



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Zusammenkunft in Altenbeken

Figuren pfiffig eingesetzt
Gebäudesanierung im Modell

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

diese Ausgabe hat außerordentlich viel Zeit gekostet. So einiges gab es auszuwerten, zu fotografieren und diese Aufnahmen auch nachzubearbeiten, bis wieder ein prall gefülltes Heft vor Ihnen liegen konnte.

Ein wichtiger, aber nicht der einzige Grund dafür war das Spur-Z-Wochenende in Altenbeken. Die Pandemie ist vorbei und gespannt waren wir – unser Magazin war vor Ort personell stark vertreten – mit Blick auf Besucherzuspruch und Beteiligung.



Holger Späing
Chefredakteur

Und da müssen und wollen wir leider auch Kritik loswerden. Es hat uns riesig viel Spaß gemacht und wir haben viele tolle Arbeiten gesehen. Das kann aber auch nicht darüber hinwegtäuschen, dass viele Tischmeter ungenutzt blieben und die Besucherzahlen aus unserer Sicht doch etwas zu wünschen übrigließen.

Darüber wird man reden müssen, um Ursachen aufzudecken, zu analysieren und daraus Schlüsse für die Zukunft zu ziehen. Leider hatten wir bislang den Eindruck, dass genau dieser Prozess nicht stattfindet und bereits Weichen gestellt wurden, eine eingeleitete Talfahrt fortzusetzen.

Wir möchten uns nicht in einigen Jahren die Frage stellen müssen, wer denn nun recht hatte, weil sich dieser Fokus immer nur auf Schuldige richtet. Unser Ziel ist es, ehrlich und selbstkritisch zu sein und geeignete Lösungen für eine erfolgreiche Zukunft zu entwickeln.

Noch ist Altenbeken weit davon entfernt, innerhalb unserer Spurweite Z in Bedeutungslosigkeit zu versinken, aber seien wir ehrlich: Wer nimmt denn dieses weltgrößte Treffen der Spurweite Z außerhalb unserer Gemeinde wahr? Das sind nicht viele Menschen und schlimm ist, dass das ganz besonders für die direkte Umgebung gilt.

Solche Veranstaltungen sind immer die ausdrucksstärkste Form von Öffentlichkeitsarbeit und genau diese findet beinahe gar nicht statt. Potenzial muss erkannt und auch gehoben werden, sonst wird der Kreis der Eingeweihten mit der Zeit nur kleiner – und mit ihm auch weiter der Besucherzuspruch.

Doch schauen wir nach vorne: Wir dürfen heute einen für unsere Nenngröße neuen Kleinserienanbieter mit seinem ersten Produkt vorstellen. Dazu haben wir die Ehre, ein hochkarätiges Eigenbauthema vertiefen zu dürfen.

Und auch bei den großen Herstellern tut sich was. Noch zeigte sich besonders innovativ und hat den farbigen 3D-Druck nahezu perfekt für unseren Maßstab zu nutzen gewusst. Deshalb haben wir einen eigenen Artikel zu Menschenfiguren und deren wirkungsvollem Aufstellen aufgenommen.

Wie immer ergänzen wir die Themen mit zwei Literaturvorstellungen, Meldungen und vor allem auch Leserbriefen. Ganz herzlich möchten meine Kollegen und ich für einen aktuell sehr hohen Zuspruch aus Ländern außerhalb von Deutschland danken. Das zeigt uns, wie wichtig und geschätzt unsere Arbeit ist. Viel Freude beim Lesen dieser Ausgabe!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Fachwerkhaus mal anders..... 4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Mensch ärgere uns nicht12

Technik

Tief liegende Fenster.....29

Literatur

Hauptbaugruppen der Diesellok.....40

Neue Sichten auf die Bundesbahn.....42

Aktuelles

Ein Maßstab in Gefahr?.....45

Zetties und Trainini im Dialog.....69

Impressum79

Wir danken Reinder Rutgers für seinen Gastbeitrag und der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 30. Juni 2024

Titelbild:

Der Siemens-Eurosprinter 127 001-6 wurde im Reisezug- und Güterverkehr erprobt, bevor er als spätere Dispolok fast ausschließlich nur noch Fracht beförderte. Noch vor seinem Umlackieren in Gelb / Silber verkehrt er hier auf einem Diorama von Phillip Meyer und spiegelt sich dabei im Wasser des tieferliegenden Sees.

Markteinstieg von Nordmodell **Fachwerkhaus mal anders**

Auf der Anlage gehören Fachwerkhäuser zu den beliebten Gebäudemodellen und sind bei fast allen Bausatzanbietern im Programm zu finden. Auch lasergeschnittener Hartkarton ist inzwischen ein verbreiteter Standard und keinesfalls mehr ungewöhnlich. Und dennoch hat uns der Anbieter Nordmodell zu überraschen gewusst. Warum das so ist, möchten wir nun gern erläutern.

Nordmodell ist ein Hersteller, der bislang nur für die Nenngröße N produziert hat. In deren Maßstab ist er für feine und passgenaue Modelle auf hohem Niveau bekannt. Gearbeitet wird bei diesem Kleingewerbe mit der Lichtschneidetechnik und dem 3D-Druck. Beide zusammen ermöglichen eine große Vielfalt an Formen und Modelle, die eben auch in kleinen Stückzahlen hergestellt werden können.

Das sind eigentlich ideale Voraussetzungen, um auch im Markt der Spurweite Z mitzumischen. Und genau das ist nun geschehen: Eberhard Herbst teilte uns mit, er sei entschlossen, sein Programm nun auch in diesem Maßstab allmählich anzubieten. Als Grund führt er die Kundenresonanz und zunehmende Nachfrage an, die er auf Messen und Ausstellungen vernommen habe, denn Nordmodell ist regelmäßig öffentlich in solcher Weise präsent.



Die beiden Herstellermuster vom „Fachwerkgebäude in Sanierung“ (Art.-Nr. LC-220-332) zeigen unterschiedliche Aufbauvarianten, die vom Kunden völlig frei gewählt werden können.

Die Premiere im Maßstab 1:220 erfolgt mit einem Fachwerkhaus, bezeichnet als „Fachwerkgebäude in Sanierung“ (Art.-Nr. LC-220-332). Die Artikelnummer gibt Hinweis auf den verwendeten Werkstoff Hartkarton und das Produktionsverfahren Lasercut (LC), während die Endnummer das gewählte Modell bezeichnet, denn bekannt ist es bereits von der Spur N.

Dazu finden wir auf den Herstellerseiten auch eine sehr treffende Beschreibung, die Erscheinungsbild, mögliche Geschichte und Funktion perfekt zusammenfasst: „Ein hübsches, kleines Fachwerkgebäude, das sanierungsbedürftig ist bzw. sich in der Sanierung befindet. Es handelt sich um ein kleines Wohngebäude, früher vermutlich Teil eines Nebenerwerbshofes, das nun zu einem Wohngebäude umgestaltet wird.“



Das verputzte Fachwerk sorgt für ein harmonisch wirkendes Gebäude. Einen Hinweis wert ist die Verschalung des Giebels: Beim Naturmaterial Holz kann immer mal eine störend wirkende Fläche auftreten. In einem solchen Fall wäre das Lackieren aller gleichartigen Teile vor dem Einbau eine sinnvolle Maßnahme.

Das Gebäude bietet eine für Bausätze ungewohnte Flexibilität, denn der Grad an sichtbaren, also schon erfolgten Sanierungsarbeiten lässt sich individuell wählen und darstellen. Möglich wird das durch ausgewählte Bauteile, die in zweifacher Ausführung beiliegen. So besteht sowohl die Option, die alten Gefache darzustellen, die mit Strohschlag und Lehmputz aufgefüllt wurden, als sie auch ausgemauert zu bauen.

Fenster, Türen und Tore stellen hingegen immer den historischen und sehr ansprechenden Zustand dar. Das passt nicht nur hervorragend zum früheren Zweck, sondern ist auch ein Stilelement für Modernisierungsarbeiten, um den besonderen Charme solcher Gebäude dauerhaft zu erhalten.

Auch Denkmalschutzvorschriften können hier beim Vorbild Einfluss nehmen. Der Eindruck, die Zugänge führten wie in früheren Zeiten zum Stall und einer Diele, wirkt auf jeden Fall positiv auf den Betrachter.



Beide Musterhäuser präsentieren hier einen Blick auf bereits sanierte Wände und Wandflächen. Aus dieser Perspektive gut zu sehen ist auch die typische Struktur von Giebelwänden vieler historischer Gebäude.

Vermutlich werden sich unsere Leser mehrheitlich selbst an Vorlagen erinnern, die nach solchem Vorgehen mustergültig instandgesetzt wurden und erhalten werden.

Der Blick auf die Miniaturen

Vom Hersteller vorgelegt wurden uns zwei Mustergebäude, die abweichende Aufbauvarianten desselben Bausatzes zeigen.

Genutzt haben wir dies, um auch unseren Lesern die Vielseitigkeit zu vermitteln, die hier zu einem sehr individuellen Bild auf der Anlage führt und den Bausatz universell einsetzbar macht – schließlich sind Fachwerkhäuser kein regionales Phänomen gewesen.



Fahren wir aus gleicher Perspektive wie oben mit der Kamera weiter hoch, sehen wir auch aus erhöhter Position jeweils ein sehr attraktives Gebäude.

weiter auf Seite 8



Auf diesen beiden Fotos ist eines der beiden Musterhäuser von allen vier Seiten zu sehen: Die Straßenseite zeigt sich vollständig saniert mit backsteingefüllten Gefachen, während die Hofseite noch Putzverfachungen zeigt. An einer der beiden Längsseiten laufen die Sanierungsarbeiten bereits weiter.

Zum Einsatz kamen Hartkarton, Fotokarton und echtes Holz, das mittels Laser geschnitten und graviert worden ist. Dies ist problemlos auch noch am fertigen Gebäude nachzuvollziehen. Der Gebäudekern besteht hingegen aus Graupappe, was nach dem Zusammenbau nur noch an der Unterseite auszumachen ist.

Da dieses Material eine geringere Dichte als Hartkarton hat und Feuchtigkeit schneller aufnehmen kann, hinterlassen wir die Anregung, diese inneren Bauteile nach eigener Entscheidung nachzuhärten, bevor sie zusammengefügt werden.

Denkbar wäre eine Vorbehandlung mit Tiefengrund, wie es ähnlich auch von einem anderen Gebäudehersteller empfohlen wird, oder das Tränken mit flüssigem Sekundenkleber, der einzieht und die Teile nicht nur versiegelt, sondern auch versteift.

Zu beachten ist aber bei beiden Werkstoffen, dass durchfeuchtete Graupappenteile vor einem Verzug und Wellen geschützt werden müssen, bis die Feuchtigkeit vollständig an die Umgebungsluft abgegeben worden ist! Gleiches gilt für eine Farbbehandlung, die nicht erforderlich ist, aber auch einen individuellen Wunsch bedeuten kann. Optionale Alterungen lassen sich mit Pulverfarben anbringen.



Der Gebäudeboden und auch die Innenwände sind aus Graupappe gefertigt. Da dieses Material feuchtigkeitsempfindlicher als Hartkarton ist, lässt sich in Betracht ziehen, diese Teile vor dem Verbauen mit Tiefengrund zu versiegeln.

Für den Zusammenbau erforderlich sind ein scharfes Bastelmesser mit Schneidmatte, Nagelschere, Pinzette, Zahnstocher und Holz- oder Lasercut-Leim, alternativ ein Sekundenkleber (flüssig oder gelartig). Für das Hinterkleben der Fenster mit Folien zum Nachbilden von Glasscheiben empfehlen wir einen Alleskleber wie Uhu Kraft.

Kurz zusammenfassen möchten wir auch den Lieferumfang: Neben der schon erwähnten Graupappe-Grundstruktur, warten fein gravierte Wandelemente in Klinker und Putznachbildung, sehr feine



Eine sanierte Giebelwand zeigen wir auch in einer Makroaufnahme. Auch hier zeigt das Haus keine Schwächen und überzeugt den Betrachter. Gut wahrzunehmen ist nun der Natursteinsockel, der das Fundament des historischen Gebäudes bildet.

Fenster nachbildungen aus durchgefärbtem Fotokarton und eine Giebelverbretterung sowie Fachwerkteile aus echtem Holz auf den Erwerber.

Auf dem Basteltisch wächst das Fachwerkhäus von innen nach außen und dabei zugleich langsam in die Höhe. Auch das stellt keinen Unterschied zu all den Hartkartongebäuden dar, die wir hier schon vorgestellt haben.



Die Ansichten des Innenlebens aus verschiedenen Bauschritten verdeutlichen die Raumaufteilung, die sowohl eine Inneneinrichtung glaubhaft wirken lässt als auch das Beleuchten nur ausgewählter Räume erlaubt. Die Aufnahmen stammen übrigens aus der gut bebilderten Anleitung des Herstellers. Fotos: Nordmodell

Nicht immer selbstverständlich ist allerdings, dass ein Modell auch mit Innenwänden samt Türen und Geschosdecken ausgestattet ist. Im Inneren sorgt das für eine höhere Stabilität, es eröffnet aber zugleich auch die Chance, Räume individuell zu beleuchten oder – bei Einsichtsmöglichkeit – auch auszustatten.

Interessant ist dies hier sicher im Bereich der Fronten wegen größerer und mehr Scheibenflächen, zumal auch die großen Türen im geöffneten Zustand dargestellt werden können. Um es sich selbst leichter zu machen, sollten sowohl die Bodenplatte als auch die Geschossdecken an später nicht sichtbaren Stellen Kabelöffnungen bekommen. Diese sind am sinnvollsten so im Randbereich zu platzieren, dass Litzen nicht beim Blick durch die Fenster ins Auge fallen.

Das Alleinstellungsmerkmal des Anbieters Nordmodell bleiben die Fachwerkfüllungen. Zwei komplette Bauteilebögen gehören zum Lieferumfang. Sie erlauben es, das Gebäude sowohl komplett in roter Ziegelsteinstruktur oder Putzansicht zu bauen wie eben auch einen Zustand während der Sanierung, wie es bei unseren Mustern der Fall ist.



Bei den ausgelieferten Bausätzen liegen neben den Teilen für das Ziegeldach auch ein First und die erforderlichen Elemente für die Kamine bei: Backsteinstruktur und Ringanker auf seinem oberen Abschluss.

Verglichen mit den Gebäudeserien „Dörpede“ und „Kallental“ vom 1zu220-Shop, zu denen der gewählte Baustil ja auch gut passt, ist nicht vor dem Kauf eine Entscheidung für die eine oder andere Alternative zu treffen.

Gewiss soll nicht jedes Gebäude einer Anlage im Zustand einer laufenden Sanierung dargestellt werden, aber für einzelne Häuser bedeutet dies gewiss eine sehr gute Idee. Die dann etwas unruhiger wirkende Fassade zieht Blicke auf sich und hebt ein einzelnes Fachwerkhaus aus der Umgebung hervor. Genau das eröffnet den Weg für Ideen in der Detailgestaltung, die sonst wohl nicht wahrgenommen werden würden.



Der letzte Blick gilt der Perspektive unserer Figuren: Auch diesem hält das Gebäude problemlos stand. Ins Auge stechen die großen Dachüberstände, die bei der Vorlage zum Gebäude einst bewusst gewählt wurden und es von vielen anderen Fachwerkhäusern zusätzlich abheben.

Im Rückblick auf das Geschriebene würdigen wir den Antritt des neuen Anbieters für die Spurweite Z als sehr guten Anreiz, individueller zu bauen und der eigenen Anlage so ein besonderes Merkmal zu geben. Und auch wegen der Kombinationsmöglichkeiten mit den Angeboten anderer Hersteller würdigen wir dieses Erstlingswerk für unseren Maßstab mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2024 in der Kategorie Zubehör.

Hersteller der Modelle:
<https://www.modellbausatz-nord.de>

Randerscheinungen (Teil 7)

Mensch ärgere uns nicht

Endlich können wir heute unser unfreiwillig unterbrochenes Jahresschwerpunktthema 2023 fortsetzen. Gewidmet ist dieser vorletzte Teil den Menschen, die als Figuren unsere Anlagen beleben. Niemand wird auf sie verzichten können und wollen, aber dennoch haben sie auch das Potenzial, uns zu ärgern: nämlich dann, wenn sie einfach nicht lebendig wirken wollen.

Solange es Modellbahnen gibt, existieren auch Figuren, die von verschiedensten Herstellern angeboten wurden. Der seit Jahrzehnten präsente Klassiker heißt Preiser, der viele andere Marken überlebt hat. Auch in der Spurweite Z war er von Anfang an mit seinen gespritzten Winzlingen dabei.

In den letzten Jahren ist es aber leider ruhiger um ihn geworden und es haben kaum Figuren das Licht der Welt erblickt, die zuvor unbekannte Posen wiedergeben oder einen neuen Lebensbereich füllen. Umso wichtiger sind auch die Produkte aus dem Bereich der Kleinserie geworden, während jüngst auch traditionsreiche Zubehöranbieter wie Faller und Noch eigene Figurenserien anbieten.



Figuren machen Anlagen lebendig, wie hier ein Modul unseres Redakteurs Harald Fried. Aber nicht nur eine ausreichende Anzahl an Menschennachbildungen ist entscheidend: Wichtig ist vor allem auch deren gezielter Einsatz, die uns Szenen aus dem wahren Leben wiedererkennen lassen.

Die innovativsten Neuheiten kamen in den letzten Wochen aus dem Allgäu, denn Noch setzt auf ein völlig neues Verfahren, auf dessen Ergebnisse wir an dieser Stelle auch eingehen wollen. Doch zuvor möchten wir in uns gehen und überlegen, was Modellbahnszenen denn tatsächlich lebendig macht. Nur so werden wir in die Lage versetzt, unsere Figuren richtig auszuwählen und treffend aufzustellen.

Wie so oft an dieser Stelle heißt es nun, raus in die „freie Wildbahn! Dort sollten wir ein Vorbildstudium nehmen. Leider ist es heute nicht mehr so einfach, Menschen zu fotografieren und interessante Szenen einzufangen und so zu dokumentieren, dass wir sie daheim nachstellen können.

Das Zauberwort in diesem Kontext heißt „Recht am eigenen Bild“ und zu beachten sind vor allem die strengen Vorgaben der Datenschutzgrundverordnung. Ohne vorherige Erlaubnis gezielte Aufnahmen von fremden Menschen zu machen, ist heute nicht mehr möglich. Das halten wir für nachvollziehbar und richtig, auch wenn es uns hier einschränkt: Fragen wir vorher und erhalten eine Erlaubnis, ist das Ergebnis gewiss gestellt und wenig zufällig oder natürlich.



Die besten Geschichten schreibt immer noch das Leben selbst, doch beim Speichern von Bildvorlagen müssen wir meist auf historische Szenen ausweichen: Die Reisenden, die am 4. Mai 1962 auf der Abfahrtstafel von Passau Hbf nach einer Zugverbindung suchen, lenken mit der Richtung ihres Blicks unsere Aufmerksamkeit auf den Fahrplan. Foto: Walter Hollnagel, Eisenbahnstiftung

Deshalb bleibt uns nur das Beobachten und Bemühen unseres Erinnerungsvermögens. Zurückgreifen können wir bisweilen aber auf Fotografien, auf denen Menschen ungewollt als Beiwerk festgehalten wurden und uns nun doch Informationen liefern können.

Da die meisten von uns aber nach Vorlagen bauen, die als Epochen III und IV bezeichnen werden, sind auch historische Aufnahmen eine wertvolle Quelle. Zwar haben nur wenige Eisenbahnfotografen gezielt Personen im Bild festgehalten, aber es gibt sie: Ein prominentes Beispiel ist Reinhold Palm, der auch Lichtbilder gefertigt hat, auf denen Menschen im Mittelpunkt stehen oder gar das Hauptmotiv bilden. Dies tat er werbewirksam in Diensten der Bundesbahn.



Seine Film- und Diastreifen konnten glücklicherweise von der Eisenbahnstiftung gerettet werden und bilden heute einen wertvollen Fundus für deren Bildergalerie. Dies ist auch für Sie und uns, die wir auch für diesen Artikel auf ausgewählte Motive zurückgreifen dürfen, ein wahrer Glücksfall.

Freilich handelt es sich meistens um Szenen, die am Bahnhof oder in seinem näheren Umfeld entstanden, doch einige Szenen ließen sich beispielsweise auch gleichermaßen in eine Fußgängerzone verlagern. Nun denn, lassen wir unseren Gedanken freien Lauf!

Gestellt oder natürlich?

Jeder wird es vielleicht schon einmal bemerkt haben: Kaum ist eine Packung Figuren gekauft und am Bahnsteig wohldosiert verteilt und aufgestellt worden, da kommen uns schon Zweifel. Obwohl das Auge in jeder Ecke eine Figur im Blick hat, will die Szene einfach nicht wirken. Sie vermittelt nicht den Eindruck pulsierenden Lebens.

Menschen warten auf den Zug, gehen zum Bahnhofskiosk, verweilen am Zeitschriften- oder Eiswagen oder kramen nervös in der Tasche nach der Fahrkarte. Genau das vermitteln aber die Figuren nicht, die wir gerade erst aufgestellt haben.

weiter auf Seite 17



Blick in den Querbahnsteig in Frankfurt Hbf im Jahre 1964: Wir sehen viele Menschen, die auf ihren Zug warten, ruhig oder etwas in Eile zum Bahnsteig gehen sowie gemeinsam dahinspazieren. Dem Betrachter dieser Szenen fällt es unbewusst aber sofort auf, dass hier ein zufälliger Moment eingefangen worden ist und es sich nicht um eine gestellte Szene handelt. Foto: Reinhold Palm, Eisenbahnstiftung

Foto auf Seite 14:

Die beiden Reichsbahner im Rangierbahnhof Berlin-Pankow posieren 1942 aber gezielt für den Fotografen, auch wenn dieser erkennbar um einen natürlichen Ausdruck bemüht war. Foto: RVM (Ittenbach), Eisenbahnstiftung



Figurszenen auf der Modellbahn müssen plausibel wirken, sonst kommt ihnen die Natürlichkeit abhanden: Der Fahrer des Käfers (Bild oben) scheint genervt vom langen Warten am Bahnübergang und ist ausgestiegen, um sich die Beine zu vertreten – die geschlossene Fahrzeughür fällt da gar nicht mal ins Gewicht. Vater und Sohn auf der Bank neben dem Haus (Bild unten) scheinen sich anzuschweigen. Trotzdem wirkt die Szene dank der entspannten Körperhaltungen, die ihnen Noch gegeben hat, äußerst realistisch.

Betrachten wir jede für sich, kommen wir zum Ergebnis, dass doch alles stimmt und es am ausgewählten Objekt nicht liegen kann. Was also ist der Schlüssel zum Erfolg? Wir müssen uns zunächst bewusst machen, dass sich unsere Figuren im Gegensatz zu den Zügen nicht vom Fleck bewegen, Was für Automodelle mit dem Z-Car-System möglich wird, bleibt unseren Menschenminiaturen verwehrt.

Egal, welche Figur wir auswählen und uns anschauen, sie ist so etwas wie eine winzige, dreidimensionale Statue. Sehen wir sie als Gruppen, dann erleben wir ein ebenso dreidimensionales Foto, eine eingefrorene Momentaufnahme.

Schauen wir uns als Vorlage dann doch mal alte Familienaufnahmen an. Auch nach Jahrzehnten können wir meistens auf Anhieb sagen, ob wir eine gestellte Szene sehen oder das Bild in einem beliebigen Moment zufällig gefertigt wurde.



Was macht eine natürliche Wirkung aus? Zu den Antworten gehören gewiss auch die unterschiedlichen Rollen, die Menschen in einer Situation wahrnehmen. Der linke Herr und die Dame sind 1929 auf dem Bahnsteig des Stettiner Bahnhofs in Berlin in ein kurzes Gespräch mit ihrem Kofferträger verwickelt, während der Herr mit Hut seinen Blick abgewandt hat – heute würde er vermutlich auf ein Mobiltelefon schauen. Foto: RVM, Eisenbahnstiftung

Machte der Fotograf auf sich aufmerksam, richteten sich alle Blicke auf ihn und die Kamera. Am Kaffeetisch nahmen schlagartig fast alle dieselbe Position ein, um sich aufrecht, lächelnd und mit geöffneten Augen zu präsentieren. Eine (nonverbale) Kommunikation fand im Moment des Auslösens nur mit dem Lichtbildner statt.

Anders zeigte es sich hingegen, wenn unbeobachtet ausgelöst wurde. Dann wurden Unterhaltungen von zwei und mehr Personen festgehalten, bei denen sich die Blicke auf den jeweils Sprechenden richteten. Der Rest der Verwandtschaft fokussierte vielleicht gerade die Tasse oder das Kuchenstück. Erkennbar schauen sie nicht zur Person mit der Kamera in der Hand.

In genau dieser Rolle finden wir uns auch als Betrachter der Modellbahnanlage wieder: Wir nehmen Anteil am Leben Dritter, unserer Figuren. Für sie sind wir ja gar nicht anwesend. Sie sprechen miteinander oder sind in einer sehr speziellen Situation „eingefroren“ worden. Ausdruck verleihen ihnen ihre Körperhaltung und Gesten.

Dies lebendig und glaubwürdig auf ein Modell zu übertragen, sind große Stärken von inzwischen drei Zubehöherstellern unseres Maßstabs: Seit vielen Jahren ist hier Trafofuchs zu nennen, denn Birgit Foken-Brock beschränkte sich nie auf das reine Anmalen von Spritzlingen.



Körperhaltungen, Kleidung und Werkzeuge machen Szenen authentisch: Das Paar im Vordergrund hält Körperkontakt, der linke Arm des Herrn lässt uns die gar nicht nachgebildete Hundeleine wahrnehmen. Auch der Bauer im Arbeitskittel hinter der Schranke weckt unsere Aufmerksamkeit, denn seine Haltung lenkt unseren Blick auf den Traktor, mit dem irgendetwas wohl nicht zu stimmten scheint.

Ganz nach den individuellen Wünschen und Anforderungen des Bestellers gab sie ihnen typische wie auch einmalige Körperhaltungen, dazu eine passende Kleidung und bisweilen auch Werkzeuge in die Hand.

Das gilt auch heute noch, nur entstehen diese Individualisten nicht mehr durch das Zerlegen und Neuzusammenfügen verschiedene Teile und den Anbau von Accessoires, sondern sie werden gleich komplett am Computer gezeichnet und ausgedruckt.

Und während unseres Wissens bei Preiser heute noch jede Figur als Urmodell von Hand aus Wachs modelliert wird, hat beim Zubehörspezialisten Noch auch längst die CAD-Konstruktion gesiegt. Seit vielen Jahren gibt es dort eigene Figurenprogramme, die vor sieben Jahren auch auf die Nenngröße Z ausgeweitet wurden.

Mitübertragen wurde auch, dass wir dort eher kleinere Figuren mit mehr Körpervolumen fanden, während bei Preiser (inklusive deren zugekaufter Marke Merten) hochgewachsene Menschen mit schlanker Statur bevorzugt wurden und werden. Erst zusammen sorgten sie für die willkommene Abwechslung und ein repräsentatives Bild der Wirklichkeit.

Vorläufiger Höhepunkt der Entwicklung sind nun aber die gerade erst ausgelieferten 3D-Druck-Figuren aus dem Hause Noch. Was bei Trafofuchs immer schon den Unterschied ausmachte, ist „von der Stange“ nun auch aus der Großserie zu beziehen.

Das Wangener Unternehmen verstand es wie kein zweiter Figurenhersteller, für den stationären Vertrieb höchst lebensecht wirkende Miniaturen zu entwerfen. In der Tat wirken sie wie mitten in einer typischen Bewegung eingefroren, die problemlos wiederzuerkennen ist – auch noch dann, wenn wir sie ohne die erforderliche Kulisse unter Studiobedingungen aufstellen.



Besondere Authentizität vermitteln die neuen Figuren von Artitec. Für die Entwürfe schlüpfen eigene Mitarbeiter in historische Kostüme und werden dann 3D-gescannt, sobald sie die passende Körperhaltung angenommen haben.

So erkennen wir, wie ein Badender ein Gummitier aufbläst, der Rangierer einen Hemmschuh legt, der Angler seine Leine auswirft oder auch ein Bergsteiger am Felsmassiv kraxelt. Denken wir an die vielen Polizisten, die über fünf Jahrzehnte schon angeboten wurden: Würde auch nur einer von ihnen einen Strafzettel an den Scheibenwischer klemmen, bräuchten wir mit Blick auf die Haltung der Arme gewiss nicht zu überlegen brauchen, was er (noch) in der Hand hält, oder?

Wir freuen uns über die Dynamik, die der Figurenmarkt zuletzt erlebt hat. Hinzugetreten ist jüngst auch Artitec mit schon zwei Auslieferungen, weshalb die Amsterdamer als dritter Anbieter nicht vergessen werden dürfen. Auch hier sind die Körperhaltungen der Feldbauern und Maurer so eindeutig zu erkennen, dass keine Gefahr von Fehlinterpretationen besteht.

Dynamik und Interaktion

Typische Bewegungen und Körperhaltungen, die für eine wiedererkennbare Situation oder auch einen Beruf bezeichnend sind, erlauben es uns offenbar, sich in dargestellte Situationen hineinzusetzen. Auch wenn es tatsächlich nur eine statische Situation ist, die wir sehen, so spielt sich in unserem Unterbewusstsein eine Handlung oder Bewegungsfolge ab.

Die Dynamik des Moments entsteht also in unserem Kopf. Wir glauben einen Ablauf zu erleben, den es tatsächlich gar nicht gibt. Und das macht den Unterschied gelungener Modellbahnszenen zu denjenigen aus, die uns nicht zum Träumen anregen.



Wer kennt solche Erlebnisse nicht? Frauen können sich stundenlang Schaufenster ansehen, während er schon genervt auf die Uhr schaut und um eine Verabredung fürchtet. In dieser Szene interagieren zwei Figuren, ohne Blickkontakt zu haben und miteinander zu kommunizieren. Gestellt wurde diese Szene mit zweckentfremdeten Inhalten der 3D-Druck-Packung „Figuren“ aus den Neuheiten 2023.

Entscheidend ist, sich die darzustellende Szene im Vorfeld zu überlegen, sie in Gedanken stattfinden zu lassen und für das Nachbilden genau diejenigen Figuren aus dem Angebot auszuwählen, die zu diesem Bild passen. Und natürlich dürfen sie sich dann nicht alle auf den Betrachter ausrichten. Sie erleben ihre Umwelt auf der Anlage und wir schauen nur zufällig von außen zu.

Wir denken gerade an den Postboten auf dem Fahrrad, der sich im Sortiment von Trafofuchs findet. In einer lang gestreckten Kurve sehen wir ihn in ordentlicher Schräglage, weshalb er eigentlich gleich umfallen müsste. Doch wir spüren geradezu die Fahrt, die er aufgenommen hat, um die vielen Briefe flott zu verteilen und dem Feierabend entgegenzusehen.

Weitaus gemütlich ist der Mann aus dem Programm von Klingenhöfer Miniaturen unterwegs, der einen Golden Retriever über einen Waldweg führt. In gemütlichem Gang ist er ganz auf das Führen der Leine fixiert und genießt dabei die Stimmen des Waldes.

Das ist auch Ausdruck von Interaktion zwischen einzelnen Figuren: Mensch und Hund sind gemeinsam unterwegs, kommunizieren dabei über die Leine nonverbal. Ihr Verhalten passt sich durch Aktion und Reaktion aufeinander an. Dies wirkt nur stimmig, wenn die Verbindung zwischen Mensch und Tier auch glaubhaft wiedergegeben wird.



Der Postbote auf dem Fahrrad verleiht dieser Szene durch seine Schräglage und der schützend an die Schirmmütze gehaltenen Hand die erforderliche Dynamik. Die postgelbe Farbe des Vehikels sorgt derweil dafür, dass diese Szene auch mitten auf der Anlage nicht übersehen werden kann.

Ähnlich verhält es sich mit dem Vater am Bahnsteig (Trafofuchs), der auf seine Familie wartet. Nachdem der Zug angehalten hat und die Ehefrau Kurs auf ihren Mann nimmt, stürmt das kleine Kind schon begeistert los. Es rennt auf seinen Vater zu, der empfangend die Arme ausbreitet und sich dabei bückt.

Würden wir die Figuren nur um wenige Grad drehen, dass ihre Blicke sich nicht mehr treffen, könnte die gesamte Szene nicht mehr wirken. Vergleichbare Unstimmigkeiten im Detail können auch Familienfotos, die wir bereits als Referenz herangezogen haben, wertlos machen.

Geradezu merkwürdig wirken heute nämlich Bilder, auf denen eine Person mit einem Wimpernschlag oder beim Essen abgelichtet wurde. Die nur für einen Bruchteil von Sekunden geschlossenen Augenlider lassen den Fotografierten wie schlafend erscheinen – meist in einer sehr fragwürdigen Körperhaltung.

Eine im Bild eingefrorene Kaubewegung entstellt jedes Gesicht, weil ihm die vertraute Symmetrie abhandenkommt. Kunst und Können sind gefragt, wenn wir gekaufte Figuren betrachten und uns vorzustellen versuchen, in welcher Situation sie sich befinden können.

weiter auf Seite 23



Vertraute Gemütlichkeit strahlen Mann und Hund (Bild oben) von Klingenhöfer Miniaturen aus, die bei tiefstehender Sonne gemeinsam beim Waldspaziergang abgelichtet wurden. Abschieds- und Wiedersehensszenen gehören zum Bahnhofsalltag: Das kleine Kind von Trafofuchs läuft überglücklich seinem Vater in die Arme (Bild unten).

Meistens gibt die Produktbezeichnung her, was sich der Hersteller gedacht hat, aber wir können vielleicht weitaus mehr darin sehen. Setzen wir sie ebenso glaubhaft in einem völlig anderen Kontext ein, dann werden die Betrachter sie wahrscheinlich nicht mal wiedererkennen, was gerade bei Großserienfiguren von Preiser, Merten, Fallner oder Noch von Vorteil ist.

Transfervermögen kann uns dann helfen, typische Alltagssituationen oder berufliche Aktivitäten wiederzugeben, ohne dafür auf eine Figur warten zu müssen, die exakt dafür auch bestimmt ist. Und denken sie daran, wie wichtig Kommunikation ist.



Am 26. Juni 1961 herrscht Andrang am fahrbaren Verkaufsstand im Hamburger Hauptbahnhof. Die vielen Menschen rundherum wie auch im Hintergrund interagieren und kommunizieren miteinander. Auch ohne Bewegung und Ton ist das Geschehen auf Anhieb zu verstehen. Foto: Walter Hollnagel, Eisenbahnstiftung

Menschen unterhalten sich und sprechen miteinander – mehrmals täglich und in nahezu allen Situationen. Das gilt nicht nur am Tisch im Biergarten oder einer größeren Gruppe, die auf Bus oder Bahn wartet. Auch das kleine Schwätzchen zweier Nachbarinnen beim Wäscheaufhängen ist schon aus der Ferne leicht auszumachen. Wichtig ist dabei immer ein Blickkontakt der Kommunizierenden.

Alles muss passen

Doch auch im inzwischen großen, in Teilen sogar kaum noch zu überblickendem Marktangebot gibt es Lücken. Für die Spurweite Z fehlen oft tierische Begleiter unseres Alltags wie Katze oder Hund, aber besonders auch Kinderfiguren.

Zwar hat sich in den letzten zehn Jahren auch an dieser Stelle etwas getan, aber immer noch liegt der Schwerpunkt auf Nachbildungen erwachsener Menschen in Sommerkleidung – etwa hälftig nach weiblichem und männlichem Geschlecht.

Einen Spielplatz auch mit einer ganzen Reihe kleinerer Kinder in höchst unterschiedlichen Posen zu füllen, kann schnell zur Herausforderung werden. Besonders spannend wird das, wenn wir auch noch in die Vergangenheit reisen: Gleich, ob Kaiserzeit, die „goldenen Zwanziger“ oder die Wirtschaftswunderzeit, hier gilt es noch viele Lücken zu füllen.

Wie verstörend es wirkt, wenn Figur und Umwelt nicht zueinander passen, lässt sich gut am Beispiel Winter erklären. Stellen Sie sich die typische Frauenfigur im Rock und mit viel Bein vor, die neben großen Schneehaufen am Bahnsteig auf den Zug wartet. Die Eiszapfen an den Dachrändern verraten, welche Eiseskälte an einem solchen Morgen herrscht, wenn die Pendler wohl oder übel zur Arbeit müssen.



Unverkennbar spielt diese Szene an einem frostigen Wintermorgen. Trügen die hetzenden Figuren keine Jacken und Kopfbedeckungen, könnte das Arrangement nicht wirken. Zu finden sind winterlich gekleidete Figuren fast nur im Programm von Trafofuchs.

Jahreszeitlich sollten unsere Figuren also auch passen, das heißt in unserem Beispiel sind lange Hosen, dicke Mäntel, Schal und Handschuhe wohl eher gefragt. Zu finden ist das bislang, man höre und staune, fast ausnahmslos im Trafofuchs-Programm – übrigens auch in Form spielender Kinder mit Schlitten und Schneemann.

Das führt uns zu einem kleinen Marktüberblick: Der wohl traditionellste Hersteller heißt hier Preiser. Meistens sind hier sechs Figuren zu einer Verpackungseinheit zusammengefügt worden. Einige der Grundformen wurden und werden auch in unterschiedlicher Bemalung angeboten. So sind beispielsweise das Bahnpersonal und die Polizisten identisch.

Hochspezialisierte Figuren suchen wir dort aber überwiegend vergeblich. So waren etwa Pfarrer, Brautpaar und Hochzeitsgäste immer sehr gefragt. Genau diese Figuren waren ein Klassiker im Sortiment von Merten, das später auch bei Preiser aufging. Viele Zetties waren bereits seit über 20 Jahren auf Neuauflagen, es blieb bislang bei Ankündigungen.

weiter auf Seite 26



Kinderfiguren sind auf einer Anlage einfach unverzichtbar, aber dennoch kaum in manchem Programm zu finden: Mutter und Kind haben ihre Fahrräder abgestellt (Bild oben) und schauen auf den Wasserlauf. Große Wirkung entfalten kann auch eine einzige Figur (Bild unten), denn der nicht mehr so rüstige Senior hat noch einen weiten Marsch vor sich.

Wer genau hingeschaut hat, der konnte einige dieser Figuren bei Faller (und übrigens auch Märklin) wiederentdecken. Offenbar haben die Gütenbacher dort zugekauft, um den Absatz eigener Gebäudebausätze durch thematisch passende Figuren zu fördern. Nach und nach erkennen wir aber auch dort Ablösungen durch eigene Kreationen, die sicher auch in der Spur Z ankommen werden.

Der nächste Großserienanbieter wurde dann Noch. Mit einem großen Angebot an Figuren aus dem Kunststoffspritzguss hatte sich die Marke aus dem Allgäu schon weit über ein Jahrzehnt einen Namen gemacht.

Nachdem auch wir die Stimme vom Kooperationspartner Rokuhan vernahmen, hier den japanischen Vertrieb zu unterstützen, schien der entscheidende Impuls gegeben zu sein, auch im Maßstab 1:220 wichtige Figurenzusammenstellungen aufzulegen.

Die gerade ausgelieferten und für dieses Jahr angekündigten 3D-Druck-Figuren scheinen die nächste Evolutionsstufe zu sein. Sie erlauben ein sehr filigranes Wiedergeben kleinster Details und auch von Farbverläufen und Mustern in der Kleidung – das war wirtschaftlich zuvor nicht in unserem Maßstab darstellbar.



Der Vergleich von zwei kunststoffgespritzten Schaffnerfiguren (Bild links) aus dem Hause Noch (links) und Preiser (rechts) offenbart unterschiedliche Staturen, aber auch Feinheiten bei Körperteilen und der Haltung. Die neuen, mehrfarbig gedruckten 3D-Druck-Figuren (Bild rechts) stehen hingegen für eine völlig neue Generation von Menschenminiaturen.

Der 3D-Druck, wenn auch nicht farbig, ist inzwischen aber sogar in der Kleinserie angekommen. Zum Pionier Trafofuchs trat hier auch Klingenhöfer Miniaturen, die mit beide eigenen Schwerpunkten auch Sonderthemen bedienen und so eine feste wie verlässliche Rolle in unserer Baugröße spielen.

Zwischen Groß- und Kleinserie ordnen wir aktuell Artitec ein. Neben dem Direktbezug kann der niederländische Anbieter zwar auch Händler vorweisen und beeindruckt mit extrem glaubhaft wiedergegebenen Miniaturen, aber sie sind noch so frisch auf dem Markt, dass sie erst den Weg auf die Anlagen finden müssen. Dass sie das tun werden, bezweifeln wir nicht!

Eher kein Figurenhersteller ist NoBa-Modelle, doch kurz erwähnen wollen wir auch dieses Duo. Immerhin fanden sich dort einige Ausnahmen, denn so wollte auch der Benzinrasenmäher im Programm ja irgendwie geschoben werden.

Historische Erwähnung verdient KoMi-Miniaturen. Als dieser Spezialist antrat, konzentrierte er sich anfangs auch stark auf Figuren. Wir erinnern uns an Golfspieler, die auch den Markenauftritt prägten, eine Krippe oder die Schweineschlachtung.

Wohin wir auch gehen, nichts geht auf der Modellbahn ohne Figuren. Das hat wohl jeder für sich auch früh erkannt. Entscheidend ist aber, wie wir nun wissen, welche Szenen wir definieren, auswählen und vielleicht auch anpassen.



Mit den lebensecht wirkenden Figuren aus den Noch-Neuheiten lassen sich auch besondere Situationen wiederzugeben: Dieser Rangierlokführer mit umgehängter Funkfernbedienung steht bei der Baureihe 361 auf der Bühne und bewegt sich so mit dem Modell fort.

Ebenso sollten wir gut bedenken, wie und wo wir sie aufstellen. Denn an ihrem finalen Ort sollen sie uns Geschichten aus dem Leben erzählen, die wir kennen. Und das tun sie stets schweigend. An dieser Stelle bewahrheitet sich eine alte Weisheit: „Bilder erzählen mehr als tausend Worte.“

Aktuelle Figurenanbieter für Spur Z:

<https://artitec.nl>
<https://www.faller.de>
<https://www.klingenhoefer.com>

<https://www.noch.de>
<https://www.preiserfiguren.de>
<http://www.trafofuchs.de>

Bildergalerie der Eisenbahnstiftung:

<https://eisenbahnstiftung.de/bildergalerie>

Ihre Film- und Fotosammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Film-/Fotosammlungen:

- **bewahren**
- **auswerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initiiieren**

Unsere Garantien:

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

*Sie möchten
eine Sammlung der
Nachwelt erhalten?*

0151/573 96 21 1
Rufen Sie uns einfach an!

*Sie möchten unsere
Arbeit unterstützen?*

Bilderkonto:
Stadtparkasse Solingen
DE73 3425 0000 0001 3362 47

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Alternativer Gebäudebau (Teil 2)

Tief liegende Fenster

Gebäude mit Fenstern, die fast oder ganz mit der Wand fluchten, sind durchaus vorbildgerecht. Das trifft nicht nur auf die moderne Architektur zu, sondern auch auf manche ältere, ja selbst historische, Gebäude. Es gibt jedoch viele Gebäude, bei denen die Fenster erheblich tiefer in der Wand liegen. Wir zeigen jetzt, wie Vinylfolie auch dort zum Einsatz kommen kann.

Von Reinder Rutgers. Basis für unsere heutigen Arbeiten ist eine Platte undurchsichtigen Polystyrols: Wir wählen eine 0,8 mm starke, weiße Ausführung. Sie soll größer sein als das herzustellende Teil, so wie schon bei der im letzten Teil beschriebenen Methode 1.

Diese Platte wird mit Vinyl beklebt oder mit Modellbaufarbe angemalt oder spritzlackiert. Dann wird eine Schicht Folie in Balken- oder Wanddetailfarbe darüber geklebt und dadurch das Fachwerk hergestellt, bei verputzten Gebäuden die Wandelemente. Das lässt sich genauso machen wie bei der Methode 1 / 1A (siehe Teil 1), das ist die einfachste und für Anfänger zu empfehlende Arbeitsweise.



Da ich den Lesern eine Alternative nicht vorenthalten möchte, wird jetzt beschrieben, wie man eine oder mehrere Vinylschichten unabhängig vom Hintergrundmaterial herstellen kann. Das Vinyl bleibt in diesem Fall auf dem Rückenpapier und wird anschließend mittels Zwischenträger auf das Grundmaterial übertragen.

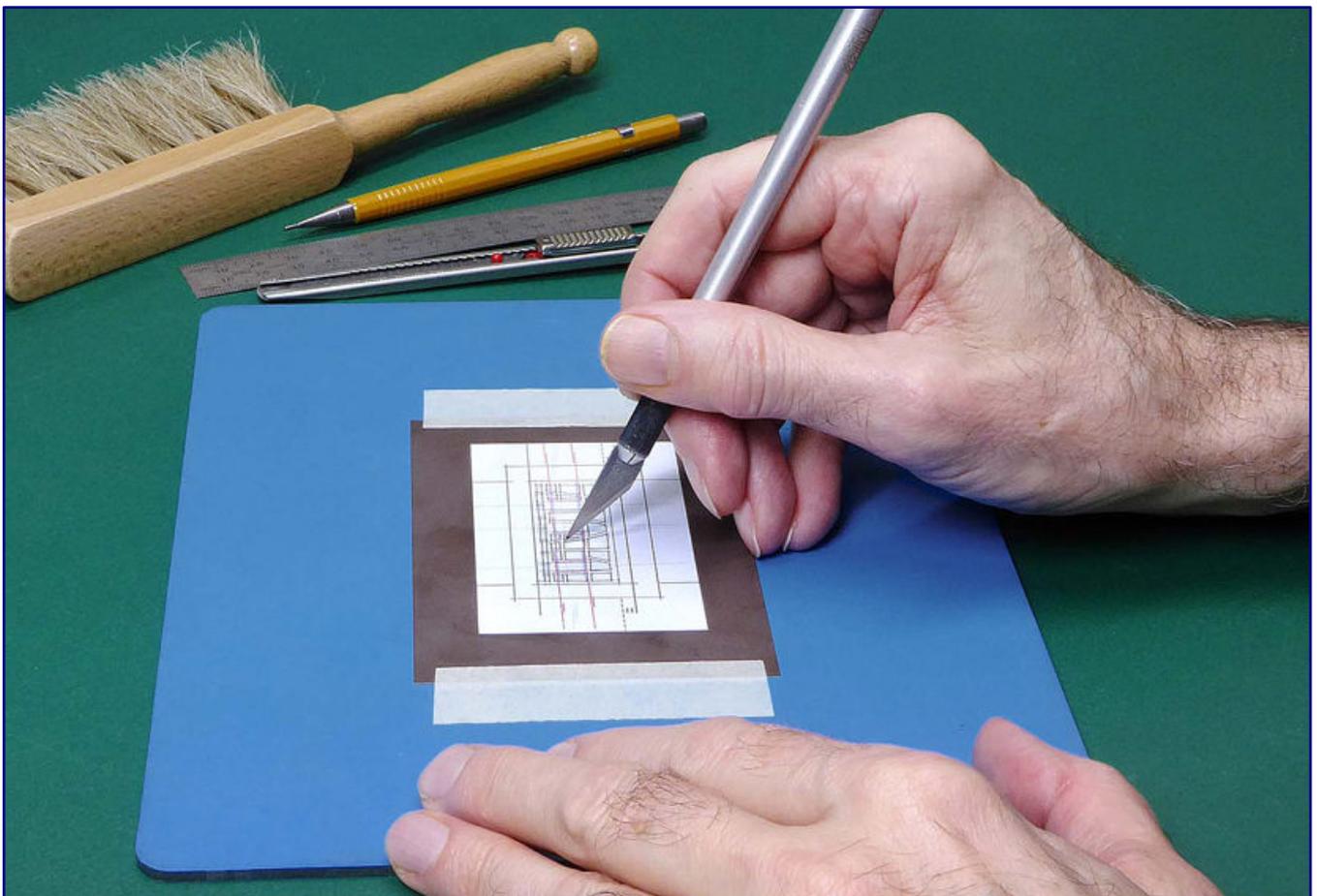
Im Prinzip ist im Maßstab 1:1 dieses Vorgehen die Standardarbeitsweise, um Aufschriften auf Autos, Werbeschilder, Fenster usw. zu übertragen. Auch wenn wir für Modellbauzwecke mit einem CNC-

Schneideplotter arbeiten, ist es ein normaler Vorgang. Beim Handschneiden in der Baugröße Z, so wie hier beschrieben, ist es weniger relevant; die Gründe dafür werden sich nachfolgend noch zeigen.

Es geht ans Werk

Eine Kopie der Zeichnung wird mit „Rubber Cement“ auf Vinylfolie geklebt. Am besten befestigen wir jetzt das Ganze mit Klebeband auf einem kleinen Brett. Im Prinzip könnte auch ohne Brett gearbeitet werden, es besteht in dem Fall jedoch die Gefahr, dass das Vinyl nicht flach aufliegt, was die Maßgenauigkeit des Werkstücks beeinflussen könnte.

Vorlage ist in diesem Fall ein romantisches Fachwerk mit krummen Balken, so wie wir es bei ländlichen Gebäuden oder historischen Fachwerkbauten sehen - in diesem Fall stammt das Vorbild aus der Pfalz. Daher wird, mit Ausnahme der Außenlinien, aus freier Hand geschnitten. Genutzt wird dazu ein spitzes Messer mit Wechselklinge.



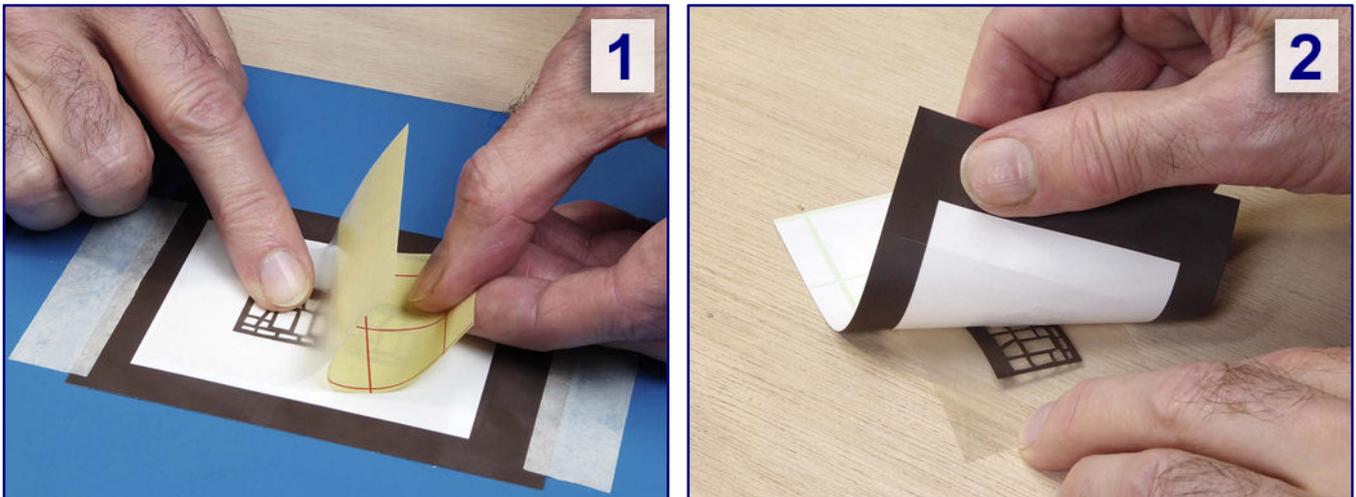
Mit Ausnahme der Außenlinien wird das Fachwerk unserer heutigen Vorlage mit freier Hand geschnitten.

Dann werden die Zeichnungs- und Reststücke entfernt. Freigelegt wird das Teil durch Entfernen des Randbereichs. Anschließend kleben wir die Transferfolie auf. Dann wird vorsichtig und langsam das Hintergrundpapier der Vinylfolie abgezogen. Am besten man rollt das Papier ab, das ist bei DC fix einfach, während professionelle Folien es mit ihren dicken Hintergrundpapieren schwieriger machen.

Wichtig: Wenn sich etwas nicht vom Rückenpapier des Vinyls löst, sofort anhalten und vorsichtig versuchen, es mit gezielten Griffen manuell zu lösen. Das Fachwerkgerüst befindet sich anschließend auf der Transferfolie.

Die Kombination dieser beiden Folienschichten kleben wir anschließend auf den Untergrund. Dann wird vorsichtig die Transferfolie wieder entfernt, so wie schon beim Abnehmen des Rückenpapiers geschehen. Wenn beim Aufkleben etwas an der Transferfolie hängen bleibt, sofort zurückrollen und nacharbeiten. Das geschieht durch Festdrücken des Teils, zum Beispiel mit einem kleinen Schraubendreher.

Niemals sollte Folie direkt nach oben gezogen werden, sondern immer so flach wie möglich zu einer Seite abgerollt werden. Dieser Leitsatz gilt bei allen Folien. Es hilft, wenn diagonal zur Hauptrichtung der Wand gearbeitet wird. Schließlich wird noch ein Stück Hintergrundpapier daraufgelegt und es wird gut nachgerieben.



Zum geplanten Übertrag wird auf das Balkenwerk nun die durchsichtige Transferfolie aufgebracht (Schritt 1). Anschließend wird die Transferfolie vorsichtig wieder entfernt, das Fachwerk sollte nun an ihr haften bleiben (Schritt 2). Anderenfalls ist wie im Text beschrieben vorzugehen.

Das hört sich alles recht einfach an, aber in der Praxis ist es bei sehr kleinen und filigranen Teilen, so wie es in der Spur Z oft der Fall ist, leider schwierig. Selbstverständlich kann auch bei dieser Arbeitsweise wieder mit mehreren Schichten gearbeitet werden. Das erhöht den Schwierigkeitsgrad jedoch weiter.

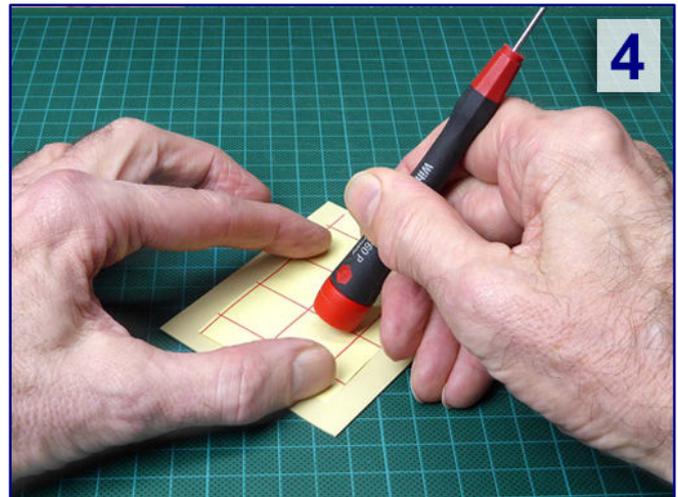
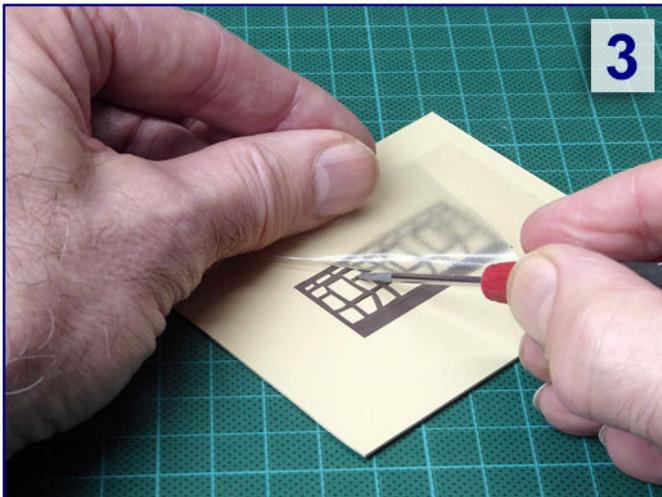
Schneiden nicht aufgeklebten Vinyls

Es muss genauer geschnitten werden, wenn das Vinyl nicht fest aufgeklebt ist. Bei aufgeklebter Folie macht es zum Beispiel wenig aus, wenn unabsichtlich ein Fachwerkbalken durchgeschnitten wird. Das sieht hier leider ganz anders aus. Unter Umständen wird es dann schwierig oder gar unmöglich, das Werkstück mittels Transferfolie zu übertragen.

Da Gebäudewände so winzig sind und im Falle von Fachwerk auch noch sehr filigran, bleiben sie leicht am Rückenpapier kleben statt auf die Folie überzugehen. Sie können beim Übertrag auf Transferfolie auch leicht verziehen.

Dann stimmen die Dimensionen nicht mehr und das Benutzen einer einzigen Basiszeichnung zum Schneiden mehrerer Teile schwierig oder unmöglich. Beim Übertrag von Transferfolie auf den Untergrund gibt es wieder dieses Risiko. Wenn die Vinyloberfläche koloriert ist, kann die Transferfolie der Oberfläche schaden.

Vorteile beim Schneiden nicht aufgeklebten Vinyls sind allerdings auch festzustellen. Wenn ein Vinylteil missglückt, bleibt etwa der Untergrund unbeeinträchtigt. Auch besteht beim Entfernen der Reststücke keine Gefahr von Kratzer auf den Untergrund.



Sollte beim Übertragen der herausgearbeiteten Struktur auf die Wandgrundfläche mal ein Balken an der Transferfolie haften bleiben, helfen wir vorsichtig mit einem geeigneten Werkzeug, hier die Spitze eines Schraubendrehers nach (Schritt 3). Im letzten Schritt legen wir das Hintergrundpapier der Transferfolie noch mal auf und sorgen durch Reiben mit sanftem Druck für gutes Haften von Fachwerk und Wandfläche (Schritt 4).

In der Theorie könnte man mittels Transferfolie auch Wände bekleben, die schon zugeschnitten sind oder Gebäude, die schon montiert sind. Das passgenaue Aufkleben ist jedoch schwierig und führt leicht zu nicht korrigierbaren Fehlern.

Nachbearbeiten

Nach dem Übertrag des Fachwerks werden die Fensteröffnungen geschnitten oder gesägt. Schneiden von dünnem Polystyrol geht relativ einfach: alle vier Seiten einkerben, zwei Kreuzlinien von Eck zu Eck einkerben und auf einen geeigneten Untergrund durchdrücken.

Ich benutze dazu ein Brett mit mehreren, rechteckigen Öffnungen. Am besten etwas zu klein schneiden und mit einer Nadelfeile nachbearbeiten. Hier empfiehlt sich eine flache Nadelfeile mit sogenannter 'Sparkante', das heißt: Eine Seite ohne Profil wird benutzt, um die Feile in den Ecken zu führen, ohne versehentlich Material an der falschen Stelle abzutragen.

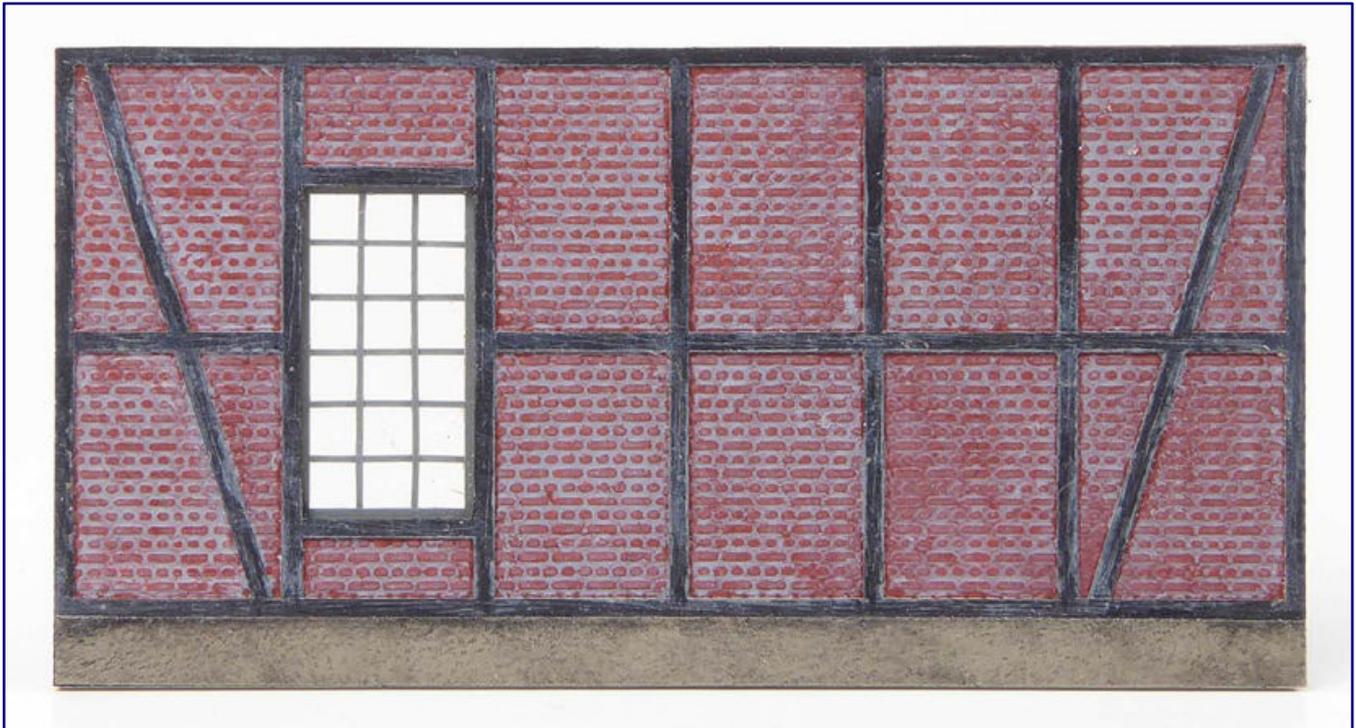


Schneiden und Freimachen (Bild links), Nacharbeiten (Bild Mitte) und Anmalen (Bild rechts) der Fensteröffnungen bilden die nächsten Arbeitsschritte auf dem Weg zu tief in der Gebäudewand liegenden Fenstern.

Anschließend werden die inneren Seiten der Fensteröffnungen angemalt. Schließlich wird die Wand entlang der Konturen des Vinyls auf die endgültigen Maße zugeschnitten (einkerben und abbrechen).

Wir könnten uns hier auch fragen: „Warum die Balken nicht einfach aufmalen statt den Folienaufwand zu treiben?“ Die Antwort liegt eigentlich längst auf der Hand: Erstens haben wir beim Schneiden mehr Kontrolle über die Breite der Balken als beim Malen.

Zweitens haben wir beinahe unendlich viele Versuche, weil wir eine kopierbare Zeichnung nutzen, aber auch weil die repositionierbare Folie wieder abziehbar ist. Dazu ergibt sich die Option des Alterns mit gängigen Modellbautechniken, dabei sind die kleinen Höhenunterschiede von Folienschichten und die Möglichkeit zu ‚gravieren‘ oder prägen hilfreich.



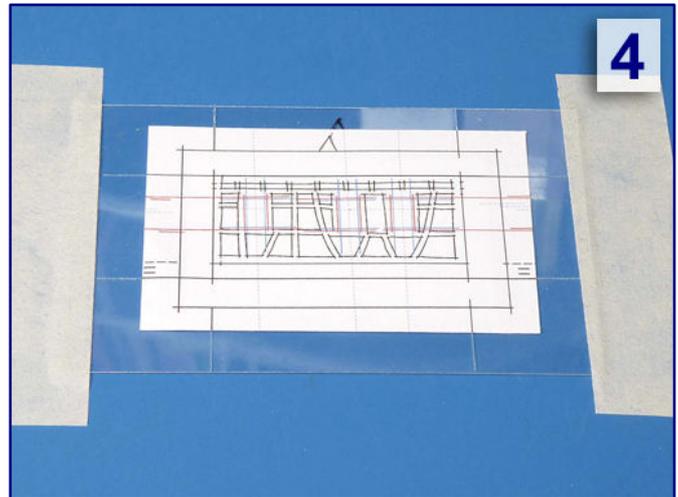
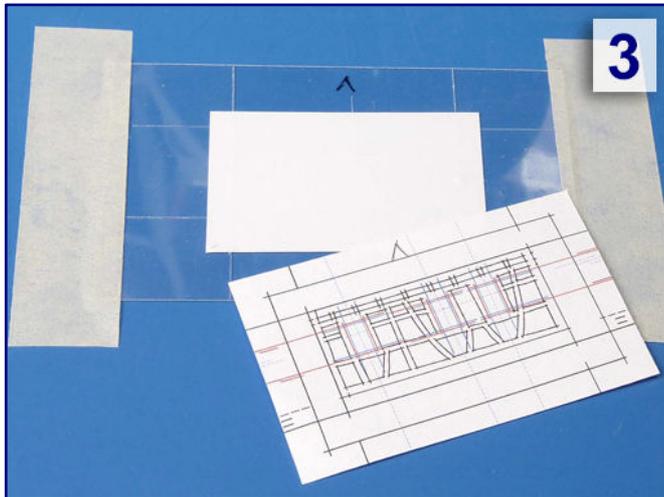
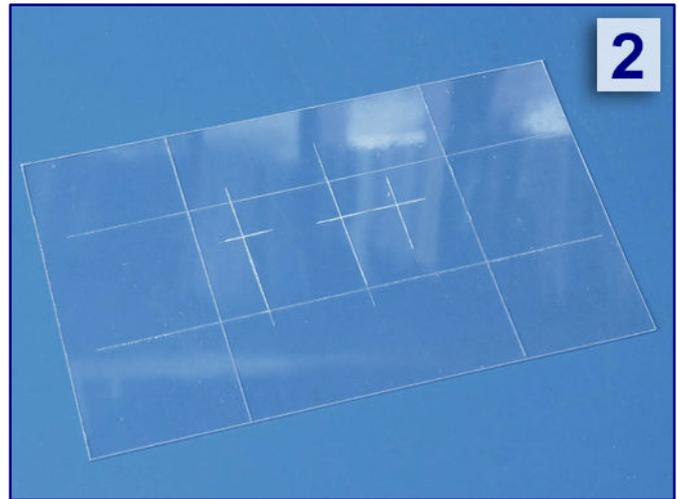
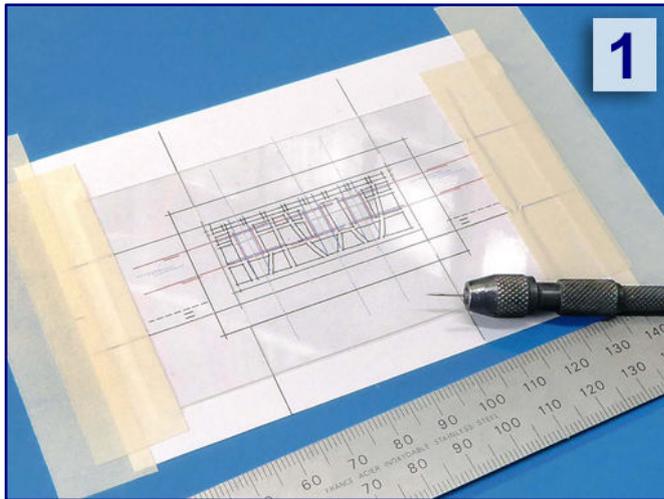
Gewerbliche Bauten zeigten häufig backsteingefülltes Fachwerk. Die dazu erforderliche Polystyrolplatte stammt von Slaters und wurde mit Acrylfarbe grau verfugt. Die Fachwerkbalken sind aus stark klebender Folie geschnitten, weil die Kontaktfläche zum geprägten Hintergrund klein ist. Das Fenster entstand aus separaten Vinylstreifen von 0,3 mm Breite auf 2 mm dickem, transparenten Polystyrol.

Und zu guter Letzt sieht es, dank dieser gängigen Techniken, auch realistischer aus, aber zumindest das könnte auch eine Sache des persönlichen Geschmacks sein. Wenn wir statt glattem Polystyrol Backsteinplatten mit Struktur benutzen, um ein ausgemauertes Fachwerk zu gestalten, sind gemalte Balken eh keine Alternative.

Herstellen der Fenster

Unsere Fenster entstehen separat. Da gibt es zwei Alternativen. Die erste ist eine dicke, transparente Platte, so wie bei der Methode 1 / 1A beschrieben. Das ergibt sehr stabile Gebäude. Ist die schon hergestellte Wand jedoch stabil genug, können wir auch ein dünnes Material benutzen.

In diesem Fall nutze ich eine 0,4 mm starke Polystyrolplatte von Evergreen. Zusammen mit der 0,8 mm dicken Fachwerkwand ergibt das eine Gesamtstärke von 1,2 mm, was ausreichend stabil ist.



Das Material für die Scheibennachbildung legen wir über die Zeichnung und befestigen beides mit Klebeband (Schritt 1). Anschließend werden die Fensterteilungen (Fensterkreuze) eingekratzt und eventuell weiß eingefärbt. Wichtig ist das Mitaufbringen von Referenzlinien, die sich auch auf der Zeichnung wiederfinden, zum Ausrichten auf dem Kunststoff (Schritt 2).

Dann kleben wir weißes Vinyl darüber (Schritt 3) – dieses Stück soll größer als die Wand, jedoch kleiner als die Zeichnung sein. Sind dickere Fensterrahmen gewünscht, können auch zwei Schichten Vinyl übereinander geklebt werden. Nun schneiden wir eine Kopie der Zeichnung zu. Jetzt werden die Referenzlinien auf der Zeichnung und auf dem Glas übereinstimmend ausgerichtet, die Zeichnung dann mit Rubber Cement fixiert (Schritt 4). Die Öffnungen der Fensterrahmen lassen sich dann ins Vinyl schneiden. Das Benutzen der immer gleichen Zeichnung sorgt für exaktes Passen von Fenstern und Rahmen.

Eine Kopie der Zeichnung wird auf einem Untergrund befestigt. Hier empfiehlt sich das mild klebende Krepptband, das als Abdeckband für Malerarbeiten verkauft wird. Das transparente Material wird über die Zeichnung gelegt und ebenfalls mit Klebeband befestigt. Die Fensterteilungen werden eingekratzt und eventuell weiß eingefärbt.

Wichtig ist das Einkratzen von Referenzlinien. Diese sollen auch auf der Zeichnung festgehalten sein. Dann wird weißes Vinyl darüber geklebt – oder auch jede andere gewünschte Farbe. Das Stück soll größer sein als die Wand, jedoch kleiner als die Zeichnung. Wer dickere Fensterrahmen wünscht, klebt zwei Schichten Weiß übereinander. Eine Kopie der Zeichnung wird zugeschnitten.

Jetzt können die Referenzlinien der Zeichnung und des Glases in Übereinstimmung gebracht werden. Die Zeichnung wird daher mit Rubber Cement aufgeklebt und genau gerichtet. Sind es nur wenige Öffnungen, genügt auch ein Klebeband.

Die Öffnungen der Fensterrahmen werden dann ins Vinyl geschnitten. Dadurch, dass immer dieselbe Zeichnung benutzt wird, werden die Glasverteilungen und Fensterrahmen nach dem Entfernen der Reststücke übereinstimmen.

Ein Unterschied zur Methode 1 ist, dass die Innenlinien der Fensterrahmen auf der Zeichnung angegeben sein müssen. Bei Methode 1 entstehen die Rahmen quasi 'automatisch' dadurch, dass zum Schneiden ein Messer mit Aufklebern benutzt wird. Das ist hier nicht der Fall.

Bei diesem Vorbild sitzen zwei der drei Fenster nicht horizontal, sondern schräg in der Wand – wie dies bei alten Häusern oft der Fall ist. Daher sind auf der Zeichnung die Referenzlinien zum Schneiden der Fensterrahmen in Farbe ausgeführt. So vermeiden wir ein Verwechseln mit Scheidelinien der Fensteröffnungen.

Wandteile zusammenfügen

Das Endresultat ist ein Stück weißes Vinyl mit Fenster. Das muss jetzt noch hinter die fertige Polystyrol-Wand geklebt werden und da stellt sich die Frage: Welcher Kleber wäre dafür geeignet, weil eben nur sehr wenig Klebstoffe auf Weich-Vinyl haften.

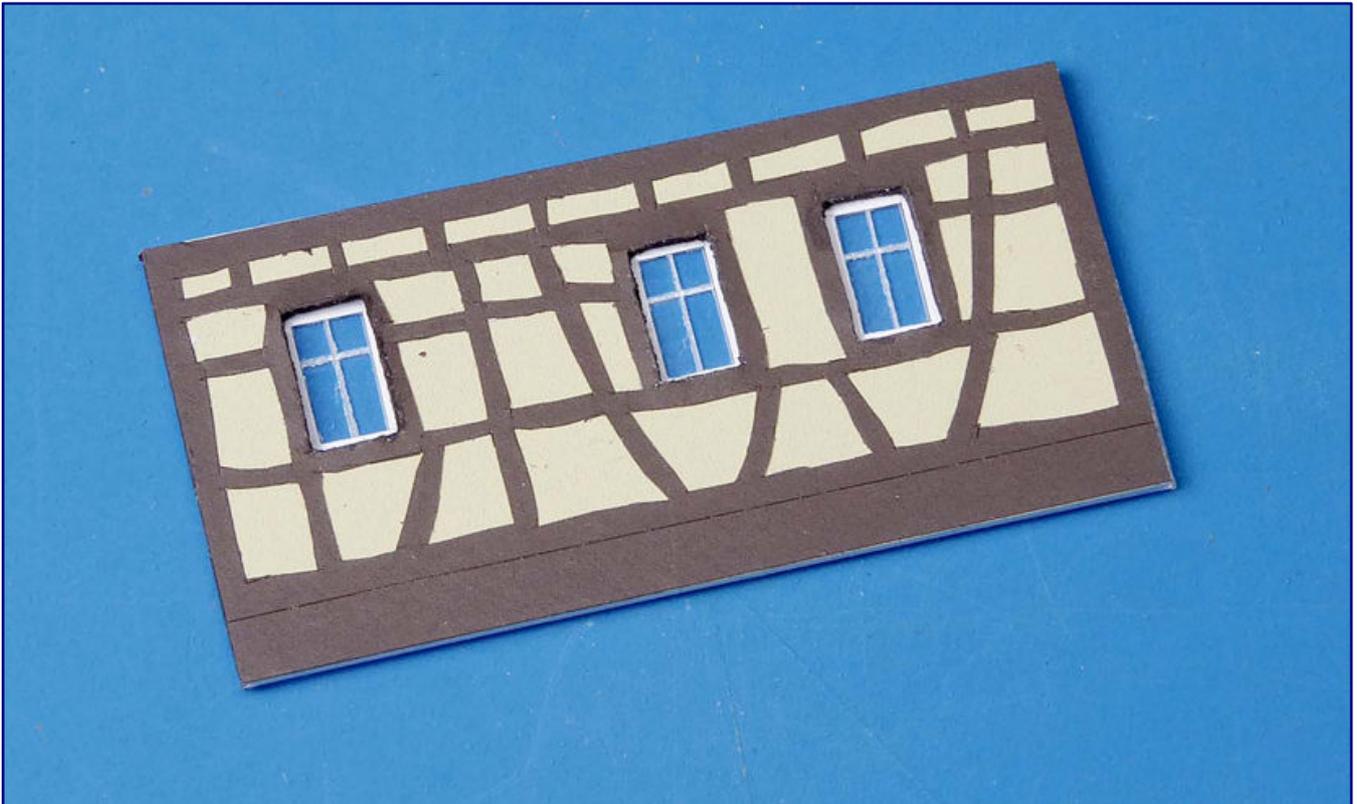
Ich habe 17 Kleber eingehend getestet. Was nicht funktioniert hat: Hart-PVC-Kleber, Polystyrol-Klebstoff, Zwei-Komponenten-Epoxidharz, Hartkunststoffkleber, Weichkunststoffkleber, Weißleim („Holzleim“) und Plastik-Spachtelmasse.



Beim Trocknen werden die zusammengefügte Teile beschwert, damit Gebäudewand und Fensterteile dauerhaft zusammenhalten.

Ausgezeichnet funktioniert hat „Loctite Super Glue-3 Power Gel Sekundenkleber“. Achtung: Nicht verwirren lassen und mit anderen Loctite-Gel-Sekundenkleber verwechseln, immer auf das Etikett achten! Bei diesem Kleber bleiben etwa 30 Sekunden Zeit zum Ausrichten des Werkstücks. Die Ausdünstungen bitte nicht einatmen.

Als gut geeignet erwies sich auch „Pattex Multi Universalkleber“. Merkwürdigerweise funktionierte das angeblich stärkere „Pattex Repair Extreme“ nicht. Befriedigende Ergebnisse lieferte der „Velpon Universalkleber“. Vorteil ist hier das große Zeitfenster für das Ausrichten.



Auf diesem Bild ist das Ergebnis der bisher beschriebenen Arbeiten zu sehen: Die weißen Fensterrahmen liegen deutlich tiefer als die Fachwerkwand. Gut machen sich auch die weiß abgesetzten Fensterkreuze.

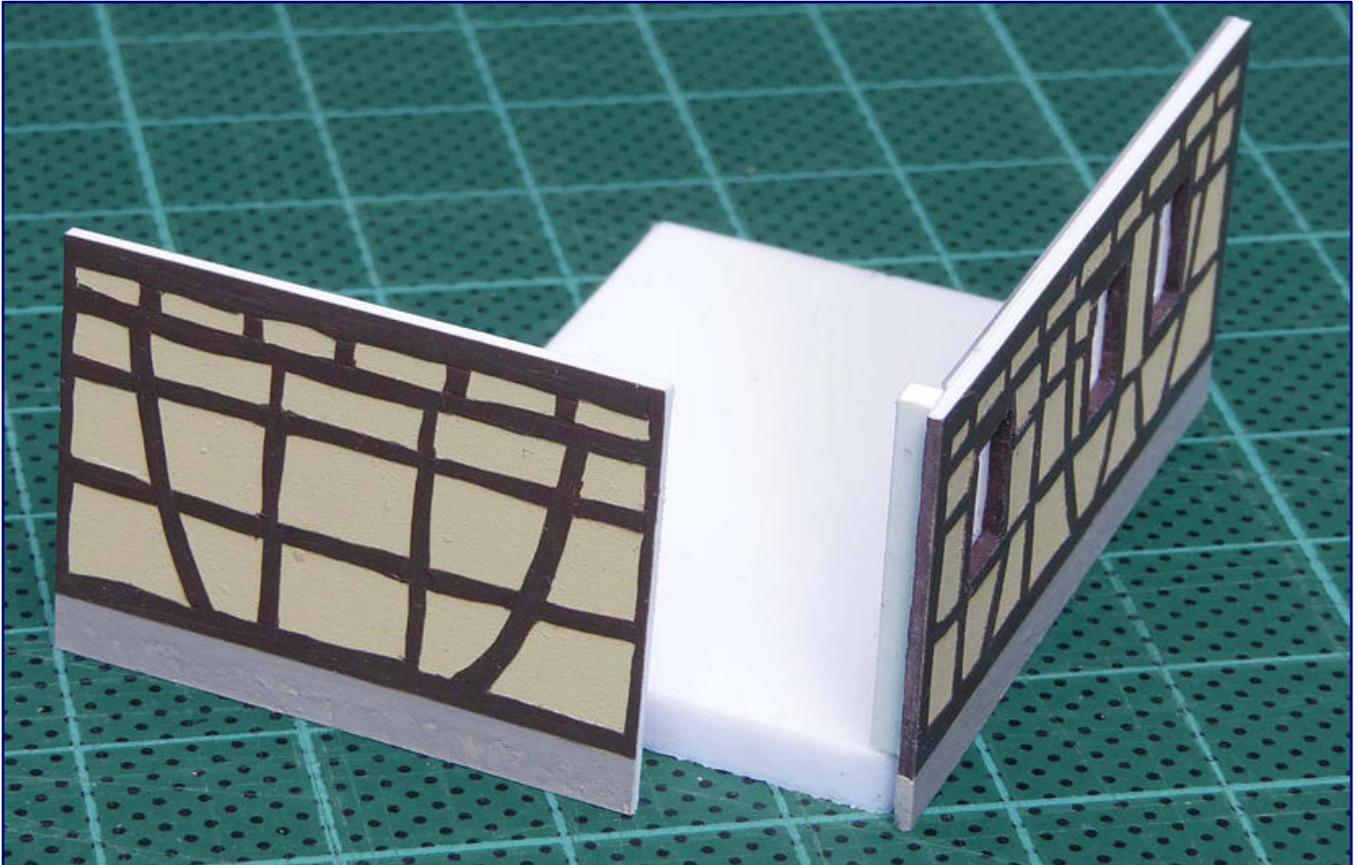
Nachteil ist hingegen die sehr lange Trockenzeit von etwa einem Tag. Zwei andere, bekannte Universalkleber funktionierten beim Testen gar nicht. Offensichtlich ist nicht vorauszusehen, welche Produkte nutzbar sind, da bleiben nur dann die beschriebenen Testreihen.

Dünnflüssige Sekundenkleber der Marke Bison (ist identisch zu Uhu, Griffon oder Bostik) funktionierten technisch sehr gut, jedoch bleibt keine Zeit zum Ausrichten, es muss sofort richtig sitzen, sonst ist das Teil endgültig verloren.

Da das Fensterteil und die Wand anhand der gleichen Zeichnung entstanden sind, sollten sie jetzt genau auf einander passen. Es soll jedoch vermieden werden, dass die Teile „schwimmen“, wenn sie mit einer Zwischenschicht flüssigen Klebers aufeinanderliegen.

Die Gefahr ist groß, wenn die Trockenzeit mehrere Stunden beträgt, so wie etwa beim Universalkleber. Um dem vorzubeugen, lege ich während des Trocknens schwere Metallstücke rund um die zu verklebenden Teile. Da die Außenmaße von Wand und Fensterplatte identisch sind, gibt es mit dieser Hilfe die gewünschte, exakte Übereinstimmung.

Schließlich bekommen die Wandteile wieder eine 45°-Gehrung. Bei Methode 1 ist das erforderlich, weil die Wände so dick sind. Bei Methode 2 gibt es allerdings eine Alternative. Weil die Wandteile relativ dünn sind, gehört eine einfache stumpfe Eckverbindung auch zu den möglichen Optionen.



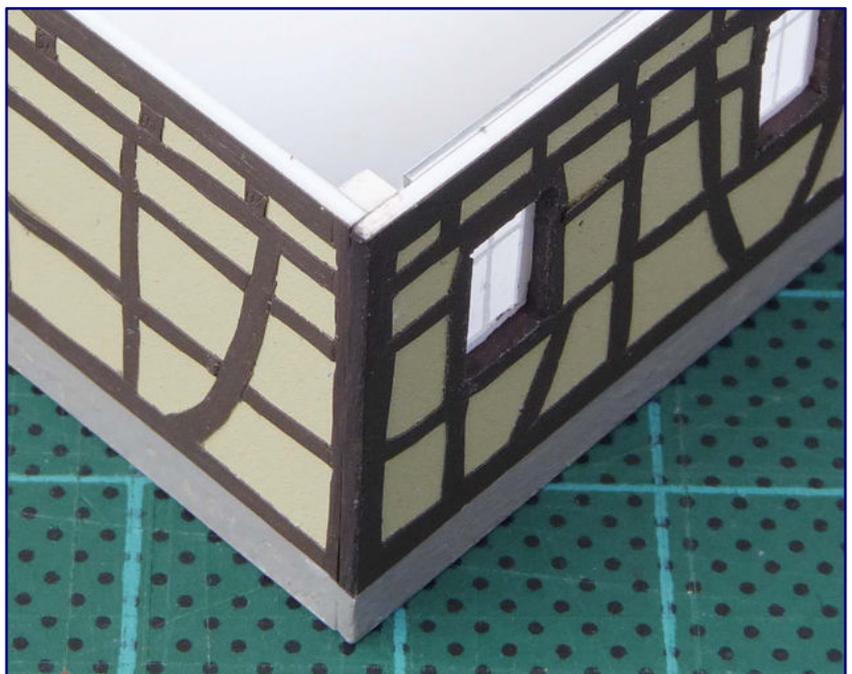
Da die Wände des Mustergebäudes nicht allzu dick sind, reicht eine stumpfe Eckverbindung (Bild oben). Eine Wand-Kopfseite wurde deshalb braun und grau angemalt, damit die Klebeverbindung nach dem Verkleben nicht durch einen Farbunterschied auffällt (Bild unten rechts).

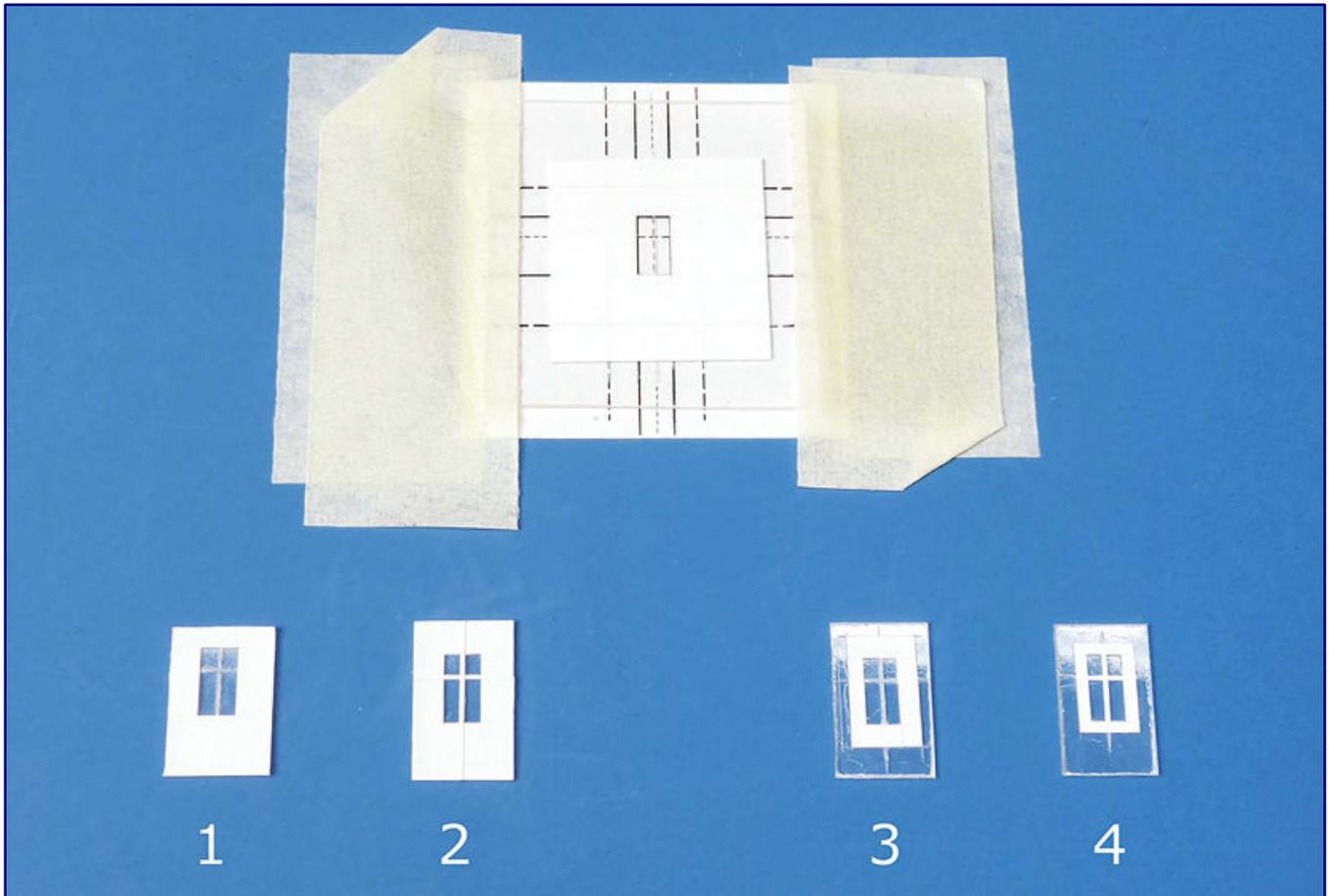
Insbesondere bei Fachwerkbauten oder Holzbauten lässt sich die Naht sehr gut mit etwas Farbe kaschieren.

Wenn sie zu grob ist, käme zuvor Spachtelmasse zum Einsatz. Bei Vinyl empfiehlt sich eine flexiblere, ähnlich einem Acrylspachtel.

Nachteil ist dann aber, dass die Glasplatte dann kürzer sein muss als das vordere Wandteil. Das bedeutet das beide Elemente nicht mehr genau auf einander passen.

Selbstverständlich gibt es da wieder kluge Tricks. So ließe sich zum Beispiel der Reststreifen des Fenster-teils aufbewahren, um beim Aufein-





anderkleben die Spalte vorübergehend auf zu füllen. Ich überlasse es den Lesern, weitere Lösungen zu entdecken.

Übrigens werden viele schon bemerkt haben, dass es bei dieser Bauweise nicht unbedingt erforderlich ist, Polystyrol als Glasersatz zu verwenden. Da das Verglasungsmaterial beim Verbinden der Wände keine Rolle spielt, sind andere transparente Materialien ebenso brauchbar.

Separate Fenster

Wenn eine Wand bereits ausreichend stabil ist, können wir die Fenster auch separat herstellen. Passgenaue Vorarbeiten an zwei größeren Teilen sind dann nicht erforderlich. Diese Methode ist auch brauchbar, um handelsübliche Bausätze individuell aufzuwerten, weil deren Fensterrahmen und -riegel fast immer zu grob sind.

Zum Herstellen separater Fenster benutzen wir am einfachsten wieder eine Kopie der Zeichnung. Die Arbeitsweise ist im Prinzip die Gleiche wie für die Wandverglasung aus einem Teil. Doch hier arbeiten wir mit mehreren Teilen klaren Polystyrols.

Ich zeige hier eine Vorlage mit einer separaten Zeichnung für ein Fenster. Da alle Referenzlinien jetzt horizontal oder vertikal sind, ist es nicht erforderlich, jedes Mal für das Schneiden der Rahmenöffnung die Zeichnung neu aufs Vinyl zu kleben. Wir lassen sie einfach auf dem Untergrund aufgeklebt und stellen so viele Fenster nach gleichem Muster her, wie wir sie brauchen.

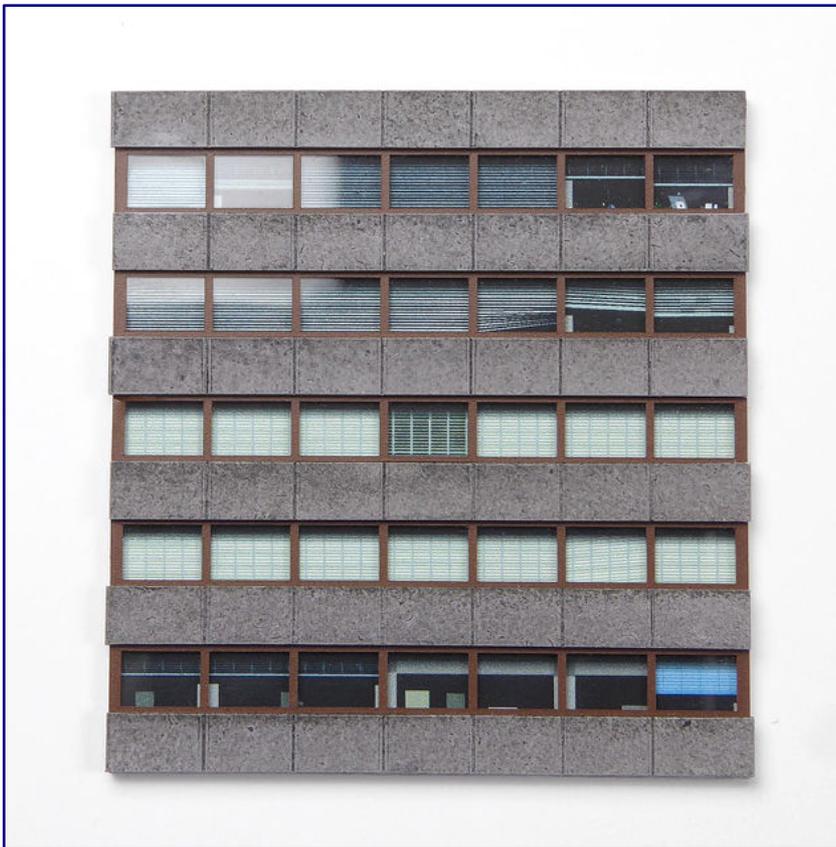
Das Fenster 1 im begleitenden Bild (siehe Seite 38) ist so wie bei der Vorlage zum Fachwerkhaus: Hintergrund ganz mit Vinyl beklebt, Fensterteilung eingekratzt, eventuell eingefärbt. Fenster 2 hat

Vinylstreifen für die Fensterteilung, jedoch sind diese nicht auf Maß geschnitten, sondern einfach darauf geklebt. Auf ihre Länge ist zu achten.

Sie überkreuzen sich also und überschneiden auch den Fensterrahmen. Das ist nichts für Puristen, jedoch fällt es aus der Distanz nicht auf. Das Vinyl liegt durch dieses Vorgehen beim Verkleben nicht flach an, jedoch haben beide von mir als 'gut' bewertete Universalkleber damit keine Probleme, sie halten trotz kleiner Distanz zwischen Wand und Verglasung ausgezeichnet. Vorteil ist, dass die Vinylstreifen nicht zu fixieren sind.

Eine weitere Alternative ist, die Fensterrahmen geringfügig größer als die Fensteröffnung zu machen, gerade genug, um im Endeffekt keinen Spalt zu riskieren (Fenster 3 & 4 im Bild) und die Randfolie zu entfernen. Damit erhalten wir die Chance, die Fenster mit Polystyrolkleber zu kleben.

Dickflüssiger Polystyrolkleber ist gerade noch imstande, den kleinen Raum von 0,07 mm zwischen Wand und Fensterglas, verursacht durch die Folie, zu überbrücken. Die Trockenzeit ist jedoch lang, ungefähr einen Tag.



Getestet wurde hier mit Faller Expert. Vorteil ist dessen exakte Dosiermöglichkeit und die lange Zeit zur Korrektur der Fensterlage. Vinylstreifen, die länger sind als der Fensterrahmen (Fenster 2), erlauben dieses Vorgehen nicht.

Wir müssten die Streifen also wieder zuschneiden und mit Klarlack fixieren oder den Zwischenraum zwischen Verglasung und Wand mit kleinen Streifen Polystyrol, die außerhalb des Fensters geklebt werden, überbrücken. Dünnestes Maß ist 0,13 mm (Evergreen-Platte Nr. 9009; Vertrieb über Faller).

Ich kann mir vorstellen, dass sich das Montieren der Fenster mittels Klebbandes verlockend einfach anhört, in der Spurweite Z ist das jedoch knifflig und oft hält es nicht richtig gut, Ich würde daher immer ein zuverlässiges Verkleben bevorzugen.

Die Folienmethode ist auch für moderne Gebäude geeignet, weil gerade diese viel Glas aufweisen. Die Gebäudewand im Foto hat nur einen Schicht Vinyl auf einer transparenten Platte erhalten, auf die 6 mm breite Polystyrolstreifen geklebt wurden. Gravuren, Farbe und ein gedrucktes Innenleben erledigen den Rest.

Im dritten und letzten Teil dieser kleinen Reihe möchte ich Ihnen noch moderne Gebäude und einige Kniffe nahebringen. Auch einige Modelle

Bezugsquellen für Werkzeuge und Material:

<https://www.amazon.de>
<https://www.conrad.de>
<https://www.faller.de>

<https://www.gerstaecker.de>
<https://www.modulor.de>
<http://www.peter-post-werkzeuge.de>

zum Ausprobieren des neu Erlernten gebe ich Ihnen dann noch mit.

Alle Fotos: Reinder Rutgers

Funktionsweise einer Traktionsart erklärt **Hauptbaugruppen der Diesellok**

Wie funktioniert die Diesellok, fragt sich bestimmt so mancher Eisenbahnfreund. Außer dem Motor hat sie nicht viele Komponenten mit einem Auto gemein, das die meisten sicher noch recht überblicken. Unabhängig von den technischen Beschreibungen in Baureihenbänden ist ein grundsätzlicher Überblick zur Funktionsweise der einzelnen Komponenten sicher sinnvoll. Das Ergebnis solcher Überlegungen stellen wir nun vor.

Stefan Alkofer
So funktioniert die Diesellok

Transpress Verlag
Stuttgart 2024

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 17,0 x 24,0 cm
184 Seiten mit 20 S/W- & 118 Farbbildern sowie 9 Zeichnungen

ISBN 978-3-613-71715-2
Titel-Nr. 71715
Preis 39,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Das vorliegende Buch ist kein brandneuer Titel, sondern die aktualisierte Wiederauflage eines 2005 im gleichen Verlag erschienenen Werks. Autor ist damals wie heute Stefan Alkofer, heute Chefredakteur des Magazins Modelleisenbahner.

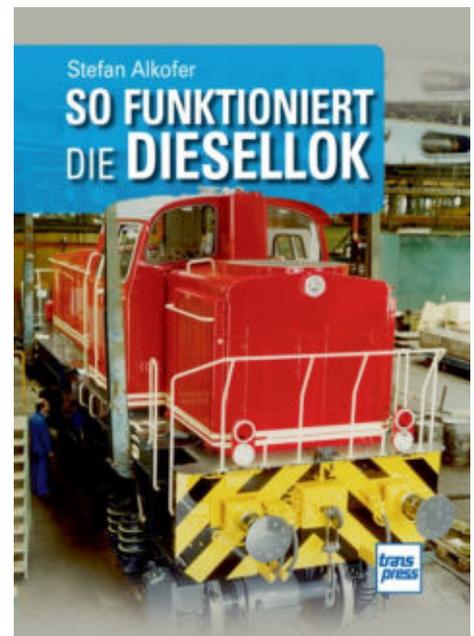
Da das Vorgängerwerk noch nicht bei uns besprochen wurde, bot sich die aktuelle Auflage für eine Rezension an. „So funktioniert die Diesellok“ ist ein sprechender Titel, aber je nach persönlichem Wissen und persönlicher Perspektive wird ihn wohl jeder mit abweichenden Erwartungen belegen.

Denkbar wäre etwas ein „Fahrschulbuch“ im Sinne von Anleitungen, wie eine Diesellok aufgerüstet, gestartet und gefahren wird. Ebenso möglich wäre ein Buch, das tief in die technischen Prozesse dieser Traktionsart eintaucht und Hauptmotor wie auch andere Aggregate und Hilfseinrichtungen im kleinsten Detail beschreibt.

Genau das birgt beim Spontanerwerb das Risiko eines Fehlkaufs, vermag zugleich aber auch wegen falscher Erwartungen vom Kauf abzuschrecken. So setzen wir uns nun mit den Beschreibungen des Verlags, dem Inhalt des Werks und auch seiner Zielgruppe auseinander.

Festzuhalten ist zunächst, dass sich die Lektüre nicht auf Fahrzeuge deutscher Eisenbahnen beschränkt, es ist also nicht baureihenspezifisch. Weltweit ist die Dieseltraktion die meistverwendete und außerhalb von Deutschland steht bei ihr die elektrische Leistungsübertragung im Mittelpunkt. Aber auch hierzulande zeigte sich die Entwicklung nach der Bahnreform sehr dynamisch.

Will der Autor also umfassend berichten, muss er alle denkbaren Antriebsspielarten berücksichtigen. Zunächst taucht Stefan Alkofer daher in die Geschichte ein. Es wird herausgearbeitet, was die Diesellok kennzeichnet und beschreibt das grundlegende Problem, dass ein Dieselmotor nicht unter Last gestartet werden kann.



Der weitere Abriss führt dann zu Klassifizierungen der Maschinen, technische Bezeichnungen in Deutschland (aber auch anderswo), wirft dabei aber auch einen Blick auf private Unternehmen und das Ausland. Nicht vergessen werden dürfen Dieseltriebwagen als besonderer Aspekt und auch Meilenstein der Geschichte.

Angeschlossen wird ein Kapitel zu physikalischen Grundlagen. Hier geht es um grundlegende Begriffe und deren Definition sowie die Einheiten, in denen hier das Messen erfolgt. Mechanik und Dynamik der Gase und Wärme in ihrer Wirkung wollen verstanden werden, um zu verstehen, wie ein effizient arbeitender Dieselmotor beschaffen sein muss.

Wegen der vorherrschenden elektrischen Leistungsübertragung werden auch die Elektromotoren in ihrer Vielfalt und Schaltungsmöglichkeiten mit Vor- und Nachteilen erklärt. Ebenso abgehandelt werden Generatoren, die moderne Drehstromtechnik und Strömungsmaschinen (Turbinen und Pumpen).

Auf Basis dieser Grundlagen werden dann Zwei- und Viertaktmotor erläutert und die einzelnen Bauteile sowie Betriebsstoffe beschrieben. Es folgen ähnlich aufgebaute Kapitel zur mechanischen, elektrischen und hydrodynamischen Kraftübertragung.

Beschreibungen der Nebeneinrichtungen, des mechanischen Teils und der Nebeneinrichtungen einer Diesellok schließen sich an, bis eine beliebige Lok in allen Bestandteilen erklärt wurde. Der Leser wird in die Lage versetzt, Sinn und Zweck der vielen Bauteile und -gruppen zu verstehen und ahnt, warum eine solche Maschine heute so komplex aufgebaut ist.

Ein Ingenieursstudium sind dabei weder Voraussetzung zum Verstehen noch Ziel der Wissensvermittlung. Die fachliche Tiefe wurde so gewählt, dass wichtige Entwicklungsstufen einzelner Komponenten nachvollziehbar werden und verstanden wird, worauf künftige Veränderungen zielen.

Dabei berücksichtigt der Verfasser auch die internationale Entwicklung, bis hin zu einer kleinen Typenkunde amerikanischer Dieselloks am Ende dieses Buchs. Zuvor ist der Leser aber dabei, wie in einer kurzen Reportage eine Vertreterin der Baureihe 218 binnen neun Minuten startklar gemacht wird und wann diese Zeit sehr knapp für den Lokführer wird.

Bildlich wird das Geschriebene recht umfangreich und geeignet unterstützt: Die gewählten Aufnahmen zeigen zwar teilweise vollständige Lokomotiven – nicht nur aus Deutschland – im Streckendienst, aber der Schwerpunkt richtet sich stets auf die jeweils im Kapitel behandelten Teile der Maschinen. So bleibt gewährleistet, dass die Ausführungen nachvollziehbar und zuordbar sind.

Dies führt uns zur Zielgruppe des Titels. Der Verlag selbst umschreibt diese wie folgt: „Damit bietet dieses Buch fundiertes Wissen für jeden, der sich für Technik und Funktion dieser wichtigen Fahrzeuge interessiert.“

Das ist sehr treffend zusammengefasst, denn hier kommen nicht nur Technikverliebte zum Zuge und zugleich ist es kein trockenes Fachbuch mit einem übermäßig hoch gewählten Niveau, dem nur die wenigsten folgen könnten. Es ist schlicht das, was wir in diesem Sachgebiet der Eisenbahn als massentauglich bezeichnen möchten.

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

Zweiter Bildband von Udo Kandler

Neue Sichten auf die Bundesbahn

Reinhold Palm fotografierte für die Werbeabteilung der Deutschen Bundesbahn. Dies und seine Passion für die Eisenbahnfotografie brachten eine unglaubliche Vielfalt und Abwechslung an Lichtbildern hervor. Um Haaresbreite verloren gegangen, freuen wir uns heute über den Erhalt der Sammlung. Udo Kandler hat einen zweiten Bildband daraus zusammengestellt.

Udo Kandler
Die Bundesbahn
Fotoraritäten der 50er- und 60er-Jahre von Reinhold Palm

Geramond Media GmbH
München 2024

Gebundenes Buch
Format 26,8 x 28,9 cm
240 Seiten mit ca. 260 Abbildungen

ISBN 978-3-98702-001-8
Preis 59,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Das an dieser Stelle vorgestellte Buch haben wir nicht grundlos ausgewählt: Es passt einfach bestens zum heutigen Teil unserer Reihe „Randerscheinungen“, in der wir uns mit wirkungsvollen Figurenszenen beschäftigen.

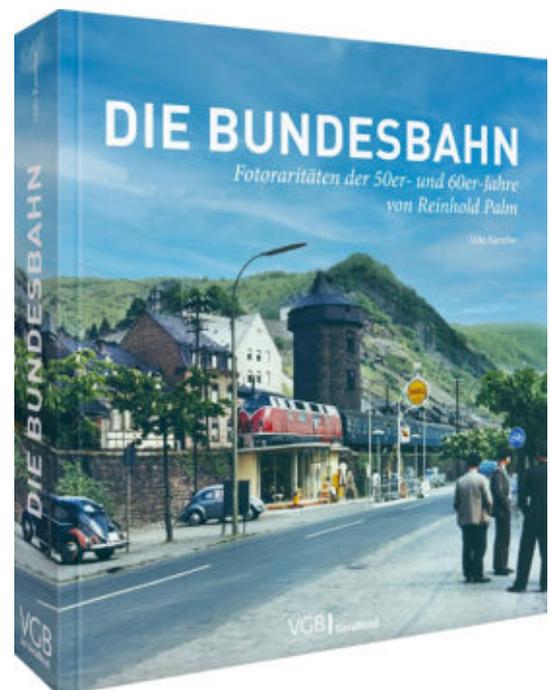
Um glaubhafte Szenen erreichen zu können, ist immer das Vorbild die Vorlage für unsere Modellwiedergaben. Doch woher bekommen wir historische Szenen, auf denen Menschen und nicht Eisenbahnfahrzeuge im Mittelpunkt stehen?

Reinhold Palm ist einer der wenigen Fotografen, die berufsbedingt eine sehr breite und bunte Palette an Themen abzuarbeiten hatten, weshalb nicht immer nur Lokomotiven und Triebzüge in seinem Fokus standen. Dazu gehört er zu den frühen Farbbildpionieren – ein Glücksfall für unseren Antritt. Reinhold Palm war ein Eisenbahnfotograf aus Passion, der nicht einfach aus Pflichtbewusstsein gehandelt hat.

Den Schatz seines Nachlasses hat die Eisenbahnstiftung im Dezember 2018 gehoben, sonst wäre er um Haaresbreite vernichtet worden. Udo Kandler hat den wohl einmaligen Bildbestand ausgiebig gesichtet und geeignete Aufnahmen zu einem zweiten Bildband zusammengestellt.

Den ersten hatten wir bereits in **Trainini®** 4/2022 rezensiert und auch den durch viele Publikationen eigentlich gut bekannten Autor kurz vorgestellt. Wiederholt wusste er Bildarchive auszuwerten und das gefundene Material durch einen roten Faden sinnvoll zu verbinden.

So schuf er auch Bücher über den bekannten Hamburger Direktionsfotografen Walter Hollnagel, quasi ein Kollege Reinhold Palms, wenngleich auch in anderer Form und viel weiter im Norden wirkend. Gewiss haben er und seine Kollegen aber auch Kunst und Können des hier bildlich Geehrten beeinflusst. Arbeitskollege und Direktionsfotograf Paul Trost war auf jeden Fall sein Lehrmeister.



Sinnvoll erscheint es deshalb, wenn Udo Kandler zunächst den beruflichen Weg von Reinhold Palm nachzeichnet und eben auch in einem separaten Kapitel Paul Trost und einige seiner Werke in angemessener Form vorstellt.

Ein Querschnitt verschiedener Bundesbahn-Impressionen widmet sich portraitierten Schienenfahrzeugen. Dies stellt nur einen Ausschnitt aus dem Schaffen vor, besticht aber durch das eingesetzte Farbmaterial, das sich bei kaum einen anderen zeitgenössischen Fotografen findet. Heute sind das wertvolle Geschichtsdokumente.

Ausgewählt haben wir diesen Titel aber, weil er eben auch abseits der Gleise Geschichte dokumentiert. Oft haben auch die Menschen jener Zeit hier eine wichtige Funktion. Da Reinhold Palm in seiner beruflichen Funktion Zutritt zu den Orten der DB hatten, die öffentlich nicht zugänglich waren, entstanden viele Aufnahmen, die sie bei der Arbeit oder anderswo im Dienst zeigen.

Berücksichtigt wurden auch Messen und Ausstellungen mit DB-Beteiligung, darüber hinaus sind Reisende oft mit auf Zelluloid verewigt worden. Auch seine eigene Familie bekam oft eine Statistenrolle zugewiesen. Selbst Kinder dienten gezielt als Motiv.

So erfüllt dieses Buch viele Zwecke: Für uns ist es ein Sammelband wertvoller Momentaufnahmen, unter denen wir den Fokus heute mal auf Menschen gerichtet haben, Bahngeschichtsinteressierte freuen sich über viele überraschende Motive und besondere Ansichten, mit denen die Entwicklung der Deutschen Bundesbahn für alle Zeit festgehalten wurde.

Die zeitgeschichtlich wertvollen Bilddokumente stammen übrigens aus den Jahren vor 1970. Reinhold Palms Schaffen war auch zu seinen Lebzeiten schon anerkannt: Bei Fotoausstellungen im In- und Ausland errang er zahlreiche Preise.

So besticht die getroffene Auswahl neben einer guten Reproduktion auch mit einer hervorragenden technischen Qualität. Wir können auch ohne gezielte Suche nach bestimmten Objekten oder Szenen diesen Band nicht einfach aus der Hand legen.

Schon das Blättern und „Aufsaugen“ der kurzweiligen Erläuterungen von Udo Kandler, mit denen die Kapitel eingeleitet und vorgestellt werden, fesselt uns in atemberaubender Weise. Fast schon wie eine Strafe wirkt es da, dass der Autor gleich zu Beginn seines Vorworts mitgibt, dass dies der zweite und letzte Palm-Bildband sei.

Zustimmen müssen wir ihm aber, wenn er festhält, dass man aufhören sollte, wenn es am schönsten ist. Das mag zunächst bedauerlich wirken, reitet eine solche Reihe aber nicht perspektivisch tot, weil das beste Material längst verarbeitet ist und die Qualität irgendwann nachlassen muss – wie dann auch das Kaufinteresse.

Und deshalb meinen wir, dass hier Zugreifen angesagt ist statt zu warten. Wenn das Beste bis zum Schluss aufgehoben wird, dann ist dieser Moment nun erreicht. Irgendwann ist auch dieses Werk mal ausverkauft. Wir würdigen die tolle Arbeit und Qualität mit dem Nominieren dieses Titels für die Neuerscheinungen des Jahres 2024 in der Kategorie Literatur.

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

1zu220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz
für die Spur Z

3D-Master-Figuren

Vollfarbige Figuren aus dem 3D-Drucker

Selbst die kleinsten Details werden mit dieser fantastischen Technologie sichtbar.
Ob karierte Hemden, gestreifte Blusen oder Farbverläufe, der vollfarbige 3D-Druck macht es möglich.



44500 - Feuerwehr



44501 - Bauarbeiter



44502 - Lagerarbeiter



44503 - Jäger und Holzfäller



44504 - Landwirte



44510 - Bahnpersonal



44511 - Rangierpersonal



44520 - Reisende



44521 - Sitzende



44522 - Reisende



44530 - Badende



44531 - Bergwanderer
mit Gipfelkreuz



44532 - Fahrradfahrer



44533 - Angler



44540 - Kühe



44541 - Hirsche



44542 - Pferde



44543 - Waldtiere



44544 - Schafe und Schäfer



Details und Preise siehe: <https://www.1zu220-shop.de>

Spur-Z-Wochenende Altenbeken Ein Maßstab in Gefahr?

Das Spur-Z-Wochenende in Altenbeken ist alle zwei Jahre ein Höhepunkt für unsere Baugröße. Auch im Mai 2024 gab es wieder vieles zu sehen, das die verschiedensten Geschmäcker bedienen konnte. Aussteller wie Teilnehmer rechtfertigten den internationalen Anspruch ein weiteres Mal. Also ein Erfolg auf ganzer Linie? Nicht ganz, denn wir werden auch ein paar Schattenseiten aufzeigen müssen.

„Stell Dir mal vor, es ist Altenbeken und niemand geht hin.“ Unglaublich? Ja, so ist es heute glücklicherweise nicht, denn das zweijährige Treffen ist weltweit in unserer Szene bekannt und zieht die Zetties von nah und fern ins Eggegebirge.

Dafür nehmen sie viele hunderte Kilometer zur Anreise in Kauf, einige erreichen sogar deutlich vierstelligen Kilometerwerte. Deutlicher lässt sich nicht zum Ausdruck bringen, wie bedeutend dieses Treffen innerhalb unserer Szene ist.

Nicht anders war es am 4. und 5. Mai 2024 zur bereits 9. Auflage der Veranstaltung. Allerdings ist die offizielle Zahl von etwa 900 Besuchern alles andere als ein Besucherrekord, denn sie übertrifft die unter Pandemie-Bedingungen durchgeführte Auflage um gerade mal 12,5 %.



Zu einem Markenzeichen der Stadt – und damit auch des Spur-Z-Wochenends – hat sich die Altenbekener Denkmallokomotive 044 389-5 entwickelt, die Märklin im Rahmen der Museumsloksreihe auch als Miniatur angekündigt hat.

Im Vergleich haben sich ähnliche Vereinsausstellungen auf früherer Stärke zurückgemeldet oder konnten sogar mit einem deutlich erhöhten Zuspruch punkten. Der zuletzt feststellbare Wille, endlich wieder solche Veranstaltungen zu besuchen, ist offensichtlich an Altenbeken vorbeigegangen. Wir werden am Ende dieses Artikels noch die Frage stellen, warum das so gewesen ist und die Zahlen analysieren.

Zuvor möchten wir uns lieber an einem Rundgang durch die Halle erfreuen. Diese präsentierte sich frisch renoviert und in Teilen auch umgestaltet. Leidtragende der Änderungen waren die Teilnehmer vom ZIST1 aus Berlin, die traditionell im Nebenraum ihre Anlage und Schaustücke aufbauen.

Da der Zugangsweg geändert wurde und nun durch eine schmale Tür erfolgt, was keinen Blick auf diesen Raum eröffnet, haben viele Gäste diese Präsentation nicht wahrgenommen. Wir können sagen, dass sie in diesem Fall etwas verpasst haben.

Wie jedes Mal gab es schöne Schaustücke zu sehen und mit verschiedenen Straßenbahnen nach Berliner Vorbildern bereicherte diese Stammtischgruppe das Gezeigte auch um Exponate, die viel zu selten Eingang in Anlagen finden.



Freizeitstimmung verbreitete dieses Arrangement von Thomas Heß, auf dem der Spurweite Z eher die Rolle einer Gartenbahn zugewiesen wurde. Der längenverkürzte Shorty des „Gläsernen Zugs“ passt da perfekt. Foto: Thomas Heß

Die große Anlage besteht traditionell aus Stammtischbrettern. Geschickt weiß diese Gruppe deren entscheidendes Dilemma mangelnder Tiefe aber zu beheben: Die schmalen Teile ermöglichen sonst auch auf einem Kneipentisch einen Fahrbetrieb.

Das im Ausstellungsbetrieb größer zu bildende Oval wird im Innenbereich einfach mit gleislosen Elementen aufgefüllt, die so ausgeführt sind, dass immer wieder eine andere Anlage entsteht und zu sehen ist. Wir halten das für eine gut geeignete Form, Besuchern die Grundidee nahezubringen, ohne auf Erinnerungsfotos mit Tiefenwirkung verzichten zu müssen.

Thematisch landen wir so bei Thomas Buchner, dem Erfinder dieser Winzigmodul-Idee. Er war im ersten Gang nahe des Eingangsbereichs platziert und warb dort gelungen für seinen Antritt. Tischnachbar Harald Hieber, ebenfalls vom Stammtisch Bayern, hatte das Altern von Lokomotiven und Wagen für sich entdeckt und führte sein Können mit dem Spritzapparat vor.

Thomas Heß zeigte sich besonders kreativ und wagte nach verschiedenen Anlagen mal einen völlig anderen Antritt: Angelehnt an einen fast 30 Jahre marktbestimmenden Datenträger erschuf er einen befahrbaren Kreis im selben Durchmesser, steckte diesen in die typische Klarsichthülle und nannte sein Werk „Zett-D“, vorgeführt bereits in der Version 2.0.



Zum Erinnern an die Veranstaltung hatten die Veranstalter wieder einen Sonderwagen bei Märklin in Auftrag gegeben (Art.-Nr. 8617.147), der eine beidseitig unterschiedliche Bedruckung aufwies.

Aber auch das kaum größere Oval auf einem Spur-1-Rungenwagen fand Zuspruch, denn hier trat die Spurweite Z als Gartenbahn vor größeren Figuren auf, die teilweise dem Gerstensaft zugetan waren. So bewies Thomas eindrucksvoll, dass im Rahmen unserer heutigen Möglichkeiten auch mal Platz für etwas Humor bleiben muss – nennen wir es treffend bierernst.

Elefantentreffen und Shinkansen

Nur am Samstag zugegen war Peter Sturm, der kurzfristig eine Lücke in der Tischreihe mit einer Koffieranlage füllte. Diese zeigte eine Kleinstadt nach Wintermotiven, auf deren Hängen das „Elefantentreffen“ stattfindet – eine winterliche Zusammenkunft begeisterter Motorradfahrer in einem großen Zeltlager.

Fast vorbeigelaufen sind wir an Hagen Sroka und Ronald „Larry“ Schulz, zwei weitere Kreativposten unserer Nenngröße. Hagen lässt gerne auch mal Fünfe gerade sein, wenn er sich seinen vielen Eigen- und Umbauprojekten widmet. Die Ergebnisse waren auf seiner Anlage „Draxlried“ im Fahrbetrieb zu erleben.

Larry zog es vor, seine Exponate nicht nur in der Vitrine zu präsentieren, sondern auch seine Arbeiten vorzuführen. Wie zu erwarten, stieß das auf großen Zuspruch, denn so mancher fragt sich immer wieder, wie er seine außergewöhnlichen Feinode wie auch Kleinserienangebote überhaupt hinbekommt.



Ronald „Larry“ Schulz führte feinmechanische Arbeiten vor. So konnten die Besteller erforderliche Nacharbeiten an gegossenen Tauschdächern für Märklins V 60 (siehe Bild im Bild) erleben, bei denen die Angussäste entfernt wurden.

Gegenüber lud Ulrich Günther wieder zum Rangierspiel ein, um mit den Besuchern in den Dialog zu kommen. Märklin als Standnachbar zeigte sich für Fragen ansprechbar, führte die Messeanlage vor und stellte Muster aktueller Neuheiten aus. Darunter war erstmals ein Handmuster der V 60, das offenbar aus Serienteilen gefertigt ist und nicht nur bei uns die Spannung auf die Auslieferung erhöht.

Ralf Junius war mit seiner Anlage „Kistrath“ angetreten und führte recht modernen Fahrbetrieb vor. Gleichzeitig hielt er als Redakteur auch für unser Magazin die Fahne hoch. Immerhin je drei Redakteure und auch Übersetzer waren in Altenbeken präsent.

Das bot bei aller vorbereitenden Arbeit für diesen Bericht und unsere neue Folge auf **Trainini TV** auch die Chance, mit unseren Leserinnen und Lesern ins Gespräch zu kommen. Das freut uns und so möchten wir an dieser Stelle herzlich Danke sagen, viele Eindrücke und Ideen mitgenommen zu haben.

Ein seit Monaten aktuelles Thema waren und bleiben Stromabnehmer in unserem Maßstab. Die Mehrheit unserer Leserinnen und Leser wünscht sich deutlich filigranere, aber stabile Teile. Immer wieder kritisiert wird neben fehlender Maßstäblichkeit das nicht flache Aufliegen der Original-Märklin-Teile. Leser Michael Fuhry führte uns dazu eine weitere Eigenbau-Lösung am Muster der Baureihe 111 vor.



Diese Lok der Baureihe 111 hat unser Leser nachgearbeitet, damit der nicht aufgebügelte Einholmstromabnehmer flach auf dem Dach aufliegt und nicht zu sehr überdimensioniert wirkt. Foto: Michael Fuhry

Rückkehrer Dieter Heckl von Heckl Kleinserien wird es gefreut haben. An seinem Stand führte er als Neuheit 2024 gleich acht Muster zu verschiedenen Ausführungen der Stromabnehmertypen SBS 9 und SBS 10 vor. Folgen sollen auch noch die HISE-Bauarten und der nach 1945 weit verbreitete SBS 39, der vor allem auf den Baureihen E 18, E 19, E 44 und E 94 anzutreffen war.

Dem Duo von KoMi-Miniaturen dürfte all das gleichgültig gewesen sein, denn dort dreht sich meistens alles um die Zeit bis zur Epoche III. So lockte hier eine kleine Anlage die Zuschauer an, die dann auch gleich einen Blick auf das umfangreiche und in Perfektion gestaltete Zurüst- und Ausstattungsmaterial warfen.

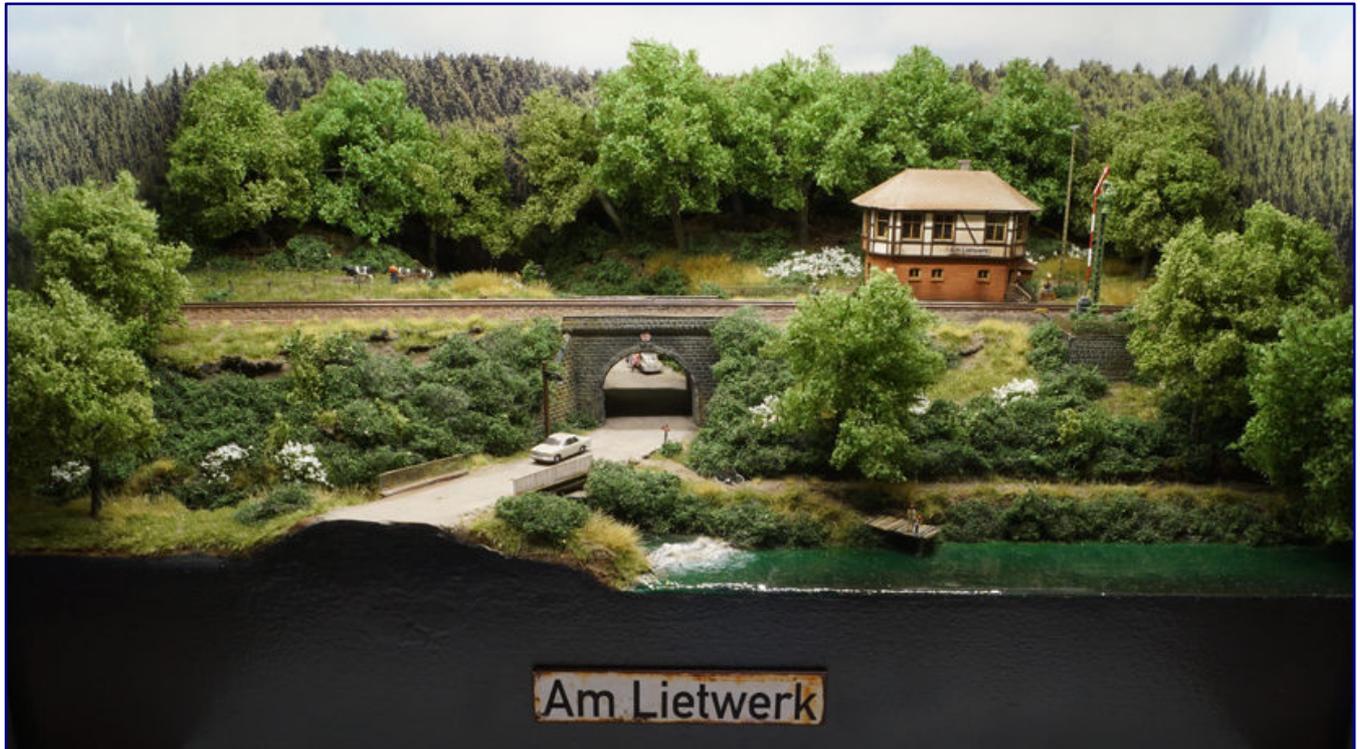
Nicht in Gänze aufführen möchten wir die vielen Händler mit Neu- und Gebrauchtmaterial, denn hier fokussieren wir uns auf ausgestellte Exponate. Auch Christine Specht und Roland Kimmich waren aus Stuttgart angereist, um ein buntes Repertoire des früheren Railex-Sortiments auszustellen. Zu vorhandenen Resten läuft freilich der Abverkauf unverändert weiter.

Und auch der 1zu220-Shop stellt den Absatz flächenmäßig immer deutlich zurück und präsentiert viele schöne Anlagen und Dioramen, um seine Kunden neu anzuregen. Erstmals zu sehen waren dieses Mal das von Markus Schöne bereitgestellte Diorama „Am Lietwerk“ und das von Christoph Maier persönlich vorgeführte Shinkansen-Diorama, das eine Hauptrolle in Folge 21 von **Trainini TV** gespielt hat.

Vom Taunus bis nach Norddeutschland

Nebenan erlebten wir Schweizer Zugbetrieb auf dem von Karl Sinn gebauten und betriebenen Präsentationsdiorama „Bahnhof Kesswil am Bodensee“, welches nach dem Guckkastenprinzip errichtet

worden ist. Dies gilt auch für Jürgen Tuschicks „Heinzenberg“ nach Vorlagen der früheren Weiltalbahn im Taunus. Jürgen hatte auch ein Herz für Kinder und bot für diese eine eigene Mitmachanlage zum eigenen Steuern.



Das Diorama „Am Lietwerk“ hatte Markus Schöne am Stand des 1zu220-Shops ausgestellt und es fand dort guten Anklang.

Im Bereich des nun erreichten Hallenendes hatten auch zwei Digitalanbieter ihre Zelte, oder besser Stände, aufgeschlagen. So führte Oleksiy „Alex“ Mark seine neuesten Digitaldecoderentwicklungen vor und an der Ecke zum folgenden Gang Michael Boost sein Umbauangebot samt jüngster Entwicklungen. Erstmals war übrigens Velmo aus privaten Gründen nicht in Altenbeken anzutreffen.

Eine Premiere in Altenbeken feierte Azar Models. Auf einer Anlage nach südfranzösischen Motiven verkehrte eine große Auswahl aus dem aktuellen Programm, während in den Vitrinen eine Vorschau auf die angekündigten Modelle gegeben wurde. So gab es ein Muster des TGV aus 3D-Druck-Teilen zu sehen und schon weit fortgeschrittene Exemplare der im Frühjahr bekanntgegebenen Neuheiten.

Seine feinen und individuellen Gleislösungen stellte Eckhard König vor, wofür er auch ein großes Vorführschaustück mitgebracht hatte. Daneben herrschte reger Betrieb auf der Doppelstockbrücke Bullay bei Rainer Tielke. Mitgebracht hatte er sein bekanntes Schaustück, da es auf dem darauf verbauten Car-System Neues zu sehen gab: Hier drehte nun auch ein Rettungswagen ohne Unterlass seine Runden, während auf der Mosel nun ein Achter seine Ruderkünste beweist.

Auch Standnachbar Torsten Schubert ist mit seiner bunten Lichtschau bestens bekannt. Neu im Gepäck hatte er ein kleines Diorama, das mit „vergessenen Orten“ („Lost Areas“) einen aktuellen Trend aufgreift. Dabei hat er auf eine Detailgestaltung großen Wert gelegt und so ein überzeugendes Schaustück geschaffen.

weiter auf Seite 52



Den „Bahnhof Kesswil am Bodensee“ (Bild oben) aus dem Spur-Z-Atelier haben wir leider nur noch ohne Rollmaterial ablichten können, denn an dieser Anlage begann leider schon zwei Stunden vor Veranstaltungsende der Abbau. Mehr Erfolg hatten wir in „Heinzenberg“ (Bild unten) von Jürgen Tuschick: Wer entdeckt auf dieser Anlage den entflohenen Papagei, einen hellroten Ara?

Eine große Modulanlage zeigte der Freundeskreis der Spur Z Hamburg. Hier fanden sich viele bekannte Motive, unter denen der große Bahnhof sicher zu den beeindruckendsten gehörte.

Hans-Jörg Ottinger („Otti“) hatte an diesem Ende der großen Anlage auch seinen neuen, beschränkten Bahnübergang installiert, dessen Steuerung nach viel Mühe nun vorführbereit war und die Besucher begeisterte. Zu entdecken war hier auch ein erstes Muster der Ellok EL-16 aus dem Atelier Barkvieren.



Auch das ist Jürgen Tuschick wichtig: Seine Kinderanlage lädt zum Spielen ein.

Was stehende Bilder nicht sagen können...
Viele der in diesem Bericht erwähnten Exponate können wir kaum oder gar nicht bebildern, um nicht den Umfang dieser Ausgabe sprengen zu müssen.
Deshalb verweisen wir auf Folge 28 von **Trainini TV**, die ergänzend auch diese Aspekte in bewegten Bildern zeigt. Den Link und einen QR-Code zu unserem Magazinkanal finden Sie am Ende dieses Berichts.

Der Z-Stammtisch Wien sorgte wieder mit vielen kleinen Anlagen – aus Stammtischbrettchen und in Koffern - und darüber hinaus großer Motivvielfalt für leuchtende Augen. Überwiegend bekannt sind auch die Arbeiten von Manfred Forst, Günther Falkus und Hermann Kammler. Trotzdem lohnte auch hier ein Verweilen, denn anschaulich wurde beispielsweise das Magnorail-Schienensystem gezeigt, mit dem Autos und auch Schiffe bewegt werden.



Ein erstes Exemplar der norwegischen EL-16 aus dem Atelier Barkvieren war bei Hans-Jörg Ottinger auf einem Bahnhofsgleis zu sehen.



Peter Sturms Winterkoffer (Bild oben) wird vom „Elefantentreffen“ bestimmt, dessen Zeltlager hier bis an die Bahnstrecke heranreicht. Torsten Schubert hat seinen Fokus derweil auf vergessene Orte gerichtet (Bild unten) und so setzte er eine verlassene Brandruine in Szene.



Am Stand von Azar Models gab es viele Muster kommender Neuheiten zu sehen, die wir noch einmal separat vorstellen möchten. Darunter war auch ein Modell aus Serienteilen des Corail-Wagens 1. Klasse (Bild oben), der ab August ausgeliefert werden soll. Weitere Neuheiten ließen sich auch auf der Anlage nach südfranzösischen Motiven (Bild unten) entdecken: So sind hier mehrere Exemplare eines Azar-Model-Sonderwagens zu sehen, der im Rahmen der Finanzierungskampagne für den TGV angeboten wurde, sowie hinter der Diesellok verschiedene Versionen eines vierachsigen, gedeckten Güterwagens der SNCF.

Hermann hatte großen Aufwand betrieben, um einen Kipplaster auf einer seiner Anlagen be- und an anderer Stelle wieder entladen zu lassen. Mit einem Zug wusste er Illusionen zu schaffen. So fesselten die vielen Bewegungen auf den Schaustücken die Besucher minutenlang.

Ruhig ging es hingegen am Stand von Trafofuchs zu. Das hat aber sicher nur damit zu tun, dass Figuren noch zu den Ausstattungsteilen gehören, die sich nur selten bewegen lassen. Birgit Foken-Brock zeigte einige jüngere und aktuelle Neuheiten, darunter die Olsen-Bande, einen Kinderspielplatz sowie verschiedene Verkaufsstände und -fahrzeuge für den Wochenmarkt samt passender Figuren.



JMC Scale Models zeigte eine große Palette verschiedener Straßenfahrzeuge aus unterschiedlichen Ländern und Epochen, so dass für jeden etwas dabei gewesen sein dürfte. Eines der Exoten war der stromlinienförmige Texaco-Tanklaster aus Großbritannien, der es beim Vorbild nicht über den Prototyp-Status hinausgeschafft hatte.

JMC Scale Models war zum zweiten Mal vor Ort und hatte einen ausreichenden Vorrat verschiedener Automodelle im Gepäck. So gab es hier auch die Fahrzeuge zu sehen, die wir in der Februar-Ausgabe als Frühjahrsneuheiten 2024 ankündigen durften.

An der Hallenwand entlang

Wir beginnen nun unseren Weg durch den dritten Hallengang, immer an der dem Eingang gegenüberliegenden Wand entlang. Bevor wir in diese Gasse eintreten, landen wir an einem Stand, der gemeinsam vom Ehepaar Scholz aus Heidenheim (Modellbahn Scholz) und Christian Ribatzky (CRZ Ulm) betrieben wurde.

Scholz stellte das Westmodel-Fertigmodell der Baureihe 93⁰⁻⁴ auf dem aktuellen und auslieferungsfertigen Stand vor. Die preußische Tenderdampflok hat inzwischen ein aktuelles Märklin-Fahrwerk erhalten, das sowohl eine Detailsteuerung als auch Glockenankermotor bietet. Damit ist die Preziose auf den neuesten Stand der Technik vorgerückt und hat zusätzlich an Attraktivität gewonnen.

Christian Ribatzky führte derweil für alle, die sein Angebot noch nicht kennen, eine Auswahl seiner Lokplatinen vor, die sich fast beliebig mit Decodern bestücken lassen. Durch Tausch der serienmäßigen Leiterplatte können so viele Märklin-Modelle individuell digitalisiert werden.

Nur wenige Schritte weiter wartete Raffele Picollo auf uns. Im Gepäck hatte er seine Wuppertal-Anlage mit Schwebebahn, um einige Werke seines Schaffens vorführen zu können. Da er inzwischen unter „Mr Ztrax“ auch Modelle in Kleinserie anbietet, gab es hier auch eine eigene Hausbeleuchtungslösung und verschiedene neue Autominiaturen zu sehen.



Modellbahn Scholz präsentierte seine Westmodel-Neuheit der Baureihe 93⁰⁻⁴ mit vollständiger Steuerung (Bild oben). Bei Mr Ztrax fanden wir eine große Fülle an Neuheiten, darunter auch zwei Sondermodelle (Bild unten) zum Treffen in Altenbeken.

Standnachbar Avantgarde Modellbau (Phillip Meyer) beeindruckte mit perfekt und realistisch gestalteten Dioramen, die das volle Repertoire seines Könnens und seiner Produkte veranschaulichen, das in seinem Kleinserienprogramm abgebildet ist. Als Neuheit für dieses Jahr zeigte er auch Muster seiner unter „AVA Modellbahnen“ angekündigten Wagensuperungen und -patinierungen, die auch das Rollmaterial auf diesen Stand heben sollen.

Oliver Kessler hatte die Anreise aus Polen in Kauf genommen, um wieder einmal sein Z-Car-System vorzuführen. Zu veranschaulichen wusste er seine Technik an einem vergrößerten Modell und verschiedenen Parcours, die von Fahrgestellen abgefahren wurden. Darunter waren auch zwei neue zu sehen, eines davon soll Traktorenmodellen zum vorbildgerechten Fahren verhelfen.

Beim Duo Werstatt / Hafermalz ging es wie immer rund und das darf meist wörtlich verstanden werden. Kleine Züge, die vor allem Kinder begeistern sollen, fahren hier auf Erdbeertorten, einfachen Kreisen



Phillip Meyer (Avantgarde Modellbau) präsentierte sein Landschaftsgestaltungsmaterial auf schönen Dioramen, wusste darauf aber auch seine unter AVA Modellbahnen vertriebenen Superungen von Güterwagen zu präsentieren.

oder auch mal im alten Fernseher. Allzu ernst geht es dabei nicht zu, denn hier steht nun mal kindliche Freude im Fokus.

Die Neuheiten, die Klingenhöfer Miniaturen vorzustellen hatten, bedienen gewiss eine andere Zielgruppe. Mitten im aktuellen Lieferprogramm gab es hier auch einen neuen Figuresatz, der mit der Beschreibung „Schweinereien“ versehen ist (siehe Meldung in **Trainini®** 5/2024).

Immer wieder schön zu sehen ist die Anlage „Boischoot Statie“ von Pieter Willems und Jan van Casteren. Auch auf der diesjährigen Veranstaltung waren bunte SNCB-Züge, oft mit einer „Rundnase“ bespannt, auf diesem Schmuckstück zu erleben.

Daneben präsentierte Werner Wendel eine Anlage, auf der es oft auf und nieder ging. Hier wurden Lasten mit einem Kran gehoben und verschwenkt oder die Hauptstrecke der Bahn unterbrochen, wenn sich die Hubbrücke über den Kanal in die Höhe reckte.

Bei Hans-Georg Müller (Z-Freunde Sachsen) klappte ein ganzer Aktenordner zusammen. Das war umso verwunderlicher, als dass darin eine komplette Spur-Z-Landschaft aufgebaut war. Sie war so konzipiert, dass keine sich gegenüberliegenden Details in die Quere kommen.

Die Anlage des leidenschaftlichen Papiermodellbauers zeigte einen Project-Eva-Shinkansen der Serie 500 in einer recht abstrakt gehaltenen Kulisse aus Metall-Faltbausätzen. An diesem Stand vertreten war auch Wilfried Pflugbeil, der für sein Fenster eine Spur-T-Anlage gebaut hatte, die zur Weihnachtszeit darin gezeigt wird. Einen Platz in Altenbeken fand auch sie, weil viele der Gebäude und auch Teile des Landschaftsbilds im Maßstab 1:450 an seine bekannte Spur-Z-Anlage „Wiesenthal“ angelehnt sind.

Ein wahrer Künstler des 3D-Drucks ist Michael Hering aus Wilhelmshaven.

Eine große Vitrine hatte er aufgefahren, die die bunte Breite aller Schienenfahrzeug- und Autokonstruktionen zeigt, die er inzwischen erstellt hat.

Besonders beeindruckend waren Büssing-Lastkraftwagenklassiker wie der LU11 mit Fernfahrerkabine und der große Menck-Bagger M152 mit Hochlöffel.



Der Büssing LU11 mit Fernfahrerkabine (Bild oben rechts) und vor allem der Seilbagger Menck M152 mit Hochlöffel sind beeindruckende Fahrzeugmodelle, die Michael Hering selbst konstruiert, ausgedruckt und lackiert hat.

Stets viel Platz beansprucht der Stammtisch Untereschbach e.V., der sich stets mit einem breiten Programm zeigt. Vertreten war hier auch HOS Modellbahntechnik, wo es unter anderem die druckdichten Wagenübergänge für Intercity-Wagen zu sehen gab, die beim Vorbild eine Voraussetzung für den Verkehr auf den Hochgeschwindigkeitstrassen sind – im Modell aber an Märklin-Wagen mit einer einzigen Ausnahme nicht nachgebildet wurden.



SIG-Wagenübergänge (Bild oben) sind Zurüüsteile aus der Fertigung von HOS Modellbahntechnik, zu sehen immer am Stand des Z-Stammtisches Untereschbach e.V. Dort ausgestellt war auch die Wüstenanlage (Bild unten rechts), deren Heimat wir aber nicht in Nordamerika vermuten möchten.

Neue Schaustücke war unter anderem eine Wüstenanlage mit Kamelen und anderen Bewohnern heißer Sandgebiete. Durch die Landschaft führt eine Bahntrasse, auf der in Nordamerika gebautes Rollmaterial verkehrt, wie wir es auch in den USA erleben könnten.

Ein großes Feuerwehrfest mit Leistungsschau bot am gleichen Stand nicht nur die einmalige Chance, eine große Auswahl an verfügbaren oder früher angebotenen Löschfahrzeugen zu zeigen, sondern sie auch sehr effektiv in Szene zu setzen und den Besuchern zu präsentieren. Auch ohne Gleisanschluss entwickelte sich dieses Diorama zu einem wirksamen Blickfang.



Mitglied dieser Gruppe ist auch Heribert Tönnies, der seine Anlage nicht auf der Längsseite, sondern über Eck aufgestellt hatte. Die Rede ist vom „Bw Herilingen“. In den schon recht maroden und renovierungsbedürftig wirkenden Mauern des historischen Dampflokbetriebswerks, gleich neben der noch im Regelbetrieb aktiven Ellok-Stätte, fand ein Dampflokbfest statt.

weiter auf Seite 61



Bild oben:
Das Feuerwehrfest präsentiert sich als große Leistungsschau unter Beteiligung auch des Technischen Hilfswerks (THW). Und der Stammtisch Untereschbach sorgt dort mit einem Imbisswagen für das leibliche Wohl.

Bild unten:
Im Bw Herilingen wird ein alter 57-Tonnen-Dampfkran von Ardelst vorgeführt. **Trainini TV** ist auch dabei und filmt das Geschehen vom Dach des Ringlokschuppens aus.

Dort ist auch ein Ardelt-57-to-Dampfkran im Betrieb zu erleben. Um das für die Öffentlichkeit einzufangen, hat sich ein gewiss nicht unbekanntes Duo von **Trainini TV** auf den Dächern des Ringlokschuppens in Position gebracht, um das Manöver bestmöglich im Film festzuhalten. Ein Schild weist die Betrachter deutlich darauf hin, ruhig zu sein und die Aufnahmen nicht zu stören.

Eine Reise durch das Höllental erleben wir auf Jürgen Walthers Anlage „Hirschsprung“. Als sie noch im Bau war, wurde sie schon einmal in Altenbeken gezeigt, nun erleben die Besucher sie im fertigen Zustand und konnten hier dem deutschen „Kartoffelkäfer“ und Urahn der „Eierköpfe“, dem VT 92⁵, bei Probefahrten zuschauen.

Auch ein Dieseltriebzug der Baureihe 601 durchfuhr die teils engen Talbereiche, damit die DB dessen Steilstreckentauglichkeit für den Reisebürosonderdienst erproben konnte. So hatte diese Anlage weit mehr als nur die einmalig schöne Schwarzwaldlandschaft zu bieten, die in diesem Abschnitt übrigens nicht von den sonst so verbreiteten Tannen geprägt ist.



Am Hirschsprung von Jürgen Walther begegnen wir einem Dieseltriebwagen der Baureihe 601, der hier für geplante Sonderverkehre auf Probefahrt ist.

Auch Jürgen Wagner, der gleich danebenstand, hatte ein bekanntes Schaustück im Gepäck. Seine Anlage „Mittelerde“ war lange nicht mehr zu sehen und verrät doch jedem gleich die persönliche Leidenschaft ihres Erbauers für die Buch- und Filmtrilogie „Herr der Ringe“. Auch eine dem Bahnhof benachbarte Fabrik trägt einen dazu passenden Namen.

Der Zugbetrieb ist dank verborgener Gleiswendel und großem Schattenbereich äußerst vielseitig und fesselt die Betrachter für viele Minuten, in denen sie dann auch Landschaft und Details erkunden. So gehört auch dieses Schaustück zu den gelungensten der Ausstellung.

In seine Heimat Polen lud Maciej Gawęcki ein. Landschaft und Erscheinungsbild seiner schönen Anlage wirken noch recht vertraut, den Unterschied machen meist die eingesetzten Fahrzeuge. Ganzer Stolz ihres Besitzers ist die auf Einzelauftrag erbaute Schlepptenderdampflok O149 der PKP mit der Achsfolge 1'C1' ähnlich der deutschen Baureihe 23.



Über den Bahnhof fällt der Blick auf die Spielzeugfabrik Saruman: Willkommen bei Jürgen Wagner in Mitteleuropa! Welche Buchtrilogie wohl seine liebste ist?

Hergestellt von Bahls Modelleisenbahnen, zusammen mit Aspenmodel gleich nebenan platziert, wusste man uns hier auch eine eigene Neuheit zu zeigen, die auch von allen anderen Interessenten bestellt werden kann.

Dabei handelt es sich um die stromlinienverkleidete Dampfturbinenlok T09 001 aus dem Jahr 1944. In aufwändigen Recherchen musste sich Michael hier für einen äußeren Zustand entscheiden; die Lok wurde noch vor der Inbetriebnahme durch Kriegseinwirkungen zerstört. Als zweite Neuheit zeigte Michael Bahls uns den Dreidecker Focke DR 1, den „Roten Baron“ aus dem Ersten Weltkrieg.

Stefan Schulz und Hans-Joachim Rüssel hielten für den Stammtisch Blomberg die Fahne hoch und präsentierten feines Rollmaterial, vieles davon aus Kleinserienfertigung, auf der Anlage „Lidbachtal“, auf der Jochen auch seinen Automodellen das Fahren beigebracht hat. Auch hier konnten wir uns kaum satt sehen, doch leider endet der Rundgang durch die Halle dann auch schon.

Veranstaltungskritik

Zum Beginn des Berichts haben wir schon angeführt, dass wir uns mit den Besucherzahlen noch mal kritisch auseinandersetzen wollen. Dies erscheint uns richtig und wichtig, wenn wir uns zunächst die Bedeutung dieses Treffens mit Blick auf den gesamten Modellbahnsektor einmal vor Augen führen.

Genau das haben wir innerhalb der Redaktion und mit allen Übersetzern im Vorfeld getan. Die sich anschließende Analyse ergab erschreckende Erkenntnisse, die durchaus die Zukunft des Treffens in Frage stellen können.

Den Sinn des Spur-Z-Wochenends haben wir nicht nur auf den Wunsch, als weitgehend geschlossene Gemeinschaft zusammenzukommen und sich, abgeschirmt von der Öffentlichkeit, über neue Anlagen, Dioramen, Produkte und Entwicklungen zu informieren, reduziert.



Ganzer Stolz von Maciej Gawecki ist die polnische Personenzugdampflok O149 der PKP, die er in Altenbeken auf seiner Anlage vorführte.

Vielmehr nimmt dieses Treffen für uns die Funktion wahr, die auch vergleichbare Treffen der Spuren 1 und inzwischen auch 0 in Sinsheim, Speyer, Lauingen oder Gießen ausfüllen: eine Leistungsschau der gezeigten Maßstäbe und öffentlichkeitswirksames Werben im gesamten Modellbahnsektor dafür. Während diese Treffen auch eine angemessene Resonanz in der Fachpresse erfahren, sieht es für die Spur Z mit Ausnahme des Jubiläumsjahrs 2012 - nicht 2022 - mau aus.

Lediglich das Märklin-Magazin, Märklin TV und wir berichten aus Altenbeken, auch auf aktives Anbieten von Artikeln bestand anderswo kein Interesse. Solche Entscheidungen fällen Redaktionen aus Lesersicht, denn die Verkaufszahlen und -erwartungen bestimmen das.

Als Ursache sehen wir hier eine nicht oder nicht zielgerichtet stattfindende Öffentlichkeitsarbeit. Altenbeken tauchte außerhalb der genannten Medien nicht in den veröffentlichten Veranstaltungskalendern auf. Auch bei Händlern haben wir mit einer einzigen Ausnahme keine werbenden Hinweise gefunden. Selbst ein Rundgang durch die Altenbekener Innenstadt ergab für die Ladenlokale eine Fehlanzeige.

Im näheren Einzugsbereich bestand wegen fehlender Werbung und Vorberichten in der Tagespresse also für modellbahninteressierte Familien und Gelegenheitsbesucher keine Chance, von einer Veranstaltung in der Eggelandhalle überhaupt Kenntnis zu nehmen. Nicht mal die Internetstartseite der Z-Freunde International e.V. erwähnte dieses Treffen! Dieses Wissen blieb leider den Forumsbesuchern vorbehalten.



Bahls Modelleisenbahnen präsentierte trotz aller Rückstände als Neuheit die stromlinienverkleidete Dampfturbinenlok T09 001 aus dem Jahr 1944 (Bild oben). Auch der Dreiecker Fokker DR 1 ist eine Neuheit aus gleichem Hause (Bild unten).

Löblich ist der Antritt des ZFI-Vorstands, regelmäßig Altenbekener Kindergärten mit Modellbahnmaterial auszustatten und dies auch über die lokale Presse im Nachgang breitzutreten. Nach dem Ende der Veranstaltung wirkt sich das nur nicht mehr auf die Besucherzahlen aus.

Und da nichts älter als eine Nachricht von gestern ist, wird es auch nicht positiv für die nächste Auflage wirken. Wäre es nicht zielführender und schlauer, gerade die Kindergartenkinder, die mit dem Start-up-Material spielen sollen, schon vor der Spendenübergabe „heiß“ auf das Hobby Modellbahn zu machen?

Und wenn nach mindestens sechs Spendenläufen (2012 bis 2024) längst nicht alle Kindergärten vor Ort gesättigt sein sollten, dann wäre es doch naheliegend, auch die Begünstigten schon im Vorfeld zu Mitwirkenden zu machen, die Handzettel verteilen oder Plakate aushängen. Schließlich partizipieren sie auch erfolgsabhängig von Tombola- oder Flohmarkterlösen als Folge hohen Besucherzuspruchs.



Märklin präsentierte ein erstes Muster der neu konstruierten V 60 aus Serienteilen. Angesprochen auf das Verlängern der Veranstaltung um einen weiteren Tag, bekamen wir rückgemeldet, dass dies wirtschaftlich nicht sinnvoll sei.

Gerade hier wird jedes Zukunftspotenzial ungenutzt gelassen, schlussfolgern wir. Das weltgrößte Spur-Z-Treffen ist gemeinschaftsintern immer noch ein großer Erfolg, aber außerhalb wird es als bedeutungslos empfunden. Es fehlt schlicht und einfach eine Wahrnehmung für das Treffen und damit leider auch unsere Nenngröße.

Das möchten wir mit den Besucherzahlen, die uns Auflage für Auflage mitgeteilt wurden, belegen: In den Jahren von 2010 bis 2016 (vier Auflagen; ab 2012 unter ZFI-Organisation) wurde die Gästezahl stets auf rund 1.000 Besucher geschätzt.

Ursprünglich wurde kein Eintrittsgeld verlangt, deshalb war ein exaktes Zählen für lange Zeit nicht möglich. Aber auch bei den jüngeren Auflagen erhalten Vereinsmitglieder freien Eintritt und werden daher nicht erfasst. Vergleichbare Messfehler bestanden und bestehen also jedes Mal und können Abweichungen nicht erklären.

2018 erlebte das Spur-Z-Wochenende einen Allzeitrekord mit 1.200 Besuchern (+ 20 %). Wer dabei war, wird die ständige Enge in den Gängen nicht vergessen. Einen harten Einschnitt bedeutete dann die Corona-Pandemie. Erst 2022 ging es unter Einschränkungen weiter, lange Zeit blieb unklar, ob das Treffen wirklich stattfinden würde.

Trotz des 50-jährigen Jubiläums der Spurweite Z als eigentlich sehr öffentlichkeitswirksamem Impuls folgten dann nur 800 Besucher dem Ruf nach Altenbeken. Ob und wie weit sich die Effekte von Pandemie-Einschränkungen und Goldjubiläum gegenseitig aufgehoben oder beeinflusst haben, wird sich nicht sicher belegen lassen.



Am Berliner Stammtisch ZIST1 hat der Eigenbau eine große Tradition. Moderne und historische Berliner Straßenbahnen, die auf Shorty-Fahrwerken oder Teilen davon laufen, sind aktuelle Ergebnisse, die in Altenbeken vorgeführt worden sind.

Da es auch anderen Veranstaltungen ähnlich erging, war es umso entscheidender, wie es nach dem Ende dieses Phänomens wieder anlaufen würde. Anderswo gelang das sehr beeindruckend; zurück blieb die Erkenntnis, dass sich Menschen gern wieder persönlich treffen möchten, raus wollen und einen Nachholbedarf zeigen.

Am 9. Spur-Z-Wochenende ging dies leider vorbei, denn die 900 genannten Besucher bedeuten einen Rückgang von 10 % im langjährigen Mittel und von sogar 25 % im Vergleich zum Besucherrekord. Und genau diesen möchten wir als Maßstab anlegen, denn dieser Bezugswert darf auch so interpretiert werden, dass sich die Veranstaltung in Altenbeken etabliert hat, der Termin Ende März in den Kalendern vorgemerkt ist und das Treffen generell eine ausreichende Bekanntheit erlangt hat.

Der 2022 plötzlich erfolgte, seinerzeit nicht freiwillige Terminwechsel in eine wärmere und infektionsärmere Frühlingszeit kann dann eine zusätzliche Erklärung für Besucherrückgänge liefern oder zumindest andeuten.



Auch der „Goldbroiler“, die V 60 der Deutschen Reichsbahn, war auf der großen Berliner Stammtischbrettchen-Anlage zu sehen.

Steigen draußen die Temperaturen und ist es wieder länger hell, zieht es die Menschen nach den Wintermonaten bekanntermaßen wieder ins Freie. Zufällige Hallenbesuche außerhalb der Kernzielgruppe erfolgen dann nur bei schlechtem Wetter, wenn es diese Alternative nicht gibt. Das belegen die Zahlen von 2024 sehr eindrucksvoll: War der Samstag gut und erkennbar vor allem von Zetties besucht, erlebten wir am grundsätzlich arbeitsfreien Sonntag weitgehend leere Gänge.

Das führte zu unserem Bedauern und zum Ärger zahlender Gäste auch dazu, dass schon gegen 15:30 Uhr, ganze anderthalb Stunden vor Veranstaltungsende, die ersten Anlagen abgeräumt und Exponate abgebaut wurden – daraus erklären sich übrigens auch einige Lücken in unserem Bildbestand.

Problem verkannt?

Spannend bleibt daher die Frage, ob Erfolg oder Misserfolg auch beim Veranstalter analysiert und hinterfragt werden, um dann auf Basis von Ergebnissen zukunftsorientiert zu handeln. Immerhin schreiben wir hier von einer zentralen Vereinsaufgabe gemäß Satzung. Genau das vermögen wir aber nicht zu erkennen.

Schon kurz nach dem Ende vernahmen wir, dass die nächste Auflage auf das Himmelfahrtswochenende 2026 festgelegt worden sei. Dem Mai möchten die ZFI also treu bleiben und glauben offenbar sogar, dass sie die ausflugstärksten Tage des Jahres für sich nutzen können. Wer mit der Familie über die Brückentage verreist oder mit Bollerwagen und Bier durch die Felder zieht, wird sich gewiss nach Altenbeken verirren. Führen nicht alle Wege nach Rom (oder Altenbeken)?

Eine von uns dazu angeregte Diskussion im Forum der Z-Freunde International fand übrigens einigen Zuspruch, nur eben nicht beim Vorstand. Der ließ nur verlauten, dass der Aufbau schon für den Donnerstag (Christi Himmelfahrt) geöffnet werde und der Freitag – bisheriger Aufbau-Tag – zum internen Ausstellungstag erweitert werde. Dies sei ohne nennenswerte Kostenzuwächse möglich.

Eben diese gibt es aber bei den kommerziellen Ausstellern! Schon im Vorfeld erreichten uns vereinzelte Hinweise, wegen zu hoher Standpreise in Altenbeken nicht auszustellen.

Die Anbieter von Gebrauchtware reklamierten teilweise noch vor Ort, dass sie ihre Kosten nicht wieder erwirtschaften konnten, weil das Warenangebot zu groß sei.

Auch aus dem Hause Märklin hieß es gegenüber unserer Redaktion deutlich, dass die Zusatzkosten für eine weitere Übernachtung und Ausfall regulärer Arbeitszeit sich wirtschaftlich nicht rechnen können. Wurde die Intermodellbau in Dortmund vor einigen Jahren aus diesem Grund um einen Tag gekürzt, gehen die selbstbewussten Z-Freunde nun den gegenteiligen Weg.

Hoffen wir, dass sich die künftigen Freitagsbesucher nicht mit den Gewerbetreibenden, die zeitgleich aufbauen möchten, räumlich in die Quere kommen...

Wir werden es wohl nicht mitbekommen, weil zu den gewählten Brückentagen auch in der **Trainini®**-Mannschaft Urlaub und Erholung anstehen und voraussichtlich niemand vor Ort sein kann. Wir berichten dann (hoffentlich) in vier Jahren wieder an dieser Stelle.



Zum Schluss werfen wir noch einen Blick ins Lidbachtal, mit dem Stammtisch Blomberg angetreten war.



Ausstellerauswahl mit Spur-Z-Relevanz:

<http://www.1-220-modellbahn.de>
<https://www.1zu220-shop.de>

<https://avantgarde-modellbau.beepworld.de>
<https://azar-models.com>
<http://www.bahls-modeleisenbahnen.de>
<https://bestagernet.de>

<https://www.crz-ulm.de>
<https://www.die-minilok.de>
<http://forstberg.de>
<http://www.hos-modellbahntechnik.de>

<https://www.klingenhoefer.com>
<http://www.komi-miniaturen.de>
<https://www.maerklin.de>
<http://www.michas-moba.de>

<http://modscholz.de>
<http://www.mrtrax.com/Zcatalogue.html>
<https://www.rainer-tielke-modellbau.com>
<https://stammtisch-untereschbach.de>

<https://www.rainer-tielke-modellbau.com>
<http://weichenlaterne.de>
<http://z-car-system.de>
<https://www.z-freunde-international.de>

<http://www.z-lights.de>
<https://zotti.lena-johannson.de/shop>
<https://www.z-spur.de/>
<https://z-stammtisch-bayern.de>

Zur Folge 28 von Trainini TV:

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

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.

Lob und Leserfragen aus Island:

Ich habe Ihr Magazin mit Interesse verfolgt und was für ein hervorragendes Magazin es ist! Als Zettie seit 1976 war ich angenehm überrascht von der langsamen und stetigen Verbesserung der Qualität, Genauigkeit und Detailliertheit der Modelle (Märklin und andere), die immer besser zu werden scheinen. Die heutigen Standards sind hervorragend, vielleicht mit Ausnahme der Stromabnehmer, die dringend eine praktikable Ersatzoption benötigen, wie sie die Sommerfeldt GmbH anbietet.

Ich freue mich auch besonders über Ihre professionellen Rezensionen der neuesten Modelle sowie über die Geschichte und Entwicklung der Modelle, z. B. die Geschichte der BR 151 in **Trainini®** 12/2022 und die schweizerische Re 6/6 in Ihrer aktuellen Ausgabe 5/2024.

Kürzlich haben Sie einen Artikel über die verschiedenen, von der DB und der DB AG verwendeten Farben veröffentlicht (**Trainini®** 6/2023), insbesondere die sogenannten „Popfarben“.

Das bringt mich zu meiner Frage: Hat jemand, den Sie kennen, eine Liste der verschiedenen verwendeten RAL-Farbnummern, des Verwendungsbereichs sowie des Verwendungszeitraums veröffentlicht? Ich habe begonnen, meine eigene Liste zusammenzustellen, aber sie ist unvollständig.

Vielen Dank und weiter so!

Sverrir Ragnars Arngrimsson, Reykjavik (Island)

Antwort der Redaktion: Neben guter Fachliteratur, allen voran die Bücher zu Anstrich und Bezeichnungen deutscher Eisenbahnfahrzeuge von Wolfgang Diener, gibt es auch Quellen im Internet, die diesen Bereich sehr gut aufgearbeitet haben und anschaulich präsentieren.

Stellvertretend dafür möchten wir eine Adresse nennen, die nach unserem Eindruck sehr sorgfältig aufbereitet worden ist: <https://www.bahnstatistik.de>.

Eigenbaulösung für Stromabnehmer:

Thanks you all for the work you do on **Trainini®**! There was a recent discussion on pantographs.

I live in New Zealand and (among many scales and prototypes!), I have been (very!) slowly building a small model of Wassen (Gotthard Pass). One of the first things that scared me were the Märklin pantographs, so I designed a set of etched ones suitable for the SBB locos. You can see the results here.





Die selbst konstruierten und im Ätzverfahren umgesetzten Einholm-Stromabnehmer sind zwar funktionsfähig, perfektionieren aber das vorbildnahe Aussehen eines Lokmodells – hier der gesuperten Re 4/4^{II} von Märklin. Foto: Darryl Bond

(...) The pantographs (blog): <https://zwassen.blogspot.com/2019/11/marklins-re-44-improving-looks-3.html>

The model also has a 'front' pilot replacing the coupler at one end, decal air conditioning unit, zettzeit.ch interior, GPS aerials, roof painted silver, front step painted, UIC plug painted, etc. Cannot wait to see the new Re 6/6!

Darryl Bond (Neuseeland), per E-Mail

Deutsche Übersetzung:

Vielen Dank an alle für die Arbeit, die ihr für Trainini leistet! Vor kurzem gab es eine Diskussion über Stromabnehmer.

Ich lebe in Neuseeland und (neben vielen Maßstäben und Prototypen!) habe ich (sehr!) langsam ein kleines Modell von Wassen (Gotthardpass) gebaut. Eines der ersten Dinge, die mir Angst machten, waren die Märklin-Stromabnehmer, also entwarf ich einen Satz geätzter Stromabnehmer, die zu den SBB-Loks passen. Das Ergebnis können Sie hier sehen.

(...) Die Stromabnehmer (Blog): <https://zwassen.blogspot.com/2019/11/marklins-re-44-improving-looks-3.html>

Das Modell hat auch einen vorderen Schienenräumer, der die Kupplung an einem Ende ersetzt, Klimaanlage per Schiebbild, Zettzeit.ch Inneneinrichtung, GPS-Antennen, silberfarben lackiertes Dach, lackierte vordere Trittstufe, lackierter UIC-Stecker usw. Ich kann es kaum erwarten, die neue Re 6/6 zu sehen!

Viele Lokneuheiten bei AZL:

Mit der EMD SD70M-2 der Canadian National erscheint ein weiteres Lokmodell in historischer Lackierung, dieses Mal nach dem Schema der Grand Trunk (Art.-Nr. 63121-7). In gewöhnlicher Lackierung unterwegs sind die EMD SD40-2 der B&O für das Chessie-System (64219-1 bis -3) und die Chicago Northwestern (64203-1 bis -3) unterwegs. Beide zeigen sie die individuellen Detailsausstattungen ihrer Vorlagen bei diesen Bahngesellschaften.

Die GE ES44AC ist mit der UP bei der größten Gesellschaft in den USA zu Hause (62414-1). Sie trägt auf ihren Seiten eine rosafarbene Schleife, mit der für den Kampf gegen Brustkrebs geworben wird. Mit einer Ausführung der New York Central kehrt auch die ALCO RS-3 (63314-1 bis -3) ins Programm zurück.



Die GE ES44AC der UP trägt eine rosa Schleife auf den Seiten (Art.-Nr. 62414-1; Bild oben links), die EMD SD40-2 der B&O für das Chessie-System (64219-1; Bild oben rechts) besticht hingegen mit individuellen Details. Zu ihr passen die Ortner-Schüttgutwagen für das Chessie-System, eingestellt bei C&O (905352-1; Bild unten rechts). Die geschlossenen Wagen mit Druckluftentladung (916030-1; Bild unten links) erscheinen formneu zunächst für die ATSF. Fotos: AZL / Ztrack

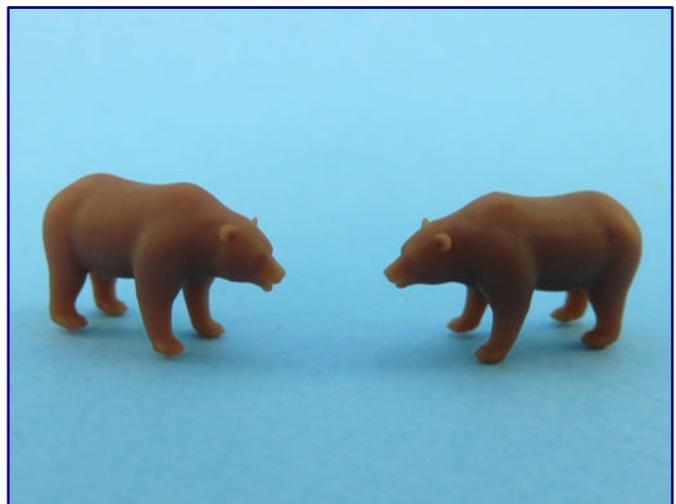
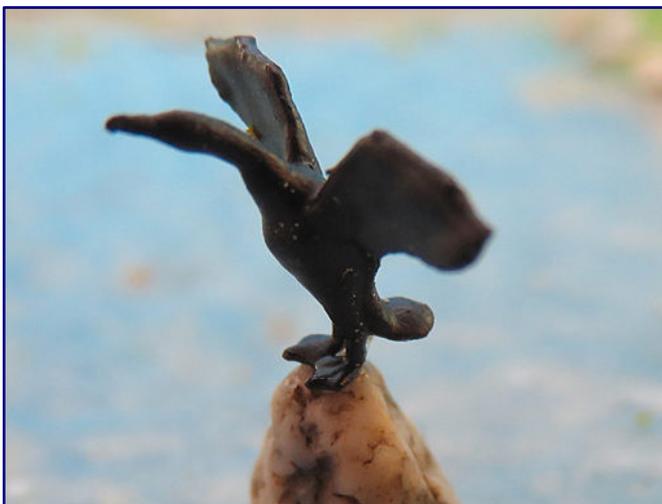
Eine erstmalig ausgelieferte Formneuheit ist der gedeckte Schüttgutwagen 4180, der sich beim Lade- und Entladevorgang eines Luftstroms bedient, also für staubförmige Ladegüter bestimmt ist. Er erscheint in erster Auflage für die ATSF und ist in zwei Vierer- (906000-1 / -2) und einer Doppelpackung (916030-1) erhältlich.

Auch die 40-Fuß-Ortner-Schüttgutwagen werden in Vierer- (905302-1) und Zweierzusammenstellung (905352-1) angeboten und laufen für die C&O im Chessie-System. In gelb-grüner Farbaufteilung besticht der Weitsicht-Güterzugbegleitwagen der Reading (921028-1 / -2).

Fotos aller Neuheiten können unter <https://www.americanzline.com> eingesehen werden.

Neue Tierfiguren bei Klingenhöfer:

Seit 2008 gibt es Figuren von Klingenhöfer Miniaturen (<https://www.klingenhoef.com>). Und über die Jahre hat sich hier ein ganz spezieller Fokus auf verschiedenste Tierfiguren entwickelt. Immer wieder sind hier überraschende Neuheiten zu notieren.



Kormorane (Art.-Nr. Z-TK08; Bild links) und unbemalte Braunbären (Z-TB08; Bild rechts) sind die aktuellen Figuren-Neuheiten bei Klingenhöfer Miniaturen, die erst nach dem Treffen in Altenbeken aufgelegt wurden. Foto: Klingenhöfer Miniaturen

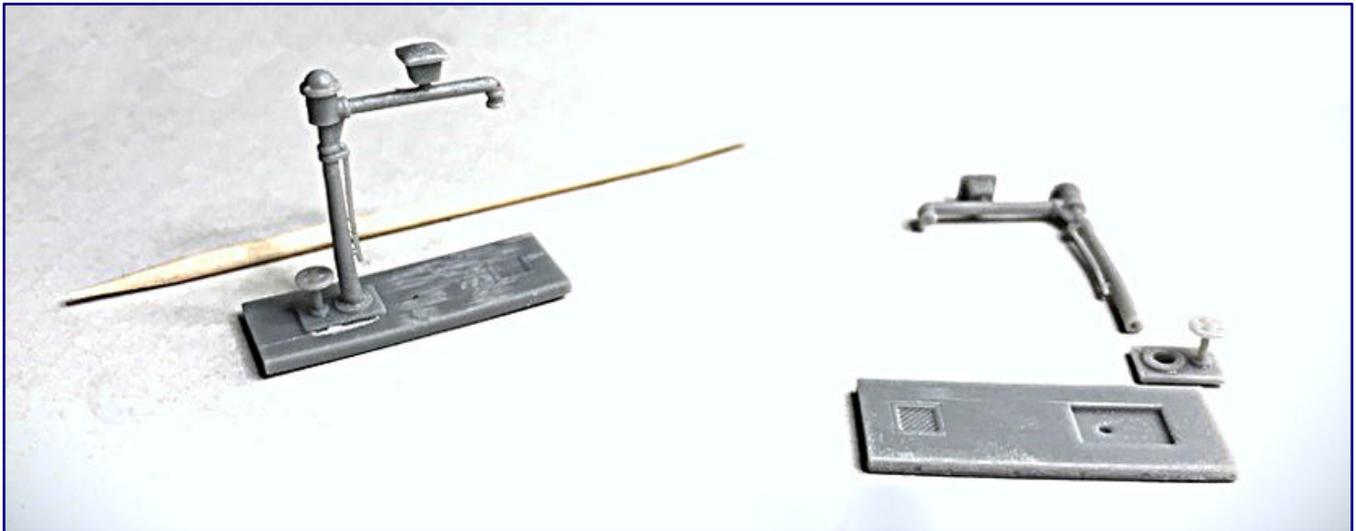
So auch im Mai/Juni: Mit den zwei Kormoranen (Art.-Nr. Z-TK08) können nicht nur Seeküsten bevölkert werden, denn diese mittelgroßen Wasservögel besiedeln bisweilen auch Binnengewässer und stellen dort gewiss eine willkommene Abwechslung dar.

Zwei Braunbären (Z-TB08) werden unbemalt als braune Rohlinge geliefert. Je nach dargestellter Epoche können Sie Zoo- und frühere Zirkustiere darstellen, aber in einigen Alpenregionen auch als wildlebende Tiere eingesetzt werden. Auch hier bieten sich einige Einsatzmöglichkeiten abseits des Alltäglichen. Glaubhaft können sie bestimmt auch auf Anlagen nach nordamerikanischen Motiven eingesetzt werden.

Verregnete Sommerpause:

Da sich der Beginn der angekündigten Sommerpause verregnet gezeigt hat, gab es bei NoBa-Modelle (<https://www.noba-modelle.de>) bereits eine Neukonstruktion, die eigentlich erst für das letzte Quartal 2024 geplant war.

Der neue Einheitswasserkran (Art.-Nr. 5511R) dürfte gewiss auf große Nachfrage stoßen, denn ein Modell dieses einst weit verbreiteten Versorgungsteils ist schon seit Jahren nicht mehr im Handel erhältlich.



Der Einheitswasserkran (Art.-Nr. 5511R) ist ein unverzichtbares Utensil auf einer Anlage mit dargestelltem Dampflokbetrieb. Foto: NoBa-Modelle

An gut beleuchteten Stellen kann auch auf die montierte Laterne verzichtet werden, wenn der Kunde sie selbst vor dem Lackieren entfernt. Ausgeliefert wird unter dieser Artikelnummer nämlich ein Rohling, der aus drei Teilen zusammengesetzt wird. Das eröffnet bei ausreichend Bastelgeschick auch Optionen für ein drehbares Aufstellen des Auslegers, womöglich gar mit motorischem Antrieb.



Der Convoy Rubber Duck (6928R; Bild links) und Peterbilt 281 Duel Truck (6929R; Bild rechts) sind Leinwandhelden. Fotos: NoBa-Modelle

Nordamerikanische Straßen bereichern können künftig zwei neue Lastermodelle mit Tankaufliegern: Convoy Rubber Duck (6928R) und Peterbilt 281 Duel Truck (6929R), beide als Resin-Rohlinge zum Selbstlackieren geliefert, nach historischen Filmvorlagen.

Tag der offenen Tür bei Noch:

Am 6. Juli 2024 lädt Noch an seinen Firmensitz in Wangen (Allgäu) zum Tag der offenen Tür ein. Dort wird dann einiges geboten, um das Hobby Modell-Landschaftsbau intensiv erleben zu können. Als Höhepunkte aufgezählt wurden vom Hersteller Betriebsbesichtigungen bei laufender Produktion, Werkstatt- und Bastelvorführungen und ein großer Flohmarkt mit Restposten und Auslaufartikeln.

Das Firmenmuseum „Noch-Modellbau-Welt“ ist an diesem Tag ebenfalls geöffnet, Thorsten Rodriguez Fernandez stellt als Gast seine 16m² große Kirmes aus. Auch für Kinder gibt es mit Basteln und Schminken ein altersgerechtes Programm, gesorgt wird zudem auch fürs leibliche Wohl.

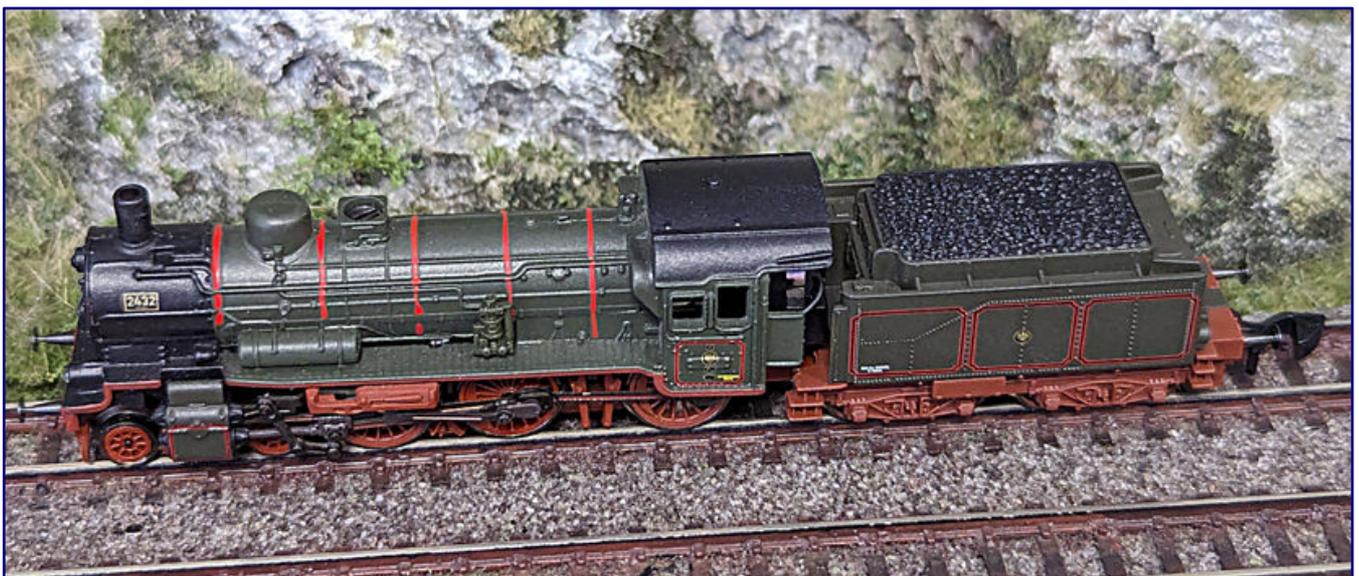
Ein vorheriges Anmelden ist nicht erforderlich, für die Betriebsbesichtigungen ist dies vor Ort mit verschiedenen Startzeiten möglich. Bei einer Anreise mit dem Auto wird gebeten, öffentliche Parkplätze im Umfeld zu nutzen. Aktuelle Informationen werden fortlaufend unter <https://www.noch.de/events-seminare/> veröffentlicht.

Das Wichtigste in Kürze:

Adresse Lindauer Str. 49, 88239 Wangen im Allgäu
Datum Samstag, 6. Juli 2024
Zeitraum 9:00 - 16:00 Uhr

Märklin-Auslieferungen im Frühsommer:

Mit den Dampflokomotiven der Gattung P 8 der preußisch-hessischen Staatsbahnen (Art.-Nr. 88995) für die Epoche I und der Baureihe 01⁵ der DR für Epoche IV (88018) sind zwei interessante Modelle ausgeliefert worden, die technisch ihren Vorgängerinnen entsprechen und deshalb nicht ausführlicher beschrieben werden.



Die preußische Dampflokom der Gattung P 8 für die Epoche I (Art.-Nr. 88995) gehört zu den aktuellen Märklin-Auslieferungen. Foto: 1zu220-Shop

Bei der stärksten Dampflokomotive der früheren Reichsbahn in der DDR ist lediglich anzumerken, dass der Fehler der erstgelieferten Modelle aus der Erstaufgabe natürlich korrigiert ist und sie ab Werk einen Mischvorwärmerkasten vor dem Schlot besitzt.

Ebenfalls bei der früheren DR angesiedelt ist die Wagenpackung „Rügener Bäder-PmG“ (87503), die etwas umständlich den Einsatzort auf der Ostseeinsel Rügen beschreibt. Sie besteht aus drei Donnerbüchsen der 2. Klasse Bi 341, einem gedeckten Güterwagen G-04 und einem Lebensmittel-Kesselwagen Zd mit der Werbebeschriftung „Aiga“.



Wagenpackung „Rügener Bäder-PmG“ (87503; Bild oben) und „Spezial-Prellböcke“ (89013; Bild links). Fotos: 1zu220-Shop (Bild oben) / Märklin (Bild links)

Als passende Lok dazu ist die Baureihe 78 mit Witte-Windleitblechen vorgesehen, die nur für den Einsatz auf dieser Insel so aufgerüstet wurde. Grund dafür waren die kräftigen Ostseewinde, die dem Lokführer nicht die Sicht durch die Abdampf-fahne rauben sollten.

Nicht selbsterklärend ist vermutlich der von Modellbau Laffont zugelieferte Bausatz „Spezial-Prellbock“ (89013). Die daraus gebauten Gerüste dienen nicht dazu, frei rollende Güterwagen aufzufangen und anzuhalten, sondern wurden gezielt angefahren, um verrutschte Ladungen wieder an die richtige Position zu bringen (und sichern zu können).

Der Bretteraufbau greift also erst oberhalb der Ladefläche ins darauf platzierte Transportgut. Der Wagenboden und das Fahrgestell rollten also darunter so weit durch, wie sich dies erforderlich zeigte.

Auslieferungen bei Busch:

Vom angekündigten Gestaltungsmaterial sind einige Neuheiten nun seitens Busch verfügbar geworden. Dies sind vor allem der „Mischwald“ für die Spuren H0 (Art.-Nr. 6488) und N / TT (6588). Bedenkenlos lassen sich Bäume wegen viel zu kleiner Darstellung aber auch für die Spurweite Z nutzen. Die typischen Vorbildwuchshöhen sind in der Wikipedia abgelegt und können problemlos auf den Maßstab 1:220 umgerechnet und abgeglichen werden.

Mit der Modellier-Schneepaste (7173) strahlt eine weiße, glitzernde Landschaft im hellen Morgenlicht, sobald sie auf einem Diorama oder einer gepflegten Anlage aufgetragen worden ist. Die Paste lässt sich gut formen und so entstehen auch Schneemänner, Hügel und Schneehaufen.

Neu im Handel ist auch das transparente Modellierwasser (7580) zum Gießen in dünnen Schichten, daher ist es auch für Rinnsale geeignet. Das Modellierwasser Farb-Set (7581) sorgt wahlweise für blaue Akzente in verschiedenen Noten. So soll ein Tiefeneffekt wiedergegeben werden können oder auch das typisch blaue Wasser der Südsee und einiger eiskalter Gewässer in Alpennähe im Modell entstehen.

Rhein-Neckar-Stammtischwagen 2024:

Wie jedes Jahr hat sich der Stammtisch Rhein-Neckar wieder um einen exklusiven Stammtischwagen nach besonderer Vorlage bemüht. Die gewählte Konstruktion stammt vom Atelier Barkvieren und erscheint als Modell von FR.



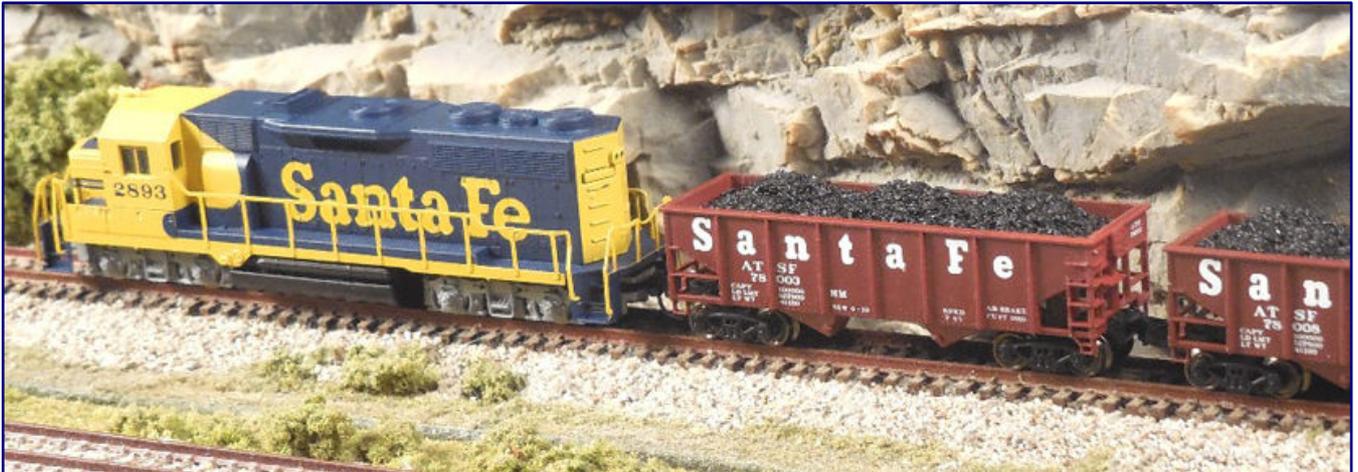
Der Rhein-Neckar-Stammtischwagen 2024 (Art.-Nr. 49.342.41) war gewiss eine gute Idee: Das Modell des Glm 207 erforderte für die UIC-Lüftungsschieber und das Blechdach Änderungen an den Ätzworlagen gegenüber dem früheren FR-Modell.

Ausgewählt wurde ein gedeckter Güterwagen der Bauart Glm 207 der DB mit UIC-Nummer und zusätzlich angeschriebener früherer Gattungsbezeichnung Gm 35 (Art.-Nr. 49.342.41). Damit ist er in die Übergangszeit zwischen den Modellbahnepochen III und IV einzuordnen.

Das Vorbild zum Wagen wurde auf dem Fahrwerk der Kriegsbauart Bremen neu aufgebaut und hat als Prototyp farblich abgesetzte UIC-Lüftungsschieber auf der linken Längsseite. In der Nenngröße Z stellt er so eine Besonderheit dar, erforderte konstruktive Änderungen am Grundmodell und sorgt für ein buntes Bild zusammen mit gedeckten Wagen anderer Bauarten. Aufgelegt wurden einmalig 45 Exemplare, die kurz vor Redaktionsschluss ausverkauft waren.

Schüttgutwagenklassiker von WDW Full Throttle:

WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) legt als Zweierpackung (Art.-Nr. FT-2061) einen Schüttgutklassiker auf: Es handelt sich um einen offenen Wagen mit 33 Fuß Vorbildlänge und außenliegenden Kastenstreben. Beschriftet ist er auf braunem Grund mit dem markanten Schriftzug Santa Fe der ATSF.



Der offene Wagen mit zwei Auslasstrichtern (Art.-Nr. FT-2061) gehört einer älteren Bauart an, die aber umfassend aufgearbeitet wurde und so in sehenswerten Stückzahlen auf ein beträchtliches Betriebsalter kam. Foto: WDW Full Throttle

Die Vorbilder dieser Wagen gehörten älteren Bauarten an, die wegen des hohen Bedarfs noch mal aufgearbeitet und neu lackiert wurden, um noch einige Jahre zuverlässig Dienst zu tun. Mit der ATSF hat der Anbieter eine der populärsten Bahngesellschaften Nordamerikas ausgewählt, die bis 1996 bestand und dann mit der Burlington Northern zur BNSF verschmolz.

Exklusives Modell für den 1zu220-Shop:

Die Idee zur Vorlage lieferte die Modellbahn-Union, denn dort erschien für die Baugröße H0 ein Eigenprodukt, das auch Jörg Erkel für den Maßstab 1:220 gut gefallen sollte. Nach einem kurzen Austausch, der keine Bedenken ergeben sollte, entschied er sich, einen solchen Wagen auf Basis einer FR-Konstruktion auf für die Spur Z als eigenes Exklusivmodell zu bestellen.



Mit je zwei Seitenfenster an den Längswänden erhielt der Werkstatt-Gerätewagen 649 (Art.-Nr. 49.343.101) ein unverwechselbares Gerät. So ist das chromoxidgrün lackierte Sondermodell aus dem 1zu220-Shop sicher auch eine gute Ergänzung für den Kranzug von NoBa-Modelle.

Der Montageservice Uwe Schuster hat nun den gewünschten Werkstatt-Gerätewagen 649 (Art.-Nr. 49.343.101) in chromoxidgrüner Lackierung nach RAL 6020 geliefert, womit er beim 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) verfügbar geworden ist.

Das Original entstand auf Basis eines überzähligen Güterzuggepäckwagens Pwghs 54 durch geringfügigen Umbau und Einsetzen einer passenden Innenausstattung. Als Dienstgüterwagen dient er nicht mehr dem öffentlichen Verkehr, sondern erfährt einen Einsatz in Hilfs-, Bau- oder Kranzügen.

Das Modell trägt bereits eine UIC-Nummer und kann damit auch bis in die siebziger Jahre hinein bunt eingesetzt werden. Dort kontrastiert er hervorragend zu denjenigen Wagen, die ab 1974 früh mit der neuen Farbgebung nach RAL 5020 Ozeanblau versehen wurden. Eine gute Figur macht er sicher auch im Kran-Zug von NoBa-Modelle, zu dem er zeitlich und farblich ebenfalls passt.

Ausführliche Informationen zum Vorbild wird das für 2025 angekündigte Buch „Bahndienst- und Dienstgüterwagen – Band 2: Bauen und Wohnen“ von Stefan Carstens liefern.

Neues aus dem Hause Noch:

Als neues Gehäuse aus der Shorty-Serie von Rokuhan erscheint eine Nachbildung des N'EX Shiosai in dreiteiliger Form. Mit dem Motor-Chassis (Art.-Nr. 7297903) und zwei nicht angetriebenen Fahrwerken (7297905) kann die Miniatur fahrfähig gemacht werden. Das schöne Gehäuse soll auch als Startpackung erhältlich sein und den Einstieg so einfach wie möglich machen.

Vorlage vieler Rokuhan-Ideen waren Spur-N-Angebote des japanischen Marktführers Kato. Fast 30 Jahre wurden dessen Produkte in Europa von Noch vertrieben. Nachdem das Management in Dänemark ein Unternehmen für den Vertrieb in Europa gegründet hat, endete diese langjährige und erfolgreiche Zusammenarbeit zwischen beiden Unternehmen kürzlich.

Herpa-Neuheiten für den Hochsommer:

Kurz vor seinem Sommerfest hat Herpa die Neuheiten für die Monate Juli und August 2024 bekanntgegeben. Im Maßstab 1:200 erscheinen in der Wings-Reihe einige Modelle, die wir hier aufführen möchten.

Mit Firmenaufdrucken erscheint der Flugzeugschlepper Goldhofer AST-2 nun in der Ausführung Lufthansa LEOS (Art.-Nr. 573238). Dazu gesellen sich folgende moderne Flugzeuge:



Der weit verbreitete Flugzeugschlepper Goldhofer AST-2 erscheint in der Ausführung Lufthansa LEOS (Art.-Nr. 573238). Foto: Herpa

Binter Canarias Embraer E195-E2 "Islas Canarias" (573009) und Croatia Airlines Bombardier Q400 "Zagorje" (573108).

Für Geschichtsinteressierte bestimmt ist der Rosinenbomber Douglas C-54 „Skymaster“ (573177) der U.S. Air Force. Die Vorlage zu diesem Modell ist heute auf dem Gelände der ehemaligen Rhein-Main Air Base ausgestellt, dem heutigen Frankfurter Flughafen, von wo ein großer Teil der Versorgungsflüge in Richtung Berlin startete.



An die „Rosinenbomber“ und das sich zum 75. Mal jährende Ende der Berliner Luftbrücke erinnert das Modell der Douglas C-54 „Skymaster“. Abbildung: Herpa

Weit über 200 Flugzeuge waren damals rund um die Uhr im Einsatz, um Berlin während der sowjetrussischen Blockade aus der Luft zu versorgen. Anlass für die limitierte Auflage dieses Flugzeugs ist das Ende der Luftbrücke vor 75 Jahren am 30. September 1949.

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)
Harald Fried
Ralf Junius
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

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

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Torsten Schubert, Hendrik Späing

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

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

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

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

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

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

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

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

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