

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Baureihe 70 – klein aber fein

Leseranlage Jörglstadt
Zu Besuch im Miniaturwunderland

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

viele klagen über das Sommerloch: wir nicht! **Trainini®** und die Spurweite Z gönnen sich keine Atempause.

Wir genießen die Sommerneuheiten sowie ausgeklügelte Ideen. Und davon präsentieren wir Ihnen heute gleich zwei. Die Anlage von Jörg Sehrer ist sehr kompakt gebaut und gestalterisch frei konzipiert. Trotzdem – oder gerade deswegen - ist es verblüffend, wie stimmig und glaubhaft sie wirkt.



Holger Späing
Chefredakteur

Jeder Modellbahner verwirklicht in seinem Wirken immer auch ein Stück von sich selbst. Und Jörg Sehrers Domäne ist wohl unbestritten der Häuserbau.

Ganz anders ist das bei Götz Guddas. Er hat schon viele Dinge und Accessoires entwickelt und seine Kindheitsträume im Maßstab 1:220 umgesetzt. Beim Eigenbau seiner Baureihe 70 fühlte er die Herausforderung aus ganz anderen Gründen, aber auch hier führte es wieder zu einer großen Überraschung.

Sie trauen sich den völligen Eigenbau einer Lok nicht zu? Macht nichts, da sind sie nicht allein. Vielleicht war das auch der Grund für das Stillschweigen von Götz Guddas. Erst mal still in der Werkstatt erproben, wie weit die eigenen Fähigkeiten reichen und sich Schritt für Schritt an ein wirklich waghalsiges Projekt herantasten?

Das ist der Stoff, aus dem die Geschichte der Spurweite Z geschrieben wird! Erstklassige Ergebnisse wie dieses begeistern, schrecken aber auch viele Modellbahner ab. Völlig zu Unrecht – Mut und Selbstvertrauen standen am Anfang jedes großen Erfolges.

Wir runden diese Ausgabe mit einem Besuch bei den Profis ab und geben Ihnen einen Überblick über das Miniaturwunderland, wie es sich aktuell präsentiert. Darüber hinaus fassen wir einige elementare Fakten zusammen. Bestimmt ist da auch das eine oder andere, das sie noch nicht wussten.

Seien Sie gewiss, dass dies nicht der letzte Bericht über die größte Modellbahnanlage der Welt ist . Sie gibt schließlich auch uns Anregungen, wie die Anlage Zetzwil in der letzten Ausgabe bewiesen hat.

Wer noch nicht in Hamburg war oder sich daheim einfach nur an das Gesehene erinnern möchte, wird sich über unseren Medientipp freuen. Mittlerweile gibt es vom Miniaturwunderland mehrere DVD-Scheiben. Zwei davon haben wir uns angesehen und stellen Sie heute vor.

So, jetzt aber ab in den Keller! Da ist es an heißen Tagen viel angenehmer als draußen und mit einem kühlen Kopf können Sie all die Anregungen in die Tat umsetzen, die Sie heute von uns erhalten haben.

Wir wünschen dabei ebenso viel Vergnügen wie beim Lesen dieses Magazins!

Her-Z-lich,

Holger Späing

70 083 entsteht als Eigenbau
Kleine Dampflokomotive ganz groß

Götz Guddas zählt zu den großen Tüftlern der Spurweite Z. Und als er sich bei der Baureihe 70 von Bahls Modelleisenbahnen in Geduld üben musste, juckte es ihn irgendwann mal zu sehr in den Fingern. So beschloss er, sich an einem Eigenbau zu versuchen und seine Wartezeit damit zu verkürzen. Wie anspruchsvoll dieses Vorhaben war, durfte er so hautnah erleben. Heute berichtet er uns von diesem außergewöhnlichen Projekt.

Viele Herausforderungen hat Götz Guddas im Maßstab 1:220 schon bewältigt, darunter funktionsfähige Güterzug-Schlusslaternen oder die Umsetzung des legendären Edelweißzugs von Fleischmann in die Spurweite Z. Die recht urig wirkende Dampflokomotive der Baureihe 70 gehört zu seinen Lieblingsloks und so die war die Freude groß, als Bahls Modelleisenbahnen sie als Neuheit ankündigte.



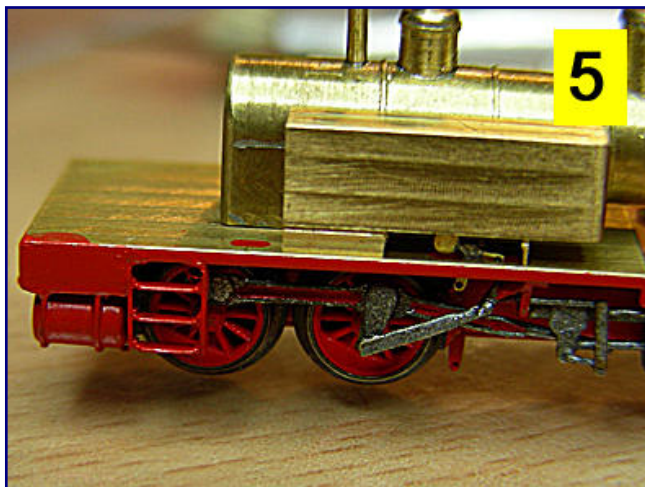
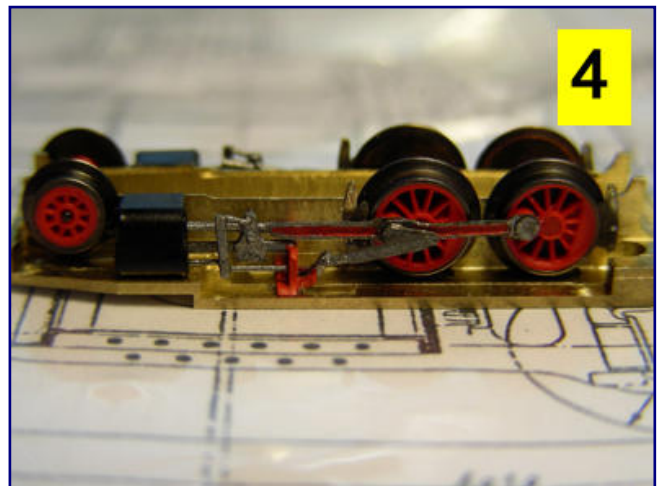
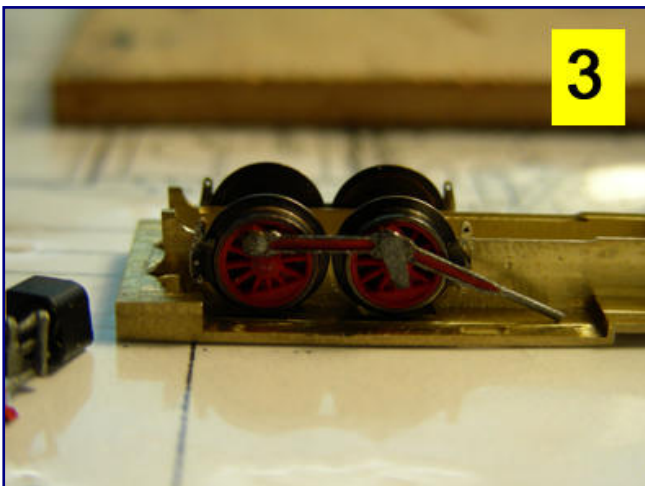
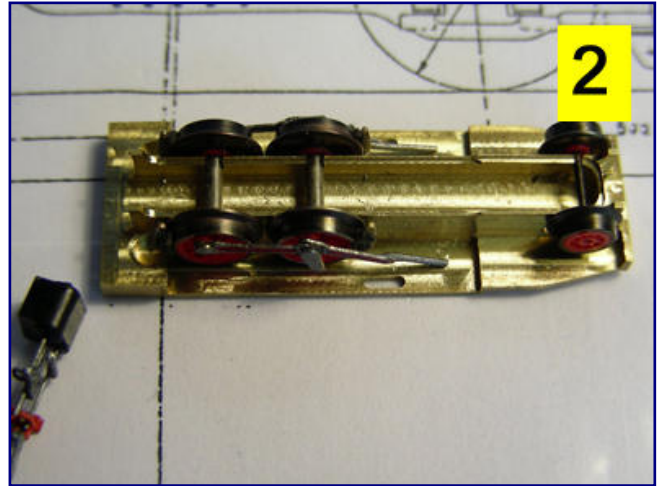
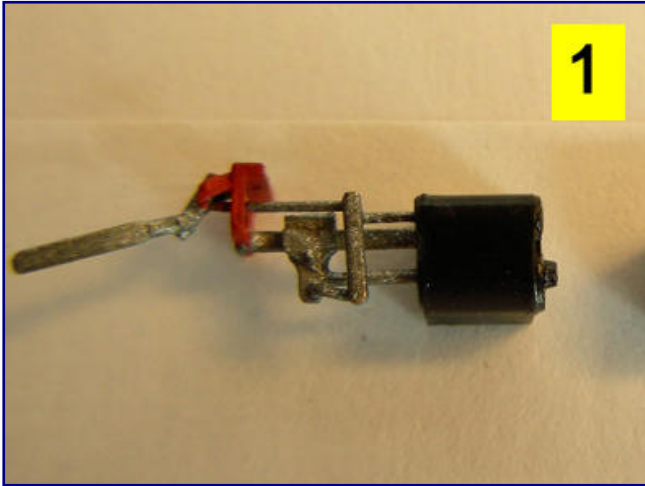
Ein Wunschtraum war die Baureihe 70, ehemalige bayerische Pt 2/3, für Götz Guddas. Im Eigenbau hat er ihn kürzlich verwirklicht.

Doch warten konnte und mochte er nicht mehr allzu lange, dafür juckte es nun zu sehr in den Fingern. Das führte zum Entschluss, sich an dieser Lok selbst zu versuchen. Zwar wollte er kein Konkurrenzmodell zur Kleinserie schaffen und wartet auch heute noch auf seine Bestellung, doch wie lässt es sich besser erfahren, wie viel Entwicklungs- und Montagearbeit in einem Kleinserienmodell steckt? Um keinen Erwartungsdruck von außen aufzubauen, begann er daraufhin seine Arbeit im „stillen Kämmerlein“.

Im Internet suchte er zunächst nach Maßen, Zeichnungen oder Bildern zur Baureihe 70 und fand eher zufällig auf den Seiten des Ausbesserungswerks Meiningen jede Menge Fotos, weil die gewählte Vorbildmaschine dort aufgearbeitet worden war. Auf seine Nachfrage wurde er schließlich an den Bayerischen Lokalbahnverein verwiesen, der ihm im Januar 2007 gegen eine kleine Spende eine Kopie des Originalplans von 1908 zuschickte.

Nun konnte endlich die Arbeit am Modell beginnen. Als schwierigste Aufgabe stellte sich die Beschaffung der Treibräder heraus, weil diese nicht als Ersatzteil erhältlich waren. Trotzdem schaffte es der „Händler des Vertrauens“, einen kompletten Radsatz der Baureihe 58 für Götz zu beschaffen – allerdings zu einem sehr stolzen Preis. Doch besser teuer als gar nicht, lautete die Devise, denn nun war die größte Hürde überwunden.

Ausgewählte Schritte auf dem Weg zur Baureihe 70



Ursprünglich sollte die Steuerung voll beweglich gestaltet werden, wurde dann aber starr montiert (Bild 1). Das Fahrwerk ist aus einem Messingblock gefräst. Dann wurden die Achsen eingesetzt (Bild 2), Treib und Kuppelstangen ergänzt und die Klotzbremsen des Vorbilds beweglich montiert (Bild 3). Anschließend können auch die Zylinder mit Schieberstange, Kreuzkopf und Steuerung installiert werden (Bild 4). Weiter geht es auf der oberen Lokhälfte: Kessel, Wasserkästen und Dome werden aus Messing gedreht und zusammengefügt (Bild 5), bevor es an die Ausrüstung des Kessels mit Luftpumpe, Turbolichtmaschine, Leitungen und Griffen gehen kann (Bild 6.)

Damit ging es an die Aufbereitung der alten Zeichnung. Bald stellte es sich als erforderlich heraus, eigene Zeichnungen mit den umgerechneten Maßen zu fertigen, denn sie erwiesen sich für ordentliches Arbeiten als unverzichtbar. Besonders schwierig ist die Nachbildung der Steuerung und der Zylinderpartie bei konsequentem Befolgen des Maßstabs 1:220. Der Grund dafür ist, dass die Radflächen und Spurkränze (bei allen Modellbahnmaßstäben) stets zu groß umgesetzt werden, um einen sicheren Lauf auch über Weichen zu gewährleisten. In der Spurweite Z werden die Raddurchmesser zu Wahrung der Proportionen im Gegenzug etwas verringert.

Bei der Baureihe 70 beanspruchten die breiten Radlaufflächen einen Teil des Platzes, der eigentlich den Zylindern zugestanden hätte. Von Anfang an kam nur ein unmotorisiertes Modell in Frage, um nicht auch für den Motor Kompromisse eingehen zu müssen, die sich später vielleicht nicht mehr verbergen lassen: Das Konzept kleiner Lokomotiven mit Geisterwagenzügen hat bei Götz Guddas Tradition.

Daten und Fakten zum Eigenbau:

Die Lok entstand in rund 300 Arbeitsstunden aus 286 Einzelteilen, die fast ausschließlich selbst gefertigt werden mussten.

Eine Konkurrenz zum Bahls-Modell stellt die Lok ausdrücklich nicht dar, d.h. sie ist nicht käuflich zu erwerben. Ziel war es, die Mühen und Probleme einer Modellentwicklung selbst zu erleben und im direkten Vergleich mit dem erwarteten Kleinserienmodell das eigene Ergebnis später vergleichen zu können.

Besonders wichtig für den vorbildgerechten Charakter der 70 083 waren das korrekte Umsetzen der Treib- und Kuppelstangen sowie eine plastisch wirkende Steuerung. Nur den Vorsatz einer vollbeweglichen Steuerung verwarf er während des Baus wieder, weil sich dies ohne Antrieb in der Lok als schwergängig erwies. Schließlich wurden alle Teile als starre Nachbildung zusammengelötet.



Auch an der Rauchkammer galt es viele Teile nachzubilden, darunter der Zentralverschluss und die Scharniere (Bild 7). Auf den Wasserkästen fehlten nach den Handläufen auch die Einfüllöffnungen für den Wasserkran (Bild 8). Nun wartet die Lok auf den Bau des Führerhauses.

Hohe Anforderungen stellte Götz auch an die Bremsanlage, die nicht nur durch Blechteile angedeutet werden sollte: Bremsklötze aus Pertinax wurden durch Bolzen so verbunden, dass sie sich wie beim Vorbild an die Radlauffläche anlegen, wenn der Bremshebel an die Räder drückt. Dadurch war nun auch ein Bremsgestänge erforderlich geworden, denn sonst schleifen die Bremsklötze gerne auf den Rädern und lassen die Kuppelstangen haken.

Die Bremsluftbehälter wurden aus massivem Messing gedreht, während die Halterungen aus Blech gefertigt wurden. Mit folgendem Trick ließen sich vier identische Blechteile herstellen: Vier Bleche großzügig zuschneiden und zunächst als Paket zusammenlöten. Dann hat man nur ein dickes Teil zu bearbeiten und wenn das Ergebnis den eigenen Anforderungen gerecht wird, lötet man es wieder auseinander. Auf die gleiche Weise entstanden auch die Teile für die Leitern und Rangiertritte.

Weiter ging es mit dem Kessel der kleinen Lok. Langkessel, Rauchkammer und oberer Teil des Stehkessels wurden wieder aus Messing gedreht. Der untere Teil des Stehkessels, in dem beim Vorbild Rost und Aschkasten zu finden sind, entstand mittels Fräsen und wurde dann an den Kessel angelötet.



Schornstein, Überdruckventilverkleidung und Dome wurden ebenfalls gedreht und in Löcher im Kessel eingepresst. Die vordere Kesselstütze entstand aus Blech und gibt auch die Ausschnitte des Vorbilds wieder, durch die die Abdampfrohre zum Schornstein geführt wurden. Zunächst sollte das Modell mit Luftpumpen von Modellbahn Scholz (Heidenheim) ausgerüstet werden, doch entsprachen sie nicht dem an diesem Vorbild ursprünglich verbauten Typ. Eine Suche im Internet führte zu einer bemaßten Zeichnung für den erforderlichen Eigenbau. Knifflig war hier jeweils die Wiedergabe der offen sichtbaren Kolbenstange zwischen Dampf- und Luftzylinder.



Bild oben:
Auch das Führerhaus wurde mit großer Akribie nachgebildet. Selbst das Schutzblech über der oberen Stirnlampe am Tender oder die Handläufe auf dem Führerhausdach wurden nicht vergessen.

Bild unten:
Auch die Pufferbohle wurde noch zugerüstet. Die vorderen Lampen sind sogar funktionsfähig. Filigran wirkt die Abdampfleitung von der Lichtmaschine auf den Schornstein der 70 083.

Die unteren Laternen der 70 083 stammen von einem Bahls-Modell der preußischen T3, die oberen fanden sich bei Scholz. Alle mussten sie von hinten ausgefräst werden, um SMD-Leuchtdioden der Baugröße 0402 einsetzen zu können, weil die Lok wie alle Modelle von Götz Guddas vorbildgerecht beleuchtet werden sollte.

Da der Lokkessel der „alten Dame“ leider nicht so glatt wie bei den Neubaumaschinen der Bundesbahn war, stand noch die Ausrüstung mit vielen Anbauteilen aus, die den Charakter von Vorbild wie Modell nachhaltig prägen. Alle Hebel, Leitungen und Handläufe wurden aus Draht gebogen oder aus Blech gefeilt, passende Bohrungen zur Befestigung an ihrem Einbauort angebracht und dort anschließend verlötet oder verklebt. Turbogenerator (Lichtmaschine) und die Zentralschmierpumpe wurden auch mit den bereits beschriebenen Techniken vorbildgerecht gefertigt. Dazu gehört die Ausrüstung mit allen Zu- und Abgängen wie Rohre, Leitungen, Hebeln oder Stellstangen.

Eine ganz andere Herausforderung stellte das Führerhaus der 70 083 dar: Es ist aus 0,3-mm-Messingblech gefräst worden. Die Türen sind zurückgesetzt worden und die Fenster mit Außenringen erhaben gestaltet worden. Der Tenderkasten ist wie die beiden Wasserkästen aus dem Vollen gefräst worden, erhielt aber den für diese Lok typischen Trichteraufsatz. Er wurde oben offen wiedergegeben, um ihn mit echter, maßstäblich gekörnter Steinkohle füllen zu können.

Der enorme Konstruktionsaufwand, der Götz Guddas manchmal sicher manches Mal an seine Grenzen brachte, durfte nach Vollenden der Metallarbeiten nicht am Lack scheitern. Klar war, dass ein Pinselstrich viele Details verdecken und damit einen großen Teil der Arbeit zunichte machen würde. Deshalb erhielt sein Vorzeigemodell eine hauchdünne Lackschicht mittels Spritzgriffel. Sein Favorit ist das Mo-

So beschreibt Götz selbst seine Projekterfahrungen:

Nach drei Monaten Bastelpause habe ich den mentalen Abstand gewonnen, die Bauphase von außen zu betrachten.

Die Zeit, vom Wunsch die Lok zu bauen, bis zum Planungsbeginn war nur kurz, denn ich hatte schnell Erfolg an die erforderlichen Unterlagen heranzukommen.

Die Zeit von der Planung bis zum Baubeginn, dauerte viel länger, denn ich musste ein halbes Jahr auf die Räder warten. Der Antrieb, den Bau nach Eintreffen der Räder zu starten, war der Reiz, die neu geschenkte Fräse zu testen. Der Erfolg stellte sich sofort ein, denn das Chassis gelang auf Antrieb. Die anfängliche Euphorie hielt dann auch noch einige Wochen an, bis dann die Durststrecke begann, und ich mich täglich fragte, was hast Du eigentlich in den vielen Wochen geschafft, was musst Du noch machen und wie viel Zeit ist noch bis Geseke?

Das ist dann schon ein Berg, über den man nur schwer schauen kann. Oft geht man abends ins Bett und findet keine Ruhe, weil noch nicht klar ist, wie zum Teufel soll ich bloß das nächste Teil fertigen? Glücklicherweise hatte ich immer die richtigen Ideen, denn doppelt musste ich kaum etwas machen.

Man könnte diese Durststrecke schon bald mit krankem Ehrgeiz bezeichnen, denn kapitulieren käme niemals in Frage, egal was passiert. Man sieht die wachsende Maschine immer nur im Messingglanz was dem Aussehen der Lok einen komplett anderen Charakter verleiht. Man zweifelt oft daran, ist das auch richtig – die Maße stimmen, muss wohl richtig sein.

Stellt man dann fest, sie ist ja bald fertig, verschieben sich die Mundwinkel wieder nach oben, sind aber umso schneller wieder unten, wenn etwas nicht sofort auf Antrieb perfekt läuft. Die Nerven liegen blank.

War dann alles zur Zufriedenheit fertig, bin ich in ein richtiges Loch gefallen, denn man musste nicht mehr all abendlich hochkonzentriert arbeiten, sondern mit Frauchen fernsehen. Aber den Antrieb etwas Neues zu starten hatte ich Monate lang absolut nicht. Nun habe ich mich soweit erholt und bin wieder im Rennen.

ein Vorlaufbandsatz von Märklin. Des- sen Speichen wurden mit dem Skalpell durchgeschnitten und die Zwischenräume ausgeschnitten, bevor sie neu aufgebaut werden konnten. Die Radscheibe wurde ganz genau auf 3,86 mm abgedreht.

Aufgrund der geänderten Achshöhe wurde nun eine zusätzliche Blattfeder erforderlich, die auch dafür zu sorgen hat, dass selbst bei unebenem Gleisverlauf alle Räder Gleiskontakt behalten und für die Stromaufnahme herangezogen werden können.

Götz kennt aber auch die andere Seite der Medaille. Drei Monate nach Ende seines Projekts zur Bau- reihe 70 hat er den Abstand gewon- nen, im Rückblick auch die unange-

dell „Revell Student plus“. Die Beschriftung erfolgte zunächst provisorisch mit PC-Ausdrucken, um diese Lok in Geseke vorführen zu können. Später wurden sie aber gegen Ätzschilder (Loknummern, Typenschilder, Fabrikschild und Bahnverwaltungs- schriftzug) und Schiebebilder (Gewichtsangaben, Standortbeschriftung) von Kuswa getauscht.

Hätte ihn doch in dieser Phase nicht irgendetwas gestört. Das Vorlaufrad wollte keine Zufriedenheit aufkommen lassen. Es passte nicht zur filigranen Optik seiner Arbeit. Kurzerhand wurde ein Wag- gon-Speichenradsatz umgeachst und es sah schon besser aus. Doch dann fand sich beim Aufräumen ein kleiner Zettel wieder, auf dem unter anderem „Vorlaufrad 850 mm“ stand. Das passte nicht zu den 950 in den Zeichnungen. Aber Pannen gehören halt auch zu einem Eigenbau.

Ursache war der Kopierer, mit dem die Pläne skaliert worden waren. Aus der führenden 8 war dabei eine 9 geworden, die Götz in die Irre geführt hatte. Erschöpft von seinem bisher größten Spur- Z-Projekt wollte er selbst diese Kleinigkeit nicht auf sich sitzen lassen. Noch ein Mal packte ihn der Ehrgeiz und so entstand Vorlaufachse Nummer 3 – hier ging es schließlich ums Prinzip!

Dieses endgültige Stück bekam längere Speichen und sorgte damit noch für eine weitere Steigerung des optischen Gesamteindrucks. Basis war wieder



Da ist die Welt noch in Ordnung: 70 083 fährt bei der Ausfahrt aus Güglingen über eine Stahlfachwerkbrücke, während unter ihr Motorradfahrer die Straße passie- ren.

nehmen Seiten zu betrachten. Anfangs ging es ganz schnell, denn die Pläne waren schneller beschafft als geplant. Auf die bestellten Räder musste er viel länger warten.

Nachdem die erste Euphorie über das Arbeiten mit der neuen Fräse verfliegen war, kam die Durststrecke. Täglich stellte er sich kritisch die Frage, was er denn geschafft habe. Schließlich war noch viel zu tun und der Wunschtermin „Geseke 2008“ kam immer näher.



Die 70 083 von Götz Guddas in ihrer vollen Schönheit: Auf dieser Aufnahme wird deutlich, welcher Aufwand in der Gestaltung der vielen Details lag. Auch die vollständige Beschriftung aus Ätzschildern (Bahnverwaltung, Loknummer und Fabrikschild auf dem Zylinder) und Schiebebildern (Gewichtsangaben, Revisionsanschriften und Beheimatung) tragen zum sehr guten Gesamtbild bei.

Die Arbeit am Wunschmodell kann motivieren, sie kann aber auch das Gegenteil bewirken. Fast alles gelang auf Anhieb und schaffte neuen Antrieb, hakte es aber doch mal, hingen die Mundwinkel unten. „Die Nerven liegen blank“, sagt Götz Guddas selbst zu diesen Situationen.

Und: „Oft geht man abends ins Bett und findet keine Ruhe, weil noch nicht klar ist, wie zum Teufel soll ich bloß das nächste Teil fertigen?“ Auch das gehört zu solch einer Mammutaufgabe. Jedem Modellbahner sei daher geraten, seine Ziele nicht zu hoch zu stecken. Neue Techniken lassen sich auch an kleineren und überschaubaren Stücken erproben. Stück für Stück sind dann Steigerungen möglich.

Nur zuviel Druck – wie hier etwa durch feste Termine – sollte sich niemand aufhalsen. Modellbahn ist und bleibt ein Hobby, das jedem nach seiner Fassung Spaß bereiten soll, nicht aber entmutigen oder überfordern darf. Nach Vollenden des Projekts, kam auch bei ihm das große Loch. Was tun? Meistens

endete der Abend dann vor dem Fernseher. „Den Antrieb etwas Neues zu starten hatte ich Monate lang absolut nicht“, sagt er nun im Rückblick.

So kann es gehen, wenn der Ehrgeiz einen erst mal gepackt hat. Viel zu selten wird auch über solche Erfahrungen berichtet. Stattdessen werden sie dann zu Unrecht ausgeblendet: Das kann Frust schaffen und in der Folge talentierte, aber noch unerfahrene Modellbahner von eigenen Ideen abhalten.

Götz Guddas steht auch zu dazu und kann seinem Schaffen heute umso mehr abgewinnen: Er weiß nun aus eigener Erfahrung, wie viel Arbeit zu leisten ist, bevor ein fertiges und ansehnliches Modell auf unseren Schienen steht.

An seiner großen Leidenschaft für die kleine, bayerische Lokalbahnlok mit der Achsfolge 2' B hat sich daher auch nichts geändert: Er freut sich umso mehr auf die noch ausstehende Umsetzung von Bahls Modelleisenbahnen und wird diese dann sicher Detail für Detail mit seinem eigenen Werk vergleichen.



Da zieht sie von dannen und auf der Anlage ihres Erbauers sicher auch noch so manche Runde...

Alle Fotos: Götz Guddas

- Bezug erforderlicher Einzelteile, Werkzeuge und Werkstoffe:**
 - <http://www.kuswa.de>
 - <http://www.maerklin.de>
 - <http://www.revell.de>
- Kleinserienangebot nach gleichem Vorbild:**
 - <http://www.lokomotiven-bahls.de>
- Vorbildliteratur:**
 - <http://www.ek-verlag.de>

Wer Informationen zur Vorbildgeschichte, technische Daten, Nachweise zum Einsatz der Lokomotiven und auch Zeichnungen sucht, findet diese im Buch „Die Baureihe 70 – Die bayerische Tenderlok für leichte Züge und ihre badische Schwester“ von Andreas Knipping, erschienen im EK-Verlag.



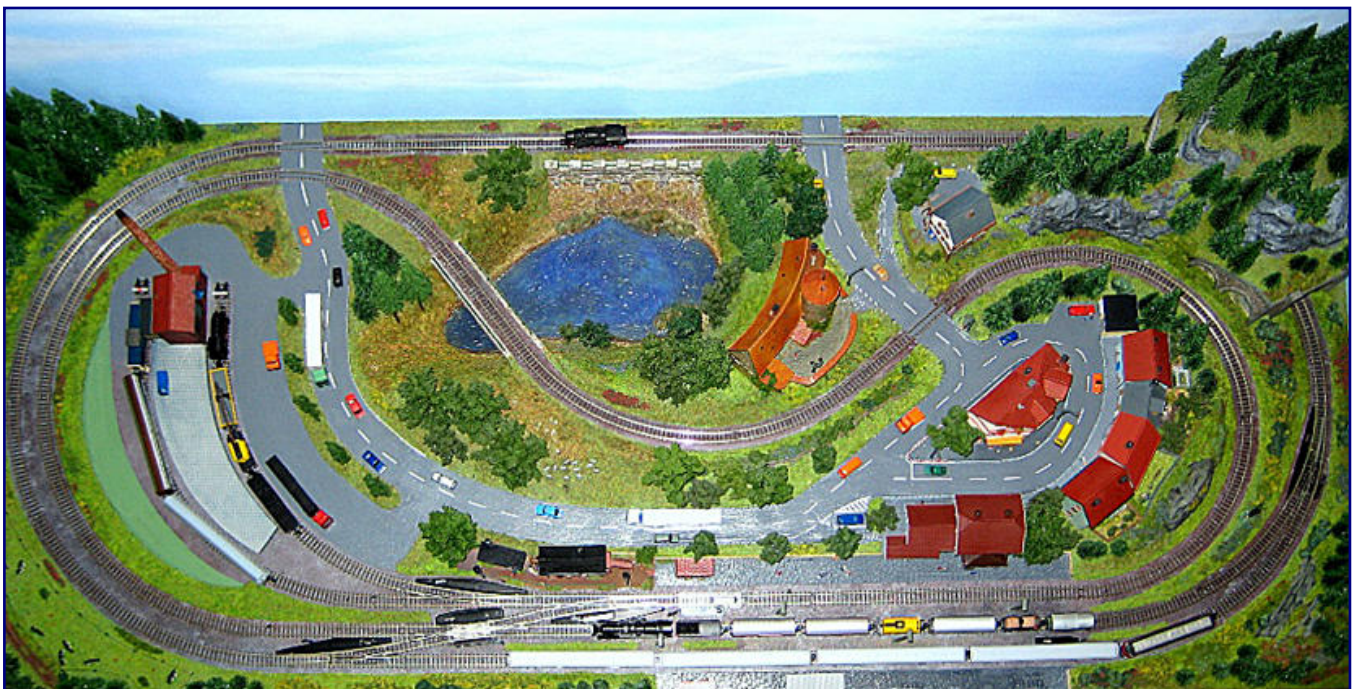
Leseranlage von Jörg Seherer

Anziehungspunkt Jörglstadt

Im Osten Deutschlands ist die Spurweite Z längst nicht so populär im Westen. Dies ist aus historischer Sicht auch leicht zu erklären. Dennoch ist auch dort der Maßstab 1:220 auf dem Vormarsch – zumindest nach qualitativen Gesichtspunkten, denn die größten Tüftler der letzten Jahre haben fast alle dort ihre Wurzeln. Heute stellen wir Ihnen eine Kompaktanlage vor, die sich bestens in das bereits Geschriebene einreicht.

Jörg Seherer ist in Sachsen zu Hause, genauer gesagt, in der Autotritionsstadt Zwickau. Wie viele andere Modellbahner in den östlichen Bundesländern, bedauert auch er, dass in seinem Umfeld kaum Gleichgesinnte zu finden sind. Doch das hielt in nicht vom Bauen ab und hilfreiche Kontakte lassen sich heute ja auch anderweitig knüpfen.

Seine kleine Traumwelt verwirklichte er im selbst für den Maßstab 1:220 noch kompakten Format 1,15 x 0,5 m. Wichtig war ihm weder ein konkretes Vorbild noch eine sklavische Vorbildtreue. Seine Ziele waren Fahrspaß und eine ansprechende Landschaft, die nicht von den Schienen dominiert werden sollte.



Der Gleisplan der Kompaktanlage wurde bewusst einfach gehalten, damit die Szenerie nicht von Gleisen überladen wirkt. Das Werk von Jörg Seherer wirkt durch die Landschaftsgestaltung und selbstgebauten Häuser.

Im sichtbaren Bereich sollten dazu möglichst viele Gleise untergebracht werden, um ausreichende Rangier- wie auch verschiedene Fahrmöglichkeiten zu gewährleisten. Überladen durfte es dabei aber nicht wirken, denn der Anspruch lautete, dass immer zu erkennen bleibt, wer zuerst da war: die Landschaft. Erst dann kam die Eisenbahn.

Auf eine konkrete Epoche hat sich Jörg Sehrer nicht festgelegt und auch die Landschaft ist frei seiner Phantasie entsprungen. Irgendwo im Erzgebirge oder im Harz könnte Jörglstadt vielleicht liegen, sagt ihr Erbauer. Wo genau, spielt keine Rolle – nur schön und stimmig soll es halt sein. Deshalb müssen auch die Gebäude in dieser Szenerie zueinander und zur Landschaft passen.

Heraus kam schließlich eine Kompaktanlage, deren Strecke eigentlich nur aus einem doppelgleisigen Oval besteht. Das Innere folgt dem Außengleis aber nicht im Parallelabstand über den gesamten Verlauf hinweg sondern macht im Hintergrund einen Bogen nach innen. Dort überquert es zwei unbeschränkte Bahnübergänge und einen idyllischen, kleinen See, bevor es wieder zum Außengleis aufschließt und gemeinsam mit diesem zum Bahnhof führt.

Zum Entstehen der Anlage

Jörg Sehrer ist ein 45-jähriger Familienvater aus Zwickau. Wie viele andere Modellbahner kam auch er auf Umwegen zur Spurweite Z.

Seit der Kindheit modellbahnbegeistert, begann er mit der Spur TT seine „Karriere“ und baute mit ihr viele Anlagen, die häufig aus Platzgründen wieder in Neubauten mündeten.

Nach der Wende spürte er dann einen großen Qualitätsunterschied gegenüber den Produkten des Westens und stieg schließlich auf Roco H0 um. Was für ihn Bastelfreuden brachte, war für seine Kinder eine Spielanlage.

Schließlich stieg er auf die Spurweite H0e um, mit der etwas Feines auf kleinem Raum bauen konnte. Die Anlage existiert bis heute, gab aber nach 10 Jahren für ihn nichts mehr her.

Der Entschluss, sich an einem kleineren Maßstab zu versuchen, stand fest: Zur Wahl standen die Baugrößen N und Z. Ein wesentliches Entscheidungskriterium war der verfügbare Etat.

Die Verlockung großzügiger Radien, das Fahren von Zügen in ausgeprägter Landschaft und der oft erforderliche Eigenbau sprachen schließlich klar für die Mini-Club.

Obwohl diese Spur damals bei vielen Ostdeutschen als „anfällig“ galt, hat er seine Entscheidung bis heute nicht bereut – im Gegenteil, konnte er doch beweisen, dass die Feinmechanik unserer Loks auch dem rauen Alltagsbetrieb gewachsen ist!

Der Bahnhof selbst ist dreigleisig konzipiert: Neben zwei Bahnsteiggleisen gibt es in der Mitte ein Durchgangsgleis für Güterzüge. Bei der Fahrt gegen den Uhrzeigersinn ist auch ein Wechsel vom Außen- zum Innenkreis möglich. In der Gegenrichtung müsste erst mal im Bahnhof gewendet werden.

Ferner gehen vom Bahnhofsbereich nach links noch zwei Abstellgleise ab. Sie führen auf eine noch wenig bebaute Fläche. Jörg Sehrer möchte hier noch ein bis zwei kleine Betriebe unterbringen. Die Auswahl eines konkreten Themas ist noch nicht abgeschlossen und wird anschließend auch noch etwas Zeit für den Bau beanspruchen. Wir bleiben gespannt!

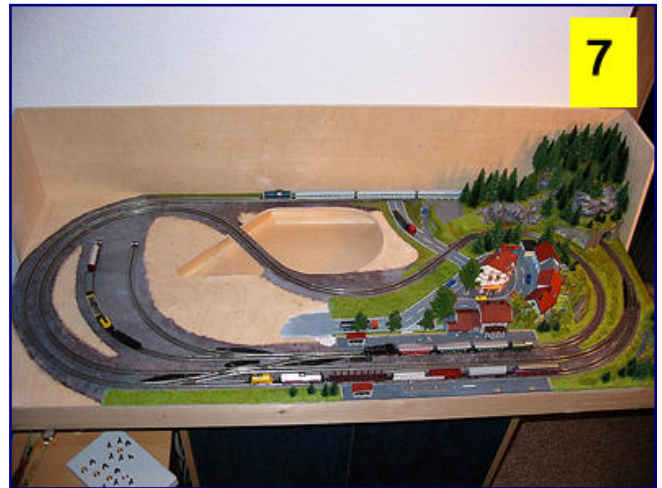


Des Deutschen liebstes Kind ist sein Auto, auch auf Jörg Sehrers Anlage. Und so wird es Sonntags bei schönem Wetter aus der Garage gefahren und ordentlich gewaschen...

Ein Grund dafür ist auch die Gestaltung der bereits fertigen und eingebauten Gebäude. Seltsam unbekannt, aber höchst professionell kommen sie uns vor. Um Standardbausätze aus den Sortimenten der Großhersteller handelt es sich definitiv nicht. Mit denen ließ sich hier offenbar nichts anfangen und wer weiß, ob das nicht auch für die Häuser gelten wird, die einmal die große Freifläche füllen sollen.

Kurzerhand entstanden die meisten Gebäude im Eigenbau. Besonders hervorzuheben sind nun das Wohnhaus am Berg, das eingleisige





Die Anlage wurde als Plattenkonstruktion mit solidem Rahmen konzipiert (Bild 1). Die Trassen werden ohne Bettung direkt auf dem zuvor lackierten Holz verlegt (Bild 2), bevor es unter der Anlage mit der Elektrik weitergehen kann. Ordnung und Übersicht bleiben dort durch das Verwenden von Lüsterklemmen und Lötleisten gewahrt (Bild 3).

Die Häuser entstanden im Eigenbau. Sie werden auf Millimeterpapier gezeichnet, auf Pappe geklebt und sauber mit dem Skalpell ausgeschnitten (Bild 4). Ein dezenter Anstrich in typischen Fassadenfarbtönen sorgt für eine vollendete und realistisch wirkende Optik (Bild 5).

Die Formen der Landschaft entstanden in klassischer Weise: Fliegendraht wird auf dem Holzgrund befestigt und in Form gebogen. Stimmt alles, wird er mit Gips überzogen (Bild 6). Nach dem Durchtrocknen folgen mit einem farblichen Überzug, Begrasen mit Streumaterial und dem Setzen von Bäumen die abschließenden Schritte (Bild 7).

Tunnelportal, Stützmauern, Brücke mit Geländer und vor allem die Burg. Sie bildet gleichzeitig einen wichtigen Blickfang in der hinteren Anlagenmitte. Die Wirkung ist schlicht verblüffend!

Sie macht Jörglstadt auch touristisch anspruchsvoll und sorgt bei den Besuchern immer wieder für Begeisterung. Der Bürgermeister hat hier ein gutes Gespür bewiesen. Kein Wunder also, dass Jörglstadt schließlich auch nach ihm benannt wurde.

Auch technisch hat Jörg Seherer seine ganz persönlichen Rezepte. Priorität hat, dass alles immer reibungslos funktioniert und die Probleme vieler Modellbahner auch in größeren Spurweiten wie Kontaktschwierigkeiten, Staub oder Empfindlichkeit einzelner Teile von vornherein ausgeschlossen sind. Alles andere wird dem untergeordnet.

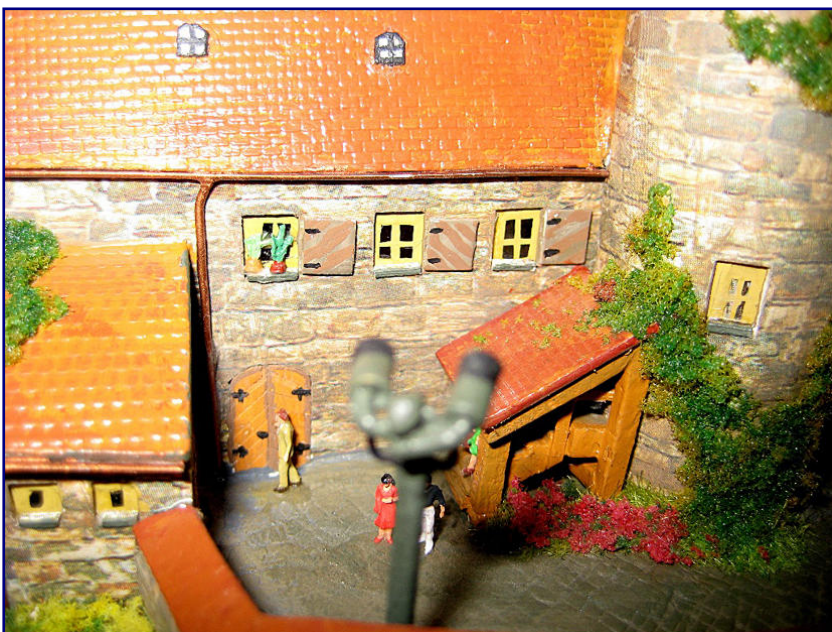


Bild oben:
Die kleine Burg ist sicher das beeindruckendste Gebäude auf der Anlage. Auch sie entstand aus der Phantasie im vollständigen Eigenbau.

Bild unten:
„Mein kleiner, grüner Kaktus...“ – Ob der Mann unten am Tor ahnt, was gleich passieren wird? Solche kleinen Szenen, wie hier im Burghof (siehe oberes Bild), können jede Anlage spannungsvoll beleben können.

Nirgendwo sonst wird das so deutlich wie an der Gleisstrasse, die keinen Oberbau und Schotter besitzt. Störend auffallen tut dies trotzdem nicht, denn wir sind immer noch gefesselt von der Burg. Befestigt wurden alle Gleise mit den Gleisnägeln von Märklin. Allerdings nicht zu straff, darauf legt der Erbauer Wert: „Diese Art der Gleisverlegung ist für mich das große Geheimnis guter Stromzuführung zu den Fahrzeugen.“ So bleiben die Trassen beim Überfahren beweglich und passen sich den Bedürfnissen der Lokomotiven besser an.

Bei Schotter bestünde immer die Gefahr, dass Schwellen und Schienen miteinander verkleben und eine starre Einheit bilden. So steht die Anlage nun offen im Wohnzimmer und kennt nur die Probleme, die auch den Freunden der Spuren H0 oder TT wohlbekannt sind. Mit Blick auf die keinesfalls zufällig erreichte Betriebssicherheit wurde bewusst auch auf Steigungen verzichtet.

Einfach und robust musste die Anlage bleiben, sonst könnte sie im Wohnalltag wohl kaum bestehen. Alles ist mit wasserfesten Farben gestaltet worden. Gras, Flocken und anderes Gestaltungsmaterial wurden mit wasserfestem Holzleim befestigt. Die Regel ist einfach: Was der Staubsauger verschlingt, war nicht ordentlich gebaut.

Dass solche Unglücke passieren, möchten wir nicht hoffen. Wir freuen uns über diese Kleinod und stellen fest, dass der Osten doch irgendwie eine Hochburg der kleinsten Spur ist.



Bild oben:

Das Stellwerk ist das einzige Eigenbaugebäude, das in Anlehnung an ein Vorbild entstand. Dank seiner großen Fenster erlaubt es auch Einblicke neugieriger Besucher in sein Innenleben.

Bild unten:

Neuestes, selbstgebautes Gebäude auf der Anlage ist die kleine Fabrik. Auch sie hebt sich äußerst angenehm vom bekannten Großserienangebot ab.

Alles Fotos: Jörg Sehrer

Kontakt zu Jörg Sehrer:
iszinfo@aol.com

Veranstaltungshinweis

Eisenbahnmuseum Dieringhausen

Veranstaltungen 2008

10.5. – 11.5.2008 **Frühlingsdampf** (10:00 Uhr - 17:30Uhr)

31.5. – 1.6.2008 **4. Dieringhausener Modellbahntage**
(10:00 Uhr – 17:00 Uhr)

4.10. – 5.10.2008 **Herbstdampf** (10:00 Uhr - 17:30Uhr)

14.12.2008 **4. Dieringhausener Weihnachtsmarkt**
(11:00 Uhr - 19:00 Uhr)

Weitere Informationen: www.eisenbahnmuseum-dieringhausen.de
E-Mail: eisenbahnmuseum-dieringhausen@gmx.de

Führungen für Schulen, Kindergärten und sonstige Gruppen
können telefonisch vereinbart werden.

Tel.: 0 22 61 / 94 76 21

Einzigartig in Europa

Spur-Z-Ausstellung im historischen Güterwagen

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

18.5.2008	25.5.2008	1.6.2008	8.6.2008	15.6.2008
22.6.2008	29.6.2008	6.7.2008	13.7.2008	20.7.2008
27.7.2008	3.8.2008	10.8.2008	17.8.2008	24.8.2008
31.8.2008	7.9.2008	14.9.2008	21.9.2008	28.9.2008

jeweils von 11:00 Uhr – 17:00 Uhr

Weitere Informationen: www.stammtisch-unteresbach.de

DVD-Portrait für Freunde der kleinen Welt
Ein Tag im Miniaturwunderland

Eines dürfte unbestritten sein: Nicht nur das Miniaturwunderland spielt an der Spitze des kommerziellen Eisenbahnmodellbaus ganz weit oben. Auch die Öffentlichkeitsarbeit der Hamburger ist sehr professionell und durchdacht. Ein Baustein in diesem Konzept sind die DVD, die das MiWuLa selbst auflegt und an seine Besucher und Freunde verkauft. Da immer wieder neue Bauabschnitte hinzukommen, sind natürlich auch hier Fortsetzungen und Neuauflagen an der Tagesordnung. Wir haben also mal etwas genauer hingesehen.

Thomas Furch
Folge 1: Ein Tag im Wunderland
Folge 2: Kleine Welt – ganz groß

Miniatur Wunderland
Hamburg 2008
jeweils Doppel-DVD im Fernsehformat PAL
Folge 1: 60 (DVD 1) und 65 Minuten (DVD 2) Farbfilm
Folge 2: 120 (DVD 1) und 90 Minuten (DVD 2) Farbfilm

ohne Art.-Nr.
Preis je 19,90 EUR (im Set 34,90 EUR) zzgl. Versand

Erhältlich im MiWuLa oder über Direktversand

Meine Besuche im Miniaturwunderland Hamburg mag ich nicht mehr zählen – ich kann es auch gar nicht mehr. Trotzdem: Mit jedem neuen Bauabschnitt, einer größeren oder kleineren Aktion zieht es einen echten Modellbahnfreund doch noch mal nach Hamburg. Die Spurweite der Anlage spielt da keine Rolle, auch wenn ich mich über etwas Spurweite Z enorm freuen würde.

Jedes Mal gibt es unbekannte und unentdeckte Details zu sehen, Anregungen und Ideen für eigene Projekte fallen automatisch ab. Die in der letzten Ausgabe vorgestellte Anlage Zetzwil ist ein gutes Beispiel dafür.



Bisher fehlte es leider an einer aktuellen und möglichst vollständigen Zusammenfassung aller Themenschwerpunkte und Bauabschnitte für zu Hause. Es gibt zwar viele Druckpublikationen, aber einen lebendigen und bewegten Eindruck kann doch nur ein Film vermitteln.

Nun hat das Miniaturwunderland im Rahmen der vielen Dreharbeiten, die für verschiedene Fernsehsender vor Ort stattgefunden haben, auch zwei eigene Veröffentlichungen drehen lassen. Sie sind kürzlich unter den Titeln „Ein Tag im Wunderland“ und „Kleine Welt – ganz groß“ jeweils als DVD im europäischen PAL-Format erschienen. **Trainini®** hat sich beide Filme samt Bonusmaterial angesehen und für Sie bewertet.

Die Doppel-DVD „Ein Tag im Wunderland“ ist genau so konzipiert, wie es der Titel vermuten lässt: Der Zuschauer erlebt im Film vermeintlich einen ganzen Tag samt Nachtsimulation an verschiedenen Stellen der großen Anlage. Gegenstand ist das Alltagsleben der 200.000 miniaturisierten „Einwohner“ der Schauanlage.

Die vielen Figuren spiegeln im Film ein Abbild der großen Welt, in der sich viele Situationen, Probleme und Ereignisse des echten Lebens wiederfinden. Aus der Reihe fallen da nur Schlittschuh laufende Eisbären oder Kaiserpinguine, die in Kiruna auf ihren Zug warten, in dem sie auf weitere Artgenossen treffen.

Doch auch dieses Kuriositätenkabinett wird im weiteren Verlauf erklärt, wenn die Mitarbeiter des Miniaturwunderlands zu ihren Arbeitsgebieten befragt werden und Hintergründe erläutert. So steckt hinter den reiselustigen Schwimmvögeln die Kreativität von Gitta, die auch spezielle Themenzüge zu den verschiedensten Anlässen baut.

Ein Höhepunkt des Films ist der Blick hinter die Kulissen: Gezeigt wird das Reinigen der Anlage über Nacht in fest definierten, täglich wechselnden Intervallen oder die Dekoration des großen Fußballstadions für die Fußballweltmeisterschaft 2006. Dahinter steckt nicht nur viel Arbeit unter teilweise schwierigen Bedingungen sondern auch viel Raum zur Selbstverwirklichung.

Eigene „Markenzeichen“ hinterlassen die Mitarbeiter auch an vielen anderen Orten ihres Wirkens. Die Kunst liegt darin, dass die dargestellte Szene trotzdem noch stimmig wirkt. All das wird kaum jemand beim Besuch in Hamburg selbst aufgefallen sein, sofern er nicht schon davon wusste, welches unverwechselbare Wiedererkennungsmerkmal die einzelnen Verantwortlichen hinterlassen. Insofern ist die DVD ein Muss für Fans und ein Reiseführer für alle anderen, die immer schon mal nach Hamburg fahren wollten.

Kommen wir also nun zum zweiten Film mit dem Titel „Kleine Welt – ganz groß“. Gedreht, geschnitten und konzipiert wurde er von der gleichen Gruppe, die auch für den ersten verantwortlich zeichnet. Trotzdem gefielen uns die Verknüpfung der Kapitel und der „rote Faden“, mit dem durch die Inhalte geführt wird, besser.

Auch hier werden die großen und kleinen „Wunder“ der größten Modellbahnanlage der Welt vorgestellt, sehr detailliert darunter das vom MiWuLa-Team weiterentwickelte System der fahrenden, beleuchteten Autos.

Die Herausgeber versprechen nicht zu viel, wenn sie schreiben, dass der Film einen Blick hinter die Kulissen der Anlage erlaubt. Ein Höhepunkt für Eisenbahnfreunde ist sicher die Führerstandsmitfahrt im Modell im neuen Bauabschnitt Schweiz. Beeindrucken solche Kamerafahrten in gewöhnlich dimensionierten Landschaften schon immens, so lässt sich dieses Erlebnis auf derart großzügig gestalteten Alpenstrecken mit Worten nicht beschreiben.

Dabei hat das verantwortliche Fernseherteam keinen Winkel vergessen: Die Facetten von „Ein Tag im Wunderland“ reichen von spektakulären Feuerwehreinsätzen in Knuffingen, Außerirdischen in der „Area 51“ des Amerikateils bis hin zu Ritterspielen in der Schweiz. Abgerundet werden diese Aufnahmen durch beeindruckende Panoramaaufnahmen.

Eine sehr gute Idee waren auch hier wieder Interviews mit dem Personal: Interessant ist es, Hintergründe und Probleme zu erfahren, die die Anlagenplaner beschäftigten, mit welcher Philosophie und Leidenschaft Intarsienschreiner Gaston die Brücken baut, welche alltäglichen Sorgen die Modellbauer



plagen oder vom Chef Freddy persönlich Ursprung und Anfänge des Riesenprojekts erzählt zu bekommen.

Der Zuschauer sieht, hört und fühlt, dass das Miniaturwunderland nicht nur ein Wirtschaftsunternehmen ist, das sich gut vermarkten muss, sondern dank der Leidenschaft, Hingabe und Kreativität seiner Mitarbeiter so erfolgreich bestehen kann.

Leise Kritik soll aber nicht unter den Tisch fallen: Die Bonus-DVD von „Kleine Welt – ganz groß“ ist nicht ideal konzipiert. Zwar sind viele interessante Dinge darauf abgelegt, aber bevor wir dort ankamen, reizte es uns bisweilen zum Abschalten. Ursache sind die unkommentierten Tag-Nacht-Durchläufe im Zeitraffer in allen Bauabschnitten, was spätestens nach 5 Minuten ein „Sättigungsgefühl“ aufkommen lässt. Offenbar handelte es sich hier um Restmaterial der Produktion, denn uns sind keine Themen aufgefallen, die gut aufbereitet nicht schon im Hauptfilm zu finden gewesen wären.

Hätten wir abgeschaltet, wäre das trotzdem ein Fehler gewesen, denn die anschließend folgenden Interviews sind bis auf eines keine Wiederholungen der zuerst vorgestellten DVD. Gedreht wurden sie an den Arbeitsplätzen der Mitarbeiter oder mitten im Anlagegeschehen. Die Verantwortlichen berichten von ihrer Tätigkeit und ihrer Motivation, was durch Aufnahmen untermalt wird, die sie mitten in ihrem Schaffen zeigen.

Ein klares Urteil zu Gunsten des einen oder anderen Films können wir nicht fällen. Ermittelt man aus dem identischen Preis im Verhältnis zur Spieldauer streng betriebswirtschaftlich betrachtet ein Preis-Leistungs-Verhältnisses, spräche wohl alles für „Kleine Welt – ganz groß“. Tendenziell mochte uns diese DVD tatsächlich auch etwas besser gefallen, verpassen wollten wir „Ein Tag im Wunderland allerdings auch nicht.

Hartgesottene Freunde der außergewöhnlichen und wohl einmaligen Modellwelt werden also nicht am vergünstigten Doppelpack vorbeikommen!

Bezug im MiWuLa Hamburg oder elektronisch möglich über:
<http://www.miwula.de>

Anzeige

Unsere Nummer 1!

Trainini
Dafür wird Spur Z gemacht.

Ausgabe 36 - Juli 2008

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

Trainini
Praxismagazin für Spurweite Z

Baureihe 70 - klein aber fein

Leseranlage Jürgelstedt
Zu Besuch im Miniaturwunderland

Ausflugstipp für jede Jahreszeit
Kleine Welt der Wunder

Das Miniaturwunderland hat sich in den letzten Jahren zu Hamburgs Touristenattraktion Nummer 1 gemausert. Einige Jahre zuvor hätte das wohl noch niemand für möglich gehalten, denn dafür muss es ja auch Menschen anziehen können, die sich der Modellbahn in keiner Weise verbunden fühlen. So wurde es auch als Ziel unseres ersten Leserausflugs ausgewählt. Vielleicht möchten auch Sie es ja bald mal besuchen? Wir stellen Ihnen heute die Geschichte der Riesenschauanlage vor und geben einen Überblick über die bereits fertigen Bauabschnitte.

Man muss kein Modellbahner sein, um diesen Ort besuchen zu wollen. Und man darf auch voll und ganz der Spurweite Z verbunden sein, ohne Gewissensbisse beim Besichtigen zu bekommen. Warum sonst könnten wir es in einem Praxismagazin für die kleinste aller Spuren vorstellen?

Viele Modellbahner haben sich hier schon Anregungen und Inspiration geholt, die sie später zu Hause ausgelebt haben – ganz gleich, in welcher Baugröße die Pläne dann realisiert wurden. Deshalb möchten wir auch Ihnen einen Besuch dringend empfehlen. Das Miniaturwunderland Hamburg eignet sich ohne Einschränkungen für Familienausflüge, auch mit kleinen Kindern, denn die finden dort ihren eigenen Spielbereich.

Obwohl sie wie jede Schauanlage in geschlossenen Räumen präsentiert wird, eignet sie sich ohne weiteres auch für einen Sommerausflug. Freilich kann man einen bewölkten oder gar regnerischen Tag für sein Vorhaben abwarten, aber einbinden lässt sich der Ausflug wohl ideal im Sommerurlaub an der Küste oder in der Lüneburger Heide. Die Anfahrzeiten halten sich in Grenzen.

Sicher ist es interessant, sich zuvor mal mit den Zahlen, Fakten und der Geschichte der größten Modellbahnanlage der Welt auseinanderzusetzen. Sie müssen damit ja nicht ihre Familie langweilen, werden aber ganz bestimmt mit einem anderen Bewusstsein durch die Ausstellung gehen und so das Eine oder Andere gezielter ins Auge fassen.



In der Schweiz begann die Geschichte des Miniaturwunderlands – auch wenn dort sie im Modell erst sieben Jahre nach Baubeginn Einzug halten sollte (hier Brichur). Dafür gehört sie heute zu den Höhepunkten der Modellbahnanlage.

Angefangen hat die Geschichte am 13. Juli 2000 in Zürich. Frederik Braun, einer der beiden Gründer und Inhaber, war zusammen mit seiner Frau im Urlaub und stieß nach langer Hobbypause unerwartet auf ein Modellbahngeschäft. Sofort kehrte die Leidenschaft für idyllische Landschaften mit endlosen Bahnstrecken und traumhaften Zuggarnituren zurück. Geboren war die Idee, mit der größten Modellbahnanlage der Welt einen Kindheitstraum zu verwirklichen.

Sofort rief er seinen Zwillingsbruder Gerrit an, um ihm von seinem Vorhaben zu berichten. Der blieb zunächst skeptisch und zweifelte an der Ernsthaftigkeit - für Außenstehende durchaus nachvollziehbar. Doch der Ernst offenbarte sich in sechs weiteren Anrufen und zu verlockend erschien die Idee, mit dem Hobby Geld zu verdienen, sofern sich das Vorhaben denn finanzieren ließe.

Damit begannen die Planungen für ein Vorhaben, das bis heute seinesgleichen sucht. Selbst die häufig gegenüber neuen Ideen mit schwer kalkulierbarem, wirtschaftlichem Risiko skeptischen Banken konnten für das Projekt gewonnen werden und so traten die Vorbereitungen zur Umsetzung in der Hamburger Speicherstadt in die entscheidende Phase. Am 15. November 2000 war dann schließlich Baubeginn mit immerhin schon 20 Mitarbeitern.



Der „Ur-Bauabschnitt“ Knuffingen besticht nicht durch seine spektakulären Feuerwehreinsätze sondern auch mit beeindruckenden Landschaftsimpressionen.

Der erste Bauabschnitt, im August 2001 als große Premiere eröffnet, war „Knuffingen“. Der Name ist wie seine Landschaft, Struktur und Sehenswürdigkeiten reine Phantasie. Die große Herausforderung, die hier erfolgreich umgesetzt wurde, war abwechslungsreicher, bewegter Straßenverkehr, der weit über den Standard des Faller Car-Systems hinausgeht.

Gerrit Braun zeichnet für die Weiterentwicklung hin zum decodergesteuerten Auto verantwortlich. Bekanntestes Mar-

kenzeichen wurde die Knuffinger Feuerwehr, die alle 15 Minuten ausrückt, um einen Brand in einem LKW auf freier Straße, dem Schloss oder einem Stadthaus zu löschen. So sind die Besucher bis heute verblüfft, wie aus allen Himmelsrichtungen Hilfsfahrzeuge zielgenau herbei eilen, ohne an Kreuzungen zusammenzustoßen.

Zu diesem ersten Abschnitt gehört auch der ursprünglich als „Harz“ gedachte Anlagenteil, der nun aber Elemente wiedergibt, die gar nicht dorthin gehören wollen – wie eben das Hermannsdenkmal aus dem Teutoburger Wald. Das wagemutige Modellbahnvorhaben kam unerwartet gut an, weshalb fleißig weitergebaut wurde.

Am 22. November 2002 konnte dann der Hamburgabschnitt in Betrieb genommen werden, mit dem die Heimatstadt des „MiWuLa“ gewürdigt wurde. Zu ihren Höhepunkten gehören die Nachbildungen von St. Pauli mit Teilen des Vergnügungsviertels und den Landungsbrücken, Hamburg Hauptbahnhof (bis heute im Bau), das Fußballstadion (HSH Nordbank Arena) und die große Köhlbrandbrücke über den Hafen.

Im Gegensatz zur Realität fährt hier sogar noch eine Straßenbahn. Auch der „Michel“, die Stadtkirche St. Michaelis, hat dort einen Platz gefunden – wenn auch im Maßstab 1:160 nicht ganz spurweitengerecht. Dies fällt dem Besucher zwar nicht auf, zeigt aber, dass auf der Modellbahn Kompromisse eingegangen werden müssen und selbst eine Großanlage macht dabei keine Ausnahme.

Auch die Speicherstadt selbst wurde teilweise im Modell wiedergegeben, schließlich bot das die einmalige Chance, auch das Miniaturwunderland im Kleinen umzusetzen. Während sich draußen lange Be-

sucherschlangen reihen, fährt drinnen, durch ein Fenster für den Betrachter sichtbar, ein winziger ICE im Kreis.

Besonders sehenswert in diesem Abschnitt sind wegen einer Vielzahl an Figuren und Blitzlichtgewitter das Fußballspiel im Stadion und das Erlebnis, den Hamburger Berufsverkehr im Sonnenuntergang zu erleben: Schier endlose Autokolonnen sorgen mit ihren Frontscheinwerfern bzw. Rücklichtern auf der Gegenspur für eindrucksvolle Lichteffekte.



Heimspiel nicht nur für den HSV: Im Miniaturwunderland wurde bald auch ein Hamburg-Abschnitt gebaut, der alle bekannten Sehenswürdigkeiten der großen Stadt zeigt. Darunter ist natürlich auch die HSH Nordbank Arena, die aufgrund ihrer grandiosen Illumination und des Blitzlichtgewitters der Sportreporter besonders während der Nachtsimulation wirkt.

Um sich dauerhaft als Touristenattraktion etablieren zu können, war die Wiedergabe der eigenen Stadt sicher eher Pflicht als Kür. Doch die Macher haben auch erkannt, dass gerade ausländische Motive die öffentliche Darstellung zusätzlich werbend unterstützen können und sie sowohl mit ihrem Autosystem als auch den Tag-Nacht-Durchläufen technische Feinheiten erarbeitet haben, die bei allen Besuchern äußerst gut ankommen.

So muss es wohl nahegelegen haben, als nächsten Abschnitt Amerika, genauer die USA, zu planen. Die Wüstenstadt Las Vegas ist ja geradezu prädestiniert für spektakuläre Illuminationen und der Autoverkehr dort genießt mit legendären Straßenkreuzern und schweren Trucks seit jeher besondere Aufmerksamkeit. Ergänzt wurde es schließlich um ein Weihnachtsdorf, Autobahnen, einen großen Personenbahnhof, alte Felsensiedlungen, heute längst vergessene Goldgräberstädte, Miami Beach, Cape

Canaveral, die sagem unwobene „Area 51“, den Grand Canyon sowie Mount Rushmore mit seinen Präsidentenskulpturen.

Viele Freunde besuchten die Anlage schon zum zweiten oder dritten Mal, von Stammgästen mal abgesehen. So wurde auch der offiziellen Eröffnung schon lange entgegengefeiert, bevor es im Dezember 2003 endlich so weit war. Und wieder beschleunigte sich die Entwicklung der Schauanlage. Waren zur Eröffnung Mitte 2001 bereits 40 Personen beschäftigt, so durchbrach sie 2004 die Marke von 100. Seit Mitte 2007 sind es sogar mehr als 150. Doch damit ist die Erfolgsgeschichte lange nicht zu Ende.

Am 10. Februar 2005 begrüßten die Brüder Braun den 2.000.000. Gast, am 20. April 2006 war die 3-Millionen-Marke erreicht. Das Miniaturwunderland war zu Hamburgs meistbesuchter Touristenattraktion geworden! All das trug wohl dazu bei, Frederik und Gerrit Braun 2006 zum „Unternehmer des Jahres“ zu küren. Modellbahner freuen sich, dass darüber die Kreativität und der Ansporn für Zukunftsprojekte nicht verlorengegangen sind.

Daten und Fakten zur größten Modellbahnanlage der Welt:

Bauzeit:	15. November 2000 – heute
Mitarbeiter:	aktuell 162
Anlagenabschnitte:	7 (1 weiterer im Bau)
Arbeitsstunden:	bisher 558.000
Mietfläche:	6.450 m ²
Anlagenfläche:	1.150 m ² (ohne im Bau befindliche)
Knopfdruckaktionen:	150
Figuren:	200.000
Lichter:	295.000
Gebäude und Brücken:	3.505
Bäume:	215.000
Züge:	890
Wagen:	14.100
Längster Zug:	14,51 m
Gleislängen:	12.000 m
Autos:	4.700
bewegliche gesteuert von:	17 Computern
Computer insgesamt:	40
Gips:	20,5 t
Stahl:	4,5 t
Kunstgras:	0,7 t
Baukosten:	bisher 8.700.000 EUR

Der nächste Meilenstein auf dem Weg in die Gegenwart wurde im Juli 2005 gelegt. In diesem Sommer war der Abschnitt Skandinavien fertig. Bedacht wurden alle skandinavischen Länder: Dänemark mit langen Sandstränden, seiner berühmtesten Kirche und einem Schloss, Schweden mit großem Bahnhof, den Sagenwesen Elfen und Trollen, historischen Stätten und natürlich der Kinderbuchfigur Pippi Langstrumpf sowie Norwegen mit Eishotel, Wetterforschungsstation, dem ewigen Eis sowie dem Erzbergwerk Kiruna.



Schneelandschaft im Mondlicht: So sieht der Bahnhof von Kiruna in Norwegen bei Nacht aus. Als humorvolle Einlage gehen von hier aus mit wärmendem Schal bestückte Kaiserpinguine mit dem Zug auf die Reise gen Süden. Ob es ihnen hier doch zu kalt ist?

In den Schächten und Stollen der Mine gibt es einiges zu sehen: Auch hier hat die MiWuLa-Mannschaft wieder viele, ausgefallene Knopfdruckaktionen eingebaut, die Erzlorenzüge in Bewegung setzen, eine Sprengung auslösen oder Menschen auf der Suche nach neuen Abbauflozen einem Drachen begegnen lassen.

Noch nicht automatisiert wurde der Schiffsverkehr rund um Dänemark und Schweden. Da Skandinavien eine Halbinsel ist, spielen die beiden Meere, die es umgeben, auch hier eine große Rolle. Sie wurden symbolisch zur Nord-Ost-See zusammengefasst und kennen auch Gezeiten. Deutlich sichtbar wechselt regelmäßig der Wasserstand. Eine

große Brücke für den Straßen- und Schienenverkehr verbindet hier Deutschland und Dänemark, quasi ein zeitlicher Vorgriff auf das bisher nicht realisierte Projekt über den Fehmarnbelt.

Wer genau hinsieht, der kann unter den Fluten des Meeres sogar das versunkene Atlantis entdecken. Alle anderen erfreuen sich an den „großen Pötte“, Seeschiffen im Modellbahnmaßstab, die zum Löschen ihrer Ladung langsam und punktgenau anlegen. Auch Eisenbahnfähren sind dort zu finden. Mit der „Cap San Diego“ wurde obendrein ein Bananenfrachter nachgebaut, der als Museumsschiff nicht weit entfernt von der Schauanlage im Hamburger Hafen zu finden ist.

Zuvor hat sich niemand an ein Wasserbecken derartiger Größe für eine Modellbahn gewagt. Für Wartung und Reparaturen muss das kostbare Nass binnen weniger Minuten abgepumpt und in ein (nicht sichtbares) Ausgleichsbecken umgeleitet werden können. Viele Besucher werden diesen enormen Aufwand nicht einmal erahnen.



Kein Kind wird lange überlegen müssen, welches Mädchen hier sein Pferd in die Höhe stemmt. Kennt man Astrid Lindgrens berühmte Romanfigur auch eher aus Schwedens Sommerlandschaft, so fühlen sich Pippi Langstrumpf, der kleine Onkel und Herr Nilsson auch im glitzernden Schnee wohl.

Nachdem jedes Vorhaben zu gelingen schien und schon einige, bereits beschriebene Innovationen erfolgreich umgesetzt und etabliert werden konnten, wagten die Braun-Brüder das nächste Riesenprojekt: In den ersten Anlagenabschnitten war bereits ein Teil mit Bergen und Häusern im alpinen Stil gestaltet worden und hatte so sein Vorbild Österreich gefunden.

Nun verlangte es den Gründern aber nach Bergen, die nicht mehr als Kompromiss gedeutet werden sollten. Leider reicht dafür eine Speicherhausetage nicht mehr aus und auch die Fläche schien langsam auszugehen. Kurzerhand mietete man sich auch im Nebengebäude ein, entfernte eine Decke und verlegte sogar den Eingang samt Bistro.

Nun war genug Fläche gewonnen, um auch die Schweiz auf einer Fläche von 250 m² nachbilden zu können und deren Berge in einer Höhe wiederzugeben, wie sie noch kein Modellbahner zuvor gesehen hatte. Der offizielle Startschuss für dieses bisher größte Projekt fiel im Oktober 2005. Noch bevor sie am 12. November 2007 fertig gestellt war – **Trainini®** berichtete direkt von der Eröffnungsfeier – kam am 13. Juni der bereits 4.000.000 Besucher in das Miniaturwunderland.

Vielleicht war es die Faszination hoher Berge und die Wiedergabe Europas Eisenbahnlandes Nummer 1, welche dem Miniaturwunderland einen weiteren Zuwachs an Besucherzahlen gebracht haben: Am

Morgen des 16. Juli 2008 – also am Tag vor Erscheinen dieser Ausgabe – konnte nun schon der 5.000.000. Besucher begrüßt werden!

Die Faszination ist also ungebrochen und so ist seit Frühjahr 2008 bereits der achte Abschnitt in der Bauphase: Nachdem man Eisenbahnen, eine Magnetschwebbahn, Autos und auch Schiffe schon in Bewegung setzen konnte, wagten sich die Hamburger nun auch an Flugzeuge. Lange vor Baubeginn galt es, in Versuchen zu ermitteln, wie die Bewegung in der Luft und die Koordination der Luftfahrzeuge am Boden des Flughafens am sinnvollsten umzusetzen ist, damit die Illusion später möglichst perfekt wird, aber auch dem harten Ausstellungsalltag standhält.

Immer wieder begeistern die Macher der kleinen Wunderwelt aber auch mit Sonderaktionen mit aktuellem Bezug. Sei es die Fußball-Weltmeisterschaft in Deutschland 2006 oder eine Demonstration Nackter auf einem Gletscher für den Klimaschutz – die Kreativität kennt keine Grenzen und die Ideen scheinen nicht auszugehen.

Der aktuellste Anlass für Sonderaktionen war wohl die Europameisterschaft im Fußball: Da Deutschland das Turnier sehr erfolgreich bis ins Finale bestritt und auch den Gastgeberländern Österreich und Schweiz längst Anlagenabschnitte gewidmet sind, konnten eigens gebaute Szenen in gleich drei Bereichen gezeigt werden.

Das Bankenviertel in der Schweiz zeigte nationalen Schmuck an den Fassaden, nur die Repräsentanz einer Bank aus dem Vereinigten Königreich zierte schlichter Trauerflor. Spiele wurden auf öffentlichen Plätzen über Großleinwände verfolgt. Ebenso waren einige der Nationalmannschaften beim Training zu finden: die Schweden funktionierten ein Eisstadion um, während die Italiener abgeschirmt von der Öffentlichkeit Schwalben übten – auf Pfiff fielen alle Spieler gleichzeitig um.

Auch der öffentlichen Freude über das Weiterkommen der schwarz-weißen Elf wurde Tribut gezollt: Kurzerhand wurde der Hamburger Michel in Christo-Manier in schwarz-rot-goldenes Tuch gehüllt und auf das Matterhorn in der Schweiz wurde ein Riesentrikot hochgezogen.

Wer das Miniaturwunderland besucht, der wird nicht einfach in einer Idylle gefangen. Hier ist das tägliche Leben in allen Facetten wiedergegeben. Zwar kommt man hin und wieder auch dort zum Träumen, aber oft ist es die Perspektive, die den Reiz ausmacht. Wo sonst hat man die Möglichkeit, den Alltagsrummel aus der Vogelperspektive oder unbeteiligter Dritter zu erleben?

Also nichts wie hin! Das Miniaturwunderland trägt die mysteriöse Adresse „Kehrwieder 2“. Diesen ausgefallenen Namen bekam die Straße, weil die Flotte der Speicherstadt als Sackgassen angelegt waren. Sah man also von der Brücke ein Schiff hineinfahren, so wusste man, es kommt nach dem Be- und Entladen zurück.



Ein bisschen Spaß muss sein: Zur Fußball-Europameisterschaft ließen die Hamburger auch die italienische Nationalmannschaft von der Öffentlichkeit abgeschirmt trainieren. Auf Pfiff fielen alle Spieler um... Foto: Miniaturwunderland Hamburg



Deutsche Fußballfreunde bringen ein riesiges Trikot ihrer Elf auf den Gipfel des Matterhorns. So wurde eine Idee aus den Fußballstadien in den Schweiz-Abschnitt des Wunderlands transportiert und die Anlage in einer Sonderaktion ganz auf das große Sommerereignis eingestimmt. Foto: Miniaturwunderland Hamburg

Heute ist der Frachtverkehr in der Speicherstadt längst Vergangenheit und das Viertel anderweitig genutzt. Doch der alte Name hat wieder eine ganz aktuelle Bedeutung: Wer diese Schauanlage besucht und vom Gesehen gepackt wird, der wird auch wiederkehren – wie einst die Schiffe. Da besteht kein Zweifel.

Öffnungs- und Wartezeiten, Eintrittspreise und Anlagenfotos:
<http://www.miwula.de>

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.

Über dieses Riesenlob freuen wir uns sehr:

Ich finde es an der Zeit, der Trainini-Redaktion mal ein Danke von ganzem Herzen mitzuteilen. Was hier Monat für Monat an aktuellen Modell- und interessanten Vorbildinformationen geboten wird, darf sich auch im Vergleich mit der kostenpflichtigen, professionellen Presse sehen lassen. Als eine von vielen besonders gelungenen Ausgaben möchte ich das Juni-Heft 2008 hervorheben. Der höchst objektive Test des ÖBB-Herkules und der Anlagenbericht über "Zetzwil" machten das Lesen zum kurzweiligen Genuss.

Jens Wimmel, Chur (Schweiz)

Zum Herkulestest aus **Trainini® 6/2008** erfuhren wir noch Folgendes übers Vorbild:

Mit Interesse habe ich den Bericht zur 2016/ER20 im aktuellen Trainini gelesen. Eine kleine Ergänzung zur angesprochenen Ausrichtung der Makrofone: Ursprünglich wurde immer das bzw. wurden die Makrofone über dem jeweiligen Führerstand angesteuert, aber wegen des Lärmpegels im Führerstand wurde die Steuerung bald so geändert, dass immer nur die hinteren Makrofone angesteuert werden. Daraufhin wurden sie dann auch gedreht.

Achim Büttner, per E-Mail

„Grundsatzfrage oder Vertrauensfrage?“, meint unser Leser Erik Strauch:

Vor 35 Jahren hatte man Sehnsucht nach einer BR 103 oder nach einem Krokodil und konnte sich dieses dann schließlich auch ein paar Jahre später voller Stolz leisten, nachdem man das Modell immer und immer wieder beim Händler in Augenschein genommen hatte.

Die Zeiten ändern sich, so sagt man: Heute macht man beim Versandhandel vorzugsweise eine Vorbestellung, denn das begehrte Modell wird ja nur einmal aufgelegt und das in immer knapperer Stückzahl - man kauft also sozusagen die Katze im Sack.

Die Katze, um die es diesmal geht, ist der Herkules, wie er dankenswerterweise in der letzten Ausgabe vorzüglich vorgestellt worden ist. Schauen wir uns einmal an, aufgrund welcher Märklin-Publikationen wir unsere Vorbestellung getätigt hatten.

Die im Neuheiten-Prospekt 2007 auf Seite 112 und 113 abgebildete Lok, besitzt zumindest vom "Gesichtsausdruck" her alle typischen Herkules-Merkmale (vgl. Original in Trainini). Seien dies die Sicke oberhalb der Puffer, die mit der Unterkante der Scheinwerfer fluchtende Loknummer, die richtigen Proportionen der Scheinwerfer, der eckige Ausdruck des Lokführerkastens, die angedeuteten Griffstangenhalter im Bereich des oberen Scheinwerfers usw.



Zugegeben es fehlen einige Griffstangen, aber das ist nichts Neues. Die gleiche Aufnahme findet sich auch noch im Internet unter 88881. Erst der Alex wurde mit dem endgültigen Gehäuse abgebildet, aber nicht von vorne, so dass man das fehlerhafte "Gesicht" nur erkennen kann, wenn man es kennt. Mir fällt sofort die krasse Diskrepanz in der Qualität der Seitenteile und auch einiger Teile des Dachs gegenüber dem Rest des Dachs und der absolut aus dem Reich der Phantasie stammenden Front auf.



Auf dieses Katalogfoto des Herkules-Handmusters bezieht sich unser Leser Erik Strauch. Es weist einige Abweichungen zum Serienmodell aus, wie er richtig schreibt. Foto mit freundlicher Erlaubnis von Gebr. Märklin & Cie. GmbH, Göppingen

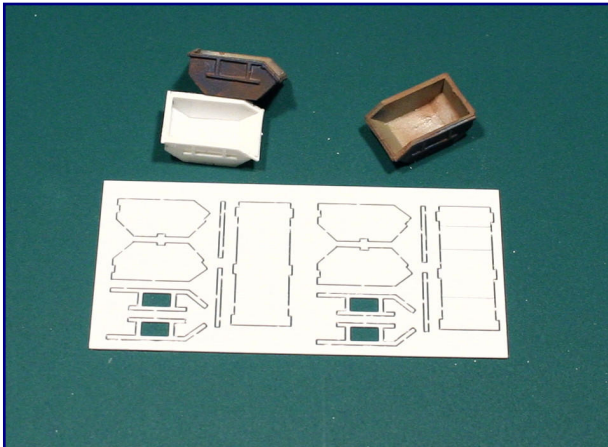
Es sieht für mich so aus, als wären in dem CAD-Datensatz der zur Produktionsform führte, (irrtümlicherweise) einige vielleicht ursprünglich als Platzhalter/Entwürfe gedachte Dateien mit hineingekommen. Ich habe große Mühe, den Unterschied zwischen der Ankündigung und dem Endprodukt tatenlos hinzunehmen. Um den Beitrag noch abzurunden, möchte ich hinzufügen, dass ich keinesfalls unbedingt ein "Nietenzähler" bin.

Unlängst gab es den Fall SBB Re482 (vorzüglich von Jens Wimmel auf www.zettzeit.ch/Re482.html dargelegt). Aus meiner Sicht geht bei dieser Lok das Gesicht noch als akzeptabel durch. Wer nun aber meint, dies geschehe alles nur einer besseren Anlagentauglichkeit wegen, den muss ich enttäuschen, denn gerade die Schwäche der Kupplung war für mich das augenfälligste und ärgerlichste Merkmal und gab den Anstoß zu weiterer Recherche.

Erik Strauch, Schweiz, per E-Mail

Klein aber fein:

An ein kleines, aber umso feineres Detail für die Modellbahnanlage hat sich Claus Würzburger vom Rhein-Neckar-Stammtisch gewagt, um Erfahrungen mit dem Fräsen von Polystyrol zu sammeln. Das Ergebnis, eine äußerst gelungene Absetzmulde, bietet er aus seinem Übungsbestand zum Selbstkostenpreis oder im Tausch auch anderen Modellbahnern an. Jedes Element besteht aus insgesamt sieben Teilen.



Eine gute Idee sind die Absetzmulden, die Claus Würzburger entworfen hat und auch anderen Zetties anbietet. Foto: Claus Würzburger

Auf jeder Platine finden sich zwei dieser Absetzmulden, wie sie im Vorbild etwa als Bauschutt- oder Sperrmüllcontainer bestellt werden können, die vom Modellbahner noch ausgeschnitten und zusammengeklebt werden müssen. **Trainini®** empfiehlt dafür wegen der feinen Dosierkanüle UHU plast flüssig, die gerade in unserem Maßstab exaktes Arbeiten ermöglicht.

Abschließend empfiehlt sich eine vorbildgerechte Lackierung in Metallfarben oder dem Firmenlack des Vermieters – in der frühen Epoche 4 häufig noch das Orange kommunaler Betriebe. Blank gestoßene Kanten vom Auf- und Abladen oder dem Befüllen mittels Bagger oder Radlader sollten nicht vergessen werden! Dafür eignet sich z.B. das „Eisenpigment Blank / Rost dunkel“ von Asoa (Art.-Nr. 3021).

Interessenten melden sich bitte direkt unter claus.wuerzburger@web.de.

Neue Tunnelportale im Maßstab 1:220:

Gleich drei neue Tunnelportale aus keramischer Gießmasse sind bei 1zu220-Modelle erschienen, die sich deutlich und angenehm von den bekannten Großserienprodukten abheben. Es handelt sich hierbei um das eingleisige Portal „Gemünden“ (Art.-Nr. 30001) mit zwei Flügelmauern, das universell eingesetzt werden kann, das ebenfalls eingleisige Modell „Weißenborn 1905“ (30002) mit angegossenen Mauern für Geländeeinschnitte sowie „Ippensen“ (30101) für zweigleisige Strecken. Das letztgenannte Modell weist ebenfalls zwei Flügelmauern auf und ist von einer groben Steinstruktur geprägt.

Erhältlich ist das gesamte Sortiment unter <http://www.1zu220-modelle.de> oder in der Schweiz bei Spielwaren Rechsteiner (<http://www.toyshop.ch>).



Stellvertretend für eine gelungene Palette neuer Tunnelportale zeigen wir das Modell „Gemünden“ (Art.-Nr. 30001), das es wie die anderen beiden in verschiedenen Gesteinsgrundfarben zu kaufen gibt. Foto: Andreas Petkelis, 1zu220-Modelle

Schützenfest im Maßstab 1:220:

Eine nicht alltägliche Bestellung hatte Birgit Foken-Brock von Trafofuchs kürzlich abzuarbeiten. Ganze 300 Figuren hatte Hermann F. Becker für sein Reisebüro geordert. Die Figuren bilden den Umzug des örtlichen Schützenfestes exakt nach und geben alle Details wieder: Musikinstrumente der Kapellen, Uniformen der Schützen wie auch Trachtenkleider der Damen.

Wie Hermann die witzige und außergewöhnliche Idee zur Umsetzung des nach dem internationalen Z-Treffen wohl größten, lokalen Ereignisses kam, ist nicht bekannt. Aber das wird die Geseker, die demnächst stutzend und staunend während des Ereignisses vor seinem bestens dekorierten Schaufenster stehen bleiben, wohl auch kaum stören.

In Sachen Kreativität sind Zetties halt nicht zu schlagen und mit Trafofuchs haben wir – neben weiteren Kreativen für andere Aufgaben – auch genau die Richtigen für die Umsetzung solch ausgefallener Anliegen.



Es ist wieder Schützenfestzeit! Und Trafofuchs hat als Auftragsarbeit von Hermann F. Becker (BR-Reisen & Z-Friends Europe) den Schützenverein des ostwestfälischen Städtchens Geseke minutiös nachgebildet. Etwa 300 Figuren sind so zusammengekommen.
Foto: Trafofuchs; Arnim von Herff

Ab sofort neue LED bei Conrad Electronic:

Bei Conrad Electronic in Hirschau sind jetzt neue LED im Programm und ab sofort auch lieferbar. Es handelt sich um die SMD-Bauform in der Größe 0402 mit Farbton reinweiß (Art.-Nr. 180078), die bisher teilweise recht schwierig zu beziehen war. Doch dies hat nun ein Ende!

Der neue Artikel wurde von Januar bis März 2008 vorab durch **Trainini®** getestet und die Ergebnisse an Conrad rückgemeldet, woraufhin er nun ins Standardprogramm einzieht. Ein solcher Auftrag wurde noch ohne Nennung des Auftraggebers in einer Kurzmeldung auf Seite 42/43 des Februar-Magazins (Ausgabe 31) mitgeteilt.

Den Test führten Torsten Schubert (Kreativ-Weltrekordteam) und Gerhard Hannemann (Rostock) durch, wo sie in durch Torsten beleuchteten Mopeds und Gerhards Wartezeichen hinsichtlich Verarbeitung, Haltbarkeit und Farbspektrum erprobt wurden. Erfreut konnte festgestellt werden, dass kein Blaustrich im Test zu sehen war. Für Ihre Hilfe und Bereitschaft danken wir den beiden Testern sehr herzlich!

Herpa-Neuheiten Sommer 2008:

Zurückhaltend gibt sich Herpa über den Sommer mit neu angekündigten Modellen. Grund dafür sind Lieferverzögerungen bei den bisher veröffentlichten Neuheiten 2008. Trotzdem wurden aktuell auch einige zur Spurweite Z passende, neue Flugzeuge vorgestellt.

Für Anlagen nach europäischem Vorbild dürfte allerdings nur eine aktuelle Herpa-Wings-Neuheit im Maßstab 1:200 einsetzbar sein. Es handelt sich dabei um die McDonnell Douglas F-4F Phantom II ICE „Jagdgeschwader 74“ der deutschen Bundesluftwaffe, die als Formneuheit erscheint. Die Abkürzung „ICE“ steht im Militärischen übrigens für „Improved Combat Efficiency“. Das Vorbild war der dritte Flugzeugtyp, mit dem das Geschwader 74 ab 1974 ausgerüstet wurde. Die ersten Maschinen dieses Typs kamen ein Jahr zuvor, also ab 1973 zur Bundeswehr und lösten nach und nach den „Starfighter“ ab.

Eine gelungene Neuheit als Sonderserie für Ztrack:

Jetzt neu erschienen und auch bei Spielwaren Rechsteiner erhältlich (<http://www.toyshop.ch>) sind die „**Ztrack** European Subscriber Cars“, die exklusiv von FR hergestellt wurden.

Es handelt sich dabei um die bereits in der Februar-Ausgabe 2008 angekündigten, offenen Hochbordwagen ohne Seitentüren mit den Beschriftungen der Recyclingfirma Thommen aus der Schweiz. Dieser Wagentyp ist entweder unter der Art.-Nr. ZF 300-B ungealtert und unbeladen oder als ZF 301-B mit Ladegut und Patina erhältlich.



Einen nicht alltäglichen Wagentyp geben die exklusiv von FR erstellten „**Ztrack** European Subscriber Cars“ wieder, die auch in Europa erhältlich sind. Foto: ZettZeit, Jens Wimmel

Ein neuer, schmiedeeiserner Zaun von Bavaria:

Der in größeren Spurweiten durchaus bekannte Hersteller Bavaria hat mit einem Artikel für den Maßstab 1:220 auf sich aufmerksam gemacht. Dabei handelt es sich um einen schmiedeeisernen Zaun, der auf den Internetseiten einen sehr guten Eindruck macht.

Unverständlich erscheint in diesem Zusammenhang, warum als „Testobjekt“ für unsere Spurweite ausgerechnet eine Produktart gewählt wurde, bei der wir wahrhaft nicht mehr über Angebotsmangel klagen können?

Ein Renner wird der Zaun allein deshalb nicht werden können und dem Hersteller vielleicht ein völlig falsches Bild vom Markt der Spurweite Z widerspiegeln. Bedauerlich ist ebenso, dass es dazu bisher keinerlei Herstellerinformation gab und es sich nur um einen Zufallsfund handelt, über den bei den Z-Friends Europe berichtet wurde.

Interessenten finden den schmiedeeisernen Zaun im Internet unter der Adresse <http://bavaria-modellbahnen.de>.

Trainini® – Ausgabe 36

Praxismagazin für Spurweite Z

Lieferverzögerungen auch (mal) bei NOCH:

Entgegen unserer Meldung auf Seite 29 der letzten Ausgabe verzögert sich die Auslieferung der NOCH Sound Station II noch etwas. Einen genauen Termin, wann diese Neuheit nun in die Händlerregale gelangt, vermochte der Hersteller nicht zu nennen. Warten wir geduldig ab, denn gut Ding will bekanntlich auch Weile haben!



Foto: NOCH

Neuheiten in den Vereinigten Staaten erwartet:

Am 18. Juli 2008 beginnt im kalifornischen Anaheim die alljährliche „National Train Show“ der NMRA (National Model Railroad Association). Bis zum 20. Juli sind dort aber nicht nur außergewöhnliche Anlagen und reichlich Modellbahnmaterial zu sehen.

Auch unser nordamerikanisches Partnermagazin **Ztrack** ist dort vertreten und wird uns die wichtigsten Ergebnisse informieren. Wie in den vergangenen Jahren wird auch 2008 unsere Spurweite Z wieder eine wichtige Rolle spielen.

Gespannt darf man in Bezug auf AZL sein: Dieser Hersteller hat angekündigt, in Anaheim ein neues Modell vorzustellen. **Ztrack** erwartet, dass es sich dabei nur um eine neue Lokomotive handeln kann. **Trainini** wird sie informieren!

Aller guten Dinge sind drei – heute auch bei Trainini:

Diese Ausgabe für den Juli 2008 trägt die Nummer 36. Das bedeutet, wir haben soeben drei volle Jahre Trainini vollendet. Dieses kleine Jubiläum ist Anlass für Stolz und Verpflichtung zugleich:

Unsere Leser wissen, dass wir stets größten Wert auf Zuverlässigkeit und Kontinuität legen. Sie dürfen deshalb immer darauf vertrauen, dass wir Sie kompetent informieren, was in unserer Spurweite passiert.

Heute möchten wir mit dem Bild rechts an unsere Urausgabe erinnern, mit der dieses Magazin im August 2005 startete. Denn wir möchten nicht vergessen, wie wir begonnen haben. Sie als unsere treuen Leser haben unseren gemeinsamen Erfolg erst möglich gemacht und **Trainini®** im Segment der Spurweite Z nachhaltig etabliert.

Das erleichtert uns auch die Zusammenarbeit und den Dialog mit allen Herstellern, die für den Maßstab 1:220 eine Rolle spielen.

Dafür möchten wir uns heute ausdrücklich bedanken und versichern Ihnen, dass wir auch zukünftig unser Bestes für Sie geben werden. Ein besonderer Dank geht auch an die Z-Friends Europe (<http://www.z-friends-europe.eu>), die seit unseren Anfängen das **Trainini ARCHIV** kostenlos für alle Modellbahnfreunde bereitstellen.



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.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Diese ist nicht zwingend mit derjenigen von Redaktion oder Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, 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 per E-Mail an presse@trainini.de. Mitarbeit: Götz Guddas, Jörg Sehrer

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese 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, 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 Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist ausdrücklich erlaubt, solange deren Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

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

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