



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Baufortschritt im Diemeltal

**Lübecker Außenbezirk
Ein Schienenkuriosum**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

kehrt langsam die Normalität zurück in unser Leben? Erste Maßnahmen wurden gelockert, weiteres in Aussicht gestellt, und nun ist sogar die Rede davon, dass vielleicht auch der Sommerurlaub außerhalb der eigenen Landesgrenzen stattfinden kann.



Holger Späing
Chefredakteur

Natürlich freue ich mich darüber, doch zu sehr herrscht noch die Skepsis vor. Der Virus, der uns bedroht, kennt keine Grenzen und ist längst noch nicht besiegt.

Eher fühlen sich die deutlich zurückgegangenen Ansteckungszahlen, in Verbindung mit wieder erlaubten Kontakten und einem dadurch exponentiell ansteigenden Verbreitungsrisiko, wie eine Atempause an, die schnell wieder Vergangenheit sein kann.

Bleiben Sie vernünftig, halten Sie Abstand und meiden Sie persönliche Kontakte, wenn sie einer allzu großen Nähe bedürfen. Noch ist uns „die Decke sicher nicht auf den Kopf gefallen“ und das soll doch auch so bleiben.

Das Hobby Modellbahn hilft uns seit Wochen gut über eine schwierige Zeit hinweg und bewahrt uns vor Versuchungen, bietet Abwechslungen und stellt neue Herausforderungen. Seitens der Redaktion haben wir die Bastelsaison auf jeden Fall verlängert und auch jetzt noch lange nicht beendet.

Wenn Modellbahn- und Zubehörhersteller erst langsam wieder in Fahrt kommen und noch Monate damit verbringen werden, Lieferrückstände abzarbeiten, dann füllen wir die Lücken in unseren Berichten doch gern mit neuen Bastelideen.

Diesen Monat stellen wir Ihnen eine solche aus dem Kreis unserer Leser vor. Pfarrer Markus Krell hat sich eines historischen Kuriosums auf Schienen angenommen und lange getüftelt, wie er dem 3D-Druck-Modell das Fahren beibringen kann.

Unser Redakteur Dirk Kuhlmann beschäftigt sich weiter mit der Diemeltal-Anlage. Nachdem er uns bereits gezeigt hatte, wie aus vielen Ideen und Grundüberlegungen nach und nach ein Plan entsteht, startet nun die Praxis. Der Rohbau und das Verlegen von Gleisen bestimmen wichtige Faktoren für das spätere „Gesicht“ dieser Anlage.

Aber auch eine fertige Anlage möchten wir in diesem Heft wieder vorstellen: Ausgelöst durch den unerwarteten Tod von Wolf-Ullrich Malm möchten wir diesen Monat auch seinem Werk „Buntekuh“ angemessen Platz einräumen und Ullis Schaffen auf diese Weise würdigen.

Dafür rutschen die anderen Anlagenportraits jeweils eine Ausgabe weiter nach hinten, aber aufgeschoben ist schließlich nicht aufgehoben. So können wir alle ein wenig länger von anderen Meisterwerken träumen. Eine Chance bietet auch eine DVD, die wir vorstellen möchten – sie widmet sich einem Vorbild, das auch bei vielen Zetties auf der Wunschliste steht.

Unser Buchtipps greift derweil ein Lexikon für Modellbahner auf. So sollte wieder für jeden etwas dabei sein. Viel Spaß beim Lesen können wir da als Redaktion nur wünschen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Die galoppierende Gans.....	4
-----------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Lübecks Stadtteil Buntekuh.....	10
Eisenbahn vor Landschaft?.....	23

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Ein Lexikon nur fürs Hobby.....	34
Zigarren und Heulbojen	36

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....	39
-------------------------------------	----

Impressum	50
-----------------	----

Wir danken Markus Krell für seinen Gastbeitrag und Sven Eggert für seine Bildzulieferungen zur Anlage „Buntekuh“.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 25. Mai 2020

Titelbild:

Neben den Maschinen der V-160-Familie gehörte einst auch die V 100 zu den Stammgästen auf der Oberen Ruhrtalbahn. Hier ist einer Lok dieser Baureihe mit einem Nahverkehrszug im Diemeltal unterwegs und passiert gerade einen der beiden Bahnübergänge von Westheim.

Ein Kuriosum auf Schienen

Die galoppierende Gans

Kaum jemand würde heute wohl noch die schmalspurige Rio Grande Southern Railroad im US-Bundesstaat kennen, die schon seit fast siebzig Jahren Vergangenheit ist. Doch wegen ihrer eigenwilligen und wohl auch einmaligen Schienenfahrzeuge ist sie vielen Eisenbahnfreunden in Erinnerung geblieben. Unser Leser Markus Krell hat eine solche „galoppierende Gans“ kreativ nachgebaut.

Von Markus Krell. Als vor einiger Zeit auf einer elektronischen Auktionsplattform ein amerikanischer Schienen-Lkw für die Spurweite Z, hergestellt im 3-D-Druck-Verfahren, angeboten wurde, habe ich zugegriffen.

Für knapp 15 Euro hatte ich ein überaus interessantes Modell erstanden, dessen Original bei der Rio Grande Southern R.R. (RGS) in den Vereinigten Staaten für den Posttransport im Einsatz gewesen ist. Dabei handelte es sich um eine zwischen 1890 und 1952 betriebene Schmalspurbahnlinie zwischen Durango und Ridgway im westlichen Teil des US-Bundesstaates Colorado.



Das Fahrzeug mit der Betriebsnummer 2 der Rio Grande Southern Railroad blieb erhalten und wird im Colorado Railroad Museum aufgehoben, wo es auch am 1. Dezember 2007 aufgenommen wurde. Foto: Jon's pics (CC-BY-2.0)

Sie war besonders für eigenwillige Fahrzeuge bekannt: Die sogenannten „galoppierenden Gänse“ („Galloping Geese“) waren eine Mischung aus Auto und Eisenbahnwagen. In dieser Konzeption waren sie allenfalls vergleichbar mit den ähnlich konzipierten Borgward-Leichttriebwagen bei der Sylter Verkehrsgesellschaft.

Ihre Geburtsstunde erlebten sie während der Weltwirtschaftskrise, in der es besonders für die RGS, die nie Profit abwarf, zunehmend schwieriger wurde, einen wirtschaftlichen Eisenbahnbetrieb im gebirgigen Gelände aufrechtzuerhalten.

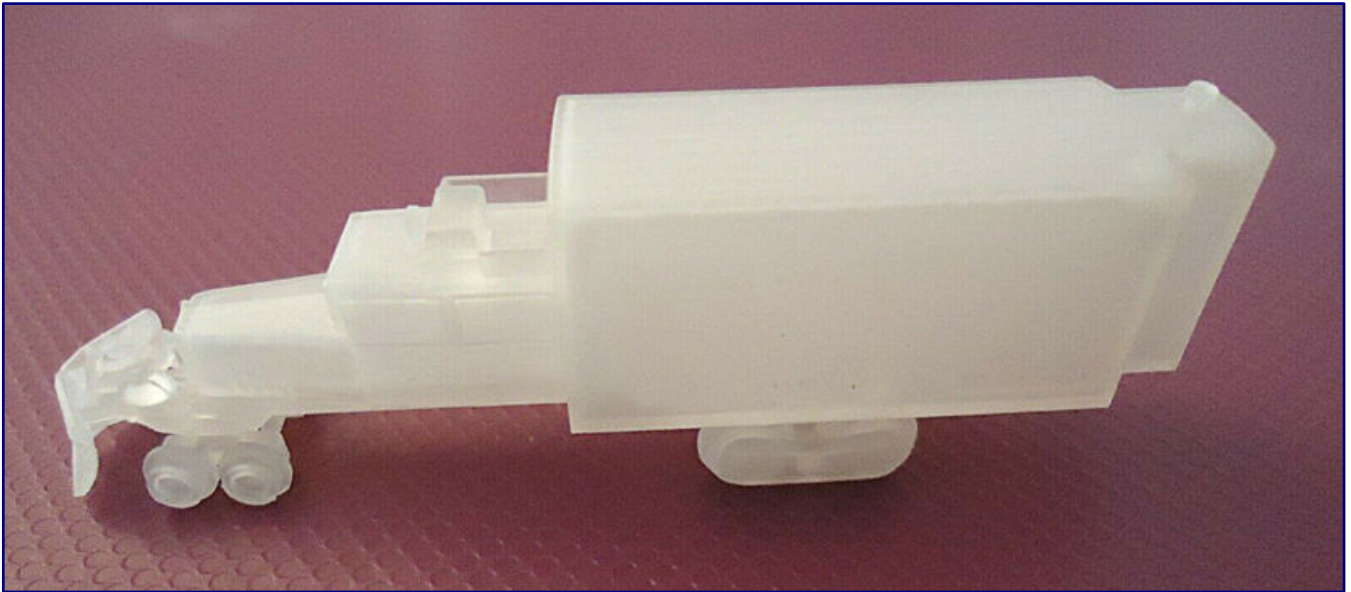
Zwischen 1931 und 1936 stellte sie sieben relativ kostengünstige Umbaufahrzeuge fertig, die aus dem Vorderteil eines Straßenfahrzeugs (Bus oder Lkw) und Teilen eines Güterwagens zusammengefügt wurden. Meine Vorlage, der „Motor No. 2“, war Baujahr 1931 und basierte auf einem Lkw von Buick.



Noch aus der aktiven Betriebszeit stammt diese Aufnahme von „Motor No. 2“, einem unter dem Begriff „galoppierende Gans“ bekannt gewordenen, mit Schneepflug ausgerüsteten Triebwagen mit Eigenantrieb, aus Durango (Colorado). Er basierte auf einem Lastkraftwagen von Buick, der 1931 umgebaut wurde. Foto: Russell Lee (PD-USGov-FSA)

Vorgesehen waren sie für den kostengünstigen Transport von Fracht, Post und Passagieren je nach gewähltem Aufbau. Und tatsächlich konnten sie das Ende dieser Eisenbahn, die ursprünglich vom Silberausch profitieren sollte, noch rund zwanzig Jahre hinauszögern.

Sechs dieser sieben Kuriositäten auf Schienen existieren bis heute, sie waren untereinander aber nicht alle baugleich. Bei der RGS wurden die kuriosen Fahrzeuge schlicht als „Motor“ bezeichnet und fortlaufend von 1 bis 7 durchnummeriert.



Der verwendete Rohling aus dem 3D-Druck war als reines Standmodell konzipiert. Doch Markus Krell wollte ihm auch das Fahren beibringen. Foto: Rudolf Richter

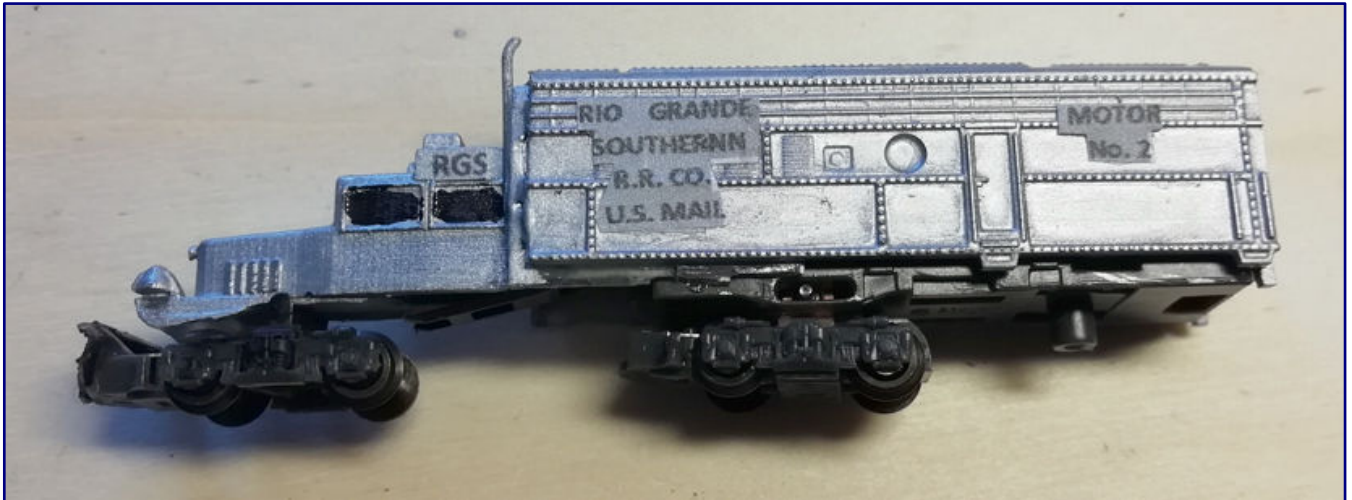
Zunächst habe ich meinen Rohling beiseitegestellt – irgendwann einmal wollte ich es lackieren. Doch dann hat mich plötzlich die Bastelwut gepackt: Könnte dieses Standmodell nicht quasi zum Leben erweckt werden?

Erst wenn es fahrfähig wäre, würde es doch seine Besonderheiten auch im Modell so richtig ausspielen! Ein Versuch mit dem gekürzten Fahrgestell einer Rangierlok V 60 von Märklin misslang jedoch. Der erhoffte Erfolg stellte sich schließlich aber mit einem motorisierten Shorty-Fahrwerk von Rokuhan ein.

Vorsichtig habe ich zunächst das nicht mit Zahnrädern versehene Drehgestell entfernt – es sollte versetzt und als Drehgestell unter dem Fahrerhaus zum Einsatz kommen. Dann habe ich den hinteren Kofferaufbau zu zwei Dritteln abgetrennt, das modifizierte Fahrwerk unter den verbliebenen Rest geschoben und mit Superkleber verleimt.



Zu sehen sind hier das bereits bearbeitete 3D-Druck-Modell, das geteilte Shorty-Fahrwerk und das vorn an der Haube angeschraubte Laufdrehgestell. Den Kastenaufbau hat eine EMD F7 von Märklin gespendet, das Dach hat bereits erste Anpassungen erfahren. Foto: Markus Krell



Hier ist das Modell bereits lackiert und beschriftet zu sehen. Gut zu erkennen ist die Montage des Shorty-Fahrwerks mit dem Drehzapfen des abgenommenen Laufdrehgestells nach hinten. Foto: Markus Krell

Der um das Laufdrehgestell befreite Teil zeigte dabei nach hinten und sorgt für einen großen Überhang, wie ihn auch das Vorbild aufwies.

Das ausrangierte Märklin-Gehäuse einer EMD F7 habe ich anschließend seines Lokführerhauses beraubt und dann von hinten über das Shorty-Fahrgestell geschoben. Der Motor saß nun recht weit hinten. Ein paar eingeklebte Bleiplättchen im vorderen Teil des Kofferaufbaus haben den Schwerpunkt wieder so verschoben, dass das kleine Fahrzeug sicher auf den Gleisen unterwegs ist.



Der Blick aufs Dach des fertigen Modells zeigt, dass die Lüfterrotoren der EMD F7 verschwunden sind: abgeschabt, geschliffen, gespachtelt und lackiert. Foto: Markus Krell

Das anfangs ausgebaute Drehgestell habe ich unter der Motorhaube des Lkw-Fahrerhauses durch Kleben und Schrauben drehfähig montieren können. Der Schneeräumer besteht aus entsprechend zurechtgeschnittenem und -gebogenem Blech aus einer Mini-Club-Weichenabdeckung.

Die Lackierung gestaltete sich glücklicherweise sehr einfach: Das ganze Fahrzeug war silbern zu lackieren. Mit Hilfe des Computers habe ich mit einer entsprechenden Hintergrundfarbe die Aufschriften hergestellt und mitaufgeklebt.

Gewählt habe ich die Betriebsnummer „Motor No. 2“, die im Eisenbahnmuseum von Colorado erhalten blieb. Mit einem schwarzen, feinen Foliestift waren die Fenster schnell bemalt.



Wie im Artikel beschrieben, führen die Arbeiten am 3D-Druck-Teil zu einem fahrfähigen Modell. Hier zeigt sich die „galoppierende Gans“ mit der offiziellen Bezeichnung „Motor No. 2“ im US-Anlagenbetrieb bei ihrem Erbauer. Foto: Markus Krell

Das Fahrzeug fährt, trotz des Ausbaus und Versatz eines Drehgestells, seidenweich. Das hat mich durchaus überrascht, denn immerhin war die Hälfte der Räder für die Stromaufnahme verlorengegangen. Aber selbst beim Queren von Weichen sind die Fahreigenschaften noch durchaus akzeptabel.

Lieferant des Basisfahrwerks:

<https://www.rokuhan.de>

<http://www.rokuhan.de>

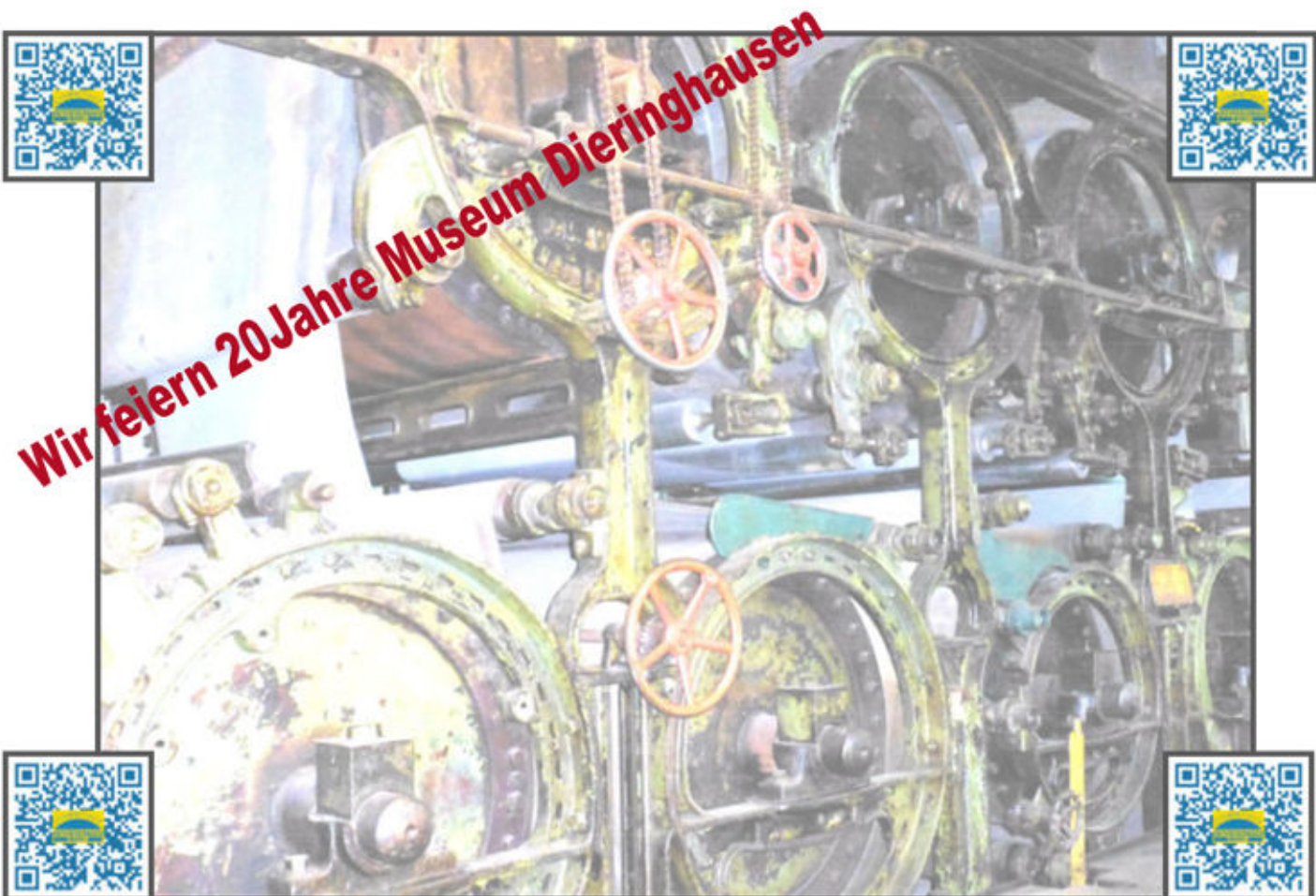
Spendermaterial:

<https://www.maerklin.de>

Stammtisch - Untereschbach

Jubiläumspräsentation

Spur Z Modelleisenbahnen und Zubehör



*In der Dombacher Maschinenhalle PM IV
Im LVR Museum in 51465 Berg. Gladbach.*

*Am 12.06.2021 von 11:00 Uhr - 18:00 Uhr
Am 13.06.2021 von 11:00 Uhr - 18:00 Uhr*

www.Stammtisch-untereschbach.de

Südwestlich vor dem Holstentor Lübecks Stadtteil Buntekuh

Vom plötzlichen Tod Wolf-Ullrich Malm getroffen, haben wir uns innerhalb der Redaktion auf ein weiteres Anlagenportrait verständigt. Vorbild für sein vorletztes Werk, mit dem er bereits auf einigen Ausstellungen aufgetreten war, ist der Lübecker Stadtteil Buntekuh. Wir möchten einen Blick auf die lokale Vorlage werfen, um seine Modellumsetzung zu verstehen und entsprechend angemessen würdigen zu können.

Die letzte Anlage, mit der Wolf-Ullrich Malm vor seinem plötzlichen Tod auf Ausstellungen präsent war, hatte ebenfalls eine regionale Vorlage. Auch sie war eine Hommage an seine Heimatstadt und damit weit mehr als eine gewöhnliche Modellbahn.

Der pädagogische Auftrag eines pensionierten Lehrers ist sicher auch hier ein weiteres Mal zu erkennen. Neben der Liebe zu seiner Heimat verarbeitete unser verschiedener Eisenbahnfreund bei seinem vorletzten Werk aber auch viele Spannungen, die das Leben in der Stadt mit sich bringen kann, sowie politische Fehler im Bereich der früheren Städteplanung.



Beim Adventstreffen am 10. Dezember 2017 entstand unter anderem diese Gesamtansicht der Anlage „Buntekuh“ von Wolf-Ullrich Malm. Foto: Sven Eggers

Seit Wolf-Ullrich mit der heute vorgestellten Anlage „Buntekuh“ Ausstellungen und Messen bereist hat, blieb er aber keineswegs untätig: Es gibt noch eine weitere Anlage, die sein letztes Werk bleiben sollte. Sie ist ebenfalls fertiggestellt, aber noch nie öffentlich gezeigt worden. Wir hoffen, dass sich auch dafür noch Möglichkeiten bieten werden, denn verdient hat es sein Schaffen allemal.

Doch bevor wir uns der heute portraitierten Anlage zuwenden, möchten wir einige Blicke auf den Stadtteil Lübecks werfen, der ihr den Namen gab und dessen Besonderheiten zwar nicht fotografisch und nach Lageplan exakt, aber in seiner Gesamtkonzeption eben doch stimmig in einer leicht stilisierten Form wiedergegeben worden ist.

Kleine Stadtteilgeschichte

Buntekuh als Name für die vorgestellte Anlage ist kein Phantasienamen. Einer der äußeren Stadtteile der Hansestadt Lübeck trägt wirklich diesen Namen und liegt südwestlich vor dem Holstentor.

Wer häufiger auf der Bundesautobahn A 1 unterwegs ist, mag vielleicht schon einmal über diesen außergewöhnlichen Ortsnamen gestolpert sein, denn eine der Ausfahrten verweist auf ihn.

Seinen Namen hat er von einem früheren Bauernhof erhalten, der 1803 dort nachweisbar war, aber vermutlich schon länger unter diesem Namen existiert hat. Das Gehöft wurde bereits 1680 vom Stammgut Neuhof abgetrennt.

Sein Ursprung als Stadtteil liegt in der Heimstättenstraße. Auf Anregung von Senator Georg Kalkbrenner errichtete Heimstätten Lübeck GmbH zwischen 1910 und 1914 dort eine erste Siedlung. Die 62 Einfamilienhäuser waren als Eigenheime für „Minderbemittelte“ vorgesehen, was bereits auf die sozialen Schichten verweist, die dort angesiedelt werden sollten.

Buntekuh bezeichnet im engeren Sinne heute auch eine Siedlung, die Thema der Anlage von Wolf-Ullrich Malm ist. Sie entstand in einem zweiten Entwicklungsschub in den sechziger und siebziger Jahren, in denen die Bevölkerung des Stadtteils von rund 2.300 Einwohnern auf gut 13.000 anwuchs.

Mit dem Bau der Siedlung setzte die Neue Heimat ein modernes städtebauliches Konzept um, das dem planerischen Ideal der „Charta von Athen“ folgte: Nur auf den Stadtteil bezogen war eine funktionelle Zonenaufteilung das Ziel. Dabei wurden den vier städtischen Grundfunktionen Wohnen, Arbeiten, Erholung und Bewegung jeweils einzelne Zonen zugeordnet.



Das 1967 errichtete Karavellen-Hochhaus mit 14 Geschossen markiert die Mitte des Stadtteils Buntekuh in unmittelbarer Nähe zu Kirche, Schule und Einkaufszentrum. Es ist das größte Wohngebäude Schleswig-Holsteins. Foto: Oleg Dejan (CC-BY-3.0)

fehlen noch die Funktionen Arbeiten und Erholung. Diese wurden am Stadtteilrand ebenfalls deutlich getrennt angelegt. Zwei Gewerbegebiete und Sportstätten sind dort zu finden, aber auch Kleingärten. Weitläufige Grüngürtel dienen dem Gliedern der Zonen.



Abbildung: onlinestreet.de (CC-BY-4.0)

Kern war das Stadtteilzentrum, das Schule, Kirche und ein Einkaufszentrum umfasste.

Deutlich davon getrennt lag der Wohnbereich, der rundherum angelegt wurde, aber frei von Gewerbe und Erholungsmöglichkeiten blieb.

Den verschiedenen Bedürfnissen der einzelnen sozialen Schichten wurde durch sehr unterschiedliche Gebäudetypen Rechnung getragen. In Buntekuh finden sich sowohl eingeschossige Kettenhäuser, zweigeschossige Reihenhäuser, viergeschossige Zeilenbauten und auch Wohnhochhäuser.

In der bisherigen Aufstellung



Abbildung: onlinestreet.de (CC-BY-4.0)

Das Konzept, das hier verwirklicht wurde, ist in Buntekuh und vielen anderen Städten Westdeutschlands letztlich gescheitert und bedarf erheblicher städtebaulicher Korrekturen.

Individualität beim Gestalten schien zu sehr eingeschränkt, soziale Verantwortung für viele Einrichtungen blieb aus. Diese Defizite verstärkten Entwicklungen, die besonders die Hochhäuser ab den achtziger Jahren zu sozialen Brennpunkten werden ließen.

Hohe Leerstände bis zu 20 %, das erforderliche Sanieren der inzwischen gealterten Gebäude und Schäden aus Sachbeschädigungen behindern und verhindern teilweise, die Probleme aus eigener Kraft zu lösen. Teilerfolge erzielten Stadt, Land und Bund sowie eine Stiftung teilweise auch mit Maßnahmen wie einen Hochhausabriss.

Buntekuh im Modell

Wolf-Ullrich Malm verfolgte auch bei dieser Anlage ein Konzept, das deutlich über den Bau einer beliebigen Landschaft hinausging. Statt malerischer Idylle schuf er einen thematischen Schwerpunkt und Blickfang mit Hochhäusern, wie sie den Stadtteil einst prägten – waren sie doch bewusst als dominante Merkmale gewählt und platziert worden.

Die passenden Polystyrol-Bausätze fand er im Märklin-Sortiment, wo sie die Kataloge der siebziger und achtziger Jahre prägten, als diese Form der Architektur noch als modern empfunden wurde. Durch eine bewusste, von Haus zu Haus wechselnde Fassadengestaltung mit knalligen Farben zog Ulli die Aufmerksamkeit jedes Betrachters bewusst auf sie.



Die städtebaulichen Korrekturen der jüngeren Vergangenheit sind Thema der Anlagenumsetzung von Wolf-Ullrich Malm: Die fünf Hochhäuser seines Arrangements als dominierende Gebäude haben bereits Modernisierungen erfahren oder die Arbeiten sind noch in vollem Gange (zweites Hochhaus von rechts). Im Vordergrund sind Zonen für Gewerbe und Erholung zu sehen.

So wird schon beim ersten Blick klar, dass hier nicht Ästhetik und Harmonieempfinden im Mittelpunkt der Konzeption stehen. Auch hier galt es, Heimatgeschichte aufzugreifen, einen pädagogischen Ansatz zu vermitteln (Nachdenken über soziale Konflikte und Brennpunkte) und die Kontraste herauszuarbeiten, die Buntekuh auch im Vorbild ausmachen.

Dabei hat sich der Anlagenerbauer bewusst vom beschriebenen Konzept der Siedlung leiten lassen und dies frei, aber in seinem Sinn völlig korrekt, auf einer überschaubaren Fläche – und damit etwas komprimiert – wiedergegeben. Es ging nicht um eine fotografisch und maßstäblich genaue Umsetzung des realen Stadtteils.



Auch andere Formen der Bebauung hat Wolf-Ullrich Malm geschickt in sein Anlagenkonzept einbeziehen können. Der Wolkenhintergrund war zum Aufnahmezeitpunkt noch ein Provisorium, denn auch dieser wurde auf das Vorbild der Anlage abgestimmt verwirklicht.

Und so entdeckt das Auge, einmal von den dominierenden Hochhäusern gefangen, auch die markanten und ebenso charakteristischen Reihen- oder Einzelhäuser, viele Kleingärten, Sportanlagen und Gewerbebetriebe wie Tankstelle oder Gärtnerei.

Auch die Hintergrundkulisse von Jowi-Hintergründe ist dazu geschickt einbezogen worden und setzt das realisierte Vorbildkonzept über die Anlagenkante hinaus fort. Den Stadtteil im Umbruch kennzeichnen zudem verlassene und verfallende Gebäude oder auch eine Baustelle mit Rohbauten neuer Häuser.

Selbst die breiten Grüngürtel lassen sich auf der Anlage spüren: Neben den bereits genannten Schrebergärten, die einen großen Teil der Fläche einnehmen, sind das Wiesenflächen und Bäume am Straßenrand, die schon erwähnte Gärtnerei oder auch ein großes Sonnenblumenfeld am rechten Anlagenrand.

weiter auf Seite 16





Bild oben:
Auch gewerblicher Obst- und Gemüseanbau ist inmitten einer parkähnlichen Umgebung integriert worden. Foto: Sven Eggers

Bild unten:
Das rechte Anlagenende hat einen eher landwirtschaftlichen Charakter erhalten, in dem sich mal auch typische Epoche-III-Modelle wie die V 80 (SMZ) und der VT 11⁵ (Märklin) wohl fühlen.

Foto auf Seite 13:
Während des Baus der Anlage stimmt Wolf-Ullrich die einzelnen Zonen aufeinander ab. Die Gärtnerei wurde weiter ausgebaut, auch das Bushaltestellenhäuschen durfte bleiben, während die kleine Tankstelle dort keinen Eingang fand. Foto: Sven Eggers



Bild oben:

Die klare Aufgliederung der einzelnen Zonen wird auch auf dieser Aufnahme deutlich, hier ganz besonders vom Hintergrund strukturiert, der gezielt und gekonnt ins Konzept einbezogen wurde.

Bild unten:

Zur Zone der Erholung gehört der Bereich, der sich links im oberen Bild anschließt. Ein kleiner Teich, auf dem sich zwei Schwäne niedergelassen haben, bildet den Mittelpunkt der kleinen Parkanlage mit Bänken als Sitzgelegenheit für ein Schwätzchen. Beide Fotos: Sven Eggers

Hierzu hat Wolf-Ullrich stets explizit darauf hingewiesen, dass diese nicht zufällig verteilt und angeordnet wurden. Die Blüten seiner Modelle von Rolfs Laedchen hat er, entsprechend der Vorbilder, konsequent in Richtung Sonne ausgerichtet. Sie strahlen den Betrachter an, wenn er von vorne aufs Geschehen blickt und wenden ihm ihre Seite zu, wenn auch sie oder er das tut.



Den betrieblichen Mittelpunkt einer Modellbahnanlage bildet meist ein Bahnhof – so auch auf „Buntekuh“. Ausgestattet ist das Kibri-Modell nur mit einem langen Inselbahnsteig, das Kopfgleis am Empfangsgebäude blieb ohne Hausbahnsteig.

Den betrieblichen Mittelpunkt, schließlich ist es eine Modellbahnanlage und kein funktionsloses Diorama, bildet der Bahnhof Rodach (bei Coburg) aus dem Kibri-Programm. Vom Empfangsgebäude aus führt ein Übergang zum Mittelbahnsteig, der dem Vorortbahnhof zwei Gleise bereitstellt. Ein direkt vor dem Gebäude liegendes Gleis mit Prellbock ist nur (noch) ein Abstellgleis, weshalb der Hausbahnsteig hier auch mit Geländern gesichert ist.

Die Gartenhäuser der Gärten gehen hingegen nicht auf Industrieware zurück und sind meist ganz oder teilweise Eigenbauten aus der eigenen Werkstatt. Belebt mit vielen unterschiedlichen Pflanzen, Gemüse, wie auch Sträucher und Blumen, finden sich hier und anderswo auf der Anlage zahlreiche individuell und passend gestaltete Figuren. Gefertigt wurden diese von Trafofuchs.

Öffentliche Premiere und Betrieb

Ulli hat seine Anlage so konzipiert, dass er ihren Unterbau für seine Werke flexibel nutzen kann. Das Untergestell fand also nicht nur bei „Buntekuh“ Verwendung. Dasselbe gilt auch für die Befestigungen von Hintergrund, Beleuchtung und Informationstafeln.



Bild oben:

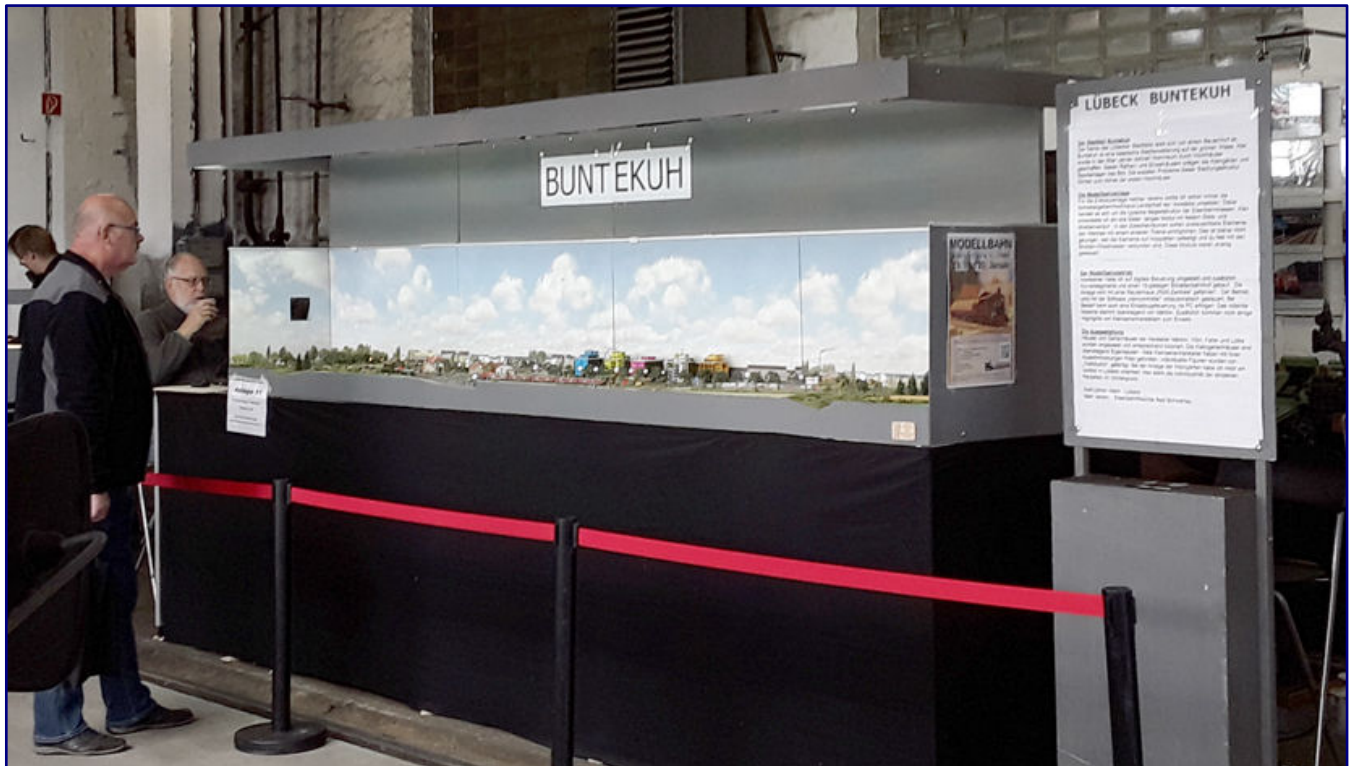
Auch Leerstand und Verfall als Ausdruck eines überholten und nicht mehr zeitgemäßen Städtebaukonzepts hat der Anlagenerbauer auf seinem Werk untergebracht. Ein verwahrlostes und einsturzgefährdetes Gebäude sowie verrostende Schienenstapel bringen das deutlich und unübersehbar zum Ausdruck. Der eingeschossige Bungalow im rechten Bildteil steht für die kleinste Gebäudeart, die in Buntekuh einst verwirklicht wurde.

Bild unten:

Die elektrifizierte Hauptstrecke – auf eingehängte Oberleitungen hat Wolf-Ullrich Malm bewusst verzichtet – belegt, dass seine Anlage die beiden zurückliegenden Jahrzehnte thematisiert hat: Der Fahrdrakt erreichte Schleswig-Holstein und besonders auch die Hansestadt Lübeck nämlich erst zum Ende der Bundesbahn-Ära. Beide Fotos: Sven Eggers

Der Aufbau der Anlage erfolgte zum leichteren Transport in Segmenten, die auf einer Messe zum Gesamtkonstrukt zusammengefügt wurden und eine feste Reihenfolge verlangen. Darin liegt auch der entscheidende Unterschied zu beliebig anordenbaren Modulen.

Die komplette Anlage inklusive der Wenden am Ende, die in den zwölfgleisigen Schattenbahnhof führen, beansprucht knapp drei Meter Gesamtlänge. Der Bediener sitzt nicht dahinter und damit versteckt,



Das Bedienkonzept auf einen Blick: Wolf-Ullrich Malm sitzt links neben der Anlage und hat den Schattenbahnhof und den Bildschirm des Rechners mit der Anlagensteuerung im Blick. Problemlos kann er sich mit den Ausstellungsbesuchern unterhalten und deren Fragen beantworten. Das Geschehen auf der Anlage behält er durch ein Guckloch im Hintergrund stets im Blick. Foto: Sven Eggers

sondern am linken Ende, um das Geschehen gut überblicken und auch mit den Besuchern kommunizieren zu können.



Ab und an durfte auch mal ein „Fremdling“ auf der Anlage fahren: Hier ist eine Ellok der Reihe Ra „Rapid“ der SJ mit einem Containerzug (alle Modelle von FR Freudenreich Feinwerktechnik) auf „Buntekuh“ unterwegs.

zu finden. Bisweilen durfte auch eine Lok nach skandinavischem Vorbild vom selben Hersteller mitlaufen.

Ihre Premiere auf einer größeren Messe fand im April 2018 auf der Intermodellbau in Dortmund statt.

Wolf-Ullrich zog diese Messe einer aktiven Beteiligung am kurz zuvor abgehaltenen Spur-Z-Wochenende in Altenbeken vor.

Bei der Premiere, wie auch den wenigen folgenden Ausstellungen, kam eine große Bandbreite an Fahrzeugen zum Einsatz.

Den größten Anteil stellte natürlich Großserienhersteller Märklin, aber in den Zügen waren auch Wagen von FR Freudenreich Feinwerktechnik vom selben Hersteller mitlaufen.

weiter auf Seite 21



Foto oben:
V 80 005 (von Sondermodelle Z) gehörte zu Ullis besonderen Schätzen. Da sie in Schleswig-Holstein nie beheimatet war oder eingesetzt wurde, wohl aber ein Exemplar viele Jahre lang als betriebsfähige Lok des Verkehrsmuseums Nürnberg herunkam, kam sie auch auf der Anlage häufig zu Sonderzügen.

Bild unten:
Anders sah dies bei der Baureihe 221 aus. Sie war ein Stammgast nicht nur in Lübeck. Und so darf sie zwischen der Streuobstwiese und einer Garten- und Parkanlage mit einem Kühlwagenzug vorbeiziehen.



Den Regelbetrieb bestimmten Fahrzeuge im orient- oder verkehrsroten Farbleid, häufig in elektrischer Traktion. Dabei sah es Wolf-Ullrich Malm nicht so eng, ob die eingesetzte Baureihe auch im Vorbild Lübeck anfuhr oder nicht: Am Sonnenblumenfeld mit den in wie bei den Vorlagen einheitlich ausgerichteten Blumenköpfen zieht eine Baureihe 111 der Bundesbahn mit einem Nahverkehrs zug vorbei (Bild oben). Und die Baureihe 627⁰ von SMZ (Bild unten) ist als Modell einfach zu schön, um sie nicht auch Buntekuh anfahren zu lassen.

Auch die Baureihe 181², die im Vorbild Lübeck nicht anfuhr, war in verkehrsroter Lackierung als Rokuhan-Modell im Intercity-Verkehr ein Stammgast auf Buntekuh. Gefallen gefunden hatte Ulli auch an den feinen Modellen von SMZ, die in Form einer V 80 und eines verkehrsroten 627 mit bemerkenswerter Geräuschkulisse den Bahnhof anfuhr.



Auch 181 219-7 schaffte es in ihren späten Einsatzjahren, zumindest als Modell, mit einem Intercity regelmäßig nach Lübeck und zog dann auch am Stadtteil Buntekuh vorbei, hier an den Tennisplätzen der Sport- und Bewegungszone. Im Hintergrund ist rechts auch eine Skateboard-Anlage für Jugendliche zu sehen.

Der Fokus lag mit den Epochen V/VI also auf der Gegenwart, was auch den bereits beschriebenen Anspruch unterstreicht, auf durch den Städtebau geschaffene Konflikte und deren Lösung in der heutigen Zeit zu verweisen.

Alle Lokomotiven und Triebzüge waren digitalisiert und beeindruckten die Betrachter immer wieder durch ihre hohe Fahrkultur. Als Digitalzentrale hatte sich der Besitzer für die RMX-Zentrale von Rautenhaus entschieden, wobei der Fahrbetrieb auf Messen vollautomatisch vom Traincontroller aus dem Hause Freiwald gesteuert wurde.

Herstellerseiten zum eingesetzten Material:

<https://www.faller.de>
<https://www.freiwald.com>
<https://www.luetke-modellbahn.de>

<https://www.maerklin.de>
<http://modellbahn-hintergrund.com>
<https://www.noch.de>

<https://www.rautenhaus-digital.de>
<http://www.rolfs-laedchen.de>
<http://www.trafofuchs.de>
<https://viessmann-modell.com/kibri/>

Eingesetztes Rollmaterial:

<http://www.fr-model.de>
<https://www.maerklin.de>
<https://www.rokuhan.de>
<http://sondermodellez.eu>

Unterwegs im Diemeltal (Teil 2)

Eisenbahn vor Landschaft?

Nach dem Plan folgt die Tat: Dirk Kuhlmann schreitet ans Werk. Heute stehen die Holzarbeiten für die Diemeltal-Anlage an, bevor schließlich mit dem Verlegen der Gleise begonnen werden kann. Auch diese Schritte wollen gut bedacht sein: Das Werk muss seine Ausstellungsreife beweisen können und soll ein bewusst harmonisches Bild erzeugen – nichts bleibt dem Zufall überlassen.

Willkommen zum zweiten Teil unserer Dokumentation über die Planung und den Bau der Anlage „Diemeltal“! Wie schon bei vielen Exponaten zuvor schlägt nun auch hier und heute die Stunde der Wahrheit.

Der mit einem Computerprogramm (Raily 4.0) umgesetzte und gewünschte Gleisplan aus der Zeichnung sollte nun, mit einem 5-cm-Raster versehen, ausgedruckt werden. Damit wäre eine wunderbare Grundlage zur Konstruktionszeichnung der Segmentkästen gegeben.



Westheim liegt mitten im Diemeltal und bildete eine freie Vorlage für die Anlage mit diesem Namen. Als 633 109 am 25. Mai 2019 dort hält, ist der frühere Bahnhof Westheim längst zu einem Haltepunkt rückgebaut.

Der engagierte PC-Fachmann würde hier natürlich mit weiteren Spezialprogrammen die Arbeit fortsetzen. Ich hingegen genieße jetzt viel mehr die Tätigkeit mit spitzem Bleistift und passenden Linealen. Das angestrebte Ziel ist in beiden Fällen immer das korrekte und überlegte Anordnen der Holzstreben für einen einzelnen Kasten.

Jeder von uns hat schon die Erfahrung gemacht, dass der Platz „unter Tage“ zu digitalen Zeiten einfach nicht mehr ausreicht, oder schlimmer, die Unterflurantriebe für Weichen und Signale können nur mit großem Sägeaufwand verbaut werden, da genau an dieser Stelle wieder eine Holzstrebe vorhanden ist.

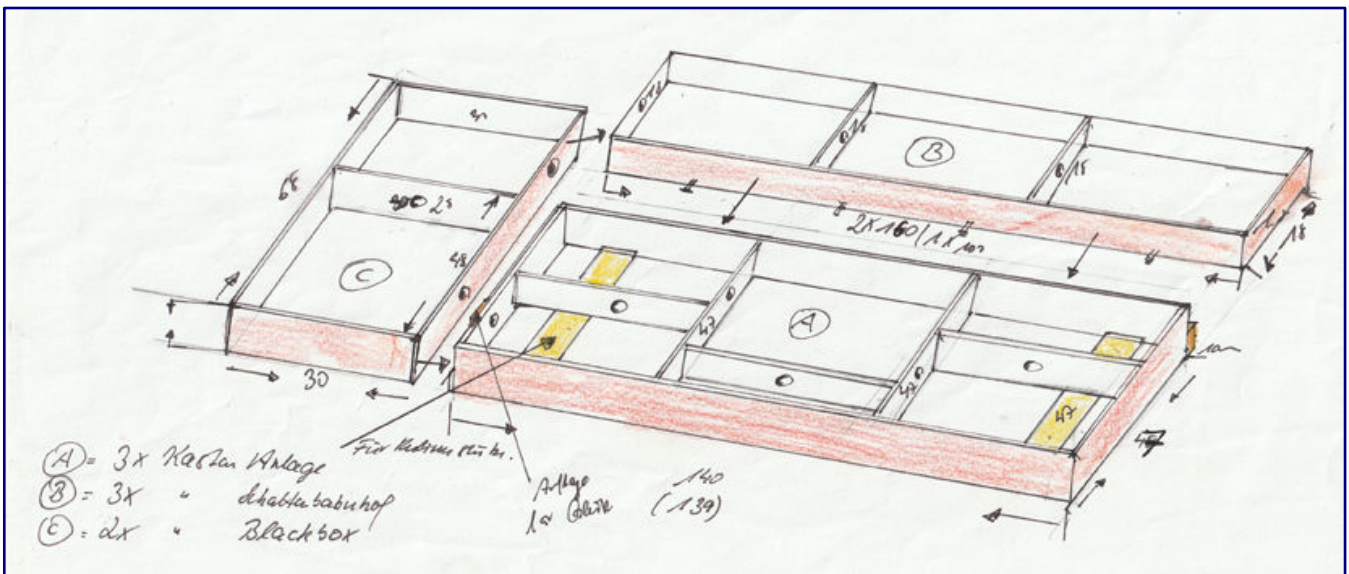
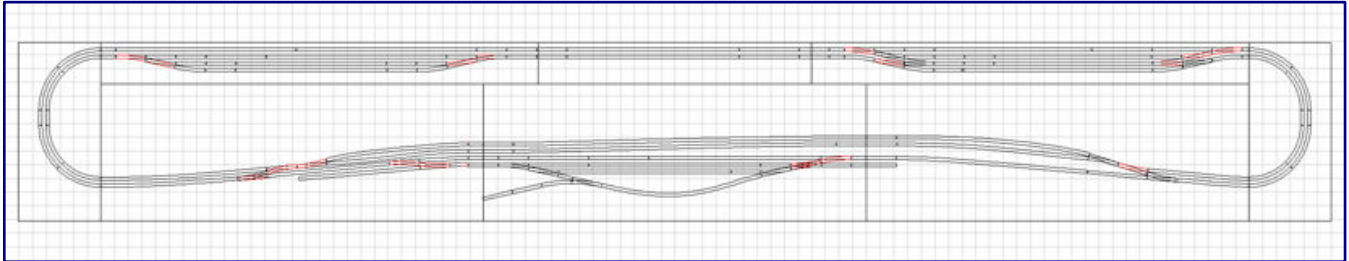
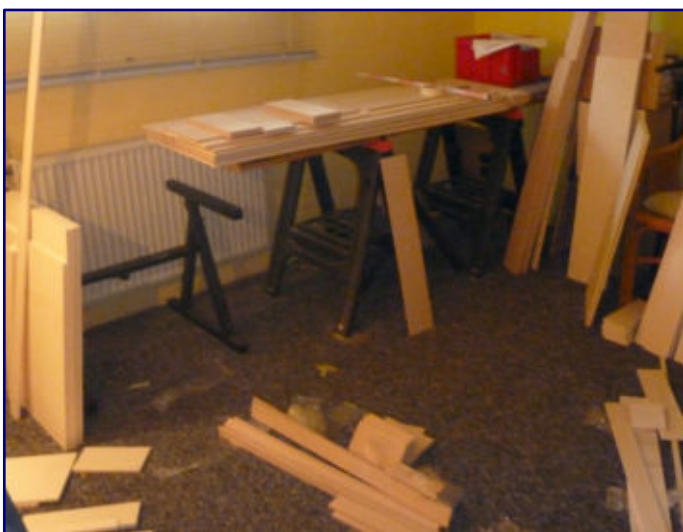


Bild oben:
Mit dem Gleisplanprogramm Raily 4.0 entstand im 5-cm-Raster der Gleisplan, der auf der Segmentanlage „Diemeltal“ umgesetzt worden ist.

Bild unten:
Zu den Segmentkästen und ihren Streben fertigte Dirk Kuhlmann von Hand eine 3D-Zeichnung, an der er sich beim Bestellen der Holzzuschneite und dem anschließenden Bau orientieren konnte.



Die Zuschnitte liegen zum Sortieren und weiteren Bearbeiten im Keller.

Sollte es mal aus Gründen der Stabilität wirklich nicht anders gehen, bin ich zumindest vorgewarnt. Die abgelesenen Maßeinheiten setze ich in eine kleine 3D-Zeichnung um, damit beim späteren Zusammenbau die ganze Sache etwas übersichtlicher verläuft.

Für „Diemeltal“ sind sämtliche Segmentkästen aus 10-mm-Buchensperrholz, die eigentliche „Eisenbahnplatte“ ist aus 10-mm-Pappensperrholz.

Für die Normgrößen Z und N reicht dies in den meisten Fällen. Die einzelnen Kästen sind zwar durch die Buche recht schwer, aber dadurch auch mehr als ausreichend stabil.

Meine Anlage „Helenensiel“ ist vor Jahren ein halbes Stockwerk auf einer Treppe heruntergefal-

len. Nichts ist passiert! Und so sollte es im Idealfall auch sein! Meine Exponate sind nun mal für einen Ausstellungsbetrieb vorgesehen und müssen „etwas mehr abkönnen“, aber selbst eine Heimanlage verdient einen stabilen Unterbau.

Aufgrund der Zeichnung ist nun die Auflistung der Einzelteile recht schnell vollzogen. Bei meinem Schreiner erfrage ich kurz die Maße einer Gesamtplatte und zeichne den Sägeplan auf, natürlich immer bezogen auf die Schnittbreite des Sägeblatts. Ein paar Zentimeter Reserve sollten es schon sein.

Hier kann ich nur immer empfehlen, gehen Sie wirklich zu einer Schreinerei, der Zuschnitt ist einfach besser gegenüber einem Baumarkt. Nebenher, aus versicherungstechnischen Gründen darf der Baumarkt keinen Zuschnitt unter 10 cm vollziehen, der Schreiner im Fachbetrieb schon!

Nach einer gewissen Zeit sind die Zuschnitte fertig und liegen zur Verarbeitung im Keller. Ein Sortieren ist nun angesagt. Dabei geht schon schnell ein halber Tag drauf.

Einen wichtigen Schritt vor dem Zusammenbau will ich auch nicht verheimlichen: Mit einem 25-mm-Fostner-Bohrer werden die späteren Kabeldurchlässe in den Streben geschaffen. Danach ist der Zusammenbau endlich an der Reihe.

Die nun fertigen Segmentkästen sehen noch recht nüchtern aus, eigentlich schon langweilig. Im Maßstab 1:220 vermeide ich übrigens „irgendwelche“ Steigungen im Gleiskörper. Einzig die Landschaft geht hoch und runter. Die Umsetzung zeige ich ihnen selbstverständlich in der nächsten Folge.



Auf den fertigen Kästen ist eine 3-mm-Korkschiicht verlegt. Im Anschluss erfolgt der Probeaufbau von Gleisen, um den Plan besser beurteilen zu können.

Gleise verlegen

Wie so oft bei meinen Werken ist das Gleissystem der Firma Märklin verbaut. Dabei geht es weniger um die Sympathie gegenüber diesem Anbieter, als um die Lieferfähigkeit seitens Hersteller und teilweise auch Händlern.

Wie immer gilt bei mir. Was nicht da ist, wird auch nicht in der weiteren Bauzeit verwendet. Das typische und langjährige Merkmal des „Anhäufens“ von Material - Jagdtrieb vieler Modellbahner oder pure Angst vor einem Produktionsende - ist bei mir nicht vorhanden.

Sämtliche Segmente bekommen in der Folge eine 3 mm dicke Korkschiicht verpasst, welche ein wenig zur Geräuschdämmung beitragen sollten. Die ersten Gleise werden nun auf den drei Teilen des Schattenbahnhofes und den zwei Kurvenelementen ausgelegt.

Sieht alles zur Zufriedenheit aus, werden die Schienen wieder entfernt und die fünf Segmente miteinander verschraubt. Hierzu hatte ich im Vorfeld mit einer Bohrlehre die Löcher für die M10 Schrauben angefertigt. Dabei ist zu beachten, dass jedes Loch ein wenig Spiel aufweist. Gerade die Gleisübergänge im Maßstab 1:220 sollten wortwörtlich haargenau sein.

weiter auf Seite27

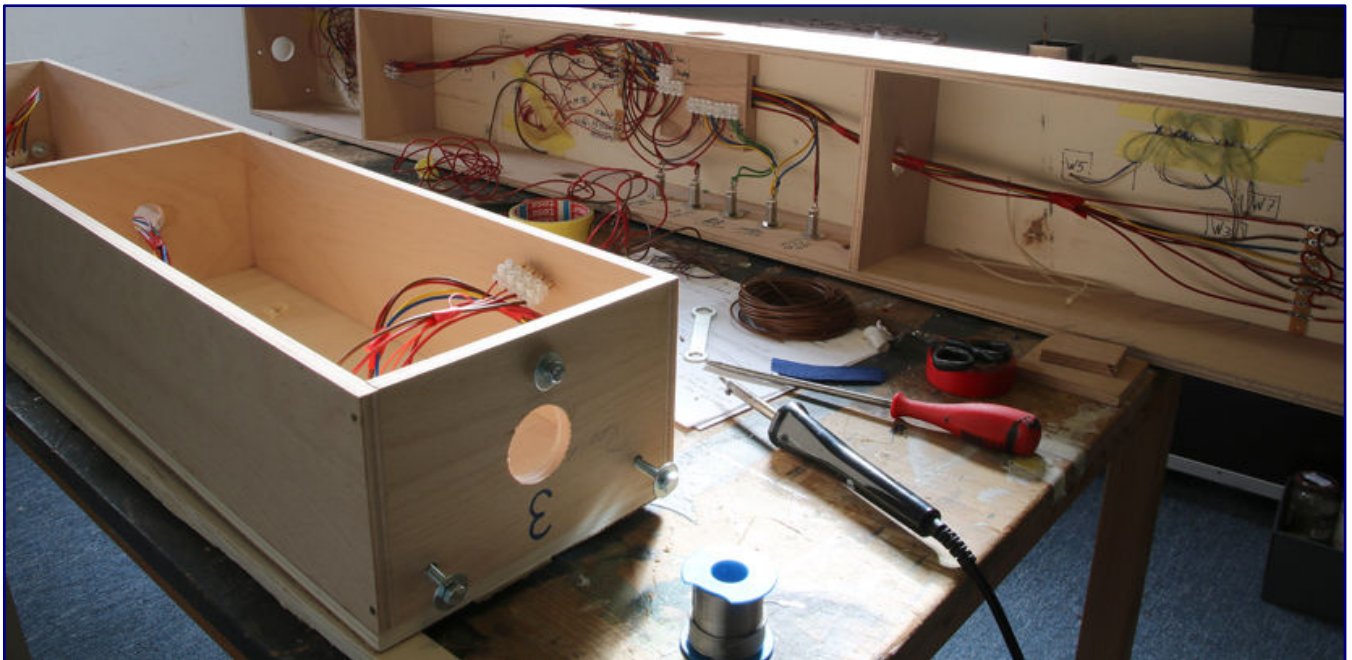
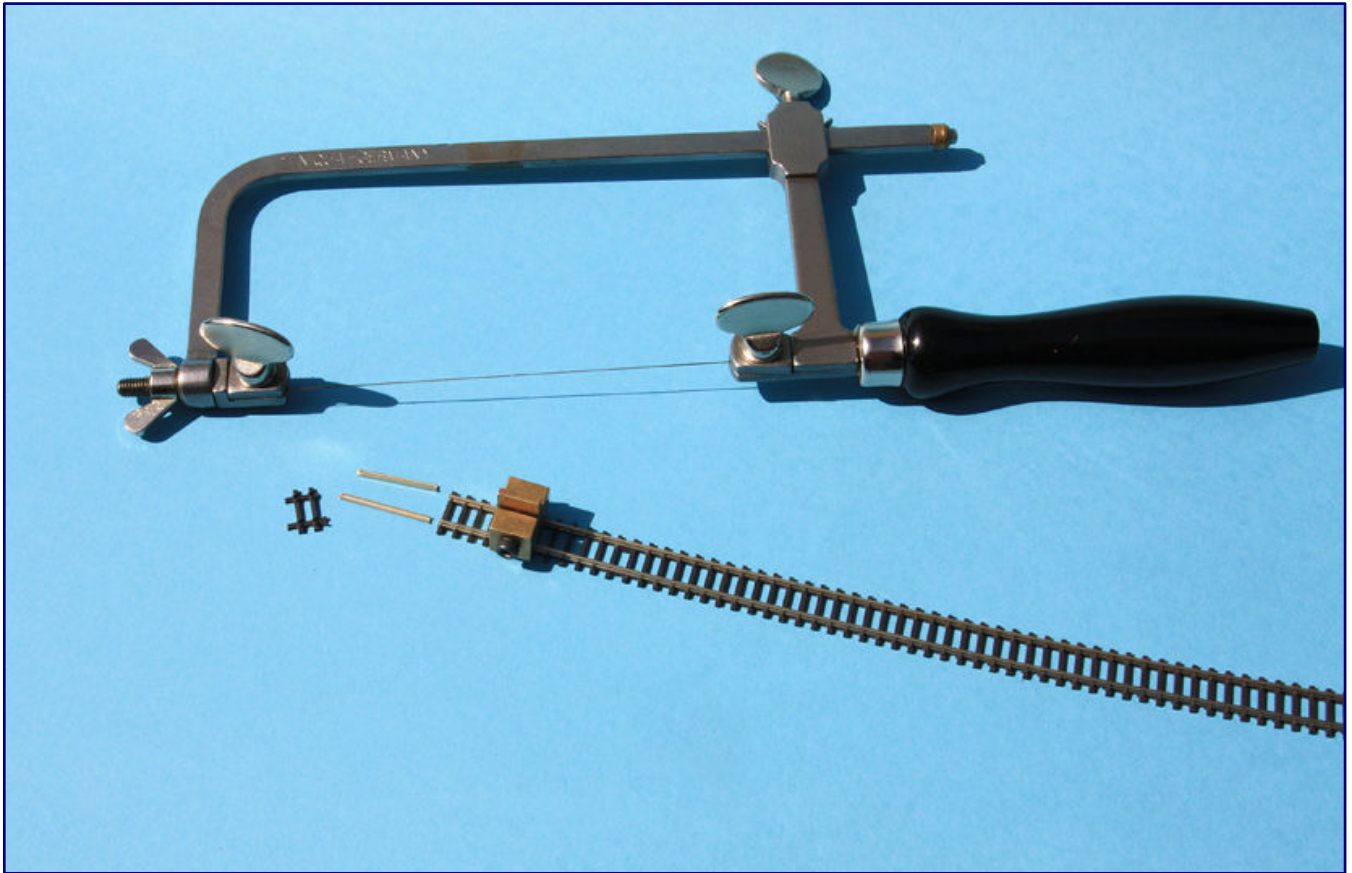


Bild oben:

Ein weiterer Vorteil von Flexgleisen liegt neben der freien Wählbarkeit großer Radien auch im nahtlosen Verlegen längerer Abschnitte. Am Ende lassen sie sich individuell kürzen. Eine Krause-Gleisklammer fixiert die Gleisenden, damit sie sich passend auf gleicher Länge abtrennen lassen.

Bild unten:

Mit Blick auf Elektrik und nicht frei tauschbare Elemente erhalten alle Segmentkästen feste Nummern, die ihre Reihenfolge in der Anlage bestimmen. Die Löcher für die M10-Schrauben zum Verbinden werden mit Hilfe einer Bohrschablone ins Holz getrieben.



Die Weichen sind ihrer seitlichen Kästen beraubt und, für einen Unterflurantrieb vorbereitet, montiert. Penibel wird auf den korrekten Gleisabstand geachtet, der mit einem Lineal „abgesteckt“ ist.

An den jeweiligen Enden der Segmente sind 10 mm breite Pertinaxplatten verklebt und verschraubt. Auf gleicher Länge verlöte ich die schwellenlose Schienenprofile. Es ist eine klassische Methode aus dem Modulbau und nebenher recht resistent gegenüber einer Gleiszerstörung, zum Beispiel beim Auf – oder Abbau.



Postkarten zu Orten aus der näheren Umgebung, wie diese von 1954, lieferten während des Projekts immer wieder Anregungen für die weitere Gestaltung: Zu sehen ist links unten beispielsweise ein Abschnitt der Diemel. Abbildung: Sammlung Kuhlmann

Zu diesem Zeitpunkt hatte Jörg Erkel bereits seinen digitalen Plan fertig gestellt und ich habe die betreffenden Schienenabschnitte mit Trennlaschen bestückt.

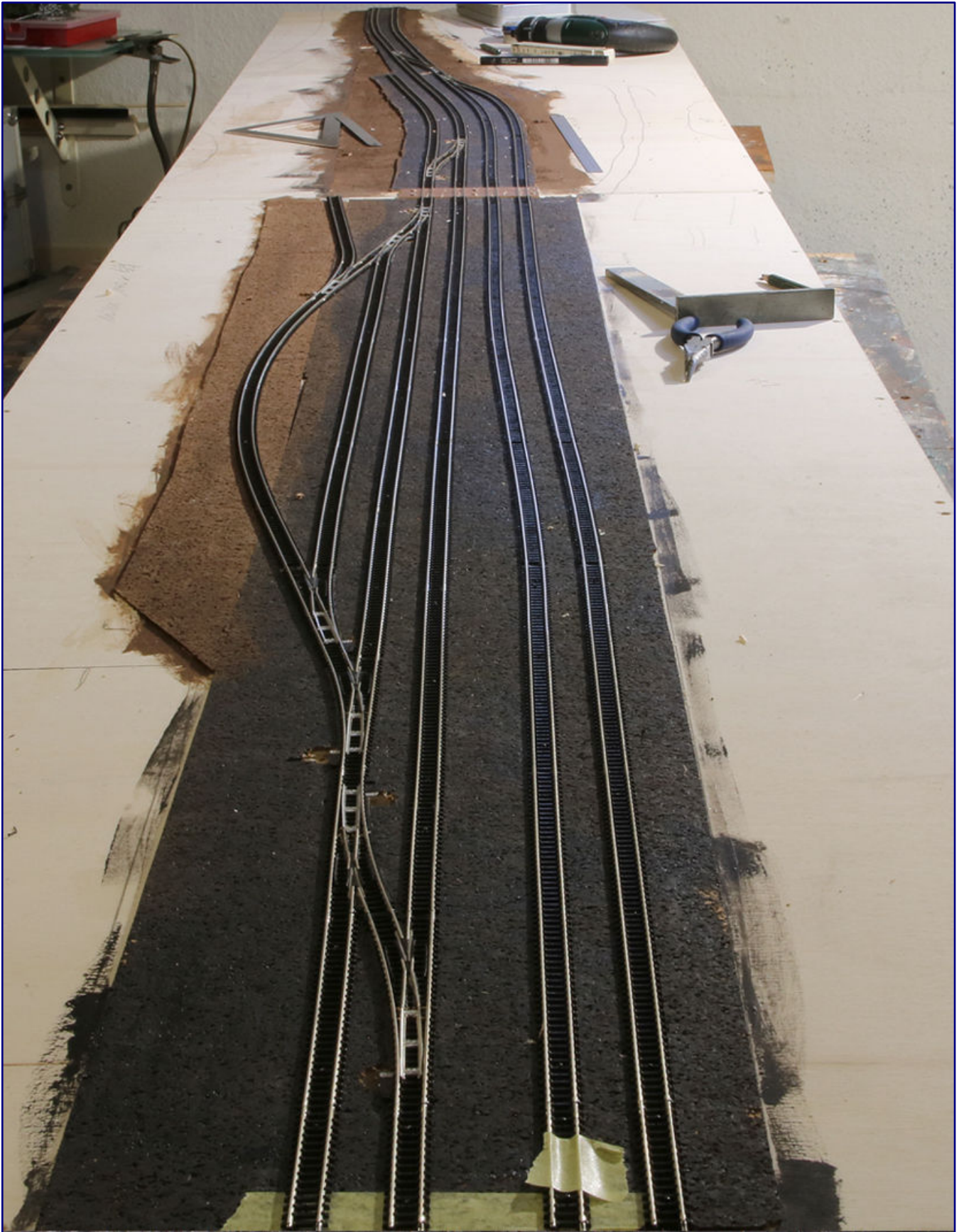
Die erforderlichen Kabelarbeiten seien hier noch nicht erwähnt, dies soll erst in einem späteren Beitrag mit dem Fokus „Digitalisierung von Diemeltal“ aufgegriffen werden.

Nach dem erneuten Auslegen der Schienen verschwinden nun sämtliche Kabel in den Untergrund - mit einem Namen versehen, damit die spätere Zuordnung gewährleistet ist.

weiter auf Seite 30



Auch dieses Motiv, aufgenommen bei Hardehausen, fängt die Stimmung sehr gut, die auch die Anlage zum Ausdruck bringen sollte.
Abbildung: Sammlung Kuhlmann



Die Schienen sind über die Segmentenden, an denen statt des Schwellenbands eine Lötverbindung zu einer Pertinax-Unterlage für Halt sorgt, verlegt und inzwischen mit Gleisnägeln fixiert. Erste Bleistiftmarkierungen zeigen, dass stets das Bild der fertigen Landschaft das Handeln bestimmt.



Nach dem Durchtrennen der Schienen an den Übergängen besteht eine sichere, stets gleich hohe und damit kanten- und spaltfreie Verbindung zum Nachbarsegment. Nichts wäre ärgerlicher als Betriebsstörungen im Messebetrieb!

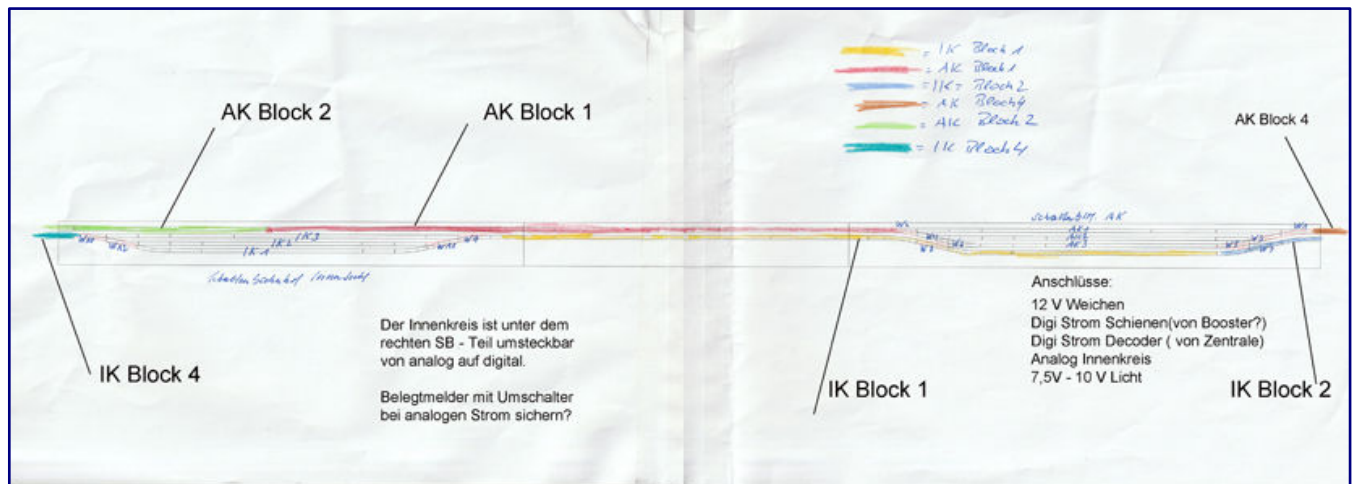
Dies gilt natürlich auch für die Elektroweichen. Im Schattenbahnhof können sie beruhigt mit den großen schwarzen Kästen an der Seite verwendet werden.

Fixiert wird dann alles mit den Gleisnägeln von Märklin und dies bleibt auch so, denn damit bleibt ein möglicher und schneller Ausbau einer defekten Weiche jederzeit gewährleistet. Dies ist eine der vielen Anforderungen an eine moderne Ausstellungsanlage. Bei „Diemelta“ gehen wir übrigens so weit, dass im Notfall auch ein Analogbetrieb möglich ist.

Nach dem Anpassen der zwei Kurvenelemente an den später sichtbaren Bereich der Anlage wurden alle Teile des Schattenbahnhofes nach Westheim transportiert, wo sich die Männer der Firma HRT auf die Digitalisierung stürzten. An dieser Stelle sei unserem „Transporter“ Paul-Hermann für das Aufrechterhalten der Logistik zwischen Leverkusen und Westheim gedankt!

Bevor nun das weitere Verlegen der Schienenkörper seinen „Vollzug erfährt“ (der Ausdruck passt so schön zum Thema Modellbahn), ist erstmal eine Fleißarbeit angesagt. Wie Sie bereits auf dem Plan erkennen konnten, verlege ich aufgrund des leichten und sehr eleganten Bogenverlaufs ausschließlich Flexgleise.

Das Schwellenband muss dazu regelmäßig eingeschnitten werden. Zudem verlieren die Märklin-Handweichen ihren schwarzen Antriebskasten, um für einen Unterflurantrieb vorbereitet zu werden. Wer



Die Trennstellen für die von Belegmeldern überwachten Abschnitte waren schon beim Bau zu berücksichtigen. Jörg Erkel als künftiger Besitzer lieferte seinen Plan für den Digitalbetrieb rechtzeitig zu.

nun ein wenig unsicher beim sehr freien Verlegen der Gleise ist, dem sei ein 1-zu-1-Ausdruck des Gleisplans als regelrechte Schablone empfohlen.

Mir reichen jedoch aufgrund der großen Erfahrung einige wenige markierte Punkte, um am linken Segment loslegen zu können. Mithilfe meiner bewährten Abstandshölzchen, Stahllineale und Pinnadeln können die ersten Flexgleise nach erforderlichen Beschnitten mit Hilfe eines Juweliersägebogens und feinen Blatts (32 Zähne/cm) mit Schienennägeln fixiert werden. Die bekannten Krause-Klammern (Art.-Nr. 01 425) halten das Gleis dabei in der gewünschten Form.

Eine erste Weichengruppe auf Höhe des künftigen Stellwerks bedarf einer höheren Aufmerksamkeit. Die 13 mm breiten Bohrlöcher müssen für den späteren Steldraht an der richtigen Stelle sitzen. So zieht sich die Gleisverlegung einige Zeit hin, unterbrochen jeweils nur bei den Segmentübergängen.

Die auch hier auf Partinax verlöteten Gleisgruppen durchtrenne ich mit einer Schienensäge (30 239) in einem Zug, als Führungsleiste dient ein altes aber sehr schweres Stahllineal, welches an beiden Enden mit dem Segment kurz verschraubt wird.

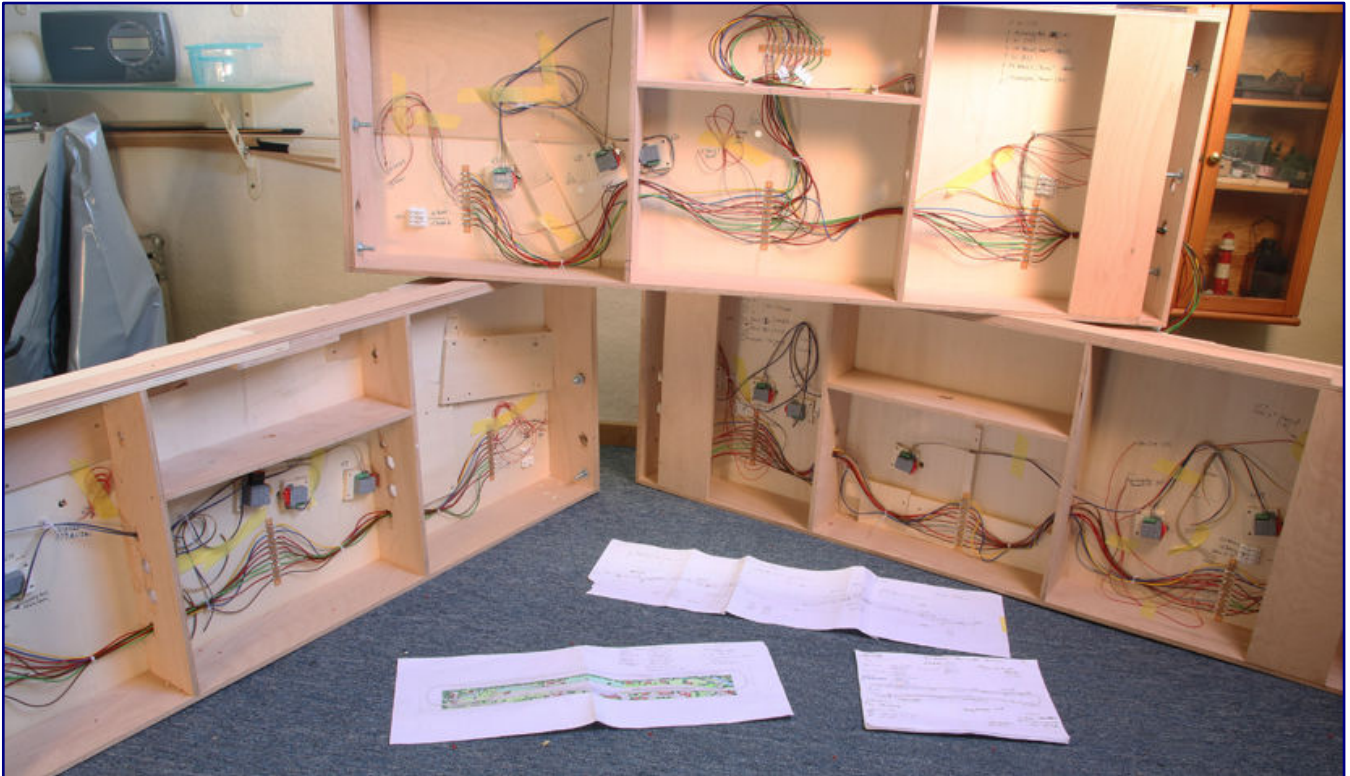
Während des Schienenverlegens kommen immer wieder alte Wagen zur Laufkontrolle zum Einsatz, eines dieser Exemplare besitzt sogar noch Räder aus Kunststoff. Damit simuliere ich praxisnah das Rollverhalten von Modellzügen nach zwei Tagen rauestem Ausstellungsbetrieb.

So arbeite ich mich über das mittlere zum Ende des rechten Segments vor, unterbrochen von regelmäßigen Sichtkontrollen. Die nun fertig verlegte Gleisfigur weist die erhoffte schlichte Eleganz auf. Damit wäre mein immerwährender Grundsatz von der „Eisenbahn in der Landschaft“ gewahrt.

Ein Mehr an Gleisen und besonders Weichen wäre hier mit der Gefahr verbunden, dass „Diemelta“ eher in eine Spielzeugeisenbahn abrutscht. Sie merken schon, spätestens mit dem Verlegen der Gleise sollte das Augenmerk auch schon auf die kommende Landschaft gelegt werden. Eine erste flüchtige Stellprobe mit bereits fertigen Häusern unterstützt meine Vorstellung vom künftigen Exponat.

Nun werden in der Folge noch die Unterflur-Weichantriebe angebracht, welche seitlich an der Weiche greifen, genau wie bei dem Original von Märklin. Der Grund dafür ist recht einfach: Ich möchte ohne großen Aufwand während einer Ausstellung den Antrieb austauschen können.

Hektik, hohe Lautstärken und ein wartendes Publikum sind nicht gerade förderlich für Feinarbeiten vor Ort. Darauf sollte der Betreiber von Modellbahnanlagen in kleineren Maßstäben immer achten. Ein Platz für mögliche Antriebsattrappen und Weichenlaternen ist trotzdem ausreichend vorhanden.



Dank guter Planung standen keine Streben und Träger bei den Anschlussarbeiten im Wege. Das Verkabeln und unterflurige Einsetzen der Weichenantriebe konnte ohne Änderungen erfolgen und abgeschlossen werden. Details zu den Kabelarbeiten und dem Gestalten der Landschaft sollen aber erst mit den weiteren Teilen dieser Reihe ab Herbst 2020 folgen.

Damit wären wir auch schon am Ende von 2. Teil angelangt, demnächst geht es dann an den Grundaufbau der Landschaft. Etwas Geduld fordere ich Ihnen aber noch ab, denn dies ist erst für den Herbst 2020 geplant.

Eigene Seiten von Dirk Kuhlmann:

<http://helenensiel.com>

Quelle für das eingesetzte Werkzeug:

<https://www.fohrmann.com>

1zu220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz
für die Spur Z

Archistories 104191 - Bahnhof 'Westheim'
Lasercut-Bausatz Spur Z

Art.-Nr. 105191, Maßstab 1:220 (Spurweite Z)

NEU !!!

Der sauerländische Bahnhof 'Westheim' wurde maßstabsgetreu und hoch detailliert seinem Vorbild entsprechend umgesetzt.

Der dreiteilige Baukörper gliedert sich in einen giebelständigen repräsentativen Mittelteil, ein Restaurant und auf der Gegenseite den Bereich der Güterabfertigung. Die drei Gebäudeteile können auch einzeln aufgebaut werden.



Bausatz aus hochwertigem, durchgefärbtem Hartkarton. Abmessungen: ca. 203×81×56 (L×B×H in mm ohne Verladerampe)

64 €



Dekomaterial sowie Fahrzeuge und Figuren gehören nicht zum Lieferumfang. Der angegebene Preis gilt im Laden bei Abholung. Im Fernabsatz kommen umsatzabhängige Versandkosten hinzu, die wir Ihnen auf unseren Seiten vor Abschluss eines Kaufvertrags jeweils individuell anzeigen.

www.1zu220-shop.de
HRT Informationstechnik GmbH
Kasseler Straße 7
34431 Marsberg

Tel.: 02994-9889 60
Fax: 02994-9889 688
E-Mail: info@1zu220-shop.de
Internet: www.1zu220-shop.de

Fachbegriffe der Modelleisenbahn Ein Lexikon nur fürs Hobby

Bei Transpress lebte in diesen Wochen ein Klassiker wieder auf: das Lexikon der Modelleisenbahn. 1983 erstmals erschienen, erfuhr es bereits mehrere Überarbeitungen. Wir haben uns die jüngste angeschaut, um zu erfahren, ob sie den Anforderungen der heutigen Zeit standhält.

Manfred Hoße / Claus Dahl / Hans-Dieter Schäller / Joachim Schnitzer
ergänzt und überarbeitet von Ulrich Lieb
Lexikon der Modelleisenbahn

Transpress Verlag
Stuttgart 2020

Gebundenes Buch
Format 17,0 x 24,0 cm
256 Seiten mit 250 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-71558-5
Titel.-Nr. 71558
Preis 14,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Um das vorliegende Lexikon angemessen würdigen und besprechen zu können, müssen wir zunächst etwas in die Vergangenheit schauen: Es handelt sich hier um ein überarbeitetes und ergänztes Buch, das wir mit der 3. Auflage aus dem Jahr 1996 vergleichen können und wollen. Erstmals erschienen ist es 1983.

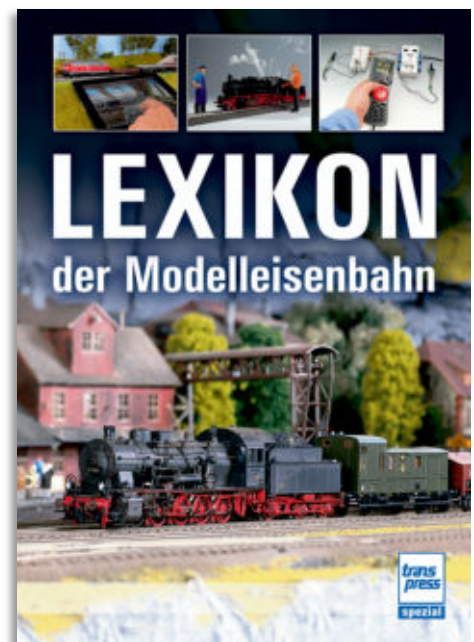
Der Verlag empfiehlt Interessenten den Titel mit den folgenden Worten: „Dieses Lexikon sollte in keiner Werkstatt fehlen, denn in über 1.300 Stichwörtern und knapp 250 Bildern stecken jede Menge Know-how über das Vorbild und seine Nachbildung auf der Modelleisenbahnanlage sowie Fachwissen rund um den Selbstbau von Anlage, Fahrzeugen und Elektronik.“

Das sind, verpackt in nur einem einzigen Satz auf gleich drei Zeilen, so viele Informationen, dass sich dessen Sinn kaum noch erfassen lässt. Wir werden uns also Stück für Stück den Inhalten nähern. Doch zunächst fällt uns mal auf, dass der Umfang mit 1.300 Stichwörtern unverändert angegeben wird. Aber das ist hält nur einer quantitativen Betrachtung stand, wie wir noch sehen werden.

Die Anzahl verwendeter Bilder hat sich gegenüber fast 400 bei der älteren Auflage auf nun 250 deutlich reduziert. Während das Format etwas vergrößert wurde, hat sich die Seitenzahl von 320 auf 256 reduziert – das macht neugierig.

Waren im Titel von 1996 am Buchende noch die wichtigsten Normen Europäischer Modellbahnen (NEM) abgedruckt, schien dies heutzutage entbehrlich, denn sie lassen sich stets aktuell im Internet nachschlagen. Rechnen wir diesen Teil heraus, bleibt bei 256 zu 251 sogar ein kleines Plus für das neue Buch stehen. So müssen wir uns der Frage zuwenden, was sich an den Inhalten geändert hat.

Zunächst werfen wir aber einen kurzen Blick auf drei der fünf Autoren, die hier mitgewirkt haben: Zu den Urhebern gehört mit Claus Dahl ein aktiver Modelleisenbahner, der die Arbeitsgruppe Elektronik/



Elektrotechnik in der Technischen Kommission des Bundesverbandes Deutscher Eisenbahnfreunde BDEF leitet. Joachim Schnitzer hat früher Fachartikel im „Modelleisenbahner“ veröffentlicht.

Ulrich Lieb war dort sogar Redakteur und ist heute freischaffend tätig. Bei Transpress sind viele Bücher zu finden, die aus seiner Feder stammen. Vom Fach sind sie also alle, was unsere Erwartungen natürlich steigert.

Wie die früheren Auflagen umfasst das Lexikon einen großen Themenbereich des Modellbaus und besonders natürlich der Modellbahn. Er reduziert sich dabei nicht auf Aspekte und Fachbegriffe der Eisenbahn, ihrer Modelle, der damit verbundenen Elektrik und Elektronik oder des Anlagenbaus.

Auch Bearbeitungs- und Arbeitstechniken, Werkstoffe und allgemeinere Punkte der Technik finden hier ihren Platz. Alles sauber und alphabetisch sortiert, lässt sich problemlos finden, was es gerade zu erläutern gibt. Zusammengesetzte Wörter und Begriffe sind nach dem ersten Buchstaben des ersten Wortteils eingereiht, was keine Änderung zu früher darstellt.

Die aktualisierte und überarbeitete Neuauflage hebt sich erwartungsgemäß aber in vielen Punkten ab. Zu viele Entwicklungen gerade im Bereich der Halbleitertechnik, Elektronik und Digitaltechnik gab es seit dem ersten Erscheinen.

Dies war auch Anlass für die jüngste Überprüfung und Erweiterung, bei der nun ein klarer Schwerpunkt auf der digitalen Modelleisenbahn lag. Natürlich kann ein Lexikon nur eine Grundinformation liefern und ersten Eindruck vermitteln, nicht aber zu sämtlichen Themen Fachbüchern ersetzen.

Was für das Verständnis des gerade aufgeschlagenen Suchbegriffs erforderlich ist, haben wir hier aber durchweg wiedergefunden und anschaulich erklärt bekommen. Lücken sind uns keine aufgefallen, wir haben also keine Themen vermisst.

Doch frei von Schwächen ist auch dieses Buch nicht, aber sie betreffen eher dessen Aufmachung: Viele Zeichnungen werden seit Jahrzehnten von Auflage zu Auflage durchgereicht und hätten durchaus auch mal ein frisches Bild verdient.

Gravierender fällt das aber bei den verwendeten Fotos auf. Mit (angenehm auffallenden) Ausnahmen stammt ein großer Teil davon auch noch aus den Büchern, die vor dreißig Jahren oder noch davor erschienen sind. Sie wirken übersättigt und nicht ausreichend ausgeleuchtet, zudem lässt auch ihre Reproduktion das Alter zu deutlich erkennen.

Dies lässt das Lexikon beim Durchblättern schnell und zu Unrecht altbacken wirken und vermittelt ungewollt den ersten Eindruck, nicht aktuell zu sein. Dabei hat sich der Verlag große Mühe gegeben, den Einband auf die Höhe der Zeit zu bringen: ansprechende und recht aktuelle Fotos, die dieses Titels würdig sind.

Für nur knapp 15 Euro erhält jeder aktive Modellbahner als Käufer hier ein durchaus nützliches Buch und einen hohen Gegenwert. Vorgängertitel dürfen damit beruhigt in die Tonne oder ins Antiquariat wandern.

Verlagsseiten und Bezug:
<http://transpress.de>
<https://www.motorbuch.de>

Akkutriebwagen der Bundesbahn Zigarren und Heulbojen

Als in den fünfziger Jahren die „Limburger Zigarren“ und schließlich die weiterentwickelten Nachfolger mit Spitznamen wie „Akkublitz“ oder „Taschenlampenexpress“ erschienen, schien eine Entwicklung auf dem Höhepunkt, die noch vor der Jahrhundertwende begonnen hatte. Die Fahrzeuge waren beliebt, flott unterwegs und wiesen geringere Betriebskosten als Dieseltriebzüge gleicher Größe auf. Der EK-Verlag ließ sie nun mit einem Film portraitieren.

CFT Video Berlin
Akkublitz und Zigarre
Die Geschichte der Akkutriebwagen

EK-Verlag GmbH
Freiburg (Breisgau) 2020

DVD-Video
Bildformat 16:9
Tonformat Dolby-Digital 2.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 58 Min.

Best.-Nr. 8484
Preis 19,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Speichertriebwagen waren keine Erfindung der Bundesbahn. Als sie 1950 die acht Triebzüge ETA/ESA 176 mit ihren „Eierköpfen“ in Betrieb setzte und einige Jahre später die ETA/ESA 150 folgen ließ, blickte diese Antriebsform schon auf eine rund fünfzigjährige Geschichte zurück.



Im Jahre 1895 begann deren Entwicklung, die ersten betriebstauglichen Fahrzeuge stellt die preußische Staatsbahn 1907 in Form der Wittfeld-Triebwagen, die bei der DB als ETA 177, ETA 178 und ETA 180 weiterbetrieben wurden, in Dienst.

1926 folgten insgesamt 18 Doppeltriebwagen mit den Bezeichnungen 581/582 bis 615/616, die ihre Akkumulatoren nicht mehr in einem Vorbau, sondern unter dem Fahrzeugboden trugen. Waren sie bei der DB als ETA 179 nur bis etwa 1960 im Einsatz, blickte die DR in der DDR auf einen Bestand von fünf Züge, die bis 1968 eingesetzt wurden.

Diese wenigen Informationen umreißen bereits ein spannendes Feld zur Geschichte einer Traktionsart, die stets eine Außenseiterrolle spielte und doch eine Renaissance erleben könnte. Für Zetties interessant ist die Historie, weil es von Westmodel die Nachbildung eines Wittfeld-Akkumulatortriebwagens gab und mit Blick auf das schon betagte Märklin-H0-Modell der Baureihe 515/815 auch Wünsche für den Maßstab 1:220 bestehen.

Bleibt nun also zu klären, welche Aspekte im breiten Themenfeld aufgegriffen und behandelt werden? Explizit zu betonen ist an dieser Stelle schon einmal, dass sich das Video nicht auf die beiden Baureihen 515 (ETA 150) und 517 (ETA 176) sowie ihre Steuerwagen beschränkt. Der Untertitel der DVD macht dies schon vorsichtig deutlich.

Im Fokus steht die komplette Geschichte dieser Antriebsart, beginnend mit deren Entwicklung ab 1895, dem Einsatz der ersten Bauarten auf preußischem Hoheitsgebiet sowie den weiteren Fortschritten bei der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft. Schließlich mündet dieser Abriss bei den Neubauten der Bundesbahn.

Gut herausgearbeitet wird auch, warum nicht einfach ETA 176 und ESA 176 weitergebaut wurden, sondern schon nach kurzer Zeit mit ETA/ESA 150 eine Nachfolgebauart auf die Schienen gestellt wurde. Selbst innerhalb dieser Baureihe gab es Unterschiede und auch weitere Fortschritte der Technik.

Historische Aufnahmen wechseln sich mit jüngeren aus den letzten Betriebsjahren auf der Nokia-Bahn zwischen Bochum und Gelsenkirchen ab, wobei altem Filmmaterial natürlich die Zeit anzusehen ist, was zugleich aber auch die authentische Wirkung unterstreicht. Einen Schwerpunkt bilden dabei die Heimatbetriebswerke Limburg (Lahn) und Wanne-Eickel, was nicht überraschen kann.

Einzig der Bahnhof Bad Schwalbach im Taunus scheint etwas überrepräsentiert, auch wenn die betreffenden Sequenzen auf die gesamte Filmlänge aufgeteilt worden sind. Die Dominanz ist wegen der sehr ähnlichen Perspektiven und Brennweiten nicht zu übersehen.

Sehr schön fanden wir, dass auch die Rolle der Fahrzeuge bei Jubiläumsfeiern der Deutschen Bundesbahn (1985) und der Polnischen Staatsbahn PKP einbezogen und gewürdigt wurde. Das rundet das Gesamtbild ab, verdeutlicht die historische Bedeutung und ruft zudem auch noch in Erinnerung, wie Schienenfahrzeuge als Folge des Kriegs einst in Europa verstreut wurden.

Ebenso hat die Filmmannschaft den erhaltenen Akkutriebwagen nachgespürt und dafür sogar einen Abstellort des DB-Museums besucht, der normalerweise nicht zugänglich ist. Heute steht dieses ehemalige DR-Fahrzeug in Weimar und fand nach Arbeiten an seinem Äußeren ein weiteres Mal Eingang in den Film.

Auch in Nördlingen (Bayern) wurde eine äußerlich restaurierte Dauerleihgabe der Baureihe 515 gefilmt, während das Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen mit einer Garnitur aus 515 und 815 zwar erwähnt, aber nicht besucht wurde.

Wertvoll wird diese sehenswerte Zusammenstellung zudem auch noch dadurch, dass die portraitierten Fahrzeuge darin häufig auf Strecken zu sehen sind, die heute längst stillgelegt sind und so unwiederbringliche Momente auf Zelluloid festgehalten und gesichert werden konnten.

Im abschließenden Fazit bleibt festzuhalten, dass diese DVD ein Muss für alle Freunde der Akkumulator-Triebwagen ist. Wer eine „Limburger Zigarre“ oder ein „Hängebauchschwein“ auf dem Wunschzettel für den Maßstab 1:220 hat, der findet hier wichtige Eindrücke und Momente, die Lust auf mehr machen.

Verlagsseiten:
<http://www.eisenbahn-kurier.de>
<http://www.ekshop.de>

Neu
im Onlineshop



282778 KIRCHE »ST. JOHANNES BAPTIST«

Lasercut-Modell einer Saalkirche mit Apsis, Satteldach und seitlich
angeschlossenem Spitzhelmturm in Anlehnung an ein Originalvorbild in
Thalkirchdorf, Markt Oberstaufer.



Neu auf www.faller.de und im FALLER-Fachhandel zu entdecken.

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Lob und Wünsche in besonderen Zeiten:

Ich hoffe und wünsche euch, dass ihr alle soweit gesund seid. Vielen, vielen Dank für euren Einsatz und die weiterhin tolle Berichterstattung von Trainini. Ich lese jede Ausgabe drei bis fünf Mal und bin begeistert!

Michael Beckers, per E-Mail

Faller-Kirche jetzt im Handel:

Die Kirche St. Johannes Baptist (Art.-Nr. 282778) von Faller bereichert ab sofort das Programm. Neben dem sehr gut zur Spur Z passenden Klassiker einer Dorfkirche aus Polystyrol mit bayerischem Einschlag finden wir mit diesem Gotteshaus ein weiteres, sehr anlagentaugliches Modell im Gütenbacher Programm.



Der gewählte Baustil der jetzt ausgelieferten Kirche St. Johannes Baptist von Faller (Art.-Nr. 282778) erlaubt einen breiten Einsatz in vielen Regionen Deutschlands.

Es handelt sich hierbei um einen zeitgemäßen Architekturbausatz aus durchgefärbtem Hartkarton. Er besteht aus insgesamt 141 Teilen in sechs Farben. Fensterfolie, Gardinenmaske und Bauanleitung liegen dem Produkt natürlich auch bei. Die Grundmaße betragen 138 x 73 mm, die Höhe des Turms gibt Fallert mit 141 mm an.

Einsetzbar ist diese Kirche mit einer Fassade in heller Sandfarbe nahezu deutschlandweit. Auch die Dacheindeckung macht einen hervorragenden Eindruck und weist ansprechende Pfannen- (Kirchenschiff und Sakristei) und Plattengravuren (Kirchturm) auf. Mit diesem neuen Modell ist die Spurweite Z im Bereich von Dorf- und kleineren Stadtkirchen nun sehr gut aufgestellt.

Abwägen von Chancen und Risiken:

In einem Rundbrief an seine Händler und belieferten Fachgeschäfte blickt Märklin auf Chancen und Risiken der aktuellen Krise. Zwar sei der Sturm noch lange nicht vorbeigezogen, aber Optimismus bleibt das Gebot der Stunde.

So heißt es darin wörtlich: „Aber alle diejenigen, die diese schwierigen Zeiten einigermaßen unbeschadet überstanden haben werden, sollten für die Zukunft besser gerüstet sein als zuvor.“ Märklin blickt nun auch auf seine wiederangelaufene Produktion in den Werken Győr und Göppingen. Dies wurde mit gelockerten Beschränkungen und nach Umsetzen von Maßnahmen zu Hygienevorschriften, Maskenpflicht und Schichtmodellen zum Wahren der erforderlichen Abstandspflicht möglich.

Freuen wir uns also, wenn bald wieder Auslieferungen eintreffen und uns das Hobby versüßen, solange wir auch noch an vielen Stellen das persönliche Leben einschränken müssen. Die heimischen vier Wände lernen wir so sicher viel intensiver kennen und hoffentlich auch zu schätzen. Dazu gehört natürlich auch die Modelleisenbahn!

Märklin schließt seinen Blick auf die aktuelle Situation denn auch mit einem Blick auf die Preislisten: Auf eine geplante und erforderliche Preiserhöhung wird in allen Spurweiten verzichtet. Sie wäre gegenwärtig wohl auch nicht am Markt durchsetzbar gewesen. Der Hersteller möchte dies aber auch als Dankeschön an seine Endkunden verstanden wissen und bedankt sich für Geduld und Loyalität zum Unternehmen.

Neuheiten bei Z-Doktor-Modellbau:

Björn Plutka hatte sich mit Blick auf die Ausstellung in Altenbeken ebenso fleißig wie viele andere damit beschäftigt, neue Konstruktionen zu beginnen oder voranzutreiben. Da diese Ausstellung bekanntlich nicht stattfinden konnte, freuen wir uns, an dieser Stelle drei Neuheiten vorstellen zu dürfen, die nun bestellbar und lieferbar sind.



Signal- (Art.-Nr. ZD-220-40002-1; links im linken Bild) und Weichenspannwerk (ZD-220-40001-1; rechts) sind zwei aktuelle Neuheiten aus dem 3D-Druck von Z-Doktor Modellbau. Überzeugen gelungen ist auch die Telefonzelle TeilH78 (ZD-220-30004-1; rechtes Bild).

Zum einen hat Z-Doktor Modellbau (<https://www.z-doktor.de>) auf eine Programmlücke reagiert und im 3D-Druck aus Resin gefertigte Weichen- (Art.-Nr. ZD-220-40001-1) und Signalspannwerke (ZD-220-40002-1) entwickelt. Die filigranen Teile erreichen den Kunden unlackiert und verlangen noch nach einer schwarzen Farbgebung – am besten im Sprühverfahren aufgetragen.

Die dritte Neuheit ist eine Telefonzelle des Typs TelH78 (ZD-220-30004-1) und wurde einst von der Deutschen Bundespost entwickelt und in großer Zahl aufgestellt. Die Bezeichnung des Vorbilds steht für die Abkürzung des Worts „Telefonhäuschen“ und das Einführungsjahr (1978). Damit ist, bis zu ihrem Verschwinden ab der Jahrtausendwende, auch klar der Zeitraum für den Einsatz umrissen.

Die 3D-Druck-Umsetzung in Resin wird einteilig und unlackiert ausgeliefert, im Inneren ist sogar der Münzfernsprecher mit der typischen Ablage nachgebildet. Dem Kunden obliegt es, den Betonsockel grau, das Häuschen gelb, Telefon und Türgriff schwarz zu lackieren sowie die Fensterscheiben durch einen Klebelack nachzubilden.

Zu ergänzen ist darüber hinaus noch ein aus zwei Zurüstteilen bestehender Zubehörartikel, der kurzfristig auf unsere Anregung entstand: Um Märklins Güterwagenmodell der Verbandsbauart Dresden (späterer GI 11) zur späteren, geschweißten Ausführung (GI 22) umzugestalten, bedarf es eines trapezförmigen Sprengwerks, das zwischen den Achsen hinter den Trittbrettern der Ladetüren zu finden war.



Mit Hilfe des Sprengwerks (ZD-220-20002-1) lassen sich Märklins Modelle des großräumigen GI 11 (Verbandsbauart) zu einem GI 22 der geschweißten Bauart umrüsten. Sie werden einfach hinter die Trittstufen an den Fahrzeugboden geklebt. Sowohl der gezeigte Miele-Wagen als auch das noch folgende Modell mit Kuba-Imperial-Werbung lassen sich dadurch vorbildgerecht umgestalten.

Dieses Sprengwerk (ZD-220-20002-1) wird ebenfalls unlackiert als Resin-Druckteil angeboten und einfach am Wagenboden eines geeigneten Modells angeklebt, nachdem es tiefschwarz lackiert wurde. Als Beispiel für einen geeigneten Waggon sehen wir den Insider-Jahreswagen 2019 (80329), der im Vorbild auch als GI 22 unterwegs war. Auch der nächste Jahreswagen (80330) mit Kuba-Imperial-Gestaltung lässt sich gemäß seiner H0-Vorlage entsprechend umgestalten.

Ausstellung im Märklineum - Eröffnung verschoben:

Wie fast schon zu erwarten, kann Märklin nicht am für Juni 2020 geplanten Termin zum Eröffnen der Ausstellung im Märklineum, zu der auch die neue Schauanlage gehört, festhalten. Bedingt durch die Ausfälle aus den Corona-Sperren verzögern sich offenbar auch dort wichtige Arbeiten.



Mit Blick auf die Folgen der Corona-Maßnahmen ließ sich auch der Termin für die vollständige Eröffnung des Märklineums nicht mehr halten. Die Planungen gehen jetzt von September 2020 aus.

Die Geschäftsführung hat in ihren jüngsten Verlautbarungen nun von einem neuen Termin im Herbst 2020 gesprochen. Möglicherweise fällt dies dann auch mit dem diesjährigen Tag der offenen Tür zusammen, der im September geplant ist.

Nur ein neues Modell bei Micro-Trains:

Lediglich eine einzige Neuheit ist bei MTL dazu bestimmt, im Mai ausgeliefert zu werden. Es handelt sich dabei um den Wagen Nummer 3 der Cameo-Versuchslackierungsreihe, mit denen die C&O 1957 nach einem neuen Anstrichschema suchte. Insgesamt sechs Fahrzeuge waren in verschiedenen Gestaltungen einbezogen.



Die aktuelle MTL-Auslieferung (Art.-Nr. 505 00 423) zeigt trotz gleicher Farben zwei unterschiedlich gestaltete Wagenseiten. Foto: Micro-Trains

Der gedeckte 50-Fuß-Standardwagen (Art.-Nr. 505 00 423), der nun ausgeliefert wird, hat eine dunkelblaue Grundfarbe. Zur besseren Erkennbarkeit bei Nacht sind Teile der Seitenwände gelb ausgeführt, allerdings auf beiden Wagenseiten unterschiedlich. Die Anschriften waren in einem Futura-

Schrifttyp angebracht. Die Modelle werden in Deutschland unter anderem von Case Hobbies (<http://case-hobbies.de>) vertrieben.

Mozart-Klingen aus Solingen für den Modellbau:

Die Mozart AG (<http://www.mozart-blades.com>) aus der Klingentstadt Solingen stellte jüngst hochwertige Präzisionsmesser für Modellbauer vor. Ursprünglich für industrielle und gewerbliche Anwendungen wie Automotive, Kunststoffentgraten und das Bearbeiten von Leder entwickelt, richtet sich das Angebot nun wegen Nachfragen auch an Privatkunden.

Die Messer zeichnen sich durch eine ergonomische Form und rutschfeste Kunststoffummantelung aus, die Griffe sind in zwei Größen verfügbar. Mittels Rändelschraube erfolgt der Klingenwechsel werkzeugfrei.



Die Präzisionsmesser von Mozart sind mit zwei Griffgrößen erhältlich. Dazu lassen sich derzeit drei verschiedene Formen von Ersatzklingen ergänzend erwerben. Foto: Mozart AG

Die langlebigen Klingen werden in drei Varianten für verschiedene Anwendungen angeboten:

- „universell“ für verschiedene Materialien und Anwendungen,
- „kurz“ zum Einstechen unter Druck (Fensteröffnungen in Papier oder Karton), zum Entgraten, für geführte Schnitte in Pappe und zum Schneiden von Kunststoffplattenform (bis ca. 1 mm) oder Vollprofilen (bis ca. 2 mm) sowie Aluminium-Blech bis 0,3 mm und
- „spitz“ für Arbeiten an sehr feinen Teilen, in schmalen Zwischenräumen, zum Wegschneiden unsauberer Stellen an Kunststoffteilen oder zum Anritzen von Pappe und Papier.

Der Bezug ist allerdings nicht direkt ab Werk möglich, sondern über Werkzeuge Peter Post in Duderstadt (www.peter-post-werkzeuge.de).

Vorsichtige Wiedereröffnung im Wunderland:

Mehr als zwei Monate blieb das Miniatur-Wunderland in Hamburg wegen der Covid-19-Epidemie geschlossen und musste dadurch auf rund 200.000 Besucher verzichten. Ab dem 20. Mai 2020 soll wieder ein wenig Normalität eintreten, denn ab diesem Tag öffnet die größte Modellbahnanlage der Welt wieder ihre Pforten für Besucher.

Der Kartenverkauf über das Buchungssystem ist mit der Ankündigung bereits wieder freigeschaltet worden. Um die auferlegten Abstandsregeln einhalten zu können, ist der Gästedurchlauf aber auf 20 % der regulären Kapazität eingegrenzt. Zudem erfolgt der Besuch in einem festgelegten und verbindlichen Rundgang.



Auch in der Hamburger Speicherstadt gelten Auflagen, um Abstand und Infektionsschutz zu gewährleisten. Diese ermöglichen es aber immerhin, den Betrieb mit 20 % der regulären Kapazität wiederaufzunehmen.

Dieses Rundgangssystem mit Abstandsmarkern und festgelegten Wegen haben die Betreiber humorvoll als „Wunderland-Straßenverordnung (WuStVO)“ bezeichnet und verbindlich angewiesen. Es wurde in einem „Stresstest“ mit 200 Probanden überprüft. Maßnahmen und Regelungen sollen aber auch fortlaufend verfolgt werden, um Handlungsbedarf aus behördlichen Weisungen oder auftretender Schwachstellen umsetzen zu können.

Mit Blick auf die Sicherheit der Wunderland-Besucher als oberstes Gebot sind Führungen aktuell nicht möglich. Auch darf Garderobe derzeit nicht abgegeben werden. Eltern mit Kindern unter acht Jahren wird aktuell vom Besuch abgeraten, sofern sie die Abstandsregeln nicht sicher einhalten können.

Trotz aller Freude über eine Wiedereröffnung im kleinen Rahmen bleibt der Blick auf die Kosten für einen Minimalbetrieb, der nicht aus den zu erwartenden Erlösen gedeckt werden kann. Hierzu erklärt Gerrit Braun: „Bis auf Weiteres haben wir leider keinen Spielraum für den Weiterbau unserer wunderbaren Baubabschnitte Monaco, Provence und Südamerika.“ Über 100 Menschen des im Anlagenbau tätigen Personals müssen deshalb weiter in Kurzarbeit bleiben.

Elektrische Bahnsteigkarre neu im Programm:

Rainer Tielke Modellbau hat ein weiteres 3D-Druck-Fahrzeug ins Programm aufgenommen, das ausschließlich als lackiertes Fertigmodell angeboten wird. Die Bahnsteigelektrokarre (Art.-Nr. 50001) bildet mit dem Still EKF 2002 eine Vorlage mit Fahrersitz nach, die ab den fünfziger Jahren in großer Zahl bei Bundesbahn und Bundespost zum Einsatz kam.



Die neue Bahnsteigelektrokarre (Art.-Nr. 50001) von Rainer-Tielke-Modellbau nach Vorlage eines Still EKF 2002 passt bequem auf eine 1-Euro-Münze. In den Bereichen von Fahrersitz und Ladefläche, Felgen und Frontlampen kann der Kunde noch den einen oder anderen Pinselstrich anbringen.

Mit der gewählten, gelben Lackierung ist das Ratimo-Modell der Deutschen Bundespost zuzuordnen und wirkt in der 220-fachen Verkleinerung gut getroffen. Auch die Druckauflösung ist mit Blick auf das gewählte Material Resin über jeden Zweifel erhaben.

Bezogen werden kann das Kleinod unter <https://www.rainer-tielke-modellbau.com>.

Konsolidierung in der Modellbahnfachpresse steht an:

Der New-Business-Verlag aus Hamburg meldete am 16. Mai 2020, dass die Geranova-Verlagsgruppe aus München, zu der neben Geramond auch schon die Alba-Publikation mit dem Eisenbahn-Magazin gehört, nun auch die VGB Verlagsgruppe Bahn (Fürstenfeldbruck) übernehmen will.

Bislang gehört die VGB der Funke-Mediengruppe aus Essen. Dort werden Titel wie die Miba, der Modelleisenbahner oder auch das Eisenbahn-Journal aufgelegt. Für die insgesamt sechs Magazine samt Büchern und Sonderausgaben sei der Verkauf so gut wie abgeschlossen. Der Übernahmewunsch steht aber noch unter dem Vorbehalt der Zustimmung seitens der Kartellbehörden.

Sofern diese erteilt wird, fände damit eine erhebliche Konzentration im Zeitschriftenwesen dieser Branche statt, denn als einziger größerer und herstellerunabhängiger Wettbewerber bliebe in Deutschland damit nur noch der EK-Verlag mit der Zeitschrift Eisenbahn-Kurier übrig.

Sollte eine Zustimmung erfolgen, erwarten wir angesichts des seit Jahren anhaltenden Drucks auf die Auflagezahlen eine spürbare Marktberreinigung im Angebot. Sparten und Medien, die nur wenig Verbreitung finden und kaum Gewinnperspektiven versprechen, dürften auf den Prüfstand gestellt und zumindest teilweise wahrscheinlich auch eingestellt werden.

Ladegut-Neuheiten von Kupper:

Der Aachener Ladegutspezialist ist mit einem neuen Einsatz für gleich drei verschiedene Güterwagen in den Mai gestartet. Im Angebot findet sich jetzt wieder Ziegelbruch für Märklins alten Omm 52 (Art.-Nr. Z-1-1), den Eaos 106 (Z-1-2) und mit dem O 111 aus gleichem Hause auch für einen Altbauwagen (Z-1-3).



Das Ladegut „Ziegelbruch“ bietet Spur Z Ladegut Kupper jetzt für drei verschiedene Märklin-Modelle: Omm 52 in alter Konstruktion (Art.-Nr. Z-1-1; Bild oben links), O 11 (Z-1-3; Bild oben rechts) und Eaos 106 (Z-1-3; Bild unten). Fotos: Spur Z Ladegut Josephine Kupper

Die für Einzelwagen oder kleinere Wagengruppen im Zugverband geeigneten Schüttguteinsätze sind direkt bei Spur Z Ladegut Josephine Kupper (<https://spur-z-ladegut.de>) erhältlich.

AZL-Neuheitenauslieferungen im Mai:

Im Frühling 2020 wird deutlich, wie Märklin im Rahmen seiner Zusammenarbeit mit American Z Line zu seinem Modell der EMD GP38-2 kommen wird: Der Marktführer der Spur Z in den Vereinigten Staaten meldet diesen Monat nämlich eine dritte Auflagerreihe dieser Lokomotive.

Zurück ins Programm kehrt sie zunächst in der gelben Ausführung der Union Pacific mit dem rot aufgedruckten Werbespruch „We can handle it“ auf den Führerhausseitenwänden (Art.-Nrn. 62508-5 / -6).

Eine weitere Variante gibt es auch von den fünfteiligen Containertragwagen MAXI-I, die jetzt für SP Maxi-Stack vofahren (906505-2 bis -4). Erhältlich sind die rot



Die EMD GP38-2 kehrt in Union-Pacific-Ausführung (Art.-Nr. 62508-5) bei American Z Lines ins Programm zurück. Foto: AZL / Ztrack



Die MAXI-I-Containertragwagen von SP Maxi-Stack mit Florens-Containern (906505-1; Bild links) und der 4-4-2-Schlafwagen der Atlantic Coast Line (73030-2; Bild rechts) gehören ebenfalls zu den aktuellen Auslieferungen. Fotos: AZL / **Ztrack**

lackierten Modelle mit Metallfahrwerk aber auch mit fünf 40'-Containern von Florens (906505-1), die einzeln nicht angeboten werden.

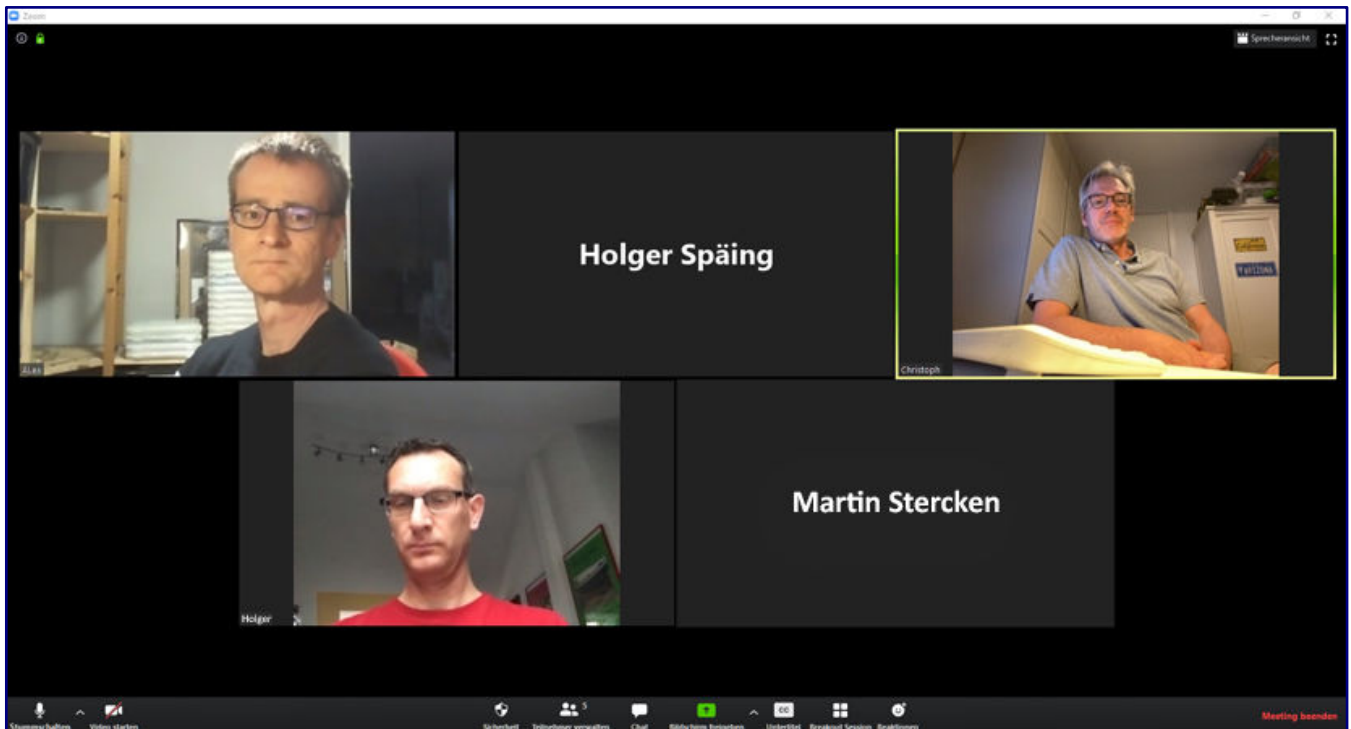
Fortgesetzt wird auch die Reihe von Zusammenstellungen aus vier 89-Fuß-Flachwagen der TTX in rotbrauner und gelber Lackierung mit militärischen Fahrzeugen in Olivgrün, Sandfarbe und NATO-Flecktarnung als Ladegut. Verlastet sind auf den Modellen (901510-6OC / -6SC / -6NC / -5SC) dieses Mal gepanzerte Fahrzeuge HMMWV.

Die leichten Reisezugwagen werden um drei silberfarbene 4-4-2-Schlafwagen (73030-1 bis -3) der Atlantic Coast Line ergänzt.

Herstellerfotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie unter <http://www.americanzline.com>.

Virtuelle Redaktionsarbeit in neuer Form:

Auch unsere Redaktion und unsere drei Übersetzer stellen die letzten Wochen vor neue Herausforderungen: Bedingt durch verschobene und überwiegend noch nicht planbare Auslieferungstermine ergeben sich massive Auswirkungen auf unsere Themenplanung.



Erste Gehversuche mit dem neuen Austauschformat: In einer ersten Videokonferenz stellte Chefredakteur Holger Späing den Übersetzern die aktualisierte Themenplanung vor, während diese ihrerseits Vorschläge in die Redaktionsarbeit einbrachten oder Berichte ausarbeiten möchten. Mangels Kamera am Rechner war Holger Späing doppelt eingewählt – mit Bild und Stimme über das Mobiltelefon und Einblendmöglichkeit seines Bildschirms über die Rechnerteilnahme.

So werden einzelne Berichte getauscht, um kurzfristig Lücken zu schließen und ungewisse Zulieferungen neu planen zu können. Derweil fallen andere Themen auch noch auf längere Sicht – möglicherweise bis ins nächste Jahr – aus und müssen vorerst ganz aus unseren Plänen herausgenommen und geeignet ersetzt werden.

Auch wenn das prinzipiell zur gewohnten Redaktionsarbeit gehört, so ist der Umfang, in dem das derzeit zu leisten ist, bislang einmalig und sprengt alles bislang Dagewesene. Obwohl der Austausch innerhalb der Redaktion und auch die Redaktionskonferenzen immer schon virtuell und elektronisch erfolgt sind, haben auch wir unsere Arbeit umgestellt oder ergänzt.

So haben die Anlässe zum Austausch, besonders auch mit den Übersetzern, zugenommen und es kam der Wunsch nach mehr „persönlichem“ Kontakt mit direktem Austausch (ohne Zeitversatz) hinzu. In diesem Kontext haben nun monatliche Videokonferenzen als feste Ergänzung eingeführt. Und auch die Redaktion selbst wird dieses Format künftig häufiger nutzen.

Neue Herpa-Flugzeuge im Maßstab 1:200:

Herpa teilte uns jüngst mit, bereits seit Jahresbeginn von der Corona-Krise betroffen zu sein, da ein Teil der Modelle in Fernost gefertigt wird. Daraus resultiert nun auch eine spürbar geringere Zahl angekündigter Neuheiten über alle Maßstäbe und Sortimente, also auch die Flugzeuge.

Im Bereich von noch anlagentauglichen Flugzeugmodellen des Maßstabs 1:200 hat Herpa für die Monate Juli und August 2020 dennoch wieder Neuheiten angekündigt, die auch für die Spur Z interessant sein können.



Die auf diesem Foto als Vorlage zu sehende Douglas DC-3 in Gestaltung der Pan American World Airways (Art.-Nr. 570886) gehört zu den wenigen Herpa-Wings-Neuheiten für Juli und August 2020. Foto: Steve Lynes / Herpa

Wir zählen dieses Mal deshalb neben den Modellen für den europäischen Markt auch solche für den amerikanischen auf, sofern sie eine Länge von 30 cm nicht überschreiten:

Pan American World Airways Douglas DC-3 „Clipper Tabitha May“ (570886),

Luftwaffe Transall C-160 - LTG 63, Flugplatz Hohn, 50✕72 „400.000 Flugstunden“ (570909) und U.S. Air Force Boeing B-52H Stratofortress, 60-0011 „Mr. Jiggs“ (570916).

Bei den vereinfacht im Flug dargestellten Snapfit-Modellen ist nur der Airbus A319 der Chair Airlines aus der Schweiz (612685) zu nennen.

Ob die Lieferterminplanungen angesichts der aktuellen Situation realistisch und noch aktuell sind, ist heute sicher kaum abzuschätzen. Interessenten mögen dazu die Lieferstatusanzeigen (Ampelsystem) auf den Herstellerseiten fortlaufend verfolgen.

Impressum

ISSN 1867-271X

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten und Ausgaben sind im Katalog der DNB unter <https://portal.dnb.de> abrufbar.

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Torsten Schubert

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

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

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

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

Bei Einsenden von 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.