

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Impressionen aus White Haven

Eckstadthaus von MKB
Der Unimog im Modell

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

nicht nur die Firma Faller, der wir an dieser Stelle herzlich gratulieren, feiert in diesem Jahr ihr siebenzigjähriges Bestehen. Gleich alt ist der Unimog von Mercedes-Benz, dessen offizielles Startjahr auch 1946 ist.

Wir haben dies zum Anlass genommen, durch die Programme der Zubehörhersteller und auf die Anlagen einiger Modellbahner zu schauen. Wir haben zu ergründen versucht, welche Spuren er in unserer Baugröße hinterlassen hat.



Holger Späing
Chefredakteur

Nicht immer muss es sich um ein schachtelfrisches Modell handeln. Die Kreativität schafft auch Ansatzpunkte dafür, ein Fahrzeug nicht mehr gleich wiederzuerkennen und einem Anbieter zuzuordnen. Wie viele Lücken es in dieser Hinsicht aber immer noch gibt, wird anhand unserer Literaturempfehlungen zum Thema deutlich.

Zwei Typenkompass-Bände behandeln die Bauserien der Vorbilder und zeigen mit ihren vielen Fotos und Erläuterungen auf, was auch im Modell noch alles möglich wäre.

Ein weiteres, wichtiges Thema dieses Hefts ist unser Jahresschwerpunktthema. Dieses Mal haben wir uns dem Hersteller MKB Modelle zugewandt. Das gewählte Eckhaus in städtischer Architektur, wie sie nicht nur in Hamburg zu finden ist, stellt einige Ansprüche an den Modellbahner.

Besonders ausführlich beschreiben wir den Bau des schönen Hauses mit verzierter Fassade, geben Tipps zur Beleuchtung und zeigen auf, wo Fehlerquellen lauern können. So steigern wir uns von Beitrag zu Beitrag. Jeder kann auf diese Art fit werden, auch mit modernen Hartkarton-Gebäuden zurecht zu kommen.

Absehbar wird für uns an dieser Stelle bereits, dass wir diesen Themenschwerpunkt nicht zum Jahresende abgeschlossen haben werden. Viele spannende Themen stehen noch auf dem Plan der Redaktion und obwohl wir keine Ausgabe auslassen möchten, wird der Platz wegen aktueller Themen nicht ausreichen. Freuen Sie sich deshalb, dass es noch eine Weile weitergehen wird.

In der Redaktion herrschte Freude, mal wieder ein US-Thema aufgreifen zu können. In zwei Teilen machen wir einen Ausflug nach White Haven zur Pennsylvania Railroad. Dirk Kuhlmann und Dr. Sven Rohmann wissen mit unseren Sinnen und unserer Phantasie zu spielen. Oder wären sie angesichts von Texten und Bildern auf die Idee gekommen, gar keine US-Anlage vor sich zu haben?

Ein Spiel mit Phantasie und Wahrnehmung ist auch das Miniatur-Wunderland in Hamburg. Feierlich wurde Ende September der Italien-Abschnitt eröffnet. Er stellte hohe Herausforderungen an die Mannschaft der Schauanlage und ist wahrlich ein Meisterwerk geworden.

Wir waren bei der Einweihung dabei, bevor der Abschnitt für die Öffentlichkeit freigegeben wurde. Gerne liefern wir nun schöne Fotos und viele Hintergrundinformationen, die Lust auf einen eigenen Besuch machen. Doch bevor sie gleich in die Hansestadt aufbrechen, wünsche ich ihnen nun viel Lesefreude!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Alleskönner im Modell.....	5
Um die Ecke herum gebaut.....	11

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Zu Besuch in White Haven.....	19
-------------------------------	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Unimog im Doppelpack.....	23
Von Aufbruch und Innovation	25

Impressionen

Kleine Welt der Wunder	27
Kurzreise durch die Geschichte	43
Zetties und Trainini im Dialog.....	50

Impressum	61
-----------------	----

Wir danken Dr. Sven Rohmann und Dirk Kuhlmann für Gastbeitrag und Fotografien.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. Oktober 2016

Titelbild:

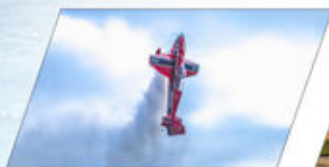
Die A- und B-Einheit der ALCO PA-1 sind weit außerhalb des kurzen Bahnsteigs von White Haven zum Stehen gekommen und trotzdem reicht die Bahnsteiglänge nicht für alle Wagen aus. Doch die Urlauber müssen sich nun damit arrangieren. Foto: Dirk Kuhlmann

Faszination Modellbau

Internationale Messe für
Modellbahnen und Modellbau

28.-30. Oktober 2016

**MESSE
FRIEDRICHSHAFEN**



Die wunderbare Welt der Miniaturen:
präsentiert, zelebriert und gefeiert.

Öffnungszeiten:

Fr. und Sa. 9.00-18.00 Uhr, So. 9.00-17.00 Uhr

www.faszination-modellbau.de

 facebook.com/faszination.modellbau

 instagram.com/faszination.modellbau

 youtu.be/Y1cr4eSCzG4



33. INTERNATIONALE
MODELLBAHN AUSSTELLUNG



17.-20. NOV. 2016

EIN TICKET 4 EVENTS!

KOELNMESSE

www.MODELLBAHN-und-LEGO.de

Zeitgleich: **9.Kölner**




Ticket auch gültig für:
LEGO® Fanwelt
LEGO® Kidsfest
18.-20. NOVEMBER



Öffnungszeiten IMA:

Do. bis Sa. 9.00-18.00 Uhr, So. 9.00-17.00 Uhr

 facebook.com/InternationaleModellbahnAusstellung

 youtu.be/Llx-hDWbU8E

Showtime!

QR-Code scannen oder Youtube-Link
eingeben für das neue IMA Video:



70 Jahre Unimog

Alleskönner im Modell

Der Unimog ist ein Klassiker der Nutzfahrzeugbranche, was sich auch in den verschiedenen Modellbahnspurweiten widerspiegelt. Und so hat er auch in der Baugröße Z seine Spuren hinterlassen. Anlässlich des 70. Geburtstags des Vorbilds haben wir einige interessante Modelle zusammengestellt, die zeigen, was es bislang zu kaufen gab und eine Anregung liefern, was sich aus ihnen machen lässt.

Sein Bau beginnt 1948 bei der Maschinenbaugesellschaft Gebrüder Boehring in Göppingen, nicht allzu weit vom Stammsitz Märklins entfernt. Doch seine Geschichte ist eigentlich noch etwas älter: Die Rede ist vom Universalen Motorgerät, komprimiert zum Akronym Unimog, das heute in aller Munde ist.



Der Unimog 401 des Baujahrs 1955 (Leistung 25 PS) zeigt noch die kantige Form seines Urvaters. Foto: JeLuF / CC-BY-SA-3.0

Erste Zeichnungen für einen Ersatztraktor stammen von Albert Friedrich, zuvor Leiter der Flugmotorenkonstruktion bei Daimler-Benz, und datieren auf den Herbst 1945.

Mit dem Start des Unternehmens Allzwecktraktor zum 1. Januar 1946 beginnt dann auch offiziell die Geschichte eines Erfolgsmodells, das sich seine Attraktivität bis heute bewahren konnte.

Doch zuvor sind für die erforderlichen Stückzahlen hohe Investitionen erforderlich, weshalb Daimler-Benz das Projekt schon im Herbst 1950 übernimmt. Im Folgejahr später rollt dann in deren Werk Gaggenau der erste Unimog vom Band.

70 Jahre lang ist und bleibt er das geländegängige Fahrzeug für die leichte Nutzklasse, dessen Einsatzgebiet weit über das ursprüngliche avisierte Feld der Landwirtschaft hinausgeht. Seine extreme Geländegängigkeit verdankt er seinem Allradantrieb und den Portalachsen, die eine besonders hohe Bodenfreiheit gewährleisten.

Da ist es kein Wunder, dass er sich schon früh auch für die militärische Nutzung empfahl. Weitere Einsatzgebiete liegen in der Forstwirtschaft, bei den Feuerwehren und auch bei Hilfsorganisationen, sobald dort ein geländetauglicher Spezialist mit hoher Zugkraft gefragt ist.

Eines der klassischen Einsatzgebiete hat der „Mog“, wie ihn seine treuesten Freunde nennen, als Schneepflug. Neben den bereits genannten Eigenschaften kommen hier auch seine geringe Breite und gute Sicht nach vorne zu Gute.

Doch auch als Zweiwegefahrzeuge kommen sie zum Einsatz: Bei Firmen mit Gleisanschluss übernehmen sie nicht selten den betriebsinternen Verschubdienst, wo sich eine eigene Rangierlok nicht lohnt. Immerhin lässt sich dieser LKW in den übrigen Zeiten auch straßengebunden nutzen.

Eher ungewöhnliche Einsatzzwecke sind Baggereinsätze mit angebauten Frontwerkzeugen oder Wohnmobile für Weltenbummler. Es scheint wohl nichts zu geben, was dem Jubilar nicht läge oder wofür er noch nicht verwendet wurde. Ähnlich verhält es sich auch im Modell, wo auch für die Spurweite Z bereits verschiedene Vorbilder umgesetzt wurden.



MZZ hat den Unimog 411 als Cabrio im Modell nachgebildet. Eingesetzt wurde es hier von Jürgen Tuschick auf der Anlage „Zetzwil“, obwohl es sich dabei eigentlich um eine Spur-N-Nachbildung handelt. Foto: Jörg Erkel (1zu220-Shop)

Einen kleinen Überblick ohne Anspruch auf Vollständigkeit möchten wir heute mit der Umsetzung von drei verschiedenen Vorbildern geben. Wenn Sie weitere Unimog-Modelle kennen oder selbst an eine Aufgabe angepasst haben, schreiben sie uns. Gerne stellen wir weitere Modelle vor.

Den Anfang macht der noch sehr kantige Unimog 411 mit offenem Führerhaus, der noch aus der Urbauforn hervorging und in der gewählten Form von 1956 bis 1964 gebaut wurde. Ein Modell dieses Typs, das vermutlich von MZZ stammt, hat Jürgen Tuschick auf seiner Anlage Zetzwil verbaut.

Tätig ist es dort als Schlepper im Forsteinsatz – eine ebenfalls sehr typische Unimog-Aufgabe. Was nicht auf den ersten Blick auffällt, ist seine fehlende Maßstäblichkeit: Das Vorbild erschien nämlich noch recht zierlich und kleiner im Vergleich zu den späteren Bauarten.

Mangels eines geeigneten Spur-Z-Modells hat Jürgen Tuschick auf eines der Nenngröße N zurückgegriffen und vermied es, dem Auge geeignete Vergleichspunkte zu bieten, die seine Größe enttarnen. Und so scheint dem Fahrzeug nur die Leichtigkeit zu fehlen, die sicher nur gute Vorbildkenner auf Anhieb parat haben.

Weiter geht es mit einem Unimog 404 aus der erfolgreichsten Vorbild-Bauserie, deren Vorbilder zwischen 1956 und noch 1980 gebaut wurden. Das Modell mit Pritsche stammt von Panits Laszlo und wurde über ein elektronisches Auktionshaus angeboten. Der Blick auf das sehr grobe und zu dick lackierte Ausgangsmodell legt nahe, dass hier viel zu tun bleibt, bis ein anlagentaugliches Fahrzeug aus ihm wird.



Der Unimog 404 aus dem linken Bild wurde über ein elektronisches Auktionshaus angeboten. Nach gründlicher Aufarbeitung und Anfertigen eigener Zurüstteile sowie Neulackierung entstand daraus das im rechten Bild gezeigte Fahrzeug. Fotos: Götz Guddas

Götz Guddas hat es für seine Zwecke mit großem Aufwand aufbereitet und gesupert. So erhielt es eine umfangreiche Detaillierung mit selbstgefertigten Anbauteilen, einen Mercedes-Stern im Kühlergrill, neue Außenspiegel und natürlich auch noch eine perfekte Farbgebung im typischen Unimog-Grün.

Die wohl erste Umsetzung eines Unimog im Maßstab 1:220 hat der damals in der Schweiz ansässige Kleinserienhersteller MZZ geschaffen.

Vorbild war auch hier der Unimog 404 mit Pritsche, der schon in der Frühzeit der Spur Z zusammen mit VW-Transporter T2 unter der Artikelnummer 3102 angeboten wurde. Gefertigt wurden beide Modelle in Metallgusstechnik.

Viele Jahre später dient dieser Unimog S 404 auch als Vorlage für Andrew Hart von Z-Panzer.

Sein aus Resin gefertigtes Modell greift die Vorteile auf, die dieser Werkstoff mit sich bringt und bedient sich zudem auch weiterer technischer Errungenschaften. So zeigt er eine Detaillierung, die vollständig dem heutigen Stand der Technik entspricht.



Dieses Foto eines tannengrünen Unimog 403 soll einen Vergleich zu den vorgestellten Modellen ermöglichen.



So sah die MZZ-Packung 3102 auf dem Katalogfoto aus. Wie bei diesem Hersteller üblich, wurde auch hier die Grundfarbgebung zwischen beiden Modellen gern und häufig getauscht. Foto: MZZ

Unverändert angeboten wird dieses Fahrzeug in militärischer Ausführung der deutschen Bundeswehr mit Pritsche/Plane sowie NATO-Koffer. Während er mit letztgenanntem als Befehls- oder Sanitätsfahrzeug verwendet werden kann, ließe sich die Ausführung mit Verdeck auch in ziviler Lackierung verwenden.

Weiter ging es in Vorbild und Modell mit dem Unimog U 1300 L aus der Bauserie 435, gefertigt vom selben Anbieter. Wieder handelt es sich um eine militärische Version, deren Vorbilder zwischen 1975 und 1990 gebaut wurden.

Z-Panzer bietet auch diese Bauart mit Koffer an, die einen Einsatz als Befehlsstation oder geländegängiger



Dieses Bild des in Eigenregie weiter kolorierten MZZ-Modells belegt, dass dem Unimog 404 ein Kommunalorange sicher besser stand als das Blau von der Produktabbildung.

Krankentransportwagen (KTW) der Bundeswehr ermöglicht. Zur Auswahl steht aber auch hier wieder die Version mit Pritsche/Plane.

Der Umstand, dass die Bundesanstalt Technisches Hilfswerk (THW) häufig ausgemusterte Bundeswehrfahrzeuge übernahm und im Katastrophenschutz einsetzte, brachte uns bei Erscheinen auf die Idee, ob nicht auch eine zivile Version ableitbar sei.

Wie beim Vorbild behielt sie die Dachöffnung mit Lafettenhalterung, erhielt aber die korrekte Lackierung in RAL 5002 ultramarinblau, abgesetzt durch weiße Kotflügel.

Nachträglich haben wir sie noch mit Blaulichtern auf dem Führerhausdach versehen und dadurch sicher eine Spielart geschaffen, die sich auch für diejenigen eignet, die keine Militärfahrzeuge auf ihrer Anlage einsetzen möchten.

Eine letzte Unimog-Bauart, die es käuflich zu erwerben gibt oder gab, ist der äußerlich identische Unimog U 1500 der schweren Bauart aus der Serie 425. Seine Vorbildbaujahre reichen ebenfalls von 1975 bis 1990.



Den Unimog S 404 bietet Z-Panzer seit einigen Jahren in zwei Ausführungen an. Gemein ist beiden Nachbildungen das Dachverdeck.

MZZ hatte sich dieses Typs verschrieben und ihn mit offener Pritsche aufgelegt (Art.-Nr. 3107). Üblich bei diesem Hersteller war es, die Modelle unter derselben Artikelnummer in verschiedenen Farben anzubieten. In diesem Fall ist uns ab Werk nur der grüne Typ bekannt, den wir hier auch im Bild zeigen.

Interessant ist, dass es dieses Fahrzeug auf eine weitere Formvariante brachte, für die Modellbahner dankbar sein werden, die eine Winteranlage bauen oder planen. Seine Lackierung ist für MZZ-Modelle seiner Generation recht umfangreich, womit er einen Spitzenplatz in deren Programm einnahm. Dieses Räumfahrzeug mit Schneepflug trug die Artikelnummer 3196.



Der Unimog U 1300 L in militärischer Ausführung (Bild oben links) als geländegängiger Krankenkraftwagen stammt von Z-Panzer. Beschriftungen und Blaublichter wurden nachträglich ergänzt. Die THW-Ausführung (Bild oben rechts) entstand auf Kundenwunsch auf Basis der Pritschen-Planen-Ausführung desselben Bautyps mit Lafettenhalterung. Der grüne Unimog U 1500 von MZZ (Bild unten links) gehört zur Bauserie 425 und wurde später auch als Schneeräumfahrzeug angeboten (Bild unten rechts) – übrigens das einzige uns bekannte Modell im Maßstab 1:220 für diesen Zweck.

Betrachten wir die bislang angebotenen Modelle, wird die Beliebtheit des geländetauglichen LKW und Schleppers sehr deutlich. Doch obwohl sich bereits drei Hersteller dieses Fahrzeugtyps angenommen haben, konzentrierten sich alle nur auf zwei Grundbauformen. Vor allem die modernen Bauserien und Sonderfahrzeuge wie solche mit hebbaren Ladeflächen zur Umladung auf und von Güterwagen oder auch Feuerwehrfahrzeuge fehlen.

Das liegt vielleicht auch daran, dass Anbieter wie A2 Models aus den Niederlanden, Limized (Z und Meer) oder MWB (Modellbau Wolfgang Baumann) gar keinen Unimog im Programm führen oder führten. Auch Großserienhersteller Märklin hatte weder in seinen neueren Umsetzungen noch in den einst zugekauften Formen von Fischer einen im Programm.

Dasselbe gilt für Noch, wo in den achtziger Jahren ein sehr umfangreiches PKW- und LKW-Programm auf Spritzgussbasis zu finden war. So bleibt noch viel Luft nach oben und sicher würden sich nicht nur ausgesprochene Unimog-Freunde über neue Modelle freuen. Schließlich sind die Vorbilder auch präsent wie eh und je, äußerst flexibel einsetzbar noch dazu.

Der Stammbaum...

Leichte Baureihe	<p>1946 Erhard & Sonne Prototypen U3 bis U4</p> <p>U 300</p>	<p>1949 Bofinger 79390</p> <p>U 300</p>	<p>1951 U 35 U 35</p> <p>U 402 / U 403</p>	<p>1956-1974 U 35, U 34 etc. U 433</p> <p>U 433</p>	<p>1966-1989 U 40, U 52, U 40 etc. U 421</p> <p>U 421</p>	<p>1988-1993 U 400, U 670 etc. U 407</p> <p>U 407</p>	<p>1992-2005 U 90, U 100 S, Kurier etc. U 408 (MNU)</p> <p>U 408 (MNU)</p>	
Mittlere Baureihe	<p>1963-1989 U 65, U 70 etc. U 405</p> <p>U 405</p>	<p>1985-1989 U 80, U 125 etc. U 424</p> <p>U 424</p>	<p>1985-1988 U 54, U 60 etc. U 493 / U 413</p> <p>U 493 / U 413</p>	<p>1988-1993 U 800, U 900, U 1200 etc. U 437</p> <p>U 437</p>	<p>1992-1998 U 120, U 140 etc. U 438 (MNU)</p> <p>U 438 (MNU)</p>			
Schwere Baureihe	<p>1975-1988 U 2300, U 3300 U 425 (MNU)</p> <p>U 425 (MNU)</p>	<p>1975-1990 U 3900 L, U 2700 etc. U 421 (MNU)</p> <p>U 421 (MNU)</p>	<p>1976-1988 U 3000, U 1250 etc. U 424 (MNU)</p> <p>U 424 (MNU)</p>	<p>1988-2002 U 2000, U 2250 etc. U 432, U 437 (MNU)</p> <p>U 432, U 437 (MNU)</p>	<p>2003-2014 U 3000, U 4000, U 5000 U 437 4 (MNU)</p> <p>U 437 4 (MNU)</p>	<p>seit 2014 U 4023, U 5023 U 437 4 (MNU)</p> <p>U 437 4 (MNU)</p>		
Geräteträger	<p>1957-1977 Unimog S, U 83, U 92 etc. U 406.1</p> <p>U 406.1</p>	<p>1970-1986 Unimog S, U 83, U 92 etc. U 406.0</p> <p>U 406.0</p>	<p>1972-1995 4x4 Trac 440, 441, 442, 443</p> <p>440, 441, 442, 443</p>	<p>1993-2001 U 3200 TG U 437</p> <p>U 437</p>	<p>1995-1998 1000 300 M, 104 300 M U 409</p> <p>U 409</p>	<p>2000-2013 U 300, U 400, U 500 etc. U 405 (MNU)</p> <p>U 405 (MNU)</p>	<p>2007-2013 U 300 U 405 (MNU)</p> <p>U 405 (MNU)</p>	<p>seit 2013 U 230, U 423, U 530 U 405 (MNU)</p> <p>U 405 (MNU)</p>

... des Unimog

Aus dem Buch: „Unimog – Geniales Konzept begründet den Weltruhm“ (Wischhof Verlag)

Der Unimog-Stammbaum vom Prototyp 1 bis zum heutigen, hochmodernen Geräteträger und hochgeländegängigen Mercedes-Benz Unimog U 4023 und U 5023. Die einzelnen Baureihen sind hier getrennt auf dem Zeitstrahl dargestellt (von oben nach unten): leichte Baureihe, mittlere Baureihe, schwere Baureihe und Geräteträger. Abbildung: © Daimler AG

Bild rechts:
Exemplarisch für die Lücken im Spur-Z-Angebot zeigen wir ein weiteres Winterdienstfahrzeug: Der mit einer Schneefräse ausgerüstete Unimog U 500 des Baujahrs 2004 gehört zur Bauserie 405, die seit März 2000 angeboten wird. Seine Leistung von 279 PS (205 kW) und Höchstgeschwindigkeit von 85 km/h verdeutlichen die ungeheure Entwicklung seit 1946 (Aufnahme im Mercedes-Benz-Museum Stuttgart).



Unimog-Modelle in Spur Z:
<http://www.aktionshaus-mzz.de>
<http://www.z-panzer.com>

Unimog-Museum in Gaggenau:
<http://www.unimog-museum.com>

Großes Stadthaus von MKB Um die Ecke herum gebaut

In unserer Schwerpunktreihe zum Gebäudemodellbau spielen Architektur-Bausätze aus Hartkarton die wohl wichtigste Rolle. Heute stellen wir mit MKB Modellbau einen weiteren Anbieter vor, der sich dieser modernen Technik verschrieben hat. Der Bau seiner Gebäude zeigt viele Gemeinsamkeiten mit anderen, bereits vorgestellten Häusern. Aber er zeigt auch eine ganz eigene Konstruktionsphilosophie, die für einen individuellen Charakter sorgt.

Im Gegensatz zu den bislang vorgestellten Bausätzen wendet sich das Eckstadthaus aus der Gründerzeit (Art.-Nr. 220322) von MKB Modellbau an jene Kunden, die sich bereits auf Erfahrungen im Kartonmodellbau stützen können. Keinesfalls lassen sich Schwierigkeitsgrade ausschließlich aus Teilegrößen ableiten, wie beim Zusammenkleben dieses Bausatzes festzustellen ist.



Gebäudebausätze von MKB Modelle werden in einer stabilen Wellpappeschachtel mit Fotoaufkleber geliefert. Die Bauteile liegen darin gut geschützt in einem verschließbaren Kunststoffbeutel. Noch dazu gehören eine bebilderte Anleitung und ein Blatt mit Herstellertipps.

Aufmerksamkeit auf sich und wirkt besonders neben den übrigen Häusern der Serie zudem besonders abwechslungsreich.

Geschaffen wurde die Gebäudeserie übrigens als Ergänzung zu Märklins letztjährigem „Bahnhof Dammtor“, für den MKB Modellbau als Zulieferer ebenfalls verantwortlich zeichnet.

Ohne weitere Erläuterungen standen die hanseatischen Stadthäuser dort schon zur Spielwarenmesse 2015 am Stand. Nun werden sie in Eigenregie angeboten und bereichern das Häuserangebot perfekt. Und eben das hat auch uns neugierig gemacht.

Zwar besitzt auch dieses Hausmodell feinste Details, mit der die aufwändige Fassade verziert wird, aber die besondere Herausforderung resultiert daraus, sie auf Anrieb korrekt zu platzieren:

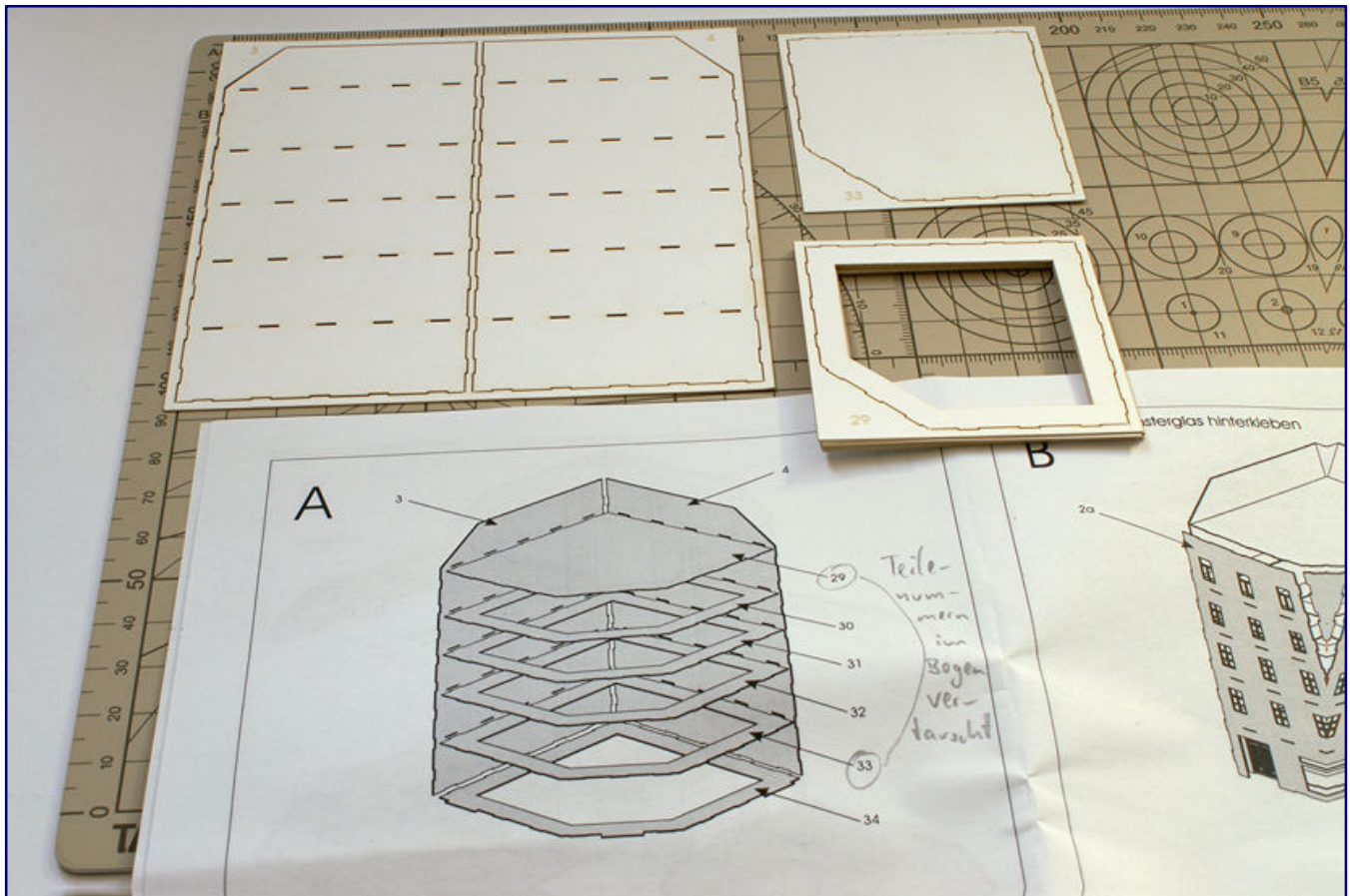
Das ist nämlich nicht immer einfach, wenn Anschlagkanten fehlen und neben einem guten Augenmaß vor allem auch eine hohe Treffsicherheit beim Ansetzen gefragt ist.

Belohnt wird der Modellbahner mit einem großen Haus, das in wohl jede Altstadt passt und mit vier Geschossen keinesfalls verniedlicht wirkt.

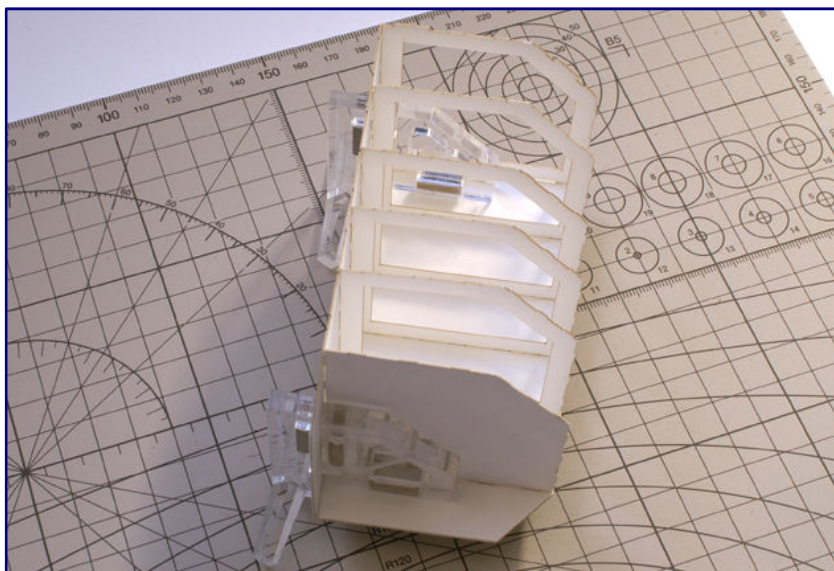
Die Fassadenstruktur lenkt

Erforderliches Material und Werkzeuge:

- Bausatz (MKB Modelle)
- Etagenbeleuchtung (Viessmann)
- Schwarze Polystyrolplatte (Evergreen; Vertrieb über Faller)
- Papiertaschentuch
- Lasercutklebstoff (hier Faller und Noch) oder Weißleim
- Alleskleber (z.B. Uhu Kraft)
- Winkelset „Rite Way“ (Faller)
- Spannzwingen (Revell)
- Schneidematte (Tamiya)
- Skalpell / scharfes Bastelmesser mit frischer Klinge (Conrad)
- Zahnstocher



Gleich im ersten Bauschritt machen wir Bekanntschaft mit den Tücken der Anleitung: Die Nummerierung der Teile 29 bis 33 ist vertauscht wiedergegeben. Hier ist Aufpassen angesagt, damit das Teil mit Treppenabsatz auch wirklich ganz unten landet.



Bei der Montage des Gebäudekerns hilft das Winkelwerkzeug „Rite Way“ von Falter, denn hier sind gleich eine ganze Menge Teile zusammenzufügen, die perfekt fluchten und im 90-Grad-Winkel zu den Rückseiten sitzen müssen.

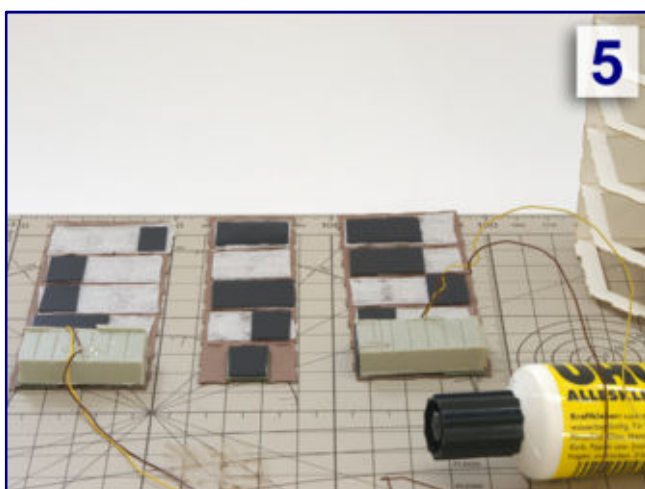
erläutert. Der Abschnitt zum Kolorieren weckt gleich unsere Aufmerksamkeit, denn auch bei MKB haben wir es mit durchgefärbtem Hartkarton zu tun, wie er im Architekturmodellbau eingesetzt wird.

Wie vor jedem neuen Bauprojekt steht als erstes ein Studium der Anleitungen an. Hier fanden sie gleich unsere Zustimmung, denn ihre Struktur ist gelungen.

Alle Teile werden auf den ersten Seiten mit ihren Nummern abgebildet, zu jedem Bauschritt gehören zwei Abbildungen, die die zu verbauenden Teile und deren Anbringungsort zeigen sowie ihnen ein Bild gegenüberstellen, wie das Gebäude nach diesem Schritt aussehen soll.

Zu begrüßen ist auch ein beiliegendes Informationsblatt, das Tricks und Kniffe zu MKB-Bausätzen, geordnet nach Werkzeugen, Schneiden, Kleben und farblicher Behandlung

Und siehe da, völlig korrekt erfolgt dort der Hinweis, dass Farbgestaltungen eigentlich überflüssig sind. Wer das Mauerwerk trotzdem individuell verfeinern möchte, etwa durch eine Patina zur Wiedergabe der schmutzigen Fassaden in Industriestädten, kann dies mit Buntstiften und Trockenfarben tun. Wir werden darauf vorerst verzichten, solange der endgültige Einsatz unseres Hauses noch offen ist.



Gebäude mit Leben: Der Anleitung folgend werden die braunen Innenwände mit den Fensterkreuzen verglast (Schritt 1). Für die Gardinennachbildungen werden die einzelnen Lagen eines Papiertaschentuchs in Streifen geschnitten (Schritt 2), um dann hinter die Fensterscheiben geklebt zu werden. Das Abdunkeln einzelner Fenster und der mittleren Eingangstür erfolgt mit schwarzen Polystyrolplatten (Schritt 3). Im Gebäude werden derweil zwei LED-Sockel eingeklebt. Für die mittleren beiden Etagen dient ein weiterer Polystyrolstreifen als Träger (Schritt 4). Die Ausleuchtung der beiden Ladengeschäfte samt Zugangstüren übernimmt die Viessmann-Etagenbeleuchtung, in die Fotonachbildungen von Einrichtungen eingeklebt wurden (Schritt 5). Erst danach können die Innenwände auf den Gebäudekern geklebt werden (Schritt 6). Im Bild ist schon die erste von zwei Außenwandauflagen angebracht.

Und damit kann der Zusammenbau auch schon starten. Er bereitet uns keine großen Probleme, denn wir können bereits auf Erfahrungen aufbauen.

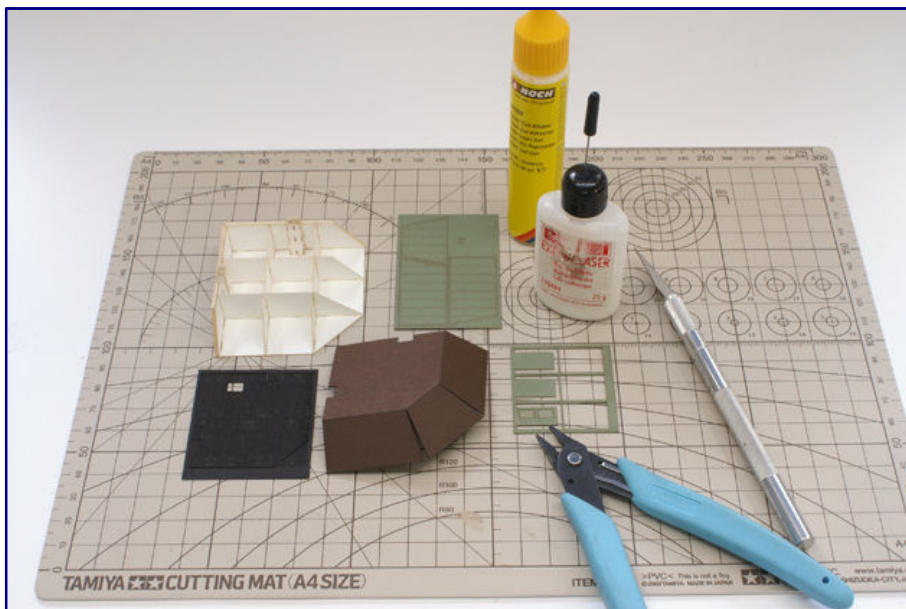
So profitieren wir auch dieses Mal von der sich immer wiederholenden Grundaufbauweise. Allerdings liegt der Schwierigkeitsgrad dieses Mal höher als bei den vorausgegangenen Bauprojekten. Für Anfänger empfehlen wir ihn deshalb nicht!

MKB Modelle hat den Zusammenbau auf sieben Bauschritte verteilt, die in der Anleitung alphabetisch geordnet sind. Die Passgenauigkeit der Teile, die wir im Karton vorfinden, ist durchweg gut. Wir sind gespannt, wie das fertige Gebäude wohl wirken mag. Doch bevor geklebt wird, nehmen wir wieder trockene Passproben vor – ein Hinweis, den wir nicht oft genug geben können.



Als nächstes werden auch die beiden Rückwände durch eine Kartonauflage verstärkt. Bei der Flächenverklebung macht sich Nochs Laser-Cut-Kleber besonders nützlich. Für den Dachaufsatz sind mit dem Schichten der hinteren Rahmenwände und dem Bau der Kamine Vorbereitungen zu treffen

Als erstes entsteht ein Grundgerüst aus den zwei Eckwänden und Etagenböden, die das Innere des Gebäudes bilden werden. Eine Zimmeraufteilung ist nicht vorgesehen und noch wirkt der frisch verklebte Rohbau recht instabil, was auch am recht dünnen und wenig verdichteten Karton liegt. Eine wertvolle Hilfe ist hier das Winkelwerkzeug „Rite Way“ (170681), das Faller anbietet.



Der Unterbau des Daches besteht aus einer stabilen Wabenkonstruktion. Darauf wird eine braune Kartonschicht gelegt, die anschließend die dünne, schwarze Dachhaut (mit Ausstieg für den Schornsteinfeger) und die nach vorne sichtbaren, grünen Platten aufnimmt.

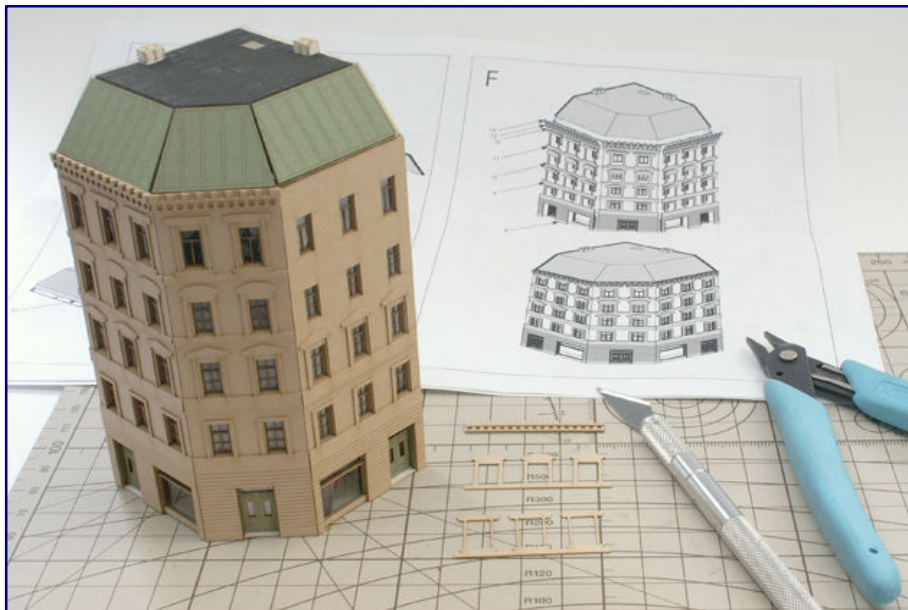
halb eine Aufschichtung aus zwei zusätzlichen Lagen Karton erhalten. Die Anleitung weist hier noch ein weiteres Teil 15 aus, das wir leider in den Bögen nicht finden können.

Wichtig ist – nicht nur hier – der Blick auf die Teilenummern und die Herstellerillustrationen hier für den Bauschritt A: Die Etagenböden sind bis auf den ersten und letzten identisch.

Verwechslungsgefahr birgt der unterste, der sich nur durch einen Treppenabsatz von den Zwischenböden unterscheidet.

Nicht leichter macht es der Umstand, dass hier die Teilenummern 29 und 33 (oberste Decke) in der Anleitung vertauscht sind.

Für den nächsten Schritt gilt es, die drei Eingangstüren nachzubilden, die etwas zurückversetzt platziert werden und deshalb



Auf die noch glatte Außenwand werden die Stuckteile aufgebracht: Der vorletzte Bauschritt F beginnt mit größeren Teilen, die vollständige Fenstereinrahmungen und Linienführungen auf der Fassade aufgreifen. Auch der aus zwei Lagen erstellte Abschluss zum Dach wird nun angeklebt.

der Fensterrahmen. Hier darf nicht vergessen werden, diese Teile wie auch die Türen zunächst von hinten zu verglasen sind.

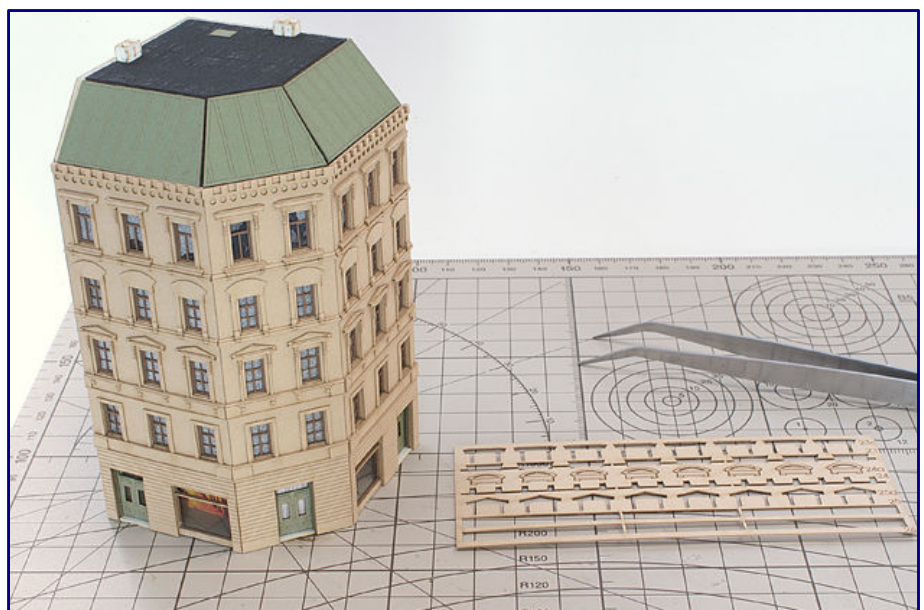
Einen entsprechenden Hinweis gibt der Hersteller nur in Textform („Fensterglas hinterkleben“) oberhalb seiner Abbildungen. Gedanken machen müssen wir uns nun aber auch über das, was sich hinter den (beleuchteten) Fensterscheiben abspielen soll. Wir entscheiden uns für Gardinen hinter allen Fenstern der Wohnetagen.

Am einfachsten nachbilden lassen sie sich mit einer einzelnen Papierlage aus einem Taschentuch. Je vier vorsichtig mit der Zahnstocherspitze platzierte Klebepunkte aus Uhu Kraft fixieren sie am Bauteil.

Vorbildnah wirken wird das große Stadthaus aber nur, wenn später nicht aus allen Fenstern Licht dringt.

Das erfordert ein Verdunkeln einzelner Fenster. In Frage kommt dafür entweder schwarzes Tonpapier oder Polystyrol.

Wir greifen zu schwarzen Platten 9113 von Evergreen mit 0,5 mm Stärke und schneiden passende Stücke aus. Sie werden wieder in gleicher Weise hinter die Fenster geklebt, wobei es zu vermeiden gilt, dass der Klebstoff im sichtbaren Bereich die Taschentuchauflage benetzt.



Den Abschluss findet der Gebäudebau heute mit den letzten Einzelzierteilen, die im Bauschritt G auf diejenigen aufgesetzt werden, die wir bereits auf der Fassade verklebt haben. Im Dachbereich fehlen noch Abdeckstreifen und zierende Absturzsicherungen.

So platzieren wir eine Rückfrage an den Hersteller und lernen dabei auch einen schnellen und guten Kundendienst kennen:

Fehlende Teile werden selbstverständlich nachgeliefert, aber hier handelt es sich nur um einen Fehler im Plan. Das fragliche Teil gibt es nur bei den größeren Spuren.

Anzubringen sind im selben Bauabschnitt auch die (braunen) Innenteile der drei Wände zur Straßenseite.

Sie sind, wie von Architekturbausätzen gewohnt, nur eine erste von mehreren Schichten und sorgen für die Wiedergabe

Dieser Arbeitsschritt erfordert den insgesamt höchsten Zeitaufwand und ist immer noch nicht beendet. Mit der Etageninnenbeleuchtung (6045) von Viessmann und zusätzlich erhältlichen LED-Sockeln (6046) bauen wir uns eine Ladennachbildung für die beiden großen Fensterflächen im Erdgeschoss samt den jeweiligen Zugangstüren.



Nach Anbringen der letzten Teile steht ein stattliches Eckhaus aus der Gründerzeit vor uns. Mit seinen Grundmaßen passt es perfekt in Großstadtszenen, idealerweise in Bahnhofsnähe.

nicht ganz zutreffenden Produktbezeichnung „Spannzwingen“ (39070) eine achteilige Zusammenstellung frisch erschienen, wie wir sie im Modellbau jederzeit gut gebrauchen können.

Die folgenden zwei Schritte sind einfacher Natur und gehen deutlich schneller von der Hand. Es folgen nämlich zwei Lagen Karton auf alle straßenseitigen Wände, nach denen das Haus seine spätere beige Fassadenfarbe zeigt.

Passende Fotoeinrichtungen erstellen wir aus den von Viessmann angebotenen Druckbögen zum Ausschneiden. In den Friseurladen auf der rechten Seite setzen wir zur Abwechslung zusätzlich noch einen Vorhang direkt hinter die Scheibe.

Auch eine passende Gardine für die mittlere Eingangstür zu den Wohnetagen bietet der ausgedruckte Bogen. Grundsätzlich hätten wir mit ihm auch die vielen anderen Fenster hinterlegen können, wofür sich dann aber ein mehrfacher Ausdruck des Bogens empfohlen hätte, damit zueinander nicht passende Gardinenmotive vermieden werden.

Doch all unsere bislang erbrachte Arbeit wäre (weitgehend) unnütz, wenn wir jetzt nicht die Leuchtmittel für die höheren Etagen sinnvoll anbringen würden. Zwei LED-Sockel möchten wir dafür auf die Etagen verteilen und jeweils mittig anbringen. Ein ausreichender Abstand zu den Fenstern soll für eine ausreichende Lichtverteilung sorgen.

Ganz oben ist das Ankleben an der obersten Decke kein Problem. Wir fixieren die Klebestelle mit einer Klemmzange, die aus dem Programm von Revell stammt (siehe Bauschritt 4 auf Seite 13). Dort ist unter der

Auch die beiden Außenwände erhalten eine Kartonverstärkung. In diesem Fall ist sie grau und nicht durchgefärbt. Hier bietet sich der Laser-Cut-Kleber von Noch (61104) an, denn es geht um eine Flächenverklebung statt präziser Klebpunkte, die wir mit der Kanüle des Faller-Pendants setzen.



Die Aufnahme in der späten Abenddämmerung beweist, dass der Aufwand für die Laden- und Zimmerbeleuchtung gerechtfertigt war. Mangels Raumteilern im Bausatz war hier Eigeninitiative gefragt, doch es hat sich gelohnt!

Nachfolgend entsteht das Dach des Eckhauses. Sein Grundaufbau besteht aus einer Wabenkonstruktion, die gemäß Anleitung zusammengesetzt wird. Wichtig ist die Reihenfolge des Zusammensetzens der einzelnen Teile und der rechte Winkel auf der „Hinterhofseite“. An den Außenteilen sitzen auch die Kaminschächte, die zu kleben sind, bevor die Dachgrundplatte und Eindeckungen aufgebracht werden.

Nun sind wir bereit für die beiden abschließenden Schritte F und G, die sich ähneln: Als erstes werden in allen Geschossen weitere Fassadenteile aufgesetzt, die aus glatten Wänden eine verzierte Front machen. Auf diese werden noch Fensterbögen und verputzte Fenstersockel geklebt, die eine kleine Herausforderung darstellen, weil sie frei ohne Ansetzkanten zu platzieren sind.

Die beiden Kamine sind noch zu verkleiden und das Dach verlangt noch nach Randeinfassungen und Zierelementen, die geschmiedete Absturzsicherungen darstellen sollen.

Diese beiden abschließenden Schritte bedürfen großer Aufmerksamkeit, denn in der Bildendarstellung der Anleitung fehlen Teilenummern (Schornsteinverkleidung und Fassadenteile) oder sind nicht korrekt (Fassadenteile im unteren Gebäudebereich). Allerdings sind am Ende auch nur noch wenige Bögen und Teile übrig, womit dies problemlos zu meistern ist.

Betrachten wir das Entstehen des Gebäudes aus der Gründerzeit im Zeitraffer, so scheint aus dem hässlichen Entlein ein wunderschöner Schwan geworden zu sein. Anfangs war es kaum vorstellbar, dass aus der nackten und glatten Fassade eine aufwändige und ansprechende Struktur werden sollte. Und so betrachten wir unser Werk mit Freude und sinnen nach einem sinnvollen Einsatz. Doch das ist schon wieder eine andere Geschichte...

Bezugsquelle:

<http://www.mkb-modelle.de>

Anbieter von Klebstoffen und Zubehör:

<http://www.faller.de>

<http://www.noch.de>

<http://www.viessmann-modell.com>

<http://www.uhu.com/de>

Anzeige



12. Modellbahn-Ausstellung
Zeller Adventsmarkt

Zell an der Mosel
Zeller-Schwarze-Katz-Halle

Sonntag, 27. November 2016, von 11 bis 18 Uhr
Veranstalter: Gewerbeverein der Stadt Zell 1844 e.V.

Inspirationen von der PRR (Teil 1)

Zu Besuch in White Haven

Dr. Sven Rohmann ist ein alter Hase der Spurweite Z. Doch seine Vorlieben haben sich teilweise von Motiven aus dem Schwarzwald zur Ostküste Amerikas verlagert. Seine Leidenschaft gilt hier vor allem auch dem Kreieren freier Modellbahnszenen nach ihm bekannten Vorlagen aus der Eisenbahngeschichte der Vereinigten Staaten. Zusammen mit Dirk Kuhlmann nimmt er uns mit auf eine Reise in die Zeit des Traktionswandels.

Von Dr. Sven Rohmann und Dirk Kuhlmann. Für das heute vorzustellende Arrangement nach US-Vorbild haben wir White Haven in Massachusetts, ausgewählt, da es wie das im **Ztrack**-Magazine vorgestellte Deal Island an der amerikanischen Ostküste liegt – genauer gesagt, an dem in die Chesapeake-Bucht mündenden Wicomico River.

Es ist eine kleine amerikanische Stadt mit Bahnhof, berühmtem Hotel, kleinem Hafen und einer Fähre. Unterhalten wurde die Strecke ursprünglich von der Baltimore, Chesapeake & Eastern Railroad (BC&E). Doch bereits im Juni 1905 übernahm die Pennsylvania Railroad (PRR) diese Bahngesellschaft.



Willkommen bei der Pennsylvania Railroad im Bahnhof von White Haven!

Damit erfüllte White Haven perfekt die Voraussetzungen, um als Namensgeber und Vorbild für eine kleine Serie über die PRR zu dienen. Alles Weitere ist unserer Phantasie entsprungen und gibt bestenfalls Vorbildstimmungen wieder. Aber so viel „künstlerische Freiheit“ muss sein!



Bild oben:

Vorbild oder Modell? Hier geht es auf jeden Fall mit der PRR im Stile der Fünfziger in die Sommerfrische.

Bild unten:

Im kleinen Betriebswerk von White Haven treffen sich drei „Rundnasen“ aus der Produktion der Electric Motor Division.

Machen wir uns nun auf und schauen uns das kleine Bahnbetriebswerk näher an, welches die PRR in White Haven unterhält. Jetzt im Sommer ist dort sehr viel los, da die Touristenzüge, wie sie heute wohl bezeichnet würden, aus den Großstädten der Ostküste hier enden und gewendet werden müssen.

Dass es in den Fünfzigern trotzdem etwas weniger hektisch zugeht als heute, sollen diese Aufnahmen ebenfalls unterstreichen. Schön ist, dass einige Dampflokomotiven noch in Betrieb sind und im Bw betreut werden. Es ist zwar nicht viel, was die kleine Betriebsaußenstelle von Salisbury offerieren kann, aber das Personal gibt alles!

Im Einsatz steht hier eine kleine Handbekohlung sowie eine Dieseltankstelle mit großem Tankbehälter, um die immer zahlreicher werdenden Großdiesellokomotiven und auch die kleinen Rangierlokomotiven versorgen zu können. Ebenfalls finden wir einen Wasserkran mit dazu gehörigem Pumphaus und viele

andere Installationen. Doch es gibt hier keinen Lokschuppen, keine Reparatureinrichtungen und auch kein großes Lager für Ersatzteile.



Eine „Mikado“ der PRR wird im Betriebswerk von White Haven restauriert. Wie an der kleinen Bekohlungsbühne gleich zu erkennen ist, war diese Betriebsstelle nicht für die Versorgung so großer Dampflokomotiven konstruiert worden. Und so muss improvisiert werden.

So ist diese Betriebsstelle für die Wartung und den Erhalt der Einsatzfähigkeit der im Hafen tätigen Rangierlokomotiven ausgelegt, aber nicht für das sommerliche Verkehrs- und damit auch saisonal hohe Lokaufkommen.



Eine EMD GP9 der PRR fährt in den Hafen ein. Am Kai wartet das bahneigene Schubschiff „Boxxom“ auf seinen nächsten Einsatz im Eisenbahn-Fährverkehr.

Folgen wir doch den fleißigen Rangiermaschinen zum Hafen. Dort angekommen, ist die Enttäuschung dann doch recht groß. Ist das wirklich alles?

Teil 2 folgt in der nächsten Ausgabe.

Alle Fotos. Dirk Kuhlmann

Bild rechts:

In den Sommermonaten erfahren die Rangierlokomotiven wenig Aufmerksamkeit. Sand und Salz hinterlassen an ihnen daher deutliche Spuren.



Übernahme der BC&E durch die PRR:

<http://www.r2parks.net/B&E.html>

Beitragsstrang zum Vorbild der PRR und Modellserie:

<http://azforum.com/post/4259/thread>

Typenkompass von Motorbuch Unimog im Doppelpack

Das „Universal-Motorgerät“, kurz Unimog, ist ein Mercedes-Benz-Klassiker unter den leichten Nutzfahrzeugen. Sein Einsatzgebiet geht weit über die Landwirtschaft hinaus und das seit rund 70 Jahren. Unzählige Versionen hat er auch im Modell hervorgebracht. Wir haben zwei Bände aus dem Motorbuch-Verlag als passende Nachschlagewerke für Sie gefunden.

Peter Schneider
Unimog 1948 - 1974
aus der Reihe „Typenkompass“

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2015

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 14,0 x 20,5 cm
128 Seiten mit 39 S/W- und 78 Farbbildern

ISBN 978-3-613-03830-1
Titel-Nr.: 03830
Preis 12,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Peter Schneider
Unimog - seit 1974
aus der Reihe „Typenkompass“

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2012

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 14,0 x 20,5 cm
128 Seiten mit 1 S/W- und 126 Farbbildern

ISBN 978-3-613-03451-8
Titel-Nr.: 03451
Preis 12,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Die Geschichte des „motorgetriebenen Universalgeräts für die Landwirtschaft“ geht bis ins Jahr 1945 zurück. Wesentliche Merkmale, die bis heute unverändert Bestand haben, sind vier gleich große Räder und der Allradantrieb.

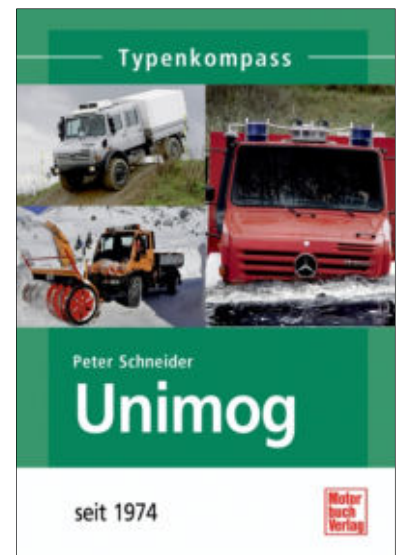
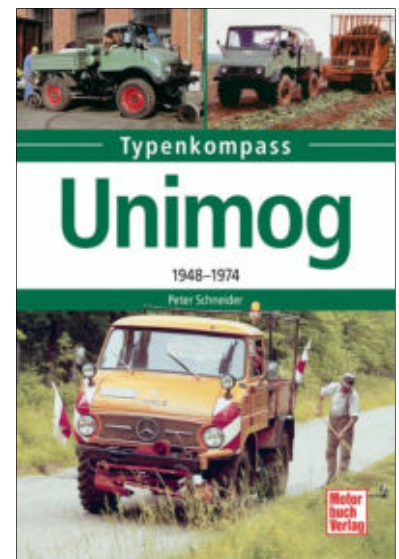
Zum Einsatz kam von Anfang an ein Mercedes-Benz-Motor, zusammengebaut wurden ab 1949 die Fahrzeuge bei der Boehringer Werkzeugmaschinen GmbH in Göppingen. Bekannt und berühmt wurde der Unimog, ein aus dem „universellen Motorgerät“ zusammengezogener Kunstbegriff, mit dem Mercedes-Stern an der Front. Diesen trägt er seit 1953.

Im Gegensatz zur Vielzahl an Ackerschleppern handelt es sich beim Unimog um einen kleinen, aber in hohem Maße geländegängigen LKW. Diese Eigenschaften begründeten seinen bis heute anhaltenden Erfolg.

Die anfangs nur tannengrün - daher auch als „Unimog-Grün“ bezeichnet – lackierten Spezialfahrzeuge erwiesen sich als perfekt für viele Anwendungsbereiche auch außerhalb der Landwirtschaft.

Sie machten Karriere als Salzstreu- und Räumfahrzeug, im Zweiwege-Einsatz auch auf Schienen, bei Feuerwehren und besonders auch beim Militär. Die Bundeswehr setzte ihn ab 1955 ein, auch die französische Armee beschaffte ihn. Die bis heute erfolgreichste Bauserie 404 brachte es bis 1980 auf 64.242 Exemplare.

Zusammengefasst heißt das nichts anderes, als dass der Unimog auch auf der Modellbahn eine große Rolle spielt und es in allen Baugrößen auf Modelle verschiedener Art und Ausführung gebracht hat. Wer auch der Welt abseits der Schiene Aufmerksamkeit widmet, dem bietet sich hier ein weites Feld für



unterhaltsame Szenen, kuriose Fahrzeuge oder auch eigene Umbauten. Ein kompaktes und informatives Nachschlagewerk kommt dann genau richtig.

Genau das bietet die Typenkompass-Reihe des Motorbuch-Verlags. Sie fasst die Unimog-Geschichte in zwei Bänden zusammen, die die Zeiträume von 1947 bis 1974 und für die Zeit danach behandeln.

Hinsichtlich des Erstauflegedatums ist der Band für die zeitgenössischen Fahrzeuge der jüngere, die Unimog-Historie wurde im September 2015 als überarbeitete Neuauflage nachgereicht.

Es gibt sogar noch ein drittes Buch der Reihe, das sich ausschließlich mit den Feuerwehr-Sonderbauarten beschäftigt.

Verantwortlich für die beiden an dieser Stelle vorgestellten Nachschlagewerke ist Peter Schneider, Jahrgang 1936, der seine beruflichen Wurzeln im Automobilbau hat und sich danach einen Ruf als Autohistoriker erarbeitet hat.

Der Band für die ältere Fahrzeuggeschichte fächert systematisch die Modellpalette auf und dokumentiert sowohl die Kommunal- als auch die Armee-Fahrzeuge, Fahrzeuge für Bau- und Forstwirtschaft sowie zahlreiche Sonderaufbauten. Die Typenvielfalt beginnt 1948 mit der Präsentation vor den Frankfurter Messebesuchern und endet 1969 mit der Baureihe 413. Die Vielfalt der Fahrzeuge erweist sich als geradezu unübersichtlich und unerschöpflich.

Der Band für die jüngere Geschichte ab 1974 vervollständigt die Chronik eines nahezu genialen Alleskönners. Enthalten sind hier die Werdegänge und Besonderheiten der wichtigsten Unimog-Modelle.

Wie alle bislang vorgestellten Bänder der Typenkompass-Reihe zeigen sich auch diese beiden Bücher wieder sehr übersichtlich und kompetent, was das Zusammenfassen aller wichtigen Merkmale betrifft.

Dabei wurde das bewährte Konzept beibehalten, dass kurze, einprägsame Texte über ein bis zwei Seiten informieren, kleine Tabellen die Technik in Zahlen darstellen und beidem (mindestens) ein aussagekräftiges Bild zur Seite gestellt wird. Dem Alter entsprechend sind darunter auch viele Schwarz-Weiß-Fotografien.



Die Geburtsstunde des Unimog datiert auf den 9. Oktober 1946, als die erste „Prüffahrt“ mit einem noch nicht ganz fertigen Prototyp erfolgte. Hier sehen wir einen ersten fahrfertigen Prototyp mit Dieselmotor OM 636 und LKW-Bereifung im Dezember 1946 bei einer weiteren dieser Fahrten. Foto: © Daimler AG

Baureihenportrait der Gliedertriebzüge Von Aufbruch und Innovation

Die Gliedertriebzüge, besonders der Tageszug VT 10 501, sind in die Annalen der Deutschen Bundesbahn als diejenigen Fahrzeuge mit der kürzesten Dienstzeit eingegangen. Sie rundum als Misserfolg zu bezeichnen, wäre aber zu kurz gegriffen. Der EK-Verlag rückt sie in den historischen Kontext und würdigt ihre Rolle in einem umfassenden Baureihenportrait.

Heinz Kurz
Die Baureihe VT 10⁵
Die Gliedertriebzüge „Senator“ und „Komet“ der Deutschen Bundesbahn

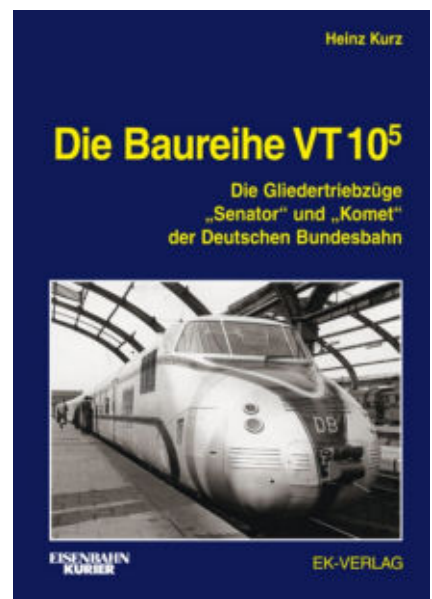
EK-Verlag GmbH
Freiburg 2016

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
ca. 160 Seiten mit ca. 230 teils farbigen Bildern

ISBN 978-3-8446-6025-8
Best.-Nr.: 6025
Preis 45,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Als sich die Aufhebung des Entwicklungs- und Bauverbots für neue Schienenfahrzeuge abzeichnete, gab es schon im März 1948 erste Kontakte zwischen Franz Kruckenberg und der Reichsbahn der sogenannten Bi-Zone - der späteren Deutschen Bundesbahn (DB).



Ihr Präsident Frohne unterstützte das aus diesen Fachgesprächen resultierende Konzept der Leichtmetall-Gliedertriebzüge. Erstmals beschränkte sich die Mitwirkung der technischen Zentralstellen der DB bei deren Entwicklung auf die Kontrolle gesetzlicher und technischer Vorgaben. Dadurch sollte die Kreativität der Industrie nicht eingeschränkt werden.

Es war ein wichtiges Zeichen für die vor dem Krieg auf diesem Gebiet noch führenden Unternehmen. Deutschland erlebte ein beispielloses Wirtschaftswunder und die davon profitierenden Firmen wollten auch international zeigen, dass sie wieder da sind und zum Rest der Welt aufgeschlossen haben.

Gemeinsam mit der Bundesbahn machten sie die Deutsche Verkehrsausstellung 1953 in München zum Ziel, völlig neuartige Züge zu präsentieren und die Tradition der Kruckenberg-Triebwagen fortzuführen. Das war zeitlich mehr als ambitioniert und auch Finanznot auf Seiten der DB wirkte sich 1953 negativ aus. An dieser Stelle steigt der heute vorgestellte EK-Band in den historischen Kontext ein.

Zuvor war Fachliteratur über die beiden Gliedertriebzüge VT 10 501 und VT 10 551 echte Mangelware, obwohl sich diese „Außenseiter“ gerade bei Modellbahnern zu beliebten Fahrzeugen zu entwickeln scheinen. Alle zuvor erschienenen Fachartikel und Buchbeiträge zu diesen beiden Fahrzeugen beschränkten sich zwangsläufig knapp auf ihre Entwicklung und die kurze Einsatzzeit.

Vor allem dank der Vorarbeiten des verstorbenen Horst Troche konnte sich Autor Heinz Kurz auf umfangreiche Zusammenstellungen stützen, die die beiden eher glücklosen Fahrzeuge heute in einem anderen Licht erscheinen lassen.

Mögen viele technische Merkmale einen Irrweg bedeutet haben, zu nennen vor allem die sechs LKW-Motoren je Zug, die für Traktion und Strom sorgten und die Wartungskosten in die Höhe trieben. Ein ähnliches, aber nicht ohne Weiteres vergleichbares Konzept verfolgt Bombardier heute mit größeren Motoren in der Baureihe 245.

Die beiden zeitweiligen Vorzeigezüge nahmen auch viele Entwicklungen vorweg, die erst rund fünfzig Jahre später zum Standard werden sollten, darunter etwa ein geschlossenes Toilettensystem oder die Klimaanlage. Auch der konsequente Leichtbau in Aluminium und der massive Einsatz der Schweißtechnik bedeutete eine Innovation.

Und so lieferten die beiden Züge wichtige Erkenntnisse und begründeten einen Erfahrungsschatz, von dem spätere Entwicklungen profitieren sollten. Als konkretes Beispiel wird der VT 11⁵ genannt, der 1957 den Beweis antrat, das beste Fahrzeug für die Aufnahme des TEE-Verkehrs zu sein. Mit ihnen gemein hatte er die kurzen Zwischenwagen, mit denen das Lichtraumprofil in der Breite beispiellos ausgenutzt werden konnte.

Ohne die Lerneffekte aus den beiden Gliedertriebzügen wäre vermutlich auch der TEE-Dieseltriebzug nicht oder nicht auf Anhieb zu dem Erfolg geworden, mit dem er bis heute in Erinnerung geblieben ist.

Der Autor verfolgt diese Geschichte in der vom EK-Verlag bekannten Qualität und Tiefe: Erprobung von Komponenten, Fertigung unter Zeitdruck, Ausstellung auf der DVA und der anschließende Probe- und Abnahmebetrieb. Dabei auftretende Probleme, Mängel und die Versuche, diese zu beheben und nachhaltig abzustellen, nehmen einen großen Raum ein.

Nicht vergessen wurden auch die Balkan- und Regierungsfahrten, denn diese Züge waren Visitenkarten und Paradedepferde zugleich. Sie verkörperten Aufbruch und Moderne der Fünfziger, wie es nicht einmal die erfolgreichere V 200 konnte. Sie waren ein medial viel beachteter Werbeträger für die junge Bundesrepublik, bis sie mangels Erfolgs ebenso schnell wieder aus dem Blickfeld verschwanden.

Wenngleich sich auch nicht alle in die Züge gesetzten Erwartungen erfüllten und sie schon früh aus dem planmäßigen Dienst ausschieden, so waren sie, wie bereits erläutert, Türöffner für die beteiligten Firmen LHB, MAN und Wegmann. Auch dies wird zum Ende des Buches gewürdigt und noch mal kurz betrachtet.

Interessant und neu gestalten sich die erfolglosen Ausführungen zu den Verkaufsbemühungen der DB. Immerhin führten sie dazu, dass zumindest ein einziger Wagen des Nachtzugs „Komet“ erhalten blieb.

Wenig Neues bietet hingegen das verwendete Bildmaterial in quantitativer Hinsicht. Fotomaterial von „Senator“ und „Komet“ ist rar und vieles deshalb schon bekannt. Trotzdem schafften es Autor und Verlag, einige unbekannte Aufnahmen aufzutreiben und zu verarbeiten, mit denen Bildlücken geschlossen und neue Seiten der beiden Muster gezeigt werden konnten.

Besonders erwähnenswert ist, dass dies sogar für Farbaufnahmen gilt, die zur Betriebszeit noch absolute Ausnahme waren – der Farbfilm steckte schließlich selbst noch in den Kinderschuhen. So ist es nur der recht kurzen Entwicklungs- und Einsatzzeit zuzurechnen, dass dieses Buch mit rund 160 Seiten für EK-Verhältnisse recht knapp ausfiel.

Wir würdigen das bemerkenswerte Ergebnis mit einer Nominierung des Titels für die Neuerscheinungen des Jahres 2016 in der Kategorie Literatur.

Verlagsseiten und Bezug:
<http://www.ek-shop.de>
<http://www.eisenbahnkurier.de>

Das Miniatur-Wunderwerk Italien Kleine Welt der Wunder

Am 28. September 2016 waren die Vertreterinnen und Vertreter der Medien eingeladen, den neuen Italien-Abschnitt im Miniatur-Wunderland zu begutachten und seiner feierlichen Eröffnung beizuwohnen. Wir waren für Sie dabei und berichten von unseren Eindrücken, die unsere hohen Erwartungen sogar noch überstiegen.

Hamburgs Touristenattraktion Nummer Eins, die weltgrößte Modellbahn-Schauanlage Miniatur-Wunderland, hat eine neue Attraktion. Eine vierköpfige **Trainini®**-Delegation durfte der feierlichen Eröffnung am Mittwoch, den 28. September 2016, beiwohnen und sich einen Eindruck von den vielen Sehenswürdigkeiten Italiens machen, bevor dieser Abschnitt als inzwischen neunter am Folgetag auch für die Öffentlichkeit zugänglich war.



Nach dem Erklängen der italienischen Nationalhymne ist es Zeit für die Eröffnung des neuen Abschnitts: Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz (2. v. l.) legt im Beisein des italienischen Gesandten Alessandro Gaudiano (3. v. l.) und der Braun-Zwillinge den Hebel um. Im selben Moment setzen sich die Züge in Bewegung.

In gewohnter Weise erfolgte die offizielle Betriebseröffnung im Rahmen eines kleinen Festakts durch das symbolische Umlegen eines Schalthebels, durchgeführt von Frederik und Gerrit Braun zusammen mit dem Ersten Bürgermeister der Freien und Hansestadt Hamburg, Olaf Scholz, und dem Gesandten der Republik Italien, Alessandro Gaudiano.

In einer kurzen Schau fiel der Vorhang aus vielen Tricolore-Flaggen und offenbarte die ewige Stadt bei Nacht, über die von Lichtern gemalte Nationalflaggen wanderten. Zeitgleich setzten sich die Züge der Ferrovie dello Stato in Bewegung und sorgten zusammen mit 30.000 Figuren nicht nur in Rom für Leben. Ein kleines Streich- und Blasorchester untermalte die Zeremonie mit der italienischen Nationalhymne.

Die anwesenden Ehrengäste und Pressevertreter waren beeindruckt. Dies spiegelte sich auch in den Eröffnungsreden der Betreiber und politischen Vertreter wider, die auch für ein Interview bereitstanden.



Als der Vorhang aus Italien-Flaggen fällt, erstrahlt die Hauptstadt Rom im Morgenrot vor den Betrachtern. Der Blick fällt zwischen der Rückseite des Petersdoms und dem Kolosseum über den Tiber-Bogen, in dessen Wasser sich die Straßenlaternen spiegeln.

„Wenn man an Italien denkt, schießen einem ganz viele Bilder in den Kopf“ gab Frederik Braun unumwunden zu. Statt ursprünglich 90 sind es nun 190 m² geworden und trotzdem musste vieles zu einer Phantasiewelt komprimiert werden. Mit Florenz, Pisa oder Mailand ließen sich viele berühmte Städte trotzdem nicht darauf unterbringen, selbst die bekanntesten Sehenswürdigkeiten der Hauptstadt Rom finden sich nur komprimiert nebeneinander wieder.

Vier Jahre Bauzeit sind ins Land gegangen, worauf ein volles Jahr allein für die Planung aufzuwenden war. Vier Millionen Euro habe dieser Bauabschnitt gekostet – mehr als geplant. „Wir mussten die Eröffnung ein paar Mal nach hinten schieben und es ist auch teurer geworden, als wir geplant hatten“, ergänzt Frederik Braun an dieser Stelle.

Völlig neue Herausforderungen habe der Italien-Abschnitt gestellt. Im Gegensatz zu Skandinavien oder der Schweiz, die eher von einmaligen und typischen Landschaften geprägt seien, sei Italien vor allem durch berühmte Bauwerke gekennzeichnet, deren korrekte Wiedergabe ein Schlüsselfaktor sei, weil sie sowohl bei Deutschen als auch Italienern bestens bekannt sind.

Als prominentes Beispiel diene der Petersdom mit dem Petersplatz: Als größtes Bauwerk der ewigen Stadt und religiöses Zentrum der Katholiken findet die von Michelangelo Buonarroti mitgeprägte Basilika besondere Beachtung und auch kritische Blicke.

Dass diese Kirche in ihren Dimensionen erheblich unter den H0-Maßstab geschrumpft wurde, fällt wohl niemandem auf. Hingegen hätte wohl jeder bemerkt, wenn ihre Proportionen nicht stimmten oder wichtige



Kaum zu glauben, dass die größte Kirche Roms selbst unter Hamburger Verhältnissen im Maßstab 1:160 erbaut werden musste (Bild oben). Der Höhenmaßstab ist aber mit Rücksicht auf die Größe der Figuren mit 1:100 gewählt worden. So zeigt sich fürs Auge überall ein stimmiges Verhältnis, wie der vom Balkon grüßende Papst beweist. Foto unten: Thomas Wycislo

äußere Merkmale gefehlt hätten. Und so stecken auch im Gotteshaus und seinen angrenzenden Kolonnaden, die die Gläubigen wie eine Mutter umarmen, 22.000 Einzelteile, die in 23 Monaten Bauzeit konstruiert und montiert wurden.



Über den Trevi-Brunnen (Bild oben) hinweg, führt der nächtliche Blick zur „Stazione Roma Termini“, der im Modell von 32 auf 16 Gleise gestaucht wurde. Auch vor dem Hauptbahnhof ist auf der Piazza dei Cinquecento (Bild unten) eine Menge los. Wer genau hinschaut, erkennt auch hier eine witzige Figureszene, wie sie für das Miwula typisch ist.

Befragt um seine Eindrücke, antwortete Alessandro Gaudiano, Gesandter Italiens, es sei eindrucksvoll, wie Antike und Moderne im Modell vereint und berücksichtigt seien. Neben dem wieder freigelegten Pompeji nannte er auch Rom – immerhin seine Heimatstadt. Absolut glaubhaft und stimmig sei dort alles wiedergeben.

Von Italiens Hauptstadt soll auch unsere kleine Wanderung durch den neuen Bauabschnitt ausgehen: Begrüßt von Papst Franziskus, der vom Balkon des Doms winkt, schweifen unsere Blicke über viele Touristen und Schweizer Garde vor den Toren zum Inneren des Vatikans.

Angesichts der vielen, mal kuriosen oder auch amüsanten Figurenszenen wissen wir, dass der Humor, der diese Schauanlage einmalig zu machen hilft, auch in der jüngsten Bauphase nicht vergessen wurde. Ein recht aktuelles Beispiel dafür ist auch das Raumschiff „Millennium-Falke“, das inzwischen mehrmals täglich vom Flughafen Knuffingen zum Todesstern abhebt.



Rummel wie in echt: Auf der Spanischen Treppe unterhalb der Kirche Santa Trinità dei Monti ist auch in der Nachbildung mächtig was los.

Fast direkt neben der Petrus-Basilika fängt Roma Termini, der Hauptbahnhof in Nähe antiker Thermen, jeden Blick ein. Seine enorme Gleisfläche überschreitet alles andere.

Die Besucherblicke fallen auf die Busse, die vor ihm auf der Piazza dei Cinquecento warten und viele Reisende, die sich draußen und drinnen tummeln. Der Zugverkehr läuft hier zunächst bescheiden an, doch bald sollen hier über 100 Garnituren verkehren.

Einer der berühmtesten Orte Roms ist wohl die Spanische Treppe, die herauf zur Kirche Santa Trinità die Monti führt.

Sie hat vor einer der tragenden Säulen des Speichers Platz genommen und wird von nicht weniger Figuren eingerahmt, als sich beim Vorbild hier täglich an Menschen versammeln. Verschiedene Straßenkünstler sorgen dort für Unterhaltung.

Wir gelangen zur Piazza Navona mit dem berühmten Vier-Ströme-Brunnen, vor dem sich eine groß angelegte Wasserschlacht abspielt.

Ganz so hitzig geht es beim Original für gewöhnlich nicht zu, denn dieser Platz ist von der Kleinkunst geprägt und hier lässt sich der teuerste Cappuccino oder Espresso der Hauptstadt genießen.

Aber in der Realität stünden wir jetzt auch nicht am Ufer des Tibers und könnten über die Engelsbrücke zum Kolosseum gelangen, das sich dem Besucher aufgeschnitten und folglich

mit perfektem Blick in Innere zeigt. In seiner Nachbarschaft finden wir das Forum Romanum und das Trajansforum, Herzstücke des politischen und kulturellen Lebens in der Antike, als das römische Reich seine größte Ausdehnung hatte.

Eine besondere Szene am großen steinernen Rundtheater, in dem einst Christen den Löwen zum Fraß vorgeworfen und Gladiatorenkämpfe ausgetragen wurden, ist der Steineklau durch Mönche. Dies ist wohl eine der Szenen, an die Alessandro Gaudio gedacht haben muss, denn im Mittelalter nutzten die Kirchenoberen den verhassten Bau tatsächlich als Steinbruch – sein Verfall ist nicht natürlich bedingt.

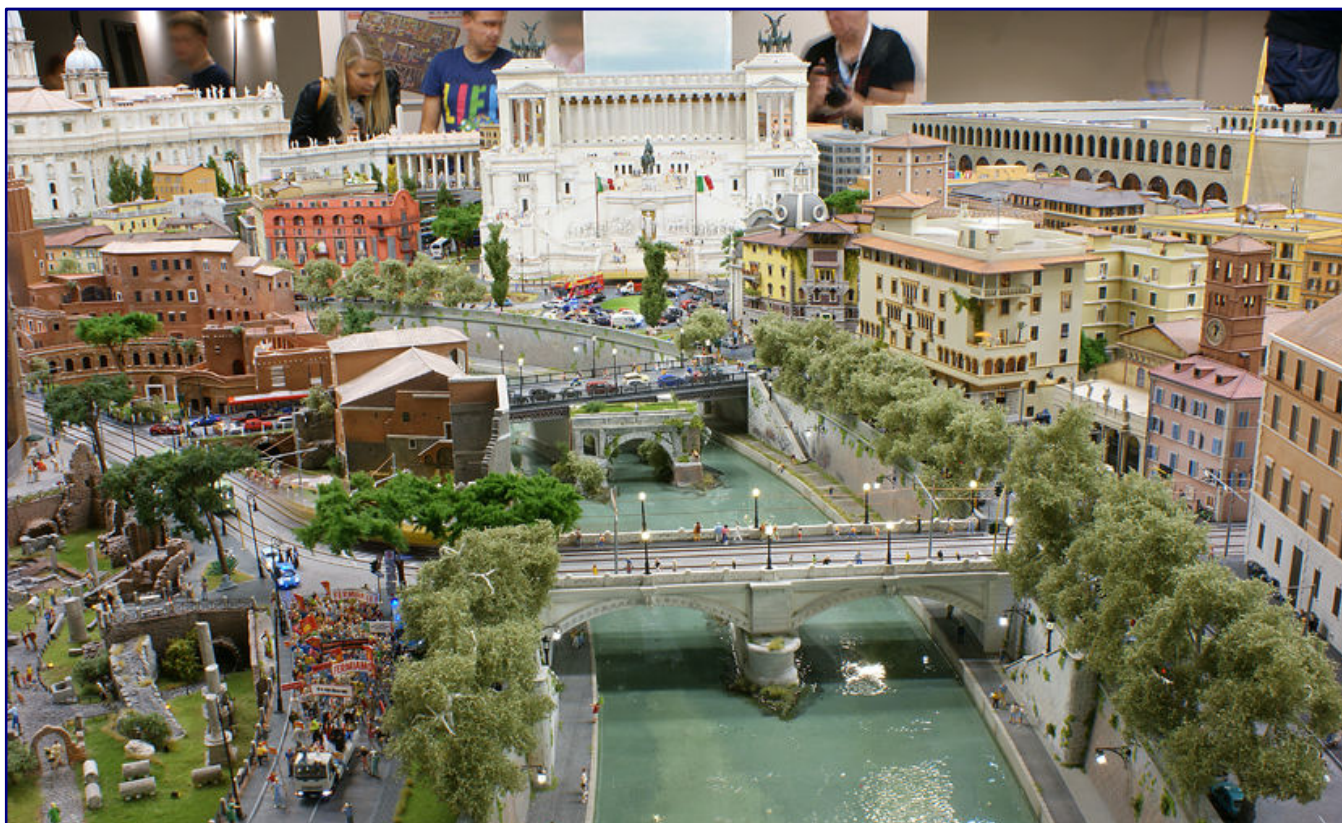


Bild oben:
Mitten im Tiber steht die „Ponte Ratto“, das Fragment einer antiken Brücke aus altrömischer Zeit. Ebenso im Bild erkennen wir eine Friedensdemonstration, dahinter das Trajansforum (links), die „Schreibmaschine (Mitte) sowie Santa Maria in Trastevere (rechts).

Bild unten:
Auch in das Modell des Trevi-Brunnens können Besucher eine Münze werfen, die dann wegrollt. In der links am Gebäude vorbeiführenden Straße erkennen wir den Stern für Carlo Pedersoli. Foto: Rainer Tielke

Nun heißt es einen Moment innezuhalten, denn hinter dem Ponte Mazzini stoßen wir auf den ins Pflaster eingelassenen Gedenkstein für den einstigen Olympiateilnehmer und Schwimmer Carlo Pedersoli, besser bekannt als Schauspieler Bud Spencer. Mitten im Tiber, kurz vor dem Ponte Palatino, steht das antike Fragment des Ponte Rotto (zerbrochene Brücke). Auf ihr sind sie zwei Figuren verteilt: Was machen sie da und wie sind sie dorthin gekommen?



Bild oben:

Das Kolosseum ist im Maßstab 1:130 nachgebaut worden und wird halboffen präsentiert, so dass Besucher besser hineinsehen können. Anders hätte es sich nicht unterbringen lassen.

Bild rechts:

Hat hier ein Souvenirjäger zugeschlagen? Jedenfalls muss der Mann, der auch im vorherigen Bild im linken Rund zu erkennen ist, Superkräfte haben. Foto: Rainer Tielke



Kein Platz blieb für das älteste Krankenhaus Roms, das hier in Flussmitte in unmittelbarer Nähe zu stehen hätte.

An den Künstlerstadtteil Trastevere, wörtlich „jenseits des Tibers“, am anderen Ufer haben die Verantwortlichen aber gedacht. Wir entdecken mit Santa Maria di Trastevere die berühmteste Kirche dieses Viertels.

Wie beim Vorbild führt kein Weg am Trevi-Brunnen vorbei. Auf einem viel zu kleinen Platz schufen sich die Päpste hier ein Andenken in Form des größten Brunnens der Stadt, der in die Palastfassade eingelassen ist. Das Modell steht seiner Vorlage in nichts nach, doch so ruhig wie hier ist es im echten Rom nie.

Umso einfacher lässt sich der berühmte Brunnen, in dem Anita Ekberg in „La dolce vita“ 1960 ein nächtliches Bad nahm, im Modell fotografieren. Münzen können übrigens sowohl beim großen als auch

kleinen Exemplar eingeworfen werden. Ob dies auch bei der Miniatur den Wunsch erfüllt, hierher zurück zu kehren, ist noch nicht belegt. Die Einnahmen werden bei beiden für wohltätige Zwecke gespendet.

Eine imposante Rolle in der römischen Innenstadt nimmt auch die „Schreibmaschine“ ein. Offiziell als Monument zu Ehren von Vittorio Emanuele II. bezeichnet, ist es den Bewohnern der Stadt besser unter seinem Spitznamen bekannt. Wer das Miniatur-Wunderland besucht, wird schnell erkennen, dass es diesen seiner Form verdankt.



Wir verlassen Rom und blicken noch auf eine ungewöhnliche Hochstraßenführung, die es tatsächlich nahe des Hauptbahnhofs gibt (Bild oben). Hinten links entdecken wir die Villa Borghese. Weiter geht es in die Toskana mit zypressengesäumten Straßen und Weinhängen (Bild unten). Über der Kulisse thront die Stadt San Gimignano mit ihren Geschlechtertürmen.

Recht weit entfernt im Hintergrund des Gleisvorfelds, ganz in der Nähe des nächsten Bahnhofs Tiburtina, eines sozialen Brennpunkts, liegt im Modell die Villa Borghese. Dominiert werden seine Blicke aber von

der Hochstraße mit ihren kuriosen Verzweigungen, die es in dieser Form wirklich gibt, auf die aber nur Autofahrer stoßen werden.

Wir folgen dem Schienenlauf und passieren auf dem Weg in Richtung Ligurien die Toskana. Die typische Landschaft mit den von Zypressen gesäumten Wegen versprüht Urlaubsgefühle. Auf den Hügeln dieses Anlagenteils thront eine auf Felsen errichtete Stadt namens San Gimignano – als Modell komprimiert aus San Gimignano und Pitigliano - mit hoch aufragenden Geschlechtertürmen.

Ligurien ist geprägt von schroffen, zum Mittelmeer abfallenden Klippen und pittoresken Dörfern. Der bauliche Schwerpunkt lag hier auf Cinqueterre, gewürdigt mit Riomaggiore, dessen Bahnhof genau zwischen zwei Tunneln liegt und teilweise sogar in sie hineinragt. Dass es hier sehr eng zugeht, wird an den schmalen Wegen und vielen Treppen auch im Kleinen besonders deutlich.



Der Bahnhof von Riomaggiore zeigt, wie eng es in den Cinqueterre zugeht: Sie repräsentieren die Region Ligurien im neuen Italien-Abschnitt. Foto: Thomas Wycislo

Bevor wir in den nächsten Raum schreiten, leitet ein langes Viadukt unsere Blicke in Richtung eines weiteren Bergmassivs. Ein in den Fels gehauener Schriftzug "Monaco" verweist auf den als nächstes geplanten Bauabschnitt, der schon bald begonnen werden soll.

Zeitgleich soll auch Venedig gestaltet werden, das seinen Platz an der Stelle eines bisherigen Sees finden soll. Dieser findet sich im Südtirol-Areal und wir würden ihn sehr vermissen. Lange haben sie im Miwula getüftelt, bis sich die Jugendherberge am Ufer vorbildgerecht im künstlichen Wasser spiegelt.

Höhepunkte dieses Anlagenteils sind das Laaser Marmorwerk mit Standseilbahn für den Abtransport der weißen Steine, das Apfel-Erlebniszentrum, der Berg Piz Chavalatsch mit regional typischen Szenen und Bräuchen, eine Burgruine im Vinschgau mit fliegendem Drachen oder die Fundstelle von Ötzi.



Auch im Modell sehenswert ist das Apfel-Erlebniszentrum (Bild oben) in Süd-Tirol. Ein Schmunzeln im Gesicht lockt die Apfelanlieferung hervor: Während im Hintergrund eine gelbe Ape auf zwei Rädern um die Kurve fährt und die zu hoch gestapelte Ladung von einem Karren fällt, warten vorne in der Schlange geduldig Prominente wie Adam und Eva oder Schneewittchen mit den sieben Zwergen, bis sie an der Reihe sind. Beide Fotos: Rainer Tielke

Seinem Tod haben die Gestalter übrigens eine eigene Interpretation gewidmet: In einem versteckten Tal auf Kindesaugenhöhe legt der Steinzeitmensch Platten auf, verärgert mit dem gewählten Musikstil aber offenbar seine Zeitgenossen.

Doch was wäre Italien ohne seine international bekannten Filmhelden? Berühmt wurden sie unter anderem mit Italo-Western, gedreht in der römischen Filmstadt Cinecittà. Auf der Anlage wurde sie ausgelagert in den Bereich zwischen dem Vinschgau und der Amalfiküste.



Ein Höhepunkt der Landschaft, der viel zu schnell wieder verschwinden könnte, wenn er Platz für Venedig machen muss, ist die Jugendherberge am See: Exakt von vorne betrachtet, spiegelt sich das Gebäude vorbildgerecht im kristallklaren Wasser.

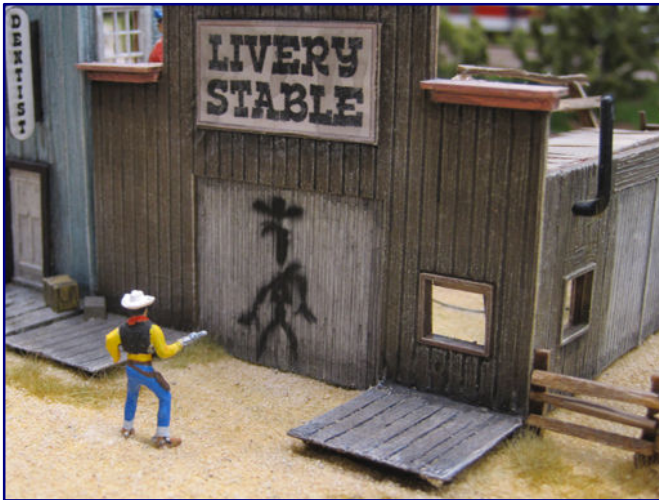
In den Kulissen des Wilden Westens finden wir so bekannte Akteure wie Bud Spencer und Terence Hill, aber auch Szenen aus Winnetou oder „Spiel mir das Lied vom Tod“. Für Schmunzeln sorgen Comic-Helden wie Lucky Luke, der schneller als sein Schatten zieht, oder die Dalton-Brüder.

Fast in unmittelbarer Nachbarschaft, in der kleinen Werkstatt von Meister Gepetto, der sich nichts sehnlicher als einen Sohn wünscht, ist eine lebensgroße Holzpuppe zum Leben erwacht. Pinocchio möchte gern ein echtes Kind sein, nimmt es aber mit der Wahrheit nicht allzu genau. Auf Knopfdruck wächst seine Nase deshalb weit aus dem Schuppen heraus.

Eine Zusammenfassung berühmter Sehenswürdigkeiten ist der Park „Italia in Miniatura“, durch den eine Einschienenbahn verkehrt, die nach dem Vorbild des Drachen Fuchur aus der Verfilmung der Unendlichen Geschichte von Michael Ende gestaltet ist. Hier finden wir, quasi als Merker, auch viele Gebäude Italiens, die sich nirgendwo unterbringen ließen, darunter der Florenzer Dom oder die „Wiese der Wunder“ mit schiefem Turm von Pisa.

Viel Fläche im neuen Abschnitt hat Süditalien mit der Region Kampanien erhalten. Auch wenn die Millionenmetropole Neapel ausgelassen wurde, verstanden es die Gestalter sehr wohl, auch hier berühmte Sehenswürdigkeiten und Landschaften zu verewigen. Auch das organisierte Verbrechen, das den Süden des Stiefels fest in der Hand zu haben scheint, findet sich dort wieder.

So gibt es hier einen Zementschühchen-Wettlauf oder Auftritte von in dunklen Anzügen gekleideten Herren, die ihren „Gesprächspartner“ mit eindeutigen Gesten von ihrem Vorhaben überzeugen. Auch hier spiegelt sich die humorvolle Art, wie die Wunderländer immer wieder regionale Besonderheiten, Alltagsszenen oder Phantasie in liebevollen Figurenarrangements umzusetzen verstehen.



Drei Figurenszenen aus Cinecittà und dazu ein weiterer Fernsehheld: Lucky Luke zieht schneller als sein verblüffter Schatten (Bild oben links), die Dalton-Brüder verlassen die Bank (Bild oben rechts) und die wohl bekannteste Szene aus „Spiel mir das Lied vom Tod“, an der Terence Hill schlafend vom Pferd vorbeigezogen wird (Bild unten links). Pinocchio lügt derweil, dass sich sprichwörtlich die Balken biegen (Bild unten rechts). Fotos oben: Torsten Schubert

In der Tat hat sich auch beim Italien-Abschnitt ein Trend fortgesetzt, der sinnbildlich für die Hamburger Erfolgsgeschichte zu sein scheint: Aus der größten Modelleisenbahnanlage der Welt ist mit den Jahren ein nicht immer von Ernsthaftigkeit geprägtes Spiegelbild Europas und der Welt geworden, in dem die Eisenbahn nur noch eine, wenn auch bedeutende und angenehme, Nebenrolle spielt.

Uns begeistert zunächst das azurblaue Mittelmeer vor der Küste von Amalfi. Hier sind das auch im Modell bedachte Capri (mit der Blauen Grotte) und die grüne Insel Ischia zu Hause, die Region gehört im Vorbild sicher zu den schönsten der Welt. Und das ist ihr auch im Modell deutlich anzusehen, obwohl für unseren Geschmack die vielen und typischen Kuppeln mit vor allem gelb geprägter Eindeckung aus Keramik zu kurz gekommen sind.

Die Lagune voller Wassersportler, Schwimmer und auch – auf Knopfdruck – springenden Delphinen wird von einem großen Hotel dominiert. Wir blicken nach San Severino di Centola auf der anderen Seite der Bucht, darüber erheben sich die Berge mit dem Rocca Imperiale und dem Castello Aragonese, auf dem bengalisches Feuer einen Hinweis auf die Festlichkeiten zu Ehren der heiligen Anna liefert.

Verträumt wirkt das Fischerdorf im Fiordo di Furore, wohin wir unter verschiedenen Brücken hindurch blicken können. In Atrani erleben wir Alltagssituationen mit ihre Ladung verlierenden Tomatentransportern, Eselstransporten durch enge Gassen, die nicht von Autos befahren werden können oder auch dem

nackt flüchtenden, jungen Mann, der von seiner Schwiegermutter in spe in flagranti beim Liebesspiel erwischt wurde.



Blick auf die Küste von Amalfi mit großem Hotelbetrieb (Bild oben) und in den Fiordo di Furore (Bild unten) mit dem links angrenzenden Ort Atrani. Dort sind die einzigen Kuppeln mit Keramikeindeckung zu finden, die für diese Provinz so typisch sind.

Trullihäuser in Alberobello berichten von der Geschichte früherer Erntehelfer, ein provisorisch zusammengezimmelter Ziegenstall liefert dort einen Beweis für italienische Improvisationskünste.

Ein durch die ganze Szenerie reichender, verfallener Aquädukt erzählt aus der Zeit des römischen Weltreiches.

Menschen und Landschaften sind äußerst sympathisch, mit der innen eigenen Wärme und oft einem Augenzwinkern umgesetzt worden.



In flagranti mit der hübschen Tochter erwischt: Da heißt es im katholischen Italien besser Reißaus vor der erbosten Mama nehmen! Foto: Rainer Tielke

Wer nicht schon ein Freund des süßen Lebens ist, der wird spätestens jetzt zum Anhänger italienischer Lebensfreude und –weise werden. Für alle anderen fühlt es sich entweder an wie zu Hause oder eine Rückkehr an Urlaubsorte, die schon früher ins Herz geschlossen wurden.



Trullihäuser im Süden Italiens und dazu ein provisorisch zusammengezimmelter Ziegenstall (Bildmitte unten) fürs liebe Vieh zeugen von der Kultur und Mentalität der Region.

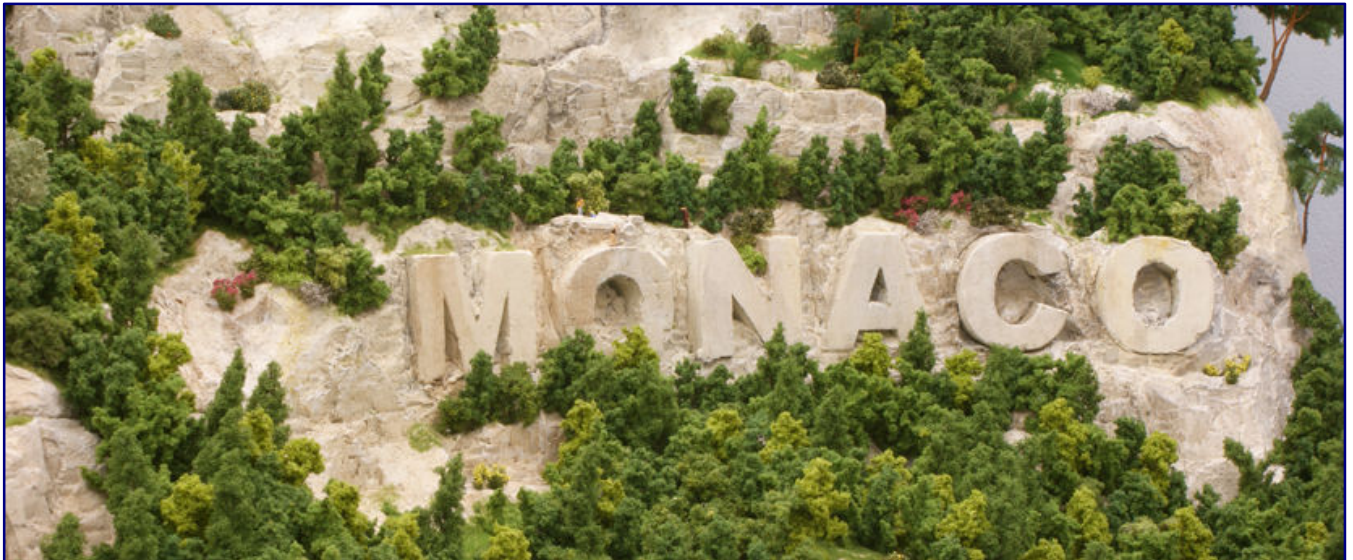
Dramatik verbreitet der sich über alles erhebende Kegel des Vesuv, bei dem Geologen jederzeit mit einem großen Ausbruch rechnen. Er ist einer von sechs aktiven Vulkanen des geologisch noch jungen Stiefels, der als Zentrum vulkanischer Aktivität und von Erdbeben in Europa gilt.



Auch in der Ausgrabungsstätte Pompeji (Bild oben) gibt es viel zu entdecken: Fresken, Mosaik oder auch das Patrizier-Paar, das im offenen Wagen durch die Hauptstraße fährt. Welche Dramatik sich dort im Jahre 79 n. Chr. abgespielt haben muss, lässt der nächtliche Ausbruch des Vesuv (Bild unten) erahnen: Foto unten: Miniatur-Wunderland

Für die Tüftler unter den Modellbauern bedeutete der Vesuv die wohl größte Herausforderung. Nachdem anfangs Erfolg versprechende Versuche mit kinetischem Sand einem Langzeittest nicht standhielten, schien es lange Zeit so, als müsse der Kegel ohne Funktion bleiben.

Mit Hilfe einer aus der Getränkeindustrie stammenden Transportkette, transparentem Silikon, darauf aufgebrachtem Ruß und LED-Illuminationen sowie akustischer Untermalung und sparsamem Einsatz von Disconebl gelang es dann plötzlich doch noch, die Illusion eines Ausbruches mit herabfließendem Magma zu schaffen.



Hier soll es im Modell schon bald weitergehen: Mit Monaco gehen die Hamburger bis 2017 den nächsten Bauabschnitt an.

Wir durften uns davon überzeugen, dass dies wirklich in perfekter Weise gelungen ist und das Miniatur-Wunderland sich an dieser Stelle ein weiteres Alleinstellungsmerkmal geschaffen hat. Und unsere Fotos können das gerade mal annähernd vermitteln!

Am Fuße des Berges spielen sich Fluchtszenen ab, eine gesperrte Straße schützt vor ungewolltem Kontakt mit der heißen Lava. Blicken wir herab zur Ausgrabungsstätte des historischen Pompeji meinen wir zu spüren, welche Dramatik sich dort und in Herculaneum abgespielt haben müssen.

Die Ruinen der antik-römischen Stadt lohnen auch im Modell einen Ausflug. Hier haben die beiden Gippschnitzer von Modellbau Luft ganze Arbeit geleistet. Auch dank der hervorragenden Beleuchtung wird dieses Freilichtmuseum lebendig. Wer es fotografiert, erlebt eine Überraschung, denn aus dem Modell blitzt eine Schar Fotografen eifrig zurück.

So drohen ein zwei weitere Sehenswürdigkeiten fast unterzugehen: Calanchi e Craco mit bizarren Verwitterungsformen von Felsen als Vertreter von Basilikata sowie das rätselhafte Castel del Monte, eine achteckige, vermutlich unter Kaiser Friedrich II. erbaute Stauferburg.

Doch kehren wir noch einmal nach Pompeji und damit an den Anfang dieses Artikels zurück. Durch die antiken Überreste fährt der Wagen einer reichen Patrizierfamilie. Dies mag gut als authentische Schauspielerei durchgehen. Es ist aber auch genau das, was Alessandro Gaudiano bemerkte, eine perfekte Verbindung zwischen Geschichte und Gegenwart.

Informationen für einen Besuch:
<http://www.miniatur-wunderland.de>

Jubiläumsfeier für 70 Jahre Faller

Kurzreise durch die Geschichte

Der Zubehörhersteller Faller blickt dieses Jahr auf sein 70-jähriges Bestehen zurück. Er nahm dies zum Anlass, zum dritten Mal nach 2006 und 2011 einen großen Tag der offenen Tür auszurichten und dies mit einem großen Fest zu verbinden. Neben einem spannenden Programm mit Bastel- und Spielangeboten sowie Schauanlagen gab es auch einen Blick in die Produktion. Sujin und Joachim Ritter waren für unsere Redaktion dabei.

Wer Modelleisenbahn betreibt, kennt Faller – an diesem Zubehörhersteller führt einfach kein Weg vorbei. Das Faller-Haus wurde auch im allgemeinen Sprachgebrauch zu einem Synonym wie Tempo fürs Taschentuch.

Uns so schien auch zum 70. Geburtstag kein Weg an Gütenbach, dem Stammsitz des Unternehmens, vorbeizuführen. An den Tagen der offenen Tür am 30. September und 1. Oktober 2016 strömten die Modellbahnfreunde aus Deutschland, ja ganz Europa, in Scharen in den Schwarzwald.



Bei strahlend blauem Himmel feierte Faller sein 70-jähriges Bestehen am Stammsitz Gütenbach. Unterhalb der sich über die Ortsdurchfahrt spannenden Verbindungsbrücke zwischen den beiden Hochhäusern ist für die vielen Besucher eine Festmeile abgesperrt.

Tausende Besucher sorgten für eine logistische Herkules-Aufgabe, der man sich seitens der Firma und der örtlichen Vereine stellte. Ein Park-&-Ride-System sorgte dafür, dass zwar die Straßen in Gütenbach zugeparkt waren, aber mit genügend Parkplätzen außerhalb auf der grünen Wiese das Chaos vermieden werden konnte. Mit einem historischen Schweizer Omnibus wurden die Besucher von dort an die Betriebsstätte mitten im Ort gefahren. Das hatte Stil und diente vielen bereits als willkommenes Fotoobjekt.

Bereits in der dritten Auflage nach 2006 und 2011 öffnete Faller seine Werkstätten und bot einen Blick hinter die Kulissen. Geschäftsführer Horst Neidhard war immer mal wieder im Besuchertrubel zu sehen und zeigte sich sehr zufrieden. „Es waren zwei gelungene Tage“, zog er ein erstes Fazit.

Kleine Welt ganz groß – die Faller-Geschichte als Buch:
Faller hat zum runden Firmenjubiläum ein Buch auflegen lassen, das mit historischen Modellen und Katalogmotiven einen Rückblick auf die bisherige Firmengeschichte erlaubt. Eine Rezension dazu ist in Vorbereitung.



Und es wurde wirklich einiges geboten: Im Außenbereich ließen sich in einem Zelt einige Schauanlagen nicht nur besichtigen, sondern gerne auch kaufen. In einem VIP-Zelt wurden die Fachpresse und Prominenz stilvoll herzlich willkommen geheißen. Zwei Trachtenträgerinnen, zwar nicht orts- aber schwarzwaldtypisch im Bollenhut, kümmerten sich um die Fragen der Besucher.

Direkt vor dem Hauptgebäude befand sich ein großes Verkaufszelt, in dem aktuelle Artikel aus dem Faller-Programm vergünstigt zum Kauf angeboten wurden. Und bald schon sahen wir große gefüllte Einkaufstaschen, die in so mancher Hand über das Gelände regelrecht mitgeschleppt wurden.

Eine große LGB-Bahnanlage der Gartenbahnfreunde aus Brigachtal war stets von Kindern und Erwachsenen belagert. Nebenan erfolgte in einem zum Ausbildungsinformationszentrum umfunktionierten LKW die Ansprache potenziellen, eigenen Mitarbeiternachwuchses.

Auch einige prominente Gratulanten hatten den Weg in den Schwarzwald gefunden: Volker Preiser vom bekannten Figurenhersteller und Florian Sieber, geschäftsführender Gesellschafter von Märklin, zeigten damit ihre

Wertschätzung für den in allen Spurweiten aktiven Anbieter. Hagen von Ortloff kam gleich mit einem Kamerateam vorbei und drehte, stets dicht umlagert von seinen Anhängern, einige Szenen für die nächste Ausgabe der DVD-Reihe Modellbahn-TV.



Faller gab auch Einblicke in die laufende Produktion: Hier werden Fahrzeuge des Car-Systems auf Funktion und Qualität überprüft.



In der Erlebniswelt gab und gibt es viele Exponate aus 70 Jahren Firmengeschichte, wie diese Sägemühle (Bild oben) zu sehen. Nicht nur zum Anschauen, sondern auch Kaufen gab es einen echten Faller-Klassiker: die „Villa im Tessin“ mit der einstigen Art.-Nr. B-271, erstmals erschienen 1961. Hermann Faller ließ in Gütenbach ein zweites Original dieses damals äußerst modernen Bungalows bauen.

Im Hauptgebäude der 1946 von den Gebrüdern Edwin und Hermann Faller gegründeten Firma konnten wir auf eine kleine Zeitreise gehen. Alte Produktionseinrichtungen musealen Charakters und daneben kleine Schaustücke alter Produktion wurden hier gezeigt: Häuser aus Pappe, Dächer aus Schmirgelpapier - auch das gehört zur Geschichte des Hauses. Daneben lagen in Vitrinen moderne Kleinteile und Werkzeuge, so dass es genügend zu schauen und zu bestaunen gab.

In der Spritzerei durfte einigen Maschinen bei der Produktion zugeschaut und den Mitarbeitern Fragen zu ihrer Tätigkeit gestellt werden. Hier wurden an diesem Tag Häuschen aus der Einsteiger-Serie Basic hergestellt, die die Besucher dann kostenlos mitnehmen durften.

Alein am Freitag wurden rund 8.000 Häuschen verschenkt. Auch bei der Verpackung von Bausätzen ließen sich die Angestellten über die Schultern schauen.

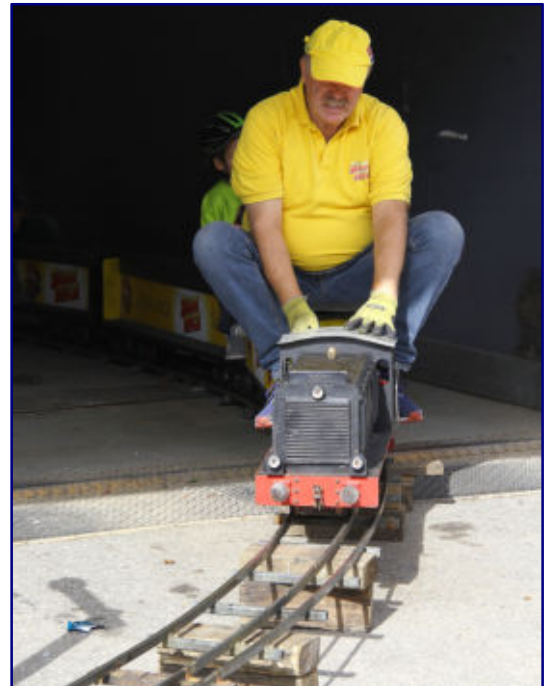
Auch hier waren Fragen, z. B. zu Fehl- oder schadhaften Teilen aus gekauften Packungen stets erwünscht. Im selben Stockwerk war dann noch eine große Spielfläche für Kinder eingerichtet, wo ausgiebig gespielt und gebastelt wurde.

Interessante Einblicke verschafften auch Produktionsleiter Martin Zapf und Martin Buchholz als Meister der Spritzgusstechnik. Aus dem Computer entstanden hier mittels eines 3D-Druckers plastische Modellteile.

Und auch der Faktor Farbe spielt bei Faller eine große Rolle: Aus einem Silo mit 50 Tonnen Fassungsvermögen wird das Grundmaterial an die Produktionsstätten mittels Transportschnecke geleitet.

Dort werden jeweils 50 Kilogramm abgewogen und in ein Mischkonzentrat eingearbeitet. 45 Flüssigfarben gibt es, aus denen insgesamt 900 Rezepturen entstehen. So erhält jedes Modell sein „Gesicht“ und seine spezifische Farbe.

Weiter durfte noch bei der Montage der Fahrzeuge des Car-Systems zugeschaut werden. Auch hier wurden immer viele Fragen von den Besuchern gestellt und ebenso kompetent wie freundlich beantwortet.



Auch für die Kinder gab es ein großes Angebot, darunter diese Großbahn zum Mitfahren.



Fleißige Kinderhände durften nach Herzenslust kleine Häuschen der Basis-Serie zusammenbauen. Wer weiß, vielleicht steht bei ihnen später auch das Faller-Haus als Synonym für den Gebäudemodellbau?

Besonderen Raum nahmen Einblicke in die Konstruktionspläne des Premium-Modells „Kloster Bebenhausen“ ein. Dieses Modell für die Baugröße H0 ist zum offiziellen Jubiläumsmodell gekürt worden und der bislang größte Faller-Bausatz geworden.

Wenn 1.458 Einzelteile so nah am Original konstruiert werden, ist der Aufwand dafür immens hoch.

Manfred Danner als geistiger Vater des Modells berichtete von Aufnahmen mit der Videodrohne und erläuterte weitere Schritte des langen Weges bis zum fertigen Modell. Dieses war als Beleg natürlich ebenfalls zugegen und immer dicht umlagert.

In der Erlebniswelt waren der dort befindliche Laden und die vielen Schauanlagen ebenfalls stark frequentiert. Unzählige Fotos haben die Besucher hier an den beiden Tagen gemacht. Auch die hier aufgebauten Stände der Partnerfirmen Busch, Brekina und Preiser erfreuten sich großer Resonanz.



Am Beispiel des Jubiläumsmodells „Kloster Bebenhausen“ für die Nenngröße H0 erläuterte Faller ausführlich, mit welchem Aufwand ein Bausatz geplant, konstruiert und produziert wird (Bild oben). Vom Ergebnis zeigen sich daher auch diese drei Damen äußerst beeindruckt (Bild unten).

Einige Meter von den Betriebsgebäuden entfernt lockten noch ein Kinderkarussell und eine Mini-Dampfbahn den Modellbahnnachwuchs an. Verkaufsstände für Kunsthandwerk und selbstgebrannte Schnäpse aus dem Umland verschafften der Veranstaltung eine regionaltypische Note.



Bei zünftigem Essen und Musik ließ es sich zwischendurch pausieren. Mit einem Teil der Gäste feierte Faller noch bis in die Nacht hinein.

In der Turn- und Festhalle kamen schließlich die Modelleisenbahner zu ihrem Recht.

Modulanlagen des N-Club International aus Stuttgart sowie Modulanlagen der Eisenbahnfreunde Breisgau, der Modellbahnfreunde Oberes Donautal und der Eisenbahnfreunde Ravensburg zeigten rollendes Material in Komposition mit Faller-Gebäuden und Landschaftsbauartikeln.

Produktmanager Claudius Eberl war dort im Foyer als direkter Ansprechpartner für Fragen zum Car-System präsent. Allgemein dürfen wir anmerken, dass die Faller-Mitarbeiterinnen und -Mitarbeiter durchweg höchst motiviert und immer mit einem Lächeln Rede und Antwort standen.

Diese Faller-Familie, die mit der Insolvenz im Jahr 2009 auch schwere Zeiten zu überstehen hatte, ist ein dynamischer und Hand in Hand arbeitender, wichtiger Bestandteil der Gesamtmarke, die mit diesem Wochenende offiziell ihren 70. Geburtstag feierte.

Apropos Feiern: Ein riesiges Festzelt rundete das große Festgelände ab. Dort sorgte der örtliche Fußballverein mit vielen Helfern dafür, dass kein Besucher Hunger oder Durst leiden musste. Leckeres Essen zu moderaten Preisen wie auch Kuchen und Kaffee haben sie feilgeboten.



So wie die Gäste vom Parkplatz zum Festgelände kamen, so ging es auch wieder zurück: Ein historischer Schweizer Postbus übernahm den Zubringerverkehr.

Für viele war es aber auch der Platz, sich endlich mal hinzusetzen, an einem anstrengenden Tag ein wenig auszuruhen und die vielen gewonnen Eindrücke sacken zu lassen.

Ein kleines Programm mit volkstümlicher Musik gehörte hier übrigens mit dazu. Am Abend stieg hier ein großes Oktoberfest mit Stimmungskapelle und 1.000 Besuchern.

Wir waren tief beeindruckt von dieser Veranstaltung und sind uns nach dem Besuch noch sicherer als zuvor, dass Faller auch die Spur-Z-Gemeinde in Zukunft weiter mit Modellen und Artikeln aus seinem Zubehörsortiment bedienen kann - mindestens für die nächsten 70 Jahre!

Herstellereigene Informationen:
<http://www.faller.de>
<http://www.70jahrefaller.de>



**Wir suchen
eine Redakteurin / einen Redakteur
per sofort auf ehrenamtlicher Basis.**

Trainini ist eine kostenlos angebotene, nicht kommerziell erstellte Zeitschrift für alle Freundinnen und Freunde von Modellbahnen der Spurweite Z und ihres großen Vorbilds. Unser Magazin wird von einer ehrenamtlich tätigen Redaktion und vielen freiwilligen Helferinnen und Helfern produziert, die regelmäßig oder projektbezogen mitwirken. Unser Antrieb ist das gemeinsame Hobby, unsere Motivation die Zufriedenheit unserer Leserinnen und Leser, gute Kontakte zu Modellbahnern und Herstellern sowie eine freundschaftliche Verbundenheit der gesamten Mannschaft. Werden auch Sie ein Teil dieser tollen Gemeinschaft und seien Sie immer bestens informiert!

Diese Fertigkeiten sollten Sie mitbringen:

- Texte fremder Autoren in ihrem Sinn erfassen und redigieren können
- sichere Sprach- und Rechtschreibkenntnisse (Deutsch, Englisch erwünscht)
- Freude am Verfassen eigener Texte und Korrektur derjenigen Ihrer Kollegen
- ein technisches Grundverständnis

- Fotografiekenntnisse/-fähigkeiten erwünscht, aber nicht zwingend erforderlich
- sicheres und höfliches Auftreten gegenüber Leserinnen und Lesern, Messe- und Ausstellungsbesuchern, Pressekollegen und Herstellern

Unsere Redaktion besteht gegenwärtig aus zwei Personen. Den zeitlichen Umfang, mit dem Sie sich hier einbringen, bestimmen Sie selbst. Wichtig ist, dass Sie zu uns und wir zu Ihnen passen. Wenn wir Ihr Interesse geweckt haben, Sie Ihre Freizeit sinnvoll und mit Freude gestalten möchten, dann schreiben Sie uns oder fragen, was Sie noch wissen möchten: Redaktion Trainini, Herrn Holger Späing, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; E-Mail: [redaktion\[at\]trainini.de](mailto:redaktion@trainini.de). Wir freuen uns!

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Hinweis auf die Vorbilder von Märklins V 36:

Als Mitglied dieser Museumsbahn (<http://www.historische-eisenbahn-frankfurt.de>), die man durchaus auch beim Namen hätte erwähnen können, hier noch einige ergänzende Informationen zu dem umfangreichen Testbericht.

Die 405 ist nur noch rollfähig und hat dafür aber eine Zulassung im öffentlichen Netz. Sie befindet sich z.Zt. bei der äußeren Aufbereitung und wird künftig zusammen mit der 406, die nach einer langjährigen Aufbereitungsphase kurz vor ihrer Zulassung steht, an den Frankfurter Hafenbahn-Fahrtagen das „Doppelte Lottchen“ bilden.

Hier eine Impression von der Hafenbahn, was für die Republik einmalig ist: <http://www.historische-eisenbahn-frankfurt.de/hafenbahn2/>

Hilmar Weber, per E-Mail



Jürgen Tuschicks V 36 aus der Produktion von Bahls war bereits 2007 zum Adventstreffen in Zell (Mosel) zu bestaunen.

Hinweis auf korrekten Liefertermin bei Bahls:

Toller Bericht / Vergleich über die V 36! Aber Michael hat die ersten V 36 bereits 2007 ausgeliefert. Schau mal auf meiner HP (http://www.1-220-modellbahn.de/Bas_Vorst_02-V36.html). Da habe ich den ersten Bericht geschrieben.

Jürgen Tuschick, per E-Mail

Praxisfrage zu Trennstellen im Märklin-Gleis:

Ich habe ein Problem und möchte gerne hierfür einen fachmännischen Rat. An einigen Stellen habe ich die Gleise mit einer Minitrennscheibe von Proxxon getrennt, da die Kunststofftrennstücke von Märklin - an genau diesen Stellen, wo ich Sie gebraucht hätte - nicht eingesetzt werden konnten.

Können Sie mir sagen, mit welchem Material (Kunststoff?) ich die Zwischenräume füllen kann um einen geräuschlosen Ablauf zu gewährleisten (ohne natürlich wieder eine Verbindung herzustellen). Vielen Dank für Ihre Rückantwort.

Klaus-Dieter Bloss, Wiesbaden

Antwort der Redaktion: Sie können grundsätzlich jedes Material und nicht nur Kunststoffe verwenden, solange sie nicht leiten und dort eingearbeitet werden können. Praktisch betrachtet, bleiben da aber tatsächlich nur Kunststoffe und -harze übrig. Einsetzen und in Form schleifen ließen sich vielleicht Plastikstücke aus Bausatzresten u.ä., wobei ich hier nicht so gern auf Polystyrol zurückgreifen würde, aus denen z.B. Hausbausätze sind. Dieses Material ist UV-empfindlich und könnte mit der Zeit spröde werden und dann evtl. verloren gehen. ABS (z.B. Gehäuse vieler Elektrogeräte, aber auch viele Fahrzeuggehäuse) oder POM (Kupplungen von Märklin, vermutlich auch die originalen Trennlaschen) erschienen mir am geeignetsten.

Eine andere Möglichkeit wäre es, ein Kunstharz (Epoxid oder Acryl, Z.B., bei Uhu oder Pattex) anzurühren und einzubringen. Es müsste dann nach dem Härten auch noch geschliffen werden.

Zu bedenken ist immer auch, mit welchen Mitteln Sie bei Bedarf Ihre Schienen reinigen. Das gewählte Material sollte so beispielsweise gegenüber Alkohol beständig sein.

Die Märklin-Auslieferungen im Oktober:

In einer Buchkassette gelangt die Doppelgarnitur der Baureihe 218⁴ (Art.-Nr. 88789) derzeit zur Auslieferung, die für den Touristikzug der Deutschen Bahn AG vorgesehen ist. Um 1995 waren 218 416-6 und 218 418-2 in der farbenfrohen Sonderlackierung unterwegs, die Märklin nun im Digitaldruck perfekt nachgebildet hat.



Einen hervorragenden Eindruck vermitteln die mittels Digitaldruck gestalteten 218 418-2 und 218 416-6 (Art.-Nr. 88789) aus den aktuellen Auslieferungen von Märklin.

Die beiden gelungenen Maschinen machen aber nicht nur in ihrer eigentlichen Bestimmung eine gute Figur: Nach dem Ende des Touristikzuges liefern sie noch eine ganze Weile in dieser Farbgebung, die eine vorbeiziehende Landschaft darstellen soll.

Vorbildrichtig hat Märklin auch die Hutzen der beiden Lokomotiven in silbergrauer Farbe angesetzt. Für unseren Geschmack hätte der Farbton aber eventuell auch etwas dunkler ausfallen können, was dem Betriebszustand noch etwas nähergekommen wäre. Die beiden Modelle, die auch beim Vorbild immer gemeinsam am Haken waren, bieten mit warmweiß-rottem Lichtwechsel und dem Fünfpolmotor auch technisch keine Überraschungen.

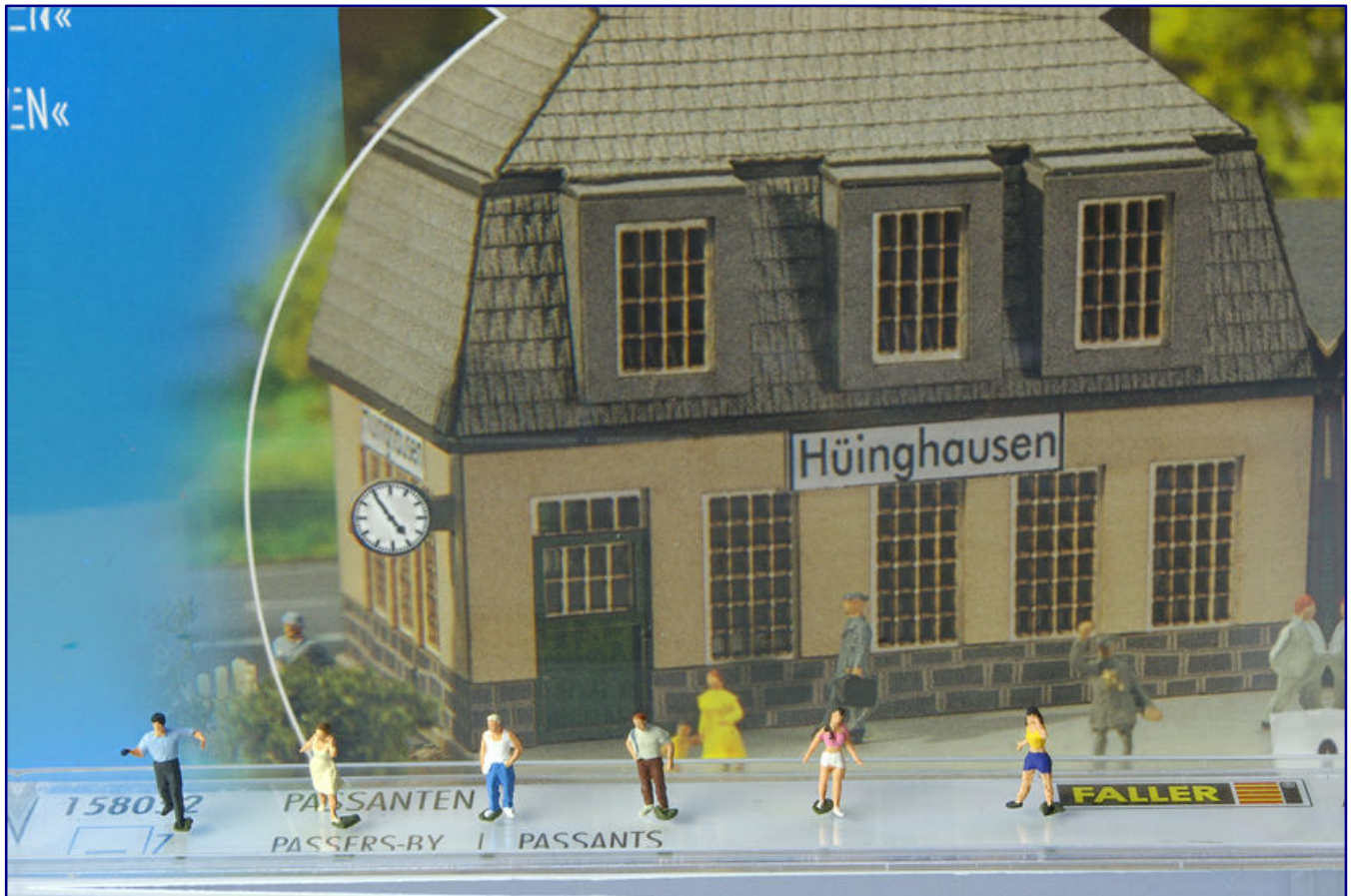


Insider-Jahreswagen 2017 (80326): Eanos-x 052 der Deutschen Bahn AG

Mit ihrem Jahresmodell bedacht werden aktuell auch die Mitglieder des Insider-Clubs: Ihr Jahreswagen in Form eines offenen Hochbordwagens der Bauart Eanos-x 052 in brauner Lackierung (80326) trifft in diesen Wochen beim Händler ein. Diese gelungen wirkende Neukonstruktion muss sich in der nächsten Ausgabe noch einem ausführlichen Vergleichstest mit dem Modell von FR Freudenreich Feinwerktechnik gleichen Vorbildtyps stellen.

Zwei Auslieferungen bei Faller:

Faller hat die Figurenpackung „Passanten“ (Art.-Nr. 158052) aus den diesjährigen Neuheiten ausgeliefert. Die sechs einzelnen Figuren, je drei Frauen und Männer, in sommerlicher Kleidung ergänzen die ebenfalls in diesem Jahr neu vorgestellten Gebäude in Lichtschneidetechnik.



Die neuen Passanten (Art.-Nr. 158082) sind seitens Faller für den jetzt ebenfalls ausgelieferten Bahnhof Hüinghausen (282704) gedacht, lassen sich aber auch an jeder anderen Stelle der Anlage einsetzen.

Zu diesen gehört unter anderem der kleine Bahnhof Hüinghausen (282704), der mit seiner eigenwilligen Dachform die Blicke auf sich zieht. Die mit Schiefer verkleidete Fassade und das mit demselben Gestein gedeckte Dach passen sehr gut in das Bergische Land und bedienen damit eine Region abseits der früher im Modellbau bevorzugten Regionen.

Der Einsatz ist aber ebenso anderswo möglich, denn Schiefer war einst und ist teilweise bis heute in vielen Gebieten Deutschlands typisch. In seiner Grundform folgt er der Mehrheit historischer Bahnhofsgebäude: Dem Empfangsgebäude ist auch ein kleiner Güterschuppen angeschlossen. Er bietet auf der Gleisseite jedoch dank Überdachung einen Regenschutz bis zur Ladetür des Stückgutwagens.

Neues Messgerät für Digitalbetrieb:

Gewöhnliche Messgeräte können an digital betriebenen Anlagen keine verlässlichen Spannungswerte liefern. Das neue Messinstrument von AMW ist hingegen dafür optimiert. Es ergänzt das schon länger lieferbare Gleisspannungsmessgerät (Voltmeter).

Der Stromverbrauch von digitalgesteuerten Modellbahnanlagen wird mit ihm direkt angezeigt. Das Besondere ist, dass die Versorgung der Anzeige aus dem Messsignal bezogen wird. Das Nutzsignal zur

Anlage wird vom Messgerät aber nicht verändert. Zudem kann das Amperemeter auch für das Programmiergleis benutzt werden.

Das Messgerät wird direkt an die Schienenspannung angeschlossen, aus dem die Spannungsversorgung erfolgt. Geeignet ist es für alle Digitalsysteme und -formate. Bei Analogsteuerungen zeigt es den Spitzenwert des Gleissignals an. Die Versorgungsspannung beträgt 4 bis 30 Volt, der max. Strom darf 10 Ampere betragen.

Das Kunststoffgehäuse kann in Anlagenrahmen oder in Schalttafeln direkt eingesetzt werden. Lieferbar ist das Amperemeter („Bärenzähler“) sowohl einzeln als auch in Kombination mit dem eingangs erwähnten Voltmeter. Weitere Herstellerinformationen und eine Bezugsmöglichkeit finden Sie unter <http://amw.huebsch.at>.

Und hier die aktuellen Neuheiten von AZL:

Viele neue Lokversionen gibt es auch im Oktober 2016: Die EMD GP38-2 ist aktuell der Lehigh Valley gewidmet und mit drei verschiedenen Betriebsnummern erhältlich (Art.-Nrn. 62517-1 bis -3). Mit ebenfalls drei Betriebsnummern ist auch die schwarze EMD GP30 der Pennsylvania Railroad (62110-1 bis -3) im Rennen.

Und gleich vier gibt es von der vielfach gewünschten EMD SD45 in der weinroten Gestaltung mit gelber Bauchbinde der Wisconsin Central (63209-1 bis -4).



Bei der EMD SD70ACe wird das Nostalgieprogramm mit einer Ausführung der NS in den früheren Farben der Lackawanna (63110-4) sowie der UP für die frühere D&RGW (63109-2) in der Gestaltung von 1989 fortgesetzt.



Es wird aber auch eine aktuelle Bemalung der UP mit gleich zwei Betriebsnummern bedacht (63100-3 / -4), die zudem mit neuen Dachdetails auf sich aufmerksam macht. Knapp könnte wegen einer Produktionszahlenreduzierung und hoher Nachfrage die Auflage in den Farben der Ferromex (63108-1 / -2) werden.

EMD SD45 in den Farben der Wisconsin Central (Bild oben) und EDM SD70ACe der UP in Nostalgie-lackierung „Rio Grande“ (Bild unten). Fotos: AZL / Ztrack

Dazu gesellen sich NSC-Stahlrollenwagen in rostroter Lackierung der GTW. Sie sind als Einzelwagen (903402-1) oder in Viererpackungen (913402-1) zu erwerben. Die frische, grüne Lackierung der BN tragen nun die PS2-cd-Schüttgutwagen, bei denen eine Viererzusammenstellung (90925-1) und zwei Einzelwagen (91925-1 / -2) zur Auswahl stehen.

Eine weitere Auflage gibt es zudem von den Maissirup-Kesselwagen mit GATX-Anschriften. Die schwarzen Exemplare sind einzeln (913813-1 / -2) oder als Viererpackung (903813-1) im Angebot. Weitere Informationen und Fotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie wie immer unter <http://www.americanzline.com>.

Touristenattraktion Nummer Eins:

Wer hätte das gedacht? In einer Internetumfrage der Deutschen Zentrale für Tourismus (DTZ), die seit 2012 jährlich unter ausländischen Deutschland-Reisenden durchgeführt wird, ist das Miniatur-Wunderland Hamburg zu beliebtesten Sehenswürdigkeit des Landes gewählt worden.

Damit verwiesen die Hanseaten sogar weltberühmte Reiseziele wie Schloss Neuschwanstein, die Dresdener Altstadt mit Frauenkirche und Zwinger oder den Kölner Dom auf die Ränge. Die hohe Popularität

der Attraktion auch außerhalb des eigenen Landes ist daran gut abzulesen. Rund 20 % der Besucher kommen laut elektronischer Anzeige in den Ausstellungsräumen aus dem Ausland.

ZettZeit-Special in Zusammenarbeit mit FR:

Jens Wimmel hat ein neues ZettZeit-Special veröffentlicht. Wie viele der auch zuvor angebotenen Modelle geht es auf eine Zusammenarbeit mit FR Freudenreich Feinwerktechnik zurück. Die Sanitzer zeichnen als Hersteller des neuen Modells für Konstruktion und Produktion verantwortlich.

Die Sonderauflage des vierachsigen Hochbordwagens mit der UIC-Kennung Eanos (Art.-Nr. ZZ01016) ist bei der Ahaus-Alstätter Eisenbahn (AAE) eingestellt und an die SBB vermietet. Er gehört in die Epoche V/VI und eignet sich so für Modellbahner mit modernen Anlagen.

Das Gehäuse aus Kunststoffspritzguss gibt feinste Gravuren wieder und trägt auf seiner braunen Grundlackierung eine mehrfarbige Tamponbedruckung. Anbauteile wie Rangierertritte, Griffstangen, Handbremsräder und Bremsumstellhebel sind aus Edelstahl gefertigt und einzeln angesetzt worden. Ein wichtiges Vorbildmerkmal sind auch die größenrichtigen Rechteckpuffer aus Messing, die CNC-gefertigt und brüniert wurden.



Der offene Hochbordwagen vom Typ Eanos der Ahaus-Alstätter Eisenbahn ist eine FR-Sonderauflage für ZettZeit und wird in limitierter Auflage exklusiv nur dort angeboten. Foto: ZettZeit, Jens Wimmel

Der Wagenboden aus Metall gewährleistet eine tiefe Schwerpunkt lage. Neu konstruierte Drehgestelle der Bauart Y 25 und Kupplungen ermöglichten das Einhalten des exakten Drehzapfenabstands, um die Proportionen des Vorbilds nicht zu verfälschen. Dazu gehören auch Metallradsätze in exakt maßstäblicher Größe von 4,1 mm (Vorbild: 900 mm).

Bezogen werden kann das Modell über den elektronischen Vertrieb von Jens Wimmel (<http://www.zettzeit.ch>). Zur Konstruktion dieser Wagenbauart folgt noch ein ausführlicher Test in der November-Ausgabe von **Trainini®**.

Zum Vorbild der ZettZeit-Auflage möchten wir unseren Lesern noch folgende Informationen mitgeben: Eingesetzt im Transport witterungsunempfindlicher Massengüter, sind die Wagen häufig in Ganzzügen oder größeren Wagengruppen im Zugverband zu sehen.

Die Wagen der AAE stammen aus den Baujahren 1997 bis 2000 von der Waggonbau firma Tatravagónka Popradin, einige Exemplare wurden 2007 von der SBB angemietet. Gegründet 1989 mit Sitz in Baar (Schweiz), ist die AAE Teil der VTG-Gruppe, die mit 80.000 Wagen größter Waggonvermieter Europas

ist. Die Ahaus-Alstätter Eisenbahn selbst hat in 25 Jahren einen Bestand von 30.000 Güterwagen aufgebaut.

Neuer Modellbahn-Katalog von Conrad:

Erhältlich ist nun der neue Modellbahnkatalog 2016/17 von Conrad Electronic (<http://www.conrad.de>). Auf 324 Seiten fasst er das umfangreiche Fahrzeug-, Zubehör- und Bastelangebot des Elektronik Spezialisten aus Hirschau zusammen. Und, so viel sei an dieser Stelle gleich verraten, er beinhaltet auch exklusive Neuheiten für die Spurweite Z.



Neben MBZ-Bausätzen zum Thema „500 Jahre Reinheitsgebot“ in Form eines Brauereigasthofs (Art.-Nr. 1491146) sind dies noch eine große Brauerei (1491143) in Ziegelsteinoptik mit verputztem Anbau und großen Glasbausteinen mit Blick auf den Sudkessel sowie ein Weihenstephan-Bierwagen von Märklin (1492685).

Die wohl größte Überraschung wurde aber von Noch zugekauft: Eine 31-teilige Figurenpackung (1422937) ist eine absolute Neuheit für diesen Hersteller. Die Zusammenstellung beinhaltet stehendes Bahnpersonal, sitzende und stehende Reisende, zwei Gepäckstücke sowie einige, braune Kühe.

Diese Packung bedeutet für Noch nach vielen Jahren den Wiedereinstieg in die Figurenproduktion. In den achtziger Jahren gab es bereits in Szenepackungen wie Bushaltestellen und Telefonzellen Figuren einfacher Gestaltung im Angebot.

Neuer Decoder mit nur 4 mm Breite:

CT Elektronik (<http://www.tran.at>) aus Wien hat mit dem Typen DCX77L einen neuen Decoder entwickelt, der für die Spurweite Z einsetzbar und ab sofort lieferbar ist. Es handelt sich um eine Ausführung mit sechs Drähten für das DCC-Datenformat. Zur Auswahl steht auch eine Ausführung als DCX77L/F mit sechspoligem Stecker nach NEM 651 und ca. 5 cm Draht.

Die Neuheit ist mit den Maßen 9,5 x 4,0 x 1,8 mm (L x B x H) schmaler als der bereits bekannte Typ DCX77zD. Der Lokdecoder der vierten Generation kommt mit Schienenspannungen bis zu 18 V zurecht, ist bis zu 800 mA Motorstrom kurzschlussfest und bietet vier verstärkte Zusatzfunktionen bis zu je 200 mA.

Er steuert wahlweise 14, 28 oder 128 Fahrstufen, genutzt werden kann der volle Adressraum von 1 bis 10.240. Weiter bietet er eine hochfrequente Motoransteuerung mit 16 oder 32 kHz für Glockenankerantriebe oder niederfrequent von 30 bis 150 Hz für konventionelle Lokmotoren. Weitere Decodereigenschaften sind auf den Herstellerseiten nachzulesen.

Fahrtagsbericht aus Marsberg-Westheim:

Bei den Eisenbahnfreunden Marsberg e.V. (<http://www.eisenbahnfreundemarsberg.de>), die ihren Vereinssitz unmittelbar neben der Oberen Ruhrtalbahn im Ortsteil Westheim haben, finden zwei Mal jährlich öffentliche Fahrtage statt, die den Charakter einer lokalen Modellbahnausstellung haben.

Wir haben das am Wochenende 8./9. Oktober 2016 ausgerichtete Treffen besucht und waren begeistert. Die große H0-Vereinsanlage „Im Diemeltal“ zeigt verschiedene Motive der durch Marsberg und Westheim führenden, eingleisigen Bahnstrecke. Die Gebäude der Trasse, die im Vorbild nahe der von der Diemel gebildeten Grenze zu Nordhessen verläuft, sind den großen Vorlagen exakt nachempfunden und im vollständigen Eigenbau entstanden.

Damit bilden sie natürlich einen besonderen Anziehungspunkt für die ortsansässigen Besucher der Ausstellung. Die Größenverhältnisse zwischen den verschiedenen Modellbahnmaßstäben veranschaulichten diverse Modelle der schweren Güterzugdampflok Baureihe 44.

Die größte Nachbildung ist ein Eigenbau im Maßstab 1:10 nach der Vorlage der Altenbekener Denkmalslok.

Ihr Fahrwerk wird von einem Elektromotor angetrieben, damit auch Kinder sehen und verstehen lernen können, wie sich diese Ungetüme einst fortbewegt haben. Das kleinste Modell stammt von Märklin und gehört zur Spurweite Z.

Es bildete eine Brücke zu den Exponaten unserer Baugröße, die einen herrlichen Kontrast zu den H-Nullern bildeten.

Jörg Erkels Schau- und Vorführanlage „Kallental“ für den 1zu220-Shop begeisterte mit ihrer Gestaltung und den ruhig fahrenden Zügen im Digitalbetrieb die Zuschauer.

Zum Einsatz kam hier erstmals auch der **Trainini®**-Containerzug mit der Bernd-Knauf-Lokomotive an seiner Spitze.

Auch hier zeigten sich die Betrachter begeistert von der Umsetzung und harmonischen Gestaltung, mit der wir an unseren verstorbenen Redakteur erinnern möchte.

Bild oben rechts:
Das Stellwerk Marsberg auf der H0-Vereinsanlage liefert die Inspiration für das Stellwerksmodell des 1zu220-Shops.

Bild Mitte rechts:
Verschiedene Modelle der Baureihe 044 verdeutlichen die Spurweiten- und Maßstabsunterschiede.

Bild unten rechts:
Die Hexenlochmühle aus dem Schwarzwald ist das neueste Diorama von Rita Kruse-Spiekermann.



Weitere Schaustücke steuerte Rita Kruse-Spiekermann bei. Die begeisterte Landschaftsgestalterin und Baummodelliererin hatte verschiedene Frühstücksbrettchen (15 x 22 cm) und eine Winterkulisse zu einem Oval zusammengesteckt und ließ darauf eine Diesellok der Baureihe 218 samt Kühlwagenzug verkehren.



Auf der Vorführ- und Demonstrationsanlage „Kallental“ fand die Premiere des Trainini®-Zuges statt. Seine Lokomotive trägt einen Namen und erinnert an unseren verstorbenen Redaktionskollegen.

Optischer Höhepunkt war aber ihre Präsentation der berühmten Hexenlochmühle aus dem Schwarzwald. Auch dieser phantastisch gelungene Eigenbau war in einem Frühstücksbrettchen verbaut, das aber ohne Schienen auskommen musste.

Die Besucher nahmen für die kleine, aber feine Ausstellung lange Anfahrwege in Kauf. Sie kamen nicht nur, wie der Stammtisch Blomberg, aus einem Umkreis bis 100 km, sondern legten dafür auch deutlich größere Entfernungen zurück. So konnten auch Besucher aus Frankfurt (Main) und sogar ein Gast aus Australien begrüßt werden.

Aufwärmen für Köln:

Paneuropäisch wie nie zuvor möchte sich die 33. Internationale Modellbahnausstellung in Köln (<http://www.modellbahn-koeln.de>) präsentieren, die vom 17. Bis zum 20. November 2016 in den Messehallen der Domstadt stattfindet. Drei weitere Veranstaltungen, darunter ein Echtdampftreffen finden zeitgleich statt und können mit derselben Eintrittskarte besucht werden.

25 Anlagen aus 15 europäischen Nationen werden zur Ausstellung erwartet. Die Modellbahn-Reise beginnt in Belgien. Es geht weiter über Schottland nach Finnland und Norwegen, dann wieder südwärts in die Niederlande und nach Ostfriesland. Auf dem Programm stehen aber auch Frankreich, die Toskana oder Spanien. Zu kurz kommen sollen auch Österreich und die legendären Bahnstrecken der Schweiz nicht.



Für die Spurweite Z steht eine Ausstellungsfläche von 15 x 4 Metern bereit, Details zu den gezeigten Anlagen lagen zum Redaktionsschluss aber noch nicht vor.

Angelaufen ist auch ein Wettbewerb, bei dem es wöchentlich zwei Mal je zwei Freikarten für die Messe sowie weitere, interessante Preise gibt. Wer mitmachen möchte, nimmt ein Modellbahnfoto auf, wählt auf der Gewinnspiel-Seite (<http://www.modellbahn-gewinnspiel.de>) einen passend illustrierten Waggon aus und lädt sein Kunstwerk darin hoch. Aktuell rollen schon als 250 virtuelle Wagen mit diesem Zug.

Grenzüberschreitende Reisezüge mit FR:

Ein außergewöhnlicher Wagentyp ist bei FR Freudenreich Feinwerktechnik (<http://www.fr-model.de>) erschienen, denn vom Vorbild gab es nur sechs Exemplare, die sich von den übrigen Wagen der Bahnverwaltung erheblich unterscheiden.

Gefertigt in einer einmaligen Serie von nur 30 Exemplaren werden jetzt die schwedischen Reisezugwagen erster und zweiter Klasse der Gattung AB8K der SJ (Art.-Nr. 46.299.00) ausgeliefert. Die Wagen entstanden auf Basis von Märklin-Modellen der deutschen Gattung Aüm 203, die eingekürzt und umgestaltet wurden. Beschriftet sind sie für die Epoche IV.

Sie erhielten neue, einzeln angesetzte Rechteckpuffer aus Metall und haben ab Werk Bohrungen in den Drehgestellzapfen, um eine Passmann-Innenbeleuchtung (<http://www.passmann.com>) aufnehmen zu können, die auch in Verbindung mit einer zu kürzenden Inneneinrichtung von Modelplant eingesetzt werden kann (zu finden auf <http://www.modelplant.de>).



Der Schnellzug-Kurswagen AB8K der SJ für den internationalen Fährverkehr erlaubt den Einsatz eines schwedischen Personenwagens auf den Schienen der Deutschen Bundesbahn.

Die Vorbilder eignen sich als „Exoten“ im SJ-Bestand und mangels möglicher Varianten nicht für eine Produktion in der bei FR üblichen Weise. Die ausgelieferten Wagen behalten damit einen Kompromiss-Charakter, sind aber wichtige Bestandteile internationaler Fährzüge zwischen Deutschland, Dänemark und Schweden nicht nur über die Vogelfluglinie.

Sie haben im Modell eine Länge über Puffer von 111,3 mm (Vorbild: 23.500 mm) und weichen damit um 4,3 mm von einer exakt maßstäblichen Umsetzung ab. Kleinere Kompromisse sind auch im Bereich der Übergänge (Zugschlussleuchten), der Einstiegstüren und Toilettenfenster zu akzeptieren. Auch der kleinere Fensterabstand der zweiten Klasse konnte leider nicht umgesetzt werden.

Den Käufer erwarten eine saubere Lackierung im Rotbraun der SJ und eine dreifarbig (gelb, weiß, schwarz) Tamponbedruckung, bei der auch die Anschriften am Langträger überwiegend noch lupenlesbar ist. Die aufgedruckten Zuglaufschilder geben die Verbindung Stockholm – København – Hamburg an. Korrekt ist die Ausstattung des Daches mit nur zwei Kuckuckslüftern für das FR-Vorbild. Zum Redaktionsschluss waren nur noch drei Modelle vorrätig, von denen zwei bereits vorbestellt waren.

Abschließend geben wir noch ein paar Daten zum Vorbild: In den fünfziger Jahren hatte die SJ Bedarf an Reisezugwagen, die sich für den transkontinentalen Verkehr eigneten und daher ein schmaleres Lichtraumprofil als die Inlandswagen einzuhalten hatten.

Sie bestellte bei der Vereinigten Westdeutschen Waggonfabrik AG insgesamt sechs gemischtklassige Reisezugwagen, die deutlich kürzer als die neuen UIC-X-Wagen waren und mit maximal 140 km/h eingesetzt werden konnten. Für den Einsatz in Dänemark waren sie mit der dort üblichen Dampfheizung ausgestattet (späteren Gattungsnebenzeichen „K“). Wegen ihrer deutschen Herkunft waren sie mit Drehgestellen der Bauart Minden-Deutz ausgestattet.

Die ersten beiden Wagen wurden 1954 vor der Klassenreform geliefert und zunächst als BCo2 bezeichnet. Die übrigen vier Wagen folgten 1957 und wurden gleich als ABo24 in den Bestand eingereiht. Ab 1970 trugen sie dann die Bezeichnung AB8K, mit der sie FR auch nachgebildet hat. Die Wagennummer 4587 lässt ihn als der zweiten Serie zugehörig erkennen, zusätzlich trägt er aber auch die abweichende UIC-Nummer.

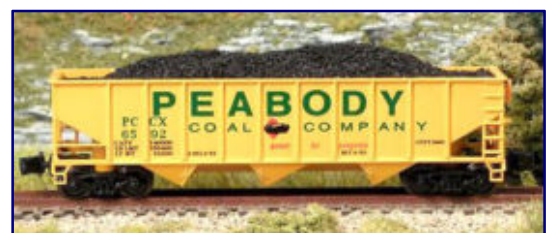
Während ihrer Betriebszeit wurden die Wagen teilweise modifiziert, wie Fotos nahelegen. In den siebziger Jahren erfolgte dann im Inneren ein größerer Umbau, der die Aufteilung zwischen den beiden Wagenklassen zu Gunsten der 2. Klasse änderte. Dieser Bauzustand wurde von Freudenreich Feinwerktechnik im Modell eingefangen.

Ein großer Unterschied zu allen damals in Schweden vorhandenen Drehgestell-Reisezugwagen waren die glatten Außenwände. Eigene Konstruktionen trugen Sicken unterhalb der Fenster. Beim Vorbild schied erst 1987 der letzte Wagen aus dem Bestand aus, das Exemplar mit der Betriebsnummer 4585 blieb museal erhalten.

Neues Wagen-Doppel von Full Throttle:

Der 70-Tonnen-Schüttgutwagen mit Seitenrippen wurde von WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) in einer sehr attraktiven Lackierung aufgelegt, die alle Blicke auf sich ziehen dürfte.

Die beiden Wagen der Peabody Coal Company (Art.-Nr. FT-5005) sind in einem kräftigen Gelb lackiert und werden mit Kohle-Ladeguteinsätzen ausgeliefert. Angeboten werden zwei Doppelpackungen dieses Waggons mit jeweils unterschiedlichen Betriebsnummern.



Offener Wagen der Peabody Coal Company. Foto: WDW Full Throttle

In Deutschland sind sie u.a. unter anderem bei Case-Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>) erhältlich, woher wir auch die Information über die Auslieferung erhielten.

Bald zu haben – der Trainini Fotokalender 2017:

Es ist nicht mehr lange hin und dann steht schon wieder ein neues Jahr vor der Tür. Damit dieses wie gewohnt auch von passenden Modellbahnmotiven der Spurweite Z umrahmt wird, setzen wir die Tradition der Kalender zum Selbstaussdruck fort.

Auch der **Trainini Fotokalender 2017** wird wieder mit 13 attraktiven Motiven erfreuen, der verschiedene Jahreszeiten, Bahnverwaltungen und Länder sowie Epochen zusammenfasst. Das ausgewählte Titelbild, mit dem wir für unser kostenloses Angebot werben möchten, zeigen wir an dieser bereits als Abbildung.

Ebenfalls Brauch ist es, dass wir die gedruckten Kalender der kommerziellen Printmedien abwarten und erst etwa zur Monatsmitte November unsere Auswahl veröffentlichen. Wie in den Vorjahren soll er zeitlich versetzt auch wieder in einer englischen Fassung mit den US-Feiertagen über unser Partnermagazin **Ztrack** angeboten werden.

Entfallen wird künftig der einst auf den 20. Februar gesetzte „Internationale Tag der Spurweite Z“. An seine Stelle ist bereits im letzten Jahr der „Internationale Tag der Modellbahn“ getreten, der am 2. Dezember stattfindet. Ihm haben sich neben mehreren Herstellern auch internationale Verbände angeschlossen.

Neue Flugzeugmodelle von Herpa zum Jahresanfang 2017:

Und wieder haben wir aus den von Herpa veröffentlichten Flugzeug-Neuheiten diejenigen des Maßstabs 1:200 ausgesucht, die modellbahntaugliche Dimensionen besitzen. Für die Monate Januar und Februar 2017 sind das:

Sabena Boeing 707-320 - OO-SJA (Art.-Nr. 558280) und
FlyBe Embraer E195 „Welcome to Yorkshire“ – G-FBEJ (558297).



Diese historische Aufnahme zeigt die Boeing 707-320 der Sabena, die als Vorlage für das Herpa-Modell dient. Foto: Herpa

Dazu gesellen sich einige militärische Modelle:

Antonov Design Bureau Antonov AN-178 – UR-EXP (558006),
Luftwaffe Panavia Tornado – TaktLwG 51 „Immelmann“, Incirlik AB - 46✶45 (558266)
Luftwaffe Eurofighter Typhoon – TaktLwG 74 „Bavarian Tigers – Cyber Tiger“ 30✶29 (558327) und
Luftwaffe Transall C-160 – LTG 63 / ISAF „Last Out“ - 50✶83 (558334).

Nachruf auf Horst Preiser:

Erst zum Redaktionsschluss erfuhren wir, dass Horst Preiser bereits am 8. August 2016 im Alter von 82 Jahren verstorben ist. Er hat aus dem Handwerksunternehmen seines Vaters den heute weltweit bekannten Figurenhersteller Preiser geformt.

Unter seiner Führung erfolgte in den Sechzigern die Umstellung von Holzfiguren auf den bis heute üblichen Kunststoffspritzguss, der neue Möglichkeiten in der Detaillierung bot und die Produktqualität prägen sollte. 1967 lagerte er die Bemalung der Miniaturen ins Ausland aus – auch eine Entscheidung, die bis heute gültig ist.

Unter der Leitung von Horst Preiser nahm die Unternehmensentwicklung in den Siebzigern und Achtzigern einen steilen Verlauf. Getrieben von Kunst und Ästhetik, gewann er mit dem Architekturmodellbau, Kunst und Design sowie Modellbaugruppen von THW und Feuerwehren neue Kundenkreise.

Nachdem 1990 seine Söhne Volker und Jürgen ins Geschäft einstiegen, gab er das Alltagsgeschäft sukzessive ab, blieb aber bis ins hohe Alter noch in der Produktentwicklung tätig. So sollen auch in den nächsten Jahren noch Modelle erscheinen, die seine Handschrift tragen.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Sujin Ritter, Torsten Schubert, Rainer Tielke und Thomas Wycislo

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

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

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

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

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

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

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

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