

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Vierteiliger Schienenbus-Umbau

**Patinieren mit Modelmates
Designanlagen von Aurelius Maier**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

so wie uns das Wetter derzeit glauben machen will, ist der Sommer 2014 längst schon wieder vorbei. Doch kann uns das schrecken?

Ich denke, nein. Denn wenn die warmen und sonnigen Tage etwas kürzer als gewohnt und erhofft ausfallen, dann zieht es uns halt früher wieder in den Keller. Sehen wir also das Positive und freuen uns auf eine lange und ergiebige Bastelsaison.



Holger Späing
Chefredakteur

Wir möchten heute vorlegen und halten gleich drei passende Themen für Sie bereit. Zum einen ist das die Superung einer Dampflok der Baureihe 41, die uns im Rahmen unsers Leserwettbewerbs erreicht hat. Das Neue und Erfrischende an diesem Ansatz ist, dass eine frisch ausgebesserte Dampflok Pate für dieses Projekt stand. Bislang standen meist Patinierungen im Fokus unserer Beiträge.

Auch der zweite Beitrag dieser Art stammt aus dem Kreise unserer Leser. Dirk Rohwerder fühlte sich vom Umbaubeitrag, den Götz Guddas vor einigen Jahren bei uns veröffentlicht hat, inspiriert und hat Märklins Schienenbus zu einer vierteiligen Einheit umgebaut.

Da sein Ansatz völlig anders ist, möchten wir unsere Leser heute auch an diesem Meisterwerk teilhaben lassen. Auf der Titelseite ist das Ergebnis kurz vor der Fertigstellung bei einer Stellprobe zu sehen. Puffer und einige weitere Details fehlten zu diesem Zeitpunkt noch, doch gibt schon dieser Zwischenstand einen guten Eindruck vom perfekten Ergebnis.

Der dritte Bastelbeitrag stammt aus eigener Produktion, geht aber auch auf einen Artikel zurück, der schon vor langer Zeit erschienen ist. Unser Vorschlag, Fallers Wasserturm Haltingen für die Baugröße N in die Spurweite Z zu „transferieren“ und maßstabsgerecht anzupassen, stieß bereits 2007 auf große Begeisterung.

Mit den neuen Produkten von Modelmates haben wir eine Möglichkeit gefunden, einen weiteren Teil der Spritzgusselemente vorbildgerecht zu perfektionieren, zumal der störende Plastikglanz an einigen Stellen sehr schwer in glaubhafter Weise zu beseitigen war.

Etwas völlig Neues wagen möchten wir mit einem Beitrag über die Modellbahnobjekte und –skulpturen von Aurelius Maier Design Modellbahn. Hier steht nicht gewöhnlicher Landschaftsbau im Mittelpunkt sondern eine puristische Gestaltung mit vielen Effekten und Eindrücken.

Um das zu begreifen und zu erleben, bedarf es schon einer etwas tieferen Beschäftigung mit Intention und Umsetzung durch ihren Erbauer. Hier geht es nicht um ein Wiederbeleben der längst abgelaufenen „Bratpfannenära“ sondern um Kultur und Kunst, die uns umgibt.

Natürlich bleiben unsere Ausführungen überwiegend graue Theorie, doch nach dem Studium dieser Ausgabe sollte zumindest das Rüstzeug vorhanden sein, diese besonderen Stücke auf sich wirken zu lassen und sich ein eigenes Bild machen zu können.

Nicht vergessen möchte ich nun noch unsere Literaturvorstellungen, Leserbriefe und Meldungen, mit denen wir uns um aktuelle Themen kümmern und Sie auf dem Laufenden halten. Viel Lesevergnügen!

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Roter Brummer vierfach unterwegs 4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aus alt mach neu - oder umgekehrt? 10

Einfach entspannend schön 15

Technik

41 091 frisch hauptuntersucht..... 24

Literatur

Doch nicht so faszinierend 28

Der Alba-Verlag weiß Rat 30

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog..... 32

Impressum 44

Wir danken Dirk Rohwerder und Matthias Wistrach für ihre Umbaubeiträge.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 28. August 2014

Titelbild:

Eine vierteilige Garnitur aus Schienenbussen VT 98⁹ und VS 98⁹ fährt über das kleine Viadukt der Anlage „Steinbach“. Die perfekt gestaltete Anlage und die von Dirk Rohwerder umgebauten Fahrzeuge ergeben ein harmonisches Gesamtbild.
Foto: Dirk Rohwerder

VT und VS 98⁹ von Dirk Rohwerder gesupert Roter Brummer vierfach unterwegs

Märklins Schienenbus ist ein betagtes, aber auch sehr beliebtes Modell. Immerhin ist er auf nahezu jeder Modellbahnanlage unverzichtbar und Alternativen nach Uerdinger Vorbild gibt es nicht. So wagen sich viele Zetties an einen Umbau oder eine Aufrüstung, um ihrem Modell ein besseres Äußeres zu geben. Auch bei Dirk Rohwerder war das nicht anders, nachdem er sich durch einen Umbau von Götz Guddas inspiriert fühlte.

Von Dirk Rohwerder. Schon immer habe ich die „roten Brummer“ gerne gesehen und durfte auch noch mit ihnen fahren. Seit meiner Kindheit sind mir die Dieseltriebwagen vertraut und gehörten mit zu den Favoriten der Modelleisenbahn sowohl in H0 als auch in Z.

Im **Trainini** 10/2008 wurde bereits ein Umbau von Götz Guddas beschrieben, mit der Animation, dieses ebenso mal auszuprobieren. Das Modell des Schienenbusses im Maßstab 1:220 war seit Beginn der Mini-Club 1972 im Programm und auch ich habe ein Exemplar davon, welches noch heute als „Zweiteiler“ läuft.



Motiviert durch den in **Trainini** 10/2008 vorgestellten Schienenbus-Umbau von Götz Guddas wagte sich Dirk Rohwerder sein eigenes Projekt. Doch viele Stunden Feinarbeit waren erforderlich, bevor sich das hier gezeigte Ergebnis einstellte.

Nach dem Erscheinen des Epoche-III-Schienenbusses exklusiv bei Conrad Electronic (Märklin 88312) konnte ich auch nicht widerstehen und legte mir auch diesen zu. Ein neues Exemplar hatte mir ein Spur-Z-Freund verkauft.

Bedingt durch die Erfahrungen mit meinem ersten Schienenbus, der auch schon elektrisch fest gekuppelt und mit Stromabnahme von allen Rädern zur Verbesserung der Fahreigenschaften ausgestattet ist, wollte ich diesem Epoche-III-Modell noch mehr Originalität geben. Neben der

elektrisch fest gekuppelten Einheit zum Vierteiler sollte der Schienenbus mit einem rot-weißen Lichtwechsel auch im Modell wendezugtauglich werden.

Bevor ich jedoch zur Tat schritt, probierte ich aus, ob ein Motorwagen allein überhaupt in der Lage ist, drei „Beiwagen“ zu schieben bzw. zu ziehen.

Das Testergebnis verlief grundsätzlich positiv. Allerdings zeigte sich, dass sich die motorisierte Einheit mit drei Beiwagen im Serienzustand quälte und auch der Fünfpol-Antrieb sehr heiß wurde.

Die Ursache war schnell gefunden: Der Anpressdruck der Stromabnehmer auf den Achsen der Beiwagen war zu hoch. Durch Verringerung des Druckes laufen diese Wagen jetzt wie normale Waggons - ohne Verluste bei der Stromabnahme.



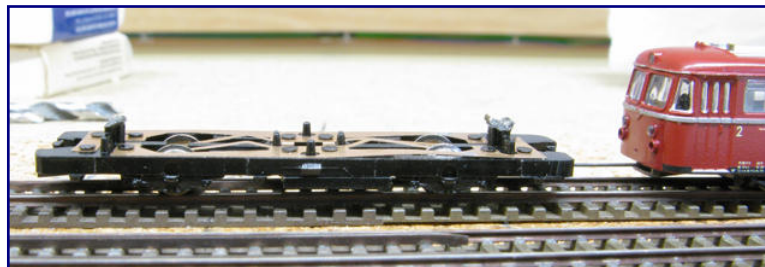
Dem Umbau gingen Zugkraftversuche und Bearbeitungsproben voraus. Dafür musste auch dieser alte Gehäuserest erhalten.

Beim Motorwagen lag ein weiterer Grund, der in einem zu hohen Anpressdruck der Motorkohlen bestand. Nach Verringerung durch Nachbiegen der Bürstenarme läuft dieses Modell jetzt auch ohne Erwärmung.

Ein erneuter Test der vierteiligen Einheit ließ nun alle Bedenken vergessen, denn der Motorwagen wurde jetzt spielend mit drei Beiwagen fertig. Also konnte mein Umbau beginnen. Da ein vierteiliger Zug entstehen sollte, musste ich den Conrad-Zweiteiler ergänzen. Nach dem Zukauf von zwei Steuerwagen 8817 mit möglichst identischem RAL-Ton besaß ich nun vier Gehäuse.

Umbau der Gehäuse und Fahrwerke

Als erstes habe ich die Schürzen der Gehäuse geschlossen und die unterschiedlichen Vorbilder des VT (Motor-), des VB (Bei-) und des VS (Steuerwagen) durch Abnahme des dritten Spitzenlichtes bzw. des Typhons festgelegt. An einem abgegriffenen Gehäuserest habe ich anschließend meine ersten Vorversuche für den Umbau durchgeführt.



Die Kontaktbleche für die Stromabnahme lagen bei den Beiwagenfahrwerken zu stramm an. Nachdem der Druck etwas verringert wurde, stellte sich bei den Versuchen endlich Erfolg ein. Eines der drei Fahrgestelle wurde zusätzlich mittels Motornachbildung zur Attrappe umgebaut.

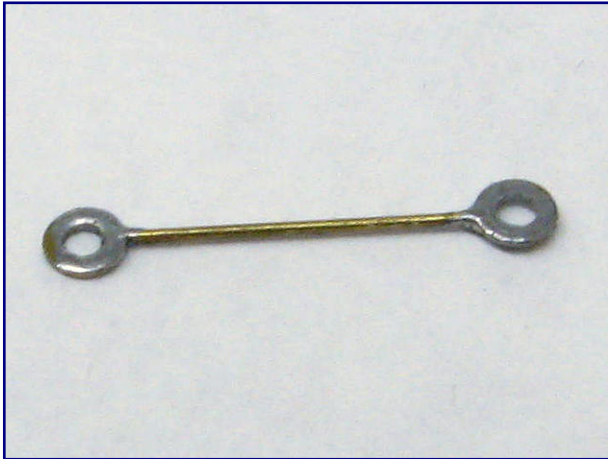
entsteht kein Loch, da der Spritzast für das Fensterklarsichtteil durch das Dach geführt wurde und bis zu seiner Abschnittkante das Horn nachbildet hat. Diese Konstruktion ermöglichte es auch, die Sicken des inneren Dachbereiches ohne zusätzlichen Aufwand bis zu dessen Rand durchziehen zu können.

Das Schließen der Schürze erfolgte mit Stabilit und einem Teflonkern im Gehäuseinneren als Gegenlage für den Klebstoff, anschließend habe ich die äußere Kontur wiederhergestellt.

Im Gehäuse wurde der überschüssige Kleber mittels Handfräser auf Wandstärke verjüngt.

Das Spitzenlicht und den Typhon habe ich mittels Skalpell vorsichtig abgetragen. Es

Das Material bleibt daher an der bearbeiteten Stelle vollständig, auch wenn dort klarer Kunststoff zum Vorschein kommt. Das gesamte Dach sowie die Front bis zur Formnaht habe ich anschließend mit verdünnter Roco-Farbe RAL 3004 purpurrot (Art.-Nr. 7001 S) beilackiert. Die gesickte Dachpartie erhielt eine einheitliche Lackierung in RAL 9006 Weißaluminium.



Die im Betrieb sehr unauffälligen Kuppelstangen entstanden aus 0,3 mm starkem Messingdraht und aufeinander gelöteten Unterlegscheiben M1.

Bedingt durch die fortan vollständige Schürze musste ich die Verbindung der Wagen untereinander sehr schlank gestalten - ein Blech schied aus optischen Gründen aus.

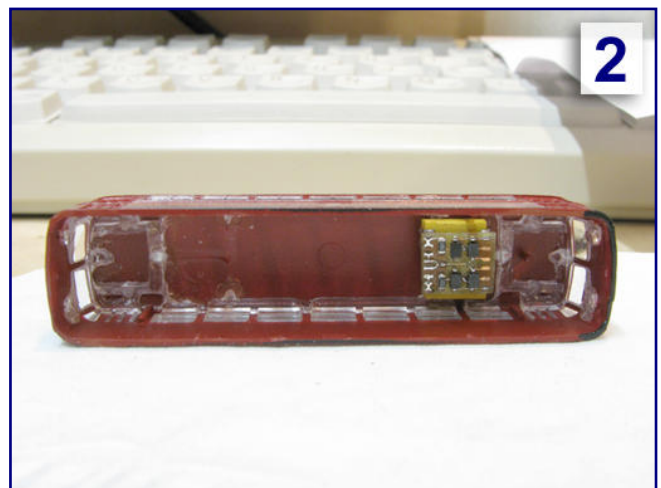
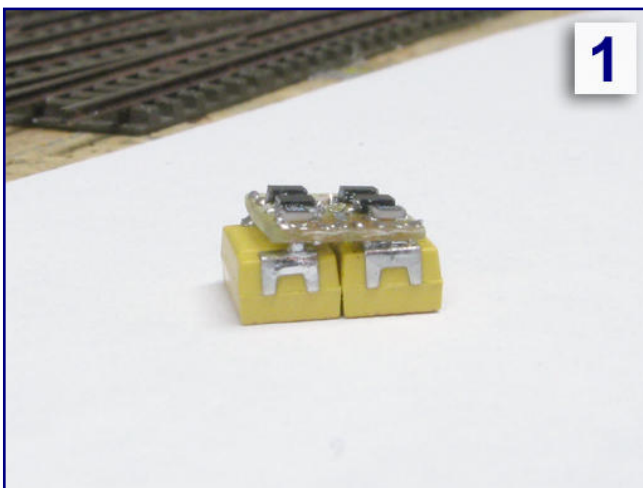
So habe ich die verwendeten Kuppelstangen aus einem 0,3 mm starken Messingdraht und zwei aufeinander gelöteten Unterlegscheiben M1 hergestellt. Mittels Abstandslehre stellte ich gleiche Kuppelstangen für alle drei Wagenverbindungen her.

Die Original-Zapfen in den Kupplungsschächten erhielten eine Verjüngung auf 1 mm. Nach Einbau der Kuppelstange habe ich dann noch den Zapfen in den Kunststoffuntergestellen thermisch zum Pilzkopf umgeformt.

Im Metallgussfahrwerk des angetriebenen Wagens sichert hingegen der Stromaufnahmeträger die Kuppelstange.

Da die elektrische Leistung aus dem HBU (Hilfsbetriebeumrichter) eines einzelnen Motorwagen VT nur für je einen VB und VS ausgelegt ist, sollte ein zweiter Motorwagen das Gespann ergänzen. Dazu habe ich eines der Steuerwagenuntergestelle zur Attrappe umgebaut. Optisch konnte ich den Motor durch schwarze Kunststoffplatten darstellen.

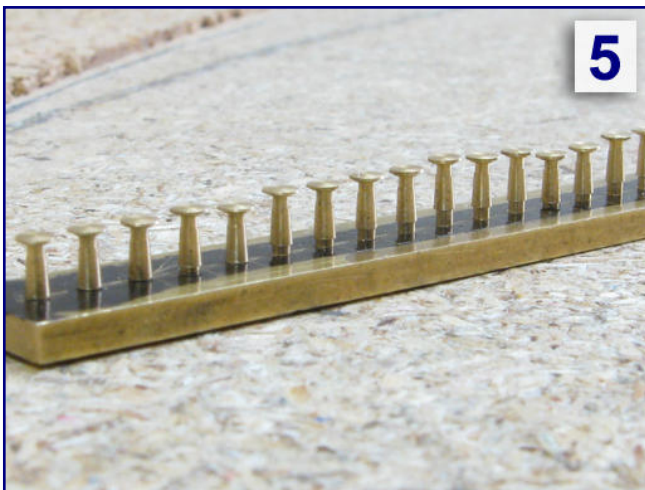
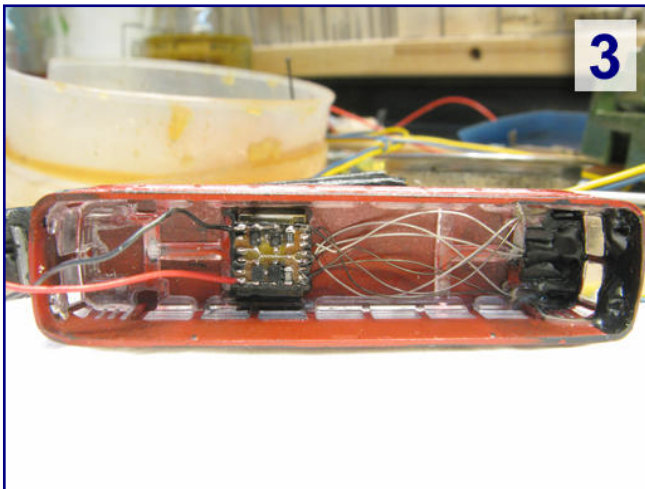
Nach der Verbindung durch die Kuppelstangen habe ich dann alle Einheiten elektrisch miteinander verdrahtet. Der Lackdraht wurde mit in die Kupplungsschächte eingezogen und an den Platinen verlötet. Anschließend setzte ich die originalen Gewichtsplatten wieder auf die Untergestelle. Damit waren die Arbeiten an den Fahrwerken bereits abgeschlossen.



Weitere Anpassung der Gehäuse

Nun ging es wieder mit den Gehäusen weiter. An der Motorwagenattrappe VT und am Steuerwagen VS wurden Vorbereitungen für die Beleuchtung getroffen. Erzeugt wird diese im oberen Spitzenlicht von warmweißen SMD-Leuchtdioden, in den beiden unteren Laternen habe ich sogenannte Zwei-Chip-LED verbaut. Bei ihnen sind Rot und Weiß in einem einzigen Glaskörper eingebaut und mittels dreier Anschlüsse einzeln ansteuerbar. Bezogen habe ich beide Leuchtdiodentypen vom LED-Baron.

Oliver Passmann (Passmann Modellbahnzubehör) hat mir zu ihnen eine passende Elektronik entwickelt, die durch Wechsel der Polarität im Analogbetrieb die Umschaltung von Spitzen- auf Schlusslicht regelt. Diese ist inklusive der Puffer-Kondensatoren so klein, das sie unter das Dach des Gehäuses passt.



Baufortschrittdokumentation (Bilder 1 – 6 auf Seiten 6/7):

Die Elektronik zur Umschaltung von Spitzen- auf Schlusslicht, die auch in ihrer Größe auf den Schienenbus abgestimmt ist, hat Oliver Passmann entwickelt (Bild 1). Sie findet, von außen unsichtbar, im Dach des Modells Platz (Bild 2). Über feine Litzen wird sie mit den weißen LED im oberen Spitzensignal und den Zwei-Chip-LED in den unteren Laternen verbunden (Bild 3). Zusätzlich besteht eine elektrische Verbindung zwischen den einzelnen Wagen. Die Funktionsprobe ist erfolgreich (Bild 4), so dass es mit der Außengestaltung weitergehen kann. Die runden Puffer von Heckl Kleinserien wurden mit Hilfe einer Haltevorrichtung nachbearbeitet (Bild 5). Der Erfolg zeigt sich am fertigen Gehäuse (Bild 6), an dem auch die montierten Kupplungen, Bremsschläuche, die Uerdingen-Raute von Kuswa und die im Text beschriebenen, farblichen Nacharbeiten zu erkennen sind.

Die LED habe ich von hinten an die Stellen der Lampen angeklebt und mit Stabilit eingegossen, so dass diese „lichtdicht“ sind und nur nach vorne strahlen. Die Stromzufuhr zur Platine erfolgt über einen

Märklin-Glühlampenträger. Vor Aufsetzen des Gehäuses wird dieser Stecksockel in die unveränderte Lampenfassung des Beiwagens eingesteckt. Da eine Innenbeleuchtung nicht vorgesehen war, erübrigten sich weitere Beleuchtungsarbeiten.

Wie bereits weiter oben schon erwähnt, besteht die vierteilige Einheit aus zwei verschiedenen Gehäusevarianten: Die Conrad-Gehäuse haben silberfarbene Zierlinien ober- und unterhalb der Fenster, die regulären Gehäuse aus dem Katalogprogramm (Art.-Nr. 8817) tragen nur eine einzelne, weiß aufgedruckte Zierlinie unterhalb des Fensters.



Die fertigen Modelle machen einen guten Eindruck und lassen nichts mehr vom betagten Äußeren des Serienmodells erkennen. Beim zweiten Wagen ist eines der weiß hinterlegten Toilettenfenster zu sehen, die jeweils an vorbildgerechter Stelle dargestellt wurden.

Kupplungshaken, die führenden Fronten zusätzlich noch Bohrungen für die Bremsschläuche und den Scheibenwischer (von FKS-Modellbau).

Die Aufnahme der Puffer hatte ich bereits während der Schürzenbearbeitung zurückgenommen und aufgerieben. Hier sollten noch größenrichtige Hülsenpuffer mit eckigem Teller eingesetzt werden. Die Gummidichtung an den Frontfenstern habe ich mittels schwarzer Farbe imitiert.

Ebenso habe ich den schwarzen Rahmenstreifen rundum vervollständigt und die „Uerdinger Raute“ ergänzt. Dieses Emblem der Waggonfabrik Uerdingen trugen ausnahmslos nur diejenigen Exemplare, die in diesem auch für die Entwicklung des Vorbilds verantwortlichen Werk gebaut wurden. Nachbildungen der Schilder gibt es im Programm von Kuswa Modellbau.

Der VT 98⁹ verfügte im Gegensatz zu seinem einmotorigen Vorgänger über reguläre Zug- und Kuppelvorrichtungen sowie große Hülsenpuffer. Diese markanten Merkmale sollten deshalb auch meine Modelle erhalten.

Die als Zurüstteile erhältlichen, runden Regelpuffer von Heckl Kleinserien erhielten per eigener Nachbearbeitung ihre charakteristische Abflachung an der Ober- und Unterseite. Dafür habe ich sie in eine Vorrichtung gesteckt und dann abgefräst. Das Ergebnis ist den begleitenden Bildern zu entnehmen.

Beim Vorbild waren sowohl ober- als auch unterhalb der Fenster Aluminiumleisten angebracht.

Für ein einheitliches und vorbildnahes Bild sollten alle Gehäuse deshalb silberfarbene Zierlinien bekommen.

Außerdem erwiesen sich die per Tampondruck aufgebrachten Zierlinien auch noch als nicht besonders griffest.

Deshalb habe ich sie mit viel Geduld in Form von Schiebelbildstreifen aufgebracht. Außerdem habe ich die Toilettenfenster mit weißer Farbe von innen „blickdicht“ gemacht.

Die sichtbaren Fronten aller Wagen erhielten Bohrungen für die Steuerleitung und den



Abfahrbereit wartet die vierteilige Schienenbusgarnitur von Dirk Rohwerder im Bahnhof. In wenigen Minuten folgt der Abfahrtspfiff für die erste Reise über die noch im Bau befindliche Anlage. Angesichts des Ergebnisses würde hier wohl jeder gern einsteigen...

Nachdem nun alles vorbereitet war, konnte die letzte Vervollständigung beginnen. Alle Teile fanden mit Sekundenkleber Halt in den Bohrungen. Die vierteilige Einheit war nun fertig und hat inzwischen schon die ersten Anlageneinsätze hinter sich.

Alle Fotos: Dirk Rohwerder

Bezugsquellen der erforderlichen Teile und Modelle:

- <http://www.conrad.de>
- <http://www.fks-modellbau.de>
- <http://www.heckkleinserien.de>
- <http://www.kuswa.de>
- <http://www.ledbaron.de>
- <http://www.maerklin.de>
- <http://www.passmann.com>

Hersteller des verwendeten Klebstoffs:

- <http://www.henkel.de>

Weitere Zurüstteile-Angebote für Schienenbusse:

- <http://www.komi-miniaturen.de>
- <http://www.ratimo-z.de>

Patinieren mit Modelmates

Aus alt mach neu – oder umgekehrt?

Im Rahmen unseres Berichts von der Spielwarenmesse Nürnberg haben wir auch neue Farbprodukte des britischen Herstellers Modelmates vorgestellt. Darunter waren auch voll deckende Effektfarben. Nachdem wir bereits über Erfahrungen mit den seit einigen Jahren erhältlichen Patinierungsmitteln hatten, reizten uns die neuen Alterungsmittel zu einem Versuch.

Schon unmittelbar nach dem Markteintritt von Modelmates in Deutschland im Zusammenhang mit deren erstmaliger Präsentation auf der Nürnberger Spielwarenmesse haben wir uns mit den durchscheinenden Patinierungsfarben dieses britischen Herstellers beschäftigt.



Wer genau hinschaut, sieht den Plastikglanz an der Turmspitze, teilweise auch am Wasserbehälter und vor allem auf den Entlüftungsrohren in der Ausschnittsvergrößerung. Für uns waren Pumpenhäuschen und Entlüftungen damit ideale Kandidaten für einen Test der neuen, deckenden Alterungsmittel von Modelmates.

Die Erfolge, die sich mit diesen Produkten bei der Alterung von Fahrzeugmodellen aber auch Gebäuden erzielen ließen, haben uns beeindruckt und gehören seitdem zu unseren festen Arbeitsmaterialien. Allerdings sind die Farben im kleinen Maßstab 1:220 nicht ganz so leicht zu handhaben wie bei größeren Spuren.

Für ein perfektes Ergebnis folgen Farbauftrag und feuchtes Verwischen mit Lappen, Pinsel oder Wattestäbchen aufeinander – bedarfsweise auch mehrfach nacheinander. Das setzt schon etwas

Geschick und Vorstellungsvermögen für Vorbildverschmutzungen voraus, denn die Arbeitsflächen sind in der Spur Z klein und jeder Handgriff sollte sofort sitzen.



Für den Grundanstrich der Entlüftungsrohre wählten wir das bahnübliche Resedagrün in Seidenmatt aus dem Programm von Oesling Modellbau. Beim Aufrühren und Mischdosieren von Farben und Lacken bewähren sich die Metall-Rührstäbchen mit kleinem Löffel (vorn im Bild), die Tamiya anbietet. Die Patinierung erfolgte mit den im Bild zu sehenden Modelmates-Produkten.

Die neuen, voll deckenden Farben für verschiedene Arten von Verschmutzungen und Alterungserscheinungen haben uns deshalb gereizt. Natürlich wollten wir wissen, welche Ergebnisse sich mit ihnen erzielen lassen und wie leicht sich mit ihnen umgehen lässt.



Als Testobjekt dienten uns das Pumpenhäuschen und die Brunnenschachtabdeckung mit Entlüftungsrohren, die zum Fallerbau des Wasserturms Haltingen für die Spur N (Art.-Nr. 222143) gehören. Das Vorbild mit 500 m³ Wasser fassendem Kugelbehälter auf einem Stahlgerüst wurde 1908 erbaut und steht heute noch in der Nähe des Grenzübergangs Basel.

Gemeinsam mit Rolfs Laedchen hatten wir den Bausatz an den Maßstab 1:220 angepasst und in der Oktober-Ausgabe 2007 vorgestellt. Die Idee wurde gut aufgenommen und mit eigenen Möglichkeiten auch durch Leser nachgeahmt, darunter Harald Fried aus Hermsdorf, der sein Ergebnis stolz im Internet zeigt.

Was leider blieb, war ein störender Plastikglanz auf den unbehandelten Entlüftungsrohren, aber auch auf den ebenfalls grünen Flächen des Wasserbehälters, die nicht von der Patina abgedeckt waren.

Bild links:

Das „Lanstroper Ei“, der einzige erhaltene Wasserturm mit Barkhausen-Behälter im gesamten Ruhrgebiet, lieferte uns die Vorlagen für die Ausführung der Patinierung.

Ließ sich der Gesamteindruck beim Wasserturm bereits durch einen matten Klarlacküberzug beheben, erforderten die Entlüftungen über und neben der Brunnschacht-abdeckung etwas mehr Nacharbeiten.

Ein geeignetes Testobjekt für die Model-mates-Neuheiten schien gefunden.

Wie die schon länger erhältlichen Patinierungsmittel basieren auch die neuen Farben, die auf den ersten Blick gar nicht anders wirken, auf Alkohol als Lösemittel und gelten daher als leicht entzündlich.

Im Gegensatz zu ihnen sind sie aber voll deckend und nach dem Trocknen undurchsichtig. Sie bleiben aber wasserlöslich, solange keine geeignete Versiegelung erfolgt. Zu Recht gelten auch die neuen Alterungsmittel wieder als schnell trocknend.

Für unseren Versuch haben wir die Farbtöne „Grünspan bläulich“ (Art.-Nr. 49325) und „Dunkler Rost“ (49306) und „Rost-Effekt“ (49302) ausgewählt, wobei letzterer am heutigen Testobjekt nicht mehr zum Einsatz kam. Das Arbeitsergebnis stimmte schon nach Anwenden der beiden erstgenannten Produkte.

Grünspan ist die Oxidschicht, die sich an der Luft auf Kupferflächen findet. Wir kennen es aus dem Alltag von Statuen und Kirchtürmen, die schnell den rötlichen Glanz des Buntmetalls einbüßen und sich im mattgrünen Antlitz zeigen.

Unsere Entlüftungsrohre sollten aber den Eindruck jahrzehntelang der Witterung ausgesetzter Stahlblechrohre vermitteln, deren rechtzeitiger Neuanstrich schon mehrfach versäumt wurde. Wo der Schutzanstrich bereits abgeblättert ist, blüht der Rost. Bevorzugt gilt das für die Stellen, die dem Regen

Über die Vorbild-Vorlage „Lanstroper Ei“:

Eine erste Anregung und Vorlage für die Patinierung des Faller-Wasserturms lieferte der frühere Wasserturm „Lanstroper Ei“ in Dortmund-Grevel. Bei diesem Vorbild mit 2.000 m³ Fassungsvermögen handelt es sich um den letzten Wasserturm der Konstruktionsart Barkhausen im gesamten Ruhrgebiet.

Im Sinne einer modernen und funktionalistischen Architektur ging man kurz vor der Jahrhundertwende dazu über, Wassertürme nicht mehr durch Mauerwerk zu verkleiden und die Behälter statt dessen sichtbar auf Stahlgerüste zu stellen.

Die Behälter waren anfangs halbkugelförmig mit oben liegender Ebene. Die Bauart Klönne, zu der auch der Wasserturm Haltingen gehört, entstand aus dem Zusammenfügen von zwei solchen Halbkugeln.

Beim Barkhausen-Behälter, erstmals 1899 auf der Dortmunder Zeche Minister Stein eingesetzt, verstärkten die Konstrukteure die Seitenwänden am Rand und setzten noch ein Zylindersegment zwischen die beiden Halbkugeln. Eiförmig ist diese Konstruktion trotz des Spitznamens des Dortmunder Denkmals also nicht.

Das Vorbild wurde 1904/05 von der Dortmunder Firma August Klönne erbaut und diente bis 1980 der gleichmäßigen Wasserversorgung der Stadtteile Lanstrop, Derne und Mengede sowie von Brambauer und Teilen Lünens (heute beide zum Kreis Unna gehörend). 1985 wurde er, nachdem Abrisspläne zu heftigem Widerspruch in der Bevölkerung geführt hatten, in die Denkmalsliste der Stadt eingetragen und wartet seitdem auf seine Restaurierung

Auslöser für seinen Bau waren einst wiederholte Beschwerden der umliegenden Zechen Gneisenau, Preußen, Scharnhorst und Minister Achenbach, deren hoher Wasserbedarf für Waschkauen und Dampfkessel ohne einen solchen Hochbehälter nicht mehr sichergestellt werden konnte.

Höhe des Wasserturms	55,50 m
Breite des Wasserturms	14,00 m
Gesamtgewicht	180 t

Behälterhöhe	18,00 m
Behälterdurchmesser	14,00 m
Fassungsvermögen	2.000 m ³





Vorgehensweise beim Patinieren mit Modelmates:

Vor dem Anbringen der Patina ist ein Vorbildstudium empfehlenswert. Wir stellten an den Entlüftungsröhren unseres Vorbilds starken Rostbefall fest (Bild 1), gleichwohl war stellenweise die ursprüngliche Lackierung zu erkennen. Die angegriffene Lackoberfläche lässt sich sehr gut mit dem Alterungsmittel für Grünspan imitieren (Bild 2), das zunächst flächig mit dem Pinsel aufgebracht wird. Nach dem Trocknen wird die Patina mit einem feuchten Wattestäbchen bearbeitet (Bild 3). Dieses verwischt die Farbe etwas, nimmt zu dicken Auftrag ab und lässt stellenweise die Grundlackierung wieder durchtreten. Im letzten Schritt erfolgt eine Bearbeitung nach selbem Schema mit der Rostfarbe (Bild 4). Der erste Auftrag initiiert durch sein Verwischen Spuren abgelaufenen Regenwassers, mit dem Pinsel nachgetupfte Stellen sorgen für Rostblüten.

direkt ausgesetzt sind oder an denen das Wasser lange zurückbleibt. Der Rest der Oberfläche zeigt sich ausgebleicht und stumpf.

Auch die Nachbildung im Modell nahm ihren Ausgangspunkt bei einem intakten Ausgangszustand, der Alterungsprozess erfolgte dann dank Hilfe von Modelmates quasi im Zeitraffer. Und so entschieden für uns für einen vorherigen Grundanstrich im seidenmatten Farbton RAL 6011 resedagrün aus dem Programm von Oesling-Modellbau.

Es ist derjenige Farbton, der auch bei Oberleitungs- und Signalmasten nach Vorbild der Bundesbahn zum Einsatz kommt, weil er am besten dem Eisenglimmer genannten Schutzanstrich dieser Bahnverwaltung entspricht.

Den Eindruck stark ermatteter und angegriffener Farbe erreichten wir im Anschluss durch einen Grünspanauftrag auf dem gut getrockneten Lack. Die Modelmates-Patinierung trocknet schnell, so dass die folgenden Arbeitsschritte in nur wenigen Minuten direkt nacheinander erfolgen können.



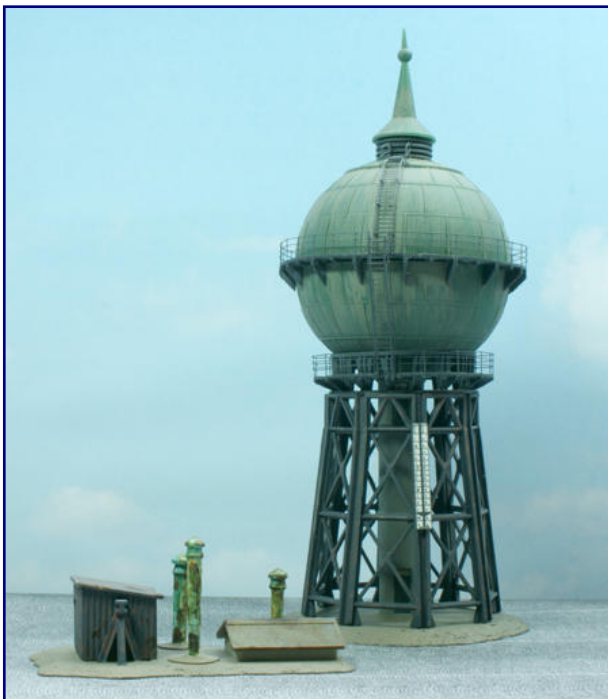
Hier hat der Zahn der Zeit deutlich genagt. Die Rohre zeigen deutliche Altersspuren, doch auch den Blechen des Pumpenhäuschens haben wir einige Rostblüten verpasst. Auf dem Dach der Brunnenabdeckung wirkt das Alterungsmittel hingegen wie Schmutz.

So wurde die bläulich-grün wirkende Schicht mit einem befeuchteten Wattestäbchen teilweise wieder abgetragen und verwischt. Dabei kommt der grüne Grundanstrich ganz oder teilweise wieder zum Vorschein. Bewusst haben wir dafür einen seidenmatt trocknenden Lack gewählt, denn er ermöglicht

im Vergleich zur matten Oberfläche an den noch bedeckten Stellen eine leichtere Beurteilung der Intensität.

Anschließend haben wir die Effektfarbe großzügig auf mehrere Stellen aufgetragen und ebenfalls trocknen lassen. Danach haben wir auch diese Farbe verwischt, wobei das Wattestäbchen einen Teil der Farbe auch wieder aufsaugt. Zurück bleiben unterschiedlich dunkel wirkende Flächen, die einen nicht einheitlichen Rostbefall suggerieren oder Spuren von mit Regenwasser abgelaufenem Rost imitieren.

Auf einzelne, winzige Stellen haben wir anschließend wieder etwas dunklen Rosteffekt nachgetupft. So ließen sich diejenigen Flächen beseitigen, die entweder zu frisch für den Gesamtzustand wirkten oder auf denen das Wattestäbchen zu viel Patina abgetragen hatte.



Mit der abschließenden Fixierung durch sprühend aufgetragenen Mattlack ist jeglicher Plastikglanz verschwunden und das Modell wirkt vor dem Hintergrund überaus realistisch.

der Alterungsfarben zunichte machen würde. Wir greifen an dieser Stelle auf matten Klarlack von Modelmaster (im Vertrieb von Faller) zurück.

Wer nicht auf einen Spritzgriffel zurückgreifen kann, der findet im Modellbaubereich Sprühdosen in kleinen Konfektionen (z.B. Revell), deren Sprühköpfe hoffentlich auch nicht so grob dosieren wie handelsübliche Baumarktdosen für Anwendungen auf weitaus größeren Flächen.

Wir stellen derweil erfreut fest, dass sich Modelmates zu einem umfassenden Spezialisten für Alterungsmittel und Farben entwickelt hat. Auch die jetzt getestete Produktlinie steht wieder für einfache Handhabung und gute Ergebnisse.

Diese hervorragenden Ergebnisse honorieren wir mit einer Nominierung für die Wahl zur Neuerscheinung des Jahres 2014 in der Kategorie „Zubehör“.

Nach dem Abtrocknen bleibt eine sehr matt und leicht erhaben wirkende Oberfläche zurück, die das typische Aussehen blühenden Rosts perfekt wiedergibt. Was im Vorbild gar nicht beliebt ist, lässt sich hier also sehr authentisch und einfach nachbilden. Dank Arbeit mit dem Pinsel erfolgt dies ohne großen Aufwand und auch spezielles Gestaltungswissen ist nicht erforderlich.

Befriedigt das erreichte Ergebnis nicht, können die Modelmates-Farben mit Wasser jederzeit und nahezu spurlos wieder entfernt werden. Anschließend erfolgen neue Versuche, bis sich aufgrund wachsender Erfahrung und geübter Technik der gewünschte Erfolg einstellt.

Erst dann ist eine matte Klarlackversiegelung angezeigt, die das erreichte Aussehen dauerhaft konserviert und vor unerwünschtem Verwischen durch feuchte Hände oder Umgebungseinflüsse schützt.

Im Idealfall erfolgt dieser letzte Schicht mit der Sprühpistole, um die Dicke der schützenden Lackschicht möglichst gering zu halten und einem Grauschleier vorzubeugen, der auch die Leuchtkraft

Bezugsquellen für Modelmates-Produkte:

<http://www.modelmates.co.uk>
<http://www.weinert-modellbau.de>

Farben, Lacke und Farb-Rührstäbchen:

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

Wasserturm – Bausatz oder Fertigmodell:

<http://www.faller.de> (Spur N)
<http://www.rolfs-laedchen.de>

Eigenumbau von Harald Fried:

<http://www.zettzeit.de>

Acrylglas-Anlagen von Aurelius Maier

Einfach entspannend schön

Für viele Modellbahner wirken die Acrylglas-Anlagen von Aurelius Maier Design Modellbahn auf den ersten Blick ungewohnt, gleichwohl fangen sie ihre Blicke ein. Was steckt hinter dieser Art von Modellbahn, die sich vom gewöhnlichen Bau naturgetreuer Landschaften so deutlich abhebt? Wir haben uns eingehender mit diesen Kunstwerken befasst und auch ihren Urheber Aurelius Maier befragt. Gefunden haben wir eine Ergänzung wie auch Alternative für viele Modellbahner.

Sie seien ein Blickfang, chic, entspannend und zeitlos zugleich, sagt Aurelius Maier von seinen Acrylglas-Anlagen aus klarem und transparent-buntem Material, deren Wirkung häufig noch durch LED-Lichtpunkte oder –Hinterleuchtungen verstärkt wird. Der Begriff Modellbahnskulpturen verdeutlicht, dass es bei diesen Schaustücken eher um Kunst und eine Philosophie als Modellbahn nach klassischem Verständnis geht.



Schön, entspannend und zeitlos sollen die Designanlagen von Aurelius Maier sein. Damit sind sie eher Kultur- und Kunstobjekt als eine Modellbahn im klassischen Sinne.

Freude, besonders Lebensfreude, bewusstes wie auch unbewusstes Wahrnehmen, Genuss, Entspannung und Loslassen von der Hektik des Alltags, um im Wiederkehrenden immer wieder Neues zu entdecken, sind Erlebnisse und Empfindungen, die eine Modellbahn dieser besonderen Art vermitteln kann

Es geht darum, im Einfachen und Schönen das Ganze zu sehen. Balsam für die Seele nennt es Aurelius Maier, wenn ein Zug ruhig über die Modellbahnskulptur schnurrt und immer wieder Schlüsselreize auslöst.

Das kann für den einen die Zugfahrt über eine Brücke sein – für jemand anderen dem Folgen sanft geschwungener Linien, nachgezeichnet durch die anhängenden Waggons.

Entspannende und beruhigende Wirkung

Letztendlich geht es also um das Sein – im Hier und Jetzt. Innezuhalten ist nicht wenig in unserer schnelllebigen Zeit. Viele von uns haben es in einer von digitalen Medien nahezu rund um die Uhr geprägten Zeit verlernt, ihre innere Ruhe zu finden und sich einer totalen Entspannung hinzugeben. Wohlstandskrankheiten nennt es die Medizin, häufig ohne die Ursachen bekämpfen zu können.

Wenn wir ehrlich zu uns sind, stellen wir fest, dass Modellbahn auch in der gewohnten Art nichts Anderes sein möchte, doch häufig fühlen wir uns zu erschöpft, nach einem anstrengenden Arbeitstag an ihr zu bauen oder Muße zu finden, während wir ein Modell umsetzen.



Großes Interesse bei den Besuchern fand der einmalige Ansatz der Modellbahnskulpturen während der Märklintage 2013 in Göppingen. Das galt auch für Personen ohne explizite Neigung zur Modellbahn.



Das Ganze im Einfachen und Schönen sehen, auf sich wirken lassen und dabei entspannen lauten die Herausforderungen an den Betrachter – und das jeden Tag neu.

Idee kam, eine puristische Bahn zu schaffen, die als Objekt im Wohnraum stehen könnte. Zudem stand fest, dass die Modellbahn der Entspannung dienen sollte. Daraus entwickelte sich dann nach und nach das bekannte Konzept:

Die Modellbahnskulpturen sind daher gewiss auf den ersten Blick gar nicht mal so neu, wohl aber der Ansatz, der sich hinter ihnen verbirgt, wenn wir uns ihnen hingeben. Wir fragen uns, wie kam Aurelius Maier auf diese Idee?

Er arbeitet seit rund 14 Jahren freiberuflich als Fotograf und Designer, da gehören ausgefallene und kreative Ideen sicher zum Repertoire. Dennoch ist es ein weiter Weg bis zur Modellbahnskulptur – der Anlage alternativer Art.

Vor ungefähr 10 Jahren reifte der Entschluss, sich eine Modellbahnanlage zu bauen.

Der Platz war zu jenem Zeitpunkt etwas begrenzt, weshalb er auf die

Die Modellbahnskulptur sollte eine Ausstrahlung haben und präsent sein, ohne den Raum zu dominieren. Zeitlos und ein bisschen „chic“ zu sein waren weitere Anforderungen. Sie sollte bei der Partnerin - und damit bei dem weiblichen Teil unter uns Menschen - ein ehrliches Lächeln wecken, das ein nettes und gutes Aussehen der Anlage bestätigt. Das wiederum ist die Voraussetzung für den dauerhaften Verbleib im Wohnraum.

Trotz ihrer kompakten Gestaltung sollte die Modellbahnskulptur gleichzeitig einen elegant geschwungenen und raffinierten Gleisverlauf aufweisen. Und, nicht zu vergessen, sollte sie auch betriebsfähig sein.

Das Ergebnis sind puristische Modellbahnskulpturen aus Acrylglas und Metall, die Ästhetik mit dem Element der Entspannung zu verbinden wissen.

Auch Menschen, die Modellbahnen sonst keine Beachtung schenken, zeigen sich fasziniert – öffentlich zuletzt während der Märklin-Tage in Göppingen im September 2013 zu erleben.

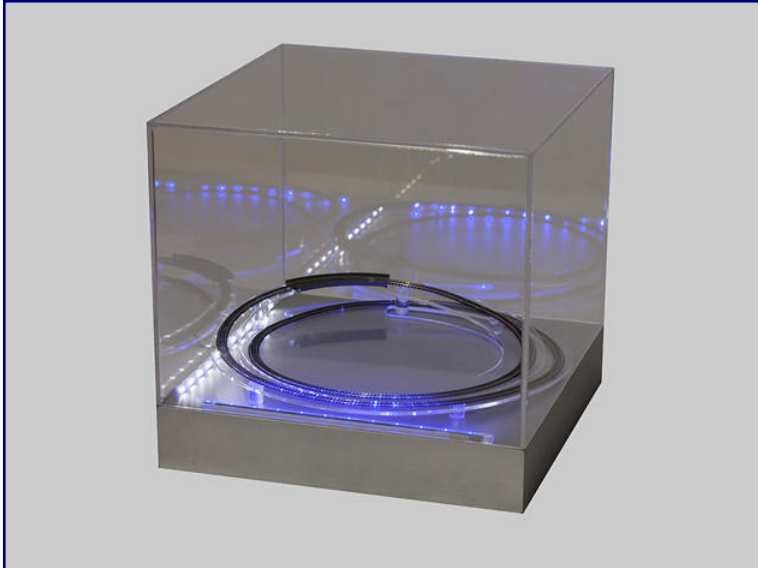
Eine weitere Besonderheit lässt sich allerdings nicht auf die Schnelle beobachten, denn dafür braucht es Zeit. Die von Aurelius Maier geschaffenen Objekte entfalten einen großen Teil ihrer Wirkung erst im Laufe der Jahre. Oder anders ausgedrückt: Ihr Besitzer mag sie auch nach Jahren noch anschauen.



Bild oben und unten:
Das Spiel mit Licht, Schatten und Spiegelungen bilden neben akustischen einige der vielen Reize, die zum genießenden Schweigen und Abschalten einladen.



Aufgrund ihrer einzigartigen Formgebung, des Materials und des Aufbaus sind sie zeitlos schön. Je länger der Betrachter sie anschaut, desto interessanter werden die auf den ersten Blick so schlicht wirkenden Bahnen. Ständig sind neue Facetten zu entdecken, die sich nicht auf Anhieb offenbaren.



Auf diesen Anlagen, so wie sie so bezeichnen möchten, verlaufen die Trassen in Linien. Sie stehen verschlungen im Wechselspiel zu den Platten auf verschiedenen Höhenlagen und gehen doch fließend ineinander über.

Es sind Andeutungen, die Landschaften erst in der Phantasie entstehen lassen, ein wesentlicher Unterschied zu den virtuellen Welten moderner Gleisplanprogramme. So vermischen sich (im Kopf) eigene Bilder aus der Realität mit abstrakten Andeutungen.

Wie im echten Leben gibt es auf den Skulpturen ein Auf und Ab, ein Kommen und Gehen; was hier so philosophisch klingt, ist eine simple Darstellung menschlichen Seins – Tatsachen, die uns immer wieder aufs Neue zum Nachdenken anregen.

Der Verlauf und die Windungen der Gleise sind teilweise verschlungen und erscheinen nicht durchschaubar. Auf der anderen Seite ist aber das Acrylglasmaterial durchschaubar. Wege lassen sich dort erkennen und nichts lenkt den Blick ab.

Das Auge folgt dort dem fahrenden Zug. Gleichförmige, wiederholende Bewegungen haben einen meditativen, beruhigenden Charakter und wirken auf den Betrachter entspannend - vergleichbar einem Aquarium oder einem Tischbrunnen. Da scheint es uns nicht übertrieben, hier auch von einer positiven, geradezu therapeutischen Wirkung zu sprechen.

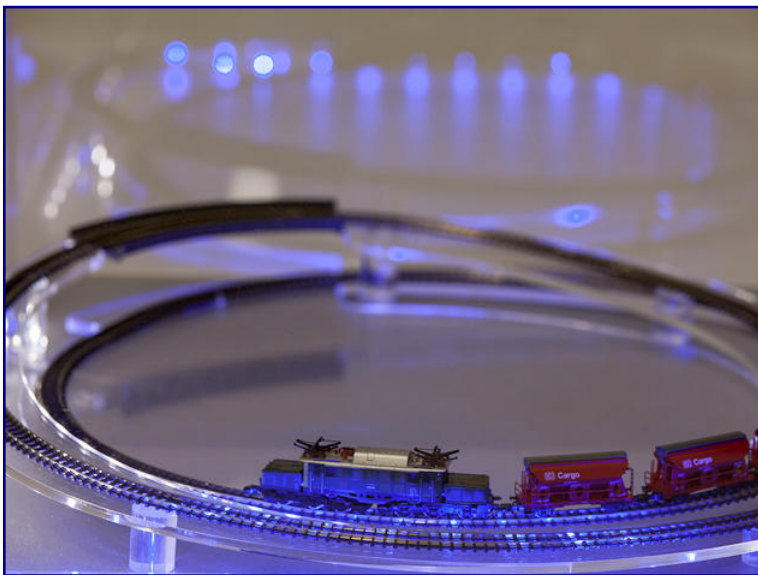
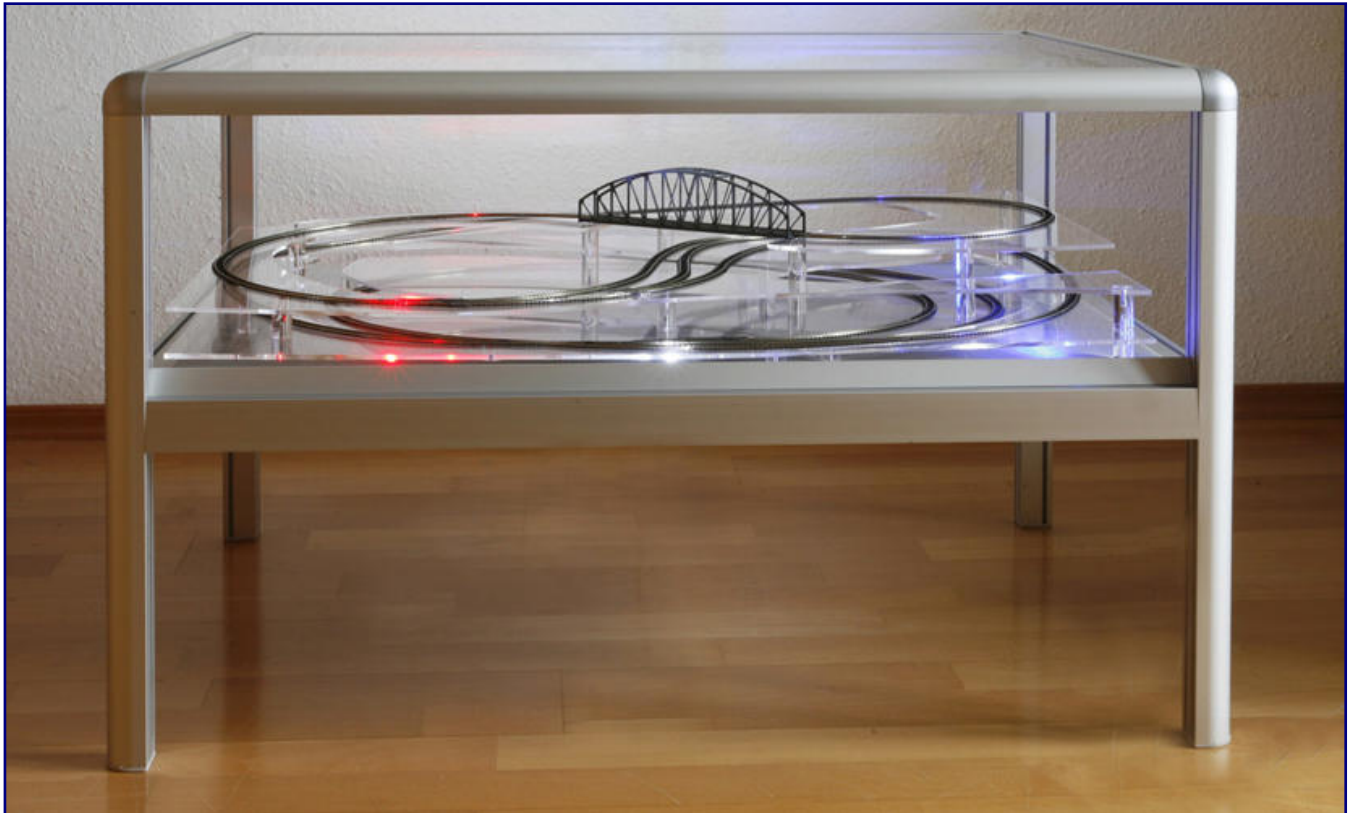


Bild oben und unten:
Von wegen öder Kreisverkehr: Der Z Circle Cubus beleuchtet © sorgt durch seine Gestaltung für Atmosphäre, die Wirkung des Lichts schafft Stimmung und Abwechslung.

Wenn der Kopf „voll“ ist, dann helfen manchmal schon 10 Minuten reiner Zugbetrachtung. Dabei all die Gedanken des Arbeitsalltags los lassen zu können, verspricht die Entspannung, die wohl so ziemlich jeder in diesen Momenten sucht.

Und auch die Akustik spielt dabei eine Rolle: Das Material absorbiert die sonst eher lauten Fahrgeräusche der Bahn und verwandelt sie in ein einschläferndes Surren. Einige der Bahnen sind hingegen bewusst in der Art und Weise gebaut, dass das von der großen Eisenbahn bekannte, rhythmische „Tackern“ an den Schienenstößen entsteht. Je nach Geschwindigkeit des Zuges entstehen daher völlig unterschiedliche Klangmodelle.



Die Integration in den Wohnraum, dargestellt am Beispiel von Z vision couchtisch © (Bild oben) und Z vision pur © (Bild unten).

Eine weitere Dimension eröffnet sich erst bei Dunkelheit im Raum. Eine ergänzende Beleuchtung erzeugt dann einen konturenscharfen Schatten der Miniaturmodelle, der wie ein Abbild der Wirklichkeit die Wand entlang läuft, größer und kleiner wird, die Perspektive wechselt – vergleichbar einer Projektion. Die Schatten lassen die Eisenbahn täuschend echt erscheinen. Das ist ein Schauspiel, eine Lichtinstallation.

Die Modellbahnskulpturen laden zugleich zum Spiel ein. Sie lassen die Menschen sich selbst vergessen, in das Spiel versinken und dabei entspannen.

Der Bau der Skulpturen

Nach ersten Bauversuchen war klar, dass seine Bahnen aus Acrylglas gefertigt werden sollten. Später kam auch Aluminium als Werkstoff hinzu.

Dennoch dauerte es eineinhalb Jahre und viele Versuche, bis Aurelius Maier das Material in der gewünschten Art schneiden und bearbeiten zu konnte.



Erst bei Dunkelheit zeigt sich das Spiel der Lichtinstallationen: Die Modelle zeichnen durch Projektion ein konturenscharfes Abbild der Realität, wie es scheint.

Das hat nicht nur viel Zeit und Geld gekostet, sondern auch blutige Finger. Zu Beginn zerbrachen viele Platten unter seinen Händen, denn das Material wird bei der Bearbeitung unter Spannung gesetzt. Zersplittern und Ausfransen der Kanten war anfangs ein weiteres Problem.

Originalität von Aurelius Maier aus dem Internet:
„Jede Modellbahnskulptur ist ein handgefertigtes Einzelstück. Die meisten (...) hatte ich zunächst für mich selbst gebaut. Es gibt keine Serienproduktion.
Ist eine Bahn verkauft, baue ich auf Wunsch die gleiche Bahn - diese ist dann sehr ähnlich, aber (eben) nicht (zu) 100 Prozent identisch. Jede Modellbahnskulptur ist ein Unikat. Es ist eine Manufaktur im Süden Deutschlands.
Sollten Sie Interesse an einer Modellbahnskulptur haben, bitte ich Sie, mit mir Kontakt aufzunehmen.“

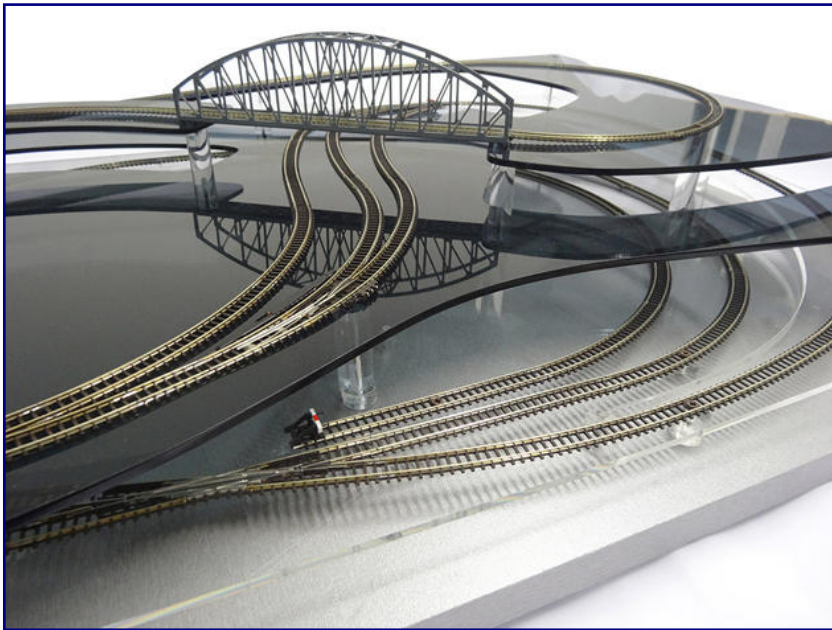
Doch der heute erreichte, hohe Fertigungsstand zeugt von der Erfahrung, die bei ihm gewachsen ist. Und von Hand zu schleifen ist nach wie vor ein elementarer Bestandteil seines Fertigungsprozesses.

Das Entwickeln von Gleisplänen war und ist noch ein regelmäßiger, wochen- oder sogar monatelanger Prozess. Immerhin muss das Gesamtbild elegant wirken und eine Prise Raffinesse beinhalten, denn von den eigenen Maximen werden hier keine Ausnahmen geduldet. Gleichzeitig müssen die Skulpturen kompakt bleiben.

Stets wird daher im ersten Schritt das Außenmaß festgelegt, das sich an Regalbreiten ebenso wie an der Transportmöglichkeit im Auto orientieren kann. Entscheidend ist auch das Wechselspiel zwischen der Schnitt- und Gleislinie. So braucht es vor allem Zeit, bis jeder Schwung auch den perfekten Verlauf angenommen hat.

Wir beschreiben gerade die Stelle, an der die Handschrift eines Künstlers sichtbar wird und wir das Wesen eines gewöhnlichen Einrichtungsgegenstands verlassen. Dies ist zugleich der entscheidende Garant, im Laufe von Jahren nicht an Attraktivität zu verlieren sondern eher noch hinzuzugewinnen.

Damit keine Missverständnisse aufkommen, möchten wir den Begriff der Kunst noch etwas differenzieren: Wir unterscheiden an dieser Stelle zwischen ideeller und Einrichtungskunst.



Eine Kunst für sich ist bereits das saubere Schneiden und Formen der Trassen aus Acrylglas. Nur hochwertige Arbeit ist ein Garant für eine perfekte Wirkung.

Während sich bei der ideellen Kunst die Gedanken, Inspiration und Intention des Künstlers nur auf ein so individuelles Werk fokussieren, steht bei der Einrichtungskunst auch im Blickpunkt, das geschaffene Objekt ins Wohnumfeld integrieren zu können oder gleich nach den Bedürfnissen und Wünschen eines Liebhabers zu gestalten.

Unikate können die Werke also in beiden Richtungen werden, während es bei der Einrichtungskunst zwangsläufig nicht ohne ästhetische Ansprüche geht, denn im Wohnraum präsentiert entscheidet nicht die stundenlange, eingehende Interpretation sondern vorrangig der spontane Eindruck von Schönheit.

Häufig werden Werke der Einrichtungskunst daher durch ihren Urheber in kleinen Serien hergestellt. Alle Modellbahnskulpturen sind übrigens auch Unikate, was vor allem daran liegt, dass der größte Teil der Arbeit an ihnen Handarbeit darstellt und nicht von Reproduktionstechniken abgenommen wird.

Doch mit diesen Ausführungen kehren wir noch einmal zurück zum Entstehen einer Modellbahnskulptur aus einem Entwurf.

Regelmäßig entstehen zunächst verschiedene verkleinerte Papiermodelle, die sich häufig nur in Nuancen voneinander unterscheiden.

Bisweilen fällt der Blick über Monate hinweg immer wieder auf diese nebeneinander stehenden Modelle. Nur langsam kristallisiert sich der entscheidende Linienvorlauf heraus, aus dem sich dann das endgültige Modell entwickelt.

Teilweise folgt dieser Phase noch ein maßstabsgetreues Holzmodell. Anhand dessen prüft Aurelius Maier beispielsweise die Realisierbarkeit von Steigungen. Entspricht alles den Vorstellungen des Konstrukteurs, wird dann das endgültige Plexiglasmodell gebaut.



Ich sehe Schatten an der Wand – das hier am Beispiel eines Werkes für die Spur H0 gezeigte Schattenspiel erfordert eine ergänzende Lichtinstallation.

Häufig gehört auch eine spezielle Beleuchtung zu den Bahnen. Auch dann wird erst mal experimentiert, bis sich der gewünschte Effekt einstellt. Schattenspiele (an der Wand) sind ein besonderes Kapitel in diesem Zusammenhang.

Das ist leider nicht in öffentlichen Räumen darstellbar, weil Dunkelheit die elementare Voraussetzung dafür ist. Aber einfallreich und gekonnt ausgetüftelt, wird es zu einem Schauspiel, das sich verbunden mit einem Glas Wein (oder Bier) besonders genießen lässt.

Kunstfreunde und Genießer

Lassen wir das bislang Geschriebene Revue passieren, drängt sich die Frage auf, für wen die Modellbahnskulpturen von Maier Systems denn nun überhaupt geeignet sind. Wir könnten es uns leicht machen und behaupten, dass wohl jede Person Adressat für diese Stücke sein kann.



Gewiss nicht für jedermann geeignet, doch wer das Besondere sucht, der wird bei Aurelius Maier Design Modellbahn fündig.

Doch ganz so einfach ist das ja auch nicht. Natürlich ist mit dieser besonderen Form einer Anlage auch ein finanzieller Aufwand verbunden, der (nur auf den ersten Blick) im Vergleich zu einer konventionellen Modellbahn hoch erscheint. Rechnen wir jedoch Zubehör und Gestaltungsmaterial hinzu, dreht sich das Verhältnis schnell um. Trotzdem entscheidet jeder anders, was er gern kaufen möchte.

Wer Modellbahn nur als reine und möglichst korrekte Verkleinerung der echten Welt betrachtet, wird sich vermutlich nicht von den Skulpturen angesprochen fühlen. Wer eine Spielanlage mit möglichst hoher Gleisdichte und drum herum etwas Grün wünscht, kann den Acrylglasobjekten sicher auch weniger abgewinnen.

Wer aber sein Modell ohne Ablenkung in Fahrt genießen möchte, findet hier eine neue und zugleich ästhetische Möglichkeit. Dies könnte insbesondere Sammler ansprechen, die bisher Ihre Modelle ausschließlich in Vitrinen ausgestellt haben.

Und wer ausschließlich oder ergänzend ein modernes Arrangement sucht, welches sich in seine Wohnkultur einbettet, dabei nicht aufdrängt und trotzdem etwas Flair der Eisenbahn in den Raum trägt, der wird an den schönen Stücken auch nicht vorbei kommen.

Zur Zielgruppe dürften auch alle diejenigen gehören, die bereits erste Kontakte mit der kommerziellen Kunst geknüpft haben und ihr Umfeld mit anspruchsvolleren Gemälden, Radierungen oder Lithographien schmücken.

Und so wollten auch wir diesen wirklich außergewöhnlichen Aspekt mal eingehender auf uns wirken lassen und Ihnen vorstellen. Modellbahn ist kreativ und vielfältig, Aurelius Maier Design Modellbahn ist eine dieser vielen Facetten, die ebenso außergewöhnlich wie einmalig ist.

Alle Fotos: Aurelius Maier Design Modellbahn

Herstellerseiten mit Bestellmöglichkeit:
<http://www.design-modellbahn.de>

Anzeige

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

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

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

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Optische und technische Verbesserungen

41 091 frisch hauptuntersucht

Im letzten Heft haben wir einen Umbau von Matthias Wistrach vorgestellt, der leider nicht den Regularien des Wettbewerbs entsprach und daher außerhalb der Wertung lief. Heute stellen wir eine Superung vor, für die er ebenfalls verantwortlich zeichnet und die exakt unseren Vorstellungen bei der Ausschreibung entsprach. Mit dem Märklin-Modell 8827 hat er sich nämlich auch eine ältere Lok vorgeknöpft, die mit einigen Nachbesserungen wieder auf der Höhe der Zeit ist.

Von Matthias Wistrach. Als Ausgangsmodell für meinen Umbau samt Superung fand eine Baureihe 41 (Märklin 8827) Verwendung. Die Lok wurde im ersten Arbeitsschritt komplett zerlegt, komplett gereinigt und ihr Gehäuse mit Aceton entlackt. Die Gussnähte habe ich, soweit es die Gravuren zuließen, mit einer Nadelfeile beseitigt.



Für den **Trainini Umbauwettbewerb 2013** reichte Matthias Wistrach auch seine frisch im Ausbesserungswerk aufgearbeitete Baureihe 41 ein.

Am Lokgehäuse konnte ich im lackfreien Zustand Bohrungen für den Pufferbohlen-Zurüstsatz von Heckl Kleinserien setzen. Die Wagner-Bleche des Modells mussten moderneren Windleitblechen der Bauart Witte weichen. Die Hörner, die die großen Windleitbleche von innen stützten, habe ich bei dieser Gelegenheit entfernt.

Die für die Befestigung der neuen Windleitbleche sowie Dampfpeife und -glocke erforderlichen Bohrungen habe ich ebenfalls angebracht, bevor es an die Neulackierung ging.

Der Tender der Einheitsbauart 2'2' T 34 erhielt anstelle der serienmäßigen Kohlenachbildung eine Kohlenrutsche, die aus 0,2 mm starkem Messingblech angefertigt wurde.

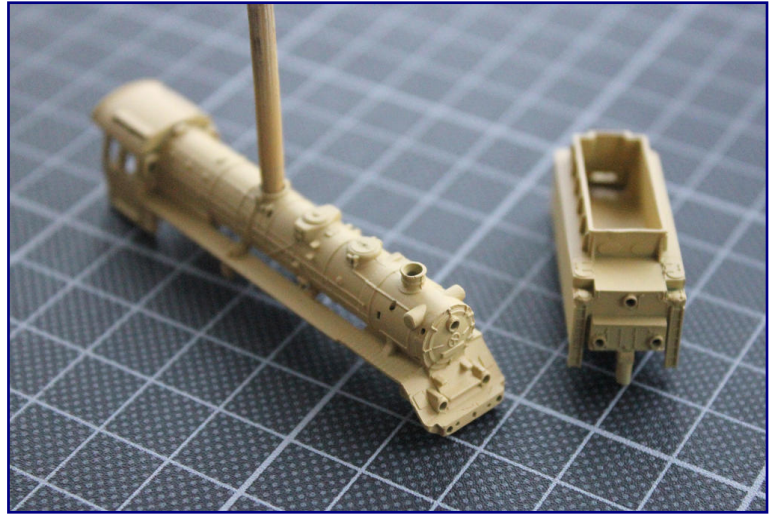
Die Pufferbohle des Tenders wertete ich ebenfalls mit einem Zurüstsatz von Heckl Kleinserien auf. Die Pufferteller habe ich aus 0,2 mm dünnem Messingblech selbst gefertigt und sie auf die Serienpuffer geklebt. Umgerechnet auf das Vorbild, beträgt der Pufferdurchmesser 34 cm. Jeweils eine Seite ist korrekt gewölbt bzw. flach ausgeführt. Ein Puffertellerwarnanstrich rundet das Erscheinungsbild der Lok an beiden Fahrzeugseiten ab.

Lackierung und Beschriftung

Die Grundlackierung erfolgte mit 2K-Dünnschichtfüller aus dem Kfz-Bereich. Ein mattschwarzer Lack, abgedeckt von zwei Schichten 2K-Glanzlack ebenfalls aus dem Kfz-Bereich, folgte.

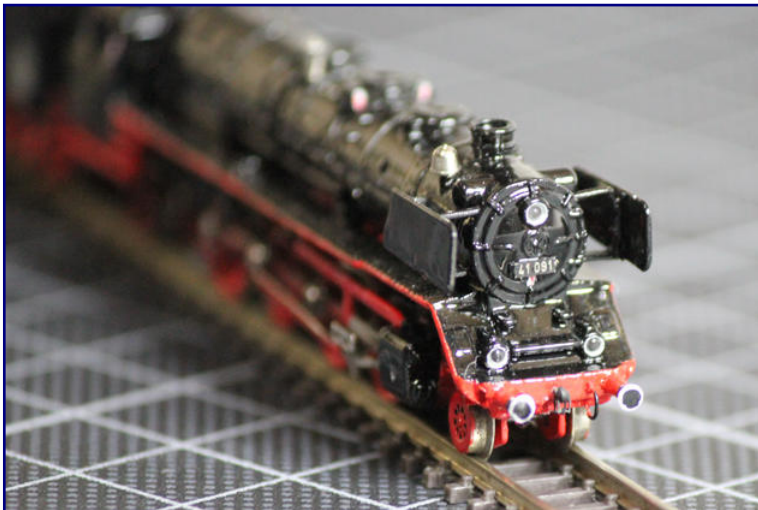
Für diese Arbeiten habe ich eine Efbe-Spritzpistole mit 0,15-mm-Düse verwendet, um einen sehr dünnen Lackauftrag zu gewährleisten. So bleiben alle Details des Modells erhalten.

Bei der Beschriftung des Lokgehäuses kamen Neusilber-Ätzschilder von Kuswa Modellbau mit der individuellen Betriebsnummer 41 091 zum Einsatz. Der Tender erhielt Beschriftungen mit Nassschiebbildern, die ebenfalls von Kuswa stammen.



Die Gehäuse von Lok und Tender wurden von allen Anbauteilen getrennt und grundiert. Sie warten nun auf ihre weitere Lackierung und die folgende Zurüstung.

Die Blitzwarnzeichen (4x am Sanddom, 1x an der Rauchkammertür, 2x am Führerstand und 2x an der Tenderrückseite) habe ich mit Acrylfarbe von Schminke (Acryl-Künsterfarbe) im Farbton Zinnoberrot auf weißem Grund mit einem frisierten Pinsel der Größe 00 und einer 5-Fach-Lupe von Hand aufgemalt.



Die Lackierung ist vollständig und die Lok wurde mit größeren Puffern, Attrappen von Kupplungshaken und Bremsschläuchen sowie einer Dampflocke versehen.

Das Fahrwerk habe ich komplett zerlegt, damit ich alle Speichenzwischenräume der Lokräder schwarz auslegen konnte, die Speichen selbst habe ich RAL 3000 feuerrot hervorgehoben.

Für den dritten Kuppelradsatz wurde aus 0,2-mm-Messingblech ein vorbildgerecht großes Ausgleichsgewicht angefertigt. Befestigt wurde es mit 2K-Epoxidharz.

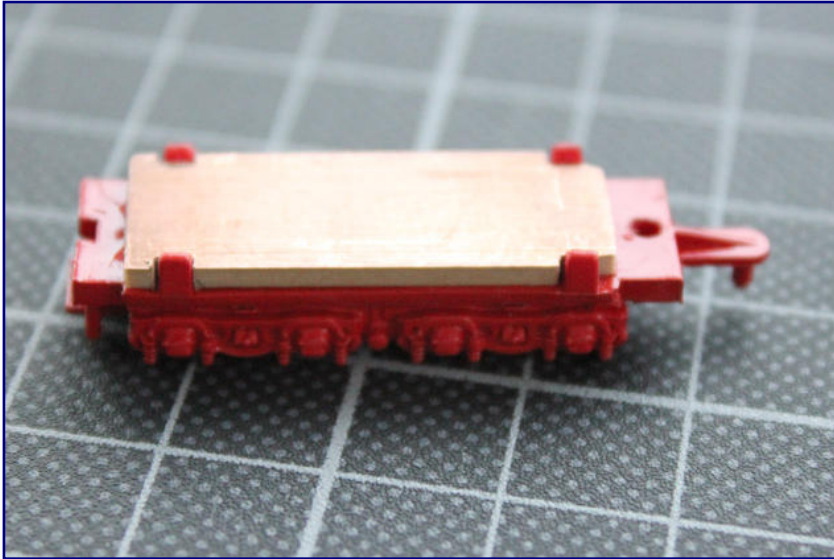
Auch das Gestänge ist bei dieser Gelegenheit mit diesem Farbton ausgelegt worden, denn mein Modell hatte dies noch nicht ab Werk.

hierfür ist 2-mm-Messingrohr. Die Enden der mit Lötzinn „verfüllten“ Windkessel sind abgerundet.

Das Grundgestell habe ich über der ersten und zweiten Kuppelachse mit zwei Windkesseln ergänzt. Ausgangsmaterial

Die Rahmennachbildung über der Nachlaufachse war aufgrund der Werkstattausrüstung noch nicht besser abzubilden. Dies betrifft auch die Kurzkupplung des Tenders, sowie das Kürzen des Gestells der Vorlaufachse.

Diesem Modell wird es wahrscheinlich ähnlich ergehen wie einer Modellbahnanlage: Sie wird vielleicht technisch nie richtig fertig, aber stets verbessert.



Technische Änderungen beim Licht

Die Beleuchtung der Lok habe ich auf SMD-Leuchtdioden umgebaut. Für die Rauchkammerseite habe ich einen in der Länge und Dicke optimierten Lampensockel aus beidseitig beschichteter Platine hergestellt (Bezugsquelle Conrad).

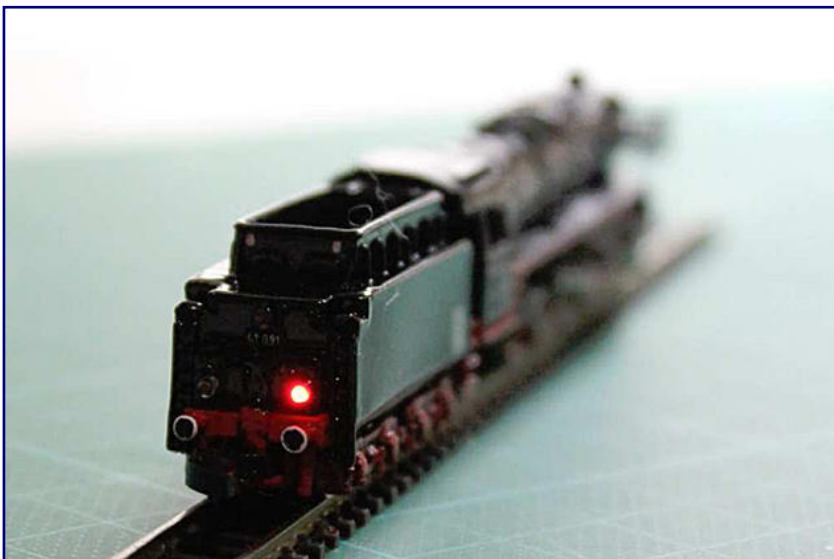
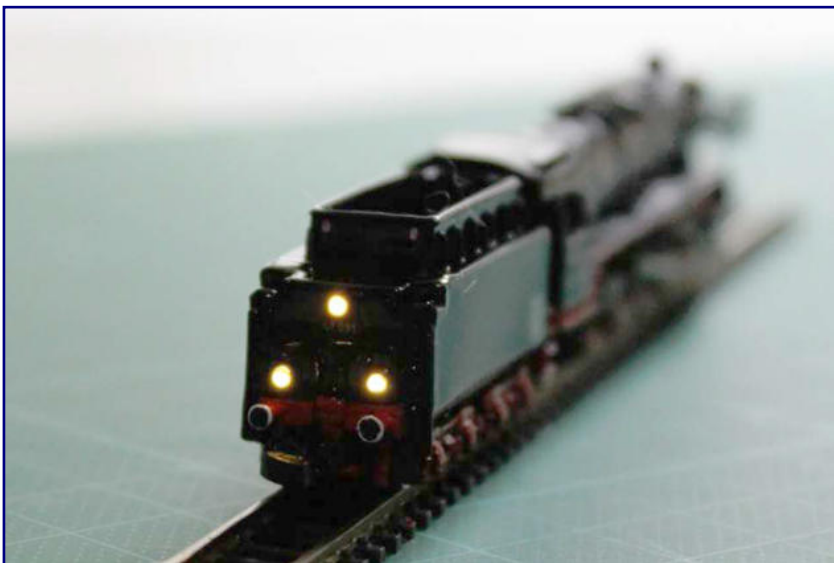
Eine warmweiße LED der Bauform 0603 sitzt nun direkt hinter den Lichtleiter, ohne aber das Fahrwerk während der Fahrt zu beleuchten.

Der Tender erhielt eine fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung gemäß der in der dargestellten Zeit gültigen ESO für Lz-Fahrten mit Dreileichtspitzensignal und nur einem rotem Schlusslicht.

An die Stelle des Ballastgewichts im Tender trat eine zweiseitige Platine, auf der die Elektronikbausteine und Anschlussstellen der LED aufgelötet sind.

Die andere Platinenseite trägt die Achsschleifer, um auch die Tenderräder zur Stromabnahme heranziehen zu können.

Die Laternen des Tenders habe ich mit einem Durchmesser von 0,75 mm aufgebohrt und von innen mit weißer Farbe ausgelegt, um die Reflektoren der DB-Reflexglaslaternen zu imitieren.



Bilder links:

An die Stelle des Ballastgewichts trat im Tender eine zweiseitige Platine (Bild oben). Auch der Tender verfügt dank ihr über wechselndes Licht, abhängig von der Fahrtrichtung Dreileichtspitzensignal (Bild Mitte) oder das vereinfachte Zugschlusslicht (Bild unten).



Auch in der Seitenansicht sorgen die durchgeführten Maßnahmen für eine erhebliche, optische Verbesserung: Zwischen den Speichen schwarz hinterlegte Räder, rot ausgelegtes Gestänge, farbliches Absetzen der vorderen Rahmennachbildung, vergrößertes Gegengewicht an der Treibachse und silberfarbene Kesselringe sorgen zusammen mit den Kuswa-Ätzschildern für deutlich mehr Vorbildnähe.

Die Lichtleiter, an denen die Leuchtdioden befestigt sind, habe ich von innen eingesetzt. Ein Digitalumbau wurde nicht vorgenommen.

Mit diesen Maßnahmen trägt die Mehrzweckdampflok nun erheblich zur Bereicherung meines Bestands bei. Nachgebildet habe ich einen Zustand, der einer frisch aus dem Ausbesserungswerk rollenden Lok entspricht – frisch lackiert und sauber ohne jegliche Betriebsspuren. Ich finde, als Einzelstück darf auch ruhig mal eine solche Dampflok einen perfekten Pflegezustand repräsentieren und für Abwechslung im BW sorgen!

Bezugsquellen für verwendetes Material:

- <http://www.conrad.de>
- <http://www.hecklkleinserien.de>
- <http://www.kuswa.de>
- <http://www.maerklin.de>

Modellbahnbildband von Transpress Doch nicht so faszinierend

Lange haben wir mit uns gerungen, diese Buchbesprechung zu veröffentlichen. Prinzipiell verstehen wir unsere Rezensionen als Buchempfehlungen, was uns in diesem Fall sehr schwer fällt. Ursache ist aber weniger das Buch an sich, als die Erwartungen, denen es entgegen seiner attraktiven Aufmachung und Beschreibungen nicht entspricht. Im Bereich der Nachwuchswerbung, etwa in einer Schulbibliothek, könnte sich ein völlig anderes Bild zeigen.

Rainer & Thomas Albrecht
Faszinierende Modellbahnwelten

Transpress Verlag
Stuttgart 2014

Gebundenes Buch
Format 21 x 24,2 cm
144 Seiten mit 140 Farb- und 1 S/W-Bild

ISBN 978-3-613-71483-0
Best.-Nr. 71483
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

Dieser Rezension möchten wir die Verlagsbeschreibungen voranstellen, mit denen Transpress für sein im Mai 2014 erschienen Bildband über Modellbahnfaszination wirbt.

Selbstverständlich sind in solchen Zeilen immer die besten Seiten eines Buches zusammengefasst, während inhaltliche Kritik in der eigenen Darstellung ausgeblendet wird:

„Illustriert mit eindrucksvollen Fotos stellt dieses Buch die Arbeiten von rund einem Dutzend erfahrenen Modellbauern aus der Modelleisenbahn-Szene vor. Unterhaltsame Texte informieren nicht nur, sondern laden ein zum Basteln, Modellieren und Konzipieren. Erprobte Tipps helfen den Traum von der eigenen Modellbahnanlage zu verwirklichen.“

Diese Beschreibungen in Verbindung mit einem sehr ansprechenden Titelbild des renommierten Fotografen Michael Kratzsch-Leichsenring haben uns dazu verleitet, diesen Band zu lesen – in der Erwartung, brauchbare Empfehlungen für Anfänger zu finden und gleichzeitig ein Werk, das mitreißt und Freude an der Modellbahn weckt.

Beides haben wir leider nicht gefunden. Bis auf die zuletzt vorgestellte Anlage bewegen sich alle bestenfalls auf durchschnittlichem Bauniveau. Die Fotografien entlarven erhebliche Defizite bei der Felsgestaltung, wenig überzeugend wirkende Wasserflächen, unbehandelte Spritzguss Häuser mit Plastikganz wie auch schon lange nicht mehr zeitgemäßes Gestaltungsmaterial – in Summe also eher eine Dokumentation, wie Modellbau vor zwanzig oder dreißig Jahren war.

Sicher haben auch diese Anlagen ihre Berechtigung und sollen vor allem ihrem Erbauer Freude bereiten. Doch als leuchtende Werbeschilder für unser Hobby eignen sie sich nicht mehr, denn sie vermögen nicht die Illusion einer echten Welt zu erzeugen. Sie schaffen es nicht, den Betrachter zu überraschen und ihn mit der Frage zu beschäftigen, welchen Maßstab er da vorgesetzt bekommen hat.



Schade ist auch, dass die Anlagen sehr einseitig überwiegend von der Reichsbahn in der aus DDR geprägt sind. So repräsentieren sie nicht annähernd einen Querschnitt der Modellbahnanhänger in ihrer Verteilung auf Epochen und Bahnverwaltungen. Wir haben leider den Eindruck, dass hier eher fotografiert wurde, was im unmittelbaren persönlichen Umfeld eines Vereins oder Stammtisches lag und schnell erreichbar war.

Diese Auswahl haben Autor und Fotograf zu verantworten. Transpress behauptet, Rainer Albrecht zähle zu den führenden Modell-Fotografen Deutschlands. Uns erscheint dieses Urteil überzogen, wenn uns auch Autor und Fotograf als freie Mitarbeiter der Zeitschrift „Modelleisenbahner“ bekannt sind und dort regelmäßig deutlich besseres Material veröffentlichen.

Von den im Buch gezeigten Aufnahmen sind wir jedenfalls nicht begeistert, obwohl sie beim Druck sauber und gut wiedergegeben wurden. Wir erkennen gravierende, handwerkliche Fehler wie das Fehlen von die Landschaften fortführenden Hintergründen. Stattdessen schauen wir dort bisweilen auf ungestaltete Wände.

Wenn wir dem Fotografen wenig Gespür für bewegende Anlagenszenen attestieren, dann ist das sicher Geschmackssache. Dennoch sind wir davon überzeugt, hier nur der reinen Dokumentation dienende Standardmotive serviert zu bekommen. Und auch die Ausleuchtung und Schärfentiefe erscheinen uns nicht in jedem Fall ausreichend gut gelungen.

Schlecht bestellt ist es auch um die Tipps für den Bau der eigenen Modellbahnanlage. Dieses Buch ist kein Anlagenbau-Ratgeber und so steht der Weg, der zur jeweils gezeigten Anlage geführt hat, auch gar nicht im Fokus. Für einen reinen Bildband sind die kurzen Begleittexte jedoch völlig ausreichend und auch passend.

Ratschläge und Hinweise finden sich eher in allgemeiner statt konkreter Art versteckt in der Bildstrecke vor dem ersten Portrait oder in etwas ausführlicheren Beschreibungen von Details einer Anlage. Doch dann sind sie für Anfänger kaum zu gebrauchen, weil es nicht um die typischen Probleme geht, mit denen sich jemand zuerst konfrontiert sieht.

Einsam und völlig fehl am Platz wirkt auf uns das letzte Kapitel über die erste betriebstaugliche, in Deutschland gebaute Dampflokomotive „Saxonia“ als Nachbau in Originalgröße und als Jubiläumsmodell von Piko aus dem Jahr 1988. Es fehlt eine gedankliche Verbindung zwischen den Vorbildbeschreibungen mit kurzer Modellerwähnung und den vorherigen Anlagenvorstellungen im Buch.

Vermutlich hätte dieses Werk einen besseren Eindruck bei uns hinterlassen, wenn Titel und Beschreibungen uns nicht ein Buch auf höchstem Niveau suggeriert hätten. Zusammenfassung und Inhalt sollten halt schon zueinander passen. Daher hätte es den Verantwortlichen sicher besser zu Gesicht gestanden, kleinere Brötchen zu backen und diesen Band einfach als Dokumentation bislang nicht bekannter Heimanlagen anzukündigen.

.....
: Verlagsadresse und Bezugsmöglichkeit: :
: <http://www.transpress.de> :
.....

EM-Baupraxisreihe Teil 7

Der Alba-Verlag weiß Rat

Die Sieben gilt gemeinhin als Glückzahl. Und der Alba-Verlag hat jüngst Teil 7 seiner Modellbahn-Baupraxis-Reihe veröffentlicht. War auch das für die Herausgeber ein Glücksfall? Kritisch haben wir dieses aktuelle Heft gelesen und zunächst drängte sich uns der Eindruck auf, etwas Ähnliches bereits serviert bekommen zu haben – doch weit gefehlt. Wir ließen uns eines Besseren belehren.

Gernot Balcke & Heinz Lomnický
EM Modellbahn Baupraxis 7
3D-Anlagen – Schaubilder - Bahnhöfe

Alba Publikation Alf Teloeken GmbH & Co. KG
Meerbusch 2014

Magazin mit Klebebindung
Format 21,0 x 29,7 cm
136 Seiten mit ca. 200 farbigen Abbildungen

ISSN 0342-1902
Best.-Nr. emmbp201402
Preis 14,50 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

An dieser Stelle stellen wir Ihnen einen ebenso klassischen wie guten Anlagenbau-Ratgeber vor. Der Alba-Verlag baut seine Reihe Modellbahn-Baupraxis konsequent und durchdacht aus, womit bereits für sehr verschiedene Aufgabenstellungen gute Hilfswerke zur Auswahl stehen.

Dennoch hatten wir bei diesem Heft zunächst den Eindruck, ein bekanntes Heft ein zweites Mal serviert zu bekommen. Doch glücklicherweise ließ sich dieser Eindruck nicht bestätigen, weil es entscheidende Unterschiede zum Startheft mit der Nummer 1 gibt.

Im Fokus stehen dieses Mal nicht Ideen und Konzepte, die zur Wahl einer Spurweite oder einer Anlagenform führen. Hier wird vorausgesetzt, dass der Leser für sich solch grundlegende Entscheidungen bereits getroffen hat und nach weiteren Ideen sucht, um den für ihn idealen Gleisplan zu finden oder sich für ein inhaltliches Thema entscheiden zu können.

Mehr als 30 Modellbahn-Anlagen, viele davon auch für die Baugröße Z geeignet, stellen die Autoren nicht nur mit Gleisplänen vor, sondern veranschaulichen sie auch mit großen, dreidimensional gezeichneten Panorama-Schaubildern, damit der Leser gleich einen plastischen Eindruck erhält. Frühzeitig abschätzen zu können, wie die Anlage einmal aussehen wird, erleichtert nach unserer Meinung das Planen und Bauen deutlich.

Die vorgestellten Gleispläne erscheinen uns dabei auch sehr ausgeklügelt und nicht alltäglich, weshalb auch diejenigen fündig werden, die das Besondere suchen. Wer es nicht eins zu eins übernehmen mag, erhält zumindest wertvolle Anregungen und Eindrücke, mit denen er weiterplanen kann. Berücksichtigt sind im Heft übrigens wieder sehr unterschiedliche Anlagenformen wie auch –größen, so dass auch in dieser Hinsicht Vielfalt gewährleistet ist.



Die Texte sind durchweg leicht verständlich verfasst und ansprechend geschrieben. Das Lesen wird daher nicht langweilig, der Leser kann den Ausführungen immer gut folgen und wird regelrecht zum Träumen verführt, wenn ein Anlagenentwurf in Gedanken abgefahren wird.

Einige Worte möchten wir noch den beiden Autoren widmen: Gernot Balcke ist ein „alter Hase“ der Modellbahnfachpresse. 30 Jahre lang betreute er die Modellbahn-Redaktion der Zeitschrift Eisenbahn-Magazin, zuletzt als Chefredakteur. Heute ist er Herausgeber der Zeitschrift N-Bahn-Magazin beim selben Verlag. Seine Stärke, die sich auch in diesem heute vorgestellten Band zeigt, ist die leicht verständliche Darstellung auch schwieriger oder komplexerer Themen.

Heinz Lomnicky zeichnet eher für den zeichnerischen Teil wie auch den Bau einiger Entwürfe verantwortlich. Ihm liegen sowohl Theorie als auch Praxis. Seit Jahrzehnten widmet er sich hier Modellbahn-Anlagen in den Nenngrößen H0 und N. Zeichnerisch ist er wohl tatsächlich als Ausnahmetalent zu bezeichnen.

Deshalb müssen wir an dieser Stelle auch dem Verlag Lob aussprechen, seine Zeichnungen in hervorragender Weise wiedergegeben zu haben. Von ihnen lebt der Band 7 dieser EM-Reihe wieder in besonderer Weise.

Etwas Kritik gilt aber den begleitenden Fotografien, die nicht durchweg so gestochen scharf abgedruckt wurden. Zumindest auf den zweiten Blick fällt auch auf, dass fast alle Fotografien von derselben Anlage stammen. Mit Blick auf das sehr facettenreiche Thema hätten wir uns hier etwas mehr Abwechslung gewünscht.

In der Gesamtbetrachtung schwindet aber die Bedeutung dieses Punkts, denn das Heft ist wirklich gelungen und ist auch dahingehend so zu werten, dass unsere Wertung auf die gesamte, bislang erschienene (oder zumindest angekündigte) Reihe abzustellen ist.

Wer neu in den Anlagenbau einsteigen möchte, der macht bestimmt nichts falsch, wenn er sich als Ratgeber die Modellbahn-Baupraxis-Reihe des Alba-Verlags ins Regal stellt.

Verlagsadresse und Bezugsmöglichkeit:
<http://www.alba-verlag.de>

IM VOGTLAND BRAUKUNST



SCHLOß VOIGTSBERG 01.08.-02.11.2014



PARTNER:



Sparkasse
Vogtland



MUSEEN SCHLOß VOIGTSBERG
SCHLOßSTRASSE 32
08606 OELS NITZ/VOGTL.

GEÖFFNET: DI-SO, FEIERTAGS 11-17 UHR
Tel: 037421-72 94 84
www.schloss-voigtsberg.de

Gefördert durch den Kulturräum Vogtland-Zwickau.

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Erfolgreiche Hilfe vom Trainini Lokdoktor:

Erst einmal ein großes Danke an Euer monatliches Magazin. Macht bitte weiter damit, es ist eine Bereicherung für die Spur Z!

Zum Zweiten möchte ich mich auf diesem Wege beim Lokdoktor Michael Etz bedanken, den ich wegen eines Problems meiner Baureihe 44 (starke Überhitzung) per E-Mail kontaktiert hatte. Trotz Ferndiagnose konnte das Problem von Michael erkannt und von mir dadurch beseitigt werden. So ein Lokdoktor ist für uns Zetties unverzichtbar! Nochmals an dieser Stelle ein herzliches Danke und ein großes Lob!

Thomas Küderle, Schiffweiler

Lob und Anregungen fürs Faller-Fachwerkhaus:

Zum Artikel in Trainini 07/2014, ab Seite 12, habe ich noch eine Anmerkung. Der Bauernhof von Faller macht auf mich insgesamt einen guten Eindruck und zeigt, dass mit der Lasercut-Technik ansprechende Modellbausätze zu produzieren sind (wie auch zuvor bereits von Archistories, MBZ und Lütke). Besonders das Ausfüllen der Gefache, das zu einer annähernd ebenen Wandoberfläche führt, trägt meiner Meinung zum guten Gesamtbild bei.



Interessant fand Leser Jochen Brüggemann unseren Baubericht zum Faller-Bauernhaus, weil er sich selbst aktuell mit Fachwerkhäusern im Eigenbau beschäftigt. Rechts im Bild zeigt er zudem sein über 30 Jahre altes Stall- und Scheunengebäude, das einst seine in Trainini vorgestellte Anlage zierte.

Nun ist bei neueren (Vorbild-)Fachwerk-Gebäuden das Fachwerk in der Regel gleichmäßig und gradlinig konstruiert (wie beim Faller-Modell dargestellt); dagegen fällt bei älteren Fachwerkbauten oft

deutlich auf, dass die einzelnen Balken keineswegs immer gerade, sondern mehr oder weniger krumm sind und sich nicht selten die Gebäude durch Setzen im Laufe von Jahrzehnten oder Jahrhunderten insgesamt verzogen haben.

Ein komplett verzogenes Fachwerkhaus dürfte weder einfach zu konstruieren, noch einfach zu bauen sein; allerdings denke ich, dass mit Hilfe der Lasercut-Technik durchaus gewisse Unregelmäßigkeiten im Fachwerk nachzubilden wären (z.B. etwas durchgebogene oder leicht versetzte Balken). Modelle nach älteren Vorbildern (19. Jahrhundert oder früher) würden dadurch eher authentisch wirken.

Als Beispiel habe ich mal zwei Ansichten von Modellen beigefügt, die ich derzeit teils nach realen Vorbildern (2. Hälfte des 19. Jahrhunderts) baue, teils in Anlehnung an reale Vorbilder. Die Häuser entstanden aus Karton, Strukturplatten (von Kibri und Godfather), Papier u. a. m. und sind noch nicht ganz fertig (die „Dachausrüstung“ und diverse Kleinteile fehlen noch).

Bei diesen Häusern haben sich die Unregelmäßigkeiten z. T. von selbst ergeben, weil ich das Fachwerk freihändig aufgemalt habe. Daneben ist noch (rechts außen auf Bild 657) das über 30 Jahre alte Stall- und Scheunengebäude (ohne konkretes Vorbild) zu sehen, das ich von meiner alten Anlage „gerettet“ und für den Einsatz auf der neuen Anlage leicht optisch überarbeitet habe. Bei diesem Gebäude ist das Fachwerk damals noch viel ungleichmäßiger geraten, wirkt aber trotzdem (oder gerade deshalb).

Jochen Brüggemann, via E-Mail

Fragen und Antworten zum Rokuhan-Gleissystem:

Ich bin immer wieder erstaunt, dass auf fast allen Bildern von Z-Anlagen, die in den letzten 2 Jahren veröffentlicht wurden, Rokuhan-Gleise zu sehen sind. Für mich ist das Rokuhan-Gleissystem nicht vollständig, da die Trenn- und insbesondere die Schaltgleise fehlen. Trennungen einer Schiene wie in den Trenngleisen von Märklin kann man ja noch mit der Trennung beider Schienen zwischen zwei Gleisen und einem Anschlussgleisen zwischen den Trennstellen lösen.

Aber wer auch nur etwas automatisiert fahren will, braucht halt Schaltgleise oder andere Sensoren um die Züge zu beeinflussen (Halt vor roten Signalen, Kehrschleifen, Pendelverkehr, Rangiersicherung,...). Und das Märklin-Schaltgleis gibt auch noch die Fahrtrichtung an.

Für mich ist das Fehlen von Schaltgleisen der einzige Grund, nicht auf Rokuhan umzusteigen. Auf mehrfachen Nachfragen kam aber nie eine Bestätigung, dass man sich mit dem Thema beschäftigen würde.

Mich würde mal interessieren, wie andere Zettler das Problem der fehlenden Schaltgleise gelöst haben.

Alex Hock, via E-Mail

Antwort der Redaktion: Wir haben die Fragen und Anmerkungen über Noch bei Rokuhan vorgelegt und gebeten, sie doch einmalig für alle unsere Lesern zu beantworten. Die Antworten aus Japan haben wir vom Englischen ins Deutsche übersetzt und fassen sie wie folgt zusammen:

Rokuhan beginnt die Entwicklung eines Schaltgleises für sein eigenes Bettungsgleissystem. Die mechanische und elektrische Ausgestaltung sind aber noch festzulegen, daher erfordert die Umsetzung noch einige Zeit. Ein genauer Zeitplan kann aktuell noch nicht genannt werden.

Unter der Art.-Nr. A013 bietet Rokuhan Isoliervbinder für das eigene Gleissystem an, mit dem die gewünschten Funktionen an jeder Stelle der Anlage und unabhängig vom Gleisplan realisiert werden können, zumal sie auch wesentlich dünner/kürzer als spezielle Trenngleise sind. Ein separates Produkt ist deshalb zum jetzigen Zeitpunkt nicht geplant.

Korrektur zu einem Artikel aus Ausgabe 6/2014:

In der Juni-Ausgabe haben wir eine neue Waggoninnenbeleuchtung von Mobatron getestet und mit dem bekannten Produkt von Passmann Modellbahnzubehör verglichen. Dabei ist uns ein Fehler unterlaufen, den wir hiermit korrigieren möchten:

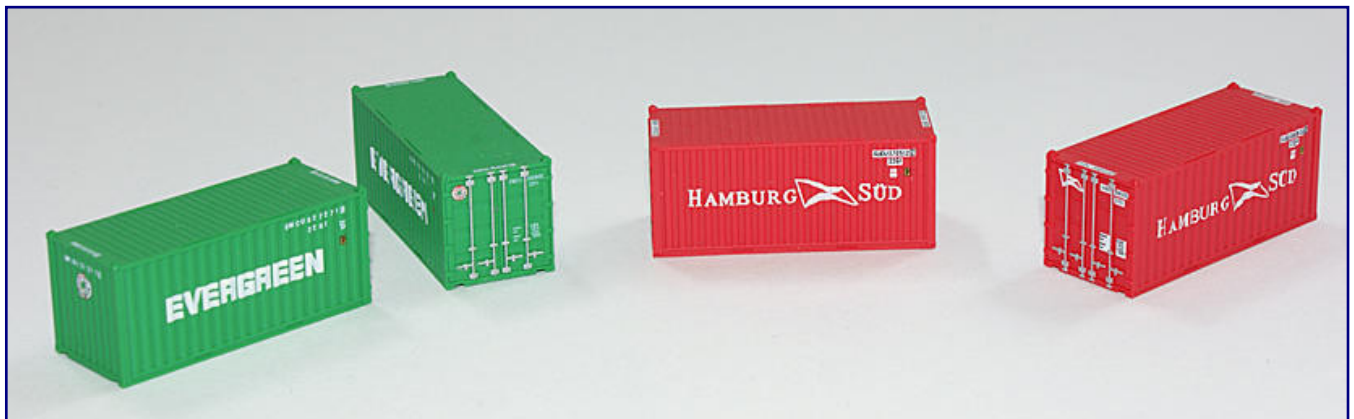
Die Passmann-Beleuchtungsplatinen mit der Artikelnummer Z12 sind entgegen unserer Ausführungen im genannten Bericht sehr wohl auch für den Digitalbetrieb geeignet. Oliver Passmann hat sie sogar explizit für diese Betriebsart freigegeben, so dass hier ein Merkmal vorliegt, dass seine Produkte erheblich und zu seinen Gunsten von den verglichenen Bausteinen unterscheidet.

Nachzulesen ist dies unter folgendem Link: <http://www.passmann.com/PDF/Z12.pdf>.

Ergänzend anmerken möchten wir bei dieser Gelegenheit, dass auch die auslaufende Produktreihe Z08 (alte Innenbeleuchtung) als auch die Zugschlussignale ZS von Passmann Modellbahnzubehör voll digitaltauglich sind.

20-Fuß-Container neu von Rokuhan:

Noch hat die ersten 20-Fuß-Schiffscontainer ausgeliefert, die Rokuhan angekündigt und konstruiert hat. Unter den verschiedenen Gestaltungen sind auch Transportbehälter der international bekannten Reedereien, die in deutschen Häfen und auf Zügen oder Lastkraftwagen in Europa zu sehen sind.



Rokuhans neue Container sind wieder sehr aufwändig an allen vier Seiten sowie auf dem Dach bedruckt. Alle Anschriften sind lupenrein, auch die Verschlüsse wurden farblich abgehoben. Das Zapfensystem passt leider nicht ohne Nacharbeiten zu Märklin-Tragwagen.

Stellvertretend haben wir daher die Bedruckungen von Evergreen (Noch 97550, Rokuhan A108-4) und Hamburg Süd (Noch 97551, Rokuhan A108-5) ausgesucht. Allerdings passen Rokuhans Container ohne Anpassungsarbeiten nicht ohne weiteres auf Märklin-Wagen, weil sie quadratische statt runde Haltezapfen besitzen.

Für einen auf den ersten Blick relativ hoch erscheinenden Preis erhält der Kunde einen aufwändig bedruckten Schiffscontainer mit lupenreinen Beschriftungen auf allen vier Seiten. Auch die Verschlüsse an jeweils einer Stirnseite sind explizit durch einen silberfarbenen Aufdruck hervorgehoben worden.

Daher eignen sich Rokuhans Nachbildungen besonders für diejenigen Einsatzzwecke, bei denen der Betrachter aus kurzer Entfernung Details wahrnehmen kann.

Neue Märklin-Modelle im Handel:

Auch im Sommer gönnt sich der Göppinger Modellbahnhersteller keine Pause und bringt aktuelle Neuheiten in den Fachhandel. Eine der vielleicht schönsten aus dem laufenden Programm ist ab sofort bei den Händlern verfügbar.

Der Inhalt der dreiteiligen Bierwagenpackung für die Epoche III (Art.-Nr. 86395) basiert auf dem Insider-Jahreswagen 2013, der sich bereits großer Beliebtheit erfreute. Für die aktuelle Zusammenstellung aus drei bei der Deutschen Bundesbahn eingestellten Privatwagen der Kulmbacher Brauereien „Reichelbräu Kulmbach“, „Kulmbacher Mönchshof-Bräu“ und „Sandlerbräu Kulmbach“ hat Märklin sogar eine neue Formvariante geschaffen.



Ansprechend wirken die drei Bierkühlwagen aus der Wagenpackung 86395 (Bild oben). Eine bislang noch fehlende Variante der Donnerbüchsen sind die flaschengrünen Bundesbahnwagen (8759; Bild unten), die leider mit grellgelben statt silberfarbenen Fensterrahmen ausgeliefert wurden.

Zwei der sauber lackierten und fein bedruckten Exemplare besitzen einen hochgestellten Bremserstand samt Nachbildung der Handbremskurbel, wodurch sie sich noch deutlicher von den früheren, ebenfalls auf der Bauart G 10 basierenden Wärmeschutzwagen abheben.

Verfügbar geworden ist auch die als Einmalserie produzierte Neuauflage der Torpedopfannenwagen in einer Doppelpackung mit Werksbeschriftung von Krupp (86202). Die beiden Exemplare sind vollständig silberfarben lackiert und tragen den Krupp-Schriftzug auf der Verkleidung des Drehantriebs. Es handelt sich hierbei um eine Neuheite aus dem Jahr 2013.

Deutlich vor der Neukonstruktion der Baureihe 64 hat es die sie ergänzende Wagenpackung mit vier Einheitspersonenwagen der DB im flaschengrünen Lack (87509) in den Handel geschafft. Zum Inhalt gehören zwei „Donnerbüchsen“ 2. Klasse der Bauart Bie sowie je eine 1./2. Klasse Bauart ABIwe und

Pwie (Gepäckwagen). Die Wagen für die frühe Epoche III zeigen leider entgegen der Ankündigung statt silberfarbenen nun grellgelb geprägte Fensterrahmen.

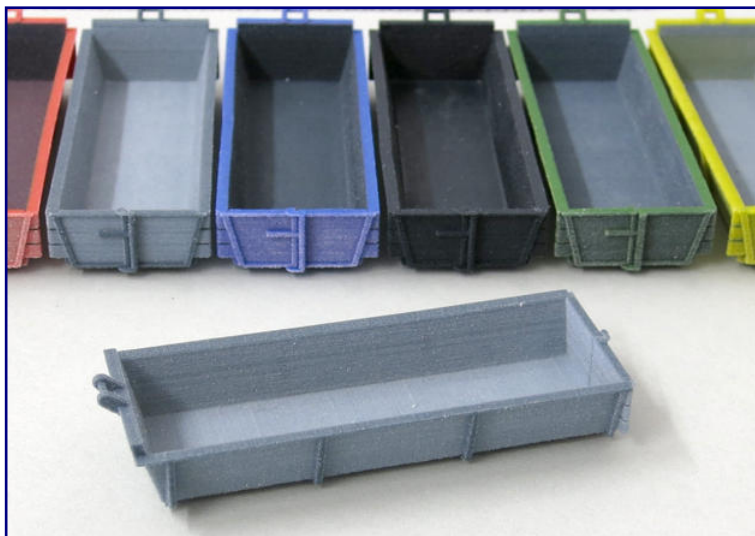
Ebenfalls lieferbar ist das 220 mm lange, gerade Betonschwelengleis (85051). Ab Werk sind jeweils zehn Schienen pro Verkaufskarton zusammengefasst, die Händler bieten sie jedoch für gewöhnlich einzeln an. Der Schwellenabstand, aber vor allem deren Form, wurde bei dieser Formneuheit dem Vorbild folgend verändert.

Gebremstes Tempo bei Schrax:

Auch der 3D-Anbieter Schrax hat neue Modelle für die Spurweite Z im Angebot – allerdings spürbar weniger als in den letzten Monaten. Dass dies aber als nicht Pause zu werten ist und bereits im nächsten Monat wieder mehr zu erwarten ist, hat der Hersteller vorsichtshalber gleich dazu mitgeteilt.

Bereits erhältlich ist der Abrollbehälter, der per LKW bei Entrümpelungen oder Baumaßnahmen ans Haus geliefert wird. So ermöglicht das Modell nette und individuelle Straßen- und Häuserszenen auch im kleinen Maßstab.

Derzeit in Vorbereitung sind hohe Kanaldome mit Deckel (Mannlöcher), an denen zu Wartungs- und Reparaturarbeiten ein Einstieg in das Entwässerungssystem landwirtschaftlicher Nutzflächen und für Bauwerke, auch im Bahnbereich, möglich ist. Dargestellt wird eine Variante mit Gussring und betonierter Mitte.



Die konischen Betonteile mit dem schweren Deckel ragen deutlich sichtbar aus dem Boden.

Neu sind die Abroller, die in verschiedenen Farben angeboten werden.
Foto: Schrax

Bestellbar sind die 3D-Druck-Modelle unter <http://www.schrax.com>.

Gewinnspiel zur IMA in Köln:

Zur 31. Internationalen Modellbahnausstellung, die vom 21. bis 23. November 2014 in der Messe Köln stattfindet, wurde zur Einstimmung auf dieses Ereignis das Gewinnspiel „Bahn frei!“ gestartet. Unter <http://www.modellbahn-gewinnspiel.de> gibt es als Hauptpreis eine Schienenkreuzfahrt für zwei Personen mit dem Rheingold-Comfort-Express ins ehemalige Ostpreußen zu gewinnen. Zwei Eintrittskarten zur Messe erhält der Hauptgewinner natürlich dazu.



Die Teilnahme erfolgt durch Hochladen des schönsten Modellbahn-Fotos auf die Gewinnspielseite oder des besten Modellbahn-Video, ein persönlicher Foto-Stil ist zu wählen und noch eine kurze Beschreibung des Motivs zu ergänzen. Alle Beiträge mit mehr als 20 Punkten nehmen anschließend an der Verlosung der Gewinne teil.

Zur Messe werden rund 60.000 Besucher erwartet. Die Aussteller kommen aus insgesamt neun Ländern

Europas sowie den USA. Im Fokus stehen soll die Nachwuchsarbeit, unterstützt besonders durch Märklin, Faller und den BDEF. Während nahezu alle verbreiteten Spurweiten in der Ausstellungsbeschreibung zu finden sind, liegen uns aktuell noch keine Informationen zu einer möglichen Spur-Z-Beteiligung vor.

Kutsche und Bausatz neu bei C-M-K:

Interessante Neuheiten hat C-M-K ins Programm aufgenommen. Die schwarz-gelbe Postkutsche (Art.-Nr. 905) besteht aus Fräs- und Ätzteilen und wird mit 2 reisenden Figuren in ihrem Inneren geliefert.

Sie bedient vor allem die erste Modellbahnepoche, erzählt aber sicher auch in moderneren Zeiten Geschichten „hoch auf dem gelben Wagen“.

Aus weiß durchgefärbtem Polystyrol besteht der Bausatz „Abbruchhaus mit Bauarbeitern“ (Z118B). Die Maße des Modells betragen etwa 5 x 7 x 5,2 cm. Zum Lieferumfang gehören wahlweise 5 Bauarbeiter in Blaumännern oder 4 in neonfarbiger Kleidung. Der persönliche Wunsch zu dieser Ausstattungsoption ist bei der Bestellung anzugeben.



Die neue Postkutsche von C-M-K hat uns als gute Idee und sinnvolles Modell spontan begeistert. Foto: Creativ-Modellbau Klingenhöfer

Die Herstellerseiten erreichen Sie unter <http://www.klingenhoefer.com>.

Tolle neue Idee von Spur Z Ladegut Küpper:

Die Drehschieber-Seitenentladewagen Fc 089 aus dem Hause Märklin tragen in ihrem Inneren einen schwarzen Gewichtseinsatz, der gleichzeitig das Ladegut nachbilden soll. Überzeugen kann die Oberfläche dieses Gussteils auch bei seiner jüngsten Auflage als Otmm 57 nicht, wo sie das Schüttgut Steinkohle wiedergeben soll.



Endlich gibt es für Märklins Drehschieber-Seitenentladewagen passende Ladegüter: Küpper bietet sowohl Steinkohle als auch Schotter für die verschiedenen Ausführungen an. Foto: Spur Z Ladegut Küpper

Der Aachener Spezialist für solche Fälle, Spur Z Ladegut Josephine Küpper, hat sich nun des Exemplars aus der Wagenpackung 82370 angenommen, das nahtlos in der Reihe seiner Vorgänger steht.

Der nur 0,5 Gramm wiegende Einsatz belastet das Wagengewicht nicht zusätzlich und hat daher auch keinen spürbaren Einfluss auf den Schwerpunkt des Modells.

Dennoch sorgt für eine kantenbündige Ladung echter Steinkohle und damit für einen perfekten Vorbildeindruck. Die August-Neuheit ist auch für die noch nicht ausgelieferten Märklin-Produkte 81379 und 82379 geeignet. Wer diese Zug- und Wagenpackung bestellt hat, sollte sich am besten schon jetzt mit den passenden Einsätzen ausstatten.

Fast zeitgleich ins Programm genommen wurde auf Kundenwunsch auch ein Einsatz mit Schotter, der sich bestens für die Wiebe-Bauzugwagen (Märklin 82373) eignet. Erhältlich sind die Ladegüter ab sofort unter <http://www.spurzladegut.de> oder persönlich auf Veranstaltungen, an denen die Küppers teilnehmen.

Informationen zum Tag der offenen Tür:

Zum diesjährigen Tag der offenen Tür mit Werksbesichtigungen hat Märklin einen Informationsprospekt auf seine Seiten gestellt, der über alles Wichtige informiert. Zu finden ist er unter http://www.maerklin.de/de/service/erlebnis/veranstaltungen/tag-der-offenen-tuer_2014.html. Besondere Aktionen oder Schaustücke zur Spurweite Z nicht geplant. Angeboten wird aber ein Sondermodell auf Basis des Säuretopfwagens (Art.-Nr. 98123), das die Abteilung Galvanik des Hauses in den Mittelpunkt stellen soll.

Und hier das Neueste von AZL:

Im Fokus der letzten Juli- und neuen August-Auslieferungen steht zunächst die US-Bahngesellschaft Missouri Pacific. In deren blauer Lackierung bietet AZL die Diesellok EMD GP9 mit vier verschiedenen Betriebsnummern an (Art.-Nr. 62012-1 bis -4).

Zur ihr passt der braun lackierte und mit weißem Zierstreifen sowie Logo bedruckte Güterzugbegleitwagen vom Typ C-30-5 mit seitlichen Beobachtungsfenstern (92014-1 & -2). Hier stehen zwei verschiedene Betriebsnummern zur Auswahl. Erhältlich ist dieser Wagentyp ebenfalls in Weiß für die SP Railroad Police (92000-11 & -12) und braun lackiert mit neuen Betriebsnummern als regulärer SP-Waggon (92000-09 & -10).



Schwarz-gelb mit einem olivgrünen Trennstreifen oberhalb des Fensterbands sind die schweren Reisezugwagen der CNW (im Bild Postwagen). Foto: AZL / Ztrack

Die schweren Reisezugwagen, die wir bereits in der letzten Ausgabe auch mit weiteren Formneuheiten aufgezählt hatten, sind nun mit jeweils zwei bis vier verschiedenen Betriebsnummern in den schwarz-gelben Farben der Chicago & North Western zu haben (71005-1 bis 71905-2).

Vom 33.000-Gallonen-Gaskesselwagen gibt es jetzt eine Ausführung von Cal-Gas mit zwei optionalen Betriebsnummern (91341-1 & -2). Die dunkelgrau-rote Diesellok EMD SD70M der Southern Pacific wird mit vier verschiedenen Nummern angeboten (61013-1 bis -4).

Weitere Fotos und Informationen sind auf den Herstellerseiten unter <http://www.americanzline.com> zu finden.

Vollmer-Bausätze künftig bei Viessmann:

Nach übereinstimmenden Berichten auf den Internetseiten von Vollmer (<http://www.vollmer-online.de>) und Viessmann (<http://www.viessmann-modell.com>) werden Vollmer-Bausätze auch künftig im Fachhandel erhältlich sein. Viessmann möchte die Traditionsmarke mit rund 1.000 Bausätzen fortführen und innovativer Technik wertvoller machen.

Dafür hat Viessmann nach kurzen Verhandlungen Lizenzen erworben und erwartet, bereits ab September 2014 wieder Bausätze in den Markt liefern zu können. Der Hatzfelder Zubehöranbieter bezeichnet dies selbst als eine neue Ära. Detaillierte Informationen sind für die den nächsten Wochen angekündigt.

Neue Insider-Werbepremie für Sammler:

Nachdem 2009 das Mitgliederwerbeprogramm des Märklin-Insiderclubs eingestellt werden musste, lebte diese Idee unter der Regie der neuen Eigentümerfamilie Sieber wieder auf. Kern dieses Programms sind attraktive Prämien für den Werber. Und wie es sich für einen Modellbahnhersteller gehört, spielen ausgesuchte und exklusive Wagenmodelle dabei eine zentrale Rolle.



Diesen Wagen mit Sonderbedruckung gibt es nun als Prämie für ein neu geworbenes Insider-Clubmitglied. Foto: Jörg Landau

Für die Liebhaber der Spurweite Z hat sich Märklin auf einen Waggon auf Basis des Kühlwagens 8600 entschieden, der in der gewählten Form nicht käuflich zu erwerben ist und daher bei den Sammlern wohl besonders gefragt sein wird.

Als neues Motiv für den Prämiensonderwagen (Art.-Nr. 8600.160) haben die Verantwortlichen Ansichten des Märklin-Werkes Göppingen und historische Modelle aus eigenem Hause ausgewählt. Grundfarbe des Modells ist ein dezentes Beige, das hervorragend zur klassischen Seitenflächengestaltung des Waggons passt.

Eisenbahnkalender 2015 im Alba-Verlag erschienen:

Auch für das Jahr 2015 bietet der Alba-Verlag wieder gleich drei verschiedene Kalender mit Eisenbahnmotiven an, die nun erschienen sind. Erhältlich sind sie im gut sortierten Buchhandel sowie in verschiedenen Modellbahnfachgeschäften oder direkt ab Verlag (<http://www.alba-verlag.de>).

Zur Auswahl stehen der große Eisenbahnkalender 2015 mit aktuellen Farbaufnahmen, der von historischen Aufnahmen geprägte, große Lokomotivkalender 2015 sowie „Modellbahnmotive 2015“ für die Liebhaber kleiner Bahnen. Alle drei wurden im Querformat 45 x 30 cm aufgelegt.

Auf den Seiten des Verlags sind alle Motive zu sehen, so dass niemand die „Katze im Sack“ kaufen muss. Dass die Wiedergabe der Bilder ebenso gelungen ist wie die Motive, versteht sich da fast von selbst.

Fotokalender 2015 auch beim EK-Verlag veröffentlicht:

Ebenfalls im August hat der EK-Verlag seine Fotokalender 2015 veröffentlicht und dem Handel geliefert. Folgende nationale wie auch internationale Themen stehen im Eisenbahnbereich zur Auswahl:

Dampflokomotiven 2015,
Alpenbahnen 2015,
Deutschlandreise 2015,
Globetrotter 2015,



Te 2/3 in der Fertigung bei Freudenreich. Die Auslieferung der letzten Auflage dieser BLS-Traktoren startet in Kürze. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Drei neue Modelle bei FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Gleich drei Fahrzeuge bietet FR Freudenreich Feinwerktechnik aktuell an. Bedient werden dieses Mal sowohl die Schweiz- als auch die Skandinavien-Liebhaber. Kurzfristig wieder lieferbar ist der Tragwagen Lgs der privaten Bahngesellschaft TÅGAB (Art.-Nr. 46.813.01). Die Vorbilder gehen auf Flachwagen Kbps der SJ zurück, die für den Verkehr speziell mit 40-Fuß-Containern umgebaut wurden.

Die Modelle sind in Ganzmetallbauweise umgesetzt, der Container hingegen im Kunststoffspritzgussverfahren. Bestimmte Beschriftungsarten des mitgelieferten Containers aus dem FR-Sortiment können auf Wunsch mit der Bestellung angegeben werden.



Die Freunde skandinavischer Bahnen erfreut FR mit dem Tragwagen der TÅGAB (links) und dem detailreichen Wagen Dalm von Green Cargo, der besonders an den Stirnseiten aufwändig bestückt ist. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Ab Lager lieferbar ist bereits der gedeckte Güterwagen Dalm von Green Cargo. Die Vorbilder stammen aus der Bauart Gbs, die von der SJ zu Postwagen DV30 umgebaut worden waren. Die Güterverkehrssparte übernahm die Fahrzeuge, die heute noch im Betrieb stehen, schließlich in ihren Bestand.

Das komplett aus Metall gefertigte Modell zeichnet sich durch seine besonders aufwändig gestalteten Stirnfronten aus, was auf den Seiten des Herstellers (<http://www.fr-model.de>) mit Aufnahmen sehr gut

Stadtverkehr in aller Welt 2015,
Modellbahnen 2015,
Nordamerika 2015,
Glacier-Express (St. Moritz/Davos Zermatt) 2015,
Feldbahnen 2015,
Harzer Schmalspurbahnen 2015 und
Molli 2015.

Alle Kalender beinhalten inklusive Deckblatt 13 verschiedene Motive und sind im Format 48 x 30 cm auf Kunstdruckpapier mit Spiralbindung aufgelegt. Bis auf den ersten Kalender mit historischen Motiven sind alle vollfarbig gedruckt.

Erhältlich sind die Kalender im gut sortierten Buchhandel und direkt ab Verlag (<http://www.eisenbahn-kurier.de>).

illustriert wird. Mit Ausnahme des Bahnlogos sind alle Anschriften im Tampondruckverfahren angebracht worden.

Zur Auslieferung im September wird derzeit eine kleine Neuauflage des BLS-Traktors Te 2/3 vorbereitet. Dafür wurde die inzwischen 14 Jahre alte Konstruktion überarbeitet. Dank 8-mm-Maxon-Motor bietet sie innen jetzt ausreichend Platz zum Digitalisieren. Weitere optische Aufwertungen krönen diese laut FR nun definitiv letzte Auflage des Modells.

Nicht nur Flugzeug-Modelle bei Herpa:

Auch die jetzt angekündigten Herpa-Neuheiten für die Monate November und Dezember 2014 stehen zu einem Teil noch unter dem Einfluss des Fußballs. Zu nennen sind hier im Maßstab 1:200 die



Als Formneuheit wird die Fokker 27 in den Farben der NLM Cityhopper eingeführt. Foto: Herpa

Fluggasttreppe „Weltmeister“ (Art.-Nr. 556910) auf einem LKW-Fahrgestell und aus der Snapfit-Reihe der Lufthansa Airbus A321 „FC Bayern Siegerflieger“ (610384).

Formneu sind die NLM Cityhopper Fokker 27 (556897) und die Pan American World Airlines Boeing 707-320 „Jet Clipper Golden Eagle“ (556835). Wie immer beschränkt sich auch unsere weitere Auswahl auf Maschinen in anlagenverträglichen Maßen sowie nach ihren Einsatzmöglichkeiten in Europa:

Airberlin Boeing 737-800 „Flying home for Christmas“ (556811),
Etihad Regional (operated by Darwin Airline) ATR 72-500 (556828),
Manx Airlines Vickers Viscount 800 „Skyanyn Vannin“ (556866) und
Luftwaffe Eurofighter Typhoon TaktLwG 31 „400th Eurofighter“ (556859) für den Militär-Bereich.

Die Snapfit-Modelle werden noch um folgende beiden Neuheiten ergänzt:

Edelweiss Air Airbus A330-200 „Kiburi“ (610360) und
Arke Boeing 787-8 Dreamliner (610377) des TUI-Konzerns.

Eine Neuheit haben wir uns noch bis zum Schluss aufgehoben. Neu umgesetzt wird ein moderner PKW, der auch die Neugier der Zetties wecken dürfte. Die Länge des Modells wird mit 2,7 cm angegeben, bezeichnet wird er als Mercedes-Benz Follow-me-Van. Angeboten wird er in einer Zweierpackung (556880) mit dem typischen, schwarz-gelben Schachbrettmuster und einem orangefarbenen Warnlichtbalken.



Der Follow-me-Van ist eigentlich eine B-Klasse im Maßstab 1:160. Herpa versucht in als größeres Fahrzeug im Flugzeugsortiment zu positionieren, was prinzipiell auch für die Spur Z denkbar wäre. Foto: Herpa

Das Modell erkennen wir als aktuelle B-Klasse aus dem Maßstab 1:160. Herpa hievt es vermutlich in ein größer klingendes Fahrzeugsegment, um es glaubhaft ins Wings-Sortiment integrieren zu können. Geht diese Rechnung auf, stünde eventuell auch einem Einsatz auf Spur-Z-Anlagen nichts im Wege. Denkbar wäre dann auch ein Zugriff auf die entsprechenden Straßenfahrzeuge der B-Klasse.

Geänderte Erreichbarkeit des Märklin-Kundendienstes:

Seit dem 1. Juli 2014 ist der Kundendienst von Märklin wieder unter seiner früheren Rufnummer (0 71 61) 6 08 – 2 22 erreichbar. Damit hat sich Märklin wieder von der kostenpflichtigen 0900-Rufnummer, die wir bei ihrer Einführung deutlich kritisiert hatten, verabschiedet.

Auch wenn dieser Sinneswandel vermutlich nicht ganz so freiwillig geschah, sondern auf gesetzliche Änderungen zurückzuführen sein dürfte, die am selben Tag in Kraft traten, begrüßen wir diesen Schritt. Beantwortet werden Fragen zu Technik, Reklamationen, Ersatzteilen oder Reparaturen künftig von Montag bis Freitag im Zeitfenster von 13:00 bis 17:00 Uhr.

Die Faxnummer (0 71 61) 6 08 – 2 25 und die Mailadresse service@maerklin.de blieben unverändert.

Nachruf auf Wolfgang Staiger:

Völlig überraschend ereilte uns die Nachricht über den Tod unseres Bildautoren und sehr geschätzten Eisenbahn-Gesprächspartners Wolfgang Staiger. Bereits am 23. Mai 2014 verstarb Wolfgang im Alter von nur 64 Jahren völlig überraschend in seiner kleinen Wohnung in Essen, nachdem ein schwerer Unfall mit schlimmen Folgen sein Leben verändert hatte.

Geboren 1950 in Stuttgart, studierte er von 1973 bis 1980 bei Otto Steinert und Erich vom Endt an der Folkwangschule Essen. Er war einer der letzten Steinert-Schüler.

Bereits nach dem Grundstudium folgten Reportagen und Veröffentlichungen in Magazinen und Zeitungen wie Stern, Die Zeit oder FAZ sowie Arbeiten im Bereich der Unternehmenskommunikation für verschiedene namhafte Firmen, darunter auch der französische Eisenbahnkonzern Alstom.

Die Eisenbahn blieb jedoch nur ein Randthema seines fotografischen Schaffens. Wolfgang Staiger gehörte zu den erzählenden Bildjournalisten in der Tradition der Sozialfotografie. Reduzierte Tonwerte und harte Kontraste machen ihn stilistisch zu einem typischen Vertreter der damaligen Folkwangschule, schreibt Peter Liedke in „ruhr speak“ (Blog für Fotografie).



Wolfgang Staiger † 23. Mai 2014

Erstmals in Kreisen der Eisenbahnfreunde bekannt wurde Wolfgang Staiger durch sein 1976 erschienenes Buch „Endstation Rheine“, in dem er die Arbeit der „Feuermänner“ auf den letzten Dampflokomotiven des Bw Rheine dokumentierte.

Um sein weiteres Studium zu finanzieren, war er nämlich 1974 für ein halbes Jahr als Aushilfsheizer in den Dienst der Bundesbahn getreten - seine Leica-Kamera hatte er ständig dabei. Beim Betriebswerk Rheine wurde er von Lehrlokfürer Adolf Knoke ausgebildet, bevor er in den regulären Dienst gelangte. Während seiner Einsätze entstand ein großer Teil der Aufnahmen, die ihn nicht nur bei den Personalen bekannt machen sollten.

Ein großer Teil meiner Begegnungen mit Wolfgang Staiger resultierte aus seiner Unterstützung des ehrenamtlichen Filmprojekts „Streifzüge durch 155 Jahre Rheiner Eisenbahngeschichte“ (Uraufführung 2011 vor über 300 Zuschauern). Ein Jahr zuvor veröffentlichte der EK-Verlag auch sein letztes fotografisches Eisenbahnwerk „Eisenzeit“, das wir als Neuerscheinung des Jahres 2010 ausgezeichnet hatten.

Ich erinnere mich gut an eine Autofahrt entlang der Emslandstrecke, bei der wir gemeinsam seine früheren Fotostandpunkte in Bentlage, Salzbergen oder an der Blockstelle Deves wieder aufgesucht und neue Fotos gefertigt haben. Wolfgang war ein Kumpel – warmherzig, bescheiden und beliebt.

Einen Eindruck seiner Arbeiten außerhalb des Eisenbahnbereiches vermitteln seine noch erreichbaren Internetseiten unter <http://www.wolfgang-staiger.com>.

Holger Späing

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knaut
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

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

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