

Kostenloses,
privates Online-Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Das Ende des Wassernotstands

Immer mobil in Spur Z
Endstation Rheine

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wir alle merken es jeden Tag: Die Tage werden wieder kürzer und damit beginnt für viele wieder die aktive Modellbahnzeit. Es wird geplant, gebaut und renoviert oder viele kleine Details werden zum großen Ganzen ergänzt.

Gleichsam als Startschuss könnten da die Märklin-Tage Mitte September in Göppingen gedient haben. Bei schönstem Spätsommerwetter haben sich wieder viele tausend Modellbahnbegeisterte in der Stadt am Hohenstaufen eingefunden um den Mythos Märklin zu erleben. Wir werden aus Spur-Z-Sicht einen kritischen Rückblick wagen.



Bernd Knauf
Redaktion **Trainini**

Auch das Jubiläum „30 Jahre Dampfabschied bei der DB“ und damit einer der Themenschwerpunkte im Jahr 2007 kommt in dieser Ausgabe von **Trainini**® nicht zu kurz.

Für den Unterhalt der schwarzen Riesen war ein enormer Aufwand an Technik und Logistik nötig. Vor allem die Betriebsstoffe Wasser und Kohle mussten in großen Mengen bevorratet werden, damit alle im Plan laufenden Lokomotiven ausreichend und rechtzeitig damit versorgt werden konnten. Die erforderliche Infrastruktur glaubhaft im Modell darzustellen ist deshalb für jeden Modellbahner eine besondere Herausforderung.

Das gilt besonders für uns Zetties, werden wir von den Zubehörherstellern doch oft stiefmütterlich behandelt. Gerade im Hinblick auf die Ausgestaltung großzügiger Bw-Szenen klaffen bis heute noch große Lücken im Sortiment. Da traf es sich gut, dass zwei begeisterte Modellbahner aus der Not eine Tugend gemacht haben. Herausgekommen ist dabei ein exzellentes Modell eines Wasserturms. Die Geschichte von der Idee bis zum Kleinserienmodell wird hier beleuchtet.

Zum Vorbildstudium bestens geeignet ist unsere heutige Buchbesprechung: In „Endstation Rheine“ beschreibt Wolfgang Steiger im Jahre 1974 Leben und Arbeiten im letzten Dampflok-Bw der Deutschen Bundesbahn. Fast schon nostalgisch wirken die vielen Schwarzweiß-Bilder auf viele von uns. Aber gerade deshalb sind sie auch so faszinierend.

Eingangs hatte ich die vielen Details erwähnt, die eine Modellbahnanlage erst zu dem machen, was sie ist, eine möglichst authentische Abbildung des Vorbilds. Dazu gehört natürlich auch die Darstellung des Straßenverkehrs. Vor allem die Autos sind es, die auf keiner Modelleisenbahn fehlen dürfen. Hier schickt sich nun jemand ganz neu an, den Markt der Automodelle in der Spurweite Z kräftig aufzumischen. Sicherlich ist für viele von uns das Modell dabei, die kleinen Szenen rund um die Modellbahn wirkungsvoll auszugestalten.

In diesem Sinne wünsche ich uns allen ein gutes Gelingen bei den geplanten Projekten. Lassen Sie sich auch von Rückschlägen nicht entmutigen und denken Sie immer daran: „Es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen!“

Und vielleicht ist **Trainini**® bei der Auswahl künftiger Automodelle dann auch nicht ganz unschuldig...

Ihr

Bernd Knauf

Leitartikel

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

Modell

Am Anfang war eine Idee.....	4
Immer mobil in Spur Z.....	10

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Endstation Rheine.....	16
------------------------	----

Impressionen

Modellbahntreff Göppingen.....	17
Zetties und Trainini im Dialog.....	23

Wir danken der Firma Gebr. Faller GmbH, Rolf Pabst und Wolfgang Baumann für ihre Unterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 14. Oktober 2007

Titelbild:

Der Wasserturm mit Stahlgerüst ist vielleicht die wichtigste Herbstneuheit 2007. Er entstand auf Anregung von **Trainini®** in Rolfs Laedchen. Als Basis dient ein Faller-Bausatz.

Neuer Wasserturm in Rolfs Laedchen

Am Anfang war eine Idee...

„Am Anfang war es nur so eine Idee...“, geht Chefredakteur Holger Späing noch heute durch den Kopf, wenn er an die Hauptneuheit 2007 denkt, die im Herbst Einzug in das Programm von Rolfs Laedchen hält. Dass aus der privaten Suche nach einer individuellen Lösung am Ende ein neues Produkt wird, kommt auch nicht alle Tage vor. Heute werfen wir einen Blick zurück.

Lange bevor Rolf Pabst seine Kleinserienproduktion unter dem Namen Rolfs Laedchen startete, war er in der Spurweite Z bereits als versierter Bastler tätig, der sich auf die Ätztechnik spezialisiert hatte. Unter Stammtischfreunden ist es üblich, sich mit Rat und Tat zur Seite zu stehen. Und schon länge beschäftigte mich ein Problem:

Rolf hatte mit viel Liebe ein Modul gebaut, mit einem kleinen Dampftriebwerk als Thema. Eindrucksvoll stellte er darin an vielen Stellen unter Beweis, wie gut er die Ätztechnik mittlerweile beherrschte. Doch ein Modell mochte mir gar nicht gefallen, obwohl Leitern, Aufstiege und Geländer rekordverdächtig filigran waren. Die Rede ist von seinem Wasserturm, der komplett im Eigenbau entstand.

Der gemauerte Sockel trug den kugelförmigen Wasserbehälter, an dem viele Kleinteile befestigt waren. Durch das Verhältnis von Kugeldurchmesser zum Sockelumfang wirkte dieses Modell insgesamt nicht stimmig. Die massiven Elemente verhinderten, dass der Betrachter die wirklich feinen Teile überhaupt wahrnehmen konnte. Meine Idee war, dass ein Stahlgerüst dezenter wirken müsse und die Aufmerksamkeit eher auf die entscheidenden Elemente ziehen könnte.

Ein neuer, kompletter Eigenbau wäre für die inzwischen bestehende Firma Rolfs Laedchen kein Problem gewesen, doch wenn aus einem Demonstrationsmodell für seine Anlage am Ende doch eine Produktneuheit werden soll, müssen auch die Materialkosten und der Handarbeitsaufwand kalkuliert werden. So kamen wir gemeinsam zur Ansicht, dass wegen der geringen Auswahl an Wassertürmen zwar eine große Sortimentslücke geschlossen werden kann, die eine große Nachfrage erwarten lässt, doch entscheidend über den Erfolg würde am Ende der Preis sein, zu dem Rolf ein solches Produkt würde anbieten können.

Damit blieb als Ausgangsbasis nur ein handelsübliches Modell aus Großserienproduktion. An Skeptikern mangelte es nun natürlich nicht. Da wurden die Materialstärken angeführt, umgerechnet und bezweifelt, ob es überhaupt ein Modell gäbe, mit dem sich der Plan umsetzen ließe. Hauptkritikpunkt war, dass es für die Spurweite Z kein Modell gibt, das unseren Ausgangserwartungen entspricht.

Als Urheber der Idee fiel mir die Rolle zu, einen geeigneten Wasserturm zu finden. In Frage kamen nur noch Sortimente der Spurweite N. Fündig wurde ich schließlich bei Faller: Der dort unter der Artikelnummer 222 143 angebotene „Wasserturm Haltingen“ ist nicht einfach nur eine typische Konstruktion auf einem Stahlgerüst, sondern er erwies sich auch in der Größe als ideal.



Der ursprüngliche Wasserturm in einem frühen Baustadium inspirierte wegen seiner feinen Leitern und Geländer zur Neuentwicklung. Bild: Rolfs Laedchen; Rolf Pabst

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Glücklicherweise gibt Faller auf der Rückseite seiner Kartonagen die Maße eines Modells an, die nun leicht in den Maßstab 1:220 umgerechnet werden konnten. Die Höhe von etwa 15 cm ergibt, eingesetzt in der Spurweite Z, umgerechnet 33 m beim Vorbild (24 m für Spurweite N). Vorbildrecherchen bestätigten, dass sich das Märklin-Modell eines preußischen Wasserturms nicht für Betriebswerke mit Rundschuppen und Drehscheibe eignet.

Wenige, vergleichbare Wassertürme brachten es auf Höhen von nur rund 20 Meter. Der größte hingegen maß immerhin 68 m und stand in Nürnberg. Schnell wurde deutlich, dass sich das ausgewählte Spur-N-Modell sogar besser für unsere Zwecke eignet als für die vom Hersteller vorgesehene Nenngröße.

Der einzige Makel bestand in den Geländern, Aufstiegen und Leitern aus Spritzguss, die fertigungsbedingt überdimensioniert wirken. Schon im Maßstab 1:160 zeigen sich deutlich die Grenzen der Spritzgusstechnik. Aber genau diese Teile hätten zur Anpassung an die Höhe der Figuren eh geändert werden müssen und das war von Anfang an vorgesehen.

Die Wahl war also getroffen und es ging nun darum, die Firma Faller von diesem Projekt zu überzeugen, denn bei Gelingen sollte auch die Beschaffung geklärt sein. Ein eigener Wasserturm für die Spurweite Z sei derzeit nicht vorgesehen, teilte man auf Anfrage mit und gerne erklärte man sich bereit, ein Mustermodell bereitzustellen. Nun konnte es also losgehen.

Schnell waren die Arbeitsschritte verteilt: Rolf übernahm die Vormontage der einzelnen Baugruppen, um die Maße für die Ätzteile abnehmen zu können. Einige Polystyrolteile mussten bearbeitet werden, da sie eine tragende Funktion für den Wasserbehälter besaßen, gleichzeitig aber auch ein auszutauschendes Geländer trugen. Als alle Zeichnungen stimmten und sich die geätzten Teile nach Biegen und Runden montieren ließen, kamen Rolfs Arbeiten bald zum Abschluss. Alle von ihm gefertigten Elemente wurden abschließend mit dem Kunststoffmodell verklebt.



Nach der Neuanfertigung der Geländer und weiterer Bauteile wurde der Faller-Bausatz provisorisch zusammengesetzt. Deutlich zeigt, wie sinnvoll das Aufbringen einer Patina auf den Plastikteilen ist. Noch verlangt das Pumpenhäuschen eine Maßstabskorrektur.

Der Wasserturm Haltingen:

Wie viele andere Vorbilder klassischer Faller-Modelle ist auch der Wasserturm Haltingen in Baden zu finden. Er steht (bis heute) nur wenige hundert Meter von der Grenze zwischen Deutschland und der Schweiz entfernt.

In Sichtweite der Stadt Basel hat er seinen Platz inmitten der Gleisanlagen der DB unmittelbar neben einer Straßenbrücke.

Wegen seiner relativ geringen Größe ist er von der Straße kaum wahrzunehmen. Doch gerade dieser Eigenschaft verdankt er es, dass sich der Faller-Bausatz mit beherrschbarem Aufwand zum passend dimensionierten Spur-Z-Modell umwandeln lässt. Leider lässt sich das Original von Durchreisenden nur schlecht fotografieren.

Aber nicht nur Geländerteile, Aufstiege und Leitern waren zu ätzen. Auch Türen fertigte Rolf Pabst neu an. Für diese kritischen Teile, die schnell den ursprünglichen Maßstab verraten können, mussten erst Lösungen gefunden werden, denn schließlich blieb ein Loch bzw. eine Lücke im Spritzling zu füllen, die die Höhe einer menschlichen Figur im Maßstab 1:220 deutlich überstieg. Eine Option war, die Lücke zwischen der maßstäblichen Tür und dem Abschluss im Bauteil durch einen Fenstereinsatz über der Tür zu schließen. Solche Lösungen finden sich häufig, um einen Lichteinfall im Bereich von Schloss und Klinke sicherzustellen.

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Alle nachfolgenden Schritte und die abschließende Produktfotografie erfolgten dann durch Holger Späting. Da als Einbauort das Anlagenmodul von Rolf Pabst vorgesehen war, verlangte das Urmodell nach einer passenden Patina. Aus Gründen der Zugänglichkeit konnte diese nur vor der Endmontage angebracht werden. Bestandteil war auch das Grundlackieren der Teile, um den Plastikglanz zu nehmen.

Mit dem zuletzt genannten Schritt begannen seine Arbeiten. Zunächst erhielt die Grundplatte einen Anstrich in Erdfarbe (Revell 87 matt), der dem ursprünglichen Farbton am nächsten kommt. Das gesamte Stahlgerüst und der umlaufende Gang auf der Hälfte des Wasserbehälters bekamen einen eisengrauen Anstrich (Revell 78 matt), während die aufsteigende Röhre in der Gerüstmitte mit einem helleren, betonfarbenen Ton (Revell 47 matt) abgesetzt wurde.



Das Stahlgerüst wird mit Revell 78 matt (eisengrau) grundlackiert. Die noch vom frischen Lack glänzenden Bodenplatten erhielten einen Anstrich in Erdfarbe (Revell 87 matt).

Die Türen zum Treppenaufgang im Inneren der „Mittelsäule“ und von dort auf den Übergang zum Kugelaufstieg erhielten eine schwarze Lackierung (Revell 8 matt). Das gleiche gilt für das Zwischenstück, das später den Übergang vom Wasserbehälter zur Turmspitze bilden wird.



Die Kugel wurde durch eine moosgrüne Patina mittels Lukas-Acrylfarbe dem Eindruck des Vorbilds angepasst. Der zeitaufwändigste Schritt, das Lackieren der vielen, feinen Geländer steht auf dem Bild noch aus. Für die Serie zu überarbeiten waren übrigens die Handläufe auf der Oberseite, die zu schwach dimensioniert waren.

Schwierigkeiten beim Lackieren bereiten nur die extrem fein ausgelegten Geländer und Leitern: Ihre Farbe sollte ebenfalls eisengrau werden. Jedoch schied eine Spritzlackierung aus, weil ja bereits Komponenten vormontiert waren, die nicht vollständig abzudecken oder abzukleben waren. Eine Lackierung mit dem Pinsel birgt aber das Risiko, durch zu dicken Farbauftrag die hervorragende Optik wieder zu zerstören.

Diese winzigen Flächen haben dann auch mit Abstand die meiste Zeit gekostet. Wegen der enormen Konzentration und des erforderlichen Fingerspitzengefühls beim Arbeiten mit feinen Pinselgrößen waren an dieser Stelle mehrfach Unterbrechungen erforderlich. Viele Abende

vergingen, ehe alle Teile, die dieses Modell erst ausmachen, fertig gestellt waren. Es galt: Gut Ding will Weile haben!

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Für die nachfolgende Serie wurden dabei wertvolle Erkenntnisse gewonnen. Statt einer Lackierung der Geländer, die wegen der Biegevorgänge an den Rundungen leider erst nach der Verbindung mit dem Wasserturm erfolgen kann, sollen die Serienteile brüniert werden. Es stellte sich heraus, dass das Geländer des obersten Laufs auf der Oberhälfte der Kugel zu schwach dimensioniert war. Weil diese Stelle schnell bei Arbeiten und auch später auf der Anlage berührt wird, ist eine höhere Stabilität zwingend erforderlich.

Weiter ging es zwischenzeitlich mit der Farbgebung der Kugel. Der für viele dieser Wassertürme typische Grünton wurde von Faller sehr gut getroffen. Er wurde deshalb nur leicht mattiert und so für eine abschließende Patina vorbereitet. Nun waren alle Teile für die Endmontage vorbereitet. Gemäß der Bauanleitung von Faller wurden alle Teile zunächst lose zusammengesetzt, um mögliche Nacharbeiten rechtzeitig feststellen zu können.



Anprobe! Nach der Lackierung aller Bauteile wird der Wasserturm provisorisch und ohne Kleber zusammengesetzt. Schnell stellt sich heraus, ob alle Teile passen und farblich harmonisieren. Hier galt das etwa für das Steigrohr, denn vorbildgerecht dunkel (wie das Gerüst) würde es im Modell nicht wahrgenommen.

Doch alles passte perfekt. Auch der Aufstieg, der vom Stahlgerüst zum Wasserbehälter führen soll, ließ keine Lücken oder Überstände erkennen. Rolfs Laedchen hatte also gute Vorarbeit geleistet. Vor dem Zusammenkleben aller Komponenten musste jetzt nur noch die Leiter in den korrekten Winkel gebogen werden, die vom Verbindungsgang im Stahlgerüst zu dessen oberster Ebene (Rundgang) führt.

Als Klebstoffe kamen UHU plast flüssig, aufgetragen mit der Dosierkanüle, für alle Polystyrolverbindungen zum Einsatz sowie UHU Sekundenkleber, ebenfalls in flüssiger Ausführung, für die metallischen Verbindungen. Hier empfiehlt sich wieder die punktgenaue Dosierung mit der Zahnstocherspitze.

Nachdem alles gut durchgetrocknet war, sollte der Turm noch eine Patina erhalten. Dies erhöht seine Wirkung auf der Anlage oder am Messestand noch mehr. Im „Drybrush-Verfahren“ (Trockenpinseltechnik), d.h. mit einem fast trockenen, ausgestrichenen Pinsel wird auf die Teile des Stahlgerüsts und der Geländer ein Hauch rostfarbenen Lacks (Revell 83 matt) aufgetragen. Das steigert die Plastizität, weil es selbst kleine Nieten hervorhebt und nimmt das Aussehen eines neugebauten Exemplars.

Auch hier ist weniger mehr, um es deutlich zu sagen. Ziel ist nicht, ein verrostet wirkendes Mahnmahl vergangener Zeiten zu erschaffen, das vom Einsturz bedroht ist. Es geht lediglich darum, die Spuren nachzubilden, die Wind und Regen zwangsläufig auch bei gutem Erhalt hinterlassen.

Deutlicher treten diese Spuren regelmäßig an den Wasserbehältern auf. Ihr Aussehen erinnert an den Grünspan auf kupfergedeckten Kirchtürmen oder auch Denkmälern. Mit Moosfarbe lässt sich dieser Effekt gut nachahmen. Ich benutze dazu Acrylfarben aus dem Hause Lukas. Auch sie werden vorsichtig in Trockenpinseltechnik aufgebracht. Durch Verwischen mit einem trockenen, fuselfreien Tuch lassen sich eventuelle Pinselspuren entfernen und Farbe verstärkt in die Fugen der einzelnen Platten transportieren, aus denen das Vorbild des Behälters zusammengesweißt wurde.

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Nun ist der Wasserturm endgültig fertig und darf sein Wasserstandsschild erhalten, das aus der Faller-Anleitung ausgeschnitten und mit dem Klebestift, z.B. von UHU, befestigt wird. Bleibt die Frage, was mit dem Pumpenhäuschen geschehen soll?

Zunächst lautete die Entscheidung, es nicht zu verwenden, weil es völlig überdimensioniert war und mit dem Maßstab 1:220 nicht vereinbar schien. Das lag nicht nur an der Höhe von Tür und Gebäude sondern auch an der groben Wellblechstruktur und den übergroßen Entlüftungsrohren. Ich tendierte eher zu einer geätzten Hütte und aus Messingprofilen gedrehten Rohren. Das hätte aber den geplanten Kostenrahmen gefährdet und damit die Marktchancen des Modells beeinträchtigt - schließlich war für Rolfs Laedchen aus unserer gemeinsamen Bastelei eine Wunschneuheit geworden und da fühlt man sich auch als Urheber der Idee sehr geehrt. Also vielleicht doch eher weglassen? Schließlich wird bei vielen größeren Modellen auch kein Pumpenhäuschen mitgeliefert.

Nein, das kam nicht in Frage: Das sollte jeder Kunde schon selbst entscheiden können. Versuch macht klug. In der Folge wurde die Firma Faller noch mal um Nachschub gebeten, bis der richtige Schnitt für diesen Teil des Ursprungsbausatzes gefunden war. Glücklicherweise hatte Rolf einige Türen in verschiedenen Ausführungen zusätzlich geätzt, mit denen ich experimentieren konnte.

Des Rätsels Lösung war, das kleine Gebäude vollständig zusammensetzen und zu verkleben. Auch die Tür, die ursprünglich für den Treppenaufgang gedacht war, aber hier stimmig ohne Fenster oder Aufsatz einzubauen war, wurde gleich mit UHU Sekundenkleber befestigt. Nach dem Durchtrocknen ging das Häuschen mit seiner Unterseite durch die Tischkreissäge, deren Anschlag auf das ermittelte Maß eingestellt war.

Die probeweise Montage ergab, dass nun alles zusammenpasste. Die Entlüftungen zeigten sich im Vergleich mit einer Figur als durchaus noch glaubhaft, immerhin wurden hier auch enorme Mengen Wasser bewegt. Nun konnte auch die seitliche Stützkonstruktion aus Eisenträgern passend gekürzt werden. Bevor nun durch das Verkleben von Häuschen, dem Dach der kleineren Abdeckung und den Rohren Fakten geschaffen wurden, erhielten alle Teile noch farbgleiche Anstriche wie die Teile des Turms aus dem gleichen Spritzling.

Auch die Patina wurde nicht vergessen. Als alles verklebt war, waren wir dennoch nicht restlos zufrieden, denn eine Kleinigkeit fehlte. Schnell war der Grund gefunden: Es war die Tür – die einzige, bei der die Entscheidung letztendlich auf eine Ausführung mit Fenster gefallen war. Ihr fehlte der reflektierende Glanz von Glasscheiben. Für ein Hinterkleben war es aber zu spät. Doch dann fiel mir der Trick mit Klarlack ein. Schnell das Humbrol Clearfix ausgepackt und ein Lackfilm mit der zähen Masse gezogen.

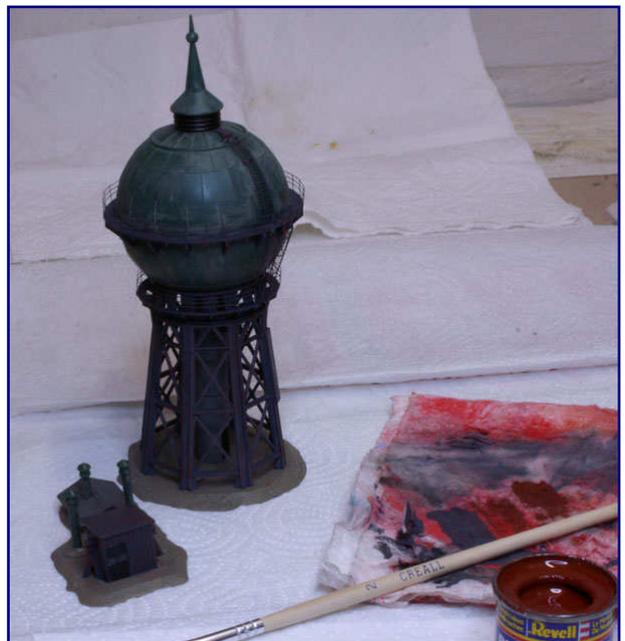


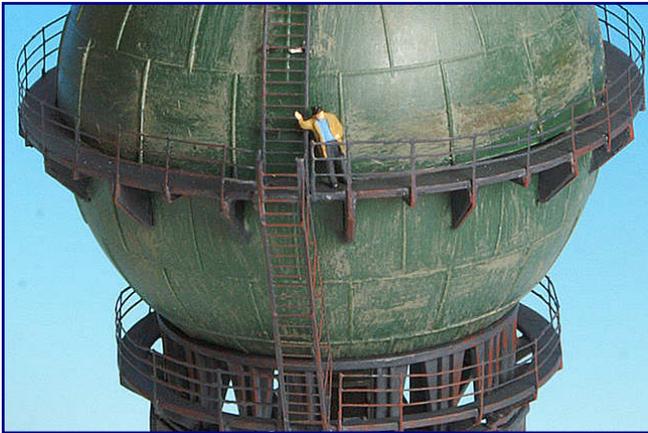
Bild oben:
Das Pumpenhäuschen musste auf der Tischkreissäge in der Höhe gekürzt werden, um es auch in Spur Z (mit dem Kompromiss grober Wellblechformen) verwenden zu können. Die richtigen Werte wurden mit einem Maßstabslineal (Werkzeuge Peter Post) ermittelt.

Bild unten:
Mit Revell 83 matt (Rost) erhält das Stahlgerüst sein verwittertes Aussehen. Hier gilt: Weniger ist mehr!

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Nun stimmte wirklich alles und auch die Kritiker waren schnell überzeugt. Ich konnte es kaum noch abwarten, Rolf das fertige Stück vorzustellen und ihm zu übergeben. Nun liegt das alles schon wieder Monate zurück und die Auslieferung kann direkt mit Veröffentlichung dieser Neuheit beginnen. Ich bin



Der direkte Vergleich mit den Preiserfiguren beweist: Der Wasserturm ist äußerst filigran geworden und nun für die Spurweite Z ohne Einschränkungen geeignet. Einzig das Pumpenhäuschen verlangt einige Kompromisse, die sich für einen Wasserturm dieser Dimension aber wieder relativieren und daher vertretbar sind.

sicher, dass es bei Rolfs Laedchen jetzt noch viel stärker in den Fingern kribbelt als bei mir zuvor. Wenn auch sie schon lange auf ein solches Modell gewartet haben, freue ich mich. Auch wenn ich an der Entwicklung und dem Verkauf dieser Neuheit wirtschaftlich nicht partizipieren werde, weil es gegen die Prinzipien dieses Magazins verstöße: Auch Lob ist eine würdige Anerkennung!

Webadresse:

<http://www.rolfs-laedchen.de>

Rechts:

Die Entscheidung zur Kleinserienproduktion durch Rolfs Laedchen ist gefallen. Nun wird der fertige Wasserturm mit Pumpenhäuschen noch für die Produktpräsentation abgelichtet.



Modellbau Wolfgang Baumann

Immer mobil in Spur Z

Hersteller von Modellautos in der Spurweite Z sind seit einigen Jahren sehr zahlreich auf dem Markt. Wenn sich jemand neu in diesem Segment etablieren möchte, muss er sich also schon etwas einfallen lassen – so wie Wolfgang Baumann, dessen Idee und Programm heute vorgestellt werden.

Käfer und Transporter von Volkswagen gab es viele. Das gilt nicht nur für das große Vorbild sondern auch die Modelle im Maßstab 1:220. Doch halt, so ganz richtig ist das nicht! Wolfgang Baumann von MWB wird mir an dieser Stelle widersprechen.

Dass er das muss, hat einen ganz einfachen Grund: Auch in seinem Sortiment finden sich solche Modelle. Viele Zetties, die auf seine Fahrzeuge zufällig oder nach Hinweisen stießen, äußerten daher spontan: „Ach, der macht also die Autos für Märklin.“ Weit gefehlt! Denn außer dem Vorbild haben beide Modelle wirklich gar nichts gemeinsam.

Das gilt zum Einen für das gewählte Material. Handelt es sich bei Märklin um Metallmodelle aus Spritzguss, setzt Kleinserienhersteller Baumann auf das Kunstharz Resin, das bestens aus dem Militärmodellbau bekannt ist und immer mehr auch in das Segment der Modellbahn hineinfindet. Dieses Material erlaubt extrem feine Abbildungsgenauigkeiten und ist für die Spurweite Z geradezu prädestiniert.



„Ente“ und „Käfer“ gehören bis heute zu den beliebtesten Kraftfahrzeugen und waren einst weit verbreitet, so dass sie eine ganze Epoche und mehr als eine Generation repräsentieren. Kein Wunder, dass sich auch MWB diese Autos für sein Startsortiment ausgesucht hat.

Ein weiterer Unterschied ist auch die Modellumsetzung an sich. Ein Vergleich sei am Beispiel des legendären VW Käfer erlaubt. Als typisches Fahrzeug der Epoche 3 findet er sich in mehreren Herstellersortimenten, bei Märklin gibt es sogar zwei verschiedene (den „Gummikäfer“ aus den Siebzigern und das aktuelle Metallmodell).

Jedes Modell ist mit Kompromissen behaftet und so erscheint das älteste Modell von Märklin auch ohne direkten Vorbildvergleich zu schmal. Doch in der Größe sind auch die anderen Modelle nicht absolut identisch, was man angesichts des gemeinsamen Vorbilds trotz dessen verschiedener Ausführungen über die Jahrzehnte ja vermuten dürfte.

Wolfgang Baumann betont daher stolz, exakt größenrichtige Modelle anzubieten und sieht darin den entscheidenden Grund, Modellautos aus seiner Fertigung auf der Spur-Z-Anlage einzusetzen. Gründe für Maßabweichungen bei Modellen können übrigens Kompromisse sein, die man zu Gunsten der De-

tailgestaltung gewollt eingeht. Meist sind sie für den Betrachter mit dem Auge auch beim Vergleich mit einer Figur nicht sichtbar. Ein weiterer Grund liegt im Schrumpfungsgrad vieler Gießstoffe.

Wenn Lösemittel oder Wasser sich verflüchtigen, geht mit ihnen auch Masse in geringem, aber nachweisbarem Umfang verloren. Die Kunst beim Modell lautet daher, deren Umfang exakt von vornherein einzuplanen, damit am Ende alles passt. Und hier versteht MWB sein Handwerk, wenn die Herstellerangaben zutreffen.



Der Mercedes 170 bildete den Abschluss der zivilen Automobilentwicklung bei Daimler-Benz vor dem 2. Weltkrieg und markierte auch den Neubeginn der Auto-Entwicklung. Daher durfte er auch im Sortiment von MWB nicht fehlen. Alle hier abgebildeten, historischen Automobile gehören zum Arheilger Oldtimer-Stammtisch.

Trainini sah hier allerdings nicht das entscheidende Kaufargument. Oder haben Sie schon einmal ein Auto in Vorbild und Modell vermessen? Auch Lokomotiven und Wagen werden schließlich Toleranzen zugestanden, nur optisch müssen sie dabei stets sein. Im Bereich eines Autos gelangen wir hier zu Abweichungen, die entweder kaum noch messbar sind oder im anderen Extrem optisch auch dem Laien schon auffallen würden.

Viel entscheidender war für **Trainini** daher, wie sinnvoll der neue Hersteller das bisherige Angebot erweitert und ob die Autos kompatibel zu anderen Modellen sind. Als der erste Kontakt stand und Herr Baumann sich freute, dem Magazin Modellmuster vorstellen zu

dürfen, mag er sich gewundert haben, dass die Auswahl eben dieser ihm ganz allein überlassen wurde. Ziel war es, gezielt diejenigen „unter die Lupe“ zu nehmen, die er selbst für die gelungensten und gefragtsten hält.

Sein Startsortiment kann sich bereits jetzt sehen lassen und wird noch weiter ausgebaut. Viele Fahrzeuge, bisher ausschließlich solche aus dem PKW-Segment und mit deutlichem Schwerpunkt auf der Epoche 3, finden sich gleich in mehreren Varianten im Sortiment. Sieht man von Ausführungen mit Blaulicht für Polizei, Feuerwehr und THW ab, handelt es sich dann meist um echte Formvarianten.

Dies soll wieder an den Beispielen der VW-Fahrzeuge erläutert werden: Der VW Transporter des Ursprungstyps T1 ist im Sortiment in Ausführungen als Kastenwagen, Pritschenwagen und Bus zu finden. Beim Käfer wird das Unterscheiden dann aber schon schwieriger. Während „Brezelkäfer“ und die späteren Ausführungen mit durchgehender Heckscheibe auch von jüngeren Modellbahnern noch leicht auseinandergehalten werden können, ist dies bei anderen Merkmalen nicht mehr auf Antrieb möglich.

So änderte sich auch die Form der Frontscheibe, als man es verstand, auch kostengünstig gebogene Scheiben herzustellen. Die vorderen Blinker wanderten nach ihrer Einführung später von den Kotflügeln in die Stoßstange. Besonders markant war aber eine Änderung an den Rückleuchten, die auch bei einem Spur-Z-Modell noch ins Auge fällt: Sie wurden deutlich größer konzipiert und erhielten schnell den Beinamen „Elefantenfüße“.

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Wolfgang Baumann legt Wert auf solche Unterschiede. Weil typische Automobile ihrer Zeit auch auf der Modellbahnanlage keine Einzelstücke bleiben dürfen, sollen sie mehr Unterschiede bieten als nur die Farbe. Da sich die Modelle verschiedener Hersteller optisch schlechter kombinieren ließen, möchte er hier ein Sortiment aus einer Hand bieten. Insofern plant er am Beispielauto in der Tat, nach der Debütvorstellung mit dem Brezelfenster auch weitere der bereits genannten Formvarianten umzusetzen.



In einer Serpentine wird der VW Transporter von einem Feuerwehrfahrzeug im Einsatz überholt. Sowohl der Pritschenwagen mit Verdeck war in dieser Lackierung ebenso typisch für die Wirtschaftswunderjahre wie der robuste Mercedes 170, der uns hier als Kastenwagen begegnet.

Und was die **Trainini**-Redaktion bereits zu sehen bekam, braucht sich auch wirklich nicht zu verstecken: Alle Modelle wurden optisch stimmig und sauber umgesetzt. Die Lackierung ist sauber und greift sich nicht ab. Beeindrucken kann die Detaillierung der Fahrzeuge. Dazu gehören feinste Linien auf den Modellen wie auch die Stellen, an denen die Firmensymbole zu finden sind.

Angeboten werden die Fahrzeuge übrigens in zwei Ausführungen: In der Basisversion sind die Modelle einheitlich in einer Grundfarbe lackiert und sollten vom Käufer selbst nach eigenem Geschmack weiter koloriert werden. Der Preis für diese Modelle erscheint moderat und angemessen.

Teurer wird es natürlich für diejenigen, die fertig gestaltete Fahrzeuge einsetzen möchten. Da das Lackieren hier individuelle Handarbeit ist, bedeutet das preislich einen spürbaren, aber nicht ungerechtfertigten Unterschied. Um die 20 EUR müssen für ein solches Modell auf den Tisch gelegt werden.

Und in der Tat „gleicht hier kein Ei dem anderen“. Leider hat er nur auf Modelle gesetzt, die es bereits auf dem Markt gibt oder gegeben hat. Das erleichtert es nicht, in der Öffentlichkeit als neuer Hersteller wahrgenommen zu werden. Aber vielleicht lässt sich das schon mit diesem Bericht ändern! Eine Auswahl von Vorbildern, die bisher nicht im Maßstab 1:220 angeboten wurden, wäre dennoch sinnvoller

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

gewesen. Zwar entfele der direkte Vergleich, was hier neu und anders ist, doch würde jede andere Fahrzeugnachbildung genauso kritisch unter die Lupe genommen.

Groß sind die Lücken etwa im Bereich der ausgehenden Epoche 3 und der gesamten Epoche 4. Viele typische Fahrzeuge fehlen bis heute ganz. Dazu gehören Krankenwagen auf Basis der Mercedes-Mittelklasse („Hoch-Lang“), die ohne Sondersignalanlage auch als Leichenwagen Verwendung finden könnten. Fehlanzeige ist bis auf wenige Modelle auch das Angebot an Volumenmodellen von VW, Opel und Ford aus dieser Zeit. Auch Mercedes und BMW gäben noch unzählige Vorbilder her.



Auch als ziviler Kastenwagen und Limousine macht der Mercedes 170 eine gute Figur. Entscheidend für das Gelingen von Automodellen ist neben der Umsetzung der markanten Formen und Proportionen stets auch die Wiedergabe der zeitgenössischen Farben. Auch bei diesen beiden Modellen ist MWB das besonders gut gelungen.

Denken wir nur an einen Taxistand: Der Hersteller MO Miniatur hat mit dem „Strich-8“ zwar endlich ein Modell angekündigt, doch am Bahnhof war dieses Auto auch in Gesellschaft seiner Nachfolger und bisweilen auch Kombi-Modellen. Bevor diese Ausführungen jedoch in eine neue Wunschliste ausarten, kehren wir zurück zu den vorhandenen Modellen von MWB.

Ein wichtiges Kriterium für die korrekte Epochendarstellung ist auch eine historisch richtige Farbauswahl. MWB setzt hier auf ein festes Farbspektrum aus unbekanntem Hause. Hinsichtlich des Glanzgrades und des Farbtons wirken die Autos in den meisten Fällen gut getroffen, aber kleine Fehler sind auch hier festzustellen. So hat sich das Farbangebot beim Käfer während seiner langen Fertigungszeit mehrfach geändert. Waren anfangs gedeckte Töne wie eierschalenfarben oder hellblau verbreitet, traten später auch schwarz und gelb hinzu. Auch Grüntöne, Rot, Orange und Silber waren zu finden.

Entscheidend ist die richtige Auswahl zu den angebotenen Formvarianten. In einem Fall zeigte sich hier ein Fehler: Beeindruckte das für Epoche 3 korrekte Rot am Feuerwehrfahrzeug vom Typ Mercedes

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

170, so konnte der Polizeiwagen auf BMW-Basis nicht begeistern. Sein Grün ist nämlich viel zu hell und entspricht dem späteren Farbton, der ab der Epoche 4 ohne weitere Farbaufteilung auf Fahrzeugen der Autobahnpolizei und auf der „Grünen Minna“ zum Einsatz kam. Richtig wäre das deutlich dunklere Tannengrün gewesen.

Sofern der Hersteller auch diesen kleinen Hinweis aufgreift und umsetzt – der Teufel steckt bekanntlich im Detail – bedeutet das für sein Angebot einen weiteren Schritt nach vorn. Trotzdem sei hier ausdrücklich betont: Auch heute schon gehören die Modelle zum Besten, was sich auf dem Fahrzeugmarkt der Spurweite Z tummelt. Da alle Modelle auch in einer einfarbigen Basisversion angeboten werden, ist ein Wechsel der Lackierung jederzeit möglich.

Wir dürfen gespannt sein, wie sich das Sortiment von MWB Modellbau weiterentwickeln wird. Die Liste offener Wunschmodelle ist lang und bestimmt wird Wolfgang Baumann das eine oder andere aufgreifen und umsetzen. Und es spricht ja auch nichts dagegen, ihm eigene Wünsche mitzuteilen. Aus der Häufigkeit von Nennungen lassen sich schließlich – zumindest begrenzt – auch Marktchancen für Neuheitenplanungen ablesen.

Ein weiterer Vorteil der heute vorgestellten Modelle muss

zum Schluss auch noch Erwähnung finden: Beleuchtungsexperte Torsten Schubert vom Kreativ Weltrekordteam hat bereits mit Freude festgestellt, dass der Werkstoff Resin das Bohren und Fräsen an den Fahrzeugen enorm erleichtert. Dies ist eine wichtige Voraussetzung, um anschließend Leuchtdioden nahezu unsichtbar unterbringen zu können.



Ein Beispiel für eine mit MWB-Automodellen gestaltete Szene: Während der Transporter noch auf seine Beladung wartet, ist der Citroën 2CV („Ente“) bereits wieder auf dem Heimweg. Leider muss die Polizei in dieses Idyll eingreifen, denn der BMW 501 parkt vorschriftswidrig direkt vor der Bahnhofstüre. Doch so bietet sich auch Gelegenheit, diesen Fahrzeugtyp in zwei Ausführungen zu vergleichen.

Webadressen:

<http://www.mwb-spur-z.de>

Werbung

**Wasserturm mit
Stahlgerüst**

für Spur Z

**aus
Faller-Modell
umgebaut
und
verfeinert**



gemeinsam entwickelt von
Trainini und **Rolfs Laedchen**
Praxismagazin für Spurweite Z faszinierendes Modellbahnzubehör
in Z - N - H0

Erhältlich ab sofort in Rolfs Laedchen oder auf dessen Stand 4302 auf der Messe Faszination Modellbau in Friedrichshafen vom 1. bis zum 4. November 2007 als teilkoloriertes Fertigmodell.

Buchklassiker zum Dampfabschied

Endstation Rheine

Viele Autoren, Bahnfreunde und Fotografen hat der Abschied von der Dampflok in ihrer letzten Phase bewegt. Zu vielen von ihnen hatte Trainini im Rahmen des Schwerpunktthemas Kontakt. Einer aber sticht in besonderer Weise aus diesem Kreise hervor: Wolfgang Staiger. Seine Arbeit war in gewisser Weise einzigartig. Sein großes Werk soll deshalb heute gewürdigt werden.

Wolfgang Staiger
Endstation Rheine
Die letzten Dampfloks der DB

Francksch Verlagshandlung Stuttgart
1. Auflage 1976
Format 28,5 x 22,5 cm
120 Seiten mit 108 Schwarz-Weiß-Fotos

ISBN 3-440-04330-4
Kein aktueller Preis mehr verfügbar

Nur antiquarisch erhältlich

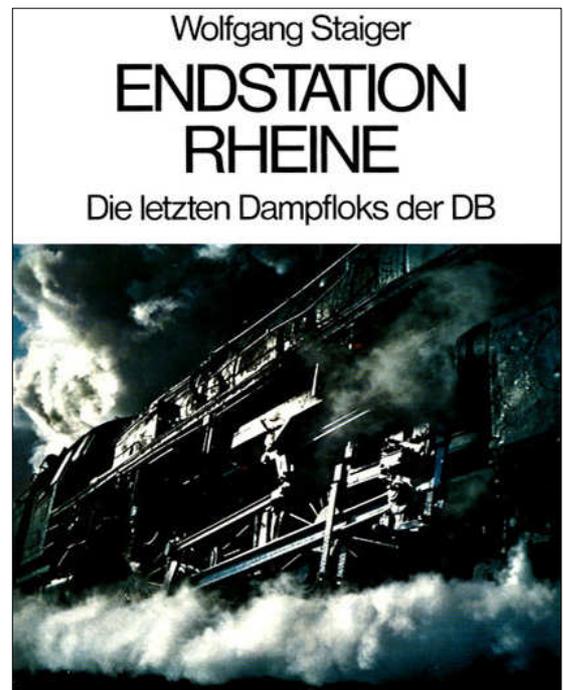
Welch großartiges Meisterwerk vor einem liegt, eröffnet sich nicht gleich auf den ersten Blick. Die Qualität der vielen Schwarz-Weiß-Fotos lässt auf der Titelseite wie im Inneren des Buches sehr zu wünschen übrig. Viele Bild-details sind daher nur schwierig zu erkennen, die sichtbare Körnung in den Aufnahmen tut ihr Übriges.

Da es sich in erster Linie um einen Bildband handelt, finden sich nur wenige, geschriebene Seiten. Deren Schriftbild erinnert an ein Schreibmaschinenmanuskript. Vielleicht ist dieses Buch deshalb längst in Vergessenheit geraten und erfuhr in jüngerer Zeit auch keine Neuauflage mehr. Wer sich dennoch die Mühe macht, Texte und Fotos aufmerksam zu studieren, wird den wahren Wert dieses Buches schnell erkennen.

Entscheidend für dieses Fazit ist die Perspektive des Autors: Wolfgang Staiger schrieb dieses Buch nicht als einer der vielen Eisenbahnfotografen die nach Rheine und an die Emslandstrecke pilgerten, um die letzten Dampfloks für die Nachwelt auf Zelluloid festzuhalten. Trotzdem war er nicht weniger eisenbahnbegeistert.

Sein Weg zum Buch war ein völlig anderer. Als Student des Maschinenbaus in den Siebzigern bot die Bahn für ihn eine völlig andere Chance. Als Aushilfsheizer, die Adolf Knoke im **Trainini**-Interview (siehe Ausgabe 9/2007) lobte, ließ sich zum einen der Lebensunterhalt prima finanzieren, gleichzeitig aber auch die erforderliche Praxis für das technische Studium erwerben. So heuerte er schließlich bei der Bundesbahn an und fand einen Weg, auch sein Hobby darin einzubeziehen.

So fuhr er auch in der freien Zeit gern auf der Dampflok mit und verstand es, die Personale zu portraieren und Aufnahmen aus dem Führerstand zu fertigen, die man anderswo vergebens sucht. Das gleiche galt für die Betriebswerke Emden und Rheine, in denen er sich frei mit der Kamera bewegen konnte. So übersteigt sein Bildmaterial den reinen Bestand an Lokomotiv- und Zugaufnahmen beträchtlich.



Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Wem die Ehre zuteil wurde, Aufnahmen als Originalabzüge oder in gescannter Form zu sehen, der weiß, wovon hier geschrieben wird. Die Aufnahmen sind zum großen Teil bereits in Farbe gemacht worden und haben eine weitaus bessere Qualität, als es das Buch vermuten lässt. Zweifelsohne ist hier beim Druck ein wesentliches Qualitätsmerkmal verloren gegangen.

Setzt sich der Leser auch mit den Berichten von Wolfgang Staiger auseinander, erwachen die historischen Fotografien wieder zum Leben: Da gab es gute Dampfmacher und schlechte, angenehme und gutgelaunte Lokführer wie auch gefürchtete, die ihre Heizer ordentlich schufteten ließen – kurzum: Es ist ein Querschnitt des Lebens, wie wir es auch von anderswo kennen. Nostalgie kommt auf, wenn man sich vor Augen führt, wie sich das Berufsbild der Eisenbahner, das hier gekonnt portraitiert wird, seither geändert hat.

Vorbei ist es mit den Zeiten, als man noch zu zweit auf der Lok fuhr und sich als große Familie fühlte. Die Arbeit ist ohne Dampflok zwar leichter, aber nicht unbedingt abwechslungsreicher und vielseitiger geworden. Vermutlich liegt es daran, dass „Endstation Rheine“ einst für die Männer der letzten Stunde zum Standardwerk wurde. Geschrieben hat es schließlich jemand, der einer von ihnen war.

Diesem Umstand ist es zu verdanken, dass dieses Werk heute in **Trainini** vorgestellt wurde. Dem Verfasser dieser Zeilen wurde es von einem Lokführer, der bis in die Siebziger Heizer war, als Pflichtlektüre „verordnet“ und ausgeliehen. Die Begeisterung darüber ging auch nach fast 20 Jahren nicht verloren!

Webadressen:
• <http://www.amazon.de>
• <http://www.verkehrswesen-antiquariat.de>
• <http://www.eisenbahnantiquariat.com>

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

Großer Bahnhof für Modellbahner

Märklin-Tage 2007

Für Märklin war es wieder einmal das Ereignis des Jahres. Lange angekündigt, zelebrierte man in der alle zwei Jahre stattfindenden Veranstaltung den „Mythos Märklin“ und versuchte, neue wie alte Kunden an die Modellbahn und das Göppinger Traditionsunternehmen zu binden. Wir werfen nun einen Blick zurück.

Seit 1997 und damit ganze 10 Jahre findet bereits alle zwei Jahre der von Märklin ausgerichtete Modellbahntreff statt. Jedes Mal zieht er Modellbahner aus ganz Deutschland und teilweise auch aus anderen Ländern nach Göppingen, um hautnah zu erleben, was das Hobby Modellbahn und besonders die Marke Märklin ausmacht.



Das waren die Attraktionen der Erlebniswelt zu den Märklin-Tagen 2007: historische Löschfahrzeuge der Feuerwehr Göppingen (oben), kleine Spur-Z-Dioramen im Bilderrahmen (Mitte) und der lange zuvor angekündigte Führerstand einer Lok der Baureihe 110 (unten).

Nachdem man mit dem Märklin-Familientag in der jüngeren Vergangenheit noch ein weiteres Großereignis etabliert hatte, lag es betriebswirtschaftlich nahe, beides sinnvoll zusammenzuführen. Dass dies nicht auf Anhieb reibungslos und ohne jedes Problem geklappt hat, mag man dem Veranstalter nachsehen und entschuldigen, denn wer familiär gebunden ist, wird durch diese Koppelung eher den Weg nach Göppingen finden als zum Modellbahntreff allein. Insofern darf man durchaus beiderseitiges Interesse voraussetzen.

Und so fanden nach Angaben des Veranstalters rund 45.000 Besucher den Weg dorthin und besuchten die „Märklin-Tage 2007“. Diese Zahl bedeutet wieder ein Mal einen Zuwachs, auf den Märklin zu Recht stolz ist. Dass viele Stammbesucher einen gegenteiligen Eindruck hatten, lag an den neuen Veranstaltungsorten, die weitaus mehr Fläche boten, so dass sich die Massen förmlich verliefen und nicht mehr als solche wahrgenommen wurden.

Während das Resümee quantitativ recht eindeutig ist, scheiden sich aber bei der Frage nach der Qualität des Gezeigten die Geister. Viele, die an einem vorherigen Modellbahntreff teilgenommen hatten, waren tendenziell eher enttäuscht. Neue Gäste hingegen begeisterte, welche Vielfalt das gebotene Programm bot. Für Märklin selbst war es „die Veranstaltung der Superlative“, so der Wortlaut der abschließenden Presseinformation.

Kritisch sollen diese Eindrücke betrachtet werden und auch nach Erklärungen gesucht werden.

Durchweg positiv aufgenommen wurden begleitende Ausstellungen von Straßenfahrzeugen: An der Erlebniswelt, einem der neuen Veranstaltungsorte (als Nachfolger für das alte Märklin-Museum), waren verschiedene, historische Fahrzeuge der Göppinger Feuerwehr zu sehen, die auch als Modell auf der Anlage stets eine gute Figur machen würden.

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Ebenso angetan zeigten sich die Freunde alter Autos von der Unimog-Parade am Bahnhof – kein Wunder, finden sich doch auch zahlreiche „Universal-Motorgeräte“ auf vielen Modellbahnen. Nur am Sams-tag war der Göppinger Marktplatz ins Programm eingebunden: Die Kindererlebniswelt „Märklin-Tour“ (Kinderspielfläche 8.500 m²) machte dort Halt, bevor sie später zum Stauferpark umzog.

Der Aufbauort Stauferpark mag in vielerlei Hinsicht der bessere Ort gewesen sein. Da dort auch die kommerziellen Anbieter mit ihren Verkaufsständen, der Insiderclub sowie die Produktpräsentationen des Märklin-Verbands zu finden waren, dürfte es jeden Modellbahner und Familienfreund früher oder später hierher gezogen haben. Die Kinder fanden dann parallel Beschäftigung und Unterhaltung bei den gebotenen Animationen, Spielen und Wettbewerben.

Was leider befremdlich erscheint, ist die Tatsache, dass ausgerechnet für



Den Ringverkehr zur Verbindung der fünf Veranstaltungsorte leisteten wieder kostenlose Busse (Foto oben). Wer stilgerecht reisen mochte, konnte mit dem Schienenbus der Baureihe 798 vom Firmengelände Leonhard Weiß zum Göppinger Bahnhof fahren (Foto unten) und sich dabei gedanklich vielleicht in seine eigene Schulzeit zurückversetzen lassen.

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

die beiden Zelte im Stauferpark (Ausstellungsfläche 1.250 m²) Eintritt erhoben wurde. Wer den nicht zahlen mochte, konnte auch nichts bei den Anbietern, die ihrerseits Standmiete zahlen, erwerben. Ebenso entginge ihm die eigene Darstellung der aktuellen Produktserien von Märklin, wegen der man eine solche Veranstaltung ja u. a. überhaupt organisiert.

Beide Zelte erwiesen sich wegen des guten Wetters auch nicht als optimale Lösung, denn die Belüftungsanlagen konnten nicht verhindern, dass zeitweilig treibhausähnliche Temperaturen herrschten und Besuchern wie Standpersonal zu schaffen machten. Spur-Z-Freunde bedauerten wieder mal, dass Märklin es nicht verstanden hatte, eine ansprechende Spur-Z-Anlage auf dem eigenen Stand zu zeigen.



Diese der Landschaft des Rheintals nachempfundene Messeanlage ist leider nicht im Maßstab 1:220 gebaut worden, doch sie beweist Baukunst auf höchstem Niveau. Gleich wird die 44 ÖI mit ihrem Erzzug in einem der vielen Tunnel verschwinden.

Zum anlagentechnischen Höhepunkt geriet daher ein schön gestalteter Abschnitt des Rheintals in der Spurweite N, auf dem eine E44 mit einem Personenzug sowie eine 44 ÖI mit Erzwagen ihre Runden drehten. Eingebunden in die Präsentation war auch das Märklin-Magazin, das die zur Abstimmung stehenden Dioramen aus dem Puren-Bauwettbewerb in der Spurweite H0 ausstellte.

Für die Zetties bildeten die Stände der Hersteller die wichtigsten Anlaufpunkte. Neben mehreren Zubehörherstellern der Großserie waren dies vor allem die Anbieter wie Ladegut Küpper, MO Miniatur und Heckl Kleinserien. Freudenreich Feinwerktechnik zeigte die neue Ae 3/5 der SBB.

Weiter geht es in der Märklin-Erlebniswelt. Für viele Gäste war es das erste Mal, dass sie das Museum nach Umzug und Neueröffnung erleben durften. Die Räume bieten deutlich mehr Fläche und so einen

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

entspannteren Besuch. Wechselnde Sonderausstellungen und Themenschwerpunkte mit unterschiedlichen Exponaten sorgen dafür, dass sich stets Neues entdecken lässt.

Zu den Märklin-Tagen gab es nie zuvor gezeigte Spur-0-Artikel aus der Zeit um 1900 zu sehen. Ebenso konnten Besucher auch den Bau einer H0-Anlage verfolgen oder an Modellbau-Seminaren teilnehmen. Wer mochte, dem bot sich auch die Gelegenheit, im integrierten Ladengeschäft neue Stücke zu erwerben oder die „Fundgrube“ zu durchstöbern. Echte Schnäppchen waren dort aber kaum zu finden.



Abstimmen konnten die Besucher über den Sieger des Dioramen-Bauwettbewerbs. Stellvertretend dafür soll dieses schön gestaltete Exemplar stehen. Das Siegerexponat „Marienschacht“ ist übrigens rechts davon ansatzweise zu erkennen.

Weiter ging es zum Firmengelände von Leonhard Weiß. Die angekündigte Dampflok 01¹⁰ gab es dort leider nicht von unten zu bestaunen, denn diese fanden wir später am Bahnhof Göppingen. Stattdessen gab es ein Wiedersehen mit dem „Knallfrosch“, einer elektrischen Lokomotive der Baureihe 141, die auch im Maßstab 1:220 die Herzen der Bundesbahn-Freunde erfreuen würde.

Am Samstag fand hier auch die „High-speed-Weltmeisterschaft“ in der Spurweite 1 statt, bei der mit 156,4 km/h der bisherige Weltrekord um fast 60 km/h überboten werden konnte. Hartgesottene Zetties lächeln darüber meist nur müde, sind wir doch froh, wenn unsere Loks gute Langsamfahreigenschaften besitzen und durch schöne Landschaften „zuckeln“.

Der absolute Höhepunkt auf dem Firmengelände waren aber zwei Vorbildmaschinen. Ein Turmtriebwagen der Baureihe 701, einer der Produkthöhepunkte in H0 für das Jahr 2007, war dort zur Besichtigung freigegeben. Das Vorbild wartete draußen und beförderte Fahrgäste weiter zum Bahnhof: ein Schienenbus der Baureihe 798 – Vorbild für die Märklin-Modelle und einst Retter der Nebenbahnen. Gerne erinnert man sich in seinem dröhnenden Inneren der Fahrten zur Schule in vergangenen Zeiten.



Ein Turmtriebwagen der Baureihe 701 war bei Leonhard Weiß zur Innenbesichtigung freigegeben. Er sollte Lust machen auf das Spur-H0-Modell, das dieses Jahr als Funktionsmodell bei Märklin erscheint.

Am Bahnhof angekommen, neigte sich die Veranstaltung auch schon langsam dem Ende entgegen. In der Bahnhofshalle fanden wir den Stand des Z Club 92, an der Jürgen Härtl seine schönen, bayerischen Nebenbahnmodule ausgestellt hatte. Von anderen Besuchern hatten wir gehört, dass es hier günstig verschiedene Modellautos zu erwerben gäbe. Enttäuscht stellten wir dann fest, dass diese bereits auf dem Rückweg nach Italien waren – dann halt ein anderes Mal!

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Nun war der alte Güterschuppen an der Reihe und wir waren froh, im Bahnhofsareal gleich mehrfach Spur Z vors Auge bekommen zu haben. Obwohl die kalte und teilweise mit Baustellenzäunen abgesperrte Halle keinerlei Messeflair verbreitete, entpuppte sie sich für die Spurweite Z als interessantester Ort. Unter den Ausstellern fanden sich Railex / Z-Club International und das Ideen-Magazin 2000, aber auch der Modellbahn-Stammtisch Stuttgart, der seine Anlage mit regem Zugverkehr präsentierte.

Ein gestalterischer Höhepunkt im Schuppen war auch die Modulanlage des Märklin-Insider-Stammtisches 7 (MIST 7), die eine eingleisige Nebenstrecke zeigt, bei der die Schwerpunkte unverkennbar auf bestmöglicher Landschaftsausgestaltung liegen.

Wieder draußen, widmeten wir uns noch den Vorbildmaschinen. Ließ die zu Führerstandsmittfahrten einladende 01⁵ der ÖGEG vor allem die Herzen der DR-Freunde höher schlagen, fanden Anhänger der DB Vergleichbares in der 01 1081. Lokomotiven der Baureihen V 60, 103, 182 (Taurus), ein deutsches Krokodil E 94 und die 01 066 rundeten das klassische Märklin-Programm im Vorbild ab.



Zu den wenigen Exponaten in der Spurweite Z gehörte diese Anlage des Modellbahn-Stammtisches Stuttgart, auf der moderner Schienen- und Straßenverkehr gezeigt wurde. So befindet sich der IC-Experimental (Baureihe 410) gerade auf einer Testfahrt.

Doch wer diese Maschinen in fotogener Pose ablichten wollte, musste sich bis zum Ende gedulden, als die Lokomotiven auseinander gezogen und zu Lokzügen zusammengestellt wurden. Am Bahnsteig hatte man es auch dieses Mal nicht verstanden, Freiräume zwischen den Exponaten zu schaffen. Stattdessen standen sie Puffer an Puffer dicht gedrängt und warteten auf die Besucher.

Insgesamt erschien vielen Besuchern die Veranstaltung „wie mit der heißen Nadel gestrickt“. Zum einen sorgte die Verlegung vom Mai in den September für Irritationen, weil das Ereignis so gefährlich nah an die Herbstferien, die bereits eine Woche später in Nordrhein-Westfalen begannen, rutschte und vielen daher nicht so recht passen wollte.

Obwohl fast zwei Jahre Vorlaufzeit bestanden, wirkten viele Programmpunkte zudem recht improvisiert. Dazu gehört der Güterschuppen, der keine „Messeatmosphäre“ aufkommen lassen will wie auch das



Auf Wiedersehen! Die Reko-Lok der Baureihe 50³⁵ aus dem Bestand der ehemaligen Deutschen Reichsbahn der DDR dampft am frühen Sonntag Abend mit ihrem Zug wieder aus Göppingen ab.

Ausweichen in Zelte im Stauferpark. Zu berücksichtigen bleibt aber auch, dass die bekannten Hallen nicht verfügbar waren und schon deshalb Ersatzlösungen gefunden werden mussten.

So blieben von den klassischen Orten gerade mal zwei übrig: der Bahnhof Göppingen und das Firmengelände von Leonhard Weiß. Das erst kurz vor dem Wochenende veröffentlichte Faltblatt mit den einzelnen Lokalitäten und Programmpunkten empfand die Mehrheit der an **Trainini**[®] rückmeldenden Besucher als wenig hilfreich: Bemängelt wurde der fehlende Standplan, wie er sonst für jede Messe in vergleichbarer Größe selbstverständlich ist – auch die redaktionelle Arbeit wurde hierdurch übrigens sehr erschwert.

Ursache für diesen Mangel könnte sein, dass die Märklin-Tage 2007 extern organisiert wurden und Märklin-Wissen vielleicht abhanden ging. Es verbleibt der Eindruck, dass die Organisatoren vielleicht mit den Dimensionen des Ereignisses zumindest teilweise überfordert waren. Ursache könnte vielleicht auch sein, dass der Auftrag zu spät vergeben wurde und Zeitdruck entstand.

Angesichts der lange ungewissen Zukunft des Hauses Märklin und der vielen Punkte, die innerhalb kürzester Zeit abzuarbeiten waren und sind, erschien das auch nachvollziehbar, sofern diese Vermutung zutrifft. Anlass für Groll gibt es keinen, denn vieles lief wie gewohnt reibungslos und wurde daher gar nicht wahrgenommen. Als Beispiel sei der Busverkehr genannt, der die einzelnen Veranstaltungsorte verband und wieder als kostenloser Ringverkehr eingerichtet war.

Abschließend bleibt anzumerken, dass dies hoffentlich nicht der letzte Modellbahntreff – in welcher Form auch immer – war. Lief längst nicht alles reibungslos, so ist dies auch kein Grund, den Kopf in den Sand zu stecken. Voraussetzung sollte nur sein, Bewährtes zu sichern und aus Fehlern zu lernen. Und dann freuen wir uns auch schon auf 2009, wenn es hoffentlich wieder heißt: „Willkommen zu den Märklin-Tagen!“.

Webadressen:
<http://www.maerklin.de/mobatreff>

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

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für alle Leserbriefe und Rückmeldungen, die Trainini erreichen. Schreiben Sie 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 Trainini[®] rechtzeitig informieren.

Das **Trainini[®] Preisausschreiben 2007** ist beendet:

Am 30. September 2007 endete das **Trainini[®] Preisausschreiben 2007**. Die Gewinner werden in den nächsten Tagen gezogen und die Gewinne anschließend per Post zugestellt. In der nächsten Ausgabe werden die Sieger dann zusammen mit den Einzellösungen zu den Fragen auch an dieser Stelle bekanntgegeben.

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Obwohl viel historisches Vorbildwissen abgefragt wurde, gingen ausschließlich richtige Antworten ein: Das richtige Lösungswort lautete „Rheine“ und bezeichnet den Namen jener Stadt, die das Ende des Dampfbetriebs bei der Deutschen Bundesbahn symbolisierte und deshalb auch in den Schwerpunktartikeln 2007 eine wichtige Rolle spielt.

Die Redaktion von **Trainini**[®] wünscht schon jetzt allen Gewinnern viel Spaß mit den vom Heel-Verlag ausgelobten Büchern und freut sich, dass dank einer Spende der Firma UHU zusätzlich auch noch einige Trostpreise in Form von Klebstoffen für den Modellbau ausgegeben werden können.



Aktuelles aus dem Hause Märklin:

Zwei bedeutende Übernahmen gab die Märklin-Holding GmbH bekannt. Bereits am 26. Juli 2007 einigte sich die Gläubigerversammlung der im Anschlusskonkurs befindlichen Ernst Paul Lehmann Patentwerke oHG auf den Verkauf wesentlicher Aktiva an Märklin.

Damit geht die Marke LGB nun an Märklin über und ergänzt deren Produktangebot in der Weise, dass künftig alle gängigen Spurweiten durch den Traditionshersteller angeboten werden. In Göppingen ist man zuversichtlich, den Markt kurzfristig wieder mit Modellen und Zubehör versorgen zu können. Weiter seien durch die Übernahme 20 hochqualifizierte Arbeitsplätze in Nürnberg geschaffen worden. Allerdings erfolgt die LGB-Produktion künftig im Märklin-Produktionsverbund, also nicht mehr in Nürnberg.

Auch der Spur-1-Spezialist Hübner Feinwerktechnik GmbH wurde im August an Märklin verkauft. Seit mehreren Jahren hatten sich die alten Eigentümer wegen fehlender Unternehmensnachfolge um einen Verkauf bemüht, das Geschäft aber bis zuletzt entgegen der ursprünglichen Planung weitergeführt. Die Übernahme durch Märklin ergänzt nun deren Angebot ohne Überschneidungen und stärkt deren Produktpalette.

Die Geschäftsführung sieht das Unternehmen durch die laufenden Umstrukturierungen und Zukäufe gestärkt. Die Geschäftsführung zeigte sich auch zufrieden mit Umsatz (bereinigt um Sondereffekte etwa auf Vorjahresniveau) und Auftragsbestand. Durch die Angebotserweiterung um eine Gartenbahn erhoffe man sich aufgrund der gegenteiligen Saisonalität eine „bessere Balance“. Diese dürfte in einer Verstärkung von Umsatzerlösen und gleichmäßigeren Auslastung der Produktionskapazitäten bestehen, wie **Trainini**[®] erwartet.

Die Konzentration auf die zwei Standorte Göppingen und Győr (Ungarn) bedingt eine Stärkung der Kernkompetenzen von Märklin und schafft einen modernen Produktionsverbund. Hieraus ergeben sich auch wettbewerbsfähige Kostenstrukturen. Inzwischen sind auch die Verhandlungen mit Betriebsrat und Gewerkschaft abgeschlossen, so dass diese Ergebnisse endgültig sind. Für die Beschäftigten in Sonneberg und Nürnberg, deren Arbeitsplätze verlorengehen, wurden Beschäftigungs- und Qualifizierungsgesellschaften eingerichtet.

Neues gibt es auch seitens **Trainini**[®] zu vermelden:

Bereits am 3. September 2007 entsprach das Deutsche Patent- und Markenamt mit Hauptsitz in München der Markenmeldung von **Trainini**[®].

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Damit wurde **Trainini**[®] rückwirkend zum Anmeldetag eine gesetzlich geschützte Marke. Anlass zu diesem wichtigen Schritt war u. a. ein vorheriger Versuch Dritter, unter diesem besonders für die Spurweite Z erfolgreich eingeführten Namen aufzutreten. Dies konnte aber rechtzeitig unterbunden werden.

„Modellbahner und insbesondere die Leser sollen sich heute und in Zukunft darauf verlassen können, dass die Marke **Trainini**[®] für höchste Qualität steht. So ist die Markeneintragung auch ein wichtiger Schritt zur Profilierung der Aktivitäten von **Trainini**[®].“, erläutert Markeninhaber Holger Späing.

So wird es mit dem gesetzlichen Schutz grundsätzlich auch möglich, **Trainini**[®] zur Handelsmarke für Modellbahnen und Zubehör auszubauen. Elementar ist dafür aber eine Trennung vom Magazin selbst, das keinerlei Einnahmequellen anstrebt. Die Unabhängigkeit der redaktionellen Arbeit und die streng unkommerzielle Ausrichtung bleiben also stets oberstes Gebot.

Ziel ist dann also nicht die Absicht einer Gewinnerzielung durch den Markeninhaber selbst: Gedacht wird eher daran, neuen Anbietern aus dem Bereich der Kleinserienhersteller den Markteintritt zu erleichtern und so das Angebot beständig zu erweitern. Gleichzeitig wäre der Produktvertrieb unter einer (kostenlosen) Lizenz der Marke **Trainini**[®] vergleichbar mit einem anerkannten Gütesiegel.

Definierte Standards wären dann auszuarbeiten, vertraglich zu regeln und zu veröffentlichen. Vor Vergabe einer Lizenz wäre ein unabhängig und nachvollziehbar durchgeführter Produkttest bindend, der aber nicht zwingend im Magazin erscheinen müsste.

3 Messen im Herbst 2007 mit Spur-Z-Beteiligung:

In diesem Jahr finden noch mindestens drei Messen statt, die für Freunde der Spurweite Z interessant sind. Vom 1. bis zum 4. November 2007 ist das die „Faszination Modellbau“ in Friedrichshafen (<http://www.modellbau-friedrichshafen.de>), wo Rolfs Laedchen erstmals den neuen Wasserturm ausstellen und anbieten wird. Typische Motive aus dem Rheinland, Bergischen Land und dem Ruhrgebiet zeigt dort der Z-Stammtisch Rhein-Ruhr. In der Stammtischanlage integriert sind erstmals die Module „Kiesgewinnung am Rheinarm“ und „Schrebergartenkolonie“.

Weiter geht es dann unter gleichem Titel vom 23. bis zum 25. November in der Messe Bremen (<http://www.modellbau-bremen.de>). Dort liegen die Hallen direkt am „Hinterausgang“ des Hauptbahnhofs und sind bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu erreichen. Für die Spur Z werden hier die Z-Friends Europe ausstellen. Unter den Exponaten findet sich auch die „Tielke Stahl AG“, die weiter ausgebaut wurde und u.a. um einen großen Schaufelradbagger erweitert wurde.



Am 1. Dezember 2007 startet dann in der Neuen Messe München die 25. Internationale Modellbahnausstellung (<http://www.intmodellbahn.de>). Dort wird Märklin dann die Insidermodelle des Modelljahres 2008 für alle Spurweiten enthüllen. Diese Ausstellung läuft bis zum 4. Dezember.

Huppertz-Technics würdigt den Dampflokschied vor 30 Jahren:

Auch wenn durch die Produktion der Serie „Das Werk“ für Märklin in Spurweite H0 die Produktionskapazitäten lange Zeit ausgelastet hat, ist das Thema Spur Z beim Kartonmodellbauspezialisten aus Arnsberg (Nordrhein-Westfalen) noch lange nicht vom Tisch.

Eine weitere Neuheit für 2007 darf deshalb nun noch passend zum Jahresschwerpunktthema angekündigt werden: das alte Stellwerk Rheine Rangierbahnhof (Rheine Rgf) mit Schlagwetterwand und Rangieraufsicht.

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Trotz seines schlichten und für viele Regionen und mehrere Epochen einsetzbaren Baustils war das Vorbild eine markante Erscheinung. Das lag an seiner Aufstellung als Einzelgebäude inmitten der weitläufigen Gleisanlagen ebenso wie auch an seiner Lage in unmittelbarer Nachbarschaft zum letzten Dampflokbetriebswerk der Deutschen Bundesbahn. Als vermehrt Dampflokomotiven der Baureihe 042 wegen Platzmangels außerhalb des Bw Rheine abgestellt wurden, tauchte es auch verstärkt auf Fotos auf.

Nicht nur wer sich der Endphase des Dampflokbetriebs in Westdeutschland widmen möchte, findet künftig ein passendes Modell im Programm von HMB Ltd. Denn leider ist das Angebot an größeren Stellwerken in der Spurweite Z auch heute noch recht dürftig. Ins Programm übernommen werden sollen künftig vor allem Industriearchitekturmodelle.

Überarbeitet wird derzeit noch mal das Fördergerüst, dass in **Trainini**[®] 2/2007, Ausgabe 19 vorgestellt wurde: Es erhält künftig vier statt zwei Seilscheiben und weitere Detailnachbildungen.

Die Auslieferung aller bisher angekündigten Spur-Z-Modelle soll kurz nach der Nürnberger Messe 2008 beginnen. Unter der neuen Internetadresse <http://www.hmb-technics.com> finden Sie weitere Informationen.

Bald gibt es einen neuen Kalender von **Trainini**[®]:

Bald sind die Vorbereitungen abgeschlossen und das Warten hat ein Ende! Derzeit laufen die letzten Vorbereitungen für den **Trainini Fotokalender 2008**. Spätestens ab Anfang November soll er auf den

Trainini Fotokalender 2008

Praxismagazin für Spurweite Z



Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Internetseiten von **Trainini**[®] zum Herunterladen bereitstehen. Später wird er wieder auf der **Trainini Jahres-CD 2007** archiviert.

Wer ihn nicht selbst ausdrucken kann oder Wert auf eine spiralgeheftete Ausfertigung legt, dem bietet High Tech Modellbahnen (<http://www-z-hightech.de>) auch in diesem Jahr wieder den Druck als Dienstleistung an. Ausdrücklich bezahlen Sie dabei nur Druck und Heftung an den Anbieter, das Kalendermaterial an sich wird nicht kostenpflichtig angeboten!

Erhältlich ist der gedruckte Kalender durch High Tech Modellbahnen auf dem Versandweg oder während des Adventstreffens in Zell an der Mosel.

Für Ärger und Freuden sorgt Märklins jüngste Lagerräumung:

Schnäppchenjäger freuen sich wieder einmal über eine weitere Lagerräumungsaktion von Märklin. Dank enorm günstiger Preise vervollständigen viele Spur-Z-Bahner nun ihre Sammlungen um Stücke, die teilweise bis zu 70 Prozent unter der ehemaligen UVP des Herstellers liegen.

Bei Standardartikeln wird das niemanden erregen, einige aber umso mehr erfreuen. Für Zorn unter vielen Lesern sorgte allerdings die Tatsache, dass auch Insidermodelle in diesen Sonderverkäufen auftauchen, die seitens Märklin als „Überraschungspakete“ abgegeben wurden.

Nachdem bereits die taubenblau-graue Version des SVT 04 „Bauart Hamburg“ (Art.-Nr. 88870) in einer vorherigen Liste auftauchte, scheint das Fass nun übergelaufen: Nun wurde auch der „Weltmeisterzug“ VT 08⁵ (Art.-Nrn. 88720 und 87720) über einige Händler zu Preisen um 110,00 – 149,00 EUR an jedermann abgegeben.

Den Mitgliedern des Insiderclubs war dieser Zug erst letztes Jahr „exklusiv“ für 349,00 EUR angeboten worden. Da Märklin stets betont, eben nur die genaue Zahl vorbestellter Züge zu fertigen und sich bereits 2006 vereinzelt Leser bei der Redaktion gemeldet haben, die nach der Insolvenz ihres Händlers trotz namentlicher Bestellung nicht über einen anderen Händler beliefert wurden, hat diese Behauptung nun einen äußerst bitteren Beigeschmack bekommen.

Immer mehr Modellbahner bekunden bei Stammtischen, auf Messen und in Foren, keine Vorbestellungen mehr zu tätigen. Besonders gälte dies für die Insidermodelle. Der relativ kleine Markt der Spurweite Z könnte davon schnell und nachhaltig getroffen werden.

Eine solche Vertriebspolitik untergräbt die Glaubwürdigkeit der Marke Märklin nach eigener Auffassung schwer. **Trainini**[®] hat sich deshalb am 10. Oktober 2007 bei der Geschäftsführung beschwert und eine Stellungnahme gefordert, die mit Einverständnis an dieser Stelle veröffentlicht werden soll.

Ein SBB-Waggon erscheint neu bei FR:

Auch bei Freudenreich Feinwerktechnik gibt es noch eine weitere Neuheit zu vermelden. Wie bei ZettZeit (<http://www.zettzeit.ch>) bereits vorgestellt, eignet sich der angekündigte Neuschotterwagen Xs72 bestens als Bauzugwagen zur Vervollständigung des Sersa-Sets von Märklin oder zur Erweiterung des von Jens Wimmel initiierten Bauzugs mit dem Rangiertraktor Tm II und einem gedeckten Güterwagen mit versteck-



Der Neuschotterwagen Xs72 der SBB von Freudenreich Feinwerktechnik glänzt mit feinsten Detailnachbildungen. Foto: Freudenreich Feinwerktechnik

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

tem Antrieb („Geisterwagen“).

Der Waggon ist komplett aus Metall gefertigt und wird im Zweierset ausgeliefert (Art.-Nr. ZF309). Alle Details werden dabei äußerst fein wiedergegeben. Dazu gehören auch frei stehende Handräder und Griffstangen. Alle weiteren Informationen inklusive der Daten zur Auslieferung und den Preisen sind unter <http://www.fr-model.de> nachzulesen.

Alle Fotofreunde mit Spur-Z-Leidenschaft aufgepasst:

Bereits zum zweiten Mal veranstaltet Andreas Petkelis einen Fotowettbewerb auf seinen privaten Internetseiten (<http://www.1zu220-welt.de>). Weitere Informationen zu den Regeln und den ausgelobten Preisen aus dem eigenen Sortiment sind ebenfalls dort zu finden. Zusammen mit seinem Vater betreibt Andreas auch das Internetangebot 1zu220-Modelle (<http://www.1zu220-modelle.de>).

Seit dem 7. Oktober und noch bis zum 2. Dezember 2007 sind Fotofreunde nun aufgerufen, ihr bestes Bild des eigenen Lieblingslokomodells im Maßstab 1:220 einzusenden.

Eine fachkundige Jury, der auch **Trainini**[®] angehört, wird anschließend zwischen 0 und 20 Punkten nach einzelnen Bewertungskategorien ohne Kenntnis des jeweiligen Einsenders vergeben. Die Sieger ermitteln sich aus den Summen aller Punkte.

Auch Jury-Mitglieder dürfen teilnehmen, eigene Fotos dann aber nicht bewerten. Überwacht wird dies durch den Ausrichter selbst. Die Gewinnerfotos werden später veröffentlicht. Sofern die Einsender zustimmen, wird es vielleicht künftig auch ein Wiedersehen in einem **Trainini Fotokalender** geben.

Spannende Herbstneuheiten für die Szenegestaltung:

Auch im Herbst 2007 ist Trafofuchs wieder für eine Überraschung gut. Gleich fünf neue Figurensätze gelangen neu ins Programm, von denen eines mit dem Titel „Mittagspause“ aus der Reihe „Bienchen und Blümchen“ bereits in der letzten Ausgabe erwähnt wurde.

Auch das zunächst auf **Trainini**[®]-Wunsch gefertigte Set „Dringende Sitzung“ (siehe **Trainini**[®] 9/2007, Ausgabe 26) zur Vervollständigung des Plumsklos aus dem Sortiment von Atelier Heinz Wagner wird bei entsprechender Nachfrage in die Serienfertigung übernommen.

Unter den noch nicht vor angekündigten Neuheiten befinden sich gleich zwei neue Produkte zur Ausgestaltung von Epoche-1-Szenarien. Bei den Artikeln „Karren“ und „Blumen“ handelt es sich jeweils um in Ätztechnik hergestellte, von Hand zu ziehende Gefährte, mit denen in Zeiten des deutschen Kaiserreichs Koffer zur Verladung an den Gepäckwagen transportiert wurden bzw. Blumen als rollender Laden bewegt wurden. Zu jedem Set gehören eine („Karren“) oder zwei („Blumen“) Figuren in zeitgenössischer Kleidung und Farbe.



Drei der Trafofuchs-Neuheiten auf einen Blick: Set „Blumen“ für Epoche 1 (oben), „Reisende 21“ für Epoche 5 (Mitte) und die Trachtenfiguren-Set „Sitzende“ zur Gestaltung bayerischer Biergärten und Volksfeste (unten). Alle Fotos: Trafofuchs; Birgit Foken-Brock

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Zeitgleich behebt Trafofuchs den Mangel an Figuren für die laufende Epoche 5. Die Packung „Reisende 21“ enthält insgesamt sieben Figuren in Kleidungsstilen und Farben, die der Mode der letzten Jahre entsprechen. Unter ihnen sind auch eine Nonne und drei Menschen mit dunkler Hautfarbe, zwei davon Frauen. Verwendbar sind diese Figuren teilweise auch als einkaufende Passanten in Fußgängerzonen.

Epochenübergreifend ist die letzte Herbstneuheit mit dem unscheinbaren Titel „Sitzende“. Dahinter verbergen sich sechs Figuren, je zur Hälfte Männer und Frauen, die allesamt in Trachtenkleidung präsentiert werden. Gedacht sind sie zur Gestaltung von bayerischen Biergartenszenen oder auch zur Einbettung in Volksfestdarstellungen, wie sie mit den Festzeltbausätzen von Lütke Modellbahn möglich sind.

Weitere Informationen und Fotos aller Neuheiten finden Sie unter <http://www.trafofuchs.de>!

Märklin-Insiderlok und weitere Neuheiten ausgeliefert:

Nachdem die Neuheiten-Auslieferungen 2007 für die Spurweite Z anfangs recht zögerlich vonstatten gingen, sind nun wichtige Neuheiten endlich in größerer Zahl erhältlich. Zu ihnen gehören die Modelle des SVT 04 im späteren Rot der Deutschen Bundesbahn als „Ft 231 Montan-Express“ (Art.-Nr. 88872), der ursprünglich bereits im Frühjahr kommen sollte.

Dieser Zug wurde aufgrund seiner feinen Bedruckung zur vielleicht attraktivsten Variante des vielkritisierten Modells (Beleuchtung in nur einer Zughälfte; zu spitz geratene Kopfform). Besonderen Anteil am gelungenen Eindruck haben der feine Schriftzug „DEUTSCHE BUNDESBAHN“ an der Längsseite und die silberne Umrandung der Stirnleuchten. Märklin beweist damit wieder den hohen Stand der Bedruckungstechnik im eigenen Hause.

Weniger Freude macht die Zugpackung „TEE Saphir“ (Art.-Nr. 88733 & 87933). Über Qualitätsmängel, die von mehreren Lesern geschildert wurden, wurde bereits in **Trainini**[®] berichtet. Enttäuschend ist ebenfalls, dass eben nicht, wie in der ursprünglichen Produktbeschreibung, ein Barwagen im Erweiterungsset enthalten ist sondern dessen nach Beendigung der TEE-Einsätze umgebaute Version als Sitzwagen.

Erkennbar ist dies leicht an Fenstern, wo wegen der Barausstattung zuvor eine geschlossene Seitenwand bestand. Der Zug stellt technisch deshalb eben nicht die angekündigte Ursprungsausführung von 1957 dar. Besonders bedauerlich ist dieser vermeidbare Fehler, weil die

korrekte Gehäuseform seit der ersten Auflage vor dreizehn Jahren bei Märklin vorhanden ist. Wie bei allen anderen bereits angepassten Zugteilen längst geschehen, hätte auch bei diesem Zwischenwagen lediglich die Übergangskulisse mit der der neueren Kupplung versehen werden müssen.

Da Märklins unverbindliche Preisempfehlung deutlich über dem Doppelten liegt, was 1994 im Fachhandel für das vergleichbare Vorgängermodell zu zahlen war, wäre dieser Aufwand aus Kundensicht



In der Übergangszeit fährt der nun als TEE verkehrende „Rheinpfeil“ (Märklin 81439) im gemischten Farbkleid. Lok und einige Wagen tragen bereits die TEE-Farben bordeauxrot-beige, während Aussichts- und Buckelspeisewagen noch im FD-Farbkleid unterwegs sind. Das Foto dieser Märklin-Neuheit wurde beim Stammtisch Untereschbach aufgenommen.

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

auf jeden Fall gerechtfertigt. **Trainini**[®] fragt sich deshalb, ob hier an der richtigen Stelle gespart wurde oder vielleicht ein Mal mehr Marktchancen vertan wurden.

Ausgeliefert wurde auch eine weitere Tranche des lokbespannten „TEE Rheinpfel“ (Art.-Nr. 81439). Auch bei diesem Modell wurde aber leider gegen dem stimmigen Handmuster gespart. Um einen Bedruckungsvorgang am Gehäuse zu sparen, ließ man am in der Grundfarbe beige lackierten Lokmodell einfach die Kantenkante unbedruckt. Daher macht die beige Zierlinie an den Außenseiten kurz vor den Puffern nun vorbildwidrig einen Knick nach unten.

Über jede Kritik erhaben scheint glücklicherweise die diesjährige Insiderlok mit der Art.-Nr. 88053. Und das liegt eben nicht an der fehlenden, direkten Vergleichsmöglichkeit mit einem Vorbild. Da die Antriebsräder fast aller Märklin-Dampfloks etwas zu klein umgesetzt sind, korrigiert sich der im Vorbild etwas größere Raddurchmesser der Baureihe 96 an dieser Stelle. Von deren Modell stammen nämlich die Antriebsräder. Die übrigen Proportionen der Lok wirken ebenfalls stimmig und bringen auch den enormen Kesseldurchmesser gut zur Geltung.



Die schwere Mallet-Dampflok der Baureihe 53 (Märklin 88053) wäre besonders für den Dienst vor schweren Güterzügen auf Gebirgsstrecken geeignet gewesen. Deshalb absolviert ihr Modell eine Probefahrt vor einem Güterzug aus Schwerlastwagen SSym 46 auf der Gotthard-Nordrampe.

Wie schon die erste Mallet der Baureihe 96, von der sie neben den Rädern eine ganze Triebwerksgruppe erhalten hat, hat sie auch einen guten und ruhigen Lauf. Ihre Zugkraft übersteigt die aller anderen Schlepptenderdampfloks aus dem Hause Märklin. Zu verdanken hat sie das ihrem hohen Gewicht von fast 70 Gramm, welches auf das große Gehäuse mit dem massiven Kessel zurückzuführen ist.

Digitalbahnern besonders gefallen hat die Tatsache, dass dieses Modell ohne nennenswerten Aufwand umgerüstet werden kann, der Platz für einen Decoder also bereits vorhanden ist. Bleibt die Frage, ob dies nur auf Zufall beruht oder man in Göppingen die Zeichen der Zeit erkannt hat?

Trainini – Ausgabe 27

Praxismagazin für Spurweite Z

Impressum

Die Veröffentlichung von **Trainini® Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt privat und nicht kommerziell. **Trainini® Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen.

Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers eines Artikels und nicht unbedingt die des Herausgebers wieder. Sofern ein Beitrag nicht namentlich gekennzeichnet ist, ist der Verfasser mit dem Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, ebenfalls vom Herausgeber.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf

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

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder Email an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt Redaktion und Herausgeber vorbehalten. Diese bemühen 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, Warenzeichen und -bezeichnungen gehören den jeweiligen Herstellern oder Rechteinhabern. Ihre Wiedergabe erfolgt ohne die Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

Trainini® Praxismagazin für Spurweite Z erscheint unregelmäßig in loser Form und steht allen interessierten Modellbahnern, besonders Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Download auf <http://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 Art der Vervielfältigung, auch in Teilen, setzen das vorherige ausdrückliche Einverständnis des Herausgebers voraus. Besonders ungenehmigte, kommerzielle Verwertung wird nicht toleriert.

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