

Trainini



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

Themen dieses Hefts:

**Die schnellste Dampflok der Welt
Märklin Erlebniswelt – die Premiere**

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

nun steht es fest: Das Modelljahr 2006 geht für uns nicht ohne Überraschung zu Ende! Mit einem Modell der 05 001, der im DB Museum Nürnberg erhalten gebliebenen Schwestermaschine der Weltrekordlok von 1936, hat Märklin die Epoche-2-Fans auf die wohl angenehmste Art und Weise überrascht.



Holger Späing
Herausgeber **Trainini**

Grund genug, die Entwicklung und Geschichte des großen Vorbilds einmal genauer unter die Lupe zu nehmen und hier vorzustellen. Schließlich soll das Modell noch in diesem Monat ausgeliefert werden.

Unser Hobby hat in dieser Jahreszeit wieder Hochkonjunktur und das zeigt sich auch in Schaufenstern, auf Messen und Ausstellungen. Auch hier werfen wir einen Blick auf das aktuelle Geschehen – dazu zählt vor allem die Messe Modellbahn in Köln, vielen noch besser bekannt als Internationale Modellbahn-Ausstellung (IMA).

Lohnend ist aber auch der Blick nach Leipzig zu einer regelrechten Familienmesse namens Modell-Hobby-Spiel. Der Osten gilt traditionell nicht als Spur-Z- und Märklin-Hochburg, die Messe hat ein völlig anderes Konzept als jene in Köln, aber gerade deswegen gilt es, ihr heute ebenfalls einen Platz in dieser Ausgabe von **Trainini** einzuräumen.

Ein Paukenschlag war vor kurzem die Eröffnung der Märklin Erlebniswelt - so der neue Name dessen, was uns zuvor als Märklin Museum bekannt war. Sie werden sehen, dass hier nicht einfach nur die Räumlichkeiten gewechselt wurden, so dass sich besonders auch für uns Zetties Perspektiven auftun!

Zum Ende dieses Vorworts möchte ich Ihren Blick dann auf die nähere Zukunft richten: Die Welt der Spur Z erlebt noch einen besonderen Ausstellungshöhepunkt, bevor das Jahr 2006 zu Ende geht.

Ans Herz legen möchte ich Ihnen nämlich das bereits dritte Adventstreffen in Zell an der Mosel: Fast schon traditionell findet es wieder am 2. Advent statt. Am Adventssonntag wird der kleine Weinort dann sinnbildlich wohl viel treffender zu „Zett an der Mosel“. Freuen Sie sich auf Augenschmaus, viele Anregungen und nette Expertengespräche!

Trainini wird ebenfalls vor Ort sein – zum Gedankenaustausch, um Anregungen entgegenzunehmen, das neue Layout 2007 erstmals vorzustellen und nicht zuletzt um für Sie zu berichten. Lesern bietet sich Gelegenheit, verschiedene Rollenprüfstände vor Ort selbst zu testen und ein persönliches Votum oder Feedback abzugeben.

Bleibt mir noch, Ihnen eine schöne Adventszeit zu wünschen, zunächst aber mal viel Spaß beim Lesen! Ich hoffe, wir sehen uns dann in Kürze auf dem Adventstreffen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Titelseite:

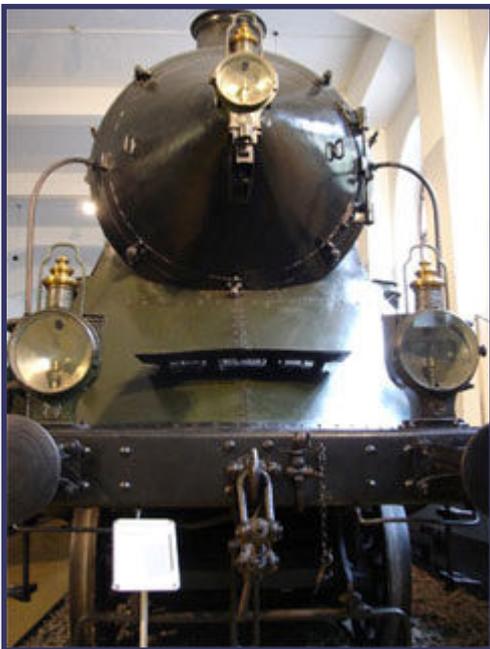
Blick auf die Führerhausbeschriftung der erhaltenen Schnellfahrlok 05 001. Quelle / Bildnachweis: DB Museum (Nürnberg)

Baureihe 05 der Deutschen Reichsbahn

Ungeschlagene Weltrekordlerin

Die Stromlinienloks der Baureihe 05 kennt nicht nur jedes Kind. Sie dürfen bei aller Bescheidenheit auch als der Höhepunkt der Dampflokentwicklung bei der Deutschen Reichsbahn gelten. Aus aktuellem Anlass bietet es sich an, diese Entwicklung in ihrem zeitlichen Kontext heute mal genauer zu betrachten.

In den dreißiger Jahren machten sich auf in allen europäischen Bahnverwaltungen Bestrebungen bemerkbar, den Zugverkehr zu beschleunigen und zu rationalisieren. Eine ähnliche Entwicklung gab es bereits Anfang des zwanzigsten Jahrhunderts, als ein elektrischer Triebwagen auf einer Militärbahn bei Zossen die magische 200-km/h-Grenze überschritt.



Mit der S 2/6 der K.Bay.Sts.B. baute die Firma Maffei eine konsequent durchkonstruierte Lok, mit der man für ihre Zeit unglaubliche Geschwindigkeiten erreichte und weltweit Anerkennung fand. Quelle / Bildnachweis: DB Museum Nürnberg

Damals ging aus den damit einsetzenden Entwicklungen unter den Dampflokomotiven unter anderem die bayerische S 2/6 hervor. Dieses Mal wurzelten die Bestrebungen darin, dass der Dampflok ernsthafte Konkurrenz erwuchs: Kruckenberg's Schienenzeppelin sorgte 1931 für Furore in Europa, ab 1933 machte der „Fliegender Hamburger“ von sich reden. Die erfolgreiche Entwicklung der Schnelltriebzüge führte dazu, dass die Dampflokindustrie dieser Tendenz etwas entgegen setzen musste.

Dennoch war die Zeit keine leichte: Nach Hitlers Machtergreifung in Deutschland wurde zur Aufrüstung und Kriegsvorbereitung vor allem der Autobahnbau gefördert und vorangetrieben. Die strategische Rolle der Eisenbahn wurde lange verkannt, so dass erst Mitte der dreißiger Jahre wieder ein Aufschwung im Eisenbahnwesen feststellbar ist.

Schnell erkannte man nun aus praktischen und Windkanal-Versuchen mit der 03 154 und später (zeitgleich mit der 05) der 03 193, dass die Leistung und Wirtschaftlichkeit einer Dampflok mit Stromlinienverkleidungen enorm zu steigern war. Unter anderem gipfelte diese Entwicklung im Henschel-Wegmann-Zug als direktem Konkurrenzangebot zu den Fliegenden Zügen.

Bei 140 km/h war an der 03 154 schon eine Zugkraftleistungssteigerung am Zughaken von 27 Prozent messbar, bei der vollverkleideten 03 193 waren es dann sogar 48 Prozent. Die endgültige Form der Stromschale legte die Deutsche Reichsbahn nach sorgfältig ermittelten Windkanalergebnissen fest. Nachteilig auf die Ergebnisse und Wirtschaftlichkeit wirkte eine Abschirmung der Verbrennungsluft – unter der Stromschale staute sich die Luft, so dass auch der

Rechts:

Die Streckenaufnahme der 05 001 mit kurzem 6-Wagen-Zug im Jahre 1938 zeigt die Vielfalt des Wagenmaterials, mit dem sich allzu oft auch diese Paradelok begnügen musste. Foto: DB Museum Nürnberg; NN127019





Die spätere Weltrekordlok 05 002 im Ablieferungszustand an die Deutsche Reichsbahn im Jahre 1935. Foto: DB Museum Nürnberg; NN67502

Feuerrost nicht ideal belüftet wurde und es an der Kühlung des Triebwerks haperte.

All diese Erkenntnisse sollten nun bei einer Neukonstruktion verwertet werden. Zu entwickeln war eine schnellfahrende Dampflok für 160 km/h, weil diese Geschwindigkeiten auf den Strecken Berlin – Hamburg (dem späteren Einsatzgebiet der 05) und Berlin – Hamm Westf. zugelassen worden waren. Man hielt eine solche Geschwindigkeit bei Personenzügen aufgrund der Erfahrungen mit den Schnelltriebwagen für durchaus denkbar. Auch die Fahrzeugindustrie wollte ihre Entwicklungen nun mit höheren Geschwindigkeiten erproben.

Ergebnis war der Höhepunkt der Dampflokentwicklung bei der Deutschen Reichsbahn: Für die aus diesen Anforderungen und Erfahrungen entstehenden Maschinen der Baureihe 05 bot man alles auf, was die deutsche Lokindustrie zu bieten hatte. Ab 1934 standen die beiden Maschinen 05 001 und 002 auf den Schienen. Sie brachten ihrem Konstrukteur Adolf Wolff, Oberingenieur bei Borsig (Berlin) und dem deutschen Lokomotivbau internationale Anerkennung ein, denn die aufwändig konstruierten Loks waren ein voller Erfolg.

Den beiden Loks folgte später noch die 05 003, die eine abweichende Konstruktion besaß: Bei ihr hatte man den Kessel um 180 Grad gedreht aufgesetzt, um den Führerstand an die Fahrzeugfront verlegen zu können. Zu Kesselbefuerung musste man daher auch umdenken und wählte eine Kohlenstaubfeuerung. Da sich dieses Einzelstück nicht bewährt hat und bis 1945 den beiden anderen Loks technisch angeglichen wurde, soll sie hier nicht weiter betrachtet werden.

Analog zur bereits genannten S 2/6 wählte man für alle drei Loks der Reihe 05 ein symmetrisch angeordnetes Fahrwerk, das beste Laufeigenschaften garantieren sollte. Allerdings hatten sie im Gegensatz zu dieser Lok drei Antriebsachsen und ein Dreizylindertriebwerk für ruhigen Lauf (2' C 2' h3). Ihre Treibräder

Schnellste betriebsfähige Dampflok der Welt

Die schnellste, heute noch betriebsfähige Dampflok der Welt ist übrigens unbestritten die 18 201 der ehemaligen DR (Ost), weil die erhalten gebliebene 05 001 wie auch die A4 Mallard nur äußerlich aufgearbeitet und rollfähig als Exponate dienen.

Diese Lok entstand u. a. aus der 61 002 für den Henschel-Wegmann-Zug und hat deshalb auch 2,30 m Treib- und Kuppelraddurchmesser. Ihre zugelassene Höchstgeschwindigkeit beträgt bis heute 180 km/h, obwohl das Streckennetz der DDR aufgrund der schlechten Oberbauverhältnisse nur für 120 km/h zugelassen war.

Die Lok diente der VES-M Halle (Saale) – Versuchs- und Entwicklungsstelle für Maschinenbau – zu Testzwecken vor Reisezugwagen, die für den Export bestimmt waren. Daher blieb sie auch zeitlebens ein Einzelgänger.

Die in Form und Farbe eigenwillige Dampflok nach dem Modegeschmack des ehemaligen Ostblocks fasziniert bis heute. Wo sie auftaucht, ist sie stets umlagert, so dass es fast unmöglich ist, Aufnahmen von ihr zu fertigen.



Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

wurden mit 2,3 m größer als die der anderen, bereits existierenden Einheitsloks gewählt, um die Radumdrehungen bei Höchstgeschwindigkeiten in beherrschbaren Grenzen zu halten.

Der Kessel hingegen übertraf mit 7.000 mm Rohrlänge den der in etwa vergleichbaren 01 nur geringfügig. Die 05 kam mit diesem Kessel auf 256 m² Heiz- und 90 m² Überhitzerheizfläche. Ihr zulässiger Kesselhöchstdruck betrug 20 bar und gestattete es so, den Zylinderdurchmesser auf 450 mm zu begrenzen.



Eine der drei Lokomotiven der Baureihe 05 blieb bis heute erhalten: Die 05 001 – Vorbild für das Märklin-Modell in Spur Z – erhielt für ihre museale Bestimmung ihre elegante, weinrote Stromlinienschale zurück. Heute ist sie in dieser Form in der neuen Fahrzeughalle des DB Museums (ex Verkehrsmuseum Nürnberg) zu bewundern. Quelle / Bildnachweis: DB Museum Nürnberg.

Zusätzlich wurde für die 05 ein völlig neuer Tender entwickelt: Aus dem größten bisher in Deutschland gebauten 2'3 T 38 St (für Stromlinie) ging später auch die Bauart 2'3 T 37,5 hervor, mit dem die Baureihen 45 und 01.10 (letztere ebenfalls mit Stromlinie) ausgestattet waren.

Die aerodynamische Form in Verbindung mit der höchst elegant wirkenden, weinroten Lackierung, ergänzt um schwarze, auf gelber Grundfläche abgesetzten Zierstreifen ließen die neuen Maschinen optisch sehr ansprechend und gefällig wirken. Kein Wunder, dass sie damit auch schnell zu Prestigeobjekten des Dritten Reiches wurden.

Leistungstechnisch übertraf die 05 alle Erwartungen ihrer Konstrukteure und der Reichsbahn. Bedenkenlos konnte man ihre Höchstgeschwindigkeit noch oberhalb der geplanten 160 km/h auf sogar 175

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

km/h festlegen, da die Maschinen auffällig ruhig liefen. Bei ihrer zulässigen Höchstgeschwindigkeit betrug ihre maximale Zugmasse in der Ebene immer noch 300 t.

Besonderes Aufsehen erregte die Lok 05 002 am 11. Mai 1936 – also fast genau vor 70 Jahren: Bei Schnellfahr- aber nicht Rekordfahrtversuchen auf der Strecke Hamburg – Berlin mit 200 t Anhängelast versuchte der Lokführer, aus der Lok alle Reserven herauszuholen. Dabei übertraf sie dann sogar knapp die 200-km/h-Marke. Nachweislich im anhängenden Messwagen festgestellte 200,3 km/h (in der Ebene) gelten bis heute als ungebrochener Weltrekord für die Dampflokweltweit.

Nach Ansicht der Lokbesatzung der deutschen Rekordfahrt verfügte 05 002 sogar noch über Leistungsreserven. Mag man es heute nur schwer



Die Weltrekordlok 05 002 im Jahre 1936 mit einem Versuchszug. Foto: DB Museum Nürnberg; NN20142

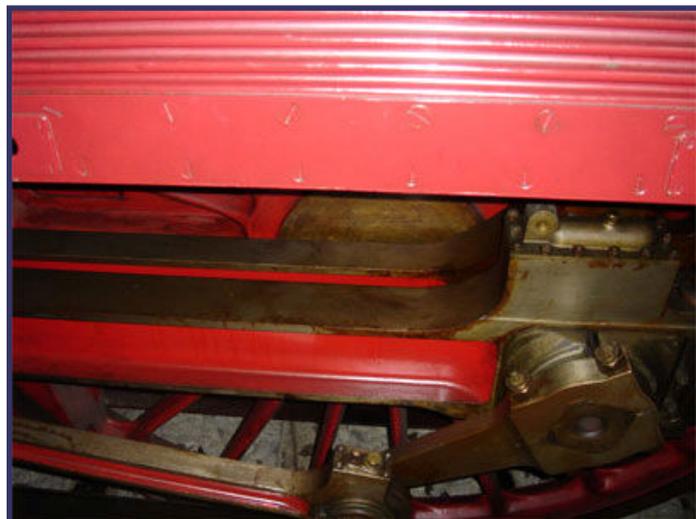
Warum gibt es mehr als eine „schnellste Dampflokweltweit“?

Für Irritation sorgt bisweilen, dass es noch eine zweite Dampflokweltweit gibt, die einen Schnellfahrrekord für sich beansprucht: Die Rede ist von der A4 Mallard der britischen Bahngesellschaft LNER. Die 2' C 1'-Lok des Gresley-Typs ist bis heute im dunkelblauen Hochglanzanstrich original erhalten. Nach 25 Dienstjahren zog sie – verziert mit einem Emblem, das auf ihren Rekord hinweist – ins Railway Museum in York um und kann dort noch heute im Topzustand bewundert werden.

Der Haken an ihrer Fahrt vom 3. Juli 1938, bei der sie eine Vmax von 202 km/h erreichte und die 05 002 übertraf, ist das Gefälle der Strecke, auf der dieser Rekord aufgestellt wurde.

Es gibt auch weitere Loks, die ähnliche Geschwindigkeiten erzielt haben sollen, was aber nicht sicher nachweisbar ist. Dazu gehört die „7002“ der PRR (Pennsylvania Railroad) in den USA, die angeblich bereits 1905 mit 204 km/h unterwegs gewesen sein soll. Die Klassen T1 und S1 der PRR sollen ebenfalls die 200-km/h-Marke übertroffen haben, letztere gar 240 km/h erreicht haben.

Gleich, wer den Weltrekord zu Recht beansprucht: Deutlich zeigt sich, dass aufgrund der hin- und hergehenden Massen die Grenze der Dampflokweltweit ausgereizt wurde. In Deutschland experimentierte man deshalb etwas später, bereits zu Kriegszeiten, an der Baureihe 19 mit dem Dampfmotorantrieb, der höhere Geschwindigkeiten trotz kleinerer Treibraddurchmesser (also bei mehr Umdrehungen pro Minute) versprach. Trotz schneller Erfolge wurde dies nach dem Krieg aber wegen des bevorstehenden Traktionswandels nicht mehr weiterverfolgt.



nachvollziehen können, aber in den dreißiger Jahren lagen mit Geschwindigkeiten dieser Höhe kaum Erfahrungen vor. Man scheute daher das Risiko.

Leider folgte der Sonderbauart 05 keine Serie. Sicher hätte man eine solche in abgespeckter, vereinfachter Form beschafft, aber Deutschland befand sich mittlerweile in Kriegsvorbereitungen. Neben Prestigeobjekten und Superlativen galt nun mehr und mehr dem Güterverkehr die größte Aufmerksamkeit.

Links:

Blick durch eine geöffnete Rolllade auf das 2,30 m hohe Treibrad mit der mächtigen Treibstange und Gegenkurbel.
Quelle / Bildnachweis: DB Museum Nürnberg.

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

Geschwindigkeit zählte da nicht mehr. Mit Kriegsausbruch kam der Schnellverkehr dann endgültig zum Erliegen.

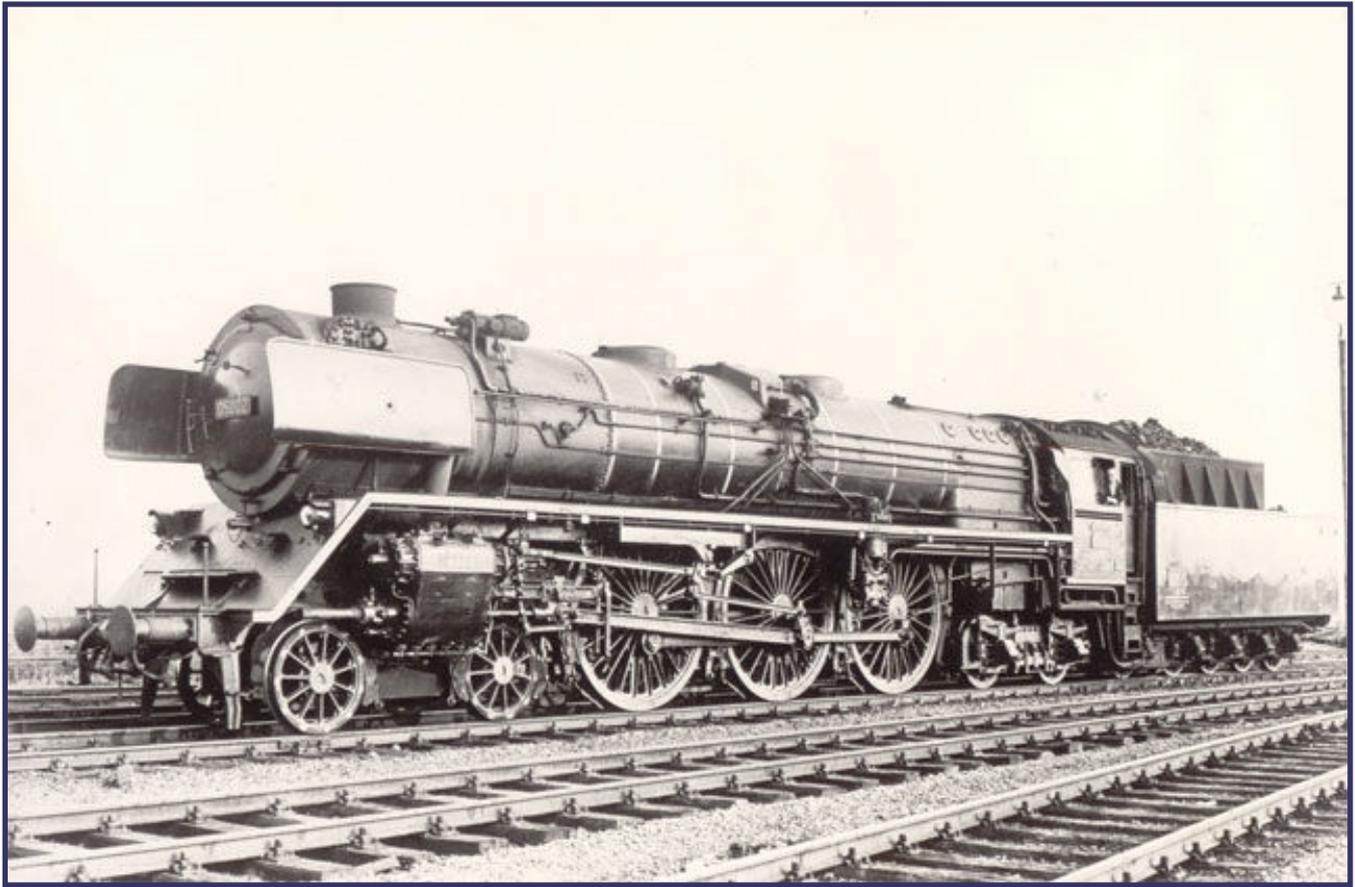


Frisch verkleidet und hochglanzpoliert zeigt sich 05 001 nach ihrer Aufarbeitung als Museumsmaschine dem Fotografen, bevor sie in das Verkehrsmuseum Nürnberg einrückt. Foto: DB Museum Nürnberg; ND38963

Doch auch nach dem Krieg musterte die entstehende Deutsche Bundesbahn, auf deren Terrain alle drei Loks verblieben waren, nicht gleich aus. Sie sind in umgebauter Form – vorrangig ist damit die Demontage der Stromschalen gemeint – bis 1958 im Einsatz gewesen. Stationiert waren sie im Bw Hamm Westf., einem Betriebswerk, das damals wegen seiner Bedeutung als einem der größten und wichtigsten Knotenpunkte in Deutschland, stets die modernsten und besten Maschinen beheimatete.

Nachfolger hat die 05 vor dem Krieg höchstens in den beiden Loks der Reihe 61 für den Henschel-Wegmann-Zug gefunden. Trotz gleichen Rad-durchmessers musste bei der 61 001 die zulässige Höchstgeschwindigkeit aber auf 160 km/h begrenzt werden. Die Ursache liegt im unruhigen Lauf durch das Zweizylindertriebwerk. Korrigiert wurde dieser Fehler erst mit der 61 002, die aber nicht mehr zum regulären Einsatz kam. So kamen die Erfahrungen mit der 05 eher anderen Loks zu Gute. Dazu gehören die 01.10 und 03.10 der Deutschen Reichsbahn und sicher auch die Baureihe 10 der DB, die auch als „Schwarzer Schwan“ bekannt ist.





Kaum wieder zu erkennen: Weltrekordlerin 05 002 ohne Stromschale in DB-Diensten, wie sie nach dem Krieg beim Bw Hamm Westf. stationiert war. Ein besonderes Merkmal dieser Loktype ist das hintere Drehgestell mit Außenrahmen.
Foto: DB Museum Nürnberg; NN56256

Webadressen:
www.maerklin.de

- Modell der Baureihe 05 -

www.bahn.de/dbmuseum

- Werkmuseum der Deutschen Bahn AG -

<http://de.wikipedia.org/wiki/Stromlinienlokomotive>

- Elektronisches Lexikon -

Modell-Hobby-Spiel Leipzig 2006

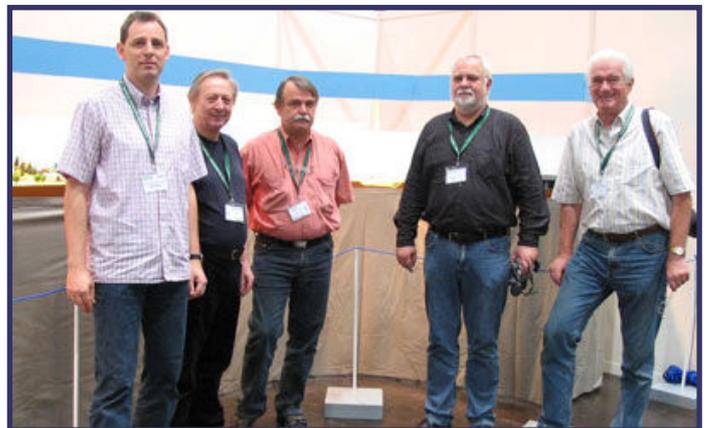
Botschafter aus dem Ruhrpott

Für die Spurweite Z sind die ostdeutschen Bundesländer eher ein weißer Fleck auf der Landkarte. Das hat weniger mit mangelnder Akzeptanz zu tun, umso mehr aber mit Geschichte. Überdurchschnittlich stark vertreten ist hier traditionell die Spurweite TT. Der Z-Stammtisch Rhein-Ruhr bewies mit seinen Modulen des Schwerpunktes Ruhrgebiet eindrucksvoll, wie facettenreich Spur Z ist und dass „Der Pott kocht“.

Ende September war es soweit: Die Messe Modell-Hobby-Spiel eröffnete in Leipzig ihre Pforten. Erstmals mit dabei war der Z-Stammtisch Rhein-Ruhr. Nun wäre es zwar gelogen, zu behaupten, dies sei die erste Messe für die beteiligten Spur-Z-Freunde gewesen, aber dennoch war Leipzig eine Herausforderung der besonderen Art, wie es sie zuvor noch nicht gegeben hat.

Grund dafür die besondere geografische Lage, befand man sich doch sprichwörtlich im Exil. Sorgen bereiteten nicht die Menschen dort oder ihr Dialekt, auch nicht die übliche Frage „Wird alles funktionieren?“ oder „Hoffentlich lässt uns die Elektronik nicht im Stich“ – ganz im Gegenteil.

Die bange Frage war, wie würden die Menschen dort die recht „fremde“ Bahn aufnehmen? Zwar ist Spur Z auch in Sachsen und den ostdeutschen Bundesländern ein Begriff, aber dominierend unter den kleinen Spuren ist dort nun mal – geschichtlich bedingt – die Spurweite TT, bekannt auch als „Spur der Mitte“. Sie ist maßstäblich etwa „mittig“ zwischen H0 und N angesiedelt.



Das ZSRR-Team für die Messe Modell-Hobby-Spiel 2006 in Leipzig (v.l.n.r.): Volker Bastek, Guenter Guttenbach, Peter Burgard, Friedhelm Tönshoff und Dieter W. Nolte. Foto: Volker Bastek.

Um es gleich vorweg zu nehmen: Die Premiere ist bestens geglückt. Der Aufbau kostete Zeit - kein Drumherumreden. Bis alles ausgepackt, platziert und montiert ist, vergeht dann doch so manche Stunde. Ist alles justiert, die Schienen geputzt und der Stromanschluss geschaltet, läuft die kleine Bahn aber schnell wie am Schnürchen. Schließlich sind wir solide Technik gewohnt.



Der ZSRR hat vorher schon etwas Messeluft geschnuppert und bereits 2005 auf einer kleinen Regionalmesse in Rheinberg (Niederrhein nahe der holländischen Grenze) geübt. Diese Erfahrung war umso wichtiger, denn schließlich wollte man beweisen, was alles in der kleinsten Modellbahn der Welt steckt und sich keine Blöße geben.

Und siehe da! Die Anlage war stets dicht umla-

Links:

Peter Burgard beim Vorbereiten der Abstandshalter der Anlage, welche gleichzeitig die Module schützen und allen Besuchern freie Sicht bieten sollen.

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

gert, also musste es doch etwas Besonderes zu sehen geben. Eine bessere Visitenkarte konnte man sich wohl nicht wünschen. Viele Besucher meinten eindrucksvoll „Kleene, aber scheene“. Angemerkt sei hier nebenbei, dass unter den 111.000 Messebesuchern der Anteil der über 30-jährigen zugenommen hat und Leipzig sich als echte Familienmesse zeigt. Und das ist es doch, was wir uns alle wünschen.

Der Besuch in Sachsen hat sich nach Meinung aller beteiligten Stammtischler gelohnt. Ablehnende Haltungen waren nicht zu spüren, auch wenn manche sich es spontan nicht zutrauten, so etwas Filigranes in die Hand zu nehmen oder gar zu bauen.

Viele Besucher wollten gern wissen, wo man Spur Z kaufen kann. Darin spiegelt sich die Dominanz größerer Spurweiten wieder, obwohl Interesse auch an der Kleinsten besteht.

Die Messe in Leipzig gilt übrigens als meistbesuchte Publikumsmesse ihrer Art und vielleicht deshalb nahmen die ZSRR-Vertreter Volker Bastek, Dieter W. Nolte, Guenter Guttenbach, Peter Burgard und Friedhelm Tönshoff ihre „Botschaftertätigkeit“ für die kleinste Modellbahn sehr ernst. Geduldig beantworteten sie

jede Frage, gaben Tipps und Ratschläge, warben für unsere Spurweite Z mit ihren einmaligen Vorteilen – wie es sich auf einer Messe halt gehört. Wer je im Ruhrpott war, weiß, dass man dort schnell zur Sache kommt: Dort wird „Tacheles“ geredet! Und in Leipzig hat das auch Spaß gemacht.

Auch wir Zetties kochen (selbst im Pott) nur mit Wasser! Zaubern können wir (noch) nicht, obwohl wir oft mal etwas kreativer sein müssen als die Großbahner. Eben das macht uns doch aus, oder?

Webadressen:

www.zsrr.de

- Z-Stammtisch Rhein-Ruhr -

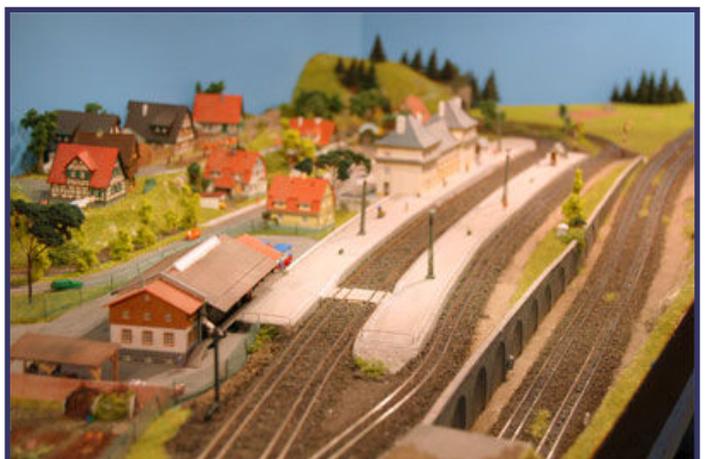
www.modell-hobby-spiel.de

- Seiten zur Messe -

Ich danke meinen Stammtischbrüdern vom ZSRR für die vielen, geschilderten Eindrücke aus dem Messeverlauf, besonders Günter Guttenbach für die Hilfe im Vorfeld der Artikelstellung und Bebilderung! Alle Fotos dieses Artikels ohne separate Namensnennung: Günter Guttenbach



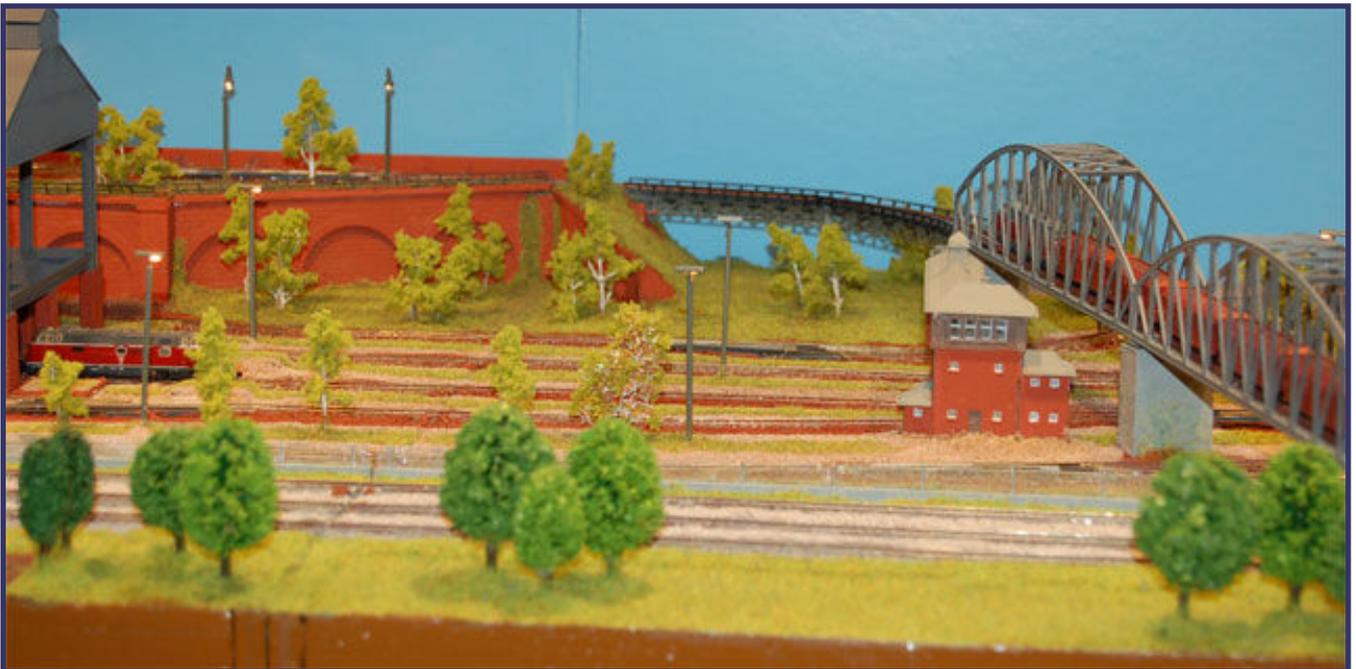
Unter den beiden in Leipzig ausgestellten Spur-Z-Anlagen war die Modulanlage des ZSRR stets ein großer Blickfang. Dies lag am regen und abwechslungsreichen Fahrbetrieb wie hier im Hintergrund auf dem Stahlwerksmodul von Friedhelm Tönshoff.



Blick auf das Bahnstationsmodul von Günter Guttenbach: Mit viel Pfiff ist es ihm hier gelungen, die gestreckte Optik der Trassen zu durchbrechen und den Eindruck einer Streckenkreuzung zu erwecken.

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z



Blick auf zwei Module mit Industriemotiven des Ruhrgebiets: Eher selten findet man im Modell nachgebaute Raffinerien mit Tanklagern, wie es Dieter W. Nolte geschaffen hat (Bild oben). Der Himmel macht wie so oft in den Jahren zwischen 1960 und 1985 einen verdüsterten Eindruck. Kaum zu glauben, dass es dies längst nur noch im Modell gibt.

Gut getroffen hat Friedhelm Tönshoff die Vegetation rund um sein Stahlwerk mit dem Werksbahnhof neben der Hauptstrecke (Bild unten). Gräser und Büsche erobern sich ihr Terrain zurück, während im Bereich der Bäume sich zunächst nur schnellwachsende und robuste Birken behaupten können. Von rechts oben führt eine der früher zahlreichen Industriebahnen im Ruhrgebiet zum Hochofen.

Die neue Märklin Erlebniswelt

Märklin fasziniert die Massen

Märklin rief und alle kamen – das ist nicht neu, aber auch nicht (mehr) selbstverständlich. Den offiziellen Schätzungen zufolge kamen etwa 23.000 Besucher zur Eröffnung der neuen Märklin Erlebniswelt – vom äußersten Norden bis zu den südlichsten Zipfeln. Und wenn der eine oder andere sein Wunschexponat auch vermisst haben mag: Zufrieden waren am Ende alle ohne Ausnahme, wie im Gespräch gern bekundet wurde.

Das Märklin Museum hat eine fast 50-jährige Tradition. 1957 ging es aus dem „Musterzimmer für die Händlerkundschaft“ hervor und wurde öffentlich als Werksmuseum zugänglich. 1979 zog es dann in die Holzheimer Straße um, wo es dann bis ins aktuelle Jahr verblieb.

Veranstaltungstipp



Modellbahn-Ausstellung
Zeller Adventsmarkt

Zell (Mosel) · Stadthalle „Grosser Saal“
10. Dezember 2006 · 11-18 Uhr

Veranstalter: Gewerbeverein Zell (Mosel) e.V.
mit Unterstützung von www.zist55.de, www.z-friends-europe.eu und www.z-werk220.nl

© CONCEPTAS ... de illustratie by Ben Schmek - tel. 005-421963277

Trainini bietet Lesern Gelegenheit, verschiedene Rollenprüfstände selbst zu testen und zu bewerten. Ebenso wird in der Stadthalle erstmals das neue Layout 2007 öffentlich vorgestellt.

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z



So präsentiert sich die Märklin Erlebniswelt dem Besucher: etwas im Kaufhausstil anmutend, aber auch beeindruckend in den Ausmaßen.

war nun die Rede. Während des Umbaus an der geplanten Stelle kam es dann bei Märklin zum Eigentümerwechsel und in dessen Folge auch zu neuen Planungen: Die Märklin Erlebniswelt, wie das Museum zukünftig heißen sollte, erhielt neue Impulse und Dimensionen. Denn der neue Eigentümer wollte in größere Konzepte investieren. Damit war aber auch klar, dass der ursprüngliche Zeitplan nicht zu halten war.

Die Stuttgarter Zeitung berichtete am 18. Oktober 2006 unter Berufung auf eine Mitarbeiterversammlung von Millioneninvestitionen, die alle Erwartungen übertreffe. Nun sollte die gesamte Produktion von Grund auf modernisiert werden, der Stammsitz des Hauses Märklin auf einer Fläche von 10.000 m² völlig neu erbaut werden. Das bedeutet also auch ein klares Bekenntnis zu Deutschland und den Standort Göppingen – zur Freude vor allem der Mitarbeiter.

Zurück zum Museum: Ein Provisorium musste her. Vorübergehend war die abgespeckte Exponate-Sammlung zwar tatsächlich noch im Märklin-Stammwerk zu sehen, aber Presse und Besucher konnte dies gar nicht begeistern. In Rekordzeit war dann schließlich ein neuer, sogar verkehrsgünstiger Standort für die nächsten drei Jahre gefunden und eingerichtet. Am 19. Oktober 2006 lud Märklin geladene Gäste – Geschäftspartner, Stammtisch- und Medienvertreter – exklusiv nach Göppingen zum „Pre-Opening“ ein, wie man Vorpremieren heute wohl bezeichnet.

Reguläre Besucher konnten sich dann ab Freitag, 20. Oktober 2006 ein Bild von den neuen Räumen und teilweise nie gezeigten Exponaten des legendären „Turmzimmers“ machen. Die Spannung war enorm, doch die Erwartungen wurden nicht enttäuscht. Schätzungsweise 25.000 Besucher fanden den Weg nach Göppingen, es herrschte Parkplatznot, vor Ort hatte man die Lage dennoch dank Pendelbusverkehr allzeit gut im Griff. Märklin ist halt auch ein bekannter und wichtiger Tourismusfaktor für die Stadt, wie man aus den Worten von Guido Till, Oberbürgermeister von Göppingen zur Eröffnung schließen konnte. Man spricht also aus Erfahrung.

Überhaupt ließen die Eröffnungsreden weit blicken und verbreiteten Zuversicht. Der OB betonte die jetzt „147 Jahre Verbundenheit zwischen

Da sich Märklin in den letzten Jahren immer häufiger dem Vorwurf stellen musste, sein Werksmuseum (im Sinne ausbleibender Weiterentwicklung an moderne Erwartungen) zu vernachlässigen, dürften Überlegungen nicht neu gewesen sein, neue Attraktionen zu bieten und das Ambiente neu zu wählen. Bestimmt auch beeinflusst durch die Umstände des Einbruchdiebstahls wichtiger und wertvoller, historischer Exponate im Januar 2005, wurde schließlich Anfang 2006 offiziell bekannt gegeben, dass das Museum zurück zu den Wurzeln kehre: heim ins Stammwerk an der Stuttgarter Straße in Göppingen.

Von gläserner Produktion und neuen Attraktionen wie dem Führerstand einer Kasten-E10, die als Befehlszentrale für eine Schauanlage dienen sollte,



Die Reden zur Einweihung hielten Oberbürgermeister Guido Till (oben) und der neue Sprecher der Märklin-Geschäftsführung, Herr Dr. Ulrich Wlecke (unten).

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z



Viel Wert legte Märklin auf eine gelungene Premiere: Ein gutes Buffet sowie Bier, Wein und nicht alkoholische Getränke gehörten zu einem der Erlebniswelt angemessenen Start.

Göppingen und Märklin“ unter Verweis auf den Einbruch und dessen rascher Aufklärung gekonnt mit den Worten: „Wir trauern mit Märklin (...), wir freuen uns mit Märklin (...) und wir spielen mit Märklin.“

Der neue Sprecher der Märklin-Geschäftsführung, Dr. Ulrich Wlecke, lieferte für dieses städtische Bekenntnis zu Marke und Firma Märklin die entscheidende Steilvorlage, indem er bekannte: „Wir bauen die größte Modellbahnanlage der Welt.“ Die dürfe schließlich nicht irgendwo stehen, sondern nur in Göppingen als Sitz des weltweit größten Herstellers von Modellbahnen – klare Ansage an das Miniaturwunderland in Hamburg.

Da ebenfalls betont wurde, dass die zukünftige Märklin Erlebniswelt Modellbahnanlagen aller von Märklin angebotenen Spurweiten zeigen werde – ausdrücklich erwähnt wurden die Spurweiten 1 und Z – lieferte die Museumspremiere auch aus Kundensicht nur positive Signale. Schließlich findet sich auf dieser Welt immer irgendjemand, der meint oder behauptet mehr zu wissen und laut das Totenglöckchen läutet.



Spur Z, so las man in der Stuttgarter Zeitung, solle dort auf weitläufigen Anlagen mit langen Strecken groß herausgebracht werden. In Göppingen weiß man offenbar noch gut, wo die Vorteile der Kleinsten liegen. Für eine Spur-1-Anlage hingegen wird angedacht, dass sie ins Freie führt und damit ebenfalls ein wesentliches Produktmerkmal betont. Allerdings sind Einzelheiten zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht spruchreif, schließlich muss in vielerlei Hinsicht geplant werden.



Zuvor wurde nicht über die künftige Produktpalette, sondern auch noch darüber spekuliert, was sich hinter der Märklin Erlebniswelt verbirgt. In der Presse war daher schon die Rede von einem Vergnügungspark in Göppingen. Mit den bereits bekannten Ideen sieht

2 Szenen von der Spur-H0-Anlage, die bereits im alten Museum zu sehen war.

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

das nun aber ganz anders aus. Zwar bietet Märklin seinen Kunden und Besuchern künftig Erlebnisse und nicht nur Vitrinensammlungen sowie ein paar, meist wenig spektakuläre Schauanlagen, aber dies ist offensichtlich nicht mit einem Karussellbetrieb gleichzusetzen.

Dies soll aber nicht davon ablenken, dass die nun neu eröffnete Märklin Erlebniswelt überhaupt nicht wie ein Provisorium wirkt, auch wenn sie als solche gedacht ist: Mit 1.000 m² Ausstellungsfläche überbietet sie das alte Märklin Museum um etwa das Doppelte und auch in die Sicherheitstechnik wurde noch mal kräftig investiert – eine Konsequenz aus dem spektakulären Einbruch vor nicht ganz zwei Jahren. Im Jubiläumsjahr 2009, wenn Märklin 150. Geburtstag feiert, soll die Märklin Erlebniswelt dann endgültig in die Stuttgarter Straße umziehen und alle Spekulationen werden ein Ende haben.



Zumindest vorübergehend die einzigen Spur-Z-Exponate in der Märklin Erlebniswelt: Die Vitrinen mit den Katalogneuheiten des Standardsortiments ab 1972.

Zu sehen war neben der aktuellen Produktpalette, Schauanlagen in den Spurweiten N, H0 und 1 auch eine Märklin-Sprint-Anlage. Dr. Ulrich Wlecke verwies zur Eröffnung daher auch stolz darauf, dass Märklin der erste Anbieter war, der überhaupt Autorennbahnen hergestellt hat. Dass dies nicht auch in Zukunft wieder der Fall sein könne, wollte er nicht ausschließen. Ein Tretroller, wiederentdecktes Trendspielzeug jüngster Zeit, sollte belegen, dass Märklin schon oft den richtigen Riecher hatte. Dem Prototyp sah man sein Entstehungsjahr 1952 schließlich nicht an.

Nicht ganz so einmalig, aber ungleich wertvoller ist ein anderes Exponat: das Schiff Brunswick. Hergestellt wurde es genau drei Mal. Ein Exemplar erhielt damals Kaiser Wilhelm II. Die beim Einbruch in das alte Märklin-Museum beschädigten Ausstellungsstücke sollen nicht restauriert werden. Sie sind nun so ausgestellt, wie sie von der Polizei sichergestellt werden konnten.

Grund dafür ist, dass eine Restaurierung ihren Wert nicht weiter steigern kann. Stattdessen mahnen sie nun, wie unsachgemäßer Umgang und Gewalt, Kultur- und Firmengeschichte vernichten kann.



Seltenes Stück: Das Schiff Brunswick wurde nur drei Mal hergestellt.

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

Restlos ausverkauft war der zur Neueröffnung aufgelegte H0-Sonderwagen: ein Hobby-Kühlwagen mit farbigem Aufdruck von Gebäudeansicht und Daten des feierlichen Ereignisses. Während der H0-Wagen nun auf Bestellung nachproduziert werden muss, gab es ein Pendant in Spur Z leider nicht. Jeder Besucher konnte eine Lokomotive entweder der Spurweite H0 oder Z kostenlos warten lassen. Trocken reinigen und ölen wurden kostenlos durchgeführt, während für kleinere Reparaturen oder Verschleißteilaustausch gezahlt werden musste. Alles was man dazu brauchte, war viel Geduld, denn selbstverständlich war dieser Service stark nachgefragt.



So sieht Modellbahn-Nachwuchs im Jahr 2006 aus: Bruder und Schwester spielen einträchtig mit dem Feuerwehruzug und „Thomas und seine Freunde“. Der Grundstein für ein kreatives Hobby will lange vor der Grundschule gelegt sein. Den beiden „Fotomodellen“ an dieser Stelle herzlichen Dank für ein gelungenes Bild!

Während sich Vater (oder Mutter) in der Schlange anstellten, kam beim Nachwuchs allerdings keine Langeweile auf. Unterhaltung fanden sie in mehreren Spielräumen, auf Kinderanlagen mit „Thomas und seinen Freunden“ oder bei den Vorführungen eines Zauberers, der auch durch Bauchreden die künftigen Modellbahner begeisterte.

Insider konnten sich an einer speziellen Theke mit Sekt und Orangensaft stärken lassen. Da der eigene Nachwuchs bei vielen eine immense Ausdauer an den Tag gelegt haben dürfte, werden viele Clubmitglieder diesen Service zu schätzen gewusst haben und auch ich habe dort interessante Gespräche führen dürfen.

Werfen wir zum Abschluss noch einen Blick auf die neuen Komponenten des Museums. Beim großen Ausstellungssaal und Kinderspielräumen ist nämlich noch lange nicht Schluss. Wie zuvor gibt es einen Museums-Shop, in dem Märklin-Souvenirs und Museumswagen erstanden werden können. Neu ist aber, direkt vom Eingangsbereich zugänglich der neue „Märklin Flagship-Store“. Dort werden freilich

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

keine Schiffe angeboten, obwohl Märklin die ja auch mal gebaut hat, sondern das vollständige Märklin-Programm – mit fachkundiger Beratung versteht sich.

Integriert wurden in die neuen Räume auch ein Ersatzteilverkauf und Reparaturservice. Absoluter Höhepunkt war für viele der Werksverkauf im Museum, der innerhalb des Museums als Fundgrube beschildert ist. Ausgewählte Reststücke des Märklin-Programms, im Fachhandel teilweise seit Jahren nicht mehr erhältlich, konnte man mit etwas Glück dort zu wahren Schnäppchenpreisen finden. Beispielhaft genannt sei die Baureihe 78 der DB (Art.-Nr. 8806), die mit 69,00 EUR noch weitaus günstiger als einst bei der Neuheutenauslieferung war. Allerdings war sie auch dementsprechend schnell vergriffen.



So interessant kann es aussehen, wenn sich die Natur ihr Terrain zurückerobert: Szenendetail der Spur-H0-Anlage in der Märklin Erlebniswelt.

Für Einkäufe ab 100,00 EUR gab es als Bonbon noch das Behelfsstellwerk in H0 als kostenlose Zugabe. Damit konnten eingefleischte Zetties zwar nichts anfangen, aber immerhin hat es die Phantasie einiger Leser zum Eigenbau schon angeregt. Warten wir es also mal ab!

Geschenke gab es auch für die Märklin Insider: In der „Wundertüte“ fand sich ein Schlüsselanhänger mit Einkaufswagenchip und – praktisch besonders für uns Spur-Z-Feinmechaniker - Minischraubenzieher, der unter einer umschaubaren Metallhülle als Abdeckung und Griff sowohl Kreuz- als auch Kreuzschlitz offenbarte. Auf das Jubiläum „50 Jahre TEE-Verkehr“ im Jahr 2007 stimmte das Märklin-Buch zum VT 11.5 ein, der die Wirtschaftswunderzeit wieder lebendig machte.

Wer wollte, hatte seine Zeitreise aber schon in der Erlebniswelt absolviert. Immerhin spiegeln die gezeigten Stücke nicht nur fast 150 Jahre vielfältigste Firmengeschichte wieder, sondern zeigen dabei

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

auch sehr gut, wie sich unsere Gesellschaft in der gleichen Zeit verändert hat. Göppingen ist wieder eine Reise wert!

Märklin Erlebniswelt

Reutlinger Straße 2 (Ecke Ulmer Straße)
73037 Göppingen

Tel. (0 71 61) 6 08 – 2 89

Eintritt frei; geöffnet:

Montag – Freitag 10.00 – 20.00 Uhr

Samstag und Sonntag 10.00 – 18.00 Uhr

Feiertags geschlossen

Webadressen:

www.maerklin.de/museum

- Anfahrt, Ausstellung und Öffnungszeiten -

Vorbild

Modell

Gestaltung

Technik

Literatur

→ Impressionen

Modellbahn Köln 2006

Da wird de Zettie jeck...



Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

Traditionell Anfang November fand wieder die Messe Modellbahn in Köln statt, vielen noch besser bekannt als Internationale Modellbahn-Ausstellung (IMA). Da der 11.11. – Beginn der fünften Jahreszeit im Rheinland – genau auf das wichtige und besucherstarke Wochenende fiel, hatten viele der ortsfremden Aussteller Sorge, dass es in der Messehalle ruhig bleiben könne. Aber weit gefehlt!

Schon vor den beiden Wochenendtagen zeigten sich der Donnerstag wie auch der Freitag als unerwartet starke Besuchertage. Sprichwörtlich bekam man an vielen Ständen „kein Bein mehr an die Erde“. Zu solchen Ständen gehörte auch der wohl mit Abstand größte Stand von Märklin und Trix. Dort gab es auch wahre Hochkaräter für alle Spurweiten zu sehen, die sich viele Freunde des Hauses auf keinen Fall entgehen lassen wollten. Märklin Insider standen Schlange für ein Multifunktionswerkzeug mit Schraubendreherfunktion,



Oben rechts:

Während das Spiel auf dem Rasen wegen Fouls unterbrochen ist, braust an den Amateuren der VT 08.5 mit den frisch gebackenen Weltmeistern von 1954 vorbei. So schön kann Fußball sein.

Unten:

Während der Bauer im Hopfenfeld nicht zu sehen ist, sind es seine Fahrzeuge von Fendt (MO Miniatur) umso besser. Zeit zur Ernte?

Bild vorherige Seite:

Güterverkehr auf Schiene und Straße. Die 152 von DB Cargo muss sich mächtig ins Zeug legen.

Die Modellaufnahmen entstanden auf den Modulen der Interessengemeinschaft Spur Z.

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

Wasserwaage und LED-Taschenlampe. Schön, dass Präsente so funktionell sein können!

Für Zetties lohnte sich der Besuch aber auch in vielerlei anderer Hinsicht: So war mit der schön und abwechslungsreich gestalteten Modulanlage der Interessengemeinschaft Spur Z mit ihren „Frontleuten“, dem Ehepaar Dinkelacker, ein wirklich vorzeigbares Stück ausgestellt. Dort konnten zeitweilig auch ganz besondere Kleinode in Betrieb erlebt werden, die hier noch separat aufgeführt werden. Viele Besucher, darunter vor allem Freunde größerer Spurweiten, wunderten sich wieder einmal, wie störungsfrei der Betrieb in der Spurweite Z laufen kann.

Doch werfen wir, wie es sich für einen Messebericht gehört, an dieser Stelle nun einen Blick auf die Neuheiten, die dort präsentiert wurden:

+++ ASOA +++

ASOA feiert in diesem Jahr bereits 20. Geburtstag. Während dieser langen Zeit ist Inhaber Klaus Holl immer seiner Linie treu geblieben, dem immer besser werdenden Rollmaterial maßstäbliches „Drumherum“ anbieten, das dessen optische Wirkung unterstreichen kann. Dazu gehört längst nicht mehr nur Schotter und geeignete Kleber dazu.

Und obwohl die Lücken immer kleiner werden, darf man jedes Jahr aufs Neue überrascht sein. Seit Juli 2006 im Sortiment ist nun „Eisen-Pigment blank / Rost dunkel“ (Art.-Nr. 3021), für das echtes Eisen verwendet wurde, wie unschwer am Gewicht festzustellen ist. Mit diesem Pigment überzieht man metallische Flächen von Arbeitsmaschinen, auf den kein Lack haftet, die aber wegen laufender Beanspruchung auch nicht von Rost überzogen werden – wie etwa Baggerschaufeln.

Aber auch Bremsstaub lässt sich damit hervorragend nachempfinden.

www.asoa.de

+++ Heckl Kleinserien +++

Nachdem der von Heckl konzipierte Schlackenaufzug gut aufgenommen wurde und positive Resonanz fand, soll er künftig auch in Serie produziert werden. Ein genauer Termin steht noch nicht fest, so dass dies vorerst



Bild oben und unten:
Den Schlackenaufzug als Modell von Heckl Kleinserien wird sich wohl jeder wünschen, der ein Bw mittlerer Größe baut. Das feine Mauerwerk im Schacht beweist, wie wichtig der Hersteller es mit den Details nimmt.

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

auch nur eine Information grundsätzlicher Art darstellt.

Für eine Serienfertigung muss der Schlackenaufzug zunächst grundlegend überarbeitet werden, da viele Details wegen der überaus hohen Filigranität mit dem bloßen Auge kaum noch wahrnehmbar sind. Deshalb ist es verblüffend, welche Stabilität der aus Neusilberteilen bestehende Prototyp bereits jetzt besitzt: Der Herausgeber wurde aufgefordert, ihn ruhig mal etwas beherzter anzufassen.

Ein Highlight an diesem Modell ist neben den feinen Führungen des Schlackenbehälters mit den Stahlseilen und Rollen auch das penibel nachgebildete Ziegelmauerwerk in der Sammelgrube.

Achtung: Wer Interesse daran gefunden hat oder Informationen zu anderen Heckl-Produkten und Verfügbarkeiten wünscht, der sei unbedingt auf die Kurzmeldungen am Ende dieser Ausgabe verwiesen!

heckl.bochum@arcor.de

+++ Hightech Modellbahnen +++

Achim Grob zündete ein wahres Neuheitenfeuerwerk. Es ist und bleibt erstaunlich, wie rasant sein Sortiment anwächst, zumal er auch Auftragsservicearbeiten durchführt.

Die wichtigste Herbst-Neuheit bei Hightech Modellbahnen dürfte die Transportbox (Art.-Nr. 5002) sein. Ursprünglich mal für den eigenen Bedarf konzipiert, häuften sich allerorts die Fragen, wie man die extrem flache, aber damit für unsere Spurweite Z bestens geeignete Box beziehen könne. Damit war die Entscheidung zu einer Sortimentserweiterung schnell gefallen.

Die Transportbox bietet bei gutem Preis-Leistungs-Verhältnis, Ihre schönsten Modelle ohne Platz raubende Originalverpackungen zu Stammtisch, Messe oder Ausstellung bestens geschützt mitzunehmen.

Zur dauerhaften Aufbewahrung von Modellen ist sie herstellenseitig nicht gedacht.



Die Transportbox (Art.-Nr. 5002) ist fortan der ideale Messebegleiter für Zetties. Rechts daneben, der Abtönlack (Art.-Nr. 5950), mit dem der blaue Farbstrich an kaltweißen LED beseitigt wird.

Ergänzend zum umfangreichen Angebot an LED-Beleuchtungsbausteinen für die verschiedensten Märklin-Lokomotiven und Wagen erschien zur Kölner Messe nun auch ein Abtönlack gelb mit Verdünnung für weiße LED (Art.-Nr. 5950). Mit diesem Produkt wird die Lücke für alle diejenigen geschlossen, denen sattgelbes (Stirn-)Licht vorbildwidrig erscheint, gleichzeitig aber der Blaustich von weißen LED nicht gefällt..

Weiter geht es im Bereich des elektronischen Zubehörs. Eine Spannungsreduzierung für Spur-Z-Fahrgeräte (Art.-Nr. 7300) schützt fortan ihre Spur-Z-Lokomotiven vor Überspannung und damit irreparablen Motorschaden. Dieser Artikel

empfiehlt sich dringend, sofern ein Märklin-Trafo 7031 verwendet wird. Dieses Gerät gibt in höchster Fahrstellung nämlich Spitzenspannungen von 16 – 18 Volt an die Schienen ab, obwohl 9 Volt als maximale Betriebsspannung laut Beilagen zugelassen sind.

Ein guter Begleiter für Modulabende, Nächte langer Züge und Messebetrieb ist die Radreinigung in Spur Z (Art.-Nr. 5001). Aus größeren Spurweiten bekannt, brauchen Zetties sich fortan nicht mehr selbst ans Basteln begeben. Sofort einsatzbereit, lassen sich vor allem hartnäckige Verschmutzungen, die in Messehallen verstärkt festzustellen sind, damit lösen. Da bei übermäßigem Gebrauch die Rad-

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

laufflächen stärker verschleifen, sie aber darauf hingewiesen, dass eine herkömmliche Reinigung durch Zerlegen eines Fahrzeugs damit nicht dauerhaft ersetzt werden kann.



Radreinigung für Spur Z (Art.-Nr. 5001) – eine hilfreiche Idee hilft Zetties zukünftig, den Messefahrbetrieb erfolgreich zu absolvieren.
Foto: High Tech Modellbahnen (Achim Grob)

www.z-hightech.de

+++ Hödl Linie 8 +++

Bewegung in Spur-Z-Städte bringt ab sofort die Hödl-Straßenbahn. Lange und gut vorbereitet, steckt in ihr nicht nur das Know-how von Hödl selbst, sondern auch den Herstellern Saller und Heckl Kleinserien.

Die Fahreigenschaften sind einem Modell mit Faulhaber-Antrieb angemessen gut und ruhig. Optisch sehr ansprechend ist die bereits in der Ausgabe 9 (Februar 2006) vorgestellte Straßenbahn dieses Typs in der auf dem Foto (siehe Seite 23!) gezeigten Ausführung als Münchener Tram.

www.linie8gmbh.de

+++ ISM Intelligente Modellbausysteme +++

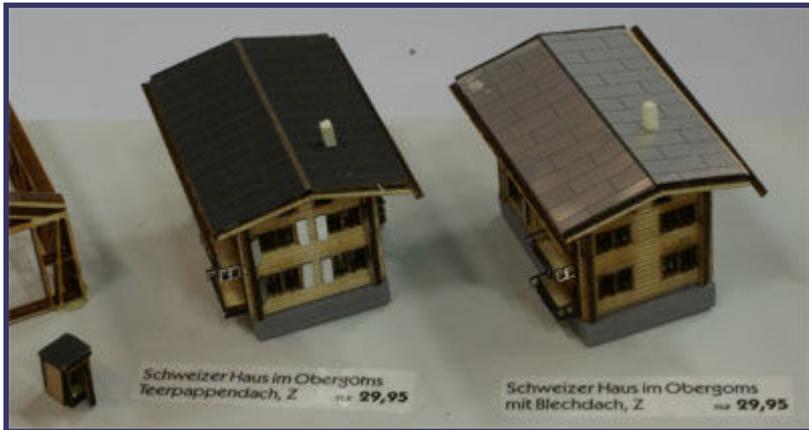
Während anderswo Firmen noch ihren Weg aus der Krise suchen, drängt mit ISM ein neuer Anbieter in den Modellbahnmarkt. Wenn Sie ihn noch nicht kennen, sei es also verziehen: Das junge Unternehmen

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

aus Nordhessen hat erst gut vier Wochen vor der Kölner Messe seine Geschäftsaktivitäten aufgenommen.

Künftig will man mit innovativen Lösungen ausschließlich im Bereich Zubehör, aber explizit auch Elektronik, den Markt versorgen. Produzieren möchte man nur in EU-Staaten, derzeit Deutschland und Österreich.



Das Startangebot an Echtholzgebäuden für die Spurweite Z. Deren Hersteller ISM ist ganz neu zur Messe Modellbahn gestartet.

Vorbildtreue des hellen Holztons und verwies darauf, dass auch die Modelle später nachdunkeln. Wem es zu hell ist, der kann dennoch beizen.

www.ims-rail.de

Für die Spurweite Z startet ISM gleich mit drei Artikeln: zwei „Schweizer Häusern im Obergoms“, eines mit Teerpappen-, das andere mit Blechdach (je EUR 29,95) sowie einem „Aborthäuschen“ (EUR 9,95) – landläufig wohl eher als Plumpsklo bekannt und selbst in Spurweite Z noch konsequent mit Herzchen in der Tür und Donnerbalken im Inneren nachgebildet.

Als Material kommt CNC-gelasertes Echtholz zum Einsatz. Der Hersteller betonte auf der Messe die



Foto zur Seite 22: So sieht sie aus, die neue Straßenbahn von Hödl Linie 8. Besonders in der Lackierung einer Münchener Tram macht sie einen besonders harmonischen Eindruck.

+++ Krüger Modellbau +++

Auch bei Krüger Modellbau geht es voran. In Kürze soll ein erstes Muster eines Klappdeckelwagens der Bauart KKt 46 für den Transport nässeempfindlicher Güter fertig gestellt sein. Auf Produktfotos wurde bisher stets ein typengleiches H0-Modell gezeigt. Das Vorbild des Wagens entstand aus fünfachsiger

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

gen, umgebauten Kondensstendern der Kriegslokomotiven, was auch die seltsame Achsanordnung des Vorbilds erklärt.

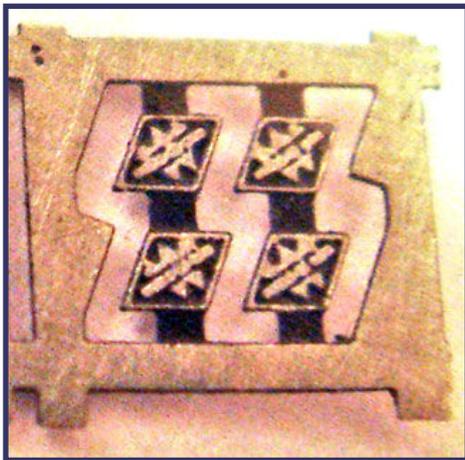
Ebenfalls in einer Vitrine zu sehen war der überaus beeindruckende 57-Tonnen-Dampfkran mit zweiachsigem Schutzwagen (Art.-Nr. 73057), der in Ausführungen für die DB und DRG erhältlich ist.

www.krueger-modellbau.de

+++ Kuswa +++

Seit Entdeckung der Spurweite Z schickt sich Gerd Kuswa immer wieder an, im weltweit kleinsten Serienmaßstab zu beweisen, was mit Ätztechnik heute möglich ist.

Die jetzt erhältlichen Fabrikschilder „Uerdingen“ der ehemaligen Waggonfabrik Uerdingen (Art.-Nr. Zz202; EUR 3,00) sind mit bloßem Auge nur noch schwer als solche erkennbar. Erst unter der Lupe oder in der Makroaufnahme offenbaren sie sich in voller Pracht. Aber gerade deswegen sind sie die perfekte vervollständigung für alle Schienenbusse aus dem Hause Märklin (Basis 8816), die mit dieser Superung keine Kamera mehr zu fürchten brauchen.



Die Fabrikschilder von Kuswa sind gerade mal so groß wie ein Stecknadelkopf und geben doch alle wesentlichen Details wieder.

www.kuswa.de

+++ Langmesser-Modellwelt +++

Bei Langmesser erscheint erstmals ein Artikel für die Spurweite Z: Drei ländliche Gebäude-Modelle ergeben das Z-Set Bauernhof. Alle drei sind aus Resin gegossen und werden unlackiert ausgeliefert. Anzukleben ist nur der Kamin des Bauernhauses. Anschließend sind sie individuell anzumalen und zu altern.

In ihrem Stil wurde sie bewusst neutral gehalten, um sie überregional einsetzbar zu machen. Ein Bausatz kostet als Set im Direktvertrieb EUR 25,00 plus Versandkosten. Auf Anfrage können auch fertig bemalte und patinierte Modelle geliefert werden.



Das Auge fesseln auch der „kleine Bruder“ des großen Dampfkran, der dieses Jahr bei Krüger Modellbau erschienen ist: Trotz seiner immer noch imposanten Maße wirken Seile und Haken zierlich und filigran.

Ebenfalls brandneu sind die lange angekündigten Traversen für Telegrafmasten (Art.-Nr. Zb241; Preis EUR 6,00). Zwei Leitungshalter werden hier nach Anleitung noch zurechtgebogen, bevor es an die farbliche Gestaltung geht. Dafür eignet sich eine Brünierung ebenso wie dünn, am besten mit dem Spritzgriffel aufgetragener, schwarzer Lack. Die Keramikisolatoren werden mittels pastöser Farbe weiß abgesetzt und plastisch hervorgehoben. Montieren sollte man sie anschließend am besten an einem Mast aus dünnen Messing-Rundprofilen.

Seitens **Trainini** ist geplant, das Foto- und Messe-Diorama „Emslandstrecke“ damit nachzurüsten.

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

Auf dem Foto sind im Hintergrund noch die neuen Bäume / Baumrohlinge für die Spuren N und Z von Langmesser-Modellwelt zu sehen. Diese Rohlinge sind speziell für die Belaubung mit miniNatur N-Laub entwickelt worden.

Lieferbar sind zurzeit folgende Rohlinge: Buche und Eiche Vollstamm (Höhe ca. 10 cm; EUR 10,50), Buche und Eiche Hochstamm (Höhe ca. 10 cm; EUR 7,50), Birke Einzelstamm (Höhe ca. 13 cm; EUR 6,95), Birke Doppelstamm (Höhe ca. 12 cm; EUR 10,50), große, mittlere und kleine Büsche bzw. Weiden (Höhe ca. 5 cm; EUR 5,00/4,00/2,00) sowie ein Obstbaum (Höhe ca. 5 cm; EUR 5,95).



Das neue Z-Set Bauernhof wird wegen der Nachfrage auf der Messe nun als Serienartikel angeboten. Aber auch zur Spurweite Z passende Bäume mit bester Optik sind bei Langmesser-Modellwelt erhältlich. Hoffen wir, dass dieser Anbieter die Spurweite Z dauerhaft bedient. Foto: Langmesse-Modellwelt (Wolfgang Langmesser)

Das verwendete Laub ist für alle Jahreszeiten ebenfalls beim Anbieter vorrätig. Fertig-Bäume gibt es ebenfalls auf Anfrage.

www.langmesser-modellwelt.de

+++ Lütke Modellbahn +++

Überraschenderweise gab es bei Lütke Modellbahn. Bevor dies Anlass zu Gerüchten bietet, weil Lütke mittlerweile auch die übrigen Spurweiten bedient, sei dies gleich als schöpferische Pause erklärt.

Geplant ist aber eine Hammer-Neuheit, die eine bisher verkannte Lücke schließen wird: eine Straßentankstelle der fünfziger Jahre mit ihrem charakteristischen, dicken Betondach über den Zapfsäulen. Wird ja auch Zeit, dass wir unsere Märklin, MZZ-, MO-Miniatur- und Limited-Straßenfahrzeuge endlich mit Kraftstoff versorgen können.

Übrigens: Einige solcher Tankstellen-Originale haben heute als (Rocker-)Kneipen überlebt und firmieren unter so klangvollen Namen wie „Kraftstoff“ oder „Zapfsäule“. Wer also moderne Epochen bevorzugt, muss auf ein solches Modell bei weitem nicht verzichten!

www.luetke-modellbahn.de

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

+++ Märklin +++

Ja, ist denn heut' schon Weihnachten? Bei Märklin konnte man diesen Eindruck fast gewinnen. Vergessen scheinen die Zeiten der großen Krise. So widmet man sich verstärkt Modellen, die höchst publikumswirksam präsentiert werden können.

Als Insidermodell 2007 (siehe auch Kurzmeldungen!) erscheint die „Lok, die nie gebaut wurde“: eine schwere Mallet-Dampflok mit der Achsfolge 1' C'D h4v, die bei der Deutschen Reichsbahn als Kriegslokomotive der Baureihe 53 geplant war (Art.-Nr. 88053). Zugegeben, sie war nur ein Plan unter vielen. Aber nur sie wäre die logische Konsequenz aus der Einheitslok von 1925 gewesen, die in Form einer Kriegslok der Superlative den Expansionsplänen hätte folgen müssen. Schön, dass sich über zwanzig Jahre nach den H0-Freunden auch Zetties künftig ein dreidimensionales Bild davon machen können, welche Ausmaße und Dimensionen sie gehabt hätte.

Und außerdem übertraf die erste Spur-Z-Mallet fahrtechnisch und optisch ja auch alle anderen Dampfloks. Wer kann da schon Nein sagen?



Ein schöner Rücken kann auch entzücken: Seiten- und Rückansicht des Handmusters zur MHI-Neuheit für das 4. Quartal 2006: Stromliniendampflok 05 001 von Märklin (Art.-Nr. 88105).

Gegeben hat es hingegen die Baureihe 05 (Art.-Nr. 88105), die jedem bestens bekannt sein sollte. Das liegt an ihrem Weltrekord von 1936 (siehe auch Vorbildartikel!) ebenso wie an ihrer eleganten, weinroten Lackierung mit schwarzen und gelben Zierstreifen. Sie ist in ihrem Erscheinungsbild eine zumindest optisch passende Zuglok für die Schürzenwagen der Epoche 2, die nun im Set mit der Art.-Nr. 87105 als Zuglauf Hamburg – Berlin erscheinen. Die Auslieferung soll noch im November 2006 beginnen.



So sieht er aus: der Insiderwagen 2007 in Spurweite Z. Er ist ideal geeignet, um die ölgefeuerten Dampfloks der Endzeit bei der DB mit Brennstoff zu versorgen.

Der Insiderwagen 2007 (Art.-Nr. 80317) hat ebenfalls ein äußerst beliebtes Vorbild. Die Rede ist vom isolierten Brennstoff-Transportwagen der Deutschen Bundesbahn in Ausführung für die Epoche 4 mit DB-Keks auf der Kessellängsseite. Mit ihm wurde das schwere Heizöl für ölgefeuerte Dampflokomotiven in die Betriebswerke, auch ins letzte „Dampflok-Mekka“ Rheine, gebracht.

www.maerklin.de

+++ Minitec +++

Auch bei Minitec gibt es (wieder) Neuheiten. Dazu gehören neue „Maispflanzen Sommer“ (Art.-Nr. 30-0002-01) aus Neusilber in einer

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

Stärke von 0,1 mm. Wer jetzt meint, die seien nicht neu, der irrt: Die zuvor angebotene Ausführung war die Variante „Spätsommer“ mit eintrocknenden Blättern, die nicht aus eigener Produktion stammte. Da sich herstellerseitig die Lieferungen verzögerten, entschied man sich für eine eigene Neuentwicklung.



Messe-Demonstrationsstück: Ein Z-Gleis gebettet und eingeschottert ausschließlich mit den Produkten der Firma Minitec. Erstaunlich ist die hohe Flexibilität auch im trockenen Zustand, was eine hervorragende Geräuschdämmung gewährleistet.

7,55). Sie runden das Echtstein-Schottersortiment in maßstäblicher Körnung ab. Sofern Bettung, Gleis und Schotter nur mit den Flexklebern fixiert werden (1 Arbeitsgang) ergibt sich laut Hersteller eine bisher einmalige Geräuschdämmung. Von der Flexibilität der Klebungen konnte man sich an Ort und Stelle überzeugen.

Zur Aufhebung der Oberflächenspannung und besseren Vernetzung wird noch ein „Universal-Netzmittel“ (Art.-Nr. 59-0213-00; 200 ml zu EUR 4,99) für den Beschottervorgang angeboten.

www.minitec24.de

+++ MO Miniatur +++

Lieferfähig waren statt angekündigter Modelle wahre Überraschungen: ein Trecker-Modell mit offener Frontladefläche in gleich zwei Ausführungen. Ein „Fendt + Anhänger“ (Art.-Nr. 100271) – ebenfalls mit offener Ladefläche im Orange kommunaler Betriebe – und ein grüner „Fendt + Wassertank“ (Art.-Nr. 100281), der vielleicht auf dem Weg zu einer Weide sein könnte, zum Preis von je EUR 14,50.

Das Treckermodell eignet sich hervorragend für landwirtschaftliche Szenen in Hopfenanbaugebieten oder Weinbergen außerhalb von Steilhängen.

www.mo-miniatur.com



Wer dachte, Trecker gäbe es langsam genug, hat geirrt! MO Miniatur hat das passend und ausgefallene Gefährt für viele landwirtschaftliche Szenen gefunden – dieses Mal sogar gleich mit passenden Anhängern.

+++ Saller Modelle +++

Von Saller Modelle hört man, dass

Überlegungen bestünden, den großen Menk-Bagger für die Spurweite Z aufzulegen. Ihn darf man gewiss zu den großen Wunschmodellen auch im Maßstab 1:220 zählen. Schließlich war sein Vorbild nicht nur beeindruckend, sondern auch weit verbreitet und damit typisch für die Epoche 3. Über eine offizielle

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

Bestätigung dieses „Messegeflüsters“ würden sich alle Zetties freuen!

www.saller-modelle.de

+++ Z-Modellbahn +++

Am Stand von Ladegut Josephine Küpper gab es die diesjährigen Neuheiten von Z-Modellbahn (Dr. Andreas Scheibe, Chemnitz) zu sehen. Die Variante der schwarzen Köf 2 mit offenem Führerhaus für die Deutsche Reichsbahn gab es bereits zu sehen und wurde auch schon ausgeliefert.



Bild oben:
s'Mandarinli begeistert auch Modellbahner, die sich nicht der Schweiz verschrieben haben. Zu urig schaut die Köf 2 von Z-Modellbau (Dr. Andreas Scheibe) in orange aus.

Links:
Gelungen ist auch die DR-Variante mit offenem Führerhaus.

Hingegen war es zuvor nur wenigen vorbehalten, „s'Mandarinli“ nach Schweizer Vorbild in Natura zu erleben. Einhellig bekundeten Z-Freunde, dass dieses Modell in seinen Details, der Lackierung wie auch in der Harmonie seiner Farbgebung eine der herausragendsten Neuheiten des ablaufenden Modelljahres ist.

www.z-modellbahn.de

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.

Wie man Halloween im Maßstab 1:220 feiert, zeigt uns Leser Manfred Forst:

Dass mein Bauer Kürbisse anpflanzt und das mit „großem“ Erfolg wissen viele. „An Halloween müssen die leuchten“, sagte ein Großbahner während unserer Treffen. Hm, warum nicht.

Also einen 1-mm-Bohrer geschnappt und vorsichtig angefangen, den kleinen Gewächsen ein Gesicht zu verpassen. Einen größeren Bohrer geschnappt, den Kürbis über eine LED gestülpt, auf eine Mauer platziert und fertig.

Ein Bastelspaß der mir aufgrund der Reaktionen viel Freude bereitet hat.

Manfred Forst, Rüsselsheim



Zwar ist Halloween bei Erscheinen dieser Ausgabe schon vorbei, aber die leuchtenden Kürbis-Grimassen (Basis: Busch-Modelle für Spur N) auf dem Bauernhof sind einfach zu ausgefallen.
Foto: Manfred Forst (<http://www.forstberg.de>)

Einen Fehler aus Ausgabe 15 (Oktober 2006) möchte ich noch korrigieren:

Irrtümlich wurde dort berichtet, die neue Märklin Erlebniswelt befände sich in unmittelbarer Nähe des Stammwerks Stuttgarter Straße. Auf diesen Fehler wurde ich netterweise von einem Leser aufmerksam gemacht, wofür ich an dieser Stelle noch mal herzlich danke.

Ich hoffe, dass niemand aufgrund dieser Fehlinformation das falsche Ziel angesteuert hat. Tatsächlich befindet sich die Stuttgarter Straße nämlich nahe des Ortsausgangs in Richtung Plochingen und Stuttgart (daher der Name), während die Ulmer Straße am gegenüberliegenden Rand der Kreisstadt in Richtung Geislingen und Ulm liegt.

Sollten jemandem hierdurch Umwege und Zeitverzögerungen entstanden sein, bitte ich um Entschuldigung!

Holger Späing, Herausgeber

Bereits seit einigen Wochen ist die Hauptneuheit 2006 von Faller verfügbar:

Mit der Maschinenfabrik (Art. 282741) hat der Hersteller Faller aus Gütenbach nicht nur ein schönes, neues Modell geschaffen, sondern nahtlos an ein modular aufgelegtes Gebäudekonzept angeschlossen. Es folgt in einzelnen Grundkomponenten den zuvor erschienenen Bausätzen eines Bahnhofs und

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

einer Lokwerkstatt. So ist gewährleistet, dass verschiedene Gebäude architektonisch zueinander passen, ohne sichtbare Wiederholungen zu riskieren.



Bild oben und ganz oben:
Ansichten der Maschinenfabrik von Falter mit der interessanten
Materialeilbahn. Beide Fotos: Hubert Hüttl

Dies senkt für den Hersteller sicher auch die Entwicklungs- und Herstellungskosten im relativ kleinen Segment unserer Spurweite.

Die Maschinenfabrik fasziniert durch ihre Materialeilbahn, die die beiden Komplexe verbindet. Obwohl sie werksseitig nicht zum Antrieb vorgesehen ist, tüfteln daran schon einige Modellbahner. Für Leser Hubert Hüttl soll aber auch der Schornstein noch qualmen...

Auf der Messe „Modellbau Süd“ wurde am 26. Oktober bereits das sehnsüchtig erwartete Insider-Modell 2007 enthüllt: 2007 wird ein Jahr der Superlativen, zumindest was das spannend erwartete, exklusive Insider-Modell betrifft. Im Jahr 30 nach dem Ende der letzten DB-Dampflok stellt Märklin eine völlig neu entwickelte Lok auf die Schienen, die es im Vorbild nie so weit geschafft hat.

Für die meisten ohne Ankündigung wurde die Lok im Rahmen des Internationalen Spur-Z-Treffens am Rande der Messe Modellbau Süd bereits am 26. Oktober (dem traditionellen „Tag des Dampf-

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

schieds“) enthüllt. Zuvor war dies wie in den Vorjahren für die Messe Modellbahn in Köln erwartet worden.

Unter der Art.-Nr. 88053 erscheint eine Dampflokomotive mit Kondensender der BR 53.0 der Deutschen Reichsbahn (Epoche 2). Über Puffer wird sie inklusive des fünffachsignen Tenders 143 mm lang sein und damit alles Bisherige in den Schatten stellen.



Insidermodell 2007 für Spur Z wird die gewaltigste Dampflok bisher überhaupt: die geplante und im Vorbild nie gebaute Mallett-Kriegslok der Baureihe 53. Enthüllt wurde sie einige Tage früher als erwartet bereits auf der Messe Modellbau Süd.

Wer getreu dem Motto „Zurück zu den Wurzeln“ auf ein kleines Modell gehofft hatte, dass durch seine Winzigkeit besticht und so vor allem Frauen und „Großspurer“ in den Bann zieht, der möge sich dennoch keine Sorgen machen. Im Hause Märklin versicherte man auf Anfrage, dass man diese Vorzüge und Prädikate unserer Spur nicht vergessen habe!

Erstmals ausgeliefert wurde nun die Mehrsystem-Güterzuglok Re 482 der Schweizerischen Bundesbahnen (Art.-Nr. 88482) für die aktuelle Epoche 5. Mit ihren attraktiv blauen Seitenwänden und einem riesigen, weißen Schriftzug „Cargo“ und vier Pantographen hebt sie sich angenehm vom roten Einheitseinerlei der Bahn von heute ab. Das aus der DB-Baureihe 145 entwickelte Vorbild zieht etwa auf dem Gotthard schwerste Güterzüge. Erforderlich war dafür eine Leistungssteigerung von ursprünglich 4,2 auf 5,6 Megawatt.



Die Mehrsystemlok Re 482 von SBB Cargo rollt ab jetzt als Märklin-Modell (Art.-Nr. 88482) auf Spur-Z-Gleisen.

Entgegen dem Vorbild rollt das Modell auf dem gleichen Fahrwerk wie die Baureihe 152 daher, so dass einige Kompromisse für die Umsetzung erforderlich waren. Augenscheinlich wird dies hauptsächlich an der Frontpartie.

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

Kunden und Interessenten von Heckl Kleinserien hergehört:

Wegen Providerwechsels kann Dieter Heckl seit geraumer Zeit nicht mehr auf seine Homepage zugreifen. Aufmerksamen Zetties ist bereits die fehlende Aktualisierung aufgefallen.

Derzeit besteht für ihn keinerlei Möglichkeit, Änderungen, Löschungen oder eine Umleitung auf den Seiten einzurichten. Heckl bedauert dies, weil auch die Mails, die von dort über die Kontaktfunktion versendet werden, nicht mehr abrufbar sind.

Bis auf weiteres erhalten Kunden und Interessenten Informationen ausschließlich auf Abruf (elektronisch) zugesandt, wenn diese eine Nachricht an die neue und einzig richtige Email-Adresse heckl.bochum@arcor.de senden!

Eine lang erwartete Neuauslieferung ist bei Bahls Modelleisenbahnen zu vermelden:

Erstmals im September 2006 wurden Modelle der V36 für die Spurweite Z durch den Blomberger Kleinserienhersteller Bahls Modelleisenbahnen (Inhaber: Michael Bahls; <http://www.lokomotivenbahls.de>) ausgeliefert. Dies wurde durch den Hersteller bestätigt und ist ab sofort auch in einer Presseinformation nachzulesen.

Es handelt sich dabei zunächst um das Modell einer V36.2 in modernisierter DB-Ausführung für die Epoche 3 (Art.-Nr. 5136). Neu ist aber auch der Preis: Laut Bahls konnte durch die erzielten Erfolge bei der Fertigungsrationalisierung der Endpreis deutlich unter die avisierte Obergrenze von 499,00 EUR gedrückt werden. Beide Versionen der V36 (Art.-Nrn. 5136 und 5137 „Ursprungsausführung für die DR, Epoche 3“) kosten für Vorbesteller nun 439,00 EUR.



Die Lok auf dem Foto stammt zwar nicht aus den Lieferungen von Bahls Modelleisenbahnen, ist aber äußerlich formgleich: Es handelt sich um die modernisierte Bauart V36.2 der Deutschen Bundesbahn mit hohem Kühlwasserausgleichsbehälter, hier als V36 231 der Arbeitsgemeinschaft IVzett kurz vor ihrer Endmontage.

Trainini – Ausgabe 16

Praxismagazin für Spurweite Z

Neue Pressefotos gibt es bisher leider noch nicht, da die Auslieferung an Vorbesteller Priorität hat. Zu sehen sind auf den Bildern immer noch die Handmuster V36 225 (DB) und das Vorserienmuster V36 032 (DR), wie sie seinerzeit die Arbeitsgemeinschaft IVzett in privater Initiative entwickelt hatte.

Die Bahls-Modelle wurden auf dieser Basis bis zur Serienreife weiterentwickelt und sind daher in einigen Details und technischen Lösungen nicht mehr mit dem Ursprungsmodell identisch. Aber auch die Arbeitsgemeinschaft IVzett selbst hat ihre Loks noch weiterentwickelt, weil deren Herstellung für die Projektmitglieder ebenfalls als zu aufwändig erachtet wurde.

Pro verkauftes Modell der V36 von Bahls gehen EUR 25,00 Spendenanteil an einen guten Zweck. Dieser bleibt noch konkret zu bestimmen, wird aber ein Eisenbahnprojekt unterstützen, das möglichst gemeinnützig sein soll.

Bitte haben Sie Verständnis, dass in **Trainini** kein Test der neuen Bahls-Modelle erscheinen wird, da der Herausgeber selbst Mitglied der Arbeitsgemeinschaft IVzett ist, auf die sie zurückgehen.

Neues gibt es auch von **Trainini** selbst:

Seit dem 2. November 2006 wartet auch der neue **Trainini Fotokalender 2007** auf Ihren Download. Selbstverständlich ist dieses Angebot wie immer kostenlos, nur Ausdrucken und eventuell mit Spiralheftung versehen müssen sie ihn dann noch selbst.

Natürlich hoffe ich, dass er Ihren Geschmack trifft und deshalb auch stolz gezeigt wird! Da das Format DIN A4 an der (weißen) Wand aber meist ziemlich verloren aussieht, wurde er nun erstmalig in DIN A3 quer gestaltet, kann natürlich aber auch zukünftig noch verkleinert auf DIN A4 ausgedruckt werden.

Archiviert wird der **Trainini Fotokalender 2007** Anfang des kommenden Jahres zusätzlich auch auf der **Trainini Jahres-CD 2006**.

Im Erscheinungsbild folgt der neue Kalender bereits den Grundsätzen des neuen Auftretens ab 2007: sachlich schlicht, aber deshalb zeitgemäß und modern. Wenn Sie das neue Layout vorab kennen lernen möchten, bietet sich in Zell an der Mosel am 10. Dezember 2006 (2. Advent) dazu beste Gelegenheit. **Trainini** ist dann nämlich dort auf dem Adventstreffen zu finden.

Haben Sie sich auch schon immer für Rollenprüfstände interessiert, aber wegen der damit verbundenen Kosten bisher gezögert? Kein Problem, denn in Zell können Sie vor Ort und ohne Risiko verschiedene Modelle kostenlos testen. Ihr Eindruck und persönliches Ergebnis kann hier nicht nur Ihre eigene (Kauf-)Entscheidung beeinflussen: Sie werden auch als Lesertestergebnis in dieses Magazin einfließen, um anderen Hilfe zu geben, die ebenfalls die Qual der Wahl haben.



Impressum:

Diese Veröffentlichung ist rein privater Natur. **Trainini** strebt keinerlei Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen.

Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers des jeweiligen Artikels und nicht unbedingt die des Herausgebers wieder. Sofern ein Beitrag nicht namentlich gekennzeichnet ist, ist dieser Verfasser aber mit dem Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, ebenfalls 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. Mitarbeit: Guenter Guttenbach, Volker Bastek.

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 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 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.

Trainini erscheint unregelmäßig in loser Form und steht für alle interessierten Modellbahner, besonders Freunde der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Download auf www.trainini.de bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Providerkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Servern ist ausdrücklich erlaubt, solange deren Download nicht kostenpflichtig angeboten wird.

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