
Trainini



**Kostenloses,
privates Online-Magazin
für Freunde der Bahn
in Maßstab 1:220
und Vorbild**

Themen dieses Hefts:

Brand in Nürnberg
Anlagenbau in Nenngröße Z

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

zunächst habe ich mich gefragt, ob ich diese Ausgabe wie geplant gestalten kann.

U. a. hatte ich einen kurzen Bericht zur Sonderausstellung „Der Spazierstock des Eisenbahndirektors“ und der Wiedereröffnung der neu gestalteten, historischen Abteilung im DB Museums geplant. Zu tief saß aber der Schrecken, dass in Nürnberg etwa ein Fünftel des historischen Vorbildbestands des DB Museums ein Opfer der Flammen wurde.



Holger Späing
Herausgeber **Trainini**

Ich bin der Meinung, Trübsal blasen hilft uns Freunden der Bahn an dieser Stelle nicht weiter: Es gilt, zu retten, was zu retten ist. Dieses enorme, finanzielle Vorhaben wird sicher nicht ohne Spenden zu bewerkstelligen sein. Deshalb habe ich mich sofort per Email an Museumsleitung und Pressestelle gewandt – leider bisher ohne jegliche Rückmeldung.

Ob das auf das bekannte Desinteresse an der Unternehmensgeschichte schließen lässt oder Zeichen der Überlastung ist, kann ich heute nicht sagen. Ohne öffentlichen Druck und bewiesenes Interesse der Freunde technischer Denkmäler wird es aber wohl nicht gehen.

Aber es gibt auch noch erfreuliche Dinge, denen ich den Schwerpunkt dieser Ausgabe gewidmet habe. Lange schon wollte ich einen Baubericht über mein Messediorama „Emslandstrecke“ verfassen – doch erst **Trainini** gab mir dazu jetzt den geeigneten Rahmen.

Da nicht alle Modellbahner Experten auf diesem Gebiet sind, habe ich dies in zwei Teile zerlegt: Dieser erste widmet sich den Grundlagen und Vorarbeiten und richtet sich vor allem an die Planer von Erstlingswerken. Ein zweiter Teil wird dann der Detailausrüstung durch eigene Basteleien und Kleinserienzubehör gelten, also den Ansprüchen Fortgeschrittener Rechnung tragen.

Zu diesem Komplex habe ich einen erstklassigen Interview-Partner gewinnen können: Reiner P. Weirich vom MIST55 erzählt uns von einer typische Modellbahnerkarriere und seinem berühmten Schafsmodul.

Leserbriefe sollen hier fester Bestandteil sein und ich habe viel Feedback in Foren und anderen Äußerungen gefunden. Bitte, bitte schreiben Sie mir Ihre Eindrücke, Hinweise und Verbesserungsvorschläge, sowie ganz besonders auch Themenvorschläge. Ich möchte meine Leser kennen lernen und deren Wünsche erfüllen. Gerne veröffentliche ich auch Leserberichte.

Her-Z-lich,

Holger Späing

Titelbild:
Zwei Dieselloks der Baureihe 221 im Abendlicht vor einem schweren Erzzug. Als Fotokulisse diente das vorgestellte „Schafsmodul“ von Reiner P. Weirich.

Brand im Nürnberger Rundschuppen Roter Hahn auf historischen Dächern

Es war ein Schock für Freunde historischer Eisenbahnen und technikgeschichtlicher Denkmäler gleichermaßen. Über die Grenzen Deutschlands hinaus zeigte man sich betroffen. Neben unermesslichen Schäden bleiben aber auch viele Fragen offen.

Gegen 20:00 Uhr des 17. Oktober 2005 wurden die Nürnberger Berufsfeuerwehr zum Brand auf dem Museumsbetriebswerkgelände der Deutschen Bahn AG in Nürnberg-Eberhardshof gerufen. Der Einsatz sollte sich indes als äußerst schwierig herausstellen, weil detonierende Gasflaschen für zusätzliche Gefahren sorgten und die Beamten sich dadurch durch so genanntes Flugfeuer kämpfen mussten, das auch angrenzende Wohngebiete und Bahnstrecken gefährdete. Deshalb wurde der Zugverkehr auf den Strecken Nürnberg-Erlangen und Nürnberg-Würzburg zwischenzeitlich eingestellt.

Direkt angrenzende Gebäude der Bahn und in der Nähe abgestellte Lokomotiven, waren akut durch eine zu erwartende Brandausbreitung besonders gefährdet. Wegen dieser Lage wurden sofort insgesamt rund 80 Einsatzkräfte



Der historische Schuppen brennt lichterloh.
Foto: Stadt Nürnberg – Feuerwehr (Pressestelle)

von allen fünf Wachen der Berufsfeuerwehr, die benachbarte Werkfeuerwehr Quelle und 120



Mit einem Großaufgebot versucht die Feuerwehr, die Schäden zu begrenzen.
Foto: Stadt Nürnberg – Feuerwehr (Pressestelle)

Kräfte der freiwilligen Feuerwehren zum Einsatz gebracht. Das erforderliche Löschwasser für diesen außergewöhnlichen Großeinsatz wurde mittels zwei 1.000 m langer Schlauchstrecken von der Pegnitz herangeführt. Wegen der beschriebenen Gefahren wurden zwei Feuerwehrbeamte leicht verletzt.

Zu den Einsatzspitzenzeiten – der Brand war erst nach

etwa dreieinhalb Stunden unter Kontrolle zu bringen - wurden rund 8.000 Liter Wasser und 1.500 Liter Schaumlöschmittel pro Minute eingesetzt.

Trainini – Ausgabe 4

Kostenloses, privates Online-Magazin

Dadurch konnten wenigstens direkt an den Lokschuppen angrenzende Gebäude und einige, wenige Schienenfahrzeuge konnten noch vor den Flammen bewahrt werden. Für 24 historisch besonders wertvolle Lokomotiven im Lokschuppen kam die Hilfe aber zu spät. Sie brannten aus und wurden unter der brennend herabstürzenden Dachkonstruktion begraben.

Der entstandene Sachschaden geht deutlich in den zweistelligen Millionenbereich. Die Brandursache wird von der Kriminalpolizei ermittelt, war aber mit Abschluss dieses Beitrags immer noch unklar. Die polizeilichen Ermittlungen sollen sich aber auch auf Arbeiten eines Drittunternehmens konzentrieren, bei denen Bitumenbahnen heiß auf dem Depotdach des Nebengebäudes verklebt worden waren. Ob sich die Ursache aber noch ermitteln lässt, erscheint fraglich, weil das homogene Bild des Vollbrands höchstens aus Zeugenvernehmungen noch Schlüsse auf Brandquelle und Ausbreitung des Feuers zulässt.

Freunde der historischen Eisenbahn befürchten nun, die Deutsche Bahn AG könnte sich eines Großteils ihrer ungeliebten Geschichte einfach entledigen. Daher erwägen viele Fans, durch Spendenaktionen – an das DB Museum oder die betreuende BSW-Gruppe (Bundesbahn-Sozialwerk) – die Wiederherstellung rettbarer Exponate durch öffentlichen Druck und bewiesenes Interesse zu fördern. Seitens der Museumsleitung war dazu bisher von **Trainini** keine Stellungnahme zu bekommen.

Offiziell ließ aber Bahnchef Mehdorn kurz nach dem Brand verkünden: „Historisches Erbe wird weiter bewahrt.“ Ob sich das aber konkret auf die beschädigten, teilweise betriebsfähigen Exponate bezieht, bleibt offen. Der historische, technikgeschichtliche Schaden lässt sich dadurch heute immer noch nicht absehen.



Momentaufnahme der Brandnacht: 23 105 und die bayerische Rangierlok 89 801 stehen in Flammen.
Foto: Stadt Nürnberg – Feuerwehr (Pressestelle)

Unter den zerstörten Lokomotiven befanden sich u. a. der betriebsfähige Nachbau des „Adlers“ (vom 100-Jahre-Jubiläum 1935), 23 105 (letztgebaute Neubaudampflokomotive der DB), 45 010 (einzige erhaltene Lok der bei Bau stärksten Güterzugdampflokomotive der Welt), V80 002

Trainini – Ausgabe 4

Kostenloses, privates Online-Magazin

(erste Neubau-Diesellok der DB und damit Erprobungsträger), V200 002 (Vorserienlok der legendären V200) und die einzige, erhalten gebliebene E75.

Zwar verfügt die DB über Spezialisten für die Dampflokre Restaurierung im eigenen Werk Meiningen, doch ob und was zu retten ist, lässt sich erst sicher feststellen, wenn man die betroffenen Loks aus der einsturzgefährdeten Halle ziehen kann. Nach dem Brand wurde angesichts des Verlustes von einem Fünftel der historischen Stücke des DB Museums auch Kritik an Museumsleiter Jürgen Franzke laut. Vorgeworfen wurde ihm unter anderem, dass es wohl keine Brandmeldeeinrichtungen im historischen Schuppen gegeben habe und sich das Feuer daher zu lang und unbemerkt ausbreiten konnte. Unbestätigten Gerüchten nach sollen die Stücke nicht oder nicht ausreichend versichert gewesen sein, weshalb auch Rücktrittsforderungen laut wurden.

Die BSW-Gruppe hat eine Selbsthilfeaktion über den Verkauf einer Luftbilddaufnahme begonnen. Näheres dazu gibt es auf deren Homepage (siehe Webadressen!). Spenden werden von folgenden Instituten entgegengenommen:

Sparda Bank Nürnberg eG
Empfänger: Sparda Stiftung Hilfe DB Museum
Kontonummer: 29 46 009
Bankleitzahl: 760 905 00
Verwendungszweck: Hilfe DB Museum

Sparkasse Nürnberg
Spendenkonto "Lokschuppen"
Kontonummer: 66 22 22 9
Bankleitzahl: 760 501 01

Quellen:
Pressemitteilung der DB
Presseinformation der Feuerwehr Nürnberg
Presseinformation Polizeipräsidium Mittelfranken
Forenbeiträge

Webadressen:
www.bsw-v200.de
www.bahn.de
www.dbmuseum.de

Anlagenbau für Anfänger und Profis

Messedioramenbau für Dortmund (Teil 1)

Das heute vorgestellte Diorama war in der hier abgebildeten Version ein Notnagel. Kurz vor der Weltpremiere der V36 der Arbeitsgemeinschaft IVzett auf dem Stand der Z Friends Europe fehlte noch eine geeignete Kulisse zur wirkungsvollen Präsentation. Damit beschränkte sich der Bau zunächst auf einfache Mittel.

Für die Messe Intermodellbau galt bezüglich der Überraschungspremiere der V36 höchste Geheimhaltung bis zur letzten Sekunde. Veröffentlicht war seitens der Z Friends Europe nur eine Überraschungspremiere – Gerüchte gingen in Foren und Stammtischen um.

Um den geschürten Erwartungen würdig nachzukommen, reichte es nicht, das zu diesem Zeitpunkt noch unlackierte, spätere Serienmuster einfach auf Schienen zu stellen und fahren zu lassen. Eine schöne Lok wirkt nur in passender Kulisse – es musste folglich ein Präsentationsdiorama her, auf dem das Handmuster in DB-Gestaltung feierlich enthüllt werden sollte.



Die Weltpremiere der V36 war Anlass für den Bau des vorgestellten Messedioramas. Foto: IVzett, Holger Späing

Dafür verblieben letzten Endes noch zwei Wochen Zeit. Diese reichten natürlich nicht aus, um ein liebevoll bis ins kleinste Detail durchgestaltetes Kleinod zu erschaffen. Lieblos durfte es aber auch nicht wirken.

Also galt es, mit einfachen, aber wirkungsvollen Mitteln zu arbeiten, die auch ein Anfänger beherrschen kann.

Am Anfang der darzustellenden Kette stehen immer ein Plan und die Vorbildrecherche: Was möchte ich umsetzen und wie sieht mein angestrebtes Ergebnis im Vorbild aus? Dazu gehören die Landschaftsformen, wie Vegetationsarten und –farben, die wiederzugebende Jahreszeit und passende Gebäude. Gute und ausgiebige Recherchen sind schon „die halbe Miete“. Kamera eingepackt, dann lässt sich das meist schon im Rahmen eines Sonntagnachmittag-Spaziergangs erledigen.

Hier lauert ein typischer Anfängerfehler: Von Eindrücken großer, Flächen füllender Messeanlagen erschlagen, fällt die Auswahl an Themen schwer. Meist liegt es dann nahe, ein bisschen von allem bauen zu wollen. Richtig und besser wäre hier, getreu der Maxime „Weniger ist mehr“ die Thematik eng einzugrenzen und sich zu beschränken – das gilt auch für die Fülle der Schienenwege. Das schont den Geldbeutel und freut den Betrachter, der nicht überfordert wird (Stichwort: Reizüberflutung).

Ebenso wichtig ist der goldene Grundsatz: Erst war die Landschaft, dann kam die Eisenbahn! Diese Weisheit, die ich Bernhard Stein zuschreibe – nicht umsonst galt er lange als weltbesten Anlagenerbauer – lässt sich an seinen Anlagen gut nachvollziehen. Sie zeigen eine typische Handschrift. Ein Tunnel zum Beispiel dient einzig dem Zweck, einen nicht umfahrbaren Berg zu durchqueren. Es darf also nicht der Eindruck entstehen, die Erhebung sei erst als Fotokulisse für Eisenbahnfreunde aufgeschüttet worden.

Für alle Modellbahner ein schweres Thema ist die Perspektive: Während wir in Menschenperspektive unsere Welt sehen, nehmen wir bei Modellbahnen oft die Vogelperspektive ein. Das führt dazu, dass wir maßstabgerechte Modellbahnsteige für zu lang erachten oder aber Entfernungen auf der Modellbahn überschätzen. Wer das verstehen will, muss sich mit der Biologie von Auge und Gehirn auseinandersetzen: Menschen können



Das erste Handmuster der V36.2 DB in glaubhafter Kulisse. Die Landschaft erscheint stimmig und farblich harmonisch.

nur mittels Vergleichspunkten Entfernungen treffend einschätzen. Diese sind bei horizontalem Blick durch die Landschaft hintereinander gereiht, nicht aber bei der vertikalen Sicht auf ein Modell oder dem Blick auf See. Probieren Sie es aus! Beim nächsten Urlaub am Meer versuchen Sie mal, die Entfernung zu einem Schiff auf offener See zu schätzen. Wenn Sie ein „Ergebnis“ haben, ziehen Sie mal Kartenmaterial hinzu oder fragen sich, wie groß ein Mensch an Deck noch wäre. Sie haben die Entfernung kräftig unterschätzt!

auf Fotos festgehaltenes nicht dem subjektiv Gesehenem entspricht. Auch hier liegt die Ursache beim Gehirn. Diese Ausführungen sind unter dem Thema „Psychooptisches Sehen“ auf der Homepage „Schwellenhopser“ unter der Rubrik „Mein Hobby“ zusammengefasst.

Joachim Schlenker hat sich bereits vor Jahren damit auseinandergesetzt, dass

Wenn Sie nun immer noch der Meinung sind, sich nicht einschränken zu wollen, dann beherzigen Sie doch folgenden Tipp: Beim Erstlingswerk (siehe auch das folgende Interview!) fehlen einem zwangsläufig noch Kenntnisse im Umgang mit diversen Techniken und Werkstoffen. Ein gutes Training bieten hier Dioramen, weshalb ich Ihnen auch keine komplette Anlage vorstelle. Viele Wunschthemen lassen sich auf Dioramen weitaus glaubhafter verarbeiten als auf überladenen Anlagen. Neben dem Sammeln von Erfahrungen verschaffen Sie sich schöne Dekorationsstücke für Hobbyraum, Wohnung und öffentliche Ausstellungen. Der „Aha-Effekt“ von Besuchern, vor allem Modellbahn-Desinteressierten, wird Ihnen schmeicheln.

Auch mein Diorama durfte nicht überladen wirken und musste die Blicke auf die Lok lenken können - oder im Umkehrschluss: Ohne Lok fehlt noch irgendetwas. So fiel die Wahl auf einen schlichten Bahndamm, der eine zweigleisige Trasse bettet. Die Blockstelle nahe einer Straßenunterführung lockert die Atmosphäre optisch auf. Die Brücke selbst vermeidet treffsicher das Aufstellen von Bäumen; diese würden auf Fotografien nur stören. Angelehnt wurde diese Szenerie – allerdings sehr frei interpretiert – an die Blockstelle Bentlage (Emslandstrecke nördlich von Rheine) um 1975. Dort wurde nach dem Ende der Dampflokomotivzeit ein Bahnübergang zugunsten einer Straßenunterführung beseitigt. Das Artitec-Stellwerksgebäude ist nicht authentisch, aber für Norddeutschland durchaus typisch.

Grundlage des Dioramas ist eine „PC-Vitrine“. Am Markt sind verschiedene Modelle und Größen solcher Kunststoffsockel mit Hauben ab etwa 10 EUR erhältlich. Meine stammte von Conrad Elektronik. Darauf habe ich erst mal die Gelände-Grundhöhe durch 8-mm-Pappelsperholz-Auflage festgelegt. Die Straße unter der Unterführung sollte etwas tiefer liegen und bekam eine Grundlage aus dünnem Karton (auf dem Foto hellblau zum besseren Kontrast). Der Bahndamm inklusive Stellwerksgrundfläche wurde aus Spanplattenresten in etwa 15 mm Stärke nachgebildet. Zu diesem Material bleibt festzuhalten, dass es eigentlich

Trainini – Ausgabe 4

Kostenloses, privates Online-Magazin

nicht für den Eisenbahnmodellbau geeignet ist. Hier fand es ausnahmsweise Verwendung, weil ihm keine tragende Funktion zukam.

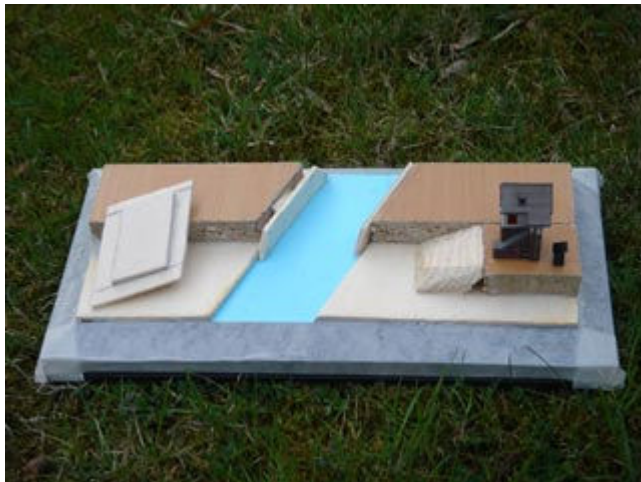
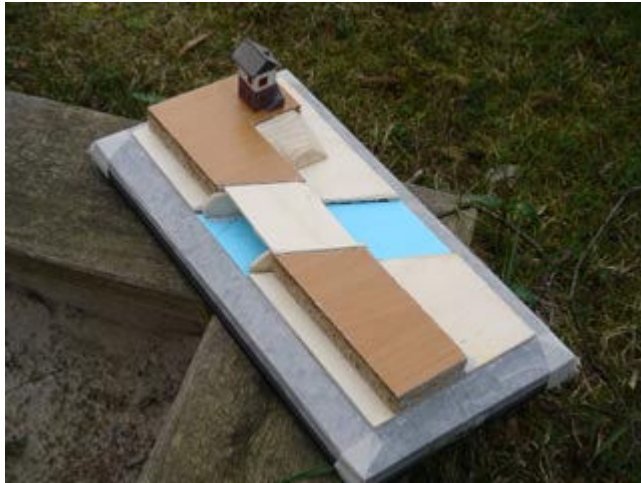


Bild oben und Mitte:
Der Grundaufbau des Dioramas aus verschiedenen Perspektiven.

Bild unten:
Straße und Trasse sind vorkoloriert. Böschungen wurden aus Styrodur zurechtgeschnitten.

Wichtig ist schon in dieser Bauphase, die Umrisse der Unterführung festzulegen. Stützmauern und Brückenköpfe entstanden wiederum aus Sperrholz, was aufgrund seiner Strukturen schon mit wenigen Nacharbeiten eine glaubhafte Betonoberfläche gestattet: Nicht vergessen, Verschalungen zum Gießen von Beton werden aus Holz angefertigt! Anschließend muss die Brückenaufgabe gefertigt und eingepasst werden. Dank der Form des Unterbands aus zwei Holzteilen gelang dies maßgenau. Nun fehlte nur noch ein massives Holzklötzchen, welches so passend zurechtgefeilt werden musste, dass es einen glaubhaften Übergang zum Straßenniveau wieder gibt.

Für sämtliche Verklebungen kam Holz-/Weißleim zur Anwendung. Dieser Kleber bietet eine hohe Vielseitigkeit, Haltekraft sowie lange Korrekturzeit. Die Sperrholz-Grundplatten habe ich sicherheitshalber noch von unten mittels einer Holzschraube gesichert.

Bevor nun die Formgebung der Dammböschungen erfolgt, sollte eine Stellprobe mit dem Stellwerk gemacht werden, um überprüfen zu können, ob die tatsächlichen Dimensionen dem Plan entsprechen; noch wären Änderungen möglich. Anschließend werden alle Ränder mit Flachkreppband („Malerkrepp“) abgeklebt, denn bei den folgenden Arbeiten könnte auch mal Kleber oder Farbe auf den Kunststoffgrund tropfen.

Als nächstes werden Streifen aus Styrodurplatten (erhältlich im Baumarkt oder Architekturbedarf) grob zurechtgeschnitten, mit lösemittelfreiem Kleber (Uhu por oder Weißleim) aufgeklebt. Nach dem Trocknen lässt sich der Bahndamm dann mit einem scharfen Messer in Form bringen und am Ende – zusammen mit dem Brückeneinschnitt und der Grundfläche - mit Hobbygips verspachteln.

Trainini – Ausgabe 4

Kostenloses, privates Online-Magazin

Bevor man nun mit der Farbgebung starten kann, sollte das Gelände nun mit Schleifpapier verschiedener Körnungen vorgeebnet werden.

Wesentliches Element der folgenden Farbgebung war Faller Straßenfarbe (für Asphaltstraßen). Mit ihr habe ich nicht nur die Straße koloriert, sondern gleich den Streckenverlauf und die Stellwerksgrundfläche. Die Betonteile der Brücke und die Seitenränder des Dioramas erhielten einen betongrauen Anstrich. Dazu nimmt man zuerst den dunkelsten Farbton - hier war es ebenfalls Straßenfarbe - und mischt dann weiße Wandfarbe oder Abtönfarbe hinzu, bis ein passender Ton entsteht. Sofern man später auf eine Alterung verzichten möchte, sollte man der Farbe auch feine Nuancen von grün und einen Hauch wärmerer Töne (z.B. braun) zugeben, denn so eintönig ist nicht mal Beton im Vorbild.

Das Geländeumfeld wird anschließend mit brauner Abtönfarbe grundiert. Diese Maßnahme verhindert, dass bei eventuellen Lücken in der späteren Geländegestaltung ein unnatürlich wirkender, weißer Untergrund durchschimmert.

Nun ging es an die Gestaltung eines Geländers. Dazu habe ich eine doppelläufige Metallreling im Maßstab 1:200 verwendet. Solche Details findet man in zurechtsägbaren Stücken im Schiffsmodellbau oder Architekturbedarf. Um nicht so viele Löcher vorbohren zu müssen und die Trasse nicht ohne Not verengen zu müssen, habe ich an der Brücke einen schmalen Streifen Styrodur angeklebt, der die eingepasste Reeling aufnimmt. Aus Stabilitätsgründen bestehen hier keine Bedenken, denn auch das Styrodur kann durch dünnen, aber flächigen Weißleimüberzug etwas oberflächengehärtet werden.



Mit dem Brückengeländer wirkt die Überführung auch ohne Farbgestaltung schon sehr beeindruckend.

Hindernis sein, denn die zurechtgeschnittenen Stücke lassen sich grob einpassen und an den betroffenen Stellen ein- und ggf. abschneiden, so dass keine Falten entstehen.

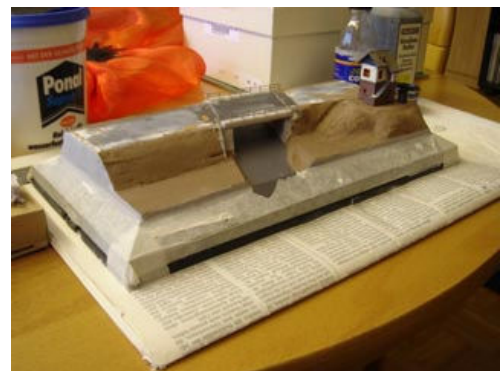


Bild oben und Mitte: Fugen und Flächen werden mit Gips verspachtelt, geschliffen und erdfarben koloriert.

Nun nimmt die Landschaft immer schneller erkennbare Formen an. Da aber zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Dioramas der Noch Grasmaster noch nicht erhältlich war, musste ich für die Begrasung auf bewährte Methoden zurückgreifen. Bevorzugt habe ich stets Geländematten, weil diese eine dichte und aufrecht stehende Begrasung gewährleisten – hier Reste aus der Bastelkiste, die Hersteller und Artikelnummer nicht mehr zuordnenbar waren.

Einziges Problem bei der Verarbeitung sind Kanten in der Landschaftsstruktur. Auf einem Diorama sollte dies aber kein

Trainini – Ausgabe 4

Kostenloses, privates Online-Magazin

Grundsätzlich muss hier gut auf die Farbauswahl der Matte geachtet werden. Viele der Matten enthalten zu starke Gelb- und Brauntöne, die jegliche Farbharmonie zerstören können. Der richtige Farbton hängt stark von der dargestellten Jahreszeit, aber auch der Art der verwendeten Lichtquelle und deren Farbspektrum ab.



Geländematte und Gleisbett sind eingepasst. Nun ist das Streuzeug gefragt.

Gegen Eintönigkeit und Schnittkanten der begrünten Oberflächen helfen feine Flockagen. Hier habe ich für den Weg und die Stellwerksgrundfläche „Geländegras, sehr fein“ Erdgrund Nr. 171302 (Faller), für Bodenbewuchs und Sträucher Sommergrün Nr. 171305 (Faller) und für die Bäume „Mikro-Laub mittelgrün“ Nr. 1611 (Heki) ausgewählt. Wichtig ist, dass das Laub der Bäume weder zu fein noch zu dick ausfällt, um füllig, aber nicht erschlagend zu wirken. Als Kleber verwende ich wieder und im Folgenden durchgängig Ponal-Weißleim.

Widmen wir uns nun wieder der Gestaltung des Bahnkörpers. Hier stand ich zwei Wochen vor der Dortmunder Messe immer noch ohne passendes Schotterbett da. Deshalb musste ich wegen Lieferrückstand einen Kompromiss eingehen: Kurzerhand kaufte ich Mössmer-Schaumstoffbettung (Vertrieb über Noch). Vom angedachten Korkschorter (ebenfalls Noch), rückte ich aber nicht ab. Zuvor längte ich ein Märklin-Flexgleis 8594 mit einer Xuron-Gleiszange passend ab und fügte es vorsichtig in den zurechtgeschnittenen Schaumstoff ein. Das fast fertige Stück leimte ich auf die vorgesehene Trassenführung.

Nun stach das Brückengeländer metallisch glänzend ins Auge. So nutzte ich die Trockenphase am Gleis, um am Geländer einen mattschwarzen Anstrich (Revell Nr. 8) aufzubringen. Später setzte ich dann die abgebogenen Enden noch mattrot (Revell Nr. 36) ab.

Nach dem Trocknen der Trassenbettung streute ich Korkschorter schwellenbündig auf, schob ihn vorsichtig mit einem kleinen Borstenpinsel zurecht und tropfte dann verdünnten Weißleim (mit einem Tropfen Spülmittel versetzt) zur Fixierung auf. Wie ich leider feststellen musste, eignet sich diese Art der Nassbeschotterung nur für Steinschorter, während Kork aufschwimmt und die Schwellen verdeckt. Dieser Fehler war vor der Messe nicht mehr zu beheben und wird erst im Teil 2 berichtigt werden.

Einziges Besonderheit ist die Baumbelaubung: Hier setze ich konsequent auf Eigenbau und deshalb wurden zurechtgeschnittene, grün und rot eingefärbte Seeschaum-Stängel (Heki) mit Sprühkleber eingenebelt und dann mit Flockage von Heki oder Faller bestreut. Nach dem Trocknen werden die Bäume mit Weißleim in Bohrlöcher eingesetzt. Die Wirkung solcher Pflanzen übertrifft jedes Industrieprodukt. Schwachpunkt sind und bleiben – bei allen Spurweiten – nur immer Nadelbäume, die leider vor der kritischen Kameralinse nicht bestehen können. Dem Bau von Profibäumen soll deshalb in einer späteren Ausgabe ein eigener Gastbeitrag in Trainini gewidmet sein.



Vorbildgerechte Bäume entstehen aus Naturmaterial, hier Seeschaum. Dazu wird Beflockungsmaterial auf den Sprühkleberauftrag gestreut.

Trainini – Ausgabe 4

Kostenloses, privates Online-Magazin



Oben:
Mit dem Einsetzen der Bäume und Sträucher ist die Arbeit fürs Erste beendet und das Diorama wartet auf den Messeauftritt.

Unten:
Sehr fotogen präsentiert das Messediorama zusammen mit einer V36 den Pressefotografen.

Während ich Ihnen heute die Grundlagen jeden Landschaftsbaus vorgestellt habe und hoffentlich nicht nur Anfängern wissenswertes vermitteln konnte, möchte ich mich auch an den anspruchsvollen, fortgeschrittenen Modellbahner wenden. Deshalb gilt die Fortsetzung dieses Berichts dem Zurüsten von Details mittels interessanten Kleinserienzubehör und selbstgebaute Utensilien. Gerade in der Spurweite Z sind das zwei Elemente, die eine gewichtige Rolle spielen. Dort erst wird die hier verwendete „Blockstelle Rathmannsdorf“ von Artitec Erwähnung finden, denn Anfängern empfehle ich leichter handhabbare Polystyrolbausätze (z.B. Faller, Kibri und Vollmer) oder auch jene von Lütke Modellbahn, sofern sich der Leser eine vollständige Farbgebung zutraut.

Bis dahin wünsche ich Ihnen viel Vergnügen beim Ausprobieren oder Vorbereiten und ein glückliches Händchen!



Trainini – Ausgabe 4

Kostenloses, privates Online-Magazin

Webadressen zum Thema:

www.architekturbedarf.de

www.noch.com

www.faller.de

www.heki-kittler.de

- im Beitrag verwendetes Zubehör -

www.schwellenhopser.de

- Infos zum Psychooptischen Sehen unter „Mein Hobby“ -

Anzeige



4,1 cm solide Kleinserienkunst: Zu berühmt, um sie nicht zu kennen.

Unsere V36 lässt keinen kalt. Und das ist gut so.
Exklusiv bei Lokomotiven Bahls. Lieferbar ab Ende 2005.

Mehr Infos zum Bezug unter www.lokomotiven-bahls.de!

...oder live erleben auf der
23. Internationalen Modellbahn Ausstellung 2005
Neue Messe München am Stand von Kuswa Modellbau
3. – 6. Dezember 2005, täglich 10 – 18 Uhr

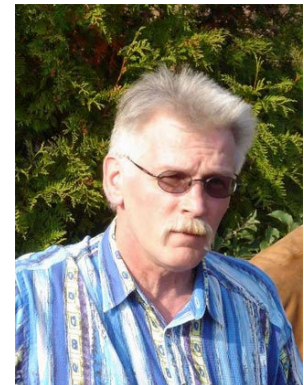
Interview mit Reiner P. Wehrich

Der Meenzer Schafhirte

Der Mainzer Reiner P. Wehrich hat mit seinem aufs wesentliche beschränkten „Schafsmodul“ ein unerwartet beliebtes Fotomotiv auf der Intermodellbau Dortmund 2005 präsentiert. Trotzdem behauptet er, „zwei linke Hände beim Landschaftsbau“ zu haben – der Erfolg seines Erstlingswerkes widerlegt das eindrucksvoll. Trainini wollte wissen, wie er überhaupt zum Modulbau kam.

Trainini: Reiner, stelle Dich doch zunächst bitte den Lesern vor.

Wehrich: Ich bin 56 Jahre alt, das Hobby Modellbahn betreibe ich seit 1978. Platzbedingt bin ich auf Z umgestiegen und habe Anfang der achtziger Jahre eine Anlage angefangen zu bauen, bei der mir ein Bekannter half. Später habe ich das Hobby dann ein bisschen schleifen lassen. Anfang der Neunziger bin ich aber wieder voll eingestiegen.



„Schafhirte“ aus Leidenschaft: Reiner P. Wehrich

Den MIST 55, in dem sich H-Nuller und Zettler im Märklin/(MEENZER)-Insider-Stammtisch zusammengefunden haben, gibt es seit März 2001 und die Zettler haben dann im November 2003 während eines Stammtisches beschlossen, Module zu bauen. Im Januar 2004 standen schon die ersten Module des ZIST55 fahrbereit zur Verfügung.

Zum Thema ZIST ist noch folgendes zu sagen: Am 17.10.2003 trafen sich die Zettler des MIST 55 in Zell / Mosel zu einem reinen Z-Stammtisch. Dort wurde dann auch der Name ZIST erfunden in Anlehnung an unsere Spurgröße.

Trainini: Warum hast Du überhaupt ein Modul begonnen?

Wehrich: Um mit mehreren anderen, die das gleiche System – nämlich Jörgen - nutzen, möglichst lange Anlagen mal auf die Beine zu stellen - bei unseren ZISTen und auch evtl. irgendwelchen anderen Events, z. B. Ausstellungen oder Messen.

Man glaubt, auf die Emslandstrecke versetzt zu sein: Soeben ziehen gleich zwei 221er mit einem schweren Kohlenzug durchs Bild. Die Schafe im Vordergrund kümmern das nicht.



Trainini: Auf welche Erfahrungen konntest Du Dich dabei stützen?

Trainini – Ausgabe 4

Kostenloses, privates Online-Magazin

Wehrich: Auf so gut wie keine. Landschaftsbaumäßig ist bei mir nicht so viel. Da habe ich zwei linke Hände, um es einfacher auszudrücken.

Trainini: Woher hast Du Informationen erhalten, die Du vor Baubeginn gesammelt hast und welche Rolle spielte dies für den Erfolg Deines Moduls?

Wehrich: Ja, die Info bekam ich in erster Linie durch die Mitglieder des ZIST 55, über Manfred Jörgers Anlage, von der ich Bilder sah und die ich auf der IMA in München 2003 live erlebte. Dessen System benutzen wir ja auch bei uns im ZIST 55. Auch aus Magazinen und Foren: Dort las ich von anderen Modellbahnern, Clubs und Stammtischen, die sich mit dem Modulbau beschäftigten. In erster Linie waren das aber Berichte über H0 Module, die von uns dann in die entsprechende Größe umgesetzt werden mussten.

Trainini: Welchen Nutzen hat Dir die erste öffentliche Ausstellung auf der Intermodellbau Dortmund gebracht?

Wehrich: Da ich nur als Gast da war und mein Modul quasi nur „mitausgestellt“ wurde, hatte ich noch nicht so viel Nutzen gespürt. Es kam zwar Kritik, die auch berechtigt war und die ich deshalb als positiv empfand. Mein erstes Modul



war aber aus meiner Sicht ein „ganz normales“, begrast mit ca.140 Schafen, 1 Schäfer und 5 Schäferhunden. Ich habe das einfach so darauf platziert. Das scheint aber irgendwie erfolgreich zu sein, weil man aus verschiedenen Perspektiven und ohne störendes „Beiwerk“ fotografieren kann. Dies, so hat man mir berichtet, wurde in Dortmund auf der Intermodellbau häufig genutzt.

Trainini: Du hast also sehr wohl auch Kritik erhalten. Hast Du sie denn verwerten können?

Wehrich: Noch nicht, weil ich... (kurze Pause; überlegt). Das Modul will ich noch



Spärlich ist die Vegetation auf dem Schafmodul. Hier sind einige Modifikationen zu erwarten.

Ganz oben:

In der recht kargen Landschaft wirken die Züge umso stärker.

modifizieren, da spielt das dann eine nicht unerhebliche Rolle. Aber ich hab's noch nicht umgebaut, weil ich noch nicht dazu gekommen bin. Ich werde dies aber angehen und diese Kritikpunkte mit in den Umbau einbeziehen. So ganz als reines Fotografiermodul wird es dann nur noch bedingt zu nutzen sein. Mit dem Noch-Grasmaster wird es

Trainini – Ausgabe 4

Kostenloses, privates Online-Magazin

neu begrünt und ich werde noch einiges an Bäumen und Büschen „pflanzen“; es bleibt aber ohne Gebäude. Wenn ich mal einen kleinen Wagen entdecke, der als Schäferwagen dienen könnte, wird der noch aufgestellt.

Trainini: Welche Fehler hast Du selbst an Deinem Erstlingswerk festgestellt und welche Schlüsse hast Du daraus gezogen?

Wehrich: Na, Fehler: ich selbst nicht. Das waren andere, die mich auf die „Fehler“ aufmerksam gemacht haben. Mittlerweile, durch Stammtisch-Brüder, die halt modellbauerisch und landschaftsbaumäßig besser drauf sind, habe ich dann einiges lernen können.

Trainini: Rückblick: Ich erinnere mich, dass Du gesagt hast, Du bauest dieses eine Modul und danach ist dann auch Schluss. Jetzt baust Du plötzlich auch noch ein Bahnhofsmodul. Wie kommt diese Entwicklung?

Wehrich: Ja, wir haben im MIST 55 bzw. ZIST 55 mal klein angefangen – jeder erst mit einem Modul. Aber wir hatten mit unseren Modulen Erfolg: Die erste öffentliche Präsentation fand anlässlich unseres 2. ZIST-Treffen im Nebenraum einer Gaststätte statt. Da wurde dann schnell für alle – mich eingeschlossen - mehr daraus und die Idee geboren, einen Bahnhof zu bauen, der aus drei Teilen besteht. Das war bis jetzt mein härtestes Stück. Da wurden meinerseits auch viele Fehler gemacht, die ich im Nachhinein mit Sicherheit nicht wieder machen würde, und zwar beim Zusammenbau und der Passgenauigkeit der drei Teile zueinander.

Trainini: Reiner, Dein Modul ist ja sogar im Fernsehen zu sehen gewesen; bei Eisenbahn-Romantik und in diversen Eisenbahn-Magazinen sind Fotos davon aufgetaucht. Warst Du vom Erfolg Deines ersten Moduls überrascht?

Wehrich: Überrascht mit Sicherheit, da es für mich bis dahin nur ein „08/15-Modul“ war, weil ich keine rechte Idee hatte, was ich auf meinem Modul darstellen wollte.



Fernsehprominenz beim **Trainini**-Fototermin: Das Schafsmodul diente schon als Fotokulisse für Dreharbeiten zu „Eisenbahn-Romantik“ (SWR3).

Das imposante Bild eines 4.000-Tonnen-Zuges mit Doppelspannung macht verständlich, warum.

Trainini: Ich kann mir vorstellen, dass viele Modellbahner vor einer ähnlichen Situation stehen wie Du einst: Es fehlt einfach die Überwindung, tatsächlich mal den Anlagenbau zu wagen. Was sagst Du so jemandem heute?

Trainini – Ausgabe 4

Kostenloses, privates Online-Magazin

Wehrich: Dem würde ich raten, sich nach Gleichgesinnten, am besten einem Stammtisch wie den ZIST55 umzuschauen, die evtl. bereits mit Modulen arbeiten oder planen welche zu bauen. Zum einen kommen so schneller Strecken zusammen, zum anderen lernt man von Kollegen oder Freunden, sich z.B. beim Landschafts- oder Häuserbau zu verbessern und auch ein Auge dafür zu bekommen, was letztlich den Modul- bzw. Anlagenbau ausmacht. Oft sind es die Kleinigkeiten, die über den Erfolg entscheiden. Das ist auch für mich ein Grund gewesen, mit Modulen in die Anlagenwelt einzusteigen.

Trainini: Hast Du jetzt über Dein Bahnmodul hinaus noch modellbahnerische Pläne für die Zukunft?

Wehrich: Ja, ich werde mit Sicherheit noch einige Module bauen: Zwei Eckmodule wünsche ich mir privat, die ich dann irgendwann - wenn ich den nötigen Platz geschaffen habe - bei mir zu Hause aufstelle.

Trainini: Reiner, ich denke, diese Antwort wird auch Deine Kollegen vom ZIST 55 sehr freuen. Jetzt bin ich mal gespannt, ob Du Deine Erfahrungen vielleicht für Einsteiger in einem Motto zusammenfassen kannst.

Wehrich: Motto, da kann man sagen: „Aller Anfang ist schwer oder es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen.“ Probieren geht halt über Studieren, das kann ich jedem, der Interesse an Modellbahn bzw. an Anlagenbau hat und noch nicht damit begonnen hat, aus Erfahrung sagen. Ist meiner Meinung nach einfacher mit Modulbau zu beginnen, als gleich eine Riesenanlage zu bauen.

Trainini: Viele Anlagen sind überladen mit Modellbahnthemen. War es Zufall oder Absicht, dass Du Dich nur auf ein einziges Thema eingeschränkt hast?



Oben und rechts:
Mögen Sie Schäfchen zählen? Schäfer und Hund wachen über fast 140 Tiere. Allein sie alle zu entdecken, ist fast schon eine Kunst.

Wehrich: Ne, Zufall. Mir fehlte einfach die Idee, weil landschaftsgestalterisch bei mir null Vorwissen bestand, und es war ja mein Erstlingswerk. Aber mittlerweile habe ich Spaß daran gefunden und mein Bahnmodul wird, denke ich, bis Dezember so weit fertig sein, dass wir komplett fahren können. Es fehlen noch einige Häuser, dafür habe ich mir bereits einige aus dem Programm von Manfred Lütke ausgesucht, die dann auch auf dem Bahnmodul positioniert werden.

Trainini – Ausgabe 4

Kostenloses, privates Online-Magazin

Trainini: Reiner, ich freue mich, Dein Bahnmodul auch mal in Trainini vorstellen zu dürfen, gratuliere Dir aber erst mal zu Deinem Erstlingswerk „Schafsmodul“ und danke Dir herzlich für dieses Interview.

Weihrich: Danke ebenfalls. Kein Problem. Wenn mein Bahnmodul komplett fertig und mit den Gebäuden bebaut ist, kannst Du es gerne in **Trainini** vorstellen.

Webadressen zum Thema:

www.mist55.de

www.zist55.de

- Bilder und Infos zu den Stammtischen und Modulen -

Schafe zählen soll müde machen:
Deshalb endet dieser Beitrag
mit einer stimmungsvollen
Nachtaufnahme von Zug
und Herde.



Modell Vorbild Landschaftsmodellbau Technik Literatur Impressionen

Ein neues Buch nicht nur für Einsteiger
Grundlagenwissen anschaulich vermittelt

Mit dem Titel „Grundwissen – Eine Anlage entsteht“ wendet sich die „Märklin-Bibliothek“ des Weltbild Verlages nun auch an Modellbahn-Einsteiger. Ein solches Buch dürfte längst überfällig gewesen sein.

Autorenteam unter Leitung von Klaus Eckert

Grundwissen – Eine Anlage entsteht
für die H0-Märklin-Modelleisenbahn

Weltbild Verlag
100 Seiten mit Farbabbildungen

Best.-Nr. 655 522 012
EUR 16,95 (inkl. Versandkosten)

Bezug nur im Abonnement der Reihe „Märklin-Bibliothek“



Es gibt viele Publikationen, die sich an „gestandene“ Modellbahner wenden und ihnen Spezialthemen, Techniken, Ideen oder Anregungen vermitteln wollen. Das ist kein Wunder, denn auch unser Hobby entwickelt sich weiter, was auch für Arbeitsmaterialien und Umsetzungstechniken gilt. Hier bereichert der Weltbild Verlag in Zusammenarbeit mit dem Göppinger Marktführer seit nun schon längerer Zeit ebenfalls die Szene.

Das besondere dieser Buchreihe ist, dass sie Märklin – allerdings in Spur H0 - „auf den Leib geschneidert“ wurden, so dass alle Beiträge für K- und C-Gleis geschrieben wurden. Dennoch kommen hier auch Zetties und sicher auch Freunde anderer Hersteller auf ihre Kosten. Grund dafür ist, dass sich alle Bücher nicht beim Schienen- und hauseigenem Zubehörmaterial erschöpfen, so dass sie jedermann wertvolle Ideen und Hilfen geben können.

Umso mehr freut es, dass nun auch der Kreise derjenigen in den Fokus genommen wurde, die neu zu diesem Hobby stoßen oder sich trotz jahrelangen Sammelns bisher nicht dazu durchringen konnten, sich selbst an den Anlagenbau zu wagen. Der Preis von 16,95 EUR, der bereits die Versandkosten beinhaltet, erscheint trotz „nur“ 100 Seiten angemessen, denn alle verwendeten Bilder sind farbig und von guter Qualität.

Dafür sorgen neben anerkannten Anlagengestalter, z.B. aus dem Hause Märklin oder dem Miniaturwunderland Hamburg, auch die bekannten Modellbahnfotografen die eindrucksvolle Bilder aufs Zelluloid bannen. Negativ anzumerken bleibt da eigentlich nur, dass nicht wenigstens dieser Band auch über den Buchhandel oder Märklin Museum/ Märklin Shop frei zu erwerben ist – er wäre eine gute Visitenkarte und „Zufallsfund“ interessierter Leser zugleich.

Der Aufbau des Buches ist sinnvoll und entsprechend der Bauphasen logisch: Einsteigerwissen wird in verständlicher Weise und umfangreich bebildert vermittelt. So wird etwa dem erforderlichen Werkzeug, dessen Qualität sowie die Anforderungen an den wichtigsten Werkstoff Holz sehr viel Platz eingeräumt. Das findet sich in dieser Form in der wenigsten, bekannten Veröffentlichungen, ist aber für Erstlingswerke zur Vermeidung von Anfängerfehlern unabdingbar.

Bei den Themen „Vorbildstudie“ (etwa ab Seite 17) schweift man leider zu sehr in die eisenbahngeschichtlichen Epochen ab und vergisst, die Bedeutung von Vorbildanschauung auch für die Prüfung der Umsetzungsmöglichkeiten hervorzuheben – mit der Themenauswahl ist deren Zweck nicht abschließend behandelt. Sinnvoll wäre hier etwa ein



Sehr vorbildlich ist die Bebilderung aller wichtigen Arbeitsschritte durch erläuterte Fotos in numerischer Reihenfolge. Tipps ergänzen die Beiträge zusätzlich.

Trainini – Ausgabe 4

Kostenloses, privates Online-Magazin

Hinweis auf das vorherige Fertigen von Testobjekten wie Dioramen gewesen, um Erfahrungen zu sammeln und „Lehrgeld“ zu sparen.

Für das ab Seite 23 beginnende Kapitel (Themenauswahl) wäre es hilfreich gewesen, auf den Grundsatz „Weniger ist oft mehr“ zu verweisen und eine thematische, abgestimmte Eingrenzung auf enge Themen als erstrebenswert und für den Betrachter besonders wirkungsvoll heraus zu stellen.

Vorbildlich sind 2 Ausklappseiten (ab Seite 80). Hier wird dem Leser ein – wenn auch sehr großer – Anlagengleisplan inklusive Stücklisten geboten. Der besondere Clou daran ist, dass der Plan mit Szenenfotos angereichert regelrecht Appetit macht. Dieser wird dann mit ausgewählten Fotos von Beispielszenen noch mal deutlich unterstrichen; kurze Sätze erzählen eine „Geschichte“ zum Bild und verleiten zum Träumen.

Bleibt noch festzuhalten, dass sich dieses Buch neben echten Anfängern auch für den versierten Modellbahner eignet, denn oft werden mehrere Fertigungstechniken vergleichend gegenübergestellt. Damit bieten sie durchaus die Chance, sich an eine neue Technik heranzuarbeiten und in der Folge neue Wege einzuschlagen. Wem es nach dieser Lektüre immer noch nicht in den Fingern juckt, dem ist wohl nicht mehr zu helfen...

Webadressen:

www.sammelwerke.de

www.weltbild.de

- Infos zum Bezug und Bestellung -

Modell Vorbild Landschaftsmodellbau Technik Literatur Impressionen

Ihre Leserbriefe

Zetties und Trainini im Dialog

Ich freue mich, dass ich mein kleines Magazin Anklang und Leser findet. Um darüber zu berichten, was Ihnen gefällt, brauche ich aber Ihre Hilfe: Schreiben Sie mir doch bitte an leserbriefe@trainini.de, was Lob oder Kritik verdient hat oder Sie vermissen. Ich freue mich über jede Anregung und jeden Themenvorschlag. Besonders freut mich, dass auch neue Z-Bahner über dieses Magazin Kontakte suchen. Das hier gezeichnete Bild soll in diesem Sinne stets repräsentativ sein und bleiben.

Dieser neue Leser sucht Zetties in seiner Region:

Ich finde es ganz super, dass Du Dir die Mühe machst und eine Online-Zeitschrift herausgibst.

Bin zufällig im Internet darauf gestoßen und möchte Dir ein großes Lob aussprechen.

Trainini – Ausgabe 4

Kostenloses, privates Online-Magazin

Da ich noch Anfänger bin und erst vor ca. einem halben Jahr mit dem Eisenbahn-Virus infiziert wurde, bin ich über allerlei Information und Tricks sowie Ideen zum Nachmachen sehr dankbar.

Leider gibt es bei uns in der Gegend, so viel ich weiß, keinen Z-Modelleisenbahn-Club, dem ich beitreten könnte. Für den Erfahrungsaustausch sind dann Foren, Zeitschriften und das Internet umso hilfreicher.

Vielleicht kannst Du mir hier ein paar Infos zukommen lassen oder die Leser von Trainini.de. Das wäre echt toll, wenn es eine Interessengemeinschaft oder einen Z-Club in meiner Nähe gibt.

Schönen Gruß aus dem Mittleren Schwarzwald.

Mathias Hertwig, 77736 Zell a.H. (Mathias.Hertwig@web.de)

Zum Artikel „Neues aus Uhlenbusch...“ in Trainini 10/2005 (Ausgabe 3) schreibt der Kartonmodellbau-Experte Manfred Forst: Einen schönen Bericht über eine Sparte des Kartonbaus hast Du geschrieben.

Mein Dorf mit den Schweinen habe ich 2004 gebaut. Und da gab es nur die N-Schweine von Noch. Wenn auch nicht alle Tiere der Packung verwendbar sind, kann man diese durchaus verwenden.

Allerdings geht dann der Bastelspaß und das eigene Gestalten dabei verloren, die wiederum die Pleiner-Tiere bieten.

Thomas Pleiner füllt eine Lücke und dies nicht nur mit heimischen Tieren. Wenn auch der Aufbau nicht ganz einfach ist.

Manfred Forst, per Email



Die Schweine Art.-Nr. 36712 von Noch (Spur N) sind zumindest teilweise auch für Zetties noch ohne Abstriche verwendbar.



Ein Schweineleben im Maßstab 1:220 muss das Paradies bedeuten.

Zum Bericht über die Draisinentour in der Ausgabe 3 (Trainini 10/2005) bekam ich folgende Zuschrift:

Zwei Dinge noch zu Deinem Bericht:

- 1.) Falsch ist, dass es keine reine Zettler-Tour war, sondern eine MIST55 / 7-Tour. Bei den MIST7ern gibt es keinen Zettler mehr!
- 2.) Bei dem Bild mit der Brücke muss es heißen DER Glan. Frage mich nicht warum, es ist nun mal so!

Dein Bericht ist prima verfasst! Kompliment!

Reiner P. Weihrich, per Email

Impressum:

Diese Veröffentlichung ist ausschließlich privater Natur. Sie gibt ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers des jeweiligen Artikels wieder. Sofern ein Beitrag nicht namentlich gekennzeichnet ist, ist dieser Verfasser mit dem Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, vom Herausgeber.

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Flemerskamp 59, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder Email presse@trainini.de

Leserbriefe sind unter Angabe des Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder Email an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Eine Veröffentlichung bleibt dabei dem Herausgeber vorbehalten. Dieser bemüht sich aber, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und möglichst jede Einsendung zu berücksichtigen.

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen und Bezeichnungen sind entweder Firmennamen oder Warenzeichen des jeweiligen Herstellers oder Inhabers der Rechte. Diese werden ohne die Gewährleistungen der freien Verwendbarkeit genutzt. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehme ich keine Haftung.

Diese Berichte erscheinen unregelmäßig in loser Form und stehen für alle interessierten Modellbahner, besonders Freunde der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Download auf www.trainini.de bereit. Beim Download können fremde Verbindungs- und Providerkosten entstehen. Ein Einstellen dieser Beiträge auf anderen Servern ist ausdrücklich erlaubt, solange deren Download nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Besonders kommerzielle Verwertung ohne vorherige, ausdrückliche Genehmigung des Herausgebers ist ausdrücklich untersagt und wird nicht toleriert.