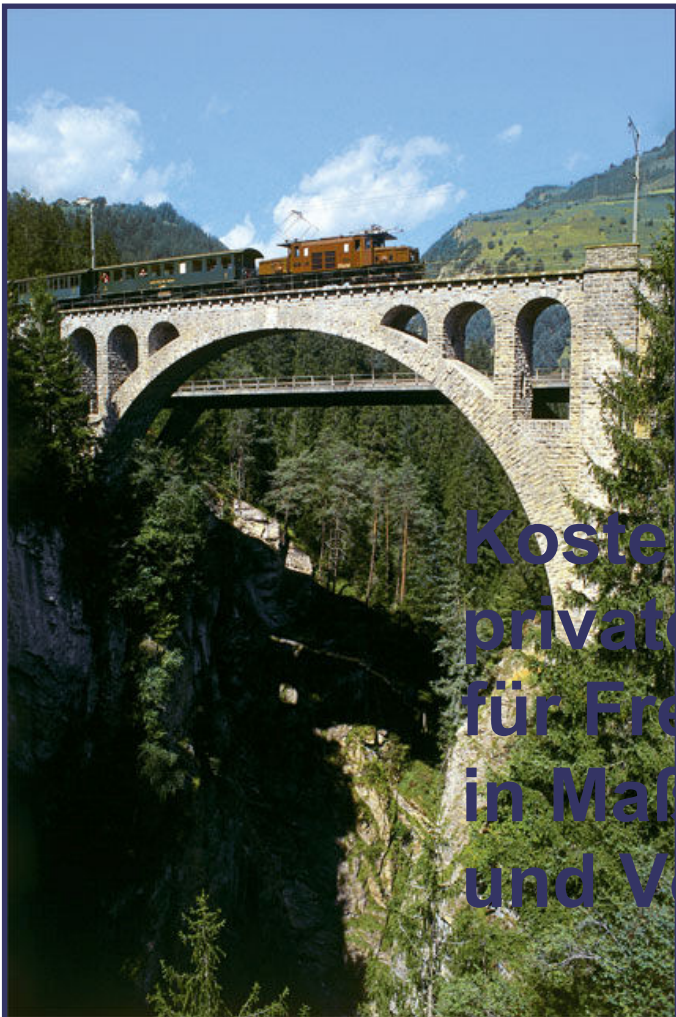


Trainini



Sommerthema 2006
Bahnland Schweiz

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

Themen dieses Hefts:

Die Rhätische Bahn
Ein Zm-Pionier aus Bielefeld

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

der heißeste Monat des Jahres ist auch der Hauptreisemonat: In vielen Bundesländern beginnen die lang erwarteten Sommerferien. Kaum einer wagt es da, sich dem Basteln an seiner Modellbahn zu widmen.

Ich zähle mich zwar selbst zu den Ausnahmen und verschwinde gern in kühle Keller, aber Freiluftaktivitäten mag auch ich mich nicht verschließen.



Holger Späing
Herausgeber **Trainini**

Ich hoffe, dass Ihnen mein diesjähriges Sommerthema Schweiz gefällt. Mit Ihnen möchte ich einen Blick in Deutschlands Nachbarland werfen, das weit mehr zu bieten hat, als Käse, der zum Bahnhof gerollt werden kann.

Herausgepickt habe ich mir die Rhätische Bahn, die auch schon Karl-Friedrich Ahnert fasziniert hat. Zu Recht darf er wohl als ein Pionier der Schmalspur im Maßstab 1:220 gelten. Ich freue mich daher sehr, Ihnen sein Werk mit einer Spurweite von nur 4,5 mm am Beispiel seiner Messeanlage vorstellen zu dürfen.

Staunen Sie mit mir, mit welcher Liebe, Hingabe, Beobachtungs- und Umsetzungsgeschick er ein glaubhaftes Abbild dieser berühmten Schweizer Gebirgsbahn geschaffen hat. Beeindruckend ist ebenso, mit welchem Ehrgeiz und Einsatz er öffentlich für „seine“ Spur wirbt. Sie werden erstaunt sein über die Historie der Spur Zm.

Ich freue mich, heute für dieses Fachgebiet innerhalb unserer Spurweite eine Lanze brechen zu dürfen. Wenn es hilft, Schranken zu öffnen und neue Begeisterte für Rhätische und Harzer Schmalspurbahn zu gewinnen, dann freue ich mich umso mehr. So ist auch das Foto rechts oben zu verstehen, auf dem ich symbolisch die Rolle eines Schrankenwärters einnehme. Für diese Aufnahme und die Erlaubnis zur Veröffentlichung danke ich Michael Frey.

Nachdem Märklin nun auch den „Eierkopf“ für seine Insider-Mitglieder ausgeliefert hat und sie hoffentlich Gefallen an ihm gefunden haben, möchte ich noch einen drauflegen: Das Rio-Grande-Video stellt diesen Zug äußerst gelungen in seiner bahngeschichtlichen Bedeutung vor. Dennoch hat der Sommer einiges mehr an Neuheiten zu bieten; nicht alles konnte noch in dieser Ausgabe Platz finden, weshalb ich an dieser Stelle auch bereits auf den August verweisen möchte.

Ich wünsche Ihnen, wie immer, viel Freude mit dieser Ausgabe und hoffe, dass Sie mir und **Trainini** auch im jetzt anlaufenden Jahr stets verbunden bleiben!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Titelseite:
Historischer Personenzug mit Rhätischem
Krokodil Ge 6/6 I Nr. 414 (Achsfolge C'C')
auf dem Soliser Viadukt. Foto: Bernhard
Studer, Igis © Rhaetische Bahn, Chur

Die Rhätische Bahn im Kanton Graubünden **Ostschweizer Bahn der Extreme**

Schon 1989 feierte die Rhätische Bahn ihr hundertjähriges Bestehen. Seither sind schon wieder viele Jahre vergangen und es hat sich seither wieder einiges getan. Die Meterspurbahn aus dem Kanton Graubünden ist Touristenattraktion und klassisches Verkehrsmittel gleichermaßen. Aktuell bemüht sie sich um Anerkennung als Weltkulturerbe.

Am 9. Oktober 1889 rollte der erste, dampfgeführte Zug von Landquart nach Klosters. Die exakt 32,6 km lange Teilstrecke war Ausgangspunkt für Europas größtes Schmalspurnetz und eine ganz besondere Erfolgsgeschichte. Von Anfang an diente die Rhätische Bahn (RhB) nicht nur dem Güterverkehr oder der Personenbeförderung Einheimischer: Ihre Entwicklung war von Beginn an mit der Schweiz als Urlaubs- und Erholungsziel verbunden. Und diese Entwicklung verlief recht schnell.

Außergewöhnlich erscheint, dass die Idee und Initiative nicht auf einen Eidgenossen zurückgeht: Sie stammte vom Holländer Willem Jan Holsboer, seinerzeit Direktor des Londoner Sitzes einer Amsterdamer Bank. 1867 kam er nach Davos und half, den aufstrebenden Luftkurort zum heute weltbekannten Sport- und Gesellschaftszentrum aufzubauen.

Er gewann sehr schnell die geschäftstüchtigen Graubündener für eine Verbindung ihrer Orte durch eine neu zu bauende Eisenbahn mit den eingangs beschriebenen Aufgaben. Die Finanzierung dieses Vorhabens war wohl deutlich schwieriger, obwohl die durch die Eisenbahn zu erschließenden Ortschaften kostenlos Holz, Sand, Steine, aber auch Grund und Boden bereitstellen waren.

Berufsbedingt gelang es ihm aber, die zusätzlich vorzufinanzierenden 6.315.000 Franken über ein Bankenkonsortium zu beschaffen. Damit ließ sich bis zum 21. Juli 1890 der Abschnitt von Davos bis Landquart fertig

stellen. Aus Kostengründen und auch wegen der aus der Topographie resultierenden Probleme kam nur eine Schmalspurbahn – nämlich die bis heute übliche Meterspur - in Frage. Schon damals schlug bei diesem Pioniervorhaben jeder einzelne Streckenkilometer mit etwa 126 Franken zu Buche!

Daran sollte sich leider auch bei den weiteren Projekten nichts ändern. Die Rhätische Bahn war und ist eine Bahn der Extreme. Auf ihren Gleisen fährt nicht nur „der langsamste Schnellzug der Welt“, sie wartet auch mit anderen Superlativen auf. Auf dem heute 376 km langen Streckennetz in der Ostschweiz finden sich 114 Tunnel und 584 Brücken. Den höchsten und tiefsten Punkt des Netzes trennen 2.000 Höhenmeter.



Historischer Personenzug mit dem Rhätischen Krokodil Ge 6/6 I Nr. 414 in Alvaneu Bad, Albulatal. Foto: Bernhard Studer, Igis © Rhaetische Bahn, Chur

Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z

Die Streckensteigungen liegen mit bis zu 70 Promille nur knapp unter den physikalischen Grenzwerten des reinen Adhäsionsbetriebs. Als steilste Strecke der Welt, die nur im Reibungsbetrieb betrieben wird, dürfte die Berninastrecke von St. Moritz nach Tirano in Norditalien gelten.



Der Bernina-Express mit Panoramawagen bei Ospizio Bernina. Rechts sind der Lago Bianco („Weißer See“) und der Cambrenagletscher zu sehen.
Foto P. Donatsch, Bad Ragaz © Rhaetische Bahn, Chur

Jährlich zerreiben sich 250 Tonnen Bremsklötze unter den Rädern der RhB-Lokomotiven – das ist die Kehrseite der Medaille. Verständlich dürfte damit sein, warum man einst eine Schmalspurbahn wählen musste und diese auch fast ausschließlich eingleisig geführt wird: Jeder Zentimeter Trasse musste einst in harter Muskelarbeit unter alpinen Wetterbedingungen den Bergen abgetrotzt und unterbaut werden. Außer Sprengstoff standen keine Hilfsmittel zu Verfügung, die nicht handbedient waren.

Was Bau und Betrieb erschwert, ist aber auch das Verkaufsargument Nummer Eins. Die landschaftliche Einbettung und topographische

Einmaligkeit der Rhätischen Bahn zieht Touristen wie ein Magnet an. Gleich ob Japaner, Amerikaner,



Feierlichkeiten «100 Jahre Albulabahn»: Das Rhätische Krokodil mit Alpine-Classic-Pullman-Salonwagen im Stulser Tobel von St. Moritz in Richtung Chur. Foto: Frank Daniel, Stuttgart © Rhaetische Bahn, Chur

Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z

Deutsche oder andere Europäer, ihr Interesse gilt den beiden bekanntesten Renommierzügen Bernina- und Glacier-Express. Etwa 200.000 der nahezu 10 Millionen Fahrgäste im Jahr entfallen nur auf diese beiden Züge.

Die RhB hat das längst für sich erkannt. Konnte sich die Werbung für die „Kleine Rote“ außer in Italien („Trenino Rosso“) nicht durchsetzen, so setzen die Schweizer auch in Zukunft stark auf den Tourismus und schmieden fleißig Marketingkooperationen. Investiert wird aber auch in den Fuhrpark. Die Flottenpolitik ist fester Bestandteil der Unternehmensstrategie „Offensive 2012“.



Langwieser-Viadukt im Bau (1906-1908): eine der größten Steinbogenbrücken Europas © Rhaetische Bahn, Chur

Ab Sommer 2006 verkehren die beiden Paradezüge nur noch mit den beliebten und modernen Panoramawagen. Aus ihnen lässt sich die herrliche Kulisse z.B. des Matterhorns nicht nur am besten erleben; die Wagen der Zukunft bieten auch weiteren Komfort: Fahrgastinformationssysteme, geschlossene Toilettensysteme, verbesserte Geräuschdämmung und Klimatisierung. Auch die Bedürfnisse behinderter Menschen gilt es in Multifunktionswagen zu berücksichtigen.

Unter dieser Bezeichnung verbergen sich spezielle Typen, in denen sperrige Gegenstände, Sportgeräte, Kinderwagen und auch Fahrräder befördert werden können.

Auslöser der Initiative war eine Bestandsanalyse, die klare Schwachpunkte aufzeigte: Etwa 70

Personenwagen hatten Ende 2005 ein Alter von 60 Jahren erreicht oder überschritten, 120 Fahrzeuge sind bereits 40 Jahre alt. Auch bei den Triebfahrzeugen zeigte sich dieses Manko. Einzelne Triebwagen haben ebenfalls die 40er-Marke überschritten, 10 Lokomotiven der Stammstrecken blicken auf 52 bis 58 Dienstjahre zurück.

Da die RhB kein nostalgischer Museumsbetrieb ist – wenngleich dies nicht mit einem Unternehmen ohne Traditionsbewusstsein verwechselt werden sollte – sah man sich mit Blick auf die Komfortexpectationen heutiger Fahrgäste zum Handeln gezwungen. Der Spruch über dem Direktionsgebäude von Chur drückt es treffend aus: „Aufwärts-Vorwärts“.

Gerade in der Lombardei um ihren Hauptort Mailand herum sieht man nun mit 30 Millionen Einwohnern ein großes Fahrgastpotenzial für Ausflugsfahrten, das es zu gewinnen und erschließen gilt.

Die geplanten Gesamtinvestitionen in Höhe von rund 175 Millionen Franken bis 2009 entfallen daher zunächst für 2006 auch vorrangig mit 46 Millionen Franken auf neue Wagen für Glacier- und Bernina-Express, da letzterer Tirano in Italien anschließt.



Das Landwasser-Viadukt entsteht: Zu sehen sind die Pfeiler mit Lehrgerüsten © Rhaetische Bahn, Chur

Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z

Werblich herausstellen lässt sich dies auch: Der Glacier-Express feierte im letzten Jahr seinen 75. Geburtstag, die auch von ihm befahrene Albula-Strecke sowie die Berninastrecke kandidiert für das Unesco-Weltkulturerbe im Jahre 2008.



Tunnelbau im 19. und frühen 20. Jahrhundert: Arbeiter vor dem Albula-Tunnel in Spinas, Engadin © Rhaetische Bahn, Chur

Stolz ist man auf hohe und gestiegene Pünktlichkeitsquoten: Nach Inbetriebnahme zweispuriger Streckenabschnitte in Filisur, Thusis und Schiers stieg sie 2005 von 86,7 auf 94% Zügen, die weniger als 4 Minuten Verspätung hatten. Leidgeprüfte Bahnpendler würden sich wünschen, dass andere Unternehmen sich daran ein Beispiel nähmen...

Natürlich hat die RhB – wie wohl jedes Unternehmen heute – finanzielle Sorgen. Da ihr Streckennetz sprunghaft wuchs und fast ausschließlich in einem Zeitraum von nur 10 Jahren entstand, wird diese Infrastruktur auch fast gleichzeitig sanierungsbedürftig.

Hinzu kommt, dass seit dem Jubiläum im Jahre 1989 große und teure Vorhaben realisiert wurden. So wurden die Gleise vom Bahnhofsvorplatz in Chur einer Eisenbahn gerecht in den unterirdischen Bahnhof mit der SBB integriert, die 21,5 km lange Vereina-Strecke mit Vereina-Tunnel war ein weiteres



Diese Luftaufnahme zeigt den Bernina-Express mit Panoramawagen auf dem berühmten Landwasser-Viadukt von Filisur, wie es bis heute erhalten blieb. Es ist zusammen mit den Krokodilen Ge 6/6 I das wohl berühmteste Wahrzeichen der Rhätischen Bahn. Foto P. Donatsch, Bad Ragaz © Rhaetische Bahn, Chur

Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z

Millionenprojekt.

Schon 1989 äußerte der damalige RhB-Chef Hatz: „Wir stehen vor der Bestellung einer neuen Generation von Lokomotiven für das Stammnetz.“ Und weiter: „Ihre Umrichter-Technik, die aus dem Einphasenstrom der Fahrleitung in der Lok Drehstrom erzeugt und damit entsprechende Motoren antreibt, ermöglicht speziell auf Gebirgsstrecken eine optimale Ausnutzung der Adhäsion.“

Gemeint waren damit die neuen Ge 4/4 II, die ab 1994 auf die Stammstrecken der Rhätischen Bahn – vor allem zwischen Chur und St. Moritz - gelangten und heute auch den Verkehr auf der Vereina-Strecke bestreiten, wo u.a. Autozüge fahren. Sie wurden nach dem Vorbild der „Bahn 2000-Lok“ der SBB, Reihe Re 460, und der Euroshuttle-Lok ESL 9000 entwickelt und sind die Loks mit den höchsten Laufleistungen bei der RhB.

Jede Lok leistet bis zu 4.300 PS (3.200 kW) und hat auch sonst allerlei technische Höhepunkte zu bieten. Dennoch dürfte das Interesse des klassischen Bahnfans nostalgischer Art sein. So stehen auch die Dampfloks und vor allem die Rhätischen Krokodile Ge 6/6 I hoch im Kurs, vor allem wenn sie historisches Wagenmaterial wie die Pullman-Salonwagen ziehen.

Fahren mit der Rhätischen Bahn ist allerdings nicht nur ein Fahr- sondern auch ein Naturerlebnis. Als Beispiel dafür soll nun das berühmte Landwasser-Viadukt bei Filisur herhalten. Sobald der Zug den



Der Bernina-Express mit Pano-Wagen auf dem weithin bekannten Kreisviadukt bei Brusio: ein Sinnbild für die schwierige, aber auch einmalig schöne Topographie der Rhätischen Bahn. Foto P. Donatsch, Bad Ragaz © Rhaetische Bahn, Chur

Tunnel verlassen hat, windet er sich in engem Bogen über die 130 m lange Brücke, die aus sechs Bögen besteht. Der Radius beträgt nur 100 Meter und rechts und links schaut man 61 m tief hinab in die Landwasser, die dem Viadukt seinen Namen gab. Da kann es Fahrgästen bei aller Aufregung auch schon mal schwindelig werden.

Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z

Die damit verbundenen, technischen Herausforderungen sollen anhand einer anderen Brücke, dem Wiesener Natursteinviadukt aufgezeigt werden. Sie entstand zwischen 1906 und 1908 und gehört bis heute zu den größten Steinbogenbrücken Europas. 210 Meter ist sie lang, die Höhe über der Landwasser beträgt 88 Meter. Um die Pfeiler bauen zu können, mussten 14,5 Meter tiefe Gruben ausgehoben werden. Das Hilfsgerüst zum Bau des Hauptbogens erforderte 600 Kubikmeter Holz und 24 Kubikmeter Schalholz.

Spektakulär anzusehen ist auch der von vielen Fotos bekannte Kreisviadukt bei Brusio. Er ist Bestandteil der Bernina-Strecke von St. Moritz nach Tirano und trägt durch eine 360-Grad-Kehre seinen Teil bei, auf nur 38 Streckenkilometern einen Höheunterschied von 1.824 Metern zu überwinden.

Keine Frage, Worte nicht beschreiben, was man auf der Rhätischen Bahn erleben kann. Dafür muss man schon selbst Urlaub in der Schweiz machen und dies hautnah erleben. Auskünfte erhalten Sie bei der Rhätischen Bahn selbst, dem Schweizer Verkehrsbüro in Frankfurt am Main oder über den Reiseveranstalter Ameropa, der auch gezielt Bahnreisen zur RhB anbietet.

Internet:

www.rhb.ch

- Webseiten der RhB -

Vorbild → **Modell** **Gestaltung** **Technik** **Literatur** **Impressionen**

Zm-Messeanlage von Karl-Friedrich Ahnert

Die Kleinste ist nicht klein genug

Wer sich mit dem Thema Schmalspur im Maßstab 1:220 bereits auseinandergesetzt hat, der kennt den Namen Karl-Friedrich Ahnert bestens. Zwar stammt die Idee, noch kleinere Spurweiten als die von Märklin Z – am besten noch in Serie – zu bauen nicht von ihm, aber kaum jemand wirbt für sie wie der Bielefelder und RhB-Anhänger aus Leidenschaft.

Begeisterung ist Karl-Friedrich Ahnert sofort anzumerken: Der Bielefelder ist ganz sicher der größte Fan der Meterspurbahn im kleinsten Maßstab 1:220. Ganz besonders gilt dies für das Vorbild der Rhätischen Bahn in der Schweiz, dessen Modellumsetzung er maßgeblich mitentwickelt und bis heute geprägt hat. Doch auch für die Harzer Schmalspurbahnen lässt er sich begeistern – nur klein genug muss sie offenbar sein.

Während Freunde größerer Spurweiten lächeln, dass irgendwann die Augen nicht mehr mitmachen und alles zu filigran würde, beweist unser Pionier der Spur Zm, dass Begeisterung und Können mit jedem Jahr nur noch weiter wachsen: Jung ist und bleibt, wer sich jung fühlt; und wer rastet, der rostet.

Letzteres ist bei Karl-Friedrich Ahnert ganz bestimmt nicht der Fall. Mit dem Bekannt werden der Pionierarbeiten zur neuen „Unterspurweite“ Zm fing auch er im Jahre 2000 Feuer und dieses lodert bis heute. Sein Wunsch ist es, einen



Karl-Friedrich Ahnert be-
dient seine Messeanlage.

Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z

Flächenbrand zu entfachen, der viele andere ansteckt, denn gegenwärtig schätzt er die weltweite Anzahl der Anhänger dieser Extremspur weltweit auf höchstens 100. Dass es beständig mehr werden, dafür tritt er engagiert ein: Sei es durch Messe- und Ausstellungspräsenzen, lockere Fachgespräche oder auch mal durch eine Einladung, seine Schaffen hautnah zu erleben.



Die Ge 4/4, gebaut von der Stuttgarter Erfindergruppe der Spur Zm, war die erste Lok im Bestand Karl-Friedrich Ahnerts. Bis heute hat er zu dieser zuverlässigen Lok, die hier treu ihren Dienst im Bahnhof Filisur tut, ein ganz besonderes Verhältnis.

Die ersten technischen Normen gingen bereits auf die Stuttgarter Begründergruppe zurück, über deren Vorarbeiten auch er zu dieser Spur kam. Misst die Regelspur von 1.435 mm im Maßstab 1:220 noch ganze 6,5 mm Spurweite, so ist leicht nachzurechnen, auf welches Maß wir hier stoßen: Die Rhätische Bahn ist eine Meterspur-Bahn, so dass für Zetties noch ganze 4,5 mm übrig bleiben.



So verwundert es wenig, dass auch herstellerseitig einige Skepsis und

Links:

Die Ge 4/4 aus anderer Perspektive im Bahnhof Filisur. Gut erkennt man hier auch die Höhen-gliederung der Messeanlage.

Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z

Zurückhaltung herrschte. Kann man in dieser Größe noch fahrtüchtige und vorbildnahe Modelle konstruieren? Mann kann!

Nein, das ist kein Rechtschreibfehler: Auch die Pioniere aus Stuttgart, drei an der Zahl, waren allesamt Männer. Trotzdem lassen sich auch Frauen für diesen Maßstab begeistern, „in“ ist halt, was „süß“ aussieht. Und bei aller technischen Raffinesse hinter den Winzigmodellen braucht es ja auch ein kreatives Händchen für die Landschaften drumherum.

Bis er hierüber nachdenken konnte, musste Herr Ahnert aber erst noch andere Probleme lösen. So fehlte es schon am passenden Gleissystem. Dies ließ er letztendlich unter wesentlicher Übernahme von Entwicklungskosten bei der Firma Halwa aus Stuttgart selbst entwickeln. Herausgekommen ist ein Gleissystem mit niedrigem Code-40-Profil und Echtholzschwellen, was eine vorbildnahe Optik versprach. Vertrieben wird es heute von der Firma Aspen-Modell aus Düsseldorf, nachdem Halwa die Produktion eingestellt hat.

Anfänge und Wachsen des Zm-Programms:

Nachdem ein Gleissystem für die Spur Zm entstand, mussten natürlich auch Fahrzeuge her. Karl-Friedrich Ahnert traute sich deren Bau damals nicht selbst zu, so dass er professionelle Hilfe und Unterstützung bei FR Feinwerktechnik suchte und fand.

So entstanden ab 2001 Gebäudebausätze und Wagenmaterial. Bis Ende April 2003 – kurz vor dem Modellbahntreff Göppingen, auf dem man sich erstmals gemeinsam der Öffentlichkeit stellte – kamen RhB-Fahrleitungen und Lichtsignale hinzu. Erste Lok im Bestand von Herrn Ahnert wurde schließlich eine Ge 4/4, die ihm die Stuttgarter Gruppe schließlich baute und persönlich überreichte. Sie zieht bis heute anstandslos ihre Runden, nachdem sie diese letzte Lücke geschlossen hatte.

Harald Freudenreich ließ sich nach langem Zögern dann auch zur Planung einer Zm-Lok überreden: Die sechssachsige Ge 4/6 der RhB sollte erste Zm-Serienlok überhaupt werden. Für den Modellbahntreff Göppingen reichte die Entwicklungszeit aber absehbar nicht aus.

Kurzerhand konzipierte er die nur knapp 3 cm lange De 2/2 151, die mit einem ausgeklügelten Antrieb die Grenze des technisch Machbaren aufzeigen sollte, aber von vornherein nur als Einzelstück gedacht war. Doch es kam anders...

Die Nachfrage nach diesem Kleinod war derart überraschend, dass sie noch vor der Ge 4/6 für eine Serienproduktion überarbeitet werden musste. Damit fiel endgültig der Startschuss für das Vollsortiment bei FR Feinwerktechnik. Mittlerweile konstruiert nun auch Karl-Friedrich Ahnert eigene Loks, die über seine Homepage angeboten werden.

Für die Konstruktion von fahrtüchtigen Modellen konnte schließlich noch Harald Freudenreich, Inhaber der Firma FR Feinwerktechnik aus Sassnitz (bei Rostock) gewonnen werden.

Konkretes Thema ist heute aber die Messeanlage „Filisur“. Sie entstand nach Abschluss dieser Vorbereitungen und der Erschaffung eines 0,90 x 0,60 m großen Schau- und Präsentationsstück für FR Feinwerktechnik. Die Anlage „Filisur“ besteht gegenwärtig aus 2 Modulen. Jedes von ihnen misst 1,20 m in der Länge und 0,60 m in der Tiefe. Weitere 4 Module sollen noch ergänzt werden.

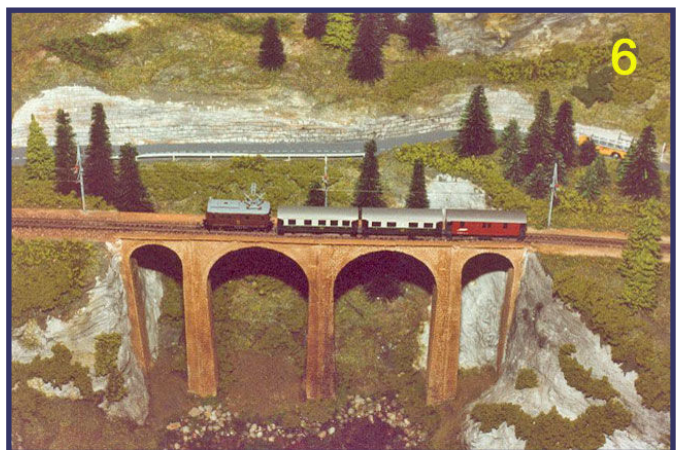
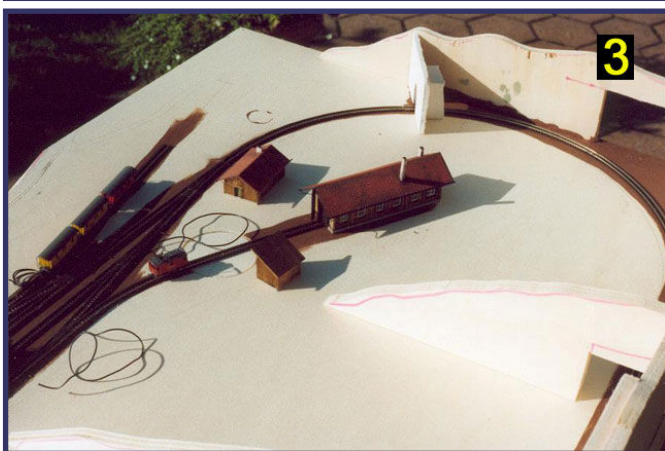
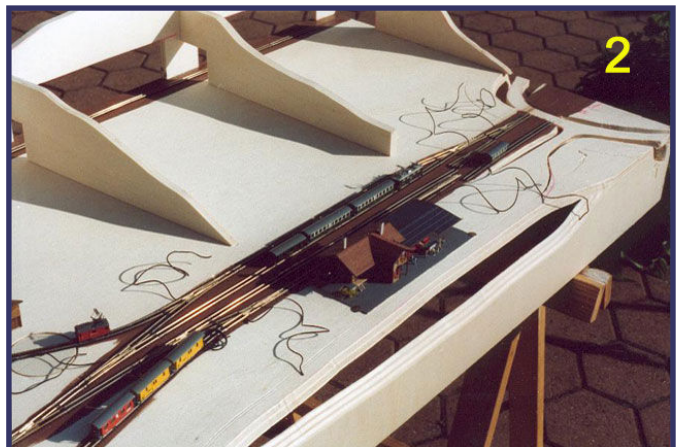
Aktuell ist Herr Ahnert mit dem 3. Modul „Bahnhof Bergün“ beschäftigt. Das komplizierte Bahnhofsgebäude, das er original nachgebaut hat, ist bereits fertig. Die Module 4 und 5 werden die berühmte Albula-Strecke zeigen, Nummer 6 wird dem Bahnhof Preda gewidmet sein. Darüber hinaus baut die Stuttgarter Zm-Gruppe aktuell noch drei zusätzliche Module.



Das Hotel Grischuna nahe des Bahnhofs Filisur entstand vorbildgerecht im Eigenbau. Auf dem Hotelvorplatz wartet ein Schweizer Postbus.

Die Anlagenkonstruktion ist in Rahmenbauweise entstanden, auf der Spanten aufgezogen wurden, die den Geländequerschnitt festlegen. Wegen der guten Verarbeitungsmöglichkeit und geringen Gewichts kam hier vor allem Pappel-Sperrholz in einer Stärke von 10 mm zur Verwendung.

Anschließend wurden die Spanten mit Fliegendraht übergezogen und dieser auf dem Holz festgetackert. Ein Überzug aus Moltotfill verfestigte das Ganze. Zusätzlich wurde stellenweise aber auch



Bildstrecke:

1 - Anfang jeden neuen Moduls der Messeanlage ist der Eigenbau der Gebäude. Das Empfangsgebäude von Bergün an der Albula-Strecke entstand innerhalb von 8 Tagen nach Fotos von Jens Wimmel. Einbauort wird das 3. Modul von K.-F. Ahnert (siehe Artikel!) sein.

2 - Auf die Rahmenkonstruktion werden Platten aufgelegt, Trassen daraus ausgesägt und Spanten aus 10-mm-Pappelsperholz aufgezogen, die dann zusammen die Grundform der Topographie festlegen.

3 - Bevor das Gelände seine Konturen erhält, prüft man die Platzverhältnisse und Proportionen praktisch durch Stellproben der Gebäude. Die Tunnelröhre hinter dem Portal ist stets ein Stück weit anzudeuten.

4 - Die Spanten werden mit Fliegendraht überzogen, einzelne Stellen mit Styropor verfüllt und gestaltet. Anschließend erhält die komplette Anlage einen Überzug mit Moltofill. Gegenüber üblichem Modellbaugips hat es den Vorteil einer längeren Verarbeitungszeit. Nun ist die Landschaftstruktur sichtbar und endgültig.

5 - Hier ist zu sehen, wie durch das Tiefer- oder Höherlegen von Trassen die Höhengliederung der Gebirgsanlage entstanden ist. In dieser Bauphase werden nun auch Stützmauern aus Polystyrol gesetzt (Bilder 2 – 5: Arbeiten am Filisur-Teilstück).

6 - Nach Abschluss des Baus und der Trockenphase wird der Untergrund in Geländefarben (überwiegend grün und braun) vorgestrichen, anschließend kann begrast und später weiter begrünt werden. Geschäft: Die De 2/2 151 von Freudenreich Feinwerktechnik eröffnet auf dem Viadukt-Modul nun den Zugverkehr.

Alle Bilder dieser Seite: Karl-Friedrich Ahnert

Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z

Styropor als Baustoff verarbeitet. Damit wurde klar die klassische Schule des Geländebaus befolgt; Experimente mit neuen Techniken erprobt man halt an anderer Stelle, nicht aber an Vorführarbeiten dieser Bedeutung.

Um später weiß durchschimmernde Stellen, die sich störend und eindrucksmindernd bemerkbar machen können, sicher auszuschalten, erhielt die gesamte Landschaft nun einen Anstrich mit Hobbyline-Acrylfarben in Tönen, wie sie auch in der Natur vorkommen. Sie umfassen das Farbspektrum der Braun- und der Grüntöne. Eine sorgsame Farbwahl sollten besonders Anfänger bedenken, die sich voller Enthusiasmus an ihre Erstlingswerke wagen.



Diese Straßenszene im Vorfeld von Filisur zeigt die gelungene Begrünung, zu der auch Kleinbewuchs (Sträucher und Bodendecker) gehören. Erstaunlich sind auch die vorbildgerechten Oberleitungsmasten.

Bedacht werden muss nämlich ebenso, dass Grasfasern wie winzige Lichtleiter auch die Farbe des Untergrundes zur Oberfläche transportieren und aufnehmen können. Je nach Lichteinfall kommt es sonst dazu, dass unnatürlich und knallig wirkende Farben ins Auge stechen und jeden Vorbildeindruck zerstören. Gegenüber erdbraunen Grundierungen sollte hier keine falsche Scheu aufkommen!

Auch die Wahl des richtigen Grastons will bedacht sein: Saftige Frühlings- und Bergwiesen erscheinen in sattem und saftigem Grün, spätsommerliche, reife und verdorrte Gräser gewinnen mehr und mehr an Gelbtönen. Rottöne hingegen haben in Grasmischungen eigentlich gar nichts zu suchen.



Zur Belebung der Szenerie dürfen Figuren nicht vergessen werden: Hier sind gerade Merten-Figuren bei Bauarbeiten neben der Strecke zu sehen.

Auf den getrockneten Untergrund wird nun satt und gleichmäßig wasserlöslicher Holzleim wie Ponal aus dem Hause Henkel gestrichen. Darauf werden nun die Grasfasern aufgetragen und ausgerichtet, denn die Halme liegen ja beim Vorbild nicht platt auf dem Boden.

Anfänger erreichen diesen Effekt am einfachsten und dennoch zu vertretbaren Kosten mit dem batteriebetriebenen Gras-Master von Noch und neueren, netzabhängigen Konkurrenzprodukten, die aber als Energiequelle den Lichtausgang eines Modellbahntransformators nutzen. Ein professionelles Gerät für Großanlagen dürfte sich bei den im Maßstab 1:220 zu begrünenden Flächen kaum lohnen.

Unser Bielefelder Pionier hat seine Grasfasern in Handarbeit aufgerichtet. Das ist ungleich aufwendiger und mühsamer, gelingt aber mit Hilfe eines Borstenpinsels, durch dessen Hilfe die Halme gerichtet werden, trotzdem sehr gut. Der Kniff besteht darin, den richtigen Moment der Trockenphase beim Holzleim zu erwischen.

Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z



Das vorbildgetreu braune Rhätische Krokodil, die Ge 6/6 I passiert einen unbeschränkten Bahnübergang und wird gleich den Bahnhof Filisur erreichen. Die blinkende Warnsignalanlage und Beschilderung sind dem Vorbild genauestens nachempfunden worden.



Und wieder ein Reptil: Zwar entspricht der blaue Lack nicht dem Vorbild, aber als Farbstudie macht die Ge 6/6 I ebenfalls einen guten Eindruck vor dem nostalgischen „Blauen Zug“, den der Erbauer nur zu gern auf die Strecke lässt. Hier hat er den Bahnhof Filisur verlassen und fährt über ein Viadukt in Richtung Bergün.

Übrigens entspricht auch der Bahnhof Filisur genau seinem grossen Vorbild. Karl-Friedrich Ahnert macht keine halben Sachen. In der Phase der Anlagenplanung war er vor Ort, hat alles fotografiert und durchgemessen. Das Ergebnis der fertigen Messeanlage entschädigt für diesen Aufwand und beweist wieder einmal, wie wichtig eine gute Vorbereitung ist: Gut Ding will auch gut Weile haben.



Auch das Sprichwort „Erst Übung macht den Mei-

Der Lokschuppen am Bahnhof Filisur mit der handbetriebenen Drehscheibe. Auch diese entstand im Eigenbau. Am linken, unteren Bildrand ist auch eines der vorbildgerechten Lichtsignale der Rhätischen Bahn zu sehen.

So entstand die Meterspurbahn im kleinsten Maßstab:

- Die Wiege der Unterspurweite Zm steht im Raum Stuttgart und Ulm. Begründer der Bastlergemeinschaft, die die Wurzeln legten war der Schüler Ulrich Kern (damals Tuttlingen) Anfang der neunziger Jahre, der die erste, noch einsame Lok erschuf.
- Gunter Bürkle (Ulm) und Florian Dignath (Stuttgart) gesellten sich dann fünf Jahre später zu ihm. Gearbeitet wurde mit einfachsten Mitteln und Werkzeuge – also dem wenigen, das ein Schüleretat hergibt – an Lokomotiven, Wagen und Gleisen inklusive Weichen. Funktionsfähigkeit war das Ziel dieser Arbeit.
- 1996 konnte man auf Einladung des BDEF in Leipzig erste Demonstrationsfahrten mit einem kurzen Zug durchführen. In den folgenden Jahren konnte der Fuhrpark auf zwei komplette Züge ausgeweitet werden. So wurde dann auch Stephan Kern aus Borås bei Göteborg (Schweden) in den Bann dieser Spur gezogen. Er schuf für die beiden Züge schließlich ein passendes Umfeld: Auf einer Fläche von 1,0 x 0,5 m entstand in Form eines einfachen Ovals mit zweigleisigem Kreuzungsbahnhof eine Demonstrationsanlage für öffentliche Vorführungen. Eine selbstgebaute Steuerelektronik ermöglicht Zugwechselbetrieb in der Landschaft einer Gebirgsbahn, die allerdings kein konkretes Vorbild hat.
- Mehr Informationen sind unter <http://www.zm-bahn.de> nachlesbar.

ster“ trifft vollkommen zu. Sie werden es schon geahnt haben, die Messeanlage „Filisur“ ist kein Erstlingswerk. In 17 Jahren entstand zuvor bereits eine in Deutschland angesiedelte und fertig durchgestaltete Großanlage mit den Traummaßen 18,0 x 1,0 m! Eine weitere Anlage (13,0 x 1,0 m) mit dem – wen wundert es – Thema Schweiz kombiniert Reg- und Schmalspur. Sie ist ebenfalls weitgehend fertig gestellt und wird nun auf Digitalbetrieb umgerüstet. Doch das alles sollen mal künftige Themen weiterer Ausgaben von **Trainini** sein...

Internet:

www.zm-schmalspur.de

- Webseiten von Karl-Friedrich Ahnert -

www.fr-modell.de

- Zm-Angebot von Harald Freudenreich -



www.lokomotiven-bahls.de

- Harzer Schmalspurbahn in Zm -

www.aspenmodel.com

- Zm-Schienensystem -

Bild links:

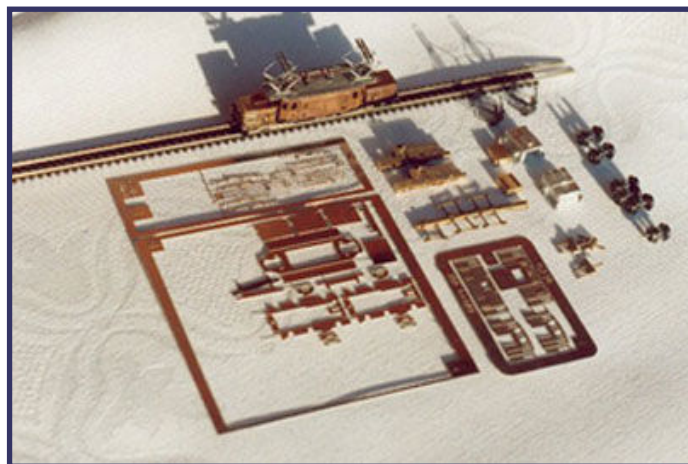
Die Messeanlage Filisur mit dem Viadukt-Segment im Überblick. Die Strecke bildet ein einfaches Oval, das aber nicht gleich als solches erkennbar ist, weil die Trassenrückführung ausschließlich im verdeckten Bereich erfolgt. Das nächste Modul „Bergün“ entsteht in Bielefeld, drei weitere Module dann noch in Stuttgart bei Ulrich Kehr und Florian Dignath.

Bild rechts:

Karl-Friedrich Ahnerts erstes Rhätische Krokodil Ge 6/6 I entstand als Eigenbau mit Hilfe von Freudenreich Feinwerktechnik. Dort wurde das Modell konstruiert.

Die erforderlichen Teile organisierte Herr Ahnert selbst. Den Zusammenbau übernahm G. Hannemann in Rostock, ein früherer Mitarbeiter von FR Feinwerktechnik.

Foto: Karl-Friedrich Ahnert



Urlaubsbesuchstipp

NEU ERÖFFNET:
DAS ULTIMATIVE FAMILIEN-ERLEBNIS!

**MODELLBAHN PARADIES
FEHMARN**

Direkt am Ortseingang Burg neben
McDonald's und Fleggaard DanDiscount.
Geöffnet ab 10.00 Uhr bis in die Abendstunden.

MODELLBAHN PARADIES FEHMARN

Landkirchener Weg 46, 23769 Burg auf Fehmarn
<http://www.bahnparadies.de>

ca. 160 m² H0-Anlage mit 130 Zügen
ca. 100 m² IIm-Anlage mit 15 Zügen
ca. 50 m² Holzeisenbahn

Geschätzte Gesamtdimensionen in Spur H0:

650 m Gleis
150 Weichen
100 Signale
20.000 Figuren
30.000 Bäume

Videoportrait des VT08.5

Eierköpfe zum Mitträumen

Spätestens mit dem Weltmeisterzug von Märklin ist das Interesse am und das Fieber für den „Eierkopf“ VT08.5 unter den Freunden feiner Metallspielwaren entfacht. Dennoch kann kaum jemand, der die Zeit seines Entstehens nicht bewusst miterlebt hat, nachempfinden, welche Emotionen dieser Zug erregen konnte. Seinerzeit dürfte er eine Innovation vergleichbar den modernen ICE gewesen sein. Rio Grande macht dies im Video erlebbar.

Rio Grande-Videothek

Folge 47

Die Baureihe VT08 – Die berühmten „Eierköpfe“
aus der Reihe „Die Stars der Schiene“

55 min. Farbtonfilm (mit historischen S/W-Aufnahmen)

DVD-Video

Bild: PAL System

Ton: Dolby digital 4.0

Sprache: deutsch

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH (Rio Grande-Video)

Best.-Nr. 6347

EUR 16,95

Wie ein roter Faden durchzieht der Einsatz der Braunschweiger Museumsgarnitur bestehend aus VT08 503 und VT08 520 das Baureihenportrait von Rio Grande Videos. Vertrieben wird es von der Verlagsgruppe VGB, deren prominentes Zugpferd die Zeitschrift Miba ist. Erhältlich ist es wie diese im guten Fachhandel.

Gleich zu Beginn beleuchtet man das historische Umfeld des Entstehens der Eierköpfe: Für Stuttgart wurden die ET56 entwickelt, die zwar viel alte Technik erhielten, aber getreu der Nachkriegsmode „Nur rund ist gut“ eierförmige Stirnfronten. Sie verhalfen einer ganzen Fahrzeugfamilie zum Spitznamen, die mit den „Limburger Zigarren“ ihren Abschluss fand.

Sehr anschaulich wird vermittelt, wie modern und futuristisch im zerstörten Nachkriegsdeutschland ein Diesellokomotivzug war, der ab 1952 im wieder aufgenommenen schnellen Fernverkehr mit 140 km/h durch die Lande „raste“. Technisch waren immer noch Dampflok technisch modern und Standard. Nicht vergessen wird, dass die Kopfform erstmals am Erprobungs- und Schlepptriebzug VT92 zur Anwendung kam, der ein Einzelstück war und wegen seines Erst-



Bild links:

Zugabfertigung bei der Deutschen Bundesbahn in Epoche 3 - historisch nachgestellt am Museumszug VT 08.5 mit einem Mitglied der BSW-Gruppe Braunschweig.



Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z

anstrichs unter dem Spitznamen „Kartoffelkäfer“ bekannt wurde.

Der Film erläutert, wie das Aushängeschild der jungen DB stolz das große DB-Flügelrad zeigte und international nur in hochwertigsten Zugleistungen eingesetzt wurde. Seine Fahrtziele hießen Bern, Zürich, Oostende oder Paris. Lediglich Kopenhagen war dem für den Bezirksschnellverkehr kurze Zeit später entwickelten und parallel ausgelieferten VT12.5 vorbehalten. Anhand von historischen Fährfilmaufnahmen der Vogelfluglinie verdeutlicht man dies mit der dafür um 50 cm erhöhten Bodengrundfläche.

Bereits ab 1957 hatte der Starzug der DB den Zenit aber schon überschritten: Ab sofort hieß der große Star der Deutschen Bundesbahn VT11.5, der als der deutsche TEE-Triebzug in die Bahngeschichte einging und im Komfort seinen Konkurrenten abgeschlagen zurückließ. Übergangsweise (Juni – Juli 1957) und als Verstärkungszug kam der VT08.5 dennoch zu TEE-Ehren.



Das Innere der Züge bot damals unbekanntem Luxus ausschließlich in 1.-Klasse-Abteilen mit je sechs Sitzplätzen.



Fast wehmütig erlebt man in bewegten Bildern, wie der Eierkopf durch fortschreitende Elektrifizierung und weitere Aufwertung des hochwertigen Fernverkehrs immer weiter abgedrängt wurde. Schließlich baute man die Triebzüge konsequent für den Bezirksschnellverkehr um, indem man statt Küche und Speiseraum Großraumabteile in den Triebköpfen einbaute und die durchgängige erste Klasse durch Kunstlederbezüge zur 2. Klasse abwertete.

Diese Garnituren VT12.6, ab 1969 als 613 bezeichnet, blieben aber für weitere 20 Jahre unentbehrlich. In schönen historischen Aufnahmen erlebt der Betrachter Züge auf nicht elektrifizierten Hauptstrecken Norddeutschlands, ausgehend von Hamburg und Braunschweig. Deren Ende kam erst 1985, also nach etwas mehr als 30 Jahren Einsatzzeit.

Die Brücke zum Weltmeisterzug wird im Film wieder über die Museumsgarnitur geschlagen: Im Bild wurde festgehalten, wie das Gelände des Eisenbahnmuseums Bochum-Dahlhausen zur Kulisse für „Das Wunder von Bern“ umgewandelt wurde, um dort unter dem Jubel der in Massen herbei geströmten, jubelnden Öffentlichkeit den Fußball-Weltmeister 1954 gebührend empfangen zu können.



Erinnerungen an eine gewonnene Fußball-Weltmeisterschaft 1954 und die Rückkehr der „Helden von Bern“ nach Deutschland mit dem VT08.5.

Alles in allem ist dieses Video ein Muss für alle Freunde dieser außergewöhnlichen Zuggarnitur, die Sport, Geschichte und Schiene in einer Weise verbindet, wie dies wohl keine andere Nachkriegskonstruktion kann.

Internet:

www.riogrande.de

- Rio Grande – Produktionsfirma -

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für alle Leserbriefe und Feedbacks, die mich erreichen. Schreiben Sie mir bitte per Post oder an leserbriefe@trainini.de! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die Neuheiten vorstellen möchten. Das hier gezeichnete Bild soll stets repräsentativ sein und bleiben. Ebenso finden auch in Zukunft Hinweise auf Veranstaltungen und Treffen hier ihren Platz, sofern die Ausrichter mich entsprechend informieren.

High Tech Modellbahnen (Achim Grob) war wieder innovativ:

Unter der Artikelnummer 5980 wird ein neues Trockenschmiermittel angeboten, wobei sich der Einsatzbereich nicht allein auf die Spurweite Z beschränkt, sondern als universell gelten darf. Auch für Türschlösser oder Scharniere ist es bestens geeignet, so der Anbieter.

Das abgebildete Fläschchen mit 25 ml Inhalt kostet 6,80 EUR (plus 2,20 EUR Briefporto). Das Schmiermittel ist nahezu zeitlich unbegrenzt und in einem Temperaturbereich von -20 bis +80°C einsetzbar. Damit unterscheidet es sich von herkömmlichen Ölen, die wie vom Auto bekannt, einem messbaren Alterungsprozess unterliegen. Allerdings will es vor jedem Gebrauch gut geschüttelt werden, damit alle Komponenten gut vermischt werden. Richtig angewendet erscheint es trüb, hat eine gelblich-braune Farbe und ist geruchsarm.



Von Ölen unterscheidet sich dieses Trockenschmiermittel dadurch, dass es besser auf den (zuvor gereinigten) Getriebeteilen haftet: Während Öle durch auftretende Fliehkräfte an drehenden Teilen zu großen Teilen wieder abgestoßen werden, trocknet dieses Produkt binnen 1 – 3 Tagen auf Zahnrädern, Wellen und anderen zu schmierenden Teilen ab und hinterlässt dort einen Teflon™-Film, der nicht nur gut anhaftet, sondern laut High Tech Modellbahnen (mehr Informationen unter <http://www.z-hightech.de>) weit bessere Gleiteigenschaften bieten soll, als „landläufige Öle“.

Trainini wird das Trockenschmiermittel, das wie eine „Wunderwaffe“ klingt, an einigen ausgesuchten Modellen anwenden und so im häuslichen Bereich wie auch Ausstellungsbetrieb auf dem Adventstreffen in Zell an der Mosel Langzeit testen. Anfang 2007 wird hier über das Ergebnis berichtet.

Folgende Neuheiten möchte ich Ihnen nicht vorenthalten:

In der Reihe „Herpa Wings“ im Maßstab 1:200 künden die Dietenhofener neben Farbvarianten als August-Neuheit auch vier Formneuheiten an. Wer auf seiner Anlage oder Modul einen Flughafenausschnitt oder ein Technikmuseum darstellen möchte oder den Luftraum über den Gleisen füllt, wird sich über folgende Modelle sicher freuen:

LTU Aérospatiale Caravalle (Art.-Nr. 551496)

1958 erstmals in Dienst gestellt, erhielt auch die Chartergesellschaft „Lufttransport-Union“ mit Sitz in Düsseldorf ab 1965 drei gestreckte Maschinen dieses Typs. Mit ihrer vertrauten Lackierung aber altem Logo wirkt dieses Modell sehr urig.

US Navy Grumman F14A „Tomcat“ (Art.-Nr. 551502)

Russian Air Force Sukhoi SU-27 UBK „Flanker“ (Art.-Nr. 551519)

US Air Force Lockheed F/A-22 „Raptor“ (Art.-Nr. 551472)

Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z



Mit gleich drei Maschinen startet Herpa eine Reihe militärischer Vorbilder. Mit diesen lassen sich zwischen 1972 und heute viele Szenen unterschiedlichster Art darstellen. Sofern künftig auch Standardmaschinen der deutschen Luftwaffe und Marine wie der „Tornado“ oder die F4-F „Phantom“ folgen, werden die Modelle sicher auch einige Spur-Z-Freunde interessante Gestaltungsmöglichkeiten hergeben (Beide Fotos: Herpa Miniaturmodelle GmbH).



Zu kurz für einen ausführlichen Bastel-Artikel, aber lang genug, um eine Rolle in Spur Z zu spielen:

Busch hat seine Sonnenblumen für Spur N und TT ausgeliefert. Diese sind geringfügig gekürzt oder auch in voller Länge verwendet, für den Maßstab 1:220 bestens geeignet. Im Vorbild werden sie im Garten bis knapp über 2 m hoch, Exemplare auf den Feldern zur Gewinnung pflanzlicher Öle werden aber durchaus auch 3 m.

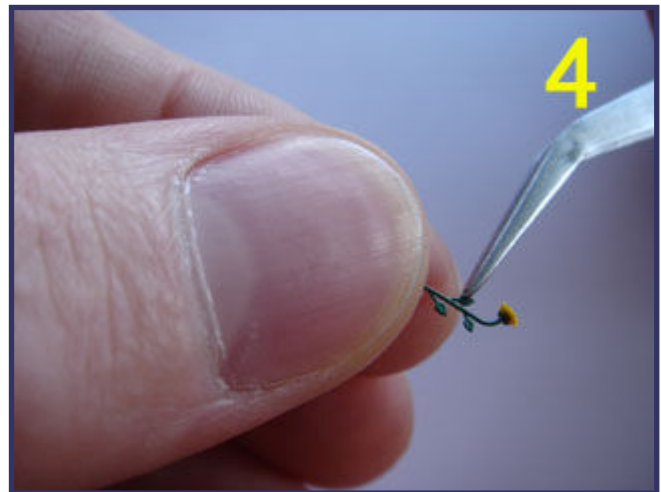
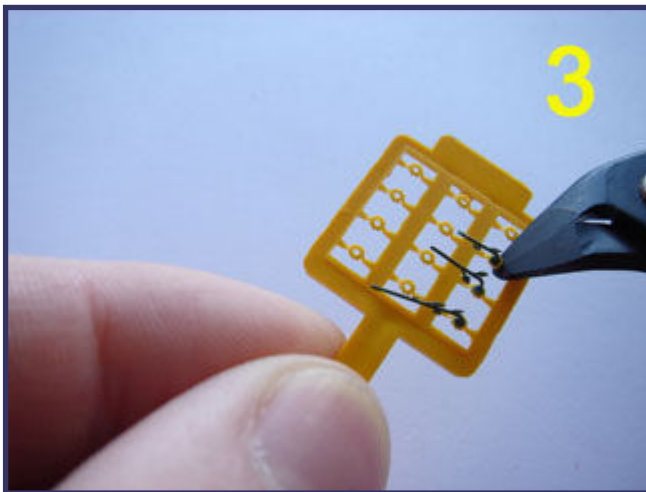
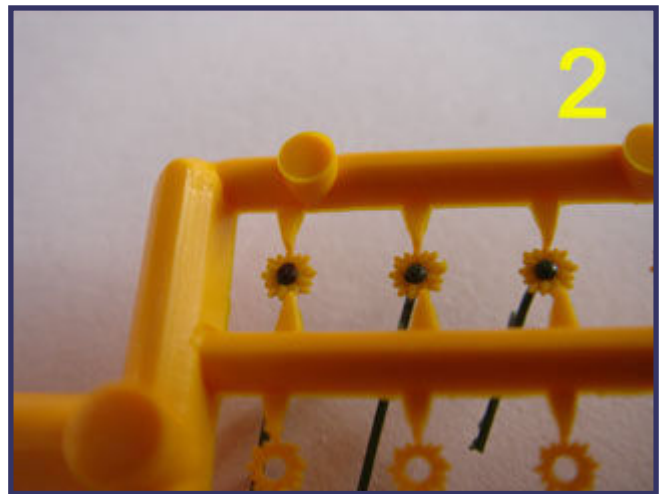
Der Zusammenbau ist denkbar einfach: Auf Wunsch kürzt man am unteren Ende den Stiel um wenige Millimeter, dann setzt man die Blütenblätter vorsichtig auf. Ein kleiner Tupfer mattbrauner Farbe, z.B. Revell 84, auf die Mitte der Blume und fertig ist sie! Für optimalen Halt liegen der Verpackung mit 96 Sonnenblumen auch grüne Bodenhalter bei, die allerdings zuvor erdbraun lackiert oder geeignet bestreut werden sollten (Erdflocken oder Grasfasern).

In einer Bildstrecke auf der nächsten Seite soll das Entstehen einer Gartenszene noch einmal gezeigt werden.

Save the best for last: Die Packung kostet nicht die Welt. Mit ca. EUR 7,00 sind die Zeiten trister Zettie-Gärten endgültig vorbei. Nur für ein ganzes Feld schlägt die Masse spürbar zu Buche.

Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z



Bildstrecke:

- 1 – In je drei Bauteilen kommen die Sonnenblumen aus der Verpackung, sofern man sie auch auf dem gelieferten Sockel einsetzen möchte.
- 2 – Von hinten wird der Stiel an die Blume gesetzt und mit einem Tropfen Polystyrol- oder Sekundenkleberkleber fixiert. Anschließend erhält die Blütenmitte einen Tropfen mattbrauner Farbe (z.B. Revell 84) aufgetupft.
- 3 – Die fertige Blume wird nach dem Trocknen mit einer spitzen Schere oder Polystyrol-Schneidzange ausgeschnitten. Erkennbar ist hier die Testkonzeption in drei verschiedenen Längen.
- 4 – Mit der Pinzette oder Pinzettzange müssen vor dem Einbau in Modul, Diorama oder Anlage noch die Blätter von der Vertikalen in die Horizontale gebracht werden.
- 5 & 6 – Nachdem Herr Staakenbeck seine Sonnenblumen im heimischen Garten bewässert hat, staunt er nicht schlecht: Ein Exemplar hat ihn glatt größtmäßig übertroffen! Die Busch-Blumen sind je nach Einsatzgebiet auf Preiserlein-Größe gekürzt oder in voller Länge Z-tauglich. Der Größenvergleich zu den Blättern einer echten Sonnenblume macht deutlich, wie filigran das Modell ist! Das verwendete Gras ist übrigens das in **Trainini** 4/2006 vorgestellte von Linea Secondaria aus Italien (0,6 mm Länge).

Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z

Darauf haben viele Zetties geduldig gewartet:

Rechtzeitig noch Ende Juni begann Märklin mit der Auslieferung des Insidermodells VT08.5 (Art.-Nr. 88720), der mit dem zusätzlichen Mittelwagen VM08.5 (Art.-Nr. 87720) zum Weltmeisterzug 1954 wird. Der Triebkopf ist recht schwer konstruiert (63 g), so dass der Zug über eine gute Traktion in der Ebene verfügt.

Neu ist auch die elektrische Steckverbindung zwischen den Wagen, die gut zu verbinden ist, ausreichend Halt gewährt und elektrisch sicherer als frühere Verbindungen ist. Einziger, kleiner Wermutstropfen ist, dass kleine Teile des blanken Kontakts sichtbar bleiben, denn Märklin hat die Faltenbälge beim Z-Modell weggelassen. Dieser Kompromiss, der einen sehr vorbildnahen Wagenabstand einbringt, ist aber sicher in Kleinserie oder eigener Bastelarbeit optisch noch zu beseitigen, sofern der vorbildorientierte Zettie dies wünscht.

Angenehm fällt auf, dass die Tiefen der Luftansaugöffnungen und der Kühlerlüfter in Dachmitte farblich dunkler abgesetzt sind, so dass sie weitaus plastischer wirken, was die gute Vorbildwirkung des Modells noch mal steigert.

Auch Märklins Baureihe 96, ex Gt 2x4/4 der Königlich Bayerischen Staatsbahn, in der Epoche-2-Version der DRG (Art.-Nr. 88291) wird endlich in

größeren Stückzahlen ausgeliefert. Wer bereits das Insider-Modell 2004 sein eigen nennt, wird bestätigen, dass diese Lok das gegenwärtig Bestfahrendste aus dem Hause Märklin ist. Für eine Dampflok hat sie aufgrund ihres Gewichts zudem eine beeindruckende Zugkraft.



Bilder oben und unten:

Der „Eierkopf“ des VT 08.5 wurde von Märklin gut getroffen. Nur die Stirnlichter sind minimal zu groß ausgefallen. In voller Länge präsentiert sich die Grundeinheit auf der Fehmarnsundbrücke, wo sie ihrem Fahrtziel Puttgarden entgegenstrebt.



Märklins BR 96 in DRG-Ausführung schiebt auf der Spessart-Rampe einen schweren Güterzug nach. Die Detailvergrößerung zeigt die gelungen detaillierten Frontpartie dieser außergewöhnlichen Maschine.

Detaillierung, Lackierung und Bedruckung sind einwandfrei. Die wartungsfreie, gelbe LED-Beleuchtung ist auch bei niedriger Fahrspannung bereits gut zu sehen. Es ist ein Genuss, das Mallet-Triebwerk in langsamer, aber dennoch ruckelfreier Bewegung zu erleben.

Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z

Apropos Mallet-Triebwerk: Um die Lok durch alle Märklin-Gleisradien und auch gut durch Gegenbögen fahren lassen zu können, sitzt die hintere Fahrwerksgruppe nicht wie beim Vorbild fest im Rahmen, sondern in einem Drehgestell. Die Führerstandsleitern mussten dafür vom Aufbau abgesetzt werden, was aber nur bei der Aufsicht (von oben) störend auffällt.

Punktabzug gibt es nur für den Träger der Gleitbahn. Dieses Kunststoffteil ist zwar sauber und trennscharf bedruckt, aber leider nicht rot grundlackiert worden, so dass es unvorteilhaft wie Plastik glänzt. Pluspunkte gibt es hingegen für die vorderen Loklaternen. Diese stehen zwar wegen des Lichtleiters etwas zu eng beieinander, wurden aber deutlich detaillierter als bei früheren Dampflokmodellen nachgebildet. Besonders angenehm fallen hier die den Lichtleiter einfassenden Ringe auf, was auf dem Detailfoto nachzuvollziehen ist.

Trainini-Urteil: ein gelungener Kompromiss zwischen Vorbildtreue und Betriebssicherheit verbunden mit einer Fahrwerkskonstruktion, die für Großserienmodelle künftig richtungsweisend ist.

Sehenswertes von der Insel:

Auf der „Sonneninsel in der Ostsee“ hat direkt am Ortseingang des Hauptortes Burg auf Fehmarn eine neue Schauanlage eröffnet. Das Modellbahn Paradies Fehmarn präsentiert seit dem 1. Juli nach fünf Monaten angestregten Baus zwei sehenswerte Schauanlagen auf zwei Etagen. Bis zum 31. Oktober 2006 ist es täglich von 10.00 bis in die Abendstunden geöffnet. Der Eintritt kostet für Erwachsene und Kinder ab 12 Jahre 7,00 EUR, für Kinder von 6 bis 12 Jahre 4,00 EUR. Kinder bis 5 Jahre haben freien Eintritt.



Der Eintritt kostet für Erwachsene und Kinder ab 12 Jahre 7,00 EUR, für Kinder von 6 bis 12 Jahre 4,00 EUR. Kinder bis 5 Jahre haben freien Eintritt.

Pfiffige Rabattaktionen, Wetterpreise genannt, sollen den Eintritt bei Sonnenschein und blauem Himmel versüßen, wenn sich erwartungsgemäß weniger Urlauber einfinden werden. Deshalb sollte auch nicht unerwähnt bleiben, dass kein Fleck in Deutschland mehr Sonnenstunden zählt als die Ostsee-Insel auf der Vogelfluglinie – Geheimtipp!



Die 1. Etage ist der Schmalspurbahn gewidmet. In der Spur II_m, die Hersteller Lehman gern als „Spur G“ zu bezeichnen versucht, findet sich auf 100 m² ein Alpenpanorama, in dem sich auch Fahrzeuge der Rhätischen Bahn wieder finden, wie der historische Bernina-Triebwagen. Eine Nebenrolle spielt auch die Spur Z, die hier als Gartenbahn auftaucht und dort wie eine Märklin-Spur 1 wirkt. Eine blau-beige 260 mit einem gedeckten Güterwagen 8606 wird der aufmerksame Besucher hier finden.

Bild oben:
Der Eingangsbereich des neuen Modellbahnparadieses in Burg auf Fehmarn.

Bild unten:
Spur Z als Gartenbahnmodell auf der Lehmann-Anlage.

Im Erdgeschoss macht der Besucher einen Ausflug ins Ruhrtal und nach Wuppertal: 160 m² mit etwa 650 m Gleis entführen in viele aus der Zeitschrift Miba wohlbekannte Motive von Rolf Knipper. Künftig wolle man sich „in Richtung Norden vorarbeiten“, äußerte Geschäftsführer und Betriebsleiter Florian Bliesch im **Trainini**-Gespräch. Mehr wollte er aktuell noch nicht verraten.

Trainini – Ausgabe 12

Praxismagazin für Spurweite Z

Gefahren wird übrigens digital auf und mit Trix-Material. So werden hier künftig auch die Produkte aus Nürnberg und Göppingen ihr Know-how und sprichwörtliche Beständigkeit beweisen können. Auch Zetties können sich hier spurweitenübergreifend sicher manche Anregung holen.

„Familien mit Kindern liegen uns besonders am Herzen“, sagt Mark Jurisch, einer der Gesellschafter. Auf ca. 50 m² können die Kleinen mit einer Holzisenbahn aus dem Hause Eichhorn nach Lust und Laune spielen. Eine Grundkonfiguration ist fest montiert, damit auch die Allerjüngsten eine Chance haben, der Rest entspringt der Phantasie des Nachwuchses. Eltern können derweil im „Ess-Bahnhof Burg“ nahe dem Eingang rasten, der von einem bekannten Gastronomie-Architekten passend im Stile eines Speisewagens gestaltet wurde. Wer hingegen nicht hungrig ist, den wird es stattdessen vielleicht ins Programm-Kino ziehen, in dem Filme zum großen Vorbild präsentiert werden.

Fehlen darf hier natürlich auch ein integrierter Shop nicht, in dem sich der Urlauber, der Feuer gefangen hat, sofort eindecken kann.

Bild oben rechts:

Ein Gasturbinentriebzug BR 602 steht als Intercity etwa Mitte der siebziger Jahre abfahrbereit im Bahnhof Elberfeld, heute Wuppertal Hbf.

Bild rechts:

Gerade die Kinder sind trotz Badewetters begeistert von der H0-Anlage und fixiert auf das Geschehen des Zugbetriebs.



Mehr Informationen erhalten Sie unter <http://www.bahnparadies.de> oder info@bahnparadies.de!

Impressum:

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

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

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

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

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

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