

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Gott zur Ehre – Kapellenbau in Z

US-Anlage nach deutschem Vorbild
Zwischenstand der Wunschmodellumfrage

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

der Kalender deutet zwar darauf hin, dass der Sommer nun da sein soll. Das scheint aber nur auf dem Kalender der Fall zu sein, denn allenthalben hören wir von Bastelstunden im Modellbahnkeller, welche doch eher auf den Herbst hinweisen würden.



Joachim Ritter
Redakteur

Aber unsere Spur Z lebt von der Umsetzung dieser Ideen und manche davon duldet halt keinen Aufschub.

Was daraus werden kann, zeigt unsere Titelgeschichte über einen vollständigen Eigenbau nach realem Vorbild. Gerhard Finster schildert uns den Weg von der Idee bis zur Fertigstellung der Kapelle aus Arbach in der Eifel im Maßstab 1:220. Vorbild und Modell nehmen sich nichts: Schließlich fehlt es auch im Kleinen nicht an einer Inneneinrichtung mit vielen, feinen Details.

Die im März gestartete **Trainini Wunschmodellumfrage 2009** ist mittlerweile mitten in der Phase 2 angekommen. Ein herzliches Dankeschön für die aktive Mitarbeit und viele, tolle Vorschläge richten wir an dieser Stelle an unsere Leserinnen und Leser.

Nun ist die Jury an der Reihe, sich über eine für die Produktion taugliche Auswahl daraus Gedanken zu machen. Über den Stand der Dinge informieren wir ebenfalls in dieser Ausgabe.

Für einen Rückblick auf das vergangene Modellbahnjahr ist es nie zu spät. Auf die **Trainini Jahres-CD 2008** mussten Sie dieses Mal wegen des Redaktionssumzugs im April/Mai 2009 ein Vierteljahr länger als gewohnt warten. Aber dieses Warten hat sich gelohnt.

Mit den Berichten über Ausstellungshöhepunkte in der Spur Z sowie die Jubiläen „75 Jahre Fliegende Züge“ und „100 Jahre bayerische S 3/6“ verspricht das **Trainini Jahresvideo 2008** wieder 29 spannende Minuten. Eine kleine Vorschau finden Sie übrigens über unsere Startseite im Netz.

Schließlich stellen wir Ihnen heute noch eine Leseranlage aus den USA vor, die nach deutschem Vorbild gebaut wurde und in der Epoche II gestaltet wurde. David Hanson verstand es, seine historischen Interessen und Vorlieben geschickt mit der Spurweite Z zu verbinden. Sie werden erstaunt sein, denn die Modellbahn gerät da fast zur Nebensache.

Kürzlich gab es ein kleines, leise gefeiertes Jubiläum auf deutschen Schienen: Auch die jüngsten Vertreter der Baureihe 218 sind in diesen Wochen 30 Jahre alt geworden und bis heute gibt es für die zahlenstärkste Streckendiesellok der DB noch keine Ablösung. Dieser runde Geburtstag war Anlass für ein neues Sonderheft des Eisenbahn-Journals.

Experte Klaus-Peter Andersen, der mit dieser Baureihe ganz besonders vertraut ist, hat den Band für uns Probe gelesen und fasst die Inhalte, Stärken und Schwächen der Ausgabe für Sie zusammen. Schließlich ist das Vorbild auch uns Spur-Z-Bahnern seit langem bestens vertraut!

Ich darf Ihnen also wieder viel Spaß bei der Lektüre wünschen.

Her-Z-lichst, Ihr

Joachim „Jogi“ Ritter

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Das Kapellchen von Arbach.....4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Der Dreh mit dem Schienenzepp.....10

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Zwo-Achtzehn die Dritte.....18

Impressionen

Trainini Wunschmodellumfrage 2009.....20

Zetties und Trainini im Dialog.....24

Wir danken Gerhard Finster und Klaus-Peter Andersen für ihre Gastbeiträge.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 19. Juli 2009

Titelbild:

Die Kapelle von Arbach hat sich zum Wallfahrtsort entwickelt – zumindest im Modell, wie die Preiserlein bezeugen. Zu verdanken ist dies der engagierten Arbeit von Gerhard Finster, der das Gotteshaus nach Originalplänen und Fotos nahezu kompromisslos im Maßstab 1:220 nachgebaut hat.

Ein Diorama nach Original-Bauplänen Das Kapellchen von Arbach

Es begann mit einer Unterhaltung über die Schönheiten unserer jeweiligen Heimatorte. Nein, es handelte sich nicht um ein Männergespräch über die Damenwelt, sondern um Natur und Landschaft. Um einer guten Freundin den Modellbau nahe zu bringen, sollte ein Diorama entstehen, das dann später in eine Modellbahnlandschaft eingefügt werden könnte. „Wo ist für Dich die schönste Stelle Deines Heimatortes. Eine Stelle, die sich lohnen würde, im Modell dargestellt zu werden?“, war meine Frage. Ihre Antwort: „Die Kapelle mit Berg und Natur dahinter.“

Von Gerhard Finster. Da es nur sehr wenige Bausätze für kleine Kirchen mit dörflichem Charakter im Sortiment unserer Zubehörlieferanten gibt, war es ein prima Einfall, für den ich mich sofort begeistern konnte: Der Bau der Kapelle von Arbach war schnell beschlossene Sache, um einer guten Freundin den Modellbau anhand eines Wunschmotivs ihres Wohnorts nahe zu bringen.

Grundlage meiner konkreten Planungen und Maßermittlungen wurde der Baugesuchsplan von 1948, den ich bei der verantwortlichen Verwaltung vom Ortsbürgermeister erhielt. Mag dies in manchem, größeren Ort zwar problematisch und von Bürokratie geprägt sein, so stellt es in kleineren Gemeinden offenbar kein Problem dar, wenn man nett anfragt und erklärt, zu welchem Zweck die Pläne erbeten werden.

So überließ mir die Gemeinde für mein heute vorgestelltes Projekt sehr schnell die Pläne des öffentlichen und längst historischen Gebäudes.

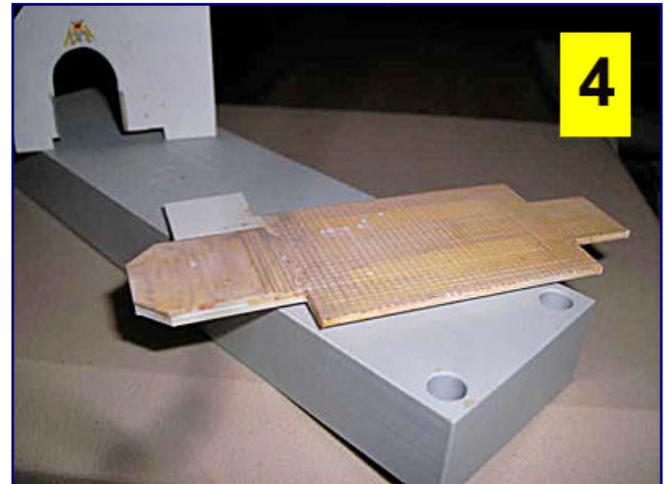
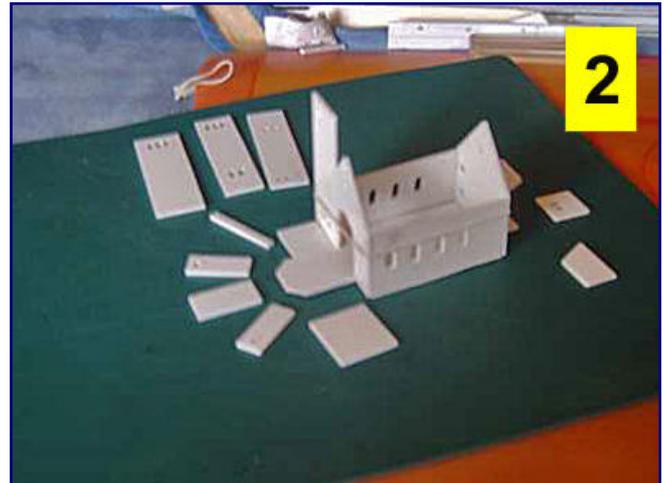
Damit begann nun eine Phase, in der ich unsere Freundin beinahe täglich mit Meterstab (ugs. „Zollstock“) und Kamera losschickte, um verschiedene Details durchzumessen oder auf Bildern zu dokumentieren. Uns trennen etwa 370 km Luftlinienentfernung, so dass ich diese Aufgaben nicht selbst wahrnehmen konnte. Gleichzeitig aber führte diese wichtige Vorarbeit meine „Projektpartnerin“ an den vorbildorientierten Modellbau heran.

Die ermittelten Daten wurden zusammen mit denen aus dem Baugesuch per CAD in einen Bauplan umgesetzt. Diese Aufgabe fiel nun schon mir zu. Und danach konnte es eigentlich schon mit dem Umsetzen der Bauphase losgehen:



Die Kapelle von Arbach mit der kleinen Bushaltestelle davor (rechts im Bild) war die Vorlage für den Eigenbau und das sie umgebende Diorama. Foto: Gerhard Finster

Gedruckt auf Papier, wurde der Plan mit Sprühkleber auf eine 1,5-mm-Polystyrolplatte aufgezogen und anschließend ausgeschnitten. Das Papier bekommt man später samt des Klebstoffes mit ein paar Tropfen Waschbenzin spielend leicht wieder ab. Alle Teile wurden so gezeichnet und geschnitten, dass sie später stumpf verklebt werden konnten - also nicht auf 45-Grad-Gehung.



Bildstrecke:

- 1.) Die Kirche entstand exakt nach dem Plan ihres großen Vorbilds.
- 2.) Alle Bauteile wurden aus Polystyrol von Hand geschnitten, Fenster mit Messer und Feile eingearbeitet. Vor dem endgültigen Zusammenbau wurden alle Teile zur Probe ausgelegt.
- 3.) Der Boden innerhalb der Kirche musste im Altarbereich leicht angehoben werden.
- 4.) Ein dem Vorbild nachempfunderer Boden legte den Grundstein für ein vollständiges Innenleben. Im Modell wurde die Struktur der Steinplatten in die Kunststoffplatten eingeritzt und mittels Nass-in-nass-Technik farblich ausgestaltet.
- 5.) Die Kirchenbänke entstanden aus je zwei Polystyrolteilen für Sitzfläche und Lehne, die anschließend noch lackiert wurden. Fotos 1 - 5: Gerhard Finster

Anfangs dachte ich nur daran, die Außenhaut der Kirche wiederzugeben. Doch bald ergab es sich, dass wir auch auf die Innenausstattung der Kapelle zu sprechen kamen und so reifte schließlich auch noch die Idee, dem kleinen Gotteshaus auch einen Innenausbau zu spendieren. Also musste noch mehr vermessen werden, weitere Fotos waren anzufertigen.

Sinnvoll erschien diese Mühe nur, wenn der Innenausbau später auch für den Betrachter sichtbar ist, denn sonst macht dieser Mehraufwand keinen Sinn. Allein die zu kleinen und bunten Kirchenfenster konnten dies nicht gewährleisten. Ich musste deshalb an eine abnehmbare Dachkonstruktion denken. Dank CAD-Konstruktion ist es glücklicherweise nur eine Sache von Minuten, dies im Plan zu ändern oder zusätzlich zu konstruieren.

Damit stellten sich nun weitere Aufgaben, die nicht zur ursprünglichen Umsetzung meiner Idee gehörten: Da der Altarraum um 2 Stufen höher liegt als das Kirchenschiff selbst, wurde ein Podest mit 2 Stufen eingebaut. Der Fußboden der Kapelle besteht im Original aus Steinplatten, diese wurden mit dem Messer ins Material geritzt und dann nass in nass farblich angepasst. Kirchenbänke aus 2 Polystyrolstreifen (Sitzfläche und Lehne) ergänzten anschließend den Innenraum.

Als nächstes widmete ich mich dann den Bleiglasfenstern. Diese wurden nach den Originalvorlagen maßstabsgerecht gezeichnet und auf durchsichtige Druckfolie für Tintenstrahlgeräte gedruckt. Danach habe ich sie noch mit Filzstiften ausgemalt und ihnen so zum typischen, bunten Erscheinungsbild verholfen.

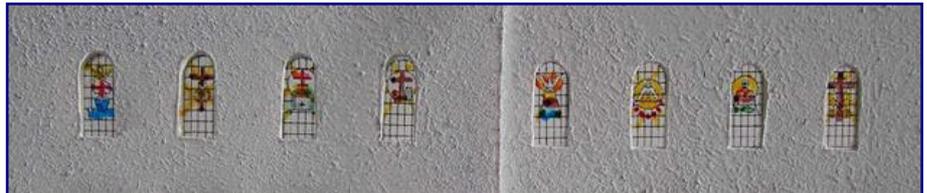


Bild oben:

Auch die Kirchenfenster wurden dem Original nachempfunden, maßstabsgerecht gezeichnet, auf Folie ausgedruckt und von Hand ausgemalt.

Bild unten:

Heiligenfiguren (links die Mutter Gottes mit dem Jesuskind, rechts die Hl. Barbara), Pfarrer und Messdiener gestaltete Trafofuchs in gewohnt professioneller Manier. Beide Fotos: Gerhard Finster

Wenn schon ein Innenausbau erforderlich ist, dann sollte er auch konsequent geschehen. Also bildete ich auch den Altar, die Kreuzwegbilder und die Empore nach und baute sie ins Modell ein.

Die Arbacher Kapelle zieren Statuen der Mutter Gottes mit dem Jesuskind und der Heiligen Barbara. „Wer könnte besser geeignet sein, diese anzufertigen als die Firma Trafofuchs?“, dachte ich mir. Also lieferte ich dort die Fotos ab und wartete auf meine Einzelanfertigung. 2 Messdiener und 2 Geistliche vervollständigten diese Bestellung. Angesichts des Ergebnisses fehlten mir trotz der höchsten Erwartungen im ersten Moment noch die Worte...

Ein solches Meisterwerk bringt neuen Ansporn mit sich, auch das entstehende Gebäudemodell auf dem gleichen, hohen Niveau weiterzubauen. Mit weißer Acrylfarbe erfolgte der Innenanstrich der Kapelle. Sitzende Preiser-Figuren bilden die gelungene Kulisse für den Pfarrer und seine Ministranten (Messdiener) aus der Werkstatt von Trafofuchs.

Nun wurden die Dächer in Angriff genommen. Ein Schieferdach im Maßstab 1:220 bietet leider kein Hersteller als Bauplatten an. Damit stellte sich die Frage: Bleibe ich dem Original treu oder beuge ich mich einem Kompromiss? Ich nahm es schließlich ganz genau und wählte die Schieferdeckung.

Dafür kam nur Papier in Betracht. Also wurden Schieferplattenketten gezeichnet und ausgeschnitten, versetzt aufgeklebt und zum Schluss noch schwarz gefärbt. Das Ergebnis erfüllte meine Erwartungen



Bildstrecke:

6.) Noch bevor die Kapelle fertig gestellt war, begann der Bau des Dioramas. Zunächst wurde der Hang des Geländes auf einem Sperrholzbrett mit Styrodurplatten aufgeschichtet.

7.) Nach dem Trocknen des Klebers wurden die Platten der endgültigen Struktur entsprechend geschnitten und geschliffen. Auf die mit Pflanzen bestandenen Abschnitte erfolgte ein grüner Farbauftrag.

8.) Anschließend wurden Straße, Zuwegung und der Kirchenvorplatz gestaltet. Dafür waren noch Feinarbeiten im Styrodur erforderlich und der Bau einer kleinen Treppe, die zum hinteren Teil des Kirchenschiffs führt.

9.) Zum Schluss folgten die Bushaltestelle, die Kirchenmauer und Pflanzen aus gedrehtem Draht, Seeschaum und Islandmoos. Das Innenleben der Kirche ist mittlerweile auch fertig gestaltet.

Fotos 6 – 8: Gerhard Finster

voll, doch zeigte es sich ebenso schnell, dass dieser Teil der Bauphase die meiste Zeit in Anspruch nehmen würde.

Als kleinen Höhepunkt sollte die Kirche noch ein „funktionsfähiges“ Geläut bekommen. Dank Stefan, dem Glockenmacher unter den Z-Friends Europe, bekam ich ein Sortiment an passenden Glocken. Davon wurden zwei letztendlich in den Turm montiert. Zusätzlich montierte ich noch einen Laptoplautsprecher im Turm. Mit einem CD- oder MP3-Spieler kann nun aufgenommenes Kirchengeläut abgehört werden und die Illusion scheint perfekt.

Erst jetzt folgte der Außenanstrich der Kirche. Er wurde ebenfalls aus weißer Acrylfarbe hergestellt und in Tupftechnik aufgebracht. Das Ergebnis ist eine putzähnliche Oberfläche.

Tupftechnik

Unverdünnte pastöse Farbe auftragen und solange mit einem kurzhaarigen Pinsel die Stellen betupfen bis die Farbe nicht mehr verläuft.

Das umliegende Gelände war der einfachste Teil meiner Bastelaktion. Ein Sperrholzbrett wurde zur Grundfläche, aus Styrodurplatten schichtete ich den hinter der Kapelle liegenden Hang auf. Nach dem Trocknen des Klebers zwischen den einzelnen Lagen schnitt ich die endgültige Geländeform zurecht.



Für Leben auf dem Diorama sorgt die belebte Bushaltestelle neben dem Gotteshaus. Die Figuren im Inneren des Kirchenschiffs bleiben dem Betrachter schließlich meist verborgen, obwohl das Dach abnehmbar gestaltet wurde.

Die Straße, ein Wartehäuschen, ein Linienbus und einige, weitere Preiser-Figuren führten zu einem lebendig wirkenden Umfeld. Die landschaftliche Gestaltung und die Flora gelangen mit Seeschaum, Islandmoos und aus Draht gedrehten Bäumen.

Den jeweiligen Bauzustand hielt ich täglich auf unzähligen Bildern fest, die jeden Baufortschritt dokumentieren können. Elektronisch habe ich sie an diejenige Person versandt, die mich zum Bau der Kapelle animierte. Schon nach wenigen Tagen Bauzeit hatte ich beschlossen, die fertige Kapelle als Geschenk an sie zu überreichen.

Schließlich war sie mit einem solchen Elan und derart viel Freude dabei, mir alle erforderlichen Daten zu besorgen, die ich für mein Projekt brauchte. Interessiert stellte sie Fragen, bat um Erläuterungen vieler Dinge, die mit dem Eigenbau zusammenhingen. Und deshalb stand für mich letztendlich der Entschluss fest, dass die Kapelle doch nicht auf der Modellbahn landet. Sie ziert nun die gute Stube am selben Ort, an dem auch das Original steht.

Und so wünsche ich all denen, die die Kapelle von Arbach betrachten, so viel Freude, wie es mir Spaß gemacht hat, sie im Maßstab 1:220 zu bauen.

Bild rechts:

Vergleich ausdrücklich erlaubt – so präsentiert sich die fertige Kapelle von Arbach im Maßstab 1:220. Gerhard Finster hat mit ihr wahrlich ein Meisterwerk geschaffen.



Interessante Adressen für Eigenbau-Projekte:

Figurenanfertigungen
<http://www.trafofuchs.de>

Geprägte Polystyrolplatten (Mauerwerk und Dächer)
<http://www.kibri.com>

Architekturmodellbau-Bedarf
<http://www.architekturbedarf.de>

Eine außergewöhnliche Rundkursanlage Der Dreh mit dem Schienenzepf

David Hanson aus den USA ist begeistert von deutschen Filmen aus den Zwanzigern, den Luftschiffen des Grafen Zeppelin und auch vom Kruckenbergschen Pendant auf Schienen. In der Summe ergab sich daraus eine ungewöhnliche Anlage, die alle Leidenschaften im Maßstab 1:220 vereint. In Zusammenarbeit mit unserem Partnermagazin Ztrack können wir nun auch unsere Leser daran teilhaben lassen.

Von David Hanson. Spielzeugeisenbahnen habe ich immer geliebt. Als ich klein war, stand ich an den Weihnachtsschauanlagen in meiner Heimatstadt Minneapolis. Meine Eltern konnten sich nie auch nur die einfachsten Anlagen leisten, so dass meine erste Liebe unerfüllt blieb.

Die Kindheit hinter mir gelassen richtete sich die Aufmerksamkeit vollständig auf Arbeit und eigene Familie – bis ins Jahr 2007. Auf der Suche im Internet fiel mein Augenmerk auf Märklin-Züge für Spur Z. Ich begann, einen gezielten Blick darauf zu richten, in der Hoffnung, vielleicht den während der Weimarer Republik gebauten und von 1929 – 1933 erprobten Schienenzepfelin zu entdecken.

Dieser Triebwagen war für mich der erste Hochgeschwindigkeitszug der Welt und stellte 1931 mit 230 km/h einen Weltrekord auf, der 20 Jahre lang Bestand haben sollte. Ich war schon immer begeistert von der Geschichte der Luftschiffe, gleichermaßen auch von der Kultur der Weimarer Republik.



Diese Schienenzepfelin-Anlage nach Motiven aus der Zeit der Weimarer Republik hat David Hanson (USA) aus Begeisterung für Zeppeline und Stummfilme jener Zeit im Maßstab 1:220 geschaffen. Foto: David Hanson

So war ich auch begeisterter Anhänger der (Stumm-)Filmemacher Fritz Lang, Georg Wilhelm Pabst, Friedrich Wilhelm Murnau wie auch Leni Riefenstahl. So besitze ich schon seit 25 Jahren eine Kopie der Aufnahme von Lotte Lenya in der Dreigroschenoper. Weiter nenne ich Nachbauten und Originale von Bauhaus-Möbeln seit über 40 Jahren mein eigen.

Da auch der Schienenzeppelin wie seine Brüder der Lüfte von einem Propeller angetrieben wurde, war er schlicht meine Lokomotive! Das erste Ding, das ich nun tat, war einen Märklin-Schienenzeppelin, ein Gleisoval und einen Transformator für die Baugröße Z zu erwerben. Gleich nach dem Eintreffen fand die erste Testfahrt auf meinem Tisch statt.

Anschließend setzte ich mich daran herauszuarbeiten, was ich auf meiner Anlage wiedergeben wollte und wie ich dies umsetzen könnte. Verschiedene Anlagenbau-Ratgeber halfen mir, mein Vorhaben voranzutreiben. Ich entschied mich für eine Anlage im großen Koffer einer E-Gitarre (Innenmaße 107 x 42 cm). In meinem Appartement war kein Platz für irgendetwas anderes.

Ich entschied mich für den Aufbau auf einer 13-mm-Sperholzplatte und benutzte Styrodurplatten für Hügel und Trassen. Die vorhandenen Gleise wurden provisorisch ausgelegt und die errechneten Steigungen praktisch erprobt, bis ich als sinnvolle Ergänzung schließlich auch eine offene Gleiskreisel in meinen Plan aufnahm. Anschließend bestimmte ich die Zahl weiterer Gleise und Weichen, die ich für erforderlich hielt.

Ich wollte auch einen Lokschuppen unterbringen, denn die Broschüre, die zusammen mit meinem Schienenzeppelin kam, zeigte etwas vom Innenleben eines solchen in Hannover, in dem die Originalmaschine repariert wurde. Der eingleisige Märklin-Lokschuppen erschien mir für diese Zeit geeignet.

Leni Riefenstahl – eine umstrittene Person

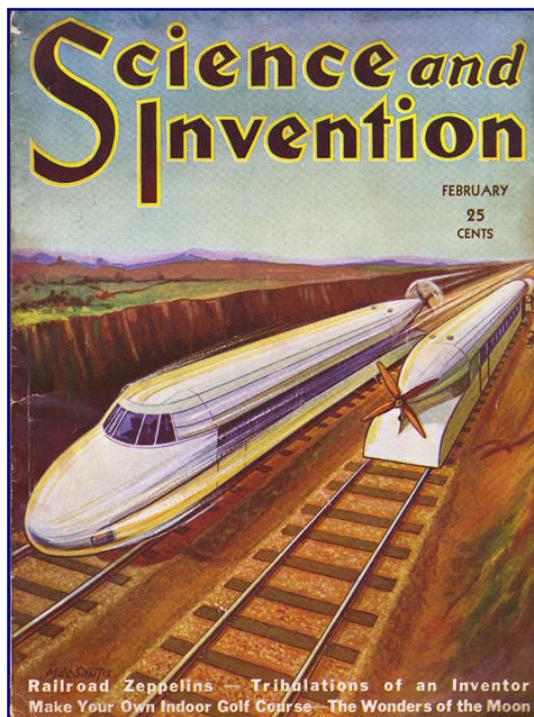
Leni Riefenstahl war Tänzerin, Schauspielerin, Regisseurin und später auch Fotografin. 1932 gab sie im Film „Das blaue Licht“, in dem sie auch die Hauptrolle spielte, ihr Regiedebüt.

Nach 1945 galt sie zeitlebens als umstrittene Persönlichkeit, obwohl sie sogar als Mitläuferin eingestuft worden war. Daher wurden ihre Filme in vielen Ländern, nach 1945 auch in Deutschland boykottiert. Neue Verfilmungen brachten keinen Erfolg und sie widmete sich später stärker der Fotografie.

Die Begeisterung des Autors für die Filme der jungen Schauspielerin und Regisseurin bezieht sich ausdrücklich nicht auf politische Ansichten und die umstrittene Tätigkeit, d.h. sie gilt nicht der Zeit zwischen 1933 und 1945. Das Wirken von Leni Riefenstahl ist nur in den Kontext der Erprobungszeit des Schienenzeppelins von 1929 bis 1933 eingebunden.

wieder entgleiste. Schließlich begriff ich, dass diese Trasse eben sein sollte. Sie befand sich auf einem Gefälleabschnitt und enthielt eine Weiche. Ich schloss daraus, dass eine Weiche in der Gefällestrecke keine gute Idee war und änderte den Gleisplan dahingehend. Auch widmete ich der Sauberkeit wenig Aufmerksamkeit, bis mein kleiner Zeppelin schließlich vorübergehend den Dienst quittierte.

Während dieser Zeit grübelte ich, welches historische Material ich auf meiner Anlage zeigen wollte. Ich entschied mich für Filmdreharbeiten im Freien. Den Film, den ich wiederzugeben beschloss, war Leni Riefenstahls „Das blaue Licht“ (1932), der ihr Debüt als Regisseurin und zugleich einen der letzten Bergfilme darstellte.



Der Schienenzeppelin galt einst als Hoffnungsträger und Innovation des Schienenschnellverkehrs. Werbung und Medienberichte fanden sich deshalb auch weit über Deutschland hinaus. Abbildung: Sammlung David Hanson

Ebenso hielt ich gezielt Ausschau nach den Autotypen, die rechts und links der Bahn auf zeitgenössischen Fotos zu sehen waren, um mit entsprechenden Modellen das Anlagenleben zu bereichern. Langsam trug ich das Material für meine Anlage zusammen und begann mit dem Bau der Trassen. Die Gleise nagelte ich fest und schotterte sie dann ein. Die Maschine lief wirklich gut und ich sah mich auf einem guten Weg.

Einmal alle Trassen richtig befestigt, schickte ich meine Lok auf Testfahrt, um festzustellen, dass sie an einer bestimmten Stelle immer

Die Kristallgrotte, hoch in den Bergen, ist das bestimmende Element des Films und ich entschied mich, deren Kulisse nachzubauen. Das Original wurde vermutlich in einem Berliner Studio konstruiert, obwohl während der milden Jahreszeiten viele Szenen dieser Art auch draußen nachgestellt wurden. Leni Riefenstahl sitzt in der Höhlenszenerie auf einem Stuhl, während die Techniker die nächste Einstellung vorbereiten.

Leider konnte ich nicht mal 20 europäische LKW-Modelle ausfindig machen und so wählte ich zwei verschiedene Typen von Micron Art Model aus. Zeitgenössische LKW aus Europa waren in ihrer Basis-

konstruktion weitgehend mit denen der USA identisch, so dass ich dies für in Ordnung hielt.

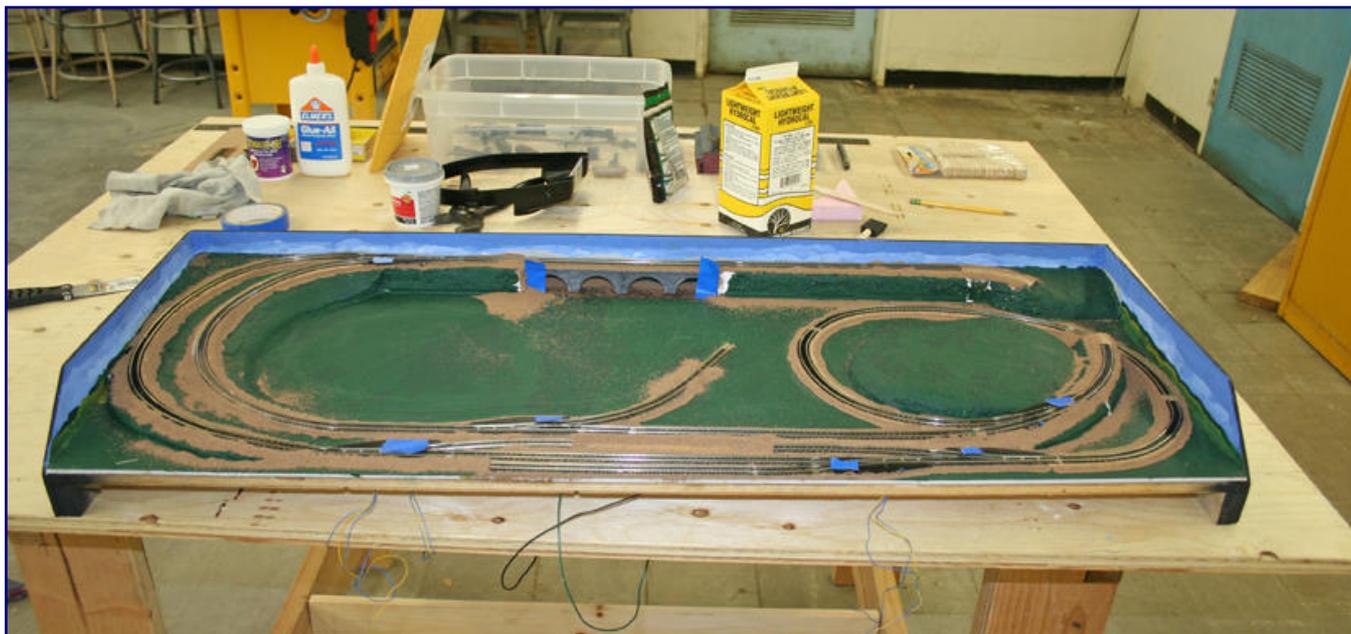


Bild links:
Als Detailszene für Dreharbeiten im Freien hat der Erbauer das Entstehen des Films „Das blaue Licht“ von 1932 ausgesucht. Die Kulisse stellt die Kristallgrotte dar.

Bild unten:
Das zweite, bestimmende Szenenelement ist ein kleines, wenn auch nur angedeutetes Flugfeld, auf dem gerade eine Junkers Ju 52/3m landet.

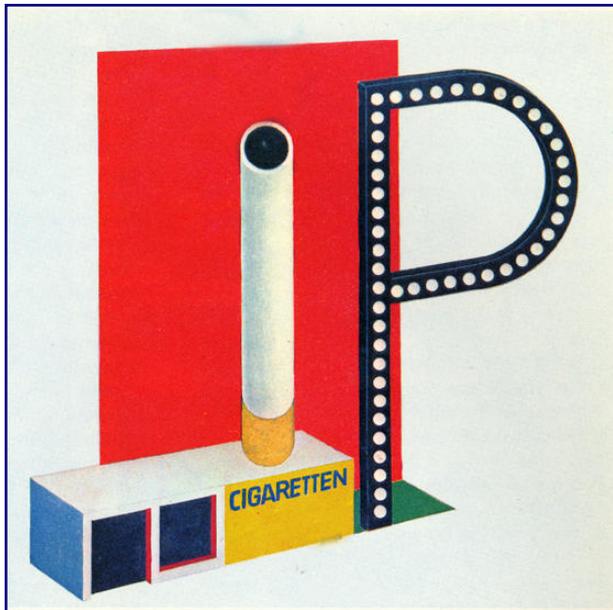
Beide Fotos: David Hanson





Die Anlage wurde auf einer Sperrholzplatte aufgebaut und später in einen Koffer gesetzt (Bild oben). Zur passenden Ausstattung der Anlage gehört nun auch ein Stuhl, der ziemlich exakt den Bauhausstil-Originalen von Junkers im echten Schienenzeppelin folgt (Bild unten). Das zeichnet einen begeisterten Anhänger aus! Fotos: David Hanson

Der zweite Anlagenschwerpunkt ist das Flugfeld. Zuerst dachte ich an einen Zeppelinhangar, bis ich begriff, dass ein maßstäblich umgesetzter „Graf Zeppelin“ größer als mein ganzer Koffer wäre. Als ich das herausgefunden hatte, sah ich mich nach Alternativen um und stieß auf Flugzeuge vom Typ Junkers JU-52 (1932) im Maßstab 1:250. Sie erwiesen sich als ausreichend maßstäblich.



Ein Kiosk nach dem Entwurf von Herbert Bayer aus Jahr 1924 sollte wenigstens im Modell auf der Anlage umgesetzt werden. Das Modell entstand aus Polystyrol und Holz. Ein Seuthe-Rauchgenerator bildet die brennende Zigarette nach.

Abbildung: Sammlung David Hanson

Ich lernte, dass die Firma Junkers auch originärer Vertragspartner für das Anfertigen von Metallröhren für Bauhaus-Möbel war und zwar genau des Typs, der auch im Schienenzeppelin verwendet wurde. Also baute ich einen kleinen Hangar und ein gräsernes Flugfeld für die Maschinen. Ebenso studierte ich zeitgenössische Fotografien und stellte fest, dass Flugzeuge in jener Zeit noch auf Graspisten landeten, so dass ich keine separate Startbahn bauen musste.

Der originale Schienenzeppelin, entworfen von Franz Kruckenberg, einem auch an den Luftschiffen arbeitenden Ingenieur, hatte eine im Bauhausstil entworfene und gefertigte Bestuhlung. So begann ich zu träumen, die Replik eines solchen Stuhls zu bauen, von dem aus ich meinen Zug steuern konnte.

Ich versuchte herauszufinden, wie ich den Stuhl nachbauen konnte und hielt Ausschau nach passenden Teilen, bis ich auf eine weitgehend passende Reproduktion stieß. Ich gelangte noch an einen anderen Stuhlrahmen, den ich zur Gewinnung der Rückenlehne und der Metallröhren unter der Sitzfläche zerlegte. Aus Glasfaser mittlerer Härte baute und schnitt ich dann passende Armlehnen zurecht und lackierte sie schwarz.



Umgeben von zeitgenössischen Filmplakaten wie „Frau im Mond“ (rechts neben dem Schienenzeppelin) bildet der Kiosk nun eine glaubhafte Kulisse der Zeit, in welcher der Bauhaus-Stil überaus populär war. Der schlichte Bahnsteig folgt einer Aufnahme aus Berlin-Spandau. Foto: David Hanson

Drittes und letztes Themenfeld wurde ein Bahnsteig, an den mein Zug einfahren konnte. Alfred B. Gottwalds Buch „Schienenzeppelin“ von 1971 wurde für mich, der nicht ein Wort deutsch lesen kann, eine Bibel für Fotografien. Darin fand ich auch Aufnahmen verschiedener Bahnhöfe. Ich orientierte mich an Berlin-Spandau, weil ich in Betracht zog, dass dies ein Halt auf den verschiedenen Routen war, den der Triebwagen in seiner kurzen Dienstzeit ansteuerte.

Ich entschied, den Bahnsteig und das umliegende Areal mit meinen Plakaten und anderen Dingen auszustatten, die mit dem Geschehen und der Kunst aus der Zeit der großen Blüte der Weimarer Republik im Zusammenhang stehen.

Erstes Objekt war ein Zigarettenkiosk, den Herbert Bayer 1924 entworfen hatte. Ein Modell zu der Vorlage, die wegen ihres ausgefallenen Stils nie gebaut wurde, wollte ich auf meinem Bahnsteig umsetzen. Die rauchende Zigarette als Teil des Entwurfs baute ich in Form eines Seuthe-Rauchgenerators in das Modell aus Polystyrol und Holz ein. Werbepлакate zeigen Motive für die Filme „Frau im Mond“ und „Die Büchse der Pandora“ (beide 1929), zum Bauhaus Dessau, der Leica-Kamera, der Dreigroschenoper, für Zeppelinfahrten über den Atlantik sowie schließlich ein Portrait von Franz Kruckenberg.



Dieses kleine, nicht maßstäbliche Modell des Luftschiffes LZ 127 „Graf Zeppelin“ durfte auf der Anlage auf keinen Fall fehlen. Eigentlich ist es ein Weihnachtsbaumschmuck der dreißiger Jahre, aber es macht sich hier überaus gut. Foto: David Hanson

Schließlich gelangte ich noch an ein kleines Holzmodell des Luftschiffes „Graf Zeppelin“, Weihnachtsbaumschmuck der dreißiger Jahre, das sich als ideal erwies, auf der rechten Anlagenseite durch die Lüfte zu fahren.

Mit Fertigstellen aller drei Themenfelder machte ich mich an die übrige Landschaftsgestaltung. Ich kaufte knapp 100 Bäume und kurze Grasfasern, grübelte über das Anlegen von Stellen mit längerem Gras, der richtigen Farbgebung von Felsen und dem Patinieren von Gebäuden, Autos und Bahnsteig.

Ich schlussfolgerte aus meinen Beobachtungen, dass ich Leuchten zu ergänzen habe, um eine realistischere Wirkung zu erzielen. Begonnen habe ich mit den alten Kamerastrahlern am Drehort, wofür ich Brawa-Flutlichter verwendete. Dann platzierte ich Märklin-Leuchten am Hangar, an der Straße hinter dem Loksuppen und auf dem Bahnsteig.



An den Laderampen kamen wieder Brawa-Leuchten zum Einsatz, die mir aber zu hell erschienen und daher mit Vorwiderständen ausgerüstet wurden. Die Außenseiten des Koffers versah ich mit Anschlussbuchsen, um die verschiedenen Anlagenfunktionen ansteuern zu können.

Meine erste Modellbahnanlage ist nun fertig. Sie hat mich nahezu 11 Monate Zeit pausenlosen Nachdenkens und Bauens in der Pausen- und Freizeit gekostet. Ich meine, es hätte auch noch besser gelingen können, aber auf jeden Fall hat es mir viel Spaß bereitet.

Gekürzte Fassung, übertragen ins Deutsche von Holger Späing

Seiten unseres US-Partnermagazins:
<http://www.ztrack.com>

Referenz für gute Spur-Z-Informationen:
<http://www.ztrains.com>

Während im linken Bildhintergrund der Kiosk raucht, umrundet der Schienenzeppelin im rechten Anlagenteil die Filmszene aus „Das blaue Licht“. Foto: David Hanson



Abschließend zwei Aufnahmen, welche die Anlage jeweils von den Stirnseiten zeigen: Auf der linken Ansicht ist das Flugfeld im Vordergrund zu sehen, während im Hintergrund der Zeppelin schwebt. Auf dem rechten Bild sind die Dreharbeiten vorn in der Übersicht zu erblicken. Beide Fotos. David Hanson

... *jetzt bestellen!** 

Trainini
Jahres-CD 2008



Diese CD ist unverkäuflich.

Die Themen des Jahres 2008 für die Spurweite Z zusammengefasst im

Trainini Jahresvideo 2008:

100 Jahre bayerische S 3/6

75 Jahre Fliegende Züge

Ausstellungshöhepunkte 2008

*Bitte E-Mail an Jahres-CD@trainini.de

Trainini
Dafür wird Spur Z gemacht.

Hommage an die Baureihe 218 **Zwo-Achtzehn die Dritte**

Das neueste von immerhin schon drei Sonderausgaben des Eisenbahn-Journals zur Baureihe 218 beantwortet wohl die meisten Fragen zur bisher letztgebauten Streckendiesellok der DB. Immerhin 30 Jahre Dienstzeit haben nun auch die jüngsten Maschinen dieser Typenreihe auf dem Buckel – Zeit für eine aktuelle Rückschau. Baureihen-Experte Klaus-Peter Andersen stellt dieses Werk vor und zeigt Höhepunkte wie auch Lücken dieser Sonderausgabe.

Konrad Koschinski
EJ-Sonderausgabe 2/2009
218 – Technik, Einsatz, Aktuelles

Verlagsgruppe Bahn (VGB)
Fürstenfeldbruck 2009

Geklammerter Heft
Format 21 x 29,7 cm
92 Seiten mit über 100 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-89610-301-7
Best.-Nr. 53 09 01
Preis 12,50 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Von Klaus-Peter Andersen. Wie angekündigt ist pünktlich zum 1. Juli 2009 das neueste Eisenbahn-Journal-Sonderheft erschienen. Zählt man das Baureihen-Spezial „Die V160-Familie“ von Horst J. Obermayer aus dem Jahr 1994 mit, ist es nach Konrad Koschinskis „Baureihe 218“ von 2005 nun schon die dritte EJ-Ausgabe, die sich mit der am weitesten verbreitete Diesellokbaureihe der DB befasst.

Nach einem Abstand von nicht einmal vier Jahren zum längst vergriffenen Vorgängerheft hat Koschinski darauf verzichtet, das Rad beziehungsweise die Baureihe 218 neu zu erfinden. Auf nach wie vor netto 82 Seiten wurde der Text größtenteils von der Ausgabe 2005 übernommen und den aktuellen Entwicklungen angepasst.

Ein veränderte, optische Gestaltung und ausschließlich neue Fotos verdeutlichen aber, dass es falsch wäre, das aktuelle Heft lediglich als überarbeitete Wiederauflage zu bezeichnen.

Kurz, aber nicht zu knapp zeichnet der Autor den Weg von den ersten Prototypen der V 160 bis zum ausgereiften Standardtyp 218 nach, dessen Beschaffung erst nahezu zwei Jahrzehnte später endete. Ausführlicher wird auf die Baureihen 210 und 217 als Zwischenstationen in der Entwicklungsgeschichte zur einmotorigen Großdiesellok mit elektrischer Zugheizung eingegangen. Sehr gut sind auch die vollständige Aufzählung der verschiedenen Motortypen und die Darstellung der Drehgestellbauarten.

Auch nachdem ihre Beschaffung beendet war, wurde weiter an der BR 218 „gefeilt“: So widmet Konrad Koschinski einige Seiten den Themen Abgasoptimierung, Remotorisierung sowie erstmals auch Anbauschneepflügen und Fernscheinwerfern.

Bei Angaben zu den „Abgashutzen“ übernahm der Verfasser leider Ungenauigkeiten (Zitat: „seit den 1980-er Jahren“) und auch Fehler (Zitat: „Nur bei den Vorserien-218 waren sie anfangs längs ver-



setzt,...“) aus dem Vorgängerheft. Richtig ist, dass die Hutzen auch bei den Serienmaschinen mit TB-10-Motor bis zum Umbau der Turbolader in ihrer Anordnung längs versetzt waren.

Bei einer Baureihe mit insgesamt über zehn Anstrichvarianten und Sonderlackierungen darf eine vollständige Übersicht natürlich nicht fehlen. Darin werden sogar die Nummern der RAL-Farbtöne genannt. Wünschenswert wäre darüber hinaus aber auch ein Erwähnen von blauen und grauen Dachanstrichen bei den ozeanblau-elfenbeinfarbenen 218 gewesen.

Ebenso vermisse ich wenigstens einen Satz, in dem ein Fachautor ein für alle Mal klarstellt, dass die 218 217-8 eben nicht für die Bespannung von TEE-Zügen rot/beige lackiert wurde, sondern hier lediglich ein Versuchsanstrich vorlag, der dem direkten Vergleich mit der beige-blauen 218 218-6 diene.

Es folgt eine zeitlich geordnete Abhandlung über die Neuzuteilungen der an die DB gelieferten 218 und die nach Heimatdienststellen eingeteilte Chronik der nun schon über vierzigjährigen Einsatzgeschichte. Hier wünscht sich wohl jeder 218-Fan noch mehr dieser wunderschönen Aufnahmen, und sicher gäbe es die auch, wenn sie nicht den preislichen Rahmen eines Sonderheftes sprengen würden.

Die Sonder-Ausgabe schließt mit der aktualisierten Unfallstatistik, der Übersicht über die derzeitigen Bestände an den jeweiligen Standorten und einer Liefer- und Verbleibsliste. Wenig konkreten Spekulationen über die Nachfolgetypen der BR 218 wird dieses Mal deutlich weniger Raum gegeben. Auf eine - bei den vormaligen Heften ohnehin unvollständige - Modellübersicht wurde bei dieser Ausgabe konsequent ganz verzichtet.

Abschließendes Fazit: Für jeden 218-Fan ohnehin ein Muss, ist dieses Baureihenheft besonders für Modelleisenbahner aller Spurweiten, die sich den Epochen IV bis VI widmen, unbedingt empfehlenswert.

.....
: **Angebotsüberblick des Eisenbahn-Journals:**
: <http://www.eisenbahn-journal.de>
:

Wie heißt das meistgewünschte Kleinserienmodell?

Trainini Wunschmodellumfrage 2009

Nach dem 15. Mai 2009 wurde es ruhig um die Wunschmodellumfrage, die wir gemeinsam mit den Z-Friends Europe und mit Unterstützung durch den Kleinserienhersteller FR Freudenreich Feinwerktechnik durchführen. Keinesfalls aber waren Redaktion und Juroren in der Zwischenzeit passiv, so dass es auch für Sie bald sichtbar weitergeht.

Viele Aufgaben waren und sind zu bewältigen, bevor die vorgeschlagenen Modelle zur Abstimmung gestellt werden können: Alle Ideen wollen gesichtet und (vor-)bewertet werden. Eine Aufgabe lautet etwa, eine möglichst neutrale Startreihenfolge auf dem Abstimmzettel festzulegen. Diese wird sich nun aus den vergebenen Gesamtpunktzahlen aller Juroren ergeben.

Ebenso gilt es zu prüfen, ob tatsächlich keine Modelle zu den geäußerten Vorschlägen existieren oder, falls eben doch, ob ein solches zumindest nicht mehr lieferbar ist oder vielleicht einfach nicht mehr den heutigen, technischen Anforderungen entspricht. Weiter ist sicherzustellen, dass möglichst zu jedem Vorschlag ein Foto oder eine Zeichnung vorhanden ist, an denen die ZFE und **Trainini®** ein Veröffentlichungsrecht erhalten und die auch hinsichtlich ihrer Bildauflösung ausreichend sind.

Nicht zu vernachlässigen ist auch eine vorherige Prüfung, ob sich das Vorbild überhaupt für die vorge-



schlagene Umsetzung in ein Spur-Z-Modell geeignet ist. Als Beispiel sei die preußische T3 (Baureihe 89⁷⁰) genannt, die ausdrücklich in einer motorisierten Form gewünscht wurde. Ein Rollmodell gibt es hierzu bereits seit Jahren bei Bahls Modelleisenbahnen, doch bisher galt die Lok schlichtweg als unmotorisierbar.

Auffallend war bisher, dass die Vorschläge sich sehr stark auf den deutschen Bereich konzentrieren. Ideen zu ausländischen Vorbildern waren Mangelware, obwohl auch hier viele Wünsche an die Kleinserienhersteller erwartet wurden. Gerade die Kleinserie hätte hier Lösungsansätze zu bestehendem Bedarf geben können.



Ein Beispiel für ein vorgeschlagenes Kleinserien-Wunschmodell: die schnellste, betriebsfähige Dampflokomotive der Welt (18 201) aus dem Beständen der ehemaligen Deutschen Reichsbahn. Das Vorbild entstand u.a. aus Teilen der ehemaligen Henschel-Wegmann-Zuglok 61 002. Hier ist die Lok im Juli 1993 auf der Emslandstrecke in Rheine unterwegs. Foto: Bernhard Hamers

Dafür gab es aber in einzelnen Kategorien eine derartige Fülle an Vorschlägen, dass die Juroren erst eine Vorauswahl werden treffen müssen, um aussagekräftige Umfrageergebnisse zu erhalten. Bis zu 10 Vorschläge je Kategorie sollen auf dem Abstimmungsbogen enthalten sein, um das zu gewährleisten. Die Diskussion dieses Vorschlags läuft derzeit noch mit den Juroren, denn ursprünglich war an eine Auswahl von 3 – 5 Modellen gemacht, was der Zahl an Vorschlägen nicht gerecht würde.

Treffen wird es dann vermutlich diejenigen Vorschläge, die als nicht umsetzbar eingestuft werden oder denen man keine Marktchancen einräumt, weil die Kosten einen zu hohen Preis erwarten ließen. Ebenso kann niemandem daran gelegen sein, dass ein Kleinserienmodell von der Großserie konterkariert wird. Das dürfte etwa für massentaugliche Modelle wie die Baureihe 01 gelten, die als bekannteste, deutsche Dampflokomotive eigentlich zum Standardprogramm gehören sollte.

Ziel ist, mit dem Abstimmverfahren Anfang oder spätestens Mitte August starten zu können. Die Abstimmung soll dann genau zwei Monate laufen. So ist gewährleistet, dass kein Zettie wegen der Sommerferien oder eigener Urlaubsplanungen diese Phase verpasst.

Die Teilnahme an der Umfrage erfolgt ausschließlich schriftlich, da der „Stimmzettel“ gleichzeitig ein Los sein soll, mit dem sich einer der von FR Feinwerktechnik ausgelobten Preise gewinnen lässt. Wer an der Verlosung nicht teilnehmen möchte, darf seinen Stimmzettel selbstverständlich auch anonym einreichen.



Pro Kategorie hat jede Teilnehmerin oder jeder Teilnehmer eine Stimme. Wichtig: Eine in einer Kategorie nicht abgegebene Stimme kann nicht in eine andere übertragen und dort vergeben werden! Abgestimmt wird in folgenden neun Kategorien:

Dampflokomotiven
Elektrolokomotiven
Diesellokomotiven

Triebwagen / Triebzüge
Güterwagen
Reisezugwagen

Straßenfahrzeuge
Zubehör Bahn
Zubehör Sonstiges



Oft ist schon der Hinweis auf die Juroren gefallen, daher sollen sie hier auch noch mal aufgeführt sein. Zusammengestellt wurde eine Mischung aus Personen, die zu gleichen Teilen Kleinserienhersteller wie auch Verbraucher repräsentieren und die beiden wichtigsten Spur-Z-Länder Deutschland und die Schweiz zu gleichen Teilen widerspiegeln:

Harald Thom-Freudenreich (FR Feinwerktechnik, Deutschland)

Andreas Petkelis (1zu220-Modelle, Deutschland)

Jens Wimmel (Verbraucher, Schweiz) und

Erik Strauch (Verbraucher, Schweiz)

Die Redaktion von **Trainini®** nimmt keinen Einfluss auf die Vorauswahl der Juroren und besitzt auch kein Stimmrecht in diesem Gremium.

Teilnehmen können alle Interessierten und gemäß den Teilnahmebedingungen Zugelassenen durch Einsenden einer Postkarte, auf der klar und lesbar das vorgegebene Kürzel zum Modell, das sich aus einer Kategorienkennung und einer laufenden Nummer zusammensetzt, vermerkt wird. Eine Stimmabgabe für alle Kategorien ist nicht Pflicht, ist aber ausdrücklich gewünscht.

Ausgelobt für den Wettbewerb wurden von FR Feinwerktechnik als Hauptpreis ein Wagen-Doppelset „Hubkippwagen Fs-u der SBB“ (Art.-Nr. ZF330a2; Wert 119,00 EUR; siehe Foto links), das von der **Trainini®**-Redaktion zur Neuerscheinung des Jahres 2008 in der Kategorie Wagen gewählt wurde. Der Zweit- und Drittplatzierte erhalten jeweils 3 40'-Container aus dem Sortiment des gleichen Herstellers.

Die mit der Loskarte übermittelten, personenbezogenen Daten werden nicht an Dritte



weitergegeben und nur für die Veröffentlichung von Namen und Wohnort des Gewinners in **Trainini® Praxismagazin für Spurweite Z** genutzt. Dieser eingeschränkten Nutzung stimmt der Teilnehmer mit seiner Einsendung zu.

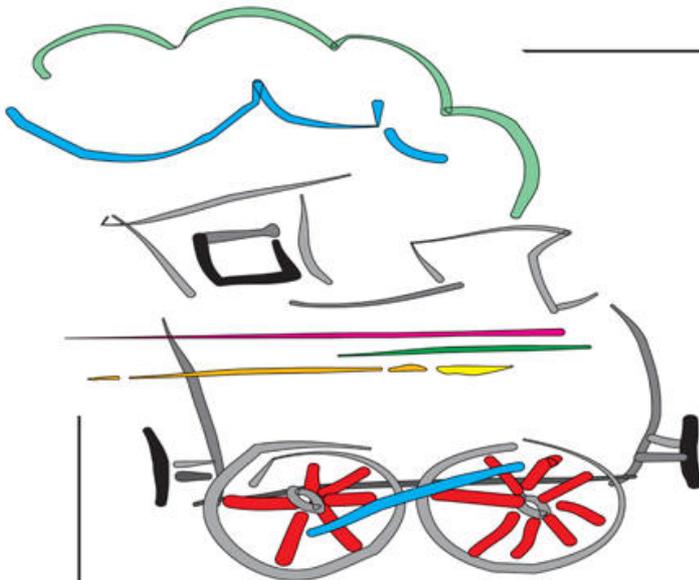
Teilnahmeberechtigt sind alle Leserinnen und Leser von **Trainini®**, ausgenommen bleiben lediglich die Mitglieder der Redaktion und die Juroren. Die Gewinner werden nach der Auslosung unverzüglich informiert und erhalten ihren Gewinn von **Trainini®** zugesandt. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen.

Aktuelles Verfolgen der Wunschmodellumfrage:

<http://www.trainini.eu>

<http://www.z-friends-europe.eu>

Veranstaltungshinweis



Märklintage Göppingen
19.+20. September 2009

7. Modellbahn Treff und Familientag
www.maerklin.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.

Zum Sägewerk-Artikel ging folgende Frage bei uns ein:

Das Sägewerk von Götz Guddas ist ja der Hit. Er hat sich mal wieder selbst übertroffen in der konsequenten Umsetzung maßstäblichen Bauens. Insbesondere die Hartnäckigkeit, wie er nach Lösungen für Umsetzungsprobleme sucht, fasziniert mich.

Leider hat Götz nichts über die auf dem Diorama benutzten Baumstämme geschrieben. Es scheint Naturmaterial zu sein. Ich habe bisher noch nichts gefunden, was bei einem derart kleinen Durchmesser schon verholzt ist. Vielleicht könnte Götz sich darüber einmal äußern.

Kai Wüstermann, per E-Mail

Antwort von Götz Guddas: Die "Baumstämme" habe ich ganz zufällig auf unserer Hauszufahrt entdeckt. Es handelt sich um Birkenreisig, welcher im Winter scheinbar von selbst abfällt. Pflücken musste ich ihn nicht, man findet ihn als Meterware direkt unterm Baum.

Der Reisig sieht recht komisch aus, denn er hat lauter Verdickungen, an denen scheinbar im Sommer Blätter gewachsen sind. Von jeder Verdickung läuft der Reiser dann dünn aus, um zur nächsten Verdickung zu kommen. Schneidet man ihn hinter und vor jeder Verdickung ab, erhält man sehr realistisch wirkende Baumstämme von rund 5 cm Länge und 2-4 mm Dicke, was einem Vorbild-Baumstamm von rund 10 m Länge und 0,6 m Dicke entspricht. Die glatte Rinde der Birke imitiert den Eindruck eines Buchstammes sehr gut.

Trafofuchs hatte in Dortmund auch ganz interessante Reiser, die Birgit Foken-Brock im Garten gefunden hatte. Die hatten eine etwas genarbte Oberfläche und waren heller. Deren braune Farbe und Oberflächenstruktur sahen aus wie Eichenstämme. Welche Holzart das allerdings war, wusste sie auch nicht.

Darum Augen auf in der Natur - dort gibt es kostenlos schönes und natürliches Modellbahnzubehör.

Erfolgsmeldung von Märklin:

Märklin vermeldet, von der Supermarktkette Aldi einen großen Weihnachtsauftrag erhalten zu haben. Damit dürfte ein Teil des Weihnachtsgeschäftes gesichert sein und wir drücken den Göppingern die Daumen, ihre Produktion ohne Verzögerungen voranzutreiben, denn die Lieferfristen für viele Neuheiten waren in den letzten Monaten ja doch recht lang.

Ebenso war einem Interview mit Insolvenzverwalter Michael Pluta zu entnehmen, dass Märklin auch von der Insolvenz der Essener Kaufhauskette Karstadt (Arcandor) betroffen ist. Betroffen sei eine For-



Nach unserem Artikel in der Juni-Ausgabe stellte sich die Frage, wo Götz Guddas Reisig gefunden hatte, der sich zur maßstäblichen Baumstammdarstellung eignet.

derung in Höhe von rund 400.000,00 EUR, die allerdings versichert sei und so keinen Schaden für Märklin darstellen wird.

Der Insolvenzverwalter hofft, Märklin noch im August oder September weiterverkaufen zu können. Er stehe mit den sieben Interessenten im Gespräch. Allerdings sucht er über eine Investmentbank weitere, mögliche Investoren auch im Ausland, um sich gegen spätere Vorwürfe abzusichern, nicht alle Optionen einbezogen zu haben.

Sollte das Vorhaben nicht gelingen, könne sich der Verkauf auch auf Februar oder März 2010 verschieben. Wichtig sei ihm auf jeden Fall, dass ein Investor mit langfristigem Engagement und Perspektive einsteige und niemand, der nur drei oder vier Jahre bleiben wolle.

Straßenpflaster bei KoMi-Miniaturen:

Verschiedene Straßenpflaster-Elemente sind seit neuestem bei KoMi-Miniaturen (Stade) verfügbar oder gelangen kurzfristig ins Sortiment. Es handelt sich bei allen hier vorgestellten Teilen um dreidimensionale, also oberflächenstrukturierte Elemente, die aus speziellem Karton gelasert werden.

Bereits erhältlich sind gerade Teile für eine 6 m breite Fahrbahn mit regelmäßigem Pflastermuster, eine gekrümmte Variante ist noch in Vorbereitung. Für den Straßenrand gibt es separate Streifen Rinnsteine (Breite je 2 Steine quer) sowie Gulli- und Kanaldeckel.

Besonders interessant als historischer Straßenbelag aus der Reichsbahnzeit sind Plattenelemente mit römischem Kopfsteinpflaster. Hierzu wünschen wir uns noch ausreichend große Bauplatten für die Gestaltung von kleineren Plätzen.



Neu im Programm von KoMi-Miniaturen sind verschiedene Straßenpflaster-Platten aus gelasertem Karton. Wir zeigen als Beispiel das römische Pflaster mit seinem Halbkreismuster (Ausschnittsvergrößerung).

Interessant finden wir den Ansatz, die Materialstärke der angebotenen Teile weiter zu verringern, um das Nachrüsten bestehender Asphalt- oder Teerstraßen auf der Modellbahn problemlos zu ermöglichen.

KoMi-Miniaturen hat noch keine eigenen Internetseiten. Eine Angebotsübersicht und Preisliste erhalten Sie daher unter komi-miniaturen@gmx.net oder persönlich von Kordula Günzel und Michael Richter unter Tel. (0 41 41) 41 23 00.

Tauschbörse in Luxemburg:

Am Sonntag, 25. Oktober 2009 findet von 10.00 bis 17.00 Uhr die 17. Internationale Modelleisenbahn-Tauschbörse im luxemburgischen Steinsel statt. Erwartet werden wieder Teilnehmer aus Frankreich, Belgien, den Niederlanden, Deutschland und Luxemburg. Auf der größten Modellbahnbörse des Großherzogtums finden Besucher alles von A bis Z zu Rollmaterial, Zubehör und vielem mehr. Auch für das leibliche Wohl der Besucher ist bestens gesorgt.

Die genaue Adresse für die Anreise lautet: Centre de loisirs, Rue de l'Alzette, Steinsel, Luxemburg. Es handelt sich dabei um eine ehemalige Basketballhalle. Der Schwerpunkt der Börse liegt klar auf der Spurweite H0! Weitere Informationen sind unter <http://www.module-club.lu> zu finden oder über info@module-club.lu zu erfragen.

Herpa-Neuheiten für Juli bis Oktober:

Weil Herpa seine Neuheitenankündigung auf einen viermonatigen statt wie bisher zweimonatigen Vorlauf umstellt, dürfen wir heute neue Modelle (Maßstab 1:200) für Juli bis Oktober 2009 ankündigen:

Juli / August 2009

Eurowings ATR-72-200 (Art.-Nr. 552684),
KLM Cityhopper Fokker 50 (552714; Formneuheit),
Royal Netherlands Air Force Lockheed F-104G Starfighter, 323 Squadron „Diana“ (552813),
Armée de l'Air Dassault Mirage 2000, EC 2/2 Côte D'Or (552776),
Luftwaffe McDonnell Douglas F-4F Phantom, JG 71 „Richthofen“ – 50 Jahre (552806)

September / Oktober 2009

Air Berlin De Havilland Dash 8-Q400 (552721; Formneuheit),
Aeroflot Tupolev TU-154B (552738; Formneuheit),
Lufthansa Cityline Fokker 50 (552707; Formneuheit),
Luftwaffe Lockheed F-104G Starfighter JaBoG 33 „Last Flight“ (552783),
Splitterbox (55261)



Zwei der Formneuheiten für September / Oktober 2009 im Programm von Herpa: Air Berlin De Havilland Dash 8-Q400 (Art.-Nr. 552721; Bild oben) und die Aeroflot Tupolev TU-154B (Art.-Nr. 552738; Bild unten). Beide Fotos: Herpa

Damit liegt der Schwerpunkt, besonders bei den Formneuheiten, dieses Mal eindeutig auf den Modellbahnepochen V und VI. Die in ihren Größenmaßen beherrschbare und durchaus modellbahntaugliche ATR-72 der Fluggesellschaft Eurowings wollen wir Ihnen nach Erscheinen noch mal detailliert vorstellen.

Redaktionsumzüge bei der VGB:

Die Redaktionen von Miba (bisher traditionell in Nürnberg ansässig) und Modelleisenbahner (bisher Bad Waldsee, früher Berlin) sollen bis zum Jahresende 2009 an den Sitz ihres Verlags VGB (Verlagsgruppe Bahn) nach Fürstfeldbruck umziehen. Das meldete die Internationale Eisenbahnpresse-Vereinigung Ferpress.

Dort ist bereits die Redaktion des Eisenbahn-Journals ansässig. Der Traditionsstandort Nürnberg verliert damit nach allen seinen Modellbahnherstellern auch noch den Zeitschriftenbereich, während der Modelleisenbahner Umzüge gewohnt ist.

Formneuheit bei Full Throttle:

Als weitere Juli-Neuheit kündigt William Dean Wright, Inhaber von Full Throttle, eine Formneuheit an. In der Ausführung für die Atchison, Topeka and Santa Fe Railway (ATSF) erscheint als Erstaufgabe ein 70-Tonnen-Güterwagen offener Bauart (engl. „Hopper“) mit drei Schütten, mit denen das Vorbild selbsttätig nach unten entladen konnte.

Der Vorbildwagen dieses Typs erschien in den zwanziger Jahren des vorherigen Jahrhunderts, als der zunehmende Güterverkehr eine Ausweitung der Ladekapazitäten erforderte. Die Länge des Vorbilds betrug 40 Fuß (ca. 12 m).

Die Wagen sind herstellerseitig bereits an Zwischenhändler ausverkauft und daher von vornherein nur über diese zu beziehen. Sie erscheinen in einer Packung mit 4 Wagen (Art.-Nr. 4001), welche unterschiedlichen Betriebsnummern tragen. Je zwei Wagen sind in einer gemeinsamen Kunststoffdose verpackt (Betriebsnummern 183201/183245 und 183233/183296).

Sofern die Händler sie entsprechend abgeben, besteht daher auch die Chance, diese Formneuheit als Zweierkonfektion zu erwerben.

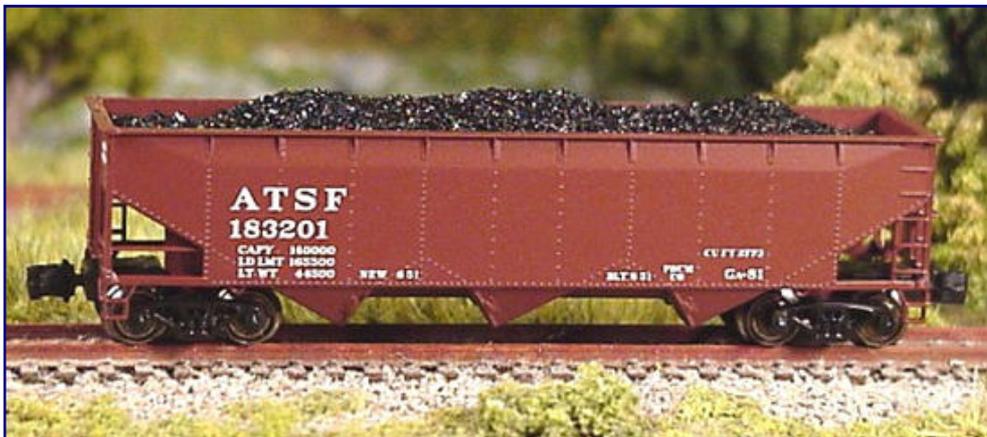
Sofern die Händler sie entsprechend abgeben, besteht daher auch die Chance, diese Formneuheit als Zweierkonfektion zu erwerben.

Schauanlage MWO vorerst gerettet:

Am 24. Juni meldeten der Westdeutsche Rundfunk (WDR) und die WAZ, Deutschlands größte Zeitungsgruppe, die Rettung der Modellbahnwelt Oberhausen (MWO). Bei der insolventen Schauanlage steigt der Essener Unternehmer Jens Kürvers ein, der unter der Firma „Jim Kopf“ mehrere Modellbahngeschäfte mit Schwerpunkt Märklin in Deutschland betreibt.

Zusammen mit seinem Geschäftspartner Rüdiger Wilmshöver betreibt er bereits eine andere Schauanlage im Ruhrgebiet, nämlich den „Deutschland-Express“ in Gelsenkirchen.

Trainini® möchte angesichts dieser guten Nachricht vorerst zurückhaltend skeptisch bleiben, denn wir halten das Zwei-Leiter-Gleichstromsystem mit einer von der legendären Robustheit Märklins abwei-



Eine Formneuheit im Programm von Full Throttle ist der offene 70-Tonnen-Güterwagen mit drei Schütten (Vorbildlänge: 40'), der als Erstaufgabe in der Ausführung für die ATSF erscheint. Foto: William Dean Wright, Full Throttle



Die Wagen erscheinen im Viererset, sind aber jeweils zu zweit in einer Kunststoffschachtel verpackt, so dass sie bei den Händlern eventuell auch einzeln verkauft werden. Foto: William Dean Wright, Full Throttle

chenden Qualitätsausrichtung für nur bedingt schauanlagentauglich. Ebenso bleibt noch zu klären, ob der neue Betreiber die Anlage massentauglicher ausrichten möchte.

Die MWO zeichnete sich bisher dadurch aus, dass die vorherigen Betreiber einen möglichst authentischen Eindruck vom Ruhrgebiet der sechziger Jahre vermitteln wollten, wozu auch ein Zugverkehr in vorbildgerechter Zugdichte gehörte, der von der Vielzahl Züge auf anderen Schauanlagen deutlich abwich.

Einen gesteigerten Anreiz zum Besuch hätte die MWO nach ursprünglicher Planung dadurch liefern sollen, dass eine zweite Anlage mit den gleichen Szenen gebaut wird, die das Ruhrgebiet in der heutigen Zeit darstellen. Durch die direkte Gegenüberstellung sollte der Strukturwandel erlebbar werden. Der Kontrast des Graus der Schwerindustrie gegenüber einem grünen Areal, das von Dienstleistungen, Hochtechnologie und Industriekulturdenkmälern geprägt ist, sollte hier anschaulich dargestellt werden.



Drei neue Produkte bei 1zu220-Modelle:

Bei 1zu220-Modelle gibt es weitere Sommerneuheiten, die wir Ihnen heute vorstellen dürfen und die bereits jetzt oder binnen weniger Tage verfügbar sein werden. Geschickt hat Andreas Petkelis wieder nach Lücken im Spur-Z-Angebot gesucht und ist auch bei (früher) alltäglichen Details hängen geblieben, denen zuvor niemand Beachtung geschenkt hatte.

Bereits lieferbar ist die Rollleiter (Art.-Nr. 11012), die von den Bautrupps der Bahn bei Montage- und Reparaturarbeiten an der Oberleitung zum Einsatz kommt. Dieses Modell eignet sich demnach besonders, um mit Preiser-Figuren interessante Detailszenen zu gestalten, die durch die gelbe Warnfarbe der Leiter und Westen der Figuren die Aufmerksamkeit auf sich ziehen.



Das US-Wohnhaus (17504) folgt dem typischen Baustil auf dem nordamerikanischen Kontinent und gibt ein hölzernes Gebäude wieder. Damit steigt das in Europa verfügbare Programm an nordamerikanischen Häusern weiter an.

Weitere Sommerneuheiten bei 1zu220-Modelle bilden die Rollleiter (Art.-Nr. 11012; Bild oben) für Bautrupps und das US-Wohnhaus (Art.-Nr. 17504; Bild unten), das im typischen Holzbaustil nachgebildet wurde. Beide Fotos: Andreas Petkelis, 1zu220-Modelle

Früher alltäglich und bis weit in die Bundesbahnzeit noch auf vielen größeren Bahnhöfen alltäglich, waren Bahnsteigsperrern (11013): Wer

Zugang zum Bahnsteig erhalten wollte, um Angehörige zum Zug zu bringen oder von dort abzuholen und selbst keine gültige Fahrkarte vorweisen konnte, musste dort eine Zugangskarte kaufen.



Noch nicht, aber kurzfristig lieferbar ist die Bahnsteigsperrung (Art.-Nr. 11013) – ein typisches Relikt der Eisenbahn bis weit in die Bundesbahnzeit. Das vergitterte und stilvoll gestaltete Häuschen lässt sich einzeln auch als Fahrkartenschalter einsetzen. Foto: Andreas Petkelis, 1zu220-Modelle

Dieses Relikt vergangener Tage, das von vielen unbemerkt bis jetzt im Spur-Z-Programm fehlte, hat 1zu220-Modelle jetzt als Neuheit angekündigt. Das urige Holzhäuschen, das im Modell als Ätzteilbausatz wiedergegeben wird, lässt sich alternativ auch als Fahrkartenhäuschen verwenden.

Trainini Jahres-CD 2008 auslieferungsfertig:

Endlich sind alle Arbeiten am Jahresvideo 2008 abgeschlossen, so dass die **Trainini Jahres-CD 2008** in Produktion gehen kann. Wie jedes Jahr ist sie wieder als Super-Video-CD gestaltet und enthält zusätzliche Archivordner für den Jahrgang 2008 des Magazins sowie unseren Fotokalender.

Die Auslieferung der bis einschließlich 14. Juli 2009 vorbestellten Exemplare beginnt am Montag, 20. Juli 2009 und soll bis zum Ende der Woche abgeschlossen sein.

Neu an dieser Auflage sind Sprecherkommentare, die nicht mehr von Holger Späing sondern Torsten Schubert gesprochen werden. Verändert wurden die Kodierungen des Datenträgers für die Kompatibilität mit DVD-Spielern. Da einige Leser in der Vergangenheit Probleme mit den Vorgänger-Auflagen insbesondere auf Geräten jüngerer Generationen hatten, soll dies nun Abhilfe schaffen.

Sollte das nicht gelingen, bitten wir um eine Rückmeldung. Wir sammeln Informationen, mit welchen Programmen anderenfalls wenigstens auf dem Rechner das **Trainini Jahresvideo 2008** angeschaut werden kann.

Trainini Jahres-CD 2008



Diese CD ist unverkäuflich.

Das Hüllenmotiv der Trainini Jahres-CD 2008 mit dem „Geburtskind“ bayerische S 3/6 wurde von Andreas Petkelis gestaltet. Abgegeben werden die Datenträger an Interessenten gegen reine Kostenerstattung.

Als Bonusmaterial enthält die neue Auflage den aktuellen Gesamtkatalog von 1zu220-Modelle. Dieser kann natürlich individuell ausgedruckt und dann auch in Papierform angesehen werden.

Erhältlich ist die **Trainini Jahres-CD 2008** wie gewohnt gegen reine Erstattung der Kosten des Herausgebers für Material, Porto und anteiligen Markenschutz. Interessenten werden gebeten, sich über die speziell eingerichtete, elektronische Postadresse (siehe unsere Anzeige auf Seite 17 dieser Ausgabe) zu den Versandkonditionen zu informieren oder ihr persönliches Exemplar dort zu bestellen.

Impressum

ISSN 1867-271X

Das Veröffentlichen von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich 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
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J.Kluz

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 redaktion@trainini.de. Mitarbeit: Gerhard Finster, Klaus-Peter Andersen

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, 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 Herunterladen auf <http://www.trainini.de> bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist nach Entfernen von den eigenen Seiten ausdrücklich erlaubt, solange das Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

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

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