



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



Verladebereiter Märklin-Bagger

Kartonmodellbau mit Fallers
Modellbahnobby in Japan

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

in unserem Partnermagazin **Ztrack** las ich im Vorwort vom Wandel der Spurweite Z im Zeitraum der Achtziger bis heute: Sie war eine von der Sammelleidenschaft dominierte Baugröße und hat ihr Gesicht völlig gewandelt.

Bier- und dann Werbewagen aus dem Hause Märklin fanden immer mehr Liebhaber und schließlich widmete der Verlag Koll auch dieser Spur eigene Sammelkataloge. Den Höhepunkt erreichte dieses Phänomen Mitte der neunziger Jahre, es bezog schließlich auch Micro-Trains-Produkte ein, wenngleich in geringerem Maße.

Dem Zusammenbruch des schließlich völlig überspannten Sammlermarktes folgte ein langsamer, aber kontinuierlicher Wiederaufbau, der von den Betriebsbahnern geprägt wurde. Kleinserienmodelle legten deutlich an Details zu, die Fahreigenschaften wurden besser und auch Märklin musste einiges hinzulernen.

Dass das nicht immer klappt, zeigte jüngst der Fuchs 300 in der Wagenpackung Baggertransport. Sein Ausleger ragte derart in die Höhe, dass auch im Modell Sorgen um Oberleitungen, Brückenquerungen oder Tunnelleinfahrten bestehen mussten. Mit wenigen Handgriffen haben wir das behoben. Wie das geht, beschreiben wir heute in einem eigenen Artikel.

Ich selbst habe mich an die Entwicklung der Nenngröße Z gern und bewusst erinnert, als ich letzten Monat zu Gast in Japan war. Die vielen Eindrücke aus Modellbahngeschäften, von einer wichtigen Messe und auch aus dem Hause Rokuhan versuche ich ebenfalls wiederzugeben.

Beeindruckt war ich von der hohen Modellbaukunst, die ich in Japan bewundern durfte. Angesichts der häuslichen Enge hat jedoch kaum jemand Platz für eine eigene Anlage – nicht mal in Spur Z. Wie die Japaner aus der Not eine Tugend machen und sich stärker als wir am Sammeln erfreuen, lesen Sie in meinem Reisebericht.

Klarer ist für mich stärker als zuvor, dass unsere Baugröße noch viel ungenutztes Potenzial besitzt, obwohl sie jetzt schon erheblich stärker in den Läden positioniert ist, als wir es aus Europa und besonders Deutschland kennen.

Nicht zu kurz kommen dürfen unsere Literaturempfehlungen. Passend zu den Bastelthemen haben wir Autos und die kreative Gestaltung der Anlage in den Fokus gestellt. Immerhin starten wir heute endlich auch mit unserem Jahresschwerpunktthema. Den Anfang macht Fallers kleiner Bahnhof Osterode-Süd, dessen Bau und Ausschmückung wir vorstellen möchten.

Für uns stellt dieses Gebäude eine willkommene Abwechslung auf Nebenstrecken dar, denn die Auswahl war hier zuvor doch sehr begrenzt und so wiederholten sich die Szenen auf vielen Anlagen. Gerade Fallers gebührt hier ein großes Lob, wenn wir die geschaffene Vielfalt der letzten Jahre betrachten.

Nicht vergessen haben wir auch aktuelle Meldungen und Auslieferungen. Auch wenn unser Hobby im Sommer etwas ruht und ruhiger vonstattengeht, so gehen uns auch hier die Themen nicht aus!

Viel Freude beim Lesen wünscht

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

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

Modell

Einfach tiefer gelegt	4
-----------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Nächster Halt: Osterode-Süd.....	10
----------------------------------	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Tipps und Tricks fürs ganze Jahr.....	20
Prominente der Eisenbahngeschichte.....	22
Olivgrün auf Rädern	24

Impressionen

Im Land der aufgehenden Sonne	26
Zetties und Trainini im Dialog.....	36

Impressum	43
-----------------	----

Wir danken Dirk Rohwerder und Dirk Kuhlmann für ihre Idee und Bildzulieferung zum Baggerumbau.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 27. Juni 2016

Titelbild:

Die alte Preußin der früheren Gattung T16¹ hat den ebenso alten Flachwagen aus ihrem kurzen Übergabezug ausgestellt an die Laderampe rangiert. In wenigen Minuten wird der Käufer seinen nagelneuen Bagger vom Typ Fuchs 300 in Empfang nehmen können.

Transportfähiger Bagger Einfach tiefer gelegt

In der Auslieferungsmeldung zu Märklins Wagenpackung „Baggertransport“ haben wir in der letzten Ausgabe den hoch aufgerichteten Ausleger des Fuchs-Baggers kritisiert. Er erschwert dessen Einsatz als Ladegut oder verhindert ihn sogar. Wir sannen nach Abhilfe und stellen heute einen Lösungsweg vor.

Die Ankündigung der Wagenpackung „Baggertransport“ (Art.-Nr. 82572) erzeugte bei uns ein Gefühl der Freude. Zum einen bescherte diese Neuheit auch den Epoche-III-Freunden nach vielen Jahren eine lang ersehnte Ausführung des Schwerlastwagens SSw 07, zum anderen stellt das Thema einen interessanten Ansatz dar, der für willkommene Abwechslung sorgt.

Aus Sicht von Märklin bietet sich hier eine weitere Gelegenheit, den noch recht formneuen Bagger des früher weit verbreiteten Typs Fuchs 300 wirtschaftlich sinnvoll innerhalb kurzer Zeit zu nutzen.

Zurückgegriffen wurde dafür auf die bereits aus dem Museumswagen 2015 bekannte Ausführung mit niedrigem Führerhaus und Schrottgreifer. Variiert wurde er durch die ansprechende Lackierung in Orange mit schwarzem Fahrwerk.

Erwartungsvoll sahen wir bei der Neuheitenankündigung noch darüber hinweg, dass sich das im Prospekt gezeigte Modell (noch) mit aufgerichtetem Ausleger zeigte. Es sollte doch klar sein, dachten wir, dass sich ein Bagger so nicht vorbildgerecht transportieren lassen würde.



Der Transport eines Baggers mit aufgerichtetem Ausleger entspricht wegen der deutlichen Profilüberschreitung nicht dem Vorbild. Und so obliegt es am Käufer selbst, hier durch einen Umbau Abhilfe zu schaffen.

Die deutliche Lademaßüberschreitung hätte eine Sonderbehandlung als Lü-Zug erforderlich gemacht, der nicht überall verkehren kann und darf. Oberleitungen und Tunnelportale hätten die Streckenwahl erheblich eingeschränkt. Den Baggertransport in diesem Zustand dürfen wir mit Blick auf den erforderlichen Aufwand beim Vorbild also ins Reich der Fabeln verweisen.

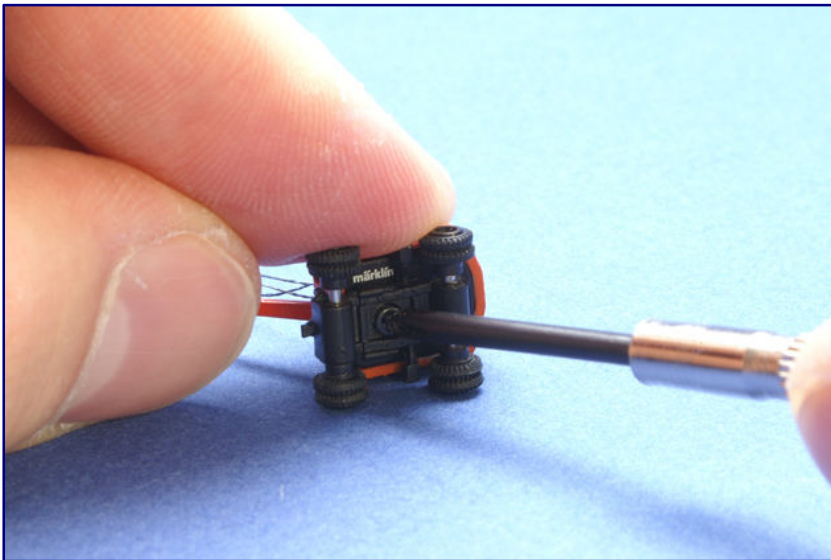
Zu unserem Erstaunen lieferte Märklin sein Modell aber in dieser Hinsicht genauso aus, wie es am Muster vor einigen Monaten vorgeführt wurde. Ob dies irrtümlich erfolgte oder bewusste in Kauf genommen wurde, wissen wir nicht und möchten wir auch nicht werten. Erstaunlich ist jedenfalls, dass eine korrekte Auslegerstellung mit wenig Aufwand realisierbar ist.

Deshalb möchten wir unseren Lesern einen Lösungsweg aufzeigen und auf diesem Wege eine gute Idee Märklins auch nachträglich würdigen. Die Umbauzeit, die sich auf zwei bis drei Tage erstreckt, bedeutet nur wenig Aufwand und besteht fast ausschließlich aus Wartezeiten.

Demontage des Modells

Unsere Arbeiten beginnen mit dem Zerlegen des Baggermodells. Um die erforderlichen Anpassungen zu ermitteln, möchten wir zunächst ermitteln, aus welchen Baugruppen die Miniatur besteht und wie sie untereinander verbunden sind.

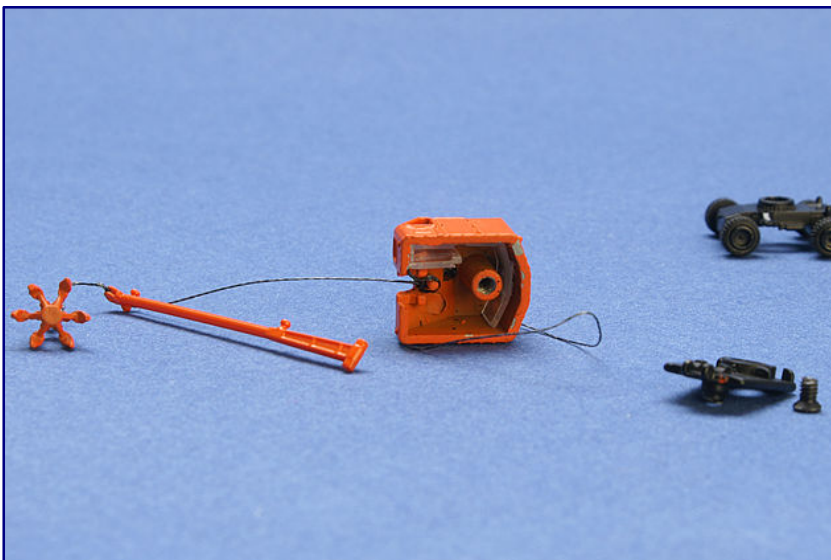
Das Seil des Schrottreifers ist am Ausleger angeklebt, wie wir gleich feststellen. Die Seile für das Neigen des Auslegers sind an ihm hingegen nur lose eingehängt. Wir beginnen mit dem Lösen der Kreuzschlitzschraube an der Unterseite des Fahrwerks. Nachdem es abgenommen ist, stoßen wir auf ein zweites Exemplar, das eine Bodenplatte im Aufbau hält.



Damit ist jetzt die Konstruktionsweise erkennbar: Die Bodenplatte lugt rechts neben dem Führerhaus minimal hervor und begrenzt mit zwei „Krallen“ den Maximalweg des Auslegers nach unten.

Er ist also auch nach einer Anpassung nicht bis auf den Wagenboden absenkbar. Dies sollte aber dem Vorbild entsprechen, denken wir.

Beim Modell ist selbst dieser Weg jedoch ohne Modifikationen gar nicht nutzbar, da die Seile dafür viel zu kurz gehalten wurden.



Es hätte also keiner besonderen Veränderungen bedurft, um hier eine Annäherung an den Transport des Vorbilds zu erreichen.

Wir werden das nun im Folgenden mittels Umbaus nachholen. Mit den vorhandenen Seilnachbildungen lässt sich das allerdings nicht bewerkstelligen.

Das wird klar, sobald wir den Klarsichteinsatz mit einer Pinzette herausgezogen haben.

Fest angepackt wird er nur an Stellen, die von außen nicht sichtbar sind, weil hier fest zugegriffen werden muss und die Pinzette deshalb Spuren auf den Glaseinsätzen hinterlassen könnte.

Als erstes brauchen wir Zugang zum Inneren des Baggers, um uns ein Bild von der Lagerung des Auslegers machen zu können. Als erstes wird dafür die Kreuzschlitzschraube im Fahrwerksboden gelöst (Bild oben), anschließend schrauben wir dann die Bodenplatte des Aufbaus ab (Bild unten).

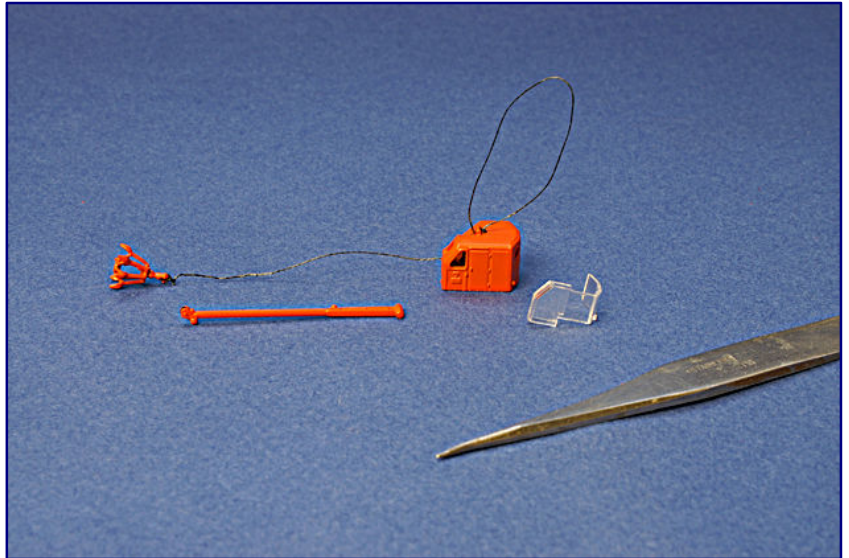
Sichtbar wird im Inneren, dass die Seile zwar durchgezogen, aber innen fest verklebt wurden. Ohne Beschädigungen lassen sie sich nicht lösen, es ist aber auch kein „Seilvorrat“ vorhanden, der sich ausziehen lassen würde. Nur das zum Schrottreifer führende Seil lässt sich vorsichtig an den

Umlenkrollen des Auslegers abziehen. Im Inneren des Führerhauses müssen wir ihm mit einem scharfen Bastelmesser zu Leibe rücken.

Der Seile für das Bewegen des Auslegers haben wir uns nur durch Aufbohren der Durchführungen auf der Oberseite des Aufbaus entledigen können.

Verwendet haben wir einen HSS-Spiralbohrer 0,55 mm, handgeführt in einem Stiftenklöbchen – beides ist übrigens im aktuellen Faller-Programm zu finden. Auf gleiche Weise durchbohrt wird auch die Öse am Schrottgreifer.

Ein Probezusammenbau bestätigt uns, dass der Auslieger nun bis in seine niedrigste Position bewegt werden kann, begrenzt durch das Bodenteil des Aufbaus.



Um die Seile im Inneren lösen und später neu befestigen zu können, ist auch das Klarsichtteil für die Verglasung zu ziehen. Das gelingt mit einer Pinzette oder Pinzettzange, die an einer von außen nicht sichtbaren Stelle greift.

Diese Endstellung ist im Anschluss für das Neufertigen der Seile erforderlich; eine Aufgabe, die zwar keine besonderen Fertigkeiten, aber viel Fingerspitzengefühl und Sorgfalt erfordert. Immerhin gilt es, alle Seile in gespanntem Zustand wiederzugeben - also keinesfalls zu kurz oder zu lang.

Da der von Märklin verwendete Faden auf uns etwas zu dick wirkt und die Baggerteile mangels Gewicht keine ausreichende Spannung erzeugen, legen wir den Gedanken an eine Nachbildung aus schwarzem Zwirnsfaden ad acta. Stattdessen kommt schwarzer Kupferlackdraht 40511 von Mayerhofer Modellbau in der Stärke 0,15 mm zum Einsatz. Gefunden haben wir ihn im Sortiment von Conrad Electronic (Art.-Nr. 242531).

Wir legen Hand an

Das Seileziehen beginnt, sobald wir den Fuchs-Bagger wieder in seine Einzelteile zerlegt haben. Los geht es mit der Verspannung des Auslegers. Wir führen den Draht dort um die Umlenkrolle und lassen die großzügig abgetrennten Enden durch die beiden Bohrungen der Aufbauoberseite ins Innere verschwinden. An die richtige Länge tasten wir uns heran und bringen dann im Inneren mit Hilfe einer Zahnstocherspitze einen Tropfen Uhu Alleskleber Super Strong & Safe auf.

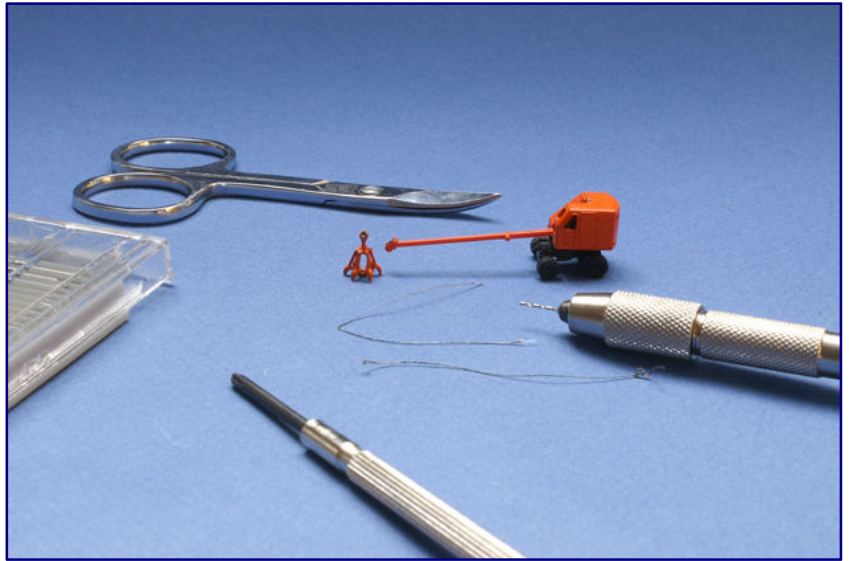
Die losen Ende der Seile führen wir über dem Ausleger nach draußen. Sobald wir die Bodenplatte provisorisch wieder aufgeschraubt haben, neigen wir den Ausleger in die unterste Position und führen vorsichtig den Lackdraht nach. Der Ausleger darf von ihm nicht gebogen werden, die Seile selbst dürfen nicht durchhängen.

Sobald wir uns an die richtige Konstellation herangetastet haben, bekommt unser Modell ausreichend Trockenzeit, bevor es weitergeht. In unserem Fall lief das auf 24 Stunden hinaus, die aber nicht dem Klebstoff, sondern unserem Zeitplan geschuldet waren. Zuvor haben wir ein weiteres Stück schwarzen Draht noch an den Schrottgreifer angeknötet.

Der nächste Bauschritt ist dem Anleinen des Schrottreifers gewidmet. Auch hier hatten wir uns beim Probezusammenbau vergewissert, wie viel Raum zwischen Auslegerende und Wagenboden verbleiben wird und wie der Schrottreifer abzuliegen ist.

Daraus bemisst sich nun die Drahtlänge, die wir zwischen seiner Aufhängung und den Umlenkrollen am Ausleger vorsehen.

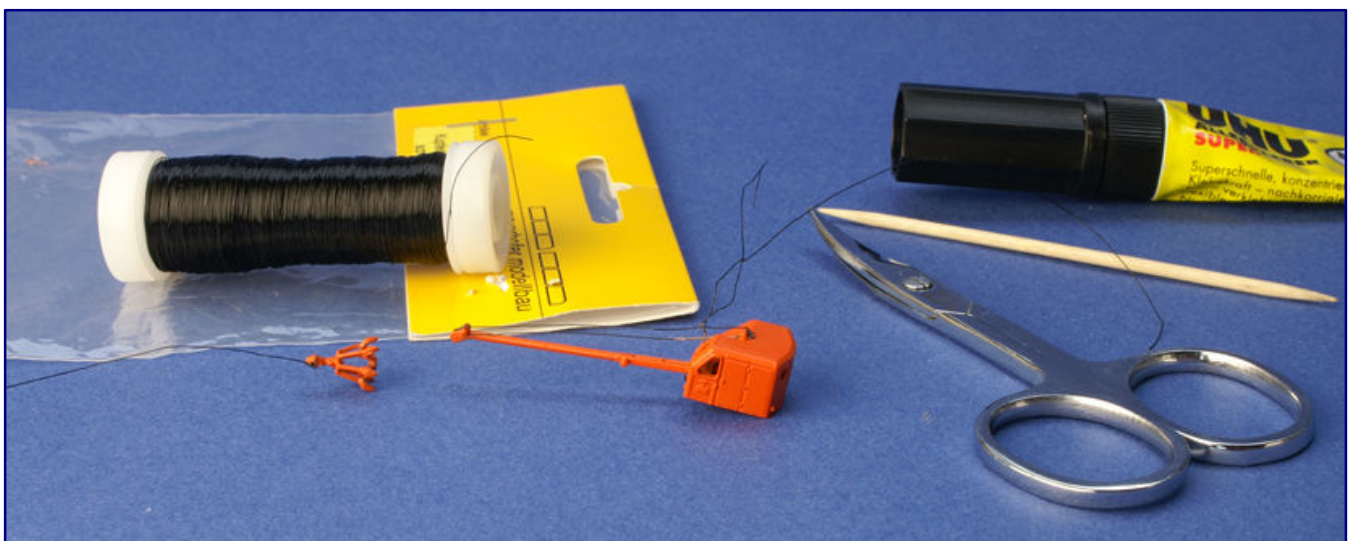
Mittels Pinzette oder kleiner Rundbiegezange (z.B. Knipex) formen wir den Verlauf des Seils an die Umlenkungen heran und fixieren auch diese Stelle möglichst unsichtbar mit etwas Uhu Alleskleber Super Strong & Safe. Und wieder heißt es nun Trockenzeit gewähren!



Endlich sind nach einer Geduldsarbeit die alten Seile gelöst. Nun beginnt der Wiederaufbau des Baggers, der auch einen Probezusammenbau umfasst.

Danach kann dann das lose Ende über dem Auslegergelenk ins Innere des Aufbaus geführt werden. Sobald es stramm zu sitzen scheint, wird es dann im Inneren ebenfalls mit einem Klebetropfen dauerhaft fixiert. Ein letztes Mal heißt es warten, bevor überstehende Enden abgeschnitten werden können und der Wiederaufbau beginnt.

Die großzügigen Wartezeiten sind übrigens maßgeblich auch dem gewählten Klebstoff geschuldet. Er enthält Cyanacrylat (Sekundenkleber), dessen Ausdünstungen sich in Form weißer Beläge dauerhaft auf Klarsichtteilen niederschlagen können. Auf seine schnelle Klebewirkung können wir jedoch nicht verzichten. Dauerhaften Halt bezieht er jedoch aus gewöhnlichen Klebemitteln, es handelt sich folglich um ein Kombinationsprodukt.



Mit dünnem, schwarzem Kupferlackdraht werden nun die Seile neu gezogen. Das geht nur langsam und Schritt für Schritt vorstatten, weil hier einige Klebepunkte erforderlich sind, die jeweils ausreichend Zeit zum Aushärten brauchen.

Trockenpausen großzügig wählen

Obwohl wir bislang als Folge der Kombination deutlich weniger Niederschläge als bei reinen Sekundenklebern festgestellt haben, sollte an dieser Stelle nichts riskiert werden. Nichts wäre ärgerlich, als milchig-weiße und damit im Vorbild blinde Führerhausscheiben. Immerhin dürfte es sich beim Bagger auf unserem Zug ja auch um ein werksfrisches Exemplar handeln.



Endlich ist der Bagger transportfähig. Auf dem Flachwagen verladen, wird ihn die Verschublok gleich von der Laderampe abziehen und in den Güterzug einstellen, der ein Gleis davor schon wartet.

Eben dieser Umstand zwang uns auch zu kleineren Ausbesserungen an der Unterseite des Aufbaus und an den Kupferlackdrähten, die die Seile nachbilden. Ein passendes Orange findet sich in den verschiedenen Farbsortimenten der einschlägigen Modellbaufirmen.

Der Abgleich kann am Modell erfolgen, sofern der Händler des Vertrauens noch eine passende Wagenpackung hat, brauchen wir das eigene Exemplar auch nicht mitzuführen. Bei uns legt der Vergleich mit der RAL-Karte den Farbton RAL 2008 Hellrotorange nahe.

Sofern, wie in unserem Fall, das Nachziehen der Seile bei der „Anprobe“ kleinere Klebespuren auf dem Draht hinterlassen hat, wird dieser nach dem Durchhärten mit dem Fingernagel oder der Klinge des Bastelmessers abgeschabt. Dies hat aber auch zur Folge, dass wir dort mit ein wenig Schwarz nacharbeiten müssen.

Im Rückblick stellen wir fest, dass wir mit geringem Zeitaufwand, aber viel Geduld und Wartezeit, ein perfektes Ladegut geschaffen haben. Das Ergebnis kann sich sehen lassen und belohnt unsere Mühen. Der interessante Märklin-Zug kann nun auf die Reise gehen, ohne ungläubiges Augenreiben zu erzeugen.

Wer dieses Werk noch krönen möchte, findet vielleicht eine weitere Herausforderung im Bau eines neuen Ladegestells. Glaubhaft darzustellen wäre es mit einzelnen Holzbohlen (dünne Vierkantprofile aus Echtholz), die zunächst in Querrichtung ausgelegt und dann in Fahrtrichtung verbunden würden. Einzubeziehen wäre dann auch der nun auf dem Boden aufliegende Schrottgreifer. Auch eine zusätzliche Stütze für den Ausleger wäre denkbar. Wir haben darauf allerdings zumindest vorläufig verzichtet.



Diese Idee von Dirk Rohwerder, umgesetzt von Dirk Kuhlmann, zeigt eine weitere Einsatzmöglichkeit für den heute vorgestellten Umbau: Jahre nach dem auf der vorherigen Seite gezeigten Transport ist unser Bagger am Ende seiner Dienstzeit angelangt. Ein kapitaler Motorschaden bedeutete seine Abstellung. Wind und Wetter haben ihm über die Jahre übel zugesetzt und eines seiner Reifenpaare liegt auf dem Dach des Aufbaus. Foto: Dirk Kuhlmann

Herstellerseiten:
• <http://www.conrad.de>
• <http://www.faller.de>
• <http://www.maerklin.de>
• <http://www.mayerhofer-modellbau.de>
• <http://www.oesling-modellbau.de>
• <http://www.uhu.de>

Kartonmodellbau mit Faller

Nächster Halt: Osterode-Süd

Gebäudemodellbau soll das Jahresschwerpunktthema 2016 sein. Erst kurz vor der Jahresmitte liefern wir nun mit dem folgenden Baubericht den ersten Artikel zu diesem Themenkomplex. Den Anfang macht nun eine Faller-Neuheit aus dem letzten Jahr, die uns viel Spaß beim Zusammenbau bereitet hat. Eingebettet in kleines, aber feines Diorama soll unser Bericht zu eigenen Versuchen und Ideen motivieren.

Im Rahmen unseres diesjährigen Schwerpunktthemas möchten wir gern verschiedene Ansätze aufzeigen und erläutern, die den Bau von Gebäudemodellen in seiner Fülle dokumentieren. Den Anfang macht heute ein kleiner Bahnhof, der ohne äußerliche Veränderungen gemäß Anleitung gebaut wurde.



Fallers kleiner Haltepunkt Osterode-Süd war für uns die Neuerscheinung des Jahres 2015 im Zubehörbereich. Mit dem Baubericht zu diesem Hartkartonbausatz starten wir heute unsere Jahresschwerpunktthemenreihe.

Wir beginnen also quasi mit einer eher leichten Übung. Wir haben uns aber einem Architekturbausatz aus Hartkarton zugewandt, dessen Technologie und Werkstoff nicht nur aus unserer Sicht die Zukunft des Modellbaus prägen wird. Aufgrund der hohen Formkosten, der weitgehend ausgereizten Möglichkeiten und der eher geringen Stückzahlen nimmt die Bedeutung von Polystyrolbausätzen bereits heute spürbar ab.

Dass der Bau eines Kartongebäudes kein Hexenwerk darstellt und der Schwierigkeitsgrad auch nicht höher liegt, haben wir bereits einige Male zum Thema unserer Artikel gemacht. Im Fokus des heutigen Bauberichts steht der Haltepunkt Osterode-Süd von Faller (Art.-Nr. 282705), auszuschnürcen mit den passenden Reisenden (158037) – beides Neuheiten aus dem letzten Jahr.

Die Wahl fiel auf ihn, weil uns das kleine Gebäude auf Anhieb gut gefiel und sich dieser Hersteller aus Gütenbach sehr früh und konsequent dem Hartkarton als Werkstoff zuwandte. Im Bereich der reinen Zubehöranbieter für die Spurweite Z bedeutete dies beinahe ein Alleinstellungsmerkmal.

Passende Klebstoffe sind wichtig für unseren Bauerfolg:

- Faller Expert Laser (flüssiger Lasercut-Spezialkleber)
- Bindan-RS (Holzleim ohne Füllstoffe)
- Uhu Kraft Alleskleber (für Fensterscheibenfolien)
- Uhu Greenit (für Kontaktklebeverbindungen)
- Uhu Plast Spezial (für Polystyrol - Lichtboxen)
- Uhu Alleskleber Super Strong & Safe (für die Bahnhofslampe)

Bevor wir uns ans Werk machen, gibt es zwei wichtige Schritte, die vorab erledigt sein wollen: Erforderliches Werkzeug wird bereitgelegt und anhand der Anleitung erfolgt eine Vollständigkeitskontrolle aller Teile. Dies gilt unabhängig vom Bausatz für jedes Vorhaben.

Wichtige Werkzeuge für den Bau eines Kartongebäudes sind Zahnstocher oder Punktklebehilfen, um kleinste Mengen Klebstoff treffsicher auch an winzigen Stellen zu platzieren. Zudem macht sich eine Auswahl verschiedener Pinzetten, darunter auch Klemmpinzetten, schnell bezahlt. Eine Nagelfeile zum Glätten von Schnittkanten ist ebenso unverzichtbar.

Den weiteren Bedarf liefert Busch fertig konfektioniert: Das Schneide-Set (7202) besteht aus einer blassgrünen Schneidmatte mit Zentimeterraster, einem Stahllineal für gerade Schnitte, einem Skalpell sowie passenden Ersatzklingen. Scharfe Klingen entscheiden maßgeblich über den Erfolg!

Es geht los

Den Zusammenbau beginnen wir mit dem Lesen der Anleitung. Faller setzt immer auf eine klare Bildsprache mit Schritt-für-Schritt-Darstellungen, die keine Zweifel aufkommen lässt und jeden Bauabschnitt gut zu veranschaulichen weiß.

Wir trennen also alle jeweils erforderlichen Teile aus den Bögen aus, versäubern mögliche Grate und machen eine trockene Anprobe, bevor wir Klebstoff auftragen. Das schützt uns vor unangenehmen Überraschungen und können wir uns von der hervorragenden Passgenauigkeit überzeugen.



Bausatz, Klebstoffe und unser Werkzeug liegen bereit – es kann losgehen! Aller Anfang sind stets eine Vollständigkeitskontrolle und das Studium der Anleitung.

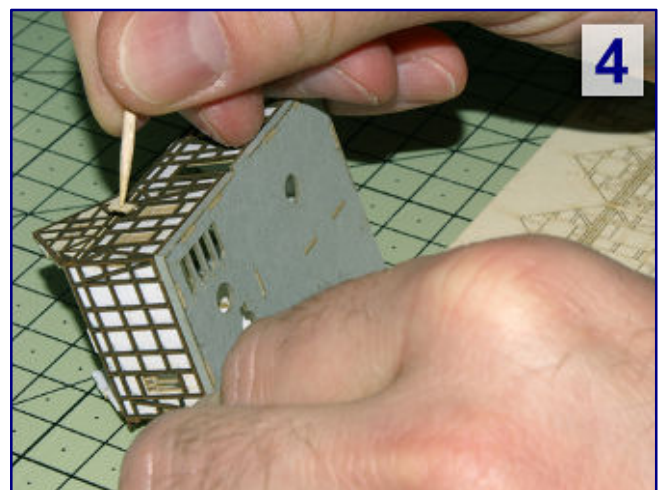
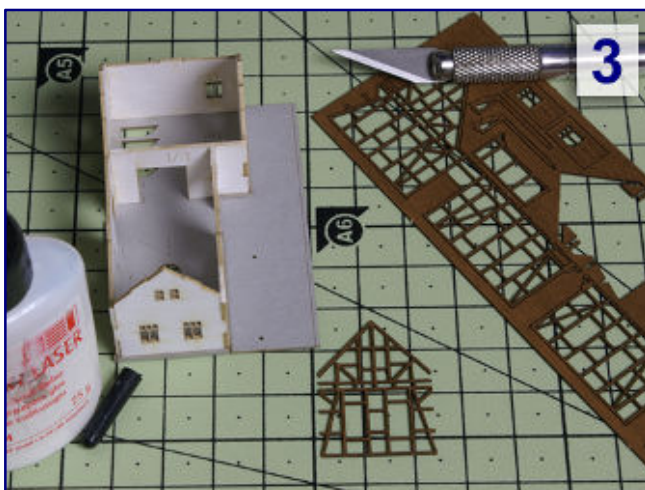
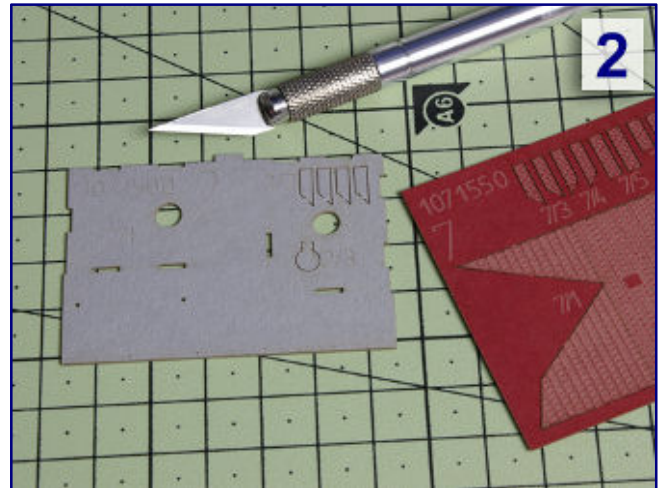
Bei Kartonbausätzen arbeiten wir uns stets von innen nach außen durch:

Jede Firma und jeder Konstrukteur haben ihre eigene Handschrift, aber dieser Grundsatz gilt dennoch für alle. Für das Hauptgebäude sind vier Innenwände und dazu noch drei weitere für den Anbau aufzubauen. Sie tragen später wesentlich zur Stabilität des Hauses bei.

Acht zu geben ist auf die korrekte Platzierung und Ausrichtung, gleich große Seitenwände dürfen ebenso wenig vertauscht werden wie Innen- und Außenseite. Hier helfen die Verzahnungen zwischen den Wänden und zum Boden sehr, aber auch die Bilder der Anleitung stellen eine wichtige Orientierungshilfe dar. Exakt einzuhalten sind die rechten Winkel in den Gebäudeecken, zumal der Einsatz des Faller-Winkel-Sets hier aus Platzgründen ausscheidet.

Vor dem Verkleben mit der Bodenplatte (Teilenummer 2 des Bausatzes), die auch den Bahnsteig nachbildet, sind noch die vier Kamininnenwände und die Bahnhofsuhr auszutrennen, denn später würde

uns hier die Zugriffsmöglichkeit fehlen. Wir nutzen die Gelegenheit und verpassen dem grauen Uhrengehäuse einen magentaronen Anstrich mit lösemittelhaltigem Emaillack von Revell. Dieser Farbton oder ein sattes Blau entsprechen eher dem Erscheinungsbild bei der früheren Bundesbahn.



Schritt für Schritt zum Bahnhofsgebäude:

Der Aufbau eines Laserschnittgebäudes wächst immer von innen nach außen. Zunächst werden die Innenwände verklebt (Bild 1), bei denen auf das Einhalten rechter Winkel zu achten ist. Aus der Bodenplatte sind noch vier Teile des Kamins und die Bahnhofsuhr auszutrennen (Bild 2), bevor dieses Teil hier relativ spät verbaut wird. Bereit liegen bereits die Fachwerkteile, beginnend an den schmalen Wänden werden sie angebracht (Bild 3). Die Außenseiten werden anschließend durch das Einsetzen der Gefache vervollständigt (Bild 4).

Im nächsten Schritt folgen die aus Echtholz geschnittenen Fachwerkteile. Sie werden wie ein Rahmen auf die Innenwand aufgelegt und nicht flächig verklebt. Das gefärbte Holz gibt bei Kontakt mit dem flüssigen Faller-Expert-Kleber sein Braun auch an die Auflagefläche ab – ein Effekt, den wir möglichst geringhalten wollen. Aufgesetzt werden die verschiedenen Teile in der vorgegebenen Reihenfolge.

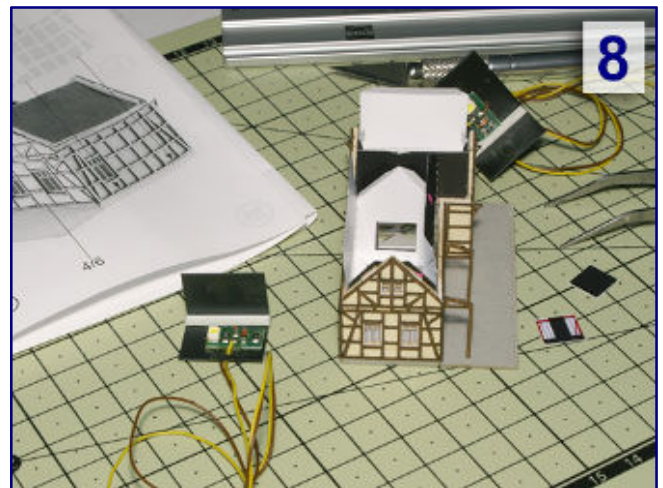
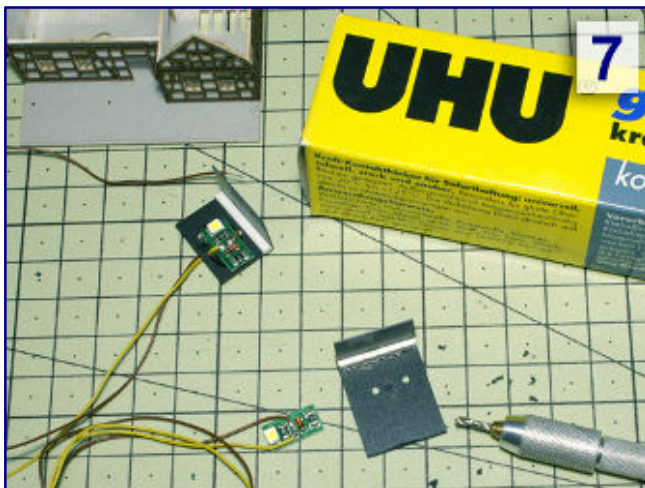
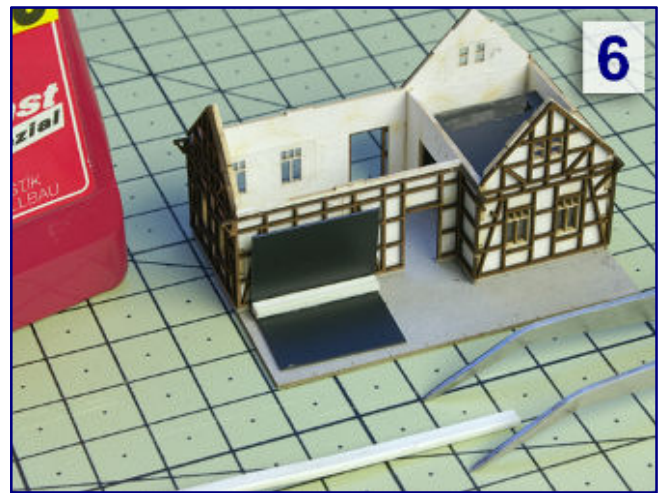
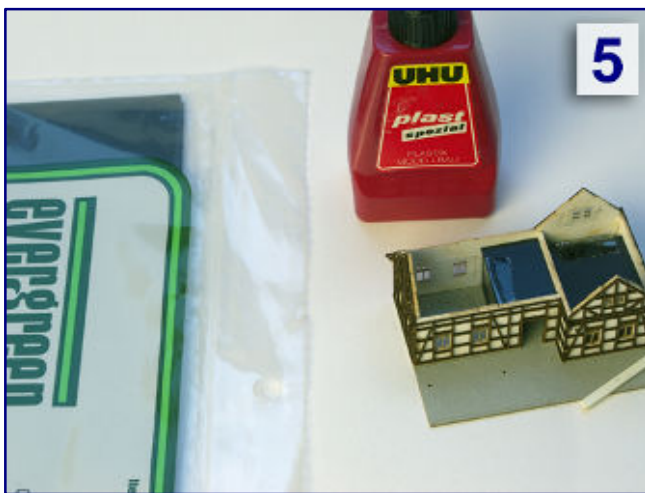
Zur Fleißarbeit wird wieder das Einsetzen der (blassgelben) Gefache. Wir kennen dies bereits vom Bauernhaus oder der Sägemühle. Den Kleber tragen wir punktgenau möglichst in der Mitte der Klebefläche auf der Innenwand auf, um direkten Kontakt mit dem Holz zu vermeiden. Einsetzen lassen sich die vielen Einzelteile am besten mit einer abgestumpften Zahnstocherspitze, die leicht befeuchtet wird und das leichte Kartonteil bis zur Platzierung anhaften lässt.

In großen Schritten nähert sich unser kleines Gebäude nun dem finalen Erscheinungsbild. Bevor wir jedoch die Dachdeckerarbeiten beginnen, wollen wir uns Lichtboxen maßschneidern. Dafür ist zunächst festzulegen, welche Fenster später beleuchtet sein sollen. Eine sinnvolle Raumaufteilung sollte dazu

vorher überlegt sein. Warte- und Durchgangsräume erscheinen ebenso wenig dunkel wie der Dienstraum des Fahrkartenverkaufs oder des Bahnhofsvorstehers.

Geeignetes Material für unsere Lichtboxen bietet der Faller-Vertrieb, warum also in die Ferne schweifen? Die 0,5 mm starken, schwarzen Polystyrolplatten aus dem Evergreen-Programm (9113) sind lichtdicht und ausreichend stabil. In den Ecken stärken wir die Klebekanten durch weiße Polystyrolleisten desselben Herstellers. Geklebt wird an dieser Stelle mit Plastikkleber, in unserem Falle Uhu Plast spezial.

Die Maße der „Dunkelkammer“ sollten berücksichtigen, dass die Papierlichtmaske noch eingesetzt werden muss, bevor wir sie verbauen können. Immerhin verhindern sie mit ihrem Gardinenaufdruck den Blick ins Innere, denn eine Gestaltung haben wir dort wegen der eher kleinen Fenster nicht vorgesehen. Am Berührungspunkt der beiden Lichtmasken schneiden wir die weiß markierte Fläche aus, da hier ein Lichtdurchtritt denkbar wäre.



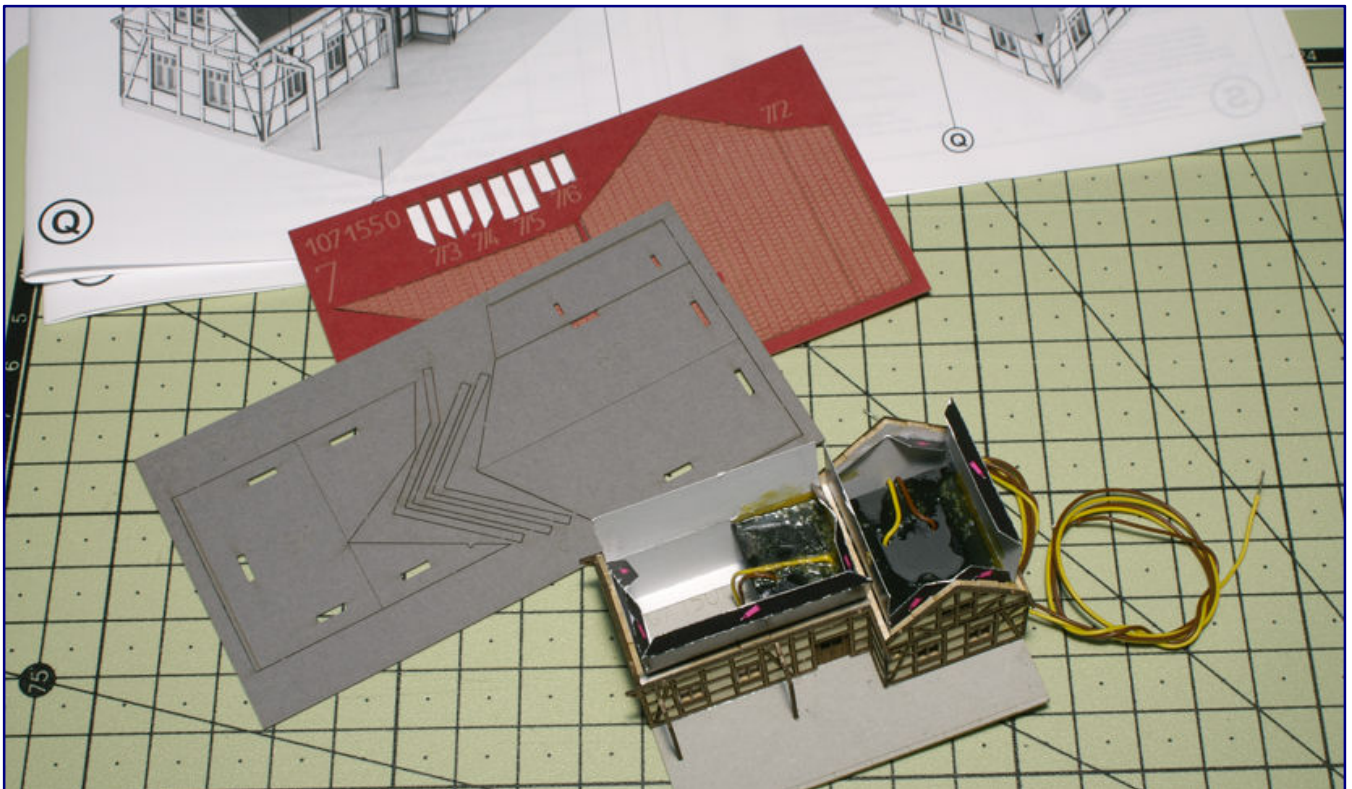
Der Bau der Lichtboxen:

Die Lichtboxen bestehen aus je zwei schwarzen Wänden, die aus Evergreen-Polystyrol-Platten geschnitten werden. Provisorisch mit Tesafilm fixiert, erfolgt die Einpassprobe im Gebäude (Bild 5). Anschließend werden sie endgültig zusammengeklebt, ein Stück Polystyrolleiste dient dabei der Klebeflächenvergrößerung (Bild 6). Danach müssen die Positionen der Viessmann-Platinen festgelegt werden. Je zwei Bohrungen werden zum Herausführen der Kabel gesetzt, anschließend die Leuchtmittel eingeklebt (Bild 7). Wegen eines gedachten Durchgangs im Inneren schneiden wir in die beiden Papiermasken eine ausreichend große Verbindung (Bild 8).

Als Lichtquelle greifen wir wieder zu den warmweißen LED-Platinen von Viessmann (6008), die wir mit Kontaktkleber in größtmöglichem Abstand zum Fenster an die Decke der Lichtboxen kleben. Ihre Kabel führen wir rechts und links durch Bohrungen in der Decke nach außen.

Sobald alles fixiert und getrocknet sowie die „Anprobe“ erfolgreich abgeschlossen ist, setzen wir die Lichtmasken endgültig ein und richten sie in allen Ecken aus. Danach dürfen auch unsere schwarzen Kästen ihren Platz einnehmen. Sie werden mit den Lichtmasken fest verklebt. Wir nehmen dafür einen Kontaktkleber, mit dessen Hilfe wir auch die Kabel eingießen, sobald wir sie geordnet zu den Austrittsöffnungen im Boden geführt haben.

Nun können die Dachdecker ihre Arbeit aufnehmen. Zur Bahnsteigseite hin ist noch eine Stützkonstruktion aus Holzbalken zu montieren, dann wir auch schon die ersten Dachteile aufgelegt. Sie bilden die Stütze für die dünnere, ziegelrote Haut mit der Pfannengravur und zeigen sogar Nachbildungen von Dachrinnen. Wer möchte, kann aus Draht oder Messingrundprofilen später also auch noch Fallrohre nachbilden.



Die Lichtboxen werden auch mit den Papiermasken verklebt und die Kabelführungen durch Eingießen in Kontaktkleber fixiert. Danach können die Dachteile (Innenwand und Pfannennachbildung) sowie Endleisten angeklebt werden. Das Gebäude wird damit fertiggestellt.

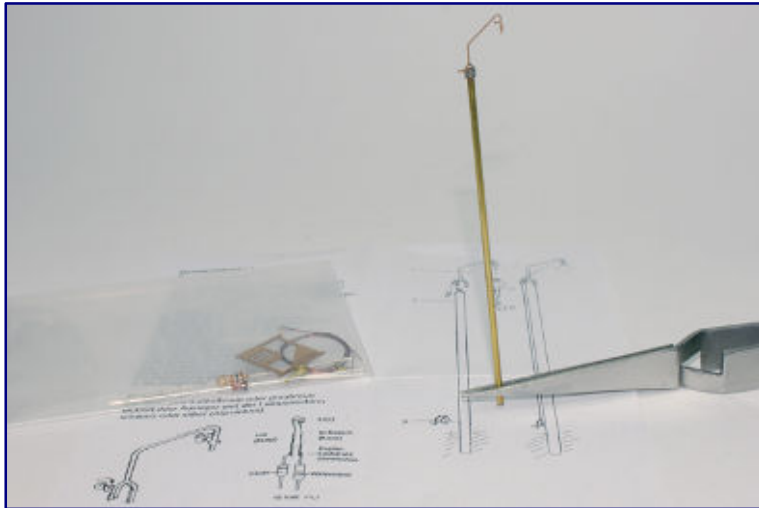
Filigranarbeit bedeutet der Zusammenbau der Kamine. Auch sie bestehen aus Innenwänden, Mauerwerksauflagen und einem Abschluss auf der Oberseite. Da diese Teile so wichtig sind, läuft hier nichts ohne Pinzette. Nichts wäre ärgerlicher als ein versehentlicher Griff in den Holzleim oder Kleber mit dem Ergebnis einer Schmierspür.

Den Abschluss der Arbeiten bilden nun der Fahrplanaushang, mögliche Werbeplakate, die Bahnhofsschilder und die Zifferblätter der Bahnhofsuhr. Mittel der Wahl ist hier bei uns ein Klebestift. Bei diesem letzten Schritt (vor dem Aufstellen von Figuren) bleibt es jedem selbst überlassen, wie reichlich er seinen Bahnhof verzieren will.

Wir haben hier eher die Devise „Weniger ist mehr“ befolgt und auf das Notwendigste beschränkt. Das sind die Schilder für den Bahnhofsnamen und die Fahrpläne. Der Rest ließe sich auch am späteren Einbauort noch entscheiden, wozu übrigens auch die Wahl des Bahnhofsnamens gehört, der sich auch nicht an den Faller-Vorgaben orientieren muss.

Eine Laterne für den Bahnsteig

Für das Umfeld des kleinen Haltepunkts haben wir im Programm von Weinert-Modellbau ein passendes Zubehörteil gefunden, dessen Lieferfähigkeit hiermit bestätigt sei. Die beleuchtete Bahnhofslampe (6881) wird als Bausatz geliefert. Sie vereint einen günstigen Preis mit filigranem Äußeren.



Der Zusammenbau ist nicht allzu schwierig und wer sich das Anlöten des Auslegers an den Mast (Messingrohr) nicht zutraut, kann auch auf eine Klebeverbindung ausweichen.

Fingerspitzengefühl erfordert nur das Falten der beiden Seilrollen am Ausleger – hier ist ein vorsichtiges Umlegen um 180° mit Hilfe einer Pinzette oder Biegezange angezeigt. Die Rollen werden dadurch in ihrer Plastizität betont.

Wir haben uns für eine Lötverbindung entschieden, da sich die gewählten Metalle gut auf diese Weise verbinden lassen. Ein kurzes, aber kräftiges Erhitzen und sparsamer Loteinsatz sorgen für eine feste und später nicht sichtbare Verbindung.

Mit 50 mm Abstand vom oberen Mastende, was nach dem Einbau der Lampe etwa 5 mm (umgerechnet ca. 1 m) Abstand zum Boden entspricht, wird die Seilwinde mit Kurbel angesetzt.

Dafür haben wir eine Handbohrung von 0,45 mm in das Messingrohr getrieben. Eine zweite haben wir knapp darunter platziert, so dass sie von den Halternachbildungen weitgehend verdeckt wird. Hier führen wir später eines der beiden Anschlusskabel ins Mastinnere.

In die obere der beiden Öffnungen kleben wir mit Uhu Alleskleber Super Strong & Safe nun die Seilwinde ein, womit der Mast fertig zum Lackieren ist. Er erhält eine schwarze Sprühgrundierung mit dem Primer aus dem Modelmates-Programm, das

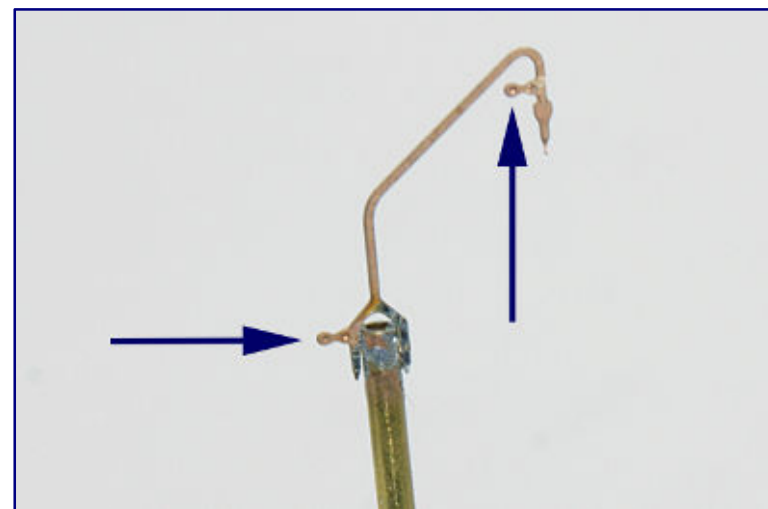


Bild oben:
Der Ausleger sollte vorsichtig an den Mast angelötet werden, denn nur das garantiert optimalen Halt. Wichtig ist, das Rohr nicht mit Lötzinn zu verstopfen, denn die Öffnung ist für die Kabelführung wichtig.

Bild unten:
An den Pfeilmarkierungen sind die herausstehenden Teile jeweils nach rechts umzubiegen und aufzulegen. Dadurch entstehen dreidimensionale Nachbildungen der Seilrollen, über die beim Vorbild der Lampenschirm abgelassen wird.

übrigens auch von Weinert-Modellbau geführt wird. Den vom Gussgrat befreiten Lampenschirm sprühen wir mit weißer Grundierung aus gleichem Hause ein.

Nach dem Durchtrocknen kleben wir die bereits verdrahtet beigelegte LED in den Lampenschirm ein, führen aber zuvor die Anschlüsse oben heraus. Nun kann das Äußere dieser Glocke mit Weißaluminium (Revell 99) seinen finalen Anstrich erhalten. Der Ausleger der Laterne bleibt schwarz, der Holzmast verlangt aber nach einem dunkelbraunen Anstrich (Tamiya XF-64 Rotbraun), die Kurbel der Seilwinde wandelt sich ebenfalls zu Weißaluminium.

Nach dem Trocknen ist es Zeit, den Lampenschirm an den Halter zu kleben und die Kabelführungen zu fixieren. Über die Seilrollen führen sie ohne Durchhängen zum Mast, wo der rote Anschlussdraht ins Rohr verschwindet und unsichtbar nach unten geführt wird.

Das schwarze Ende des Kupferlackdrahts dient der Nachbildung der äußeren Seilführung und verläuft außen zur Seilwinde. Beim Vorbild hat dies den Sinn, den Lampenschirm zum Tauschen des Leuchtmittels herunterkurbeln zu können. Seine Attrappe wird möglichst unsichtbar fixiert und über das untere Loch in das Messingrohr unter die Anlage geführt.



Die fertige Weinert-Bahnhofsampe und auch die nur drei beleuchteten Fenster tragen sehr gut zur Gesamtwirkung in der Dämmerung und bei Dunkelheit bei.

Sorgfalt und Vorsicht sind hier angesagt, denn die Lackschicht der dünnen Kupferdrähte ist gleichzeitig ihre Isolierung. Bereits leichte Beschädigungen können daher zu Kurzschlüssen führen! Haben wir gut gearbeitet, verläuft die abschließende Funktionsprüfung erfolgreich.

Diode (ans rote Ende) und Vorwiderstand (schwarzes Ende) werden aber erst nach dem Einbau in die Anlage fest verlötet, denn sie passen nicht durch die Öffnung, die für die Laterne vorzusehen ist: Sie wird in eine Bohrung von 2,0 mm Durchmesser so weit versenkt, dass ihr Mast ohne Ausleger etwa 55 mm aufragt (Vorbildhöhe ca. 12 m). Am endgültigen Standort verbaut, kann dieses Modell an Wechselspannung bis 16 V angeschlossen werden.

Ein Diorama als Kulisse

Nur sehr kurz beschrieben sei ein kleines Diorama, das wir als Fotokulisse geschaffen haben. Gefertigt aus Sperrholzresten, reichen ein passend abgelängtes, gerades Rokuhan-Gleis und die Weinert-Laterne vollkommen aus, um den Haltepunkt in Szene zu setzen. Etwas Farbe und Gestaltungsmaterial sorgen für den Rest.

Hauptaufgabe ist das farbliche Nachbehandeln der Gleisbettung, damit sie ihren Plastikglanz verliert. Wir haben dafür eine nach Schmutz und Rost aussehende Mischung aus Tamiya-Farben angemischt und mit dem Spritzgriffel an deckend an den Schienenflanken sowie lasierend auf dem Schotterbett aufgetragen: XF-64 Rotbraun matt, XF-10 Braun matt, XF-52 Erde matt und ganz wenig XF-2 Weiß matt.



Blick im Hellen von der Straßenseite: Die weiteren Verbindungen von hier schaffen Bahnbus und Taxis, beide von MO-Miniatur. Ein Verkehrsschild von HOS-Modellbahntechnik sorgt dafür, dass der Taxistand nicht von anderen Fahrzeugen zugeparkt wird.

Da wir diese Kreation auch künftig verwenden wollen, haben wir nicht zu knapp gemischt und den Rest in einem runden Farb-Mischglas (10 ml; 300081044) aufgehoben.

Die Landschaftsstruktur besteht aus zwei dünnen Pappelsper Holzplatten und modelliertem Gips. Sie wird mit matten Acrylfarben (hellgrau, erdbraun und dunkelgrün) von Noch vorgestrichen und anschließend begrast. Einzelne Partien im direkten Bahnhofsumfeld entstanden mit Wildgras (7370) von Busch und verschiedenen Blumenbüscheln von Noch.

Die selbst zusammengestellte Mischung für die Flächenbegrasung besteht aus verschiedenen Fasern von Noch: Frühlingswiese (08300), Kuhweide (07073) und Feldgras, goldgelb (07088). Allerdings haben sich die verschiedenen Fasern beim Auftrag stärker vermischt als erwartet, denn statt einzelner vertrocknet gelb geprägter Inseln prägt diese Farbe nun die gesamte Fläche.

Den Rest besorgen einzelne, groß gewählte Büsche, die wir aus Seeschaum erstellt und in Form geschnitten haben, bevor wir sie mit dunkelgrünem Blätterflor (1677) von Heki überzogen haben. Diese Foliage wird in verschiedenen Farben für alle Jahreszeiten angeboten und eignet sich hervorragend zur Blattnachbildung auch im Maßstab 1:220.

Ein wichtiges optisches Element sind stets Bäume. Hier haben wir bei unserem Einzelexemplar auf ein Premiumprodukt von Avantgarde-Modellbau (Phillip Meyer) zurückgegriffen, das eine Erwähnung an dieser Stelle auf jeden Fall verdient hat.



Die Bahnhofsszenerie zeigen wir zum Abschluss noch mal aus einer völlig anderen Perspektive, mit der sich die fabelhafte Wirkung des Heki-Blätterflors und der Blutbuche von Avantgarde-Modellbau verdeutlichen lässt.

Gebäude, Werkzeuge und Werkstoffe:

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

Übriges Ausgestaltungsmaterial:

<http://www.avantgarde-modellbau.de>*
<http://www.busch-model.de>
<http://www.heki-kittler.de>
<http://www.hos-modellbahntechnik.de>
<http://www.noch.de>
<http://www.rokuhan.de>
<http://www.tamiya.de>
<http://www.weinert-modellbau.de>

* bislang nur per E-Mail unter motewe
[at]gmx.de erreichbar

MHI und Insider-Modelle unverbindlich vorbestellen:

(Zahlung erst bei Verfügbarkeit/Abnahme der Ware, keine Abnahmeverpflichtung)

aktuelle Angebote:

(weitere Produkte auf www.1zu220-shop.de)

Wagen-Set Mintlinge
Märklin 87809 **59,90€**



Elektrolokomotive BR E 19 DB
Märklin 88086 **129,00€**




Diesellokomotive BR 218 DB
Märklin 88786 **129,00€**



Elektrolokomotive, BR 101
Märklin 88675 **149,00€**



Wagenset Schiebewandwagen
Märklin 82558 **59,00€**




Diesellokomotive, BR 285, CB Rail
Märklin 88371 **119,00€**



Elektrolokomotive BR 139
Märklin 88384 **137,00€**



Elektrolokomotive
Märklin 88577 **139,00€**



Personenzuglokomotive BR 38 DB
Märklin 88998 **139,00€**



Personenzuglokomotive BR 18.4
Märklin 88910 **159,00€**



Dieseltriebzug, BR 601, DB
Märklin 88734 **379,00€**



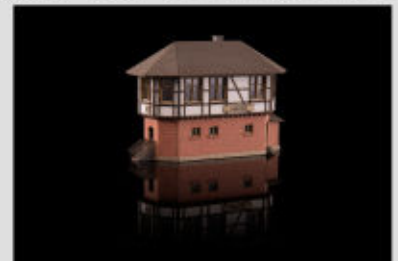
Zugpackung Güterzug „HVLE/VTG“
Märklin 81800 **219,00€**



Bestpreis-Service:
Sollten Sie ein Produkt bei einem anderen Händler günstiger sehen, rufen Sie uns bitte unter 02992/65455 an oder schreiben Sie uns eine E-Mail. In der Regel können wir Ihnen den gleichen oder sogar einen besseren Preis anbieten.

In Kürze exklusiv bei uns lieferbar:

Stellwerk
Kallental



je 32,95€

Stellwerk
Dörpede



Digital fahren macht Spaß !!!
Bei uns bekommen Sie alle
Velmo Decoder mit 10%
Preisnachlaß auf den Listenpreis !!!

Wir führen alle in Europa lieferbaren Artikel
von Rokuhan ab Lager zu sehr günstigen Preisen.

- * Auf Spur Z spezialisiert
- * Ihr Fachhändler im Netz
- * Preiswert, Kompetent, Nah
- * Online-Bestellung von MHI- und Insidermodellen



Wochenend-Modellbahnerei

Tipps und Tricks fürs ganze Jahr

Nach einer gefühlt doch sehr langen Pause können wir heute endlich mal wieder einen Titel vorstellen, der sich mit Bastelvorschlägen rund um die Modellbahnanlage beschäftigt. Und auch wenn er sich ausschließlich der Baugröße H0 zuwendet, bietet er viele Anregungen für jedermann.

Horst Meier

52 Basteltipps, die Ihre Modellbahn jede Woche schöner machen
Der Wochenendmodellbahner 1/2016

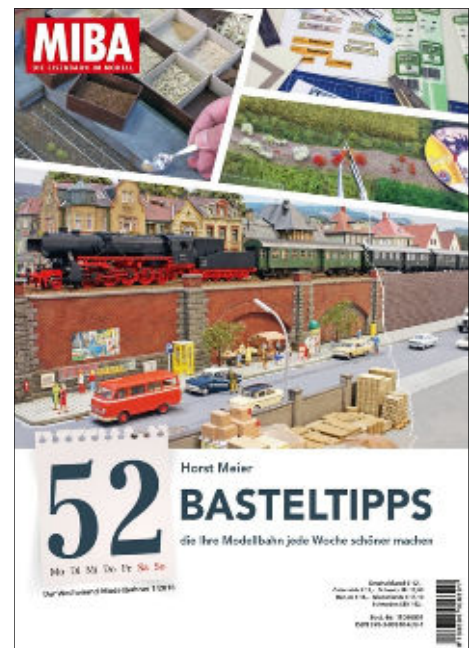
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2015

Magazin mit Klammerbindung
Format 29,7 x 21,0 cm
116 Seiten mit über 280 Farbfotos

ISBN 978-3-89610-639-1
Best.-Nr. 15086001
Preis 12,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Horst Meier ist bekennender Halbnuller, Aktiver im Modellbahnverein und Autor der Miba. Von seinem Können haben wir uns auch schon persönlich ein Bild machen dürfen und schätzen, was wir gesehen haben. Lässt es sich unter diesen Umständen unbeeinflusst rezensieren?



Wir denken, dass das möglich ist und haben uns mit dem Miba-Sonderband „52 Basteltipps“ beschäftigt. Die Zahl ist nicht zufällig gewählt, denn hier sollte bewusst ein Zusammenhang zum Jahresverlauf geschaffen werden. Für jede Woche stellt der Autor eine Idee und deren Umsetzung vor, was eine ganzjährige Beschäftigung mit der Modellbahn fördern kann und soll.

Bewusst geht es hier nicht um große Bauprojekte, sondern um kleinere Basteleien mit überschaubarem Zeitaufwand. Anderswo wären sie untergegangen, hier reihen sie sich nahtlos aneinander und bleiben dem Leser im Gedächtnis.

Eine Modellbahnanlage wird nie fertig, heißt es immer wieder. Und kaum jemand wird da widersprechen. Stets finden sich neue Ideen oder Ecken, die ihrem Erbauer einfach nicht mehr gefallen. Da muss es ja nicht immer etwas Neues sein, auch Bestehendes lässt sich verfeinern oder verschönern.

Genau hier setzt das vorliegende Heft an: Optimierungspotenzial findet sich überall und sinnvoll aufgeteilt ergeben sich überschaubare Projekte, die an einem einzigen Wochenende abgeschlossen sind. Bis zum nächsten Ende der Arbeitswoche bleibt dann genug Zeit, Erreichtes zu genießen und sich daran zu erfreuen.

Horst Meier hat genau und gezielt diese vielen Kleinarbeiten zusammengestellt, aufbereitet und mit aussagekräftigen Fotos unterlegt. Meist veranschaulicht den Effekt seiner Tätigkeit anhand einer Vorher-Nachher-Gegenüberstellung – eine sehr gute Idee, die Lust macht, es selbst zu versuchen.

Berücksichtigt ist, in sinnvolle Kapitel unterteilt, die gesamte Palette der Anlagengestaltung, aber auch der modellbauerischen Tätigkeiten: Bahnhofsumfeld, Stadt, Industriegebiet, ländliche Szenen, Straßen,

Autos und Rollmaterial bieten eine Fülle an Feldern, wo sich oft schon mit wenigen Handgriffen und überschaubarem Aufwand eine große Wirkung erzielen lässt.

Bewusst konsumiert, schärfen die Artikel und Bilder auch das Bewusstsein des Lesers, denn die Anregungen für alle vorgestellten Kleinprojekte liefert immer die Realität. „Darauf hätte ich auch kommen können“, lauten die Gedanken, die wohl den meisten in den Kopf kommen werden.

Verschwiegen sei aber nicht, dass dieser „Wochenplan“ durchweg und ausnahmslos auf die Spur H0 eingeschränkt ist. Dass ist kein Manko, denn jede Idee ist auch für andere Nenngrößen ebenso zutreffend und lässt sich deshalb meist auch problemlos transferieren. Doch wer auf der Suche nach schönen Aufnahmen aus kleineren Maßstäben ist und hofft, die eine oder andere, zuvor unbekannte Zubehöridee zu finden, der würde enttäuscht.

Erstaunlich banal wirkt bisweilen, wie simpel einige Verbesserungsansätze sind. Unweigerlich drängt sich da die Frage auf, ob es dafür der gewählten Veröffentlichungsform bedarf. Auch wenn einige Vorschläge tatsächlich wie Lückenfüller wirken, um die „magische“ Zahl 52 zu erreichen, ist so, dass wir von allein eben meist nicht auf Naheliegendes kommen.

Jede Woche aufs Neue soll die eigene Modellbahn von den Anregungen des Autors profitieren, der Miba-Band so den Charakter einer Jahreskur erhalten. In der Gesamtsicht erweist sich auch aus unserer Perspektive, dass der vom Verlag geforderte Preis hier gut angelegt ist.

Verlagsseiten:
<http://www.miba.de>
<https://shop.vgbahn.info>

Aller guten Dinge sind drei

Prominente der Eisenbahngeschichte

Orient-Express, Rheingold und TEE – drei Ikonen europäischer Eisenbahngeschichte. VGB und Klartext vereinen sie nun in einem einzigen Band, quasi auf einen Blick. Wir haben uns den weit über 200 Seiten Lesestoff gestellt und geprüft, welches Wissen hier über die legendären Züge zusammengetragen wurde.

Konrad Koschinski
Legendäre Züge
Rheingold, Orient-Express, TEE
aus der Reihe Edition XL

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH / Klartext Verlag
Fürstenfeldbruck / Essen 2016

Magazin mit Klebebindung
Format 29,7 x 21,0 cm
240 Seiten mit ca. 440 S/W- und Farbbildern

ISBN 978-3-8375-1621-0
Best.-Nr. 601602
Preis 19,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

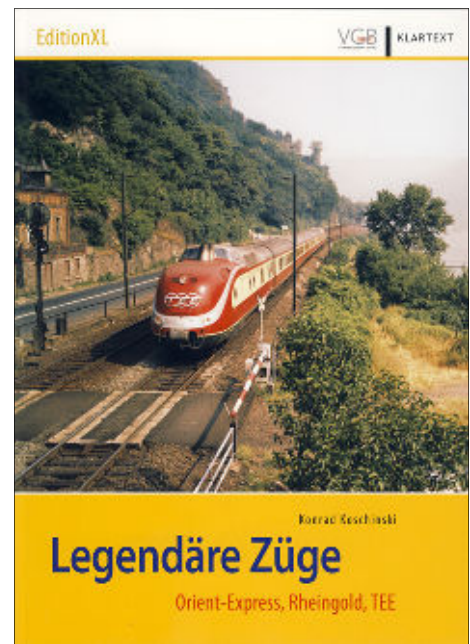
Noch immer ist der Modellbahnmarkt im Schrumpfen begriffen und das bekommen auch die Verlage zu spüren. Sonder- und Themenhefte sollen helfen, die Auflagenstärken hoch zu halten und den eigenen Umsatz zu sichern. Gern bedienen sie sich hier auch Wiederauflagen älterer Druckwerke, doch nicht immer ist das auch auf Anhieb erkennbar.

Wer sich ein Buch oder Heft zu einem Thema kauft, das bei ihr oder ihm persönlich hoch im Kurs steht und zu dem quasi jede Zeile gierig verschlungen wird, der mag sich ärgern, wenn es sich nur um Wiederaufgekokochtes handelt, das bereits unter anderem Titel in abweichender Aufmachung im Regal steht.

Auch beim Band „Legendäre Züge“ des Autors Konrad Koschinski handelt es sich um bekannten Lesestoff. Anders als sonst bisweilen üblich, machen VGB und Klartext aber keinen Hehl daraus, dass dieses Heft im XL-Format aus früheren Sonderheften des Eisenbahn-Journals zusammengestellt wurde.

Unübersehbar ist das an der Struktur des Bands, die Orient-Express, Rheingold und TEE in voneinander deutlich abgetrennter Weise behandelt und so Anfang und Ende jedes EJ-Sonderheftes erkennen lässt. Jeder Band wird zu dem traditionell durch eine kurze Fotostrecke eingeleitet. Regelmäßige Leser konnten den Ursprung auch schon am Autorennamen erahnen, denn für Vorbildportraits ist dieser Name seit vielen Jahren gesetzt.

Die drei nun zusammengefassten Hefte sind jedoch seit Jahren vergriffen, erfreuen sich aber eines unverändert großen Interessentenkreises. Und trotzdem handelt es sich hier nicht einfach um eine Konserve oder Wiederaufgewärmtes: Aktuelle Entwicklungen oder Wissensstände wurden nachgetragen, etwa die anhaltende Ungewissheit bei den nostalgischen Orient-Express-Zügen.



Gut gewählt ist zudem, eben diese drei Bände zu einem Werk zusammenfassen. Immerhin stehen Orient-Express, Rheingold und auch der TEE in einem besonderen Zusammenhang. Zum Urahn aller Luxuszüge quer durch Europa gesellten sich Tageszüge mit Pullman-Wagen, mit dem Rheingold wollte die Reichsbahn Anteil an diesem lukrativ erscheinenden Geschäft erlangen.

Das Pullman-Prinzip der Bewirtung am Platz in rein erstklassigen Zügen prägte – zumindest bei SNCF und FS – in zeitgemäßer Form auch noch den Trans-Europ-Express. Die Vernetzung Europas auf der Schiene schrieb er ebenfalls in moderner Weise fort. Ähnlich verhielt es sich auch mit dem neuen Rheingold von 1962, der später selbst zum TEE wurde und in diesem Teil des Hefts ein weiteres Mal behandelt wird.

Im Fokus der Kapitel stehen aller drei vereinten Bände stehen geschichtliche Abrisse, die zu diesen Zugangeboten führten, ihre weitere Entwicklung bis zur Einstellung sowie die jeweils befahrenen Strecken und das Fahrzeugmaterial. Das Bildmaterial ist gut ausgewählt und wiedergegeben, aber nicht durchweg unbekannt.

Besonders interessant ist die Entwicklung des Fuhrparks sicher beim Orient-Express, denn kaum jemand wird hierzu mangels lebender Zeitzeugen eigene Kenntnisse einbringen können. Hinzukommt, dass sie umso spektakulärer wird, vollzieht sich hier doch der Wandel vom Dreiachser der Pionierzeit hin zum Drehgestellwagen.

Am Ende weiß der Leser auch Märklins zwei Zugpackungen für die Spurweite Z richtig einzuordnen und vor allem deren Farbvielfalt (blau, blau-cremé, braun-cremé) zu verstehen. Neben dem guten Preis-Leistungsverhältnis liegt hier ebenfalls ein wichtiges Argument, bei diesem Verlagsangebot zuzugreifen, dass übrigens auch gut in jedes Bücherregal passt.

Obwohl inhaltlich eigentlich nicht neu, nominieren wir „Legendäre Züge“ aus der Edition XL für die Neuerscheinungen des Jahres 2016 in der Kategorie Literatur. Ausschlaggebend waren der fundierte und gut aufbereitete Inhalt, das preisgünstige Angebot und die Tatsache, dass beim Zusammenfassen auch Wissensstände aktualisiert wurden.

Bezugsmöglichkeit:
<https://shop.vgbahn.info>

Deutsche Militärfahrzeuge Olivgrün auf Rädern

Militärszenen oder -transporte sind sensible Themen auf der Modellbahn. Doch Armeefahrzeuge sind auch ein Teil unserer Realität. Als solche dürfen sie auch Berücksichtigung auf der Modellbahn finden, etwa als Ladegut auf Schwerlastwagen oder als Kolonne auf der Landstraße. Der heute vorgestellte Typenkompass liefert einen Überblick, welche Radfahrzeuge sich für den Einsatz von 1956 bis heute eignen.

Karl Anweiler / Manfred Pahlkötter
Typenkompass Radfahrzeuge der Bundeswehr
seit 1956

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2010

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 20,5 x 14,0 cm
128 Seiten mit 35 S/W- und 86 Farbbildern

ISBN 978-3-613-03109-8
Titel-Nr. 03109
Preis 12,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Laut Motorbuch-Verlag arbeitet Autor Karl Anweiler in führender Stellung bei einer Münchner Brauerei. Eine Verbindung zu Militärfahrzeugen ist da auf den ersten Blick verwunderlich und doch wird gerade hier deutlich, welche Faszination von Armeefahrzeugen ausgeht. Sie macht vor niemandem Halt. Seine Passion für Militärfahrzeuge speziell der Bundeswehr bezeugen gleich mehrere Bücher.



Wir haben den heute vorgestellten Typenkompass ausgewählt, weil er aufzeigen kann, welche Facetten dieses polarisierende Thema haben kann. Immerhin werden Militärfahrzeuge zu allererst für Kampfeinsätze und deren Unterstützung gebaut. Und doch finden sich unter ihnen viele unbewaffnete Fahrzeuge von hoher technischer Faszination.

Gerade die Bundeswehr steht bei Motiven aus der beliebten Epoche III nicht im Verdacht, Kriegsszenen anregen oder gar wiedergeben zu wollen – kam es in dieser Zeit doch nie zum Ernstfall. Und so sehen wir hier ein Potenzial für nichtalltäglich, aber sehr interessant wirkende Szenen auf der Modellbahn. Gerade Militärtransporte wissen den Betrachterblick auf sich zu ziehen.

Damit das authentisch und abwechslungsreich geschehen kann, empfiehlt sich die Lektüre des Werkes, das wir hier vorstellen. Ob es tatsächlich alle jemals genutzten Radfahrzeuge umfasst, wissen wir nicht zu bewerten. Für einen Modellbahner ist das aber auch nachrangig, denn die dargestellte Fülle überschreitet alles, was sich je im Modell wiedergeben ließe.

Viel wichtiger ist es, den erforderlichen Überblick zu gewinnen, welche der zahlreich angebotenen Automodelle sich in olivgrüner Lackierung und eventuell mit kleineren Umbauten adaptieren lassen. Erfreut wird der Leser feststellen, dass hier auch in der Spurweite Z keinesfalls ein Mangel herrscht.

Übrigens finden sich im Bestand der Bundeswehr längst nicht nur olivgrüne oder im Dreifarbtarnung lackierte Fahrzeuge: Das beste Beispiel sind wohl Feuerwehrfahrzeuge, die auch hier meist feuerrot sind.

Die behandelten Fahrzeuge erstrecken sich jedoch über sie und gepanzerte Radfahrzeuge hinaus über geländegängige Kleinfahrzeuge und Leichtlastwagen, Lastwagen aller weiterer Gewichtsklassen bis hin zu Flugfeldfahrzeugen.

In diesem großen Spektrum sind auch viele alte Bekannte zu finden, längst nicht alle wurden schon als Modell angeboten. Insofern entstehen hier auch beiläufig wahre Wunschlisten – besonders für die Frühzeit der deutschen Bundeswehr. Wir haben auch erkennen können, dass wir viele Modelle zuvor gar nicht als bundeswehrtauglich erkannt hatten.

So bot dieser Typenkompass viele Überraschungen und bereitete auch Freude beim Lesen. Jedes Fahrzeug wird auf einer Seite mit technischen Daten, einem Bild und kurzem Text vorgestellt. Erscheinen die Wortausführungen auf den ersten Blick arg knapp, so enthalten sie doch alle Informationen, die für uns relevant waren.

Vieles erschließt sich auch im Kontext der Beschreibungen einzelner Varianten mehrfach behandelter Grundtypen. In Summe handelt es sich so um einen äußerst preiswerten wie auch lesenswerten Band, der für unsere Zwecke – dem Militär als Nebenthema auf der Modellbahn – gerade maßgeschneidert ist: nicht zu viel, aber auch nicht zu wenig an Informationen.

Verlagsseiten:
<http://www.motorbuch-verlag.de>

Das Hobby Modellbahn in Japan Im Land der aufgehenden Sonne

Modellbahn ist ein internationales Hobby. Innerhalb der Spurweite Z sehen wir das nicht nur an den vielen Nationen der Aktiven, die im Modellbahnforum oder persönlich auf den Treffen in Altenbeken vertreten sind, sondern auch an der Vielfalt der Hersteller – besonders natürlich im Kleinserienbereich. Heute richten wir den Fokus in Richtung Fernost und schauen nach Japan.

Mit Japan verbinden Europäer ein dicht besiedeltes Land, in dem es gewaltig an Platz mangelt. Bei einer Größe von ca. 378.000 km² (Deutschland: ca. 357.000 km²) und einer Einwohnerzahl von rund 127 Mio. Menschen, rund das Anderthalbfache Deutschlands, ist dies nachvollziehbar.

Auf der anderen Seite der Erdkugel
Chefredakteur Holger Späing hat einen achttägigen Aufenthalt in Japan genutzt, um sich dort ein persönliches Bild von unserem Hobby zu machen.
Zum Programm gehörten neben kulturellen Aktivitäten Besuche in verschiedenen Modellbahnfachgeschäften, auf einer der wichtigen Messen des Landes sowie auch Gespräche mit insgesamt vier Modellbahnherstellern.
Darunter war mit Rokuhan selbstverständlich auch der mit großem Abstand wichtigste Spur-Z-Hersteller im japanischen Markt.

Die japanischen Inseln sind geprägt von vielen und teilweise hohen Gebirgszügen, was die Acker- und auch Wohnflächen erheblich einschränkt. Diese Topographie erschwerte und erschwert übrigens auch den Eisenbahnbau. Ihr gegenüber stehen die langen Küstenabschnitte, was ein Grund dafür ist, dass die japanische Küche stark von Fisch, Meeresfrüchten und essbarem Seetang geprägt ist.

Verwunderlich erscheint, dass ausgerechnet in diesem bergigen Land der schienengebundene Hochgeschwindigkeitsverkehr seinen Ursprung hat. 52 Jahre ist er bereits alt und die Einwohner sind bis heute zu Recht mächtig stolz auf dieses Aushängeschild. Dass im technikbegeisterten Japan auch die Modellbahn hoch im Kurs steht, versteht sich da fast von selbst.



Der seit 1964 mit Shinkansen-Zügen betriebene Hochgeschwindigkeitsverkehr ist sicher einer der wichtigsten Gründe, dass Modellbahnen auch in Japan äußerst beliebt sind. Im Bild zeigen sich mit einem E5 „Hayabusa“ (links) und einem Mini-Shinkansen E6 (rechts) zwei der modernsten Bauarten der JR East im Bahnhof Oyama. Ihre lange Nase wirkt dem Überschallknall bei Tunnel-einfahrten und Zugbegegnungen mit bis zu 320 km/h entgegen.

Die höchsten Marktanteile vereint seit eh und je die Baugröße N auf sich, während die Spur H0 in Japan nur eine untergeordnete Rolle spielt. Im Zusammenspiel von Platzbedarf und miniaturisierter, Leistungselektronik offenbart die Spurweite Z dort aus unserer Sicht ein großes Wachstumspotenzial: Z wie Zukunft.

Das hat auch Tony Ichikawa erkannt, der Gründer und Inhaber von Rokuhan. Sein Unternehmen Toytec Corporation entwickelt und konstruiert Spielwaren sowie ausgefallene, im Freizeitbereich nutzbare

Hilfsmittel für Erwachsene, ihre Fertigung erfolgt jedoch in China. Rokuhan ist aber nicht nur eine Marke dieses Unternehmens, sondern auch eine eigenständige Abteilung.

Die 20 hier tätigen Angestellten beider Geschlechter können sich folglich voll auf die Modellbahn und ihre Belange konzentrieren und gezielt Wissen aufbauen und natürlich die eigene Produktphilosophie mitgestalten und weiterentwickeln.

Geführt werden sie von Hiroshi Kebukawa – Ingenieur, Chefkonstrukteur und Mitarbeiter der ersten Stunde. Ihm fällt gleichzeitig die Vertretungsfunktion des Firmenchefs zu.

Japanische Schlüsselkompetenz, die jede Erfindung, Entwicklung und Konstruktion prägt, ist ein wohl einmaliges Problemlösungsdenken.

Völlig frei und unbefangen wird in diesem Land Idee um Idee geboren. Von außen betrachtet ergeben sich manchmal aus einem scheinbaren Chaos urplötzlich neue Ansätze und zuvor ungeahnte Perspektiven für Innovationen. Und so war auch mein Eindruck bei Rokuhan während eines Besuches.



Der Firmensitz der Toytec Corporation liegt in Tochigi, Region Kantō, auf der Hauptinsel Honshū. Rokuhan ist lediglich eine Marke und Abteilung dieses Unternehmens der Spielwarenbranche.



Chefkonstrukteur Hiroshi Kebukawa (links) und der geschäftsführende Gesellschafter Tony Ichikawa (rechts) präsentieren im Eingangsbereich des Verwaltungsgebäudes stolz das Rokuhan-Produktangebot, von dem hier im Bild ein Teil zu sehen ist.

Erklärtes Ziel ist stets ein (möglichst) perfektes Produkt und, sich daraus ergebend, ständiges Streben nach Verbesserung und Weiterentwicklung. Vorschläge, Anregungen und Impulse von der Kundenseite finden deshalb immer ein offenes Ohr, auch wenn – teilweise wegen bestehender Sprachbarrieren – längst nicht jede Eingabe beantwortet werden kann.



Ein Blick in das Konstruktionsbüro von Rokuhan: Hier wird alles entwickelt, was viele Monate später in den Regalen der Händler steht. Was das Bild nicht zeigt, sind die weiblichen Entwicklerinnen, die einen überraschend hohen Anteil dieser Abteilung ausmachen.

Firmensitz in Tochigi, rund 180 km nördlich von Tokio. CNC-gesteuert wird gedreht und gefräst, auch die Stereolithographie („Rapid Prototyping“) ist eine gefragte Reproduktionstechnik. Farbgebungen erfolgen vollständig von Hand.

Wichtig für einen international ausgerichteten Hersteller ist ein Prüflabor. Hier richtet sich der Fokus auf das Einhalten von Normen, die in Zielmärkten gelten.

Bezogen auf Europa ist an dieser Stelle die CE-Eigenzertifizierung zu nennen, mit der die Konformität elektrischer Geräte zu den in der Europäischen Union gültigen Bestimmungen bescheinigt wird.

Generell üblich ist es in fernöstlichen Ländern, Besprechungsräume für den Kundenkontakt mit Vitrinen und Präsentationen eigener Produkte auszustatten („Showroom“).

So wird zum einen die Bandbreite des eigenen Tuns vorgeführt und die Firmenkompetenz eindrucksvoll dargestellt. Bei Toytec werden die Rokuhan-Artikel vom übrigen Sortiment getrennt ausgestellt.

Die Praxis zeigt, was im Einzelfall hängen geblieben ist. Am Beispiel der Baureihe 181² erinnere ich an Änderungen der Pantographen oder an das Beseitigen kleinerer Beschriftungsfehler.

Bereits 2011 hatte Rokuhan die Stopfunktion der Weichen überarbeitet. In der jüngeren Vergangenheit kam es zu Modifikationen der Weichenantriebe oder der Drehscheibensteuerung.

Bevor ein Produkt jedoch in Serie gehen kann, bedarf es mindestens eines Modells. Hier ist viel Handarbeit gefragt, auch wenn nichts mehr ohne Rechnerunterstützung geht.

Durchgeführt wird dieser Prozess am



Firmenchef Tony Ichikawa sieht große Potenziale für die Spurweite Z und das nicht nur in Japan. Binnen fünf Jahren möchte er mit Rokuhan weltweiter Marktführer in dieser Baugröße Z.

Ein Grund dafür könnte der inzwischen erreichte Umfang an Produkten sein, der auch uns überrascht hat. Das Rokuhan-Modellbahnangebot füllt den rechten Bereich der Eingangshalle im Firmengebäude schon nahezu vollständig aus. Beim Betreten erwecken die Vitrinen den Eindruck eines großen Modellbahngeschäfts.



Die Spurweite Z war in jedem Modellbahnladen gut vertreten. Und obwohl alle gegenwärtig produzierenden, japanischen Hersteller mit ihren Produkten zu finden waren, dominierte Rokuhan das Angebot deutlich – so wie in dieser Vitrine.

Ziel ist immer ein (möglichst) perfektes Produkt. Dazu gehört es auch, Kunden gut zuzuhören und junge Konstruktionen bei Bedarf weiter zu optimieren – wie etwa bei den Weichen oder jüngst der Drehscheibensteuerung geschehen.

Der geschäftsführende Gesellschafter Tony Ichikawa formuliert seinen Anspruch im Gespräch wie folgt: In den nächsten fünf Jahren möchte er mit Rokuhan zum weltweit größten Spur-Z-Hersteller aufsteigen.

Neben der bereits errungenen Position in Japan erfordert das auch hohe Marktanteile in Deutschland / Europa und Nordamerika hinter den derzeitigen Marktführern.

Interessiert hat mich da natürlich ganz besonders, wie die Spurweite Z heute in japanischen Modellbahngeschäften vertreten ist.

Insgesamt drei Läden habe ich besucht und mit einem großen Kaufhaus, der Filiale einer Kette und einem Einzelgeschäft eine annähernd repräsentative Auswahl zusammengestellt.



Händler bieten für gewöhnlich gut gestaltete Vorführanlagen in ihren Läden, auf denen Kunden Zeitkontingente buchen können. Umsatzabhängig erhalten sie diese auch beim Kauf von Neuware.

Märklin als Erfinder dieser Baugröße ist in Japan zwar durchaus bekannt, wie ich feststellen durfte, Produkte dieses Hauses habe ich aber nur in einem einzigen Laden gefunden. Durchweg handelte es

sich dabei um mindestens zehn Jahre alte Gebrauchtware der Spuren Z und H0, neue Artikel standen gar nicht zur Auswahl.

Gut vertreten sind in japanischen Modellbahnregalen hingegen die heimischen Anbieter: Dies waren Modelle von Tenshodo und PRM Loco, letztere auch mit Bettungsgleismaterial. Dominiert wurde das im Vergleich zu deutschen Läden sehr umfangreiche und große Produktangebot aber sehr deutlich von Rokuhan als Vollsortimenter. Gerade Rollmaterial und Gleise standen überall in sehr breiter Auswahl bereit.



Platz-Hobby wie auch PRM Loco präsentierten sich in Shizuoka mit einer eigenen Schauanlage. Platz-Hobby führte die bescheidenere (im Bild) von beiden vor, PRM Loco erlaubte Kunden und Kindern das Steuern der eingesetzten Züge.

Ein typisch japanisches Phänomen sind Mietanlagen: Da zu Hause kaum jemand ausreichend Platz hat, eine eigene Anlage aufzustellen, gelangen die Modelle vorrangig bei den Händlern zum Betriebseinsatz. Deshalb beschränken sich die Vorföhrmöglichkeiten häufig nicht auf reine Testovale.

Stattdessen stellen die Händler in Geschäftsräumen durchgestaltete Anlagen bereit, deren Gestaltungsniveau meist deutlich über Fertiganlagen hinausgeht und hinsichtlich der Motive und Gleisführung äußerst attraktiv wirkt.

Beim Kauf von Rollmaterial erhalten die Kunden gestaffelt nach dem bezahlten Warenwert freie Nutzungszeiten, in der sie ihre Neuerung ausgiebig testen und im Fahrbetrieb genießen können. Ebenso ist es möglich, Fahrzeuge von daheim mitzubringen und Fahrzeiten auf diesen Anlagen zu buchen.

In den eigenen vier Wänden vollzieht sich das Hobby daher deutlich stärker in Form einer Sammelleidenschaft. Japaner haben Freude daran, sich ihre Modelle anzuschauen und auch im Stillstand zu genießen. Sollen sie auch zu Hause Auslauf erhalten, liegen nur mobile Aufbauten auf Tischen oder dem Boden im Rahmen des Möglichen.

Das erklärt, warum dort robuste und schnell aufbaubare Bettungsgleise so populär sind. Fertige Gebäudemodelle, die jederzeit wieder in ihrer Originalverpackung weggeräumt und stabil gelagert werden können, unterstützen diese besondere Art der Hobbyausübung.

Digitalbetrieb spielt hingegen bislang kaum eine Rolle, denn Mehrzugbetrieb ist zwangsläufig eher die Ausnahme. Die Technikbegeisterung der Japaner dürfte nach meiner Einschätzung allerdings durchaus auch hier Potenziale besitzen, denn Zusatz- und gerade Geräuschfunktionen ermöglichen ihnen ja auch im Tischbetrieb völlig neue Erlebnisse.

Ganz eigene Eindrücke hinterlassen hat ein Besuch auf der Messe „Shizuoka Hobby Show“, obwohl die Modellbahnbeteiligung auf dieser wichtigen Ausstellung überschaubar blieb. Shizuoka an der Südostküste der Hauptinsel Honshū ist ein traditioneller Standort des Modellbaus, denn mit Tamiya hat ein wichtiger Hersteller hier seinen Firmensitz.

Ein Schwerpunkt lag sicher auch deshalb auf dem Militärmodellbau. Die gezeigten Exponate bewiesen ein hohes Niveau sowie eine Leistungsdichte, die wohl charakteristisch für den japanischen Modellbau ist. Großes Interesse an der Geschichte und die bereits erwähnte Begeisterung für Technik waren ebenso zu spüren.

Der Nachbau eines leichten Flugabwehrsystems auf dem deutschen Panzer Wiesel 2 in Originalgröße wäre anderswo wohl sonst kaum zu finden – ich habe mir da zunächst verwundert die Augen gerieben.

Und auch historische Militärfahrzeuge waren in diese Ausstellung einbezogen, ebenso wie eine Beteiligung des japanischen Heeres mit aktuellen Fahrzeugen.

Ich bin nach dem Besuch der Ansicht, dass besonders der Dioramen- und Modulbau in kleinen Spurweiten japanische Modellbahner im Rahmen ihres eingeschränkten Platzes ansprechen könnte.

Daher wunderte es mich auch nicht mehr, dass die beiden Vorführanlagen von Herstellern sehr ansprechend gestaltet waren und eine hervorragende Kulisse für ihre Produkte darstellten.



Der Dieseltriebwagen KHA 40-2000 (Art.-Nrn. Z40-01M und Z40-01T) ist die aktuelle Spur-Z-Neuheit bei Platz-Hobby, die in Shizuoka vorgestellt wurde.



Der originalgetreue Nachbau des deutschen Wiesel 2 LeFlaSys in voller Größe belegt, dass es in Japan keine Denkverbote zu geben scheint: Was gefällt und machbar ist, wird umgesetzt.

Klein aber fein war etwa die Tischanlage, die in die Präsentation von Platz Hobby eingebunden war. Darauf verlegt war das eigene Bettungsgleissystem und auch der Fahrbetrieb erfolgte nachvollziehbar nur mit eigenem Rollmaterial.

Als Neuheit vorgeführt wurde darauf ein zinnoberroter Dieseltriebwagen KIHA 40-2000 der früheren JNR mit Betriebsnummer 2131 (Art.-Nr. Z40-01M / nicht motorisierte Ergänzung Z40-01T). Ihre Vorbilder wurden in den siebziger Jahren gebaut. Der Fahrzeuganstrich ist in Japan direkt einer Linie und damit auch Region zuzuordnen, die hier gewählte Variante wird als „Metropolitan Color“ bezeichnet.



Ein beachtliches Sortiment hat auch PRM Loco über die Jahre aufgebaut, während beim Traditionshersteller Tenshodo gegenwärtig eine kreative Pause zu herrschen scheint. Neben Gebäude- und Automodellen, Lokomotiven, Triebzügen, Reisezug- und Güterwagen gehört dazu auch ein eigenes Gleissystem. Nicht im Bild ist die EF 64, eine am ehesten mit der deutschen E 10 vergleichbare Universalleloks.

Das angetriebene Modell besitzt einen flach bauenden Motor mit Schwungmasse, der vollen Durchblick im Fensterbereich sicherstellt. Leichte Kompromisse waren dafür in der Nachbildung der Aggregate am Fahrzeugboden erforderlich, was aber nur im direkten Vergleich zur motorlosen Erweiterung auffällt. Die Wagenkastenlänge beträgt 95 mm, als erforderlicher Mindestradius werden 120 mm angegeben.

Gelohnt hat sich auch der Besuch am Stand von Crown-Models, zu dem die Marke PRM Loco gehört. Hier dürfen die Verantwortlichen auf ein schon sehr umfangreiches Angebot blicken, zu dem auch ein sehr ansprechend wirkendes Gleissortiment gehört. Das Rollmaterial zeigte eine Vielfalt, über die ich zuvor nicht mal nachgedacht hatte. Triebzüge, Güter- und Reisezugwagen sowie mit der EF 64 eine wohl am besten der deutschen E 10 vergleichbare Ellok fand ich in der Vitrine.

An den Bettungsgleisen besticht vor allem die farblich durchstrukturierte und sehr körnig wirkende Optik, die über eine besondere Granulatmischung erreicht wird. Gegenüber Rokuhan tritt sie nur hinsichtlich der Anzahl verschiedener Gleise zurück, doch versicherte mir der Konstrukteur, dass hier auf jeden Fall sehr zeitnah ein Ausbau erfolgen soll.

Eine Neuheit mit Pfiff waren Figuren mit unsichtbarem Metallfuß. In kleinen Konfektionen, wie wir sie von Preiser kennen, angeboten, eignen sie sich für den schnellen Aufbau und anschließendem Wiederverpacken in der Schachtel – ganz ohne Klebstoff.



Gelungen wirken die Auto- und Busmodelle von PRM Loco. Leider haben sie durchweg in Europa nicht anzutreffende Vorbilder, zudem sitzen die Türen der Busse wegen Linksverkehrs auf der für uns falschen Seite. Eine pfiffige Idee sind die neuen Figuren mit Magnetfuß, die sich überall gut und schnell platzieren lassen, wo eine Metallplatte in den Untergrund eingearbeitet wird.

Auf dem Bahnsteig werden sie allein von Magnetkraft gehalten: Den Gegenpol bildet ein schmaler Magnetstreifen, der unter die hauseigenen Bahnsteige geklebt wird. Zum Einsatz kommen kann diese Technik natürlich auch anderswo auf der Anlage. Das erlaubt immer neue Figurengruppen, ohne das Risiko eines plötzlichen Verlustes.

Neben fertigen Bahnsteigen und Gebäuden gehören übrigens auch noch Automodelle zum Sortiment von PRM Loco. Kleinbusse, LKW und Busse wiesen eine gute Detaillierung und saubere Farbgebung auf, waren leider nur durchweg nach japanischen, in Europa nicht bekannten Vorbildern gestaltet.

Leider nicht mit einem Messestand vertreten waren Rokuhan, Pro-Z und Tenshodo. Fällt dies bei Rokuhan wegen des Firmenbesuches für mich nicht allzu sehr ins Gewicht, habe ich Tenshodo sehr wohl vermisst. Immerhin hat dieser seit 1949 tätige Hersteller mit Wurzeln in der Spur H0 die wohl längste Tradition in Japan. Es herrschte jedoch der Eindruck, dass sich Tenshodo derzeit im Maßstab 1:220 sehr zurückgezogen hat.

Keine erkennbare Rolle spielt auch in Japan die kleinste Spur T mit Maßstab 1:450. Nirgendwo ist sie mir während meines Aufenthaltes begegnet. Sie war nicht Ausstellungsgegenstand der Messe in Shizuoka, auch die Modellbahnfachgeschäfte scheinen keine dieser Produkte zu führen.

Ich sage Arigatō gozaimas (Danke schön) an alle Gesprächspartner, die meinen Horizont bezüglich des schönsten Hobbys der Welt erheblich erweitert und durchweg gern Rede und Antwort gestanden haben. Sayōnara!



Mit diesem Eindruck von der Shizuoka Hobby Show 2016, aufgenommen eine halbe Stunde vor Messeschluss in der Herstellerhalle, verabschieden wir uns aus Japan.

Weiterführende Seiten zum Bericht:

<http://www.crown-model.co.jp/zgeji.html>
<http://www.hobby-shizuoka.com>
<http://www.platz-hobby.com>
<http://www.rokuhan.co.jp>
<http://www.tamiya.com>

<http://www.noch.de>
<http://www.rokuhan.de>
<http://www.tamiya.de>

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

***Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen***

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

*10.04.2016, 05.05.2016, 29.05.2016,
03.07.2016, 24.07.2016, 04.09.2016
25.09.2016, 16.10.2016, 30.10.2016*

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

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

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.

Korrektur zur letzten Ausgabe:

Du hast wieder eine schöne Ausgabe des Trainini herausgebracht! Allerdings ist Dir ein kleiner Fehler unterlaufen.

Die Modulanlage ist nicht nur von mir, sondern es sind mehrere Erbauer des Stammtisches Blomberg, die ihre Module ausgestellt haben! Vielleicht solltest Du das in Deinem nächsten Trainini berichtigen!

Axel Schmidt, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Gerne kommen wir der Bitte hiermit nach. Wir bedanken uns für den Hinweis und hoffen, dass die weiteren Kreativen, denen wir viele schöne Eindrücke verdanken, uns den Fehler nachsehen.

Zur Bremer Modulanlage erreichte uns folgender Hinweis:

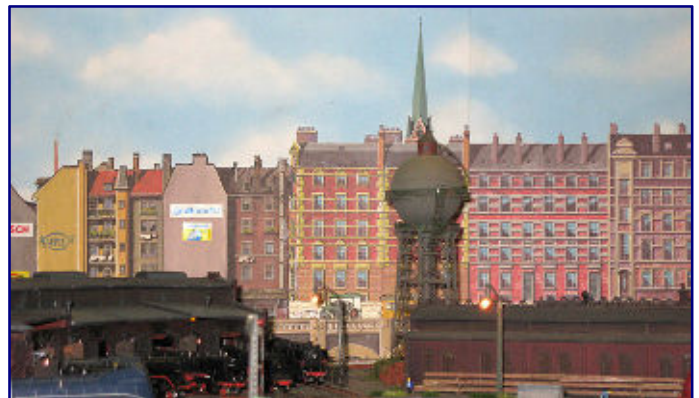
In der Mai Ausgabe ist euch im Altenbeken-Bericht ein kleiner Fehler unterlaufen. Betrifft die „frühere Modulanlage“ von Jürgen Kottsieper. Diese gehört weiterhin ihm, wurde in Altenbeken nur durch Axel Pieke, Hartmut Ferber und mich betreut.

Rolf Haschke, per E-Mail

Vallejo-Farbenprogramm bei Faller wächst:

Das Angebot an Vallejo-Farben im Vertrieb von Faller wächst weiter. 80 weitere Farben seien in der Model-Air-Reihe jüngst hinzugekommen, meldet der Zubehöranbieter aus Gütenbach.

Vallejo-Farben sind wasserbasiert, gut zu verarbeiten, bieten eine ausgezeichnete Deckkraft und bieten generell eine große Auswahl verschiedener Farbtöne und -arten.



Die Modulanlage von Jürgen Kottsieper hat nicht den Besitzer gewechselt, wie unser Bericht aus Altenbeken nahelegte. Foto: Hendrik Späing

Die Juni-Auslieferungen von AZL:

Die Auslieferung der modernen Diesellokomotiven EMD SD70ACe ist unverändert in vollem Gange. Erhältlich sind nun die Lackiervariante der Canadian National (Art.-Nrn. 63121-1 / -2) und der Norfolk Southern (63101-1 / -2) sowie farbenfrohe Heritage-Lackierungen der Union Pacific (63109-5) für die frühere CNW sowie der NS (63110-3) für die ebenfalls übernommene Erie.

Der aus Messing gefertigte Güterzugbegleitwagen Ce-1 der ATSF (40009-1) trägt das als „Kodachrome“ bekannt gewordene rot-gelbe Farbschema. Erheblich eintöniger erscheinen die Maissirup-Kesselwagen als Vierer- (903809-1) und Einzelpackungen (913809-1 / -2) von Liquid Sugars.

Die 42-Fuß-Stahlrollenwagen mit abnehmbaren Hauben tragen nun ein markantes Rot mit weißen Aufschriften „Coil Car“ und sind für die BNSF beschriftet. Eine Viererpackung (913411-1) und zwei Einzelwagen (903411-1/ -2) stehen zur Auswahl.

Als Bonus-Einzelwagen bezeichnet AZL die lichtgrauen ACF-Schüttgutwagen der Union Pacific „Building America“ (903916-5 / -6), die noch Anschriften der MP und CNW tragen.

Dazu gesellen sich gelbe PS2-cd-Schüttgutwagen mit dem weithin sichtbaren Chessie-System-Logo. Sie sind bei der B&O eingereiht und als Viererpackung (90924-1) oder einzeln (91924-1 / -2) erhältlich.

Weitere Informationen und Fotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie wie immer unter <http://www.americanzline.com>.



Die EMD SD70Ace trägt diesen Monat u.a. als UP-Ausführung das alte Farbleid der CNW (Bild oben), während der PS2-cd-Schüttgutwagen mit dem Chessie-Logo (Bild unten) unterwegs ist. Beide Fotos: AZL / **Ztrack**

Aktuelle Märklin-Auslieferungen:

Wenig Neues gibt es bei den Neuheitenauslieferungen von Märklin zu berichten. Seit Erscheinen der letzten Ausgabe hat es nur die dreiteilige Taschenwagenpackung (Art.-Nr. 82289) mit Sattelauflegern der Spedition Willi Betz zu den Händlern geschafft. Die Wagen tragen Anschriften der Deutschen Bahn AG (Epoche V).

Es handelt sich hierbei um die erste Auslieferung in der auf der Spielwarenmesse Nürnberg vorgestellten neuen Verpackung, bei der nun die Farbe Weiß statt Schwarz dominiert.

Kurz vor Redaktionsschluss hat es dann auch noch die Tenderdampflok Serie 96 der SNCB (88954) zu den Händlern geschafft. Die aus der ehemaligen preußischen T 12 hervorgegangene Maschine ist mit Märklins Baureihe 74 baugleich und hat ebenfalls von einer Produktpflege profitiert.

Sie hat nun LED-Beleuchtung, auch vorne eine Systemkupplung, Bremsnachbildungen und Detailsteuerung.

Interessante Auslieferungen bei Noch:

Auch noch hat inzwischen einen eigenen Laser-Cut-Kleber (Art.-Nr. 61104) auf dem Markt. Vor dem Hintergrund der vielen Gebäudemodelle und weiteren Bausätze im eigenen Sortiment sowie dem Vertrieb von Archistories-Bausätzen (unter <http://www.rokuhan.de>) ist das ein nachvollziehbarer Schritt. 30 Gramm enthält die Verpackung, was für erstaunlich viele Bausätze ausreicht.

Dank seiner Spitze ist er sparsam und fein dosierbar, während größere Flächen mit dem Pinsel bestrichen werden können. Gewährleistet ist selbstverständlich auch eine dauerhaft starke Verklebung.

Um einen viskosen Kleber mit breitem Anwendungsbereich handelt es sich beim ebenfalls neuen Latex-Kleber (61135; 125 Gramm). Direkt aus der Flasche, mit Pinsel oder Spachtel lässt er sich auf Kork, Holz, Gummi, Filz, Karton und Textilien auftragen.

Getrocknet bewahrt er eine hohe Flexibilität und dämmt daher auch Geräusche auf der Anlage gut. Damit eignet sich das schadstofffreie Produkt besonders für das Verkleben von Korkbettungen oder dem Ankleben der Schienen auf der Anlage bei zeitgleichem Einschottern.

Erhältlich ist auch der Ratgeber „Familien-Ratgeber Modellbahn“ (71904), der den gemeinsamen Bau einer Modellbahnanlage mit Kindern anleitet. Er berücksichtigt allerdings nur die Spuren H0, TT und N.

25 Jahre ICE in Deutschland:

Zum 150. Geburtstag der deutschen Eisenbahnen präsentierte die Deutsche Bundesbahn stolz ihren Intercity-Experimental der Baureihe 410. Er sollte als Versuchsträger den Weg in den Hochgeschwindigkeitsverkehr ebnen und auf den bereits im Bau befindlichen Neubaustrecken verkehren.

Mit den Serienzügen ICE 1 der Baureihe 401 begann am 29. Mai 1991 der deutsche Start in den planmäßigen Hochgeschwindigkeitsverkehr. Die von der DB bestimmten Qualitätsmerkmale der Marke ICE waren höchstmöglicher Komfort, denn es handelte sich ja um ihren Vorzeige- und Spitzenzug, sowie der Verkehr auf Neubaustrecken mit Geschwindigkeiten bis zu 250 km/h. Zugelassen waren die Züge sogar für 280 km/h.

Dem prestigeträchtigen ICE möchten wir gern zu seinem Jubiläum gratulieren, aber auch kritisch schauen, was aus den Ambitionen von einst geworden ist: Der Neu- und Ausbau von Hochgeschwindigkeitsstrecken ging und geht nur langsam voran.

Deutlich wird die Verwässerung des ursprünglichen Konzepts, mit dem die Bundesbahn dem Flugzeug auf Inlandsrouten Paroli bieten sollte und wollte, auch an den Zügen selbst.

Die einst als Intercity-Nachfolger geplanten Neigetechnezüge für das konventionelle Netz wurden kurzerhand auf dem Papier zu ICE-T und ICE-TD auf- und das Spitzenprodukt dadurch abgewertet – stets zu ICE-Fahrpreisen wohlbermerkt.



25 Jahre alt ist der ICE kürzlich geworden. Bislang neueste Version ist der ICE 3 Velaro D von Siemens alias Baureihe 407.

Dasselbe erleben wir aktuell mit dem ICx (Intercity x; das X sollte durch eine Generationenzahl ersetzt werden), der vor wenigen Monaten zum ICE 4 erhoben wurde. Wartet hier die nächste Mogelpackung? Immerhin hat es die Bahn parallel verstanden, den Intercity-Komfort mit von der Baureihe 146² bespannten Doppelstockzügen (IC 2) annähernd auf Nahverkehrsniveau zu senken.

Zuvor wurden die ehemaligen Interregio-Wagen neu lackiert und in den IC-Dienst versetzt, ebenfalls eine Komfortreduzierung und versteckte Preiserhöhung. Dies geschah von der Öffentlichkeit meist unbemerkt, von der Presse kritiklos teilweise sogar bejubelt.

Weitaus öffentlichkeitswirksamer waren ausgefallene Klimaanlage und drückende Hitze im Inneren, Zug(teil)ausfälle oder regelmäßiges „Der Zug kehrt heute in umgekehrter Wagenreihung“, was sich nach einer Wanderung mit Koffer dann zuweilen auch noch als Falschauskunft erweist.

Die Kunden scheinen auf dem Fahrschein abzustimmen, denn das Fernbusgeschäft wächst enorm, während die Deutsche Bahn Umsatzeinbrüche und Fahrgastverluste beklagte. Immerhin plant sie nun, bis Ende 2016 flächendeckendes und kostenloses WLAN anzubieten – beim Fernbus von Beginn an Standard.

Doch ist der ICE wirklich so schlecht, wie es nun vielleicht den Anschein hat? Nein! Er prägt seit nun 25 Jahren unsere Wahrnehmung vom schnellen Reisen auf Schienen, keine Marke der privatisierten DB ist ähnlich bekannt. Dieses Pfund wiegt umso mehr, als dass er nur 10 % des Konzernumsatzes erwirtschaftet und der mit Abstand größte Teil der Beförderungsleistungen im Nahverkehr erbracht wird.

Er ist ein Marketinginstrument und Imageträger, einmalig und gleichzeitig enorm wichtig für die Bahn. Etwa 180 Bahnhöfe nicht nur in Deutschland werden heute vom ICE verbunden, er lässt Städte und Regionen näher aneinanderrücken. Wer schon mal auf der „Achterbahn“ zwischen Köln und Frankfurt (Main) mit Tempo 300 unterwegs war, der weiß, wovon hier die Rede ist.

Die stets gut, teilweise (über)voll ausgelasteten Züge auf dieser Magistrale verdeutlichen auch seine wirtschaftliche Bedeutung. Deshalb wünschen wir dem ICE für die nächsten 25 Jahre eine stets positive Entwicklung. Damit verbinden wir auch die Hoffnung, dass das Spitzenprodukt der Bahn dem Anspruch, mit dem er 1991 gestartet ist, gerecht werden mag.

Weitere Neuheiten von Z-Modellbau:

In unserem Bericht über das Treffen in Altenbeken haben wir in unserer Euphorie leider einige Modelle vergessen, die ebenfalls als Neuheiten von Z-Modellbau (<http://www.z-modellbau.de>) angekündigt und bereits als Muster gezeigt wurden. Diese Information holen wir hiermit nach.

Zum einen ist der Wismarer Schienenbus in den Farben der Sylter Verkehrsgesellschaft (SVG; Art.-Nr. 4107) keine Einzelanfertigung gewesen, sondern ist ins reguläre Programm aufgenommen worden.

Dazu gesellt sich die in die Gattung T2 eingeordnete „Gartenlaube“ Altona 6081 (1108), einer von drei an die preußische Staatsbahn gelieferten Glaskasten. Sie erhielten dort den soeben genannten Spitznamen, wurden aber auch als „Sparbüchse“ oder „bayerischer Preuße“ bezeichnet.

Die Schweizer Bahnfreunde dürfen sich auf den Tm 2/2 in weißer Lackierung mit Anschriften der privaten STAG (3116) freuen.

Neues von ALAN und Toy-Tec:

Die Liste häufig gestellter Fragen (unter <http://www.toy-tec.de>) ist auf eigenen Seiten erheblich erweitert worden. Im November wird dieser Hersteller wieder auf einer Publikumsmesse den Kontakt zu seinen Kunden suchen – dies war vorübergehend eingestellt worden, weil die Produkte lange Zeit nicht lieferbar waren.

Im eigenen Vertrieb sind nun auch Modellbahnartikel mit Staffelpreisen gelistet, die besonders für Stammtischbestellungen interessant sein könnten. Nach Märklin- sollen dort bald auch Rokuhan-Produkte folgen.



Zwei der heute nachgereichten Neuheiten können mit Bild zeigen: die preußische Ausführung des Glaskastens (Bild oben) und den Rangiertraktor Tm 2/2 der STAG (Bild unten). Beide Fotos:

Neue Fahrzeugvielfalt bei MWB:

Wolfgang Baumann hat einige neue Automodelle realisiert, unter denen komplette Formneuheiten wie auch zusätzliche Varianten zu bereits angebotenen Modellen zu finden sind. Sie umfassen sowohl typische Fahrzeuge des US-Kontinents als auch Europas.

Wir zählen alle Autotypen ohne Nennen angebotener Farbausführungen auf und geben im Klammerzusatz zusätzliche Informationen zu den Vorbildbaujahren:

Aston Martin DB4 (1958 - 1963),
BMW 507 Coupé (1956 - 1959),
Buick Roadmaster Limousine (1953 – 1958),
Chevrolet Impala Limousine (1959 – 1964),

Ford Crestline Limousine (1952 – 1954),
Ford Transit Kasten (1965 – 1978),
Hudson Commodore Limousine (1948 – 1952),
Jaguar Mark X (1961 – 1965),

Messerschmitt Kabinenroller KR 200 (1955 – 1964),
MG A Coupé (1955 – 1962),
Opel Manta A (1970 – 1975),
Studebaker Starliner Coupé (1953 – 1955),

Volvo Amazon Limousine (1956 – 1970),
VW T1b Bus mit 13 Fenstern (1955 – 1967) und
VW T1b Samba-Bus (1955 – 1967).

Unterschiede zu früher angebotenen Modellen gleichen Fahrzeugtyps betreffen oft nur einzelne Details. So erhielt der VW Bus erster Generation in der Version T1b ein über das Frontfenster ausgezogenes Dach, das im Maßstab 1:220 nicht gleich als Merkmal auffällt.

Bestellen lassen sich die Modelle frei über das Internetangebot von MWB (<http://www.mwb-spur-z.de>), denn der elektronische Laden kann längst nicht mehr alle Modellangebote aufnehmen und zeigt sich deshalb seit Jahren als unvollständig.

Längster Tunnel der Welt eingeweiht:

Am 1. Juni 2016 ist mit Festprogramm, Reden und Sonderzügen der Gotthardbasistunnel eingeweiht worden. Mit 57 km Länge ist er nun der längste Tunnel der Welt. Das Schweizer Jahrhundertprojekt ist Teil der europäischen Magistralen und soll Engpässe im transalpinen Verkehr zwischen Deutschland, der Schweiz und Italien beseitigen.

Ein halbes Jahr lang finden nun Probefahrten statt, bevor der Tunnel mit Beginn des Winterfahrplans seiner regulären Bestimmung übergeben wird. Schwere Züge über die alte Gotthard-Strecke werden dann endgültig der Vergangenheit angehören – Fotofreunde sollten die letzten Gelegenheiten für schöne Andenken daher nutzen.

Entgegen der öffentlichen Darstellung ist das Bauwerk übrigens keineswegs vor Plan fertiggestellt worden und im Kostenrahmen geblieben. Wenn die gesamte Geschichte dieses Mammutprojekts seit



Drei der neuen MWB-Automodelle: BMW 507 (Bild oben), Chevrolet Impala (Bild Mitte) und Opel Manta A (Bild unten): Alle Fotos: Modellbau Wolfgang Baumann

Beginn der Planungen und Kalkulationen herangezogen wird, lässt sich leicht ablesen, dass allein der jeweilige Bezugspunkt entscheidend für derartige Bewertungen ist.

Spur-Z-Ausstellungserfolg in Polen:

Wolf-Ullrich Malm, Torsten Schubert und Rainer Tielke haben, unterstützt von den Hamburger Modellbahnfreunden Thomas Stobbe und Thoma Wycislo, die Spurweite Z auf der größten polnischen Modellbahnmesse vertreten.

Zu sehen waren die Anlagen „Alt-Lübeck 1905“, verschiedene Dioramen von Z-Lights, u.a. mit neuen Baustellenampeln und Rainer Tielkes Doppelstockbrücke Bullay samt neuer Tunnelendmodule. Die Ausstellung in Piotrkow Trybunalski fand am 18. und 19. Juni 2016 statt.



Rainer Tielkes Doppelstockbrücke wurde in Polen zur schönsten Anlage der Ausstellung gewählt. Vielleicht lag das auch maßgeblich an den beleuchteten Schiffen, Lastern und Schifffahrtszeichen? Foto: Hendrik Späing

Der Zuspruch der Besucher war groß, wie die Teilnehmer berichteten. Unsere kleine Spur fand große Beachtung und Anerkennung, obwohl sie dort zuvor fast unbekannt war. Umso erfreulicher ist es, dass die Polen Rainer Tielkes Brückenarrangement, das noch mit einem provisorischen Hintergrund auskommen musste, zur schönsten Modellbahnanlage der Veranstaltung wählten.

Offenbar sind die Besucher dort über Maßstäbe hinweg deutlich aufgeschlossener für wahre Meisterwerke und beschränken ihren Fokus nicht nur auf die bekannte und populäre Baugröße H0. Und so ließ es sich der Bürgermeister nicht nehmen, den Preis höchstpersönlich an unseren Vorzeigekünstler zu übergeben.

Tag der offenen Tür:

Im Wechsel mit den Märklintagen lädt der Göppinger TraditionsHersteller seit einigen Jahren regelmäßig im September zu einem Tag der offenen Tür ein. Auch dieses Jahr macht keine Ausnahme: Das ausgewählte Wochenende ist der 16./17. September 2016. Neben dem Stammwerk an der Stuttgarter Straße ist auch das Märklin-Museum in die Veranstaltung eingebunden.

Ausreichend Parkplätze stehen an der EWS-Arena bereit. Alle drei Standorte sind mittels kostenlosen Buspendelverkehrs untereinander verbunden. Zum Programm sind noch keine Details bekannt, weshalb wir auch keine Informationen bezüglich möglicher Spur-Z-Beteiligungen haben. Der thematische Schwerpunkt liegt dieses Jahr auf der Spur 1.

Neue Flugzeugmodelle von Herpa:

Aus den Flugzeugmodellneuheiten für September und Oktober 2016 haben wir bei Herpa wieder anlagentaugliche Maschinen für den Einsatz in Europa ausgewählt:

Air France Boeing 707-320 – F-BHSB „Château de Chambord“ (Art.-Nr. 557245-001),
Airbus A320NEO – F-WNEO (557894),
Swiss International Air Lines Airbus A319 – HB-IPX „Mont Racine“ (558020),
Malév Yakovlev Yak-40 – HA-LJA (558037),
CSA Czech Airlines Airbus A319 „Prague - City of Magic“ – OK-NEP (558075) und
Luftwaffe Transall C-160 – LTG 63 „55 years LTG 63 / 60 Years Luftwaffe“ 50+95 (558068).



Der Airbus A320neo (Art.-Nr. 557894) trägt die Werkslackierung zur Vorführung dieser neuen Flugzeuggeneration bei Flugzeuggesellschaften. Foto: Herpa

Auch bei den steckbaren und vereinfacht in Flugstellung nachgebildeten Snapfit-Modellen gibt es eine sehenswerte Auswahl im Maßstab 1:200:

CSA Czech Airlines Airbus A319 „Prague – City of Magic“ – OK-NEP (611138),
Jetairfly Boeing 737-800 „Family Life Hotels“ – OO-JAF (611145),
Germania Boeing 737-700 „30 Years“ – D-AGER (611176) und
Airberlin Airbus A320 „Fan Force One“ – D-ABFK (611213).

Impressum

ISSN 1867-271X

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

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Torsten Schubert, Hendrik J. Späing

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).

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

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

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

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

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

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

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