dieses auch genutzt.



Aus dieser Perspektive fällt der Blick auf das lebendige Kleinstadtleben mit der kurzen Geschäftszeile aus den Vollmer-Häusern im Hintergrund.

Zuerst habe ich mir aber überlegt, in welcher Reihenfolge die Häuser in der Zeile stehen sollten. Anschließend habe ich darüber nachgedacht, ob bei dieser Konstellation alles stimmig sei. Können alle Geschäfte von der Straßenseite betreten werden oder fehlen Türen?

So hat z. B. das Geschäft in der Mitte einen neuen Eingang erhalten. Ein anderes Beispiel sind die Dächer. Hier konnten nur die äußeren so bleiben, wie sie waren, alle anderen musste ich mit meiner kleinen Fräse kürzen.

Ich habe beim Zusammenbau immer mehr Schritte im Voraus planen müssen und die Bauteile entsprechend angepasst. Wäre etwas schiefgegangen, hätte ich mir zur Not einen weiteren Bausatz zulegen können. Für die Umbauten brauchte ich aber keine Bauteile, die nicht schon zum Lieferumfang gehörten.

Vegetation überlegt gestaltet

Bei der Vegetation sind keine unbekannteren oder außergewöhnlichen Techniken zum Einsatz gekommen. Das Material besteht aus geätzten Bäumen vom Architektur- und Künstlerbedarf Modulor, die verschiedenen Grasfasern und Blüten stammen von Mininatur (Silhouette).

Den Turf in verschiedenen Feinheiten steuerte, wie auch den Gleisschotter, der Anbieter Noch bei. Der übrige Schotter in verschiedenen Farben und Feinheiten, den ich für die Verbindungsstraße und die Landschaftsgestaltung verwendet habe, stammt von Minitec.

Zur Darstellung der Grünflächen habe ich zuerst die Bereiche mit Plakafarbe in Braun- und Grüntönen grundiert. Anschließend folgte der Turf in verschiedenen Feinheiten auf das schon erwähnte Wasser-Spülmittel-Holzleim-Gemisch. Dabei wurde der gröbere Turf an einzelne Stellen und der feinere dann flächendeckend verteilt.



Die fertig gestaltete Grünfläche zeigt das Ergebnis des beschriebenen Vorgehens beim Aufbringen von Turf und Begrasen mit unterschiedlichen Faserlängen. Foto: Axel Pieke

Dies soll bewirken, dass die Grünflächen ein natürliches, also etwas verwildertes Aussehen erhalten. Nach dem Verteilen kann der Turf leicht angedrückt werden, damit dieser besser auf der Klebefläche haften bleibt. Die zu bearbeitenden Flächen sollten nur so groß gewählt werden, dass das Leimgemisch nicht antrocknet, ehe der Turf verteilt ist!

Diese Schicht habe ich dann durchtrocknen lassen und anschließend mit einem Staubsauger bei über das Saugrohr gezogener Socke vom losen Streugut befreit. Die Socke fing das überschüssige Material auf, das sich anschließend wiederverwenden ließ. Diesen Modellbautipp fand ich hilfreich und möchte ihn hier daher auch selbst gern weitergeben.

Sollten freie Stellen sichtbar werden, können diese in einem zweiten Arbeitsgang noch nachbearbeitet werden. Die Vorgehensweise entspricht dem bereits Beschriebenen.

Als ich nun eine schöne, unregelmäßige Fläche in grünen Grundtönen vor mir hatte, habe ich wieder das Leimgemisch aufgestrichen und mit einem Begrasungsgerät Grasfasern aufgeschossen. Hier bin ich dann umgekehrt zum Turf vorgegangen: erst die kurzen und erst zum Schluss die langen Fasern. Hierbei habe ich auch verschiedene Farbtöne und -längen gemischt, damit meine Grünflächen später nicht wie ein englischer Rasen aussehen.

Die geätzten Bäume aus dem Architektur- und Künstlerbedarf können im Prinzip ohne weitere Anpassungen verwendet werden. Ich habe allerdings die Baumstämme noch mit einem Sägespäne-Holzleim-Brei und brauner Farbe verfeinert.



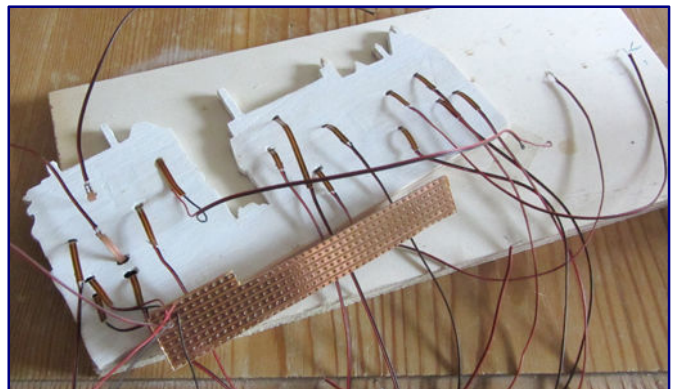
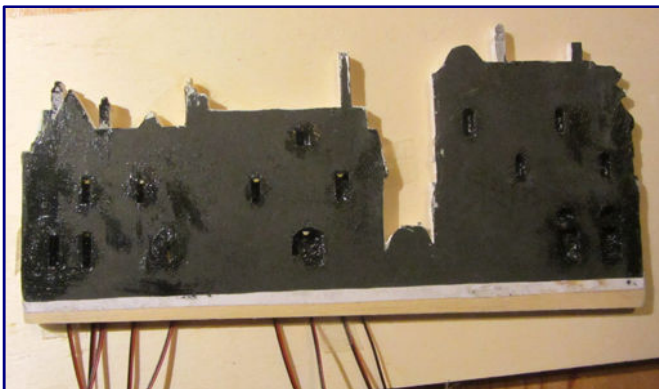
Die Bäume stammen aus dem Architekturbedarf und wurden vor dem Einbau in die Anlage auch nachgearbeitet, damit sie plastischer wirken und eine erkennbare Rindenstruktur zeigen.

So haben die Stämme, die bei Auslieferung glatt sind, eine poröse Rindenstruktur erhalten. Die kleineren Bäume, die zuvor nur mit einem halbrunden Stamm geliefert wurden, bekamen auf diesem Weg einen vorbildgerecht runden Stamm. Die braune Farbe sorgte dann für den Rest.

Besondere Bastelarbeiten

Ich habe schon in der Einleitung angekündigt, einige Ideen und Bausätze ausprobieren zu wollen, mit denen ich zuvor keine oder kaum Erfahrungen hatte.

Neben dem blauen Himmel wollte ich auch eine Häuserreihe als Relief für den Hintergrund bauen. Ziel war es, in das Relief auch noch eine LED-Beleuchtung einzubauen, damit sich die Häuser bei Dunkelheit in das Gesamtbild einfügen und nicht als schwarze Fläche stören. Nebenbei wirkt es erst durch die verschiedenen Schichten der Sperrholzplatte plastisch.



Das ausgesägte Relief mit den gefrästen Fensteröffnungen wurde auf der Vorderseite mit schwarzer Pappe beklebt (Bild links) und anschließend von hinten die LED eingesetzt und angeschlossen (Bild rechts).

Mein Vorgehen dazu lässt sich wie folgt beschreiben: Ich habe mir eine Kopie der Hintergründe von MZZ erstellt und diese auf 6-mm-Sperrholz aufgeklebt, dann die zu beleuchtenden Fenster ausgesucht und deren Fensterbereich ausgefräst. Damit das Licht nicht am Rand der Fenster durchscheint, habe ich eine Schablone, die Löcher an den Stellen der beleuchteten Fenster hat, aus schwarzer Pappe erstellt und auf das Sperrholz geklebt.

Als Leuchtmittel entschied ich mich für SMD-LED, da diese ohne Probleme in die ausgefrästen Aussparungen passen. Diese habe ich im Abstand von 2 cm auf einer ultra-flexiblen Streifenplatine gelötet.

Auf einer Seite wurde sie kurz so durchtrennt, dass immer eine Leuchtdiode direkt am Ende der Streifenplatine ist. Auf der anderen Seite blieb dann eine „Fahne“ stehen. Diese habe ich durch einen kleinen Schlitz geschoben, den ich beim Ausfräsen der Fensterbereiche im oberen Teil erstellt habe. In der Aussparung habe ich die LED-Platinen mit Sekundenkleber fixiert. Zum Schluss habe ich den farbigen Druck auf das Sperrholz geklebt.



Bild oben:
So wirkt das Relief mit dem farbigen Hintergrund und beleuchteten Fenster bei Dämmerung.

Bild rechts:
Der Friedhof von Modellbau Luft ist ausgestaltet und wartet auf seinen Einbau in die Anlage. Fotos: Axel Pieke

Dann wurden Gruppen mit vier bis fünf LED gebildet, die später zusammen durch einen MTTM-Decoderbaustein angesteuert werden sollten – das würde etwas Leben in die Beleuchtung bringen.



Damit das Relief aber noch plastischer wirkt, habe ich die auf den Drucken dargestellten Pflanzen zusätzlich mit Flocken beklebt.



Auf der Anlage wurde der Friedhof abweichend zur Idee seines Herstellers mit der Dorfkirche von Faller zu einem stimmigen Ensemble kombiniert.

Weiter ging es mit dem Friedhof. Der Bausatz stammt wie die Burgruine „Drachenfels“ von Modellbau Luft. Grabsteine, Kreuze und Tore gehörten bereits zum Lieferumfang. Die Ätzbauteile mussten noch farblich gestaltet werden, während die Grabsteine als kleine Gipsbausteine schon gebrauchsfertig beilagen.

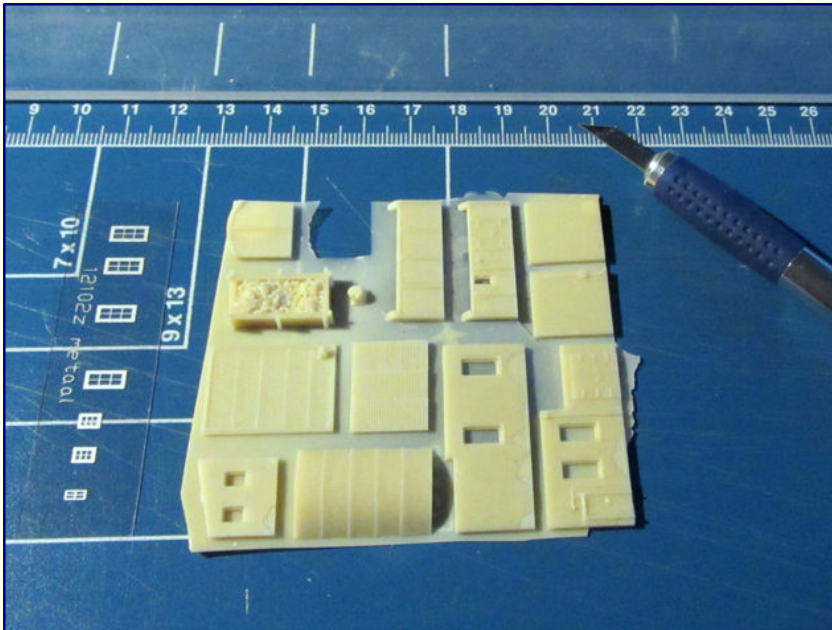
Für die Wege habe ich Schotter genutzt, da mir die mit Gips dargestellte Oberfläche nicht so gut gefallen hat. Passende Blüten fand ich bei Mininatur, die ich zusammen mit grobem Turf zum Darstellen der Blumen und Büsche genutzt habe.

Im weitesten Sinne habe ich hier einen weiteren, kleinen Versuch der „Umwidmung“ vorgenommen, indem ich den Friedhofbausatz, zu dem normalerweise eine Kirchenruine gehört, mit der Dorfkirche von Faller kombiniert habe. Insgesamt war es sehr leicht den Friedhof zu gestalten, da die Grundformen von Modellbau Luft sehr gut verarbeitet sind. Die Verbindung mit der Kirche war danach ein Kinderspiel.

Völlig neu waren für mich zu diesem Zeitpunkt Resin-Bausätze. Deshalb wollte ich den Bausatz „Nebengebäude für Bahnarbeiter“ von Artitec unbedingt einsetzen, um auch an dieser Stelle Erfahrungen zu sammeln.

Ein passender Ort war mit dem Abstellgleis beim Bahnhof auch schnell gefunden. Auch wenn ich diesen Bausatz schon längere Zeit besaß, hatte ich mich nie richtig getraut diesen zusammenzusetzen. Am Anfang mussten schließlich erst die einzelnen Bauteile aus einer Trägerplatte ausgeschnitten werden.

Im Gegensatz zu den anderen Bausätzen entschloss ich mich hier, ihn erst zusammenzusetzen und danach zu kolorieren. Am Ende wurden dann die Fenster eingesetzt. Als Klebstoff kam Sekundenkleber zum Einsatz.



Beim Lackieren habe ich mit den großen Flächen begonnen. Für die verputzten Wände habe ich die Farbe relativ dick aufgetragen, um den Putz auf den Wänden darzustellen, der an einigen Stellen schon aufgeblüht wirken durfte.

Um die flächig vorstehenden Feinheiten farblich herauszuarbeiten, habe ich diese mit fast trockenem Borstpinsel nur ganz leicht überstrichen, wodurch nur die vorstehenden Details ein klein wenig Farbe erhielten.

Für feinste Arbeiten hat sich ein Holzzahnstocher als Pinsel bewährt.

Da die Gebäude später beleuchtet wurden, mussten die Wände noch gegen ein Durchscheinen von Licht an unerwünschten Stellen präpariert werden.

Eine Pappschablone hat aber nicht den gewünschten Effekt gebracht, so dass ich die drei zu beleuchtenden Räume von innen dick mit schwarzer Farbe versehen musste.

Erst dann trat das Licht wie gewünscht nur noch durch die Fensteröffnungen aus. Zum Schluss wurden dann auch die Fensterfolien eingeklebt.



Die Resin-Teile mussten aus einem dünnen Häutchen ausgeschnitten und nachgearbeitet werden (Bild oben), bevor Farbe aufgetragen werden konnte. Erst zum Schluss wurden auch die Fenster eingesetzt. Das fertige Ergebnis entschädigt für die Mühen (Bild unten). Fotos: Axel Pieke

Die Schlussarbeiten

Ein weiterer schöner Bausatz ist der eines Wartehäuschens, der nach meiner Erinnerung einst von Roy Bergauer gefertigt wurde. Ich habe davon gleich drei Exemplare verwendet. Er ist nicht kompliziert zusammenzusetzen und zu lackieren, dennoch runden erst diese Wartehäuschen das Gesamtbild der Anlage perfekt ab.

Beim Kolorieren bin ich wie beim Resin-Bausatz vorgegangen. Der Vorteil des Ätzbausatzes ist allerdings, dass das Material nicht lichtdurchlässig ist. Die verwendeten Figuren stammen von Preiser, zur Beleuchtung der Häuschen habe ich wieder auf SMD-Leuchtdioden zurückgegriffen.



Bild oben:
Gleich drei der Wartehäuschen von Roy Bergauer haben eine Aufgabe auf der Anlage Torstburg gefunden. Mit Bänken ausgestattet und unterschiedlichen Figuren besetzt, erzählt jedes von ihnen seine eigene kleine Geschichte.

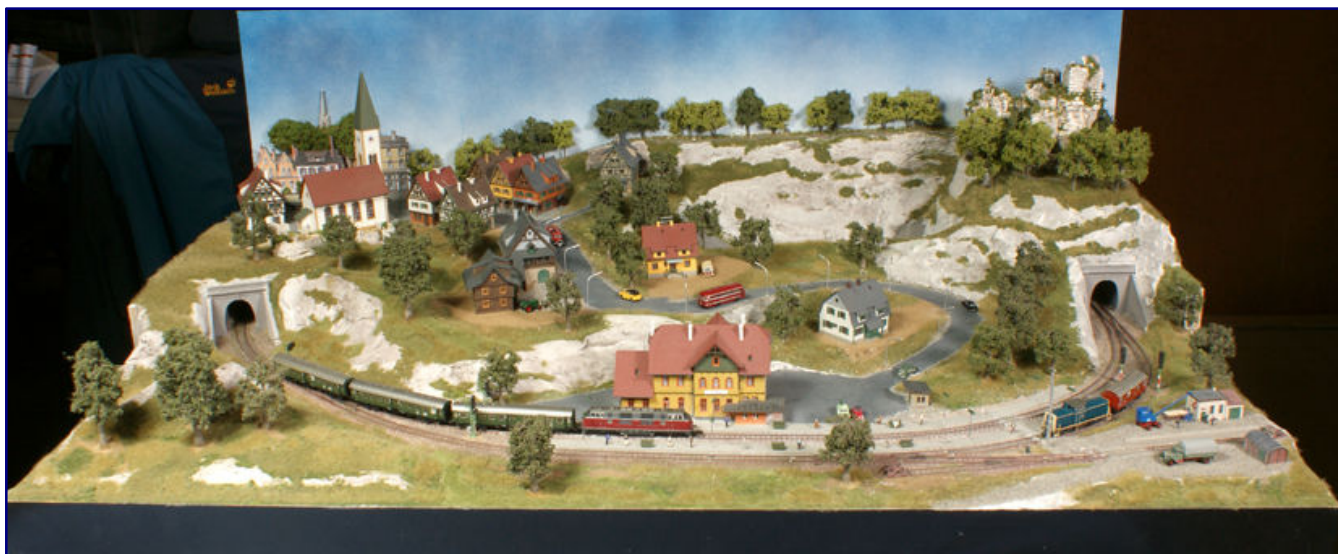
Bild unten:
Viel Technik trotz kleiner Anlage – die einzelnen Elektronikkomponenten übernehmen jeweils die im Text beschriebenen Aufgaben. Die Rechts-Links-Zuordnung der Beschreibungen entspricht dem Blickwinkel dieser Aufnahme. Fotos: Axel Pieke

Nun will ich noch einen abschließenden Blick unter die Anlage ermöglichen. Im rechten Fach sind dort die Belegtmelder der Firma Stärz untergebracht. Der Decoder-Baustein im mittleren Fach und der untere im linken Fach sind für die Steuerung der Beleuchtung und Lichtsignale verantwortlich.

Der obere Baustein im linken Fach steuert hingegen die Weichen-Servomotoren. Im Laufe des Bauprozesses wurden die Decoder-Bausteine gesetzt und nach und nach entstand die komplette Verkabelung. Am Ende war ich dann selbst überrascht, wie viel Elektrik unter so einer kleinen Anlage stecken kann!

Abschließen möchte ich meinen Bericht daher ganz treffend mit ein paar stimmungsvollen Impressionen bei Nacht.





Die Gesamtansicht der Anlage Torstburg soll unseren Lesern das Zuordnen der einzelnen Figuren- und Häuserszenen erleichtern.

Fotos auf Seite 29: Axel Pieke

QR-Codes zum Ansehen der Videosequenzen:



Filmische Blickwinkel auf dieses Anlagenprojekt:

https://youtu.be/S7oQ_OYcZxQ
https://youtu.be/3Jw6_37Th6Q
<https://youtu.be/T97G7KKC-xk>
<https://youtu.be/dlNnohRVqvA>

Hersteller des verwendeten Materials:

<https://www.aktionshaus-mzz.de>
<https://www.artitec.nl>
<https://www.faller.de>
<https://www.luetke-modellbahn.de/>

<https://www.miniatur.de>
<https://www.modellbauluft.de>
<https://www.modulor.de>
<https://www.mo-miniatur.com/>

<https://www.noch.de>
<https://www.preiserfiguren.de/>
<http://www.rolfs-laedchen.de>
<http://www.sceneryproducts.de>
<https://viessmann-modell.com>

Bahngeschichte des Sauerlands **Strecken mit Herausforderungen**

Das Sauerland ist landschaftlich reizvoll, dünn besiedelt, aber keinesfalls frei von industrieller Geschichte. Erst spät und umständlich fand die Eisenbahn den Weg hierher, schuf aber eine wichtige Grundlage für die weitere Entwicklung. Der vorliegende Titel spürt der Geschichte nach und stellt dar, wie sich mit und dank der Bahn die Region veränderte.

Christoph Riedel
Eisenbahnen im Sauerland
Die wichtigsten Strecken und Fahrzeuge

Sutton Verlag GmbH
Erfurt 2019

Gebundenes Buch
Format 17,0 x 24,0 cm
106 Seiten mit ca. 150 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-96303-003-1
Preis 24,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Das Sauerland gehört zu den landschaftlich reizvollsten Gegenden Nordrhein-Westfalens, doch genau das macht es topologisch auch äußerst anspruchsvoll. Zu Beginn der industriellen Revolution war es deshalb wirtschaftlich benachteiligt: Es zeigte sich verkehrsfeindlich und gleichzeitig wollte nahezu jeder Ort einen eigenen Bahnhof haben.



Trotz der geringen Bevölkerungsdichte gelang es schließlich, auch hier ein dichtes Verkehrsnetz zu ziehen. Es bestand sowohl aus Normalspur- als auch Kleinbahnen, wobei gerade einmal zwei Verbindungen den Namen Hauptbahn verdienen. Neben der Ruhr-Sieg-Verbindung ist das vor allem die obere Ruhrtalbahn.

Über die vielen Jahrzehnte von der zweiten Hälfte des 19. Jahrhundert bis zur Gegenwart verliefen die Entwicklungen spannend und abwechslungsreich. Dem schnellen Wachstum von Strecken und Stichbahnen folgte die Verstaatlichung, eine Konsolidierung und Rationalisierung des Betriebs, aber auch das Leben mit Kompromissen und Einschränkungen.

Während auf einigen Strecken der Verkehr zunahm, zeichnete sich für andere ebenso schnell das Ende ab, zumindest im Personenverkehr. Erst die Übergabe von Nahverkehrsbestellungen in die Hände der Länder scheint eine Wende zu bringen.

Autor und Bahnfreund Christoph Riedel aus Lüdenscheid war es eine Herzensaufgabe, das eisenbahngeschichtliche Erbe seiner Heimat und Region aufzuarbeiten und in diesem Buch zu verarbeiten. Das Ergebnis sind rund 160 Bilder der schönsten Strecken und wichtigsten Fahrzeuge aus immerhin vier Jahrzehnten.

Die Frühzeit der Eisenbahn konnte hingegen nicht bebildert werden, was dieses Buch sonst noch einiges wertvoller gemacht hätte. Was der Autor zusammengetragen hat, ist sehenswert und auch gut

reproduziert worden. Schade ist es nur um einige lange Textpassagen, an denen das Bildmaterial aus der Pionierzeit der Fotografie schmerzvoll vermisst wird.

Die beeindruckenden Aufnahmen, auf die ein Zugriff bestand oder die vom Autor selbst stammen, dokumentieren hingegen den Wandel im Personen- und Güterverkehr eindrucksvoll. Nicht behandelt werden die Kleinbahnen des Sauerlands, wie etwa jener in Plettenberg mit ihren bekannten Kastendampflokomotiven.

Die Posse um die Dortmund-Märkische Eisenbahn, mit der die Volmetalbahn wieder zum Leben erwachte und die dann per Ausschreibung aus dem Verkehr gedrängt wurde und ein schnelles Ende fand, hätte ebenfalls etwas Raum in diesem Werk verdient gehabt. Immerhin zeigt dies auch die Schattenseite der Folgen einer Bahnreform. Sie wird aber nur kurz als Betreiber von Dieseltriebzügen erwähnt.

Nahezu lückenlos dokumentiert scheint aber der Einsatz von Lokomotiven und Triebfahrzeugen zu sein. Auch der Rezensent fand hier einiges für ihn Neues. Froh war er auch über einen Bildbeleg des nur kurz währenden Einsatzes der Baureihe 96, ehemalige bayerische Gt 2 x 4/4, im westfälischen Brügge.

Ein besonderes Kapitel ist gewiss der Neubau der Nebenbahn entlang der Biggetalsperre. Wird der Begriff eher mit Hochgeschwindigkeitsstrecken in Verbindung gebracht, hat es hier Mitte der Sechziger im laufenden Nebenbahnsterben eine eingleisige Strecke zur Neutrassierung gebracht. Hilfreich war dabei die touristische Bedeutung des Naherholungs-, Freizeit- und Trinkwasserspeichergebiets.

Der neu gebaute Abschnitt von Kraghammer zur Kreisstadt Olpe verläuft teilweise über eine in Betonbauweise errichtete Doppelstockbrücke, bei der aber, im Gegensatz zu Bullay, die Züge unten und die Autos oben fahren.

So ließ sich neben den schwierigen Finanzierungsverhandlungen auch gut auf übliche Einwände eingehen, die solche Bauvorhaben mit sich brachten und bringen – bisweilen auch derartige Projekte behindern oder ganz scheitern lassen. Die Sorgen richteten sich damals auf mögliche Rauchbelästigungen und Sichtbeeinträchtigungen der autofahrenden Menschen.

Gutachten der Bundesbahn, unter welchen Ausnahmbedingungen das auftreten könne, halfen nichts. Erst die eingeleitete Verdieselung des Bw Dieringhausen machte den Weg frei für die geplante Umsetzung des Vorhabens.

Zusammengefasst bedeutet dies ein ansprechendes Dokument zur regionalen Eisenbahngeschichte mit Anekdoten und Schilderungen, die auch mal einen Blick auf den vorherrschenden Zeitgeist zulassen. Hervorragend bebildert, erfreuen vor allem die gesammelten Aufnahmen aus der Vergangenheit das Herz der Nebenbahnfreunde.

So hilft das Buch sicher auch beim Umsetzen des Betriebs auf der heimischen Anlage, während es für Bahnfreunde und regional am Sauerland interessierte Leser sicher als ein Muss zu bezeichnen ist.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.suttonverlag.de>
<https://verlagshaus24.de>

Filmportrait der Baureihe 03¹⁰ **Nur für Anspruchsvolle**

Sie sollten, mit Stromlinienschale verkleidet, ein neues Zeitalter des schnellen Reisens einläuten, doch der Krieg verhinderte ihren Vormarsch. Nur 60 von 140 geplanten Lokomotiven der Baureihe 03¹⁰ wurden gebaut, 26 von ihnen kamen nach 1945 zur Bundesbahn. Ein Filmportrait von Rio Grande stellt dieser besondere Schnellzuglok vor, die mit neuem Kessel zur Vorlage für Märklins Insidermodell 2019 wurde.

JS-Filmproduktion
Folge 16: Die Baureihe 03¹⁰
aus der Reihe „Stars der Schiene“

VBG Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2006

DVD-Video
Bildformat 4:3
Tonformat Dolby-Digital 4.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 44 Min.

ISBN 978-3-89580-658-2
Best.-Nr. 6316
Preis 16,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Der Titel dieser Besprechung zielt nicht auf unsere Leser, sicher passt er aber zu den Käufern dieses Films auf DVD (oder zur bezahlpflichtigen Ansicht bei Leitungsverbindung zum Verlag). Doch gemeint war mit der vielleicht zunächst provozierend klingenden Überschrift die portraitierte Dampflok selbst.



Vor der Neubekesselung war sie eine tickende Zeitbombe, zugleich aber gleichzeitig auch ein willkommenes Zugpferd für die neuen F-Züge. Die Film Mannschaft um Joachim Schmidt hatte sie daher bereits 2006 für ein Portrait der Reihe „Stars der Schiene“ in den Diensten der Bundesbahn auserkoren.

Nachdem sie bei ihr den auch für die Baureihe 41 entwickelten Hochleistungskessel erhalten hatte, war das Risiko des nicht alterungsbeständigen Kesselstahls gebannt, dafür hatte sie nun aber ihre Tücken und Eigenarten, mit denen längst nicht jeder Lokführer zurechtkam.

Meist waren es die jungen Personale, die mit ihrem schwierig zu bedienenden Heißdampfregler zurechtkamen und ihre Leistungsfähigkeit zu schätzen wussten. Der Wasserstand im Kessel war stets extrem niedrig zu halten, sonst neigten die Maschinen zum Wasserüberreißen. Besonders bei der Fahrt in Steigungen führte das dazu, dass keine Wasserstände mehr angezeigt wurden. Hier war Erfahrung und gute Kenntnis der Baureihe gefragt, sonst drohte beim Nachspeisen ein Kesselzerknall.

Dass es zu einem solchen Unglück nie kam, beweist das Geschick und Können der Heizer und Lokführer vom Betriebswerk Hagen-Eckesey. Denn dorthin kamen die Schnellzuglokomotiven ab 1958 mit den neuen Verdampfern, wo sie bis 1966 blieben und sich durchaus bewährten.

Glauben wir selbst eingesammelten Augenzeugenberichten, dann verlangten die Hochleistungskessel der DB einfach nur eine völlig andere Feuerungsweise, um optimal zu arbeiten und nicht so stark zum

„Rotzen“ zu neigen. Das erklärt dann auch, warum ältere Bedienstete, die auf den DRG-Einheitslokomotiven erfahren waren, keine Freundschaft mit diesen Maschinen schlossen.

Auch die Kohlennachschubeinrichtung im mit Drehklappen versehenen Tender besaß ihre Eigenarten und war beim Fahrpersonal wenig beliebt. Daher fuhren die Lokomotiven meist mit geöffneten Klappen. Wohl ebenso an dieser Stelle waren Toleranz und Geduld gefragt, die nicht jedem gleichermaßen lagen.

Vieles von alledem ist auch dem zu besprechenden Rio-Grande-Filmwerk zu entnehmen, das erst durch die vielen Berichte und Ausführungen ehemaliger Bediensteter aus Hagen-Eckesey lebendig wird. Nicht vergessen werden darf, dass keine der 26 Vorbildmaschinen aus dem DB-Bestand erhalten blieb. Für ein Filmportrait ist das eine nicht zu unterschätzende Hürde.

Die JS-Filmproduktion hat dies jedoch meisterhaft gelöst und die elegante Schnellzuglok mit seltenem historischem Filmmaterial in Szene setzen können. Erst dadurch werden die Erlebnisse der alten Lokführer für den Betrachter nachvollziehbar.

Selbstverständlich ist den zeitgenössischen Film- und Tondokumenten das Alter anzuhören und anzusehen. Das reproduzierte Super-8-Material hat schließlich seine typischen Eigenschaften und Schwächen wie Staubpartikel auf dem zu belichtenden Film oder weniger gut belichtete Ecken.

Trotzdem erscheint es in der Gesamtbetrachtung gut, dass hier beim Aufbereiten nicht übertrieben wurde. Zum einen hätte dies auch Auswirkungen auf den Preis haben müssen, zum anderen hätte es aber auch der authentischen Wirkung geschadet.

So wie es gelöst wurde, weckt es nostalgische Gefühle und ruft auch im Zuschauer die eine oder andere Erinnerung wieder wach, die uns aufzeigt, warum wir der Eisenbahn (zumindest einen Teil) unsere(r) Liebe geschenkt haben.

1966 kam dann das unerwartete Aus für die Baureihe 03¹⁰. So ist es hier auch nach bereits rund 44 Minuten. In 03 1001, der Vorlage für Märklins Insidermodell 2019, erlosch als letztes das Feuer. Einige Jahre konnte der Dienststellenleiter sie noch für die Nachwelt hinterstellen und so erhalten, bevor auch sie dem Schneidbrenner zum Opfer fiel.

Was bleibt, sind Erinnerungen, Fotografien und eben dieser Film. Er verkürzt auch die Wartezeit für alle, die sehnsüchtig auf die Spur-Z-Umsetzung warten und mit ihrem Modell einem eleganten Dampfross ein eigenes Denkmal setzen wollen.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.riogrande.de>
<https://shop.vgbahn.info>

Gelungene Premiere in Mannheim

Wenn Modellbahn fasziniert

Eine Messe von einem Standort zu einem anderen umzuziehen, ist sicher keine leichte Aufgabe. Die Faszination Modellbahn als erste Frühjahrsausstellung nach der Spielwarenmesse sah sich genau dieser Herausforderung ausgesetzt. Unser Mitarbeiter Stephan Fuchs war vor Ort, um Bilder und Eindrücke einzufangen. So dürfen wir hier für unsere Leserinnen und Leser einen Rückblick werfen und schauen, was uns am neuen Standort in bekannter Region künftig erwarten wird.



Oft wird behauptet, dass die Premiere gelingt, wenn die Generalprobe gehörig danebengeht. Ob das auch auf die Faszination Modellbahn zutrifft, wissen wir nicht.

Fakt ist, dass sie von Sinsheim umgezogen ist und erstmals in der Maimarkthalle Mannheim stattfand. Unser Magazin-Vertreter Stephan Fuchs war jedenfalls begeistert und hatte den Eindruck, dass die Messe besser besucht wurde als zuvor in Sinsheim.

Das gibt uns Gelegenheit, auch die offiziellen Zahlen und Erläuterungen genauer zu betrachten: Knapp 18.000 Messegäste zählten die

Verantwortlichen zwischen dem 15. und 17. März 2019 bei Regenwetter, das die Veranstaltung sicher begünstigte. 143 Aussteller aus neun Ländern präsentierten mehr als 20 Modellbahnanlagen, die aus Deutschland, Belgien, den Niederlanden und Luxemburg stammten.

Mit einem Spektrum von Blechbahn bis zur digitalen Hochtechnologie deckten sie nahezu das gesamte Spektrum dessen ab, was unser Hobby zu bieten hat. Und die Spurweite Z spielte dabei noch eine besondere Rolle, denn sie stellte die größte aller Anlagen (siehe folgender Bericht in dieser Ausgabe) und bestach zudem mit bis zu sechs Meter langen Zügen – geführt von gleich drei Lokomotiven. Sie übertrafen damit sogar den längsten Zug (der Spur H0) im Hamburger Miwula!

„Die Qualität der Anlagen war außerordentlich hoch“, reflektiert Sascha Bürkel als Projektleiter der Messe und bezog sich dabei nicht nur auf die außergewöhnlich gute Spur-Z-Beteiligung. Und damit trifft er exakt den Nerv der zufriedenen Besucher.

Einzig die Beleuchtung der Halle vermochte nicht zu überzeugen, weshalb Aussteller mit guter und eigener Lichtführung klar im Vorteil waren. Hier ist für die Zukunft Besserung angekündigt - lassen wir uns überraschen.

„Der Umzug unserer Modellbahn-Messe nach Mannheim wurde mit ihrer Auftaktveranstaltung von vollem Erfolg gekrönt“,



Projektleiter Sascha Bürkel zeigte sich begeistert von der Qualität der ausgestellten Anlagen.

resümierte denn auch Prokurist Andreas Wittur als gebürtiger Mannheimer. Und er fuhr fort: „Die urbane Infrastruktur mit direktem Autobahnanschluss, genügend Parkraum und bester Bahnverbindung trug ihr Übriges dazu bei.“

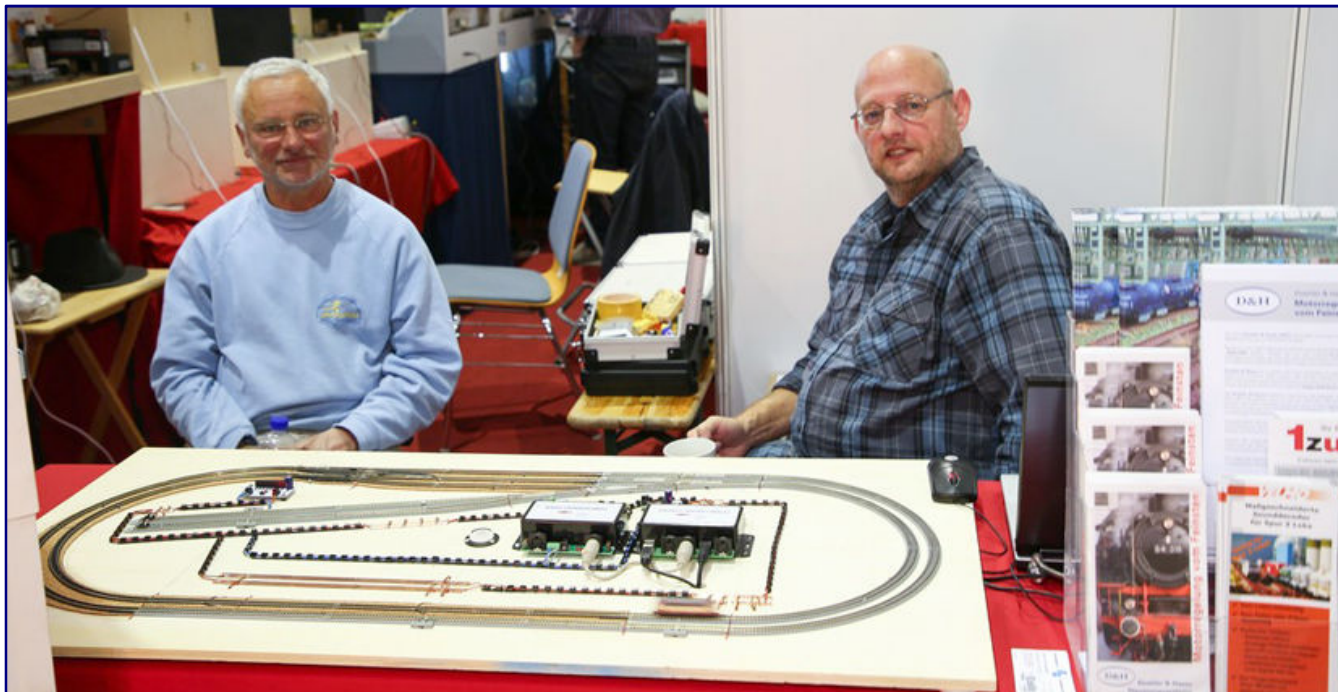


Bild oben: Ulrich Günther (links) und Andreas Hagendorf (rechts) betreuen die Digital-Vorführanlage, die auch schon der Erläuterung im Rahmen des letztjährigen Jahresschwerpunktthemas diente.

Bild unten: Peter Simon hatte den mit Abstand größten Anteil an der durch ihre Dimensionen beeindruckenden US-Anlage. Beim Steuern des von einer „Challenger“ geführten Personenzugs ließ er sich gern über die Schulter schauen.



Claudius Veit (Velmo) zeigte voller Stolz den ersten Tauschdecoder für die in der letzten Ausgabe vorgestellte Baureihe E 41.

Jan Goschmann, Geschäftsführer der Mannheimer-Hallenbetriebs GmbH, betonte die Vielfältigkeit des Hobbys und begrüßte es, mit der Messe in der Region bleiben zu wollen. Das klingt so, als ob sich hier zwei Partner gesucht und gefunden haben. Wenn dem so ist und diese Ausstellung dauerhaft in der Nähe Frankreichs etabliert werden kann, soll es den Modellbahnern nur recht sein!

Beteiligt haben sich an der Ausstellung neben den ideellen Enthusiasten auch bekannte Hersteller wie Märklin, die großen Eisenbahnverlage, Händler und für uns wichtige Kleinserienhersteller, also Aspenmodel, Luetke Modellbahn oder MBZ. Gerne angenommen wurden die Mitmach- und Spielangebote der Hersteller für Kinder.



Gerhard Maurer bedient seine Traumschleifenmodulanlage mit den warmen Herbstfarben (Bild oben). Doch hier lohnt auch ein Blick auf Details: Die Schlepptenderdampflok der Baureihe 050 ist mit ihrem Zug vor dem Halt zeigenden Signal zum Stehen gekommen (Bild unten).

Auch Claudius Veit (Velmo) war zugegen, führte am ZFI-Stand sein digital gesteuertes und noch überarbeitetes Containerterminal vor und konnte, fast schon nebenbei, den ersten Prototypen seiner Decoderplatine für Märklins nagelneue E 41 zeigen.



Für regen Autoverkehr auf kleinen Straßen sorgte Manfred Forst mit Dioramen wie diesem. Mitgebracht hatte er aber auch seine Kleinanlage mit landwirtschaftlichen Motiven.

Dass den Gästen am Stand der Nenngröße Z nicht langweilig werden konnte, lag auch an Manfred Forst, Andreas Hagendorf, Gerhard Maurer, Ingo Sindermann und einem Spieloval für Kinder. Die faszinierende Traumschleifen-Anlage und die phantasievolle Zwergenbahn für Kinderträume gab es hier zu bestaunen.

Dass Axel Hempelmann sturmbedingt absagen musste, war insofern zu verschmerzen, als dass es fahrende Autos auch bei Manfred Forst zu sehen gab.

Gleich zwei seiner Werke überzeugten mit regem Straßenverkehr, der hier allerdings nicht auf das Z-Car-System zurückgeht, sondern nach dem Magnorail-Prinzip funktioniert: Die Fahrzeuge haben keinen eigenen Antrieb und werden von einem Magneten unter der Fahrbahn mitgezogen.



Täuschend echt wirkte das Feuer in einem Haus auf der Maasbuurtspoor-Anlage.

Bedingt durch die Lage des ZFI-Stands nutzten weniger Kinder als sonst das Spielangebot, aber trotzdem war es am Stand der Z-Freunde International zu keinem Zeitpunkt leer: Fragende Besucher wurden gezielt hierhergeschickt. Häufig ging es um technische Ratschläge oder Tipps zur perfekten und schonenden Gleisreinigung.

Durchweg gelobt wurde dabei die immer gute Stimmung bei den Zetties. Schließlich verstehen sie sich als weltoffene und freundliche Gemeinschaft, die sich auf Besuch freut, gerne austauscht und Menschen jeglicher Vorlieben und Spurweitenwahl vereint und einbindet. Egal, wie die Aussteller zusammengewürfelt werden, hier stimmt es einfach! Der Eindruck einer großen Familie hat die Teilnehmer und Besucher also auch in Mannheim nicht enttäuscht.



Von Lorient motiviert bauten die Oranienburger die Energiewerke Hoppentledt auf ihrer Anlage in der Spur TT (Bild oben). Sichtlich beeindruckt zeigte sich Ulrich Günther von der Wassergestaltung auf einigen Modulen der ausgestellten Spur-N-Anlage (Bild unten).

Der erwartete Höhepunkt war natürlich die große Anlage nach US-Vorbildern. Das lag an den imposanten Ausmaßen, den beinahe unüberschaubar langen Zügen, aber auch an der bestens

gelungenen Gestaltung, mit der die Weite und Vielfältigkeit des „Lands der unbegrenzten Möglichkeiten“ perfekt vermittelt werden konnte. Dafür ist die kleinste Spur einfach wie geschaffen.

Rund wurde die Premierenausstellung aber erst im Zusammenspiel mit den anderen Maßstäben und „Abteilungen“: Hier waren echtdampfgetriebene Modelle zu sehen, ebenso wie ein brennendes Haus auf der Maasbuurtspoor-Anlage.

Der Brand wurde hier wirklich verblüffend echt dargestellt und hatte nichts mehr mit dem durchschaubaren Blinken von Leuchtdioden gemein.

Witzig fand Stephan Fuchs auch die Idee der Oranienburger, ausgehend von Loriots Familie Hoppenstedt und deren Weihnachtsfeier, die Energiewerke Hoppenstedt zu bauen.

Schön war hier auch, dass diese Anlage teilweise noch im Rohbau stand, so dass sich hier auch Tipps für den eigenen Anlagenbau einholen ließen.

Der allseits bekannte Ulrich Günther war von der Darstellung des Wassers auf einigen Modulen der Spur-N-Anlage begeistert. Wer weiß, was daraus alles an Ideen keimt und vielleicht demnächst im Maßstab 1:220 zu bestaunen sein wird.

Und so ist das abschließende Fazit nahezu durch und durch positiv: Die Messe war ansprechend, gut besucht und besitzt trotzdem noch Potenzial für die nächsten Jahre.

Der etwas rustikale Charme der Maimarkthalle wird die Besucher auch nächstes Jahr wieder einladen: Merken Sie sich dazu den 13. bis 15. März vor!

Alle Fotos: Stephan Fuchs



Zum Abschluss noch eine Nachtaufnahme des Containerterminals von Claudius Veit: Neu eingebauter und nicht zu übersehender Blickfang auf diesem digital betriebenen Werk war der schwere Autokran mit hohem Ausleger.

Eigene Seiten dieser Ausstellung:
<https://www.faszination-modellbahn.com>

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

*08.06.2019, 09.06.2019, 16.06.2019, 07.07.2019,
28.07.2019, 11.08.2019, 22.09.2019, 13.10.2019,
27.10.2019*

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

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Durch die Weiten Amerikas Ein Treffen der US-Freunde

Eine aus 57 Modulen bestehende Anlage nach US-Vorbildern war die größte Einzelanlage auf der Faszination Modellbahn in Mannheim. Drei regionale Divisionen der sich selbst US Z Lines Europe nennenden Gruppierung von Spur-Z-Freunden nach amerikanischen Vorbildern hatte sich hier zusammengefunden, um vor den Augen der Besucher Betrieb mit außergewöhnlich langen Zügen zu machen. Markus Gaa und Jörg Hausmann berichten von diesem Ereignis.

Von Markus Gaa und Jörg Hausmann. Im Rahmen der Faszination Modellbahn hatten sich die US Z Lines Europe nach rund 5 Jahren im März 2019 in Mannheim wieder zusammengefunden, um bekannte wie auch neue Module zu einer großen, digital gesteuerten Modul-Anlage aufzubauen. Mit über 150 Metern Gleislänge war das sicher eine der größten Modul-Anlagen Europas.



Durch die weiten Amerikas im Maßstab 1:220 führte die 22 x 6 Meter große Modulanlage der US Z Lines Europe die Besucher der Ausstellung.

Unter dem genannten Namen versammeln sich US-bahnbegeisterte Zetties, die mit genormten Modulübergängen und einer digitalen Steuerung nach DCC-Standard (meist mit Produkten von Digitrax) arbeiten. An ihren durchgestalteten Modulen sind sie gut zu erkennen.

Es werden fast ausschließlich Fahrzeuge der beiden amerikanischen Hersteller American Z Lines und Micro-Trains Line gefahren. Die Lokomotiven sind grundsätzlich digitalisiert, um vorbildgerecht lange Züge mit mehreren vorgespannten Lokomotiven zu realisieren.

Weichen und Signale werden i.d.R. ebenfalls digital gesteuert. Dabei gibt es jedoch keine Automatik: Jeder Zug wird persönlich von einem „Lokführer“ begleitet und kontrolliert. Aufgeteilt in verschiedene

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Divisionen eint die US Z Lines eine eigene Modul-Norm und die Freiheit, eigene Ideen umzusetzen zu können. Es gibt keine Grenzen!



Von schroffen Felslandschaften (Bild oben) bis hin zu grünen Wäldern (Bild unten) reichte das landschaftliche Spektrum der insgesamt 57 gezeigten Module.



Die 180°-Kurve mit dem langen Güterzug wird vom kargen Bergmassiv geradezu erdrückt (Bild oben). Auch hier zeigen sich die landschaftliche Vielfalt und Weiten Amerikas. Beim Industrieareal (Bild unten) hingegen macht ein kleiner Buchstabentausch aus einer Bierbrauerei die Bären-Brauerei.

Weitere Informationen zu den Ideen und der Arbeit der US Z Lines Europe sind am besten über die am Ende dieses Artikels genannten Internetseiten nachzulesen. Über sie kann auch Kontakt zu uns geknüpft werden.

Eine Ausstellung oder Modellbahnmesse - wie jetzt in Mannheim - bietet die Möglichkeit, eine große Anzahl von Modulen zu präsentieren und unvergleichlich lange Züge zu fahren. Die aus drei Divisionen

stammenden, insgesamt 57 Module waren zu einem großen Teil zweigleisig ausgestattet, also als sogenanntes „Siding“ in Funktion.

weiter auf Seite 48



Bunt ist der Bahnverkehr in den Vereinigten Staaten dank der vielen Bahngesellschaften. Auf der Modulanlage waren Lokomotiven und Züge verschiedenster Klassen, transportierter Güter, Traktionen und Gesellschaften vertreten, darunter auch die große Union Pacific (Bild unten).



In Orange Grove (Bild oben) werden Apfelsinen nach der Ernte in Kisten verpackt und verladen, um mit Zügen wie dem Pacific Fruit Express weitertransportiert zu werden. Das „Rail Budd Car“ ist ein Pendant zum deutschen Schienenbus und bediente Nebenstrecken, wie hier der auffällig gestaltete Vertreter von „Trinity Railway Express“ (Bild unten).

Es gab aber, über die Anlage verteilt, auch drei eingleisige Streckenabschnitte. Dieses erhöhte unseren Fahrspaß, mussten sich die Lokführer oder Fahrdienstleiter doch untereinander abstimmen, wenn Züge dort entgegengingen oder überholt werden sollten.

Von den Dampflokomotiven Mikado, Big Boy, Challenger und Pacific bis zu hochmodernen Dieselloks vom Typ EMD SD70Ace und sogar einem Pärchen Rangierlokomotiven war alles unterwegs. Der Spielspaß fand seine Krönung in bis zu sechs Meter langen Zügen.

In diesem Jahr war unsere Ausstellungsfläche mit 22 x 6 Metern nahezu so groß wie die Flächen, welche auch für andere Spuren reserviert waren. Im Vergleich erschien die Modul-Anlage deshalb sogar größer. So konnte sich die Spur Z mal bewusst vom Eindruck lösen, nur eine Kleinbahn zu sein.



Gefüllt waren die 22 x 6 Meter der Ausstellungsanlage auch mit von Signalen gesicherten Abzweigen wie diesem hier. Der Fahrbetrieb erfolgte komplett digital. Jeder „Lokführer“ kann mit seinem Handbedienteil den Zug begleiten und an den Einsteckpunkten entlang der Module seinen Regler immer wieder neu mit der Zentrale verbinden.

Das Publikum war überrascht, dass mit dieser Baugröße so viel mehr geht, als gemeinhin gedacht wird. Kinder wie Erwachsene verfolgten hier mit gespannten Blicken die Züge über die komplette Modul-Anlage. Dazu passt auch der begeisterte Ausspruch eines kleinen Jungen zu seinem Vater: „Guck mal, die Lokomotiven sind hier vorne und die Wagen da hinten.“

Insgesamt war es ein sehr gelungener Auftritt der Spur Z! Unser persönlicher Dank gilt deshalb dem Hauptorganisator Sylvester Schmidt, der die Messebeteiligung für die Z-Freunde International e.V. wieder hervorragend organisiert hat.

Alle Fotos: Stephan Fuchs

Informationen dieser Modellbahngruppe:
<http://uszlines.eu>

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Erinnerung zur Ankündigung des Klv 20 durch Märklin:

Kaum zu glauben, dass dieses winzige Modell angetrieben erscheinen soll: der Klv 20 (88025) von Märklin. So beschrieben in der Trainini-Ausgabe 163 vom Februar 2019.

Da hatte man doch tatsächlich längst vergessen, dass der Trainini-Leser Hilmar Weber in der Ausgabe 121 vom August 2015 „Ein kleines Wunder auf Rädern“ vorstellen durfte. Unter anderem konnte man dort lesen:

„Motorisierter Klv 20 von Hilmar Weber - und er fährt doch. Winzige Standmodelle lauffähig zu machen, ist für Hilmar Weber aus Frankfurt (Main) immer wieder eine neue Herausforderung. Schließlich wagte sich der Tüftler an das Bahndienstfahrzeug Klv 20. Das auf einem VW Transporter T1 basierende Fahrzeug galt zuvor als unmotorisierbar. Insofern erreichte er mit diesem Modell völlig zu Recht den ersten Platz bei unserem Umbauwettbewerb, den wir anlässlich unserer 100. Ausgabe gestartet hatten.“

Bernd Petry, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Danke, dass Sie an dieses außergewöhnliche und unseres Wissens bis heute einmalige Eigenbau-Modell erinnern! Dass hier sehr eindrucksvoll aufgezeigt wurde, welche technische Meisterleistung dieses winzige Fahrzeug erfordert, lässt Märklins Produktent-scheidung noch eindrucksvoller und bewundernswerter erscheinen. Immerhin sind die Montageschritte dort hundertfach täglich durchzuführen.

Eine Produktempfehlung aus dem Leserkreis:

Ich möchte auf eine HO-Neuheit von Kibri aufmerksam machen, die seit kurzem im Handel ist und die sich auch für die Spur Z eignet. Unter der Artikelnummer 38623 wird eine Schallschutzwand angeboten.

Die Wand kann in drei unterschiedlichen Höhen aus farbigen und durchsichtigen Segmenten zusammengebaut werden.

Für die Spur Z sind zwei Segmente übereinander perfekt. Von einem vorbeifahrenden Reisezug sieht man dann noch das Dach. Als Beispiele habe ich Bilder beigefügt.

Rainer Hecker, Düsseldorf



Die Schallschutzwand von Kibri vermag auch Einsatzzwecke im Maßstab 1:220 zu finden. Foto: Rainer Hecker

Bericht unseres Lesers Raffaele Picollo (Genua) vom Osaka Z Day:

Der „Osaka Z Day“ ist eine alle zwei Jahre in Osaka stattfindende Modellbahnausstellung, die von der lokalen Gruppe der Spur-Z-Enthusiasten „Baden-tani9“ (<http://www.baden-tani9.com>) organisiert wird. Der Name dieser Gruppe leitet sich vom Titel des ersten gefertigten Modells Baden und dem Namen der nahegelegenen U-Bahn-Station ab.

Es handelt sich um eine in ganz Japan bekannte Ausstellung, und viele Enthusiasten kommen nach Osaka, um dort ihre Leidenschaft für die Nenngröße Z zu teilen.



Raffaele Picollo (links) freut sich über die freundliche Aufnahme und die Gastfreundschaft in Japan. Mit auf dem Bild ist seine aufgeklappte Kofferanlage mit Motiven einer japanischen Manga-Reihe. Foto: Raffaele Picollo

Die ausgestellten Anlagen, sowohl von europäischen als auch von japanischen Landschaften inspiriert, sind mit Schienenfahrzeugen von Märklin, Rokuhan, Tenshodo und anderen versehen. Japan war schon immer ein optimaler Markt für den kleinen Maßstab der Spur Z.

Das gemeinsame Merkmal aller gezeigten Anlagen und ihrer Erbauer ist die Präzision im Detail. Und vor allem sieht man ein starkes Gefühl des Teilens und gemeinsamen Spaßes; Faktoren, die überall Freunde über alle Veranstaltungen hinweg, die der Spurweite Z gewidmet sind, vereinen.

Auch die Organisation war einwandfrei und alles lief perfekt: von der Vorbereitung am Vortag bis zum Ende der Veranstaltung samt üblichem gemeinsamen Abschiedessen.

In dieser letzten Auflage, die am 24. November 2018 stattfand, hatte ich die Ehre, mit meiner Kofferanlage teilnehmen zu dürfen, die insgesamt etwa 22.000 km mit praktisch allen Verkehrsmitteln zurückgelegt hat. Die Gastfreundschaft der ganzen Gruppe war wunderbar, wofür ich auch an dieser Stelle danke!

weiter auf Seite 52



Stolz präsentieren die Ausrichter auch ihre Werke nach deutschen Vorbildern, die von schön gestalteten Landschaften bis spannenden Gleisführungen alles zu bieten haben. Auf einer Anlage (Bild unten) bewegt sich auch das Flugzeug am Himmel (Bild unten). Fotos: Raffaele Piccolo

Natürlich war der Osaka Z Day auch Ausgangspunkt für einen Urlaub in Japan, der offensichtlich nach Zügen verlangte! Wie wir wissen, ist der Zug hier das wichtigste Verkehrsmittel. Die vielen Eisenbahngesellschaften betreiben unzählige Linien, um so fast jeden Teil des Landes zu erreichen.



Ein letztes Anlagenbeispiel nach deutschen Vorbildern soll nicht fehlen (Bild oben), bevor das obligatorische Gruppenfoto zum Abschluss folgt: Raffaele Picollo (Bild unten; 1. Reihe, 2. von rechts) mit seiner Kofferanlage und Ehefrau, umringt von den Organisatoren und Gastgebern des Baden-tani9. Fotos: Raffaele Picollo

Die Eisenbahnkultur ist unglaublich tief in der japanischen Mentalität verwurzelt und die Technologie, Organisation, Wartung und Pünktlichkeit der Eisenbahnen im Land der aufgehenden Sonne ist in der ganzen Welt bekannt. Es gibt dort auch viele Eisenbahnmuseen zu besuchen:

Omiya-Saitama Railway Museum (Tokio) / <http://www.railway-museum.jp>

Tobu Museum (Tokio) / <http://www.tobu.co.jp>

SCMAGLEV and Railway Park (Nagoya) / <https://museum.jr-central.co.jp/en/>

Kyoto Railway Museum (Kyoto) / <http://www.kyotorailwaymuseum.jp/en/>

Tsuyama Railroad Educational Museum (Tsuyama) / <http://www.tsuyamakan.jp/en/index.html>

Kyushu Railway History Museum (Fukuoka) / <http://www.k-rhm.jp>

Der Frühling kommt zu Trafofuchs:

Trafofuchs (<http://www.trafofuchs.de>) bietet in Kürze den Bienenwagen der Modellmanufaktur Beckert als Fertigmodell an. Zum Lieferumfang gehört dann selbstverständlich auch ein Imker im Schutzoverall mit Hut und Netz. Weitere Neuheiten sollen in zeitnah verfolgen, wir werden dann selbstverständlich berichten.

Aktuelles von Märklin:

Nur noch bis zum 30. April 2019 kann das diesjährige Insider-Sondermodell der eleganten Schnellzugdampflok 03 1001 (Art.-Nr. 88850) der Deutschen Bundesbahn bei den Fachhändlern bestellt werden.

Bis auf das Fahrwerk von Lok und Tender handelt es sich um eine vollständige Neukonstruktion.

Unser Filmtipp in dieser Ausgabe macht Lust auf dieses Modell, dessen Vorbild die letzte Vertreterin dieser Baureihe war.

Das Video zeigt zudem auf, wie die Originale beim Bw Hagen-Eckesey eingesetzt wurden und auch auf der Anlage bestens zur Geltung kommen werden.

Doch bis dahin heißt es noch Warten. Das gilt dieses Jahr auch für die Sommerneuheiten, denn die Intermodellbau in Dortmund fand offenbar zu früh statt, um hier schon nachzulegen. Märklin zeigt sich innovativ und steigert die Spannung bei den Kunden.

Wer es als Erster wissen möchte, kann das Vorstellen im Märklineum erleben oder zeitgleich ab 18:00 Uhr im Internet verfolgen: https://www.youtube.com/channel/UC_ulAke0RxHUEhvpWf49pRQ.

Bis dahin wird spekuliert und orakelt, denn der Zeitpunkt der Veröffentlichung am 9. Mai 2019 scheint nicht zufällig gewählt: Es ist der 175. Jahrestag des Zusammenschlusses der transkontinentalen Eisenbahn in den Vereinigten Staaten von Amerika. Das hat schon für die LGB eine bekannte Bedeutung, aber Kunden übertreffen sich schon jetzt mit ihren Vermutungen und Erwartungen.

So wird auch die im Vorbild gerade erst wiedererstandene, weltgrößte Dampflok 4014 der UP, besser bekannt als „Big Boy“, als mögliche Neuheit gehandelt. Warten wir es ab! Schon in wenigen Wochen sind wir schlauer...



Den Bienenwagen der Modellmanufaktur Beckert gibt es bei Trafofuchs als Fertigmodell zusammen mit einer passenden Imkerfigur. Foto: Trafofuchs

(Modellbahn-)Fahrt in den Mai:

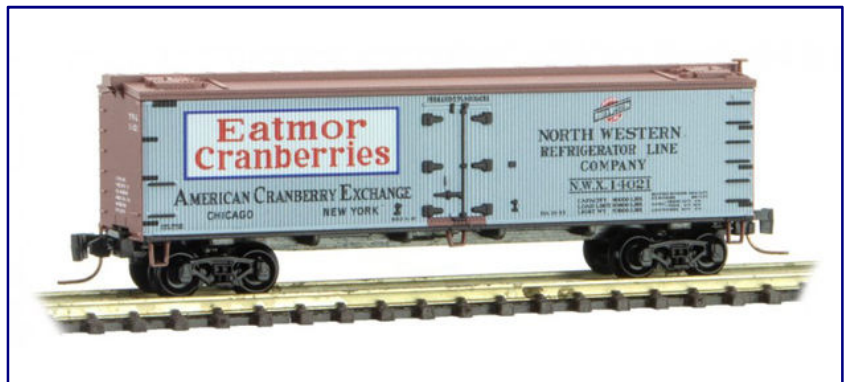
Unser Leser Siegfried Grundhöfer hat uns auf eine Veranstaltung aufmerksam gemacht, die auch für Zetties besuchenswert ist. Die Modelleisenbahner Soest 03 e.V. laden am Mittwoch, 1. Mai 2019, zu ihrer Maiausstellung ein.

Geboten werden von 11:00 bis 18:00 Uhr ein Fahrbetrieb auf allen Anlagen (Spurweite Z eingeschlossen), eine Börse mit überzähligem Vereinsmaterial, Kaffee und Kuchen sowie Beratung und Gespräche rund um das Hobby Modelleisenbahn.

Ort der Veranstaltung sind die eigenen Vereinsräumen in Neuengeseke, deren Anschrift auf den Vereinsseiten (<http://www.mes03soest.de>) nur schwer zu finden ist. Diese lautet: Neuengeseker Heide 1, 59505 Bad Sassendorf.

Folgende MTL-Modelle treffen derzeit ein:

Auch von Micro-Trains treffen derzeit einige Neuheiten bei den Händlern ein. Darunter soll nun auch zeitnah die seit einem Jahr überfällige Diesellok EMD SD40-2 der CSX (Art.-Nrn. 970 01 261 / 262) sein. Ebenfalls zur Monatsmitte April sollte die Viererpackung aus 40-Fuß-Flachwagen (994 00 108) der UP eintreffen, die mit Dieselmotoren und Generatoren über interessante Ladegüter verfügt.



Die Farm-to-table-Serie wird aktuell mit Waggon Nummer 3 fortgeführt: Der 40 Fuß lange, braune Kühlwagen mit Holzwänden aus dem Jahr 1927 trägt auf den hellblauen Seitenwänden die Werbung „Eatmor Cranberries“ (518 00 730) und war von der North American Refrigerator Line gemietet.



Im Vorbild stammen die modernen 40-Fuß-Holztransportwagen (538 00 180 / 190) oft aus eigenen Werkstätten. Mit ihnen werden frisch geschlagene Baumstämme, mit denen auch die Modelle beladen sind, zu den Sägewerken gefahren. Die ausgelieferten Modelle haben normalspurige Vorbilder.

Kühlwagen „Eatmor Cranberries“ (Art.-Nr. 518 00 730; Bild oben) und gealterter NATX-Kesselwagen (530 44 440; Bild unten). Fotos: Micro-Trains Line

50 Fuß lang und mit Doppelschiebetüren ausgestattet sind die Vorlagen zu den gedeckten Güterwagen der UP (50600411 / 412), die aktuell ausgeliefert werden. Auf den Seitenwänden tragen sie den markanten Werbesatz „Be Specific – Ship

Union Pacific“. Mit werksseitiger Alterung versehen sind die beiden 39 Fuß langen Kesselwagen der NATX (530 44 440), die kurz vor Redaktionsschluss noch zur Auslieferung angemeldet wurden.

Erworben werden können Micro-Trains-Produkte in Deutschland unter anderem bei Case-Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>).

Auslieferung bei Freudenreich Feinwerktechnik:

Lieferbar sind bei FR Freudenreich Feinwerktechnik nun die auf 24 Packungen limitierten Neuschotterwagen der Gattung Xas73 aus dem Bestand der BLS (Art.-Nr.: 41.345.32). Jeweils zwei Modelle in Ganzmetallausführung enthält die Zusammenstellung.



Zur Auslieferung kommen aktuell die Neuschotterwagen Xas 73 als Mietfahrzeuge der BLS. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Die Vorbilder dieser Wagen waren zwischen 2000 und 2005 von der SBB an die BLS vermietet. Deshalb behielten sie zwar ihre vorherigen Anschriften, bekamen aber zusätzlich große Logos der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn aufgebracht.

Die Modelle sind direkt beim Hersteller erhältlich: <https://fr-model.eshop.t-online.de>.

Neuheiten bei Ladegut Küber:

Auch bei Spur Z Ladegut Josephine Küber sorgt der Frühling für frischen Wind. Neben Gebrauchtware und Ersatzteilen gibt es beim Aachener Spezialisten auch neue Beladungen für zwei Märklin-Wagentypen.

Ziegelbruch als wegzuschaffender Baustellenschutt gehört sicher zu den ausgefalleneren und selteneren Transportgütern bei der Bahn, aber genau deshalb sorgt er für willkommene Abwechslung und Aufmerksamkeit. Gerade in der Epoche III dürfte er gut zur Phase des Wiederaufbaus passen.

Die neuen Einsätze „Ziegelbruch“ werden bei Küber für die (alten) Märklin-Modelle des offenen Wagens Omm 52 (Art.-Nr. Z-1-1) und für den jüngeren, vierachsigen Bruder Eanos (Eanos 9) angeboten. Sie wiegen etwa 2,5 und 5 Gramm.



Für zwei verschiedene Wagentypen gibt es jetzt Ziegelbruch (hier Art.-Nr. Z-1-1) als Ladegut. Foto: Spur Z Ladegut Josephine Küber

Wie gewohnt legt dieser Anbieter Wert auf Originalmaterial für eine perfekte Wirkung auch im Modell. Deshalb kommen kein Granulat, Kunststoff oder sonstiges Fremdmaterial zum Einsatz, sondern echter Kanalklinker.

Zu beziehen sind die feinen und durchaus günstigen Einsätze wie gewohnt beim Anbieter selbst: <https://spur-z-ladegut.de>.

Neuheiten von American Z Line:

Unsere Zusammenfassung der Auslieferungen berücksichtigt auch Modelle, die noch im März an die Händler geliefert wurden, durch den Redaktionsschluss aber nicht mehr erfasst waren.

Für die NJ Transit gibt es die Diesellok GE P42 Genesis mit zwei Betriebsnummern (Art.-Nrn. 63505-1 / -2) samt eines passenden Reisezugwagen leichter Bauart (73752-0). Weitere Wagen dieses Typs in verschiedenen Ausführungen werden als Dreifachpackung der Phase III von Amtrak (72076-1 / -2) mit einem passenden Gepäckwagen (73650-1) angeboten.

Auch die Commuter Railroad wird mit einer GE P42 Genesis in zwei Betriebsnummernvarianten (63506-1 / -2) und einem passenden Reisezugwagen (73753-0) bedacht. Auf den Seitenwänden tragen die Fahrzeuge die Aufschrift „Metro-North Railroad“.

Leichte Reisezugwagen der verschiedenen Bauarten aus dem bereits bekannten Formenbestand gehören in braunroter Lackierung der Canadian Pacific (73041-0 bis 73941-2) zu den Neuauslieferungen, eine dazu passende Diesellok EMD E8A mit drei unterschiedlichen Betriebsnummern hat AZL bereits seit längerem im Programm.

40 Fuß lange AAR-Wagen gedeckter Bauart mit Anschriften der Chesapeake & Ohio werden aktuell ebenfalls ausgeliefert. Erhältlich sind ein Einzelwagen (904302-1) sowie eine Doppel- (904372-1) und eine Viererpackung (914302-1).

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



Diesellok GE P42 Genesis der NJ Transit (Art.-Nr. 63505-1; Bild oben), dazu passender Reisezugwagen (73752-0; Bild Mitte) und Kanzelwagen der Canadian Pacific (73841-0; Bild unten). Fotos: AZL / Ztrack

Interessante Beigabe vom 1zu220-Shop:

Wie bereits in unserer „Messeausgabe“ 2/2019 erwähnt, bietet der 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) den Bestellern des Märklin-Insidermodells 2019 (Schnellzugdampflok 03 1001 der DB, Art.-Nrn. 88850) eine kostenlose Beigabe in Form eines blauen Eckhaubers.

Die Magirus-Deutz 230 D 22 AK 6 x 6 wurden exklusiv von Wespe-Models gefertigt und inzwischen an den 1zu220-Shop geliefert. Wessen Interesse geweckt ist, der sollte sich sputen: Die blau-roten Kipper sind einzeln nicht erhältlich und werden nicht in den regulären Verkauf eingestellt.



Diesen Eckhauber-Kipper vom Typ Magirus-Deutz 230 D 22 AK 6 x 6 hat der 1zu220-Shop exklusiv bei Wespe Models auflegen lassen. Er ist nur als kostenfreie Beigabe zu einem bestellten Märklin-Insidermodell 2019 in der Spurweite Z erhältlich.

Entschieden ist in der Zwischenzeit, dass auch künftig mit solchen Beilagen gearbeitet wird. Bis auf Weiteres sind dafür Fahrzeuge in gleicher Farbgebung geplant. Erste Muster von zwei Fahrzeugen aus der früheren Produktion von Krupp liegen bereits vor und machen Lust auf Fortsetzungen. Sie werden aber erst zeitnah mit den Insider-Clubmodellen im Herbst 2020 und 2021 öffentlich vorgestellt.

Sand und Kies aus Wangen (Allgäu):

Die feinen Naturprodukte Sand und Kies von Noch eignen sich gut, um realistische Feldwege oder Sandstrände an Meer oder Baggersee zu gestalten. Für die Spur Z gilt das natürlich nur für den deutlich feiner gekörnten Sand, während der Kies andere Einsatzzwecke hergibt.

Ausgeliefert wurden von Noch jetzt der Sand in den zwei Körnungen „fein“ (Art.-Nr. 09234) und mittel (09235). Der Kies (09237) ist deutlich gröber, passt farblich aber zum Sand.

Die Märklin-Auslieferungen im April:

Neben der in dieser Ausgabe ausführlich vorgestellten Zugpackung „Leichter Güterzug“ (Art.-Nr. 81772) für die Epoche IV hat es noch eine weitere Zusammenstellung aus den Sommerneuheiten 2018 in die Händlerregale geschafft.

Der ICE 3 MF der Deutschen Bahn AG, eingereiht in die Baureihe 406 (88715), hatte eine Produktpflege ebenfalls nötig. Nun präsentiert er sich nach der Überarbeitung mit Klimaaufsätzen und neuen Übergangsnachbildungen. Zum Standard gehören auch neue stromführende Kurzkupplung und der bekannte Glockenankermotor für gute Fahreigenschaften.



Der Mehrsystemzug ICE 3 der Baureihe 406 (Art.-Nr. 88715) von Märklin besitzt neben weiteren Neuerungen nun kürzere Kupplungen, neu gestaltete Wagenübergänge und die beim Vorbild später nachgerüsteten Klimaaufsätze.

Die Beleuchtung an den Spitzen der Endwagen erfolgt fahrtrichtungsabhängig mittels warmweißer und roter Leuchtdioden. Beleuchtet sind zudem die Innenräume der beiden Endwagen und des Mittelwagens 2. Klasse mit wartungsfreien warmweißen LED. Der Hochgeschwindigkeitszug verlangt einen Mindestradius von 195 mm (R2).

Die vierteilige Grundpackung der Mehrsystem-Ausführung im internationalen ICE-Verkehr besteht aus einem Endwagen 406.0 (1. Klasse), dem unbeleuchteten Speisewagen 406.3 mit dem Antrieb, einem Mittelwagen 406.8 (2. Klasse) und dem Endwagen 406.5 (2. Klasse). Die vierteilige Erweiterung für einen vorbildgerecht langen Zug ist noch nicht ausgeliefert worden.

Neue Herpa-Wings-Flugzeuge für Juli/August 2019:

Aus den für die Monate Juli und August 2019 angekündigten Herpa-Neuheiten haben wir wieder interessante und für übliche Anlagenmaße geeignete Flugzeuge ausgesucht. Zu allererst zu nennen ist die formneue Douglas DC-4 Skymaster (Art.-Nr. 559799), die mit der Registration PH-TAR und dem Taufnamen „Rotterdam“ erstmals in der Zivilversion erscheint. Unterwegs war sie für die niederländische KLM.

Die Aeroflot Tupolev TU-154B-2 „Blue Tail Livery“ (559812) war hinter dem eisernen Vorhang zu Hause. Die Boeing 737-200 der Malév Hungarian Airlines (559782) hat ihre Vorlage hingegen in der Zeit nach dem Zusammenbruch des Ostblocks.

In die Gegenwart gehören die Flybe Bombardier Q400 in neuen Farben (559829), der Airbus A320neo der Lufthansa in ebenfalls aktueller Lackierung (559768) und der mit geringen Abweichungen wiederaufgelegte Airbus A220-100 von Swiss International Airlines (558471-001).

Im weitesten Sinne einer Wiederauflage ist auch die folgende Neuheit, die nur geringe Unterschiede bei der sogenannten Parabel-Lackierung gegenüber einem früheren Modell aufweist: Bei dieser Lockheed L-1649A Super Star (559805) handelt es sich um die letzte an die deutsche Lufthansa ausgelieferte

Maschine dieses Typs, wie ihre Kennung D-ALOL verrät. Das Zeitalter der Strahlflugzeuge war auch hier eingeleitet und lief ihren Kolbenmotoren den Rang ab.

Ergänzt werden die Ankündigungen noch von zwei militärischen Vorbildern: Die Tupolev TU-160 „Backjack“ / „White Swan“ der russischen Luftwaffe (559867) und die Lockheed C-130H Hercules der Transporteinheiten der belgischen Luftstreitkräfte (559843), mit deren Lackierung der 70. Gründungsjahrestag des 15. Geschwaders und das 45-jährige Jubiläum dieses Flugzeugmusters gefeiert wurden.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Stephan Fuchs, Torsten Schubert, Thomas Wycislo

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

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

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

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

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

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint monatlich (ohne Gewähr) und steht allen interessierten Modellbahnerinnen und Modellbahnern, besonders Freundinnen und Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Herunterladen auf <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.