

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



Erfolgreich auf der Intermodellbau

Klv 20 – ein VW-Transporter auf Schienen
Märklins Behältertragwagen BTr 10

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wie schnell die Zeit vergeht, ist mir dieser Tage wieder einmal bewusst geworden. Drei Monate lang gehörte ich zu einer Gruppe engagierter Zetties, die gemeinsam eine Satzung ausgearbeitet und damit eine Vereinsgründung vorbereitet haben.

Im März war es soweit und die Gründungsversammlung gab den Startschuss. Nur einen Monat später hatten die Z-Freunde International ihre viel beachtete Premiere auf der Intermodellbau in Dortmund.



Holger Späing
Chefredakteur

Der Messeauftritt ist zweifelsfrei gelungen und mit einem kleinen Fußballstadion wurde unsere Spurweite ein weiteres Mal zur Hauptmesseattraktion. Nun ließe sich sagen, das sei im Jahr der siebten deutschen Meisterschaft von Borussia Dortmund kein Wunder, aber es würde der langen Vorbereitung nicht gerecht. Immerhin konnte das vor einem Jahr noch niemand ahnen.

Trotzdem hat uns die prominente Patenschaft von Ex-Profi Norbert Dickel sehr geholfen, das erforderliche Medieninteresse zu finden und weitere Besucher in die Westfalenhallen zu locken. Einen ausführlichen Bericht finden Sie in dieser Ausgabe.

Schon seit längerer Zeit ausgeliefert ist unsere heutige Modellvorstellung: Wir haben uns entschieden, Märklins Klub-Jahreswagen 2010 einen Artikel zu widmen. Immerhin gehörte er zur engeren Auswahl für unsere Prämierungen des letzten Jahres.

Auf den ersten Blick mag dieses Portrait zu spät kommen, aber Wagen wie auch die Behälter werden uns sicher in anderen Kombinationen wieder begegnen. Wer Interesse am Tragwagenverkehr hat, der sollte also von unseren Eindrücken profitieren können.

Dazu haben wir auch nach Literaturvorschlägen gesucht und sind beim EK-Verlag fündig geworden. Das zum Thema passende Buch fanden wir in einer mehrbändigen Reihe, die unser Interesse geweckt hat und sicher auch zu anderen Wagen geeignete Werke liefern kann. Wir waren überrascht, wie hilfreich Güterwagenportraits für den Modellbahnbereich sein können.

Zum Ende der Bastelsaison durfte ein Vorschlag für ein interessantes Modell nicht fehlen. Rail exclusiv hat ein Baumann-Auto genutzt, um auf dessen Basis eine früher typische Draisine aufzubauen. Alles neu macht deshalb bei uns der Mai 2011.

Bevor es wieder nach draußen geht, möchten wir Ihnen zeigen, wie mit wenig Arbeit und etwas Geschick ein winziges, aber durchaus auffallendes Modell entsteht. Gewiss wird es niemand übersehen, wenn Sie es auf einem Abstellgleis in Betrachternähe oder auch im Umfeld eines Betriebswerks aufstellen.

Ich wünsche Ihnen eine angenehme Lektüre und hoffe, dass wir auch mit dieser Ausgabe den Geschmack unserer Leser getroffen haben. Seien Sie versichert, dass uns die Themen nicht ausgehen. Viele neue Artikel und Projekte sind bereits in Vorbereitung. Die vielfältige, aber passende Zusammenstellung der Themen ist wieder eine Herausforderung für unsere Redaktion.

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Alles neu macht der Mai.....4
Auf der Höhe der Zeit.....10

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Kombinierter Verkehr im Überblick.....14

Impressionen

Fußball ist unser Leben.....17
Zetties und Trainini im Dialog.....32

Impressum.....39

Wir danken Preiser und Modelplant für ihre Unterstützung der Vorfürungen auf der Intermodellbau.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. Mai 2011

Titelbild:

Zur Zeit der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft war die Baureihe 39 noch die Herrscherin des Schnellzugverkehrs in den Mittelgebirgen. Diese Funktion erfüllt sie auch während der Intermodellbau auf der Modulanlage des „team Z hamburg“ mit einer gemischten Garnitur aus preußischen und württembergischen Wagen.

Klv 20 – Draisine auf MWB-Basis

Alles neu macht der Mai

Ein VW-Bus auf Schienen? Da staunen die Betrachter einer Anlage nicht schlecht. Auch wenn es beim Vorbild nichts Außergewöhnliches war, so begegneten einem diese seltsamen Gefährte auch nicht gerade alltäglich. Rail exclusiv hat diese Vorlage aufgegriffen und ein interessantes Spur-Z-Fahrzeug für die Epoche III geschaffen.

Detlev Stahl dürfen wir ruhigen Gewissens als alten Hasen in der Spurweite Z bezeichnen, obwohl er in der Vergangenheit wenig in Erscheinung getreten ist. Dies hat sich vor wenigen Jahren geändert und seit einiger Zeit bietet er auch Bausätze für den Maßstab 1:220 an, die sich auf Ätztechnik und 3D-Druck konzentrieren. Vertrieben werden seine Produkte unter der Marke Rail exclusiv.

Besonders hat uns seine Idee gefallen, einen VW-Transporter des Typs T1 auf Schienen zu stellen und auf diese Weise eine Draisine nachzubilden, die bei der Bundesbahn als Klv 20 bezeichnet wurde (Art.-Nr. BS-017).

Im Modell basiert dieses Fahrzeug auf der Resin-Nachbildung von MWB Modellbau Wolfgang Baumann.

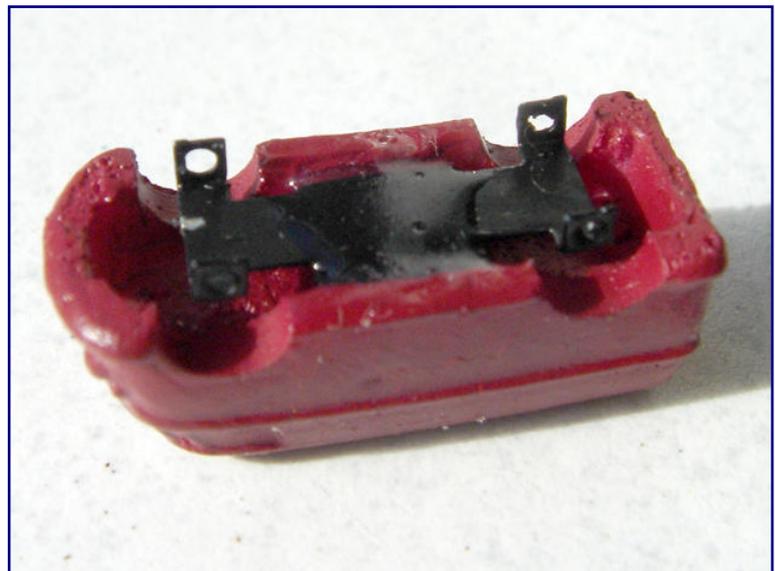
Detlev Stahl hat sie um Ätz- und Formteile ergänzt, um das Vorbild nachbilden zu können. Erfreulich ist, dass der Bausatz nur einen geringen Schwierigkeitsgrad aufweist und so auch von Anfängern leicht beherrschbar ist.

Zu den schwierigsten Aufgaben gehört das Lackieren mit dem Spritzgriffel, aber mit einem Haarpinsel ist dies ebenso möglich.

Schon bei den ersten Schritten des Zusammenbaus stellten wir fest, dass wir unsere Draisine mit wenig Aufwand noch näher an sein Vorbild bringen können.

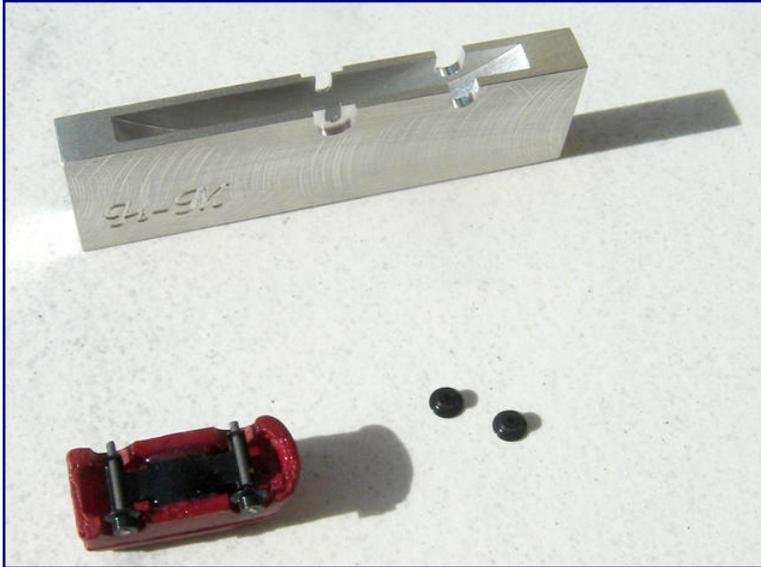
Da der Fahrzeugaufbau keine Montageschritte erfordert, haben wir mit dem Lackieren der Karosserie im Farbton RAL 3004 purpurrot begonnen.

Erst nach der Farbgebung treten die feinen Details vollständig in Erscheinung und beweisen die gute Formgebung der MWB-Modelle.



Zunächst haben wir das MWB-Basismodell lackiert (Bild oben) und das Ätzteil für das Fahrwerk des Klv 20 vorbereitet. Anschließend wurde es mit Zweikomponentenkleber eingegossen (Bild unten).

Da uns diese Feinheiten nach Sichten von Vorbildaufnahmen herausgefordert haben, typische Merkmale eines Straßenfahrzeugs zu entfernen und durch Sicherungseinrichtungen eines Bahnfahrzeugs zu ersetzen, mussten wir Nacharbeiten am Lack in Kauf nehmen.



Doch zunächst hatten wir uns ans Ausschneiden des Ätzteils für das Fahrwerk aus dessen Rahmen gemacht, das Teil gemäß Anleitung gebogen und schwarz lackiert.

Nach dem Einpassen in den Fahrzeugboden haben wir es mit Uhu plus endfest (Zweikomponentenkleber) regelrecht eingegossen und so dauerhaft mit dem Resinteil verbunden.

Erst am nächsten Tag können wir den Zusammenbau fortsetzen, denn wir haben die am langsamsten abbindende und aushärtende Version von Uhu plus gewählt.



Weiter geht es dann mit dem Einsetzen der Achsen und dem Aufsetzen der aus schwarzem Kunststoff gedrehten Räder.

Damit sie dauerhaft halten, spendieren wir dem ersten Rädchen ein kleines Tröpfchen „Uhu Alleskleber Super Strong & Safe“. Der Zahnstocher hilft wieder bei der passenden Dosierung.

Besonders wichtig ist es nun, die Spurweite exakt einzustellen: Dafür nutzen wir die Radjustierlehre, die vor einiger Zeit von 1zu220-Modelle angeboten wurde.

Leider müssen wir hier eine „Trockenübung“ (außerhalb des Fahrwerks) absolvieren, denn das zweite Rad kann sonst nicht angeklebt werden.

Die Radjustierlehre von 1zu220-Modelle half beim Voreinstellen der korrekten Spurweite (Bild oben). Eigentlich wäre unsere Draisine nun fertig zum Bekleben (Bild unten), doch das Modell forderte uns zu weiteren Detailnachbildungen heraus.

Deshalb haben wir dessen korrekten Sitz mit einer Markierung auf der Achse gekennzeichnet. So beugen wir späteren Überraschungen vor, denn nichts wäre ärgerlicher als eine Draisine, die nicht aufs Gleis passt.

Und schon folgen die Nachbildungen der Bahnlaternen. Der KlV 20 besaß zwei davon, die in Höhe der Fahrzeugfenster an der A-Säule (die das Frontfenster seitlich einfassende Strebe) montiert waren. Im Modell lässt sie sich wegen ihrer geringen Größe nicht anbohren, deshalb haben wir die Aufnahmen unauffällig in die Türfenster von Fahrer und Beifahrer verlegt, aber den Schein gewahrt.

Messingrohr mit 0,5 mm Außen- und 0,3 mm Innendurchmesser, vertrieben von HeWa-Modellbau, dient uns nun zur Nachbildung der Laternen. Wir schneiden ein Stück vom Profilstrang ab, knicken ihn

im 90-Grad-Winkel ab und drücken anschließend mit der Zange den Teil flach, der die Halter wiedergeben soll.

Neues Modell in Vorbereitung:

Detlev Stahl bereitet unter seinem Markenauftritt Rail exclusiv derzeit einen Bausatz für einen Klima-Schneepflug im Maßstab 1:220 vor, der bei der Deutschen Bundesbahn weit verbreitet war und auf dem Tender der ehemaligen, preußischen P8 basiert.

Das nur auf Vorbestellung produzierte Modell fand großen Anklang – die gesamte Auflage war binnen kurzer Zeit ausverkauft.

Der Halter wird anschließend mit dem Uhu-Kleber im Resin eingeklebt. Mit dem gleichen Rohr bilden wir auch das Schlusslicht am anderen Fahrzeugende nach. Es bestand aus einer einzelnen Laterne, die auf der Motorklappe unter dem Heckfenster etwas rechts versetzt angebracht war.

Ein kurzes Stück Rohr verschwindet also in einer 0,5-mm-Bohrung, die wir mit dem Handbohrer angebracht haben. Danach sorgt wieder Uhu Alleskleber Super für dauerhaften Halt. Bevor wir das Messing in Laternen verwandeln, folgt noch etwas Oberflächenkosmetik.

Mit einem scharfen Bastelmesser schneiden wir die Blinker an der Front des VW Bus ab und schleifen die Stelle vorsichtig nach.

Plangeschliffen wird auch die die Stelle, an der regulär das VW-Emblem prangt.

Wir haben uns aus der Fülle der Vorbilder für die Variante entschieden, die keine Blinker und kein VW-Zeichen besitzt, wohl aber noch die Scheinwerfer der Straßenausführung - das Gesamtbild wirkte harmonischer.

Die Buchstaben DB waren bei unserer Vorlage nicht angeschrieben.

Sobald auch dieser Schritt abgeschlossen ist, bringen wir auf die Messingteile eine graue Grundierung von Modelmaster auf und lackieren nach deren Trocknen alle bearbeiteten Stellen wieder purpurrot.

Anschließend erhält das Autodach den beim Vorbild verwendeten Farbton RAL 9001 weißaluminium. Bevor wir ihn sauber und gleichmäßig aufsprühen können, sind alle anderen Stellen vor ungewolltem Auftrag zu schützen. Zunächst ist deshalb sorgfältiges Abkleben mit Malerkrepp angesagt.

Wichtig ist, auf sauberes Haften am Modell und die richtige Sprühhichtung zu achten, damit der Lack das Klebeband nicht unterwandern und unser Modell ruinieren kann. Den Lack legen wir nicht zu weit weg, denn wir werden ihn noch mal brauchen.

Nach dem Trocknen bringen wir mit dem Farbton Chromsilber von Modelmaster und einem extrem feinen Pinsel (Größe 5/0 oder besser 10/0) die Chromringe auf den Laternen auf. Der nur an der Spitze farbbenetzte Pinsel taucht dafür vorn ins Rohr ein und wir führen ihn kreisend an der Außenkante entlang. Am Schlusslicht wird nur an die Außenkante getupft, bis ein gleichmäßiger Ring zu sehen ist.



Messingrohr aus dem Profilsortiment von Albion Alloys (im Vertrieb von HeWa-Modellbau) diente der Nachbildung der Bahnlaternen.

Nach dem Trocknen verschließen wir das Rohr mit je einem Tröpfchen Micro Kristal Klear der Firma Microscale. So werden die Glasscheiben nachgebildet. Wichtig ist, dass beim Schlusslicht Rot ins Innere des Messingrohrs gelangt ist, denn es soll rot und nicht weiß auf den Betrachter wirken.

Zu guter letzt ziehen wir mit dem Pinsel die Zierlinien im Farbton weißaluminium nach.

Dies gelingt am besten mit wenig Lack auf der Pinselspitze frei Hand auf der Formkante, aber mit aufgestützter Handfläche, um die erforderliche Ruhe zu bewahren.

Ideal ist hier ein spitz zulaufender Pinsel in der Größe 5/0.

Nun fehlen noch die Fensterflächen. Detlev Stahl hat dafür seinem Bausatz Nassschiebebilder beigelegt, die wir wegen unserer Beleuchtungsnachbildung zum Teil nicht nutzen können.

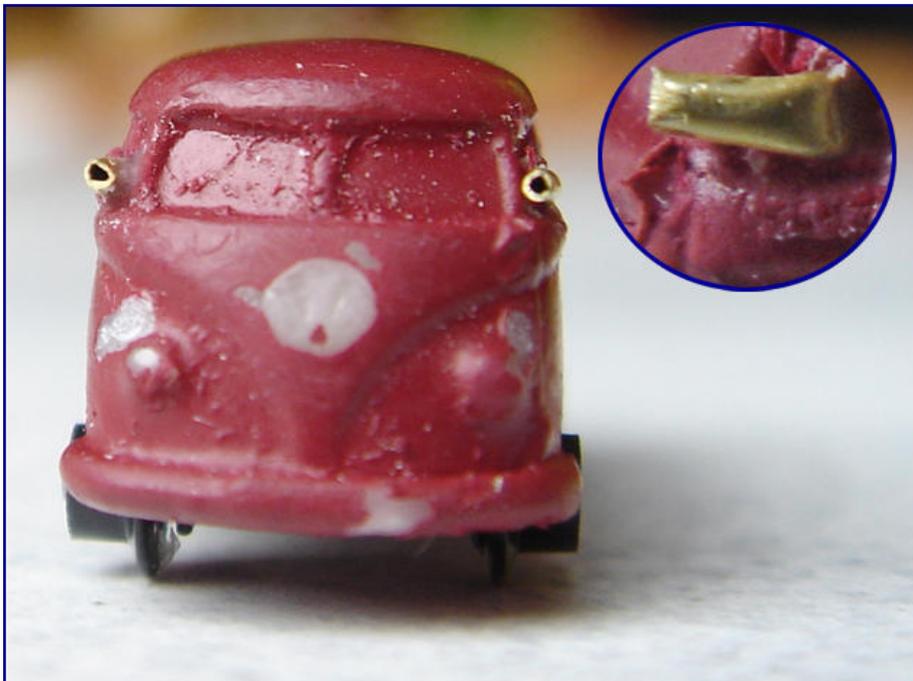
Deshalb tragen wir mit dem Pinsel glänzend-schwarzen Modellbaulack auf die Fensterflächen auf, die als Konturen am Modell vorhanden sind.

Der Lack sollte gut verdünnt sein, damit er gut bis an die Fensterkanten fließt und eine möglichst glatte Oberfläche zurücklässt.

Jetzt fehlen noch die hinteren Seitenfenster, denn das MWB-Basismodell bildet die geschlossene Transportvariante, nicht den Bus nach.

Diese Fenster schneiden wir vom beiliegenden Schiebebild aus, lösen sie im Wasserbad an und tragen sie aufs Modell auf.

Mit dem Pinsel werden sie auf einem Tropfen Fixierer in Position geschoben. Mit einem Wattestäbchen wird dann vorsichtig überschüssige Flüssigkeit aufgesaugt. Sofern nach dem vollständigen Trocknen kleinere Korrekturen am Modell erforderlich sind, hilft wieder der Pinsel. Ein schwarzer Folienschreiber



Die Bahnlaternen des Klv 20 werden vorn (Bild oben) und hinten (Bild unten) an vorbildgerechter Stelle nachgebildet. Fixiert werden sie mit einem Sekundenkleber.

leistete uns gute Dienste, um die Schiebbild-Seitenscheiben etwas nachzudunkeln und den lackierten anzupassen.

Vier Tropfen matt-schwarzer Lack sind nun der letzte Schritt zum Bastelerfolg.

Sobald wir damit die silbrig glänzenden Radnaben abgetupft und so fürs Auge haben verschwinden lassen, steht ein perfektes Modell vor uns, das auf seinen Anlageneinsatz wartet.

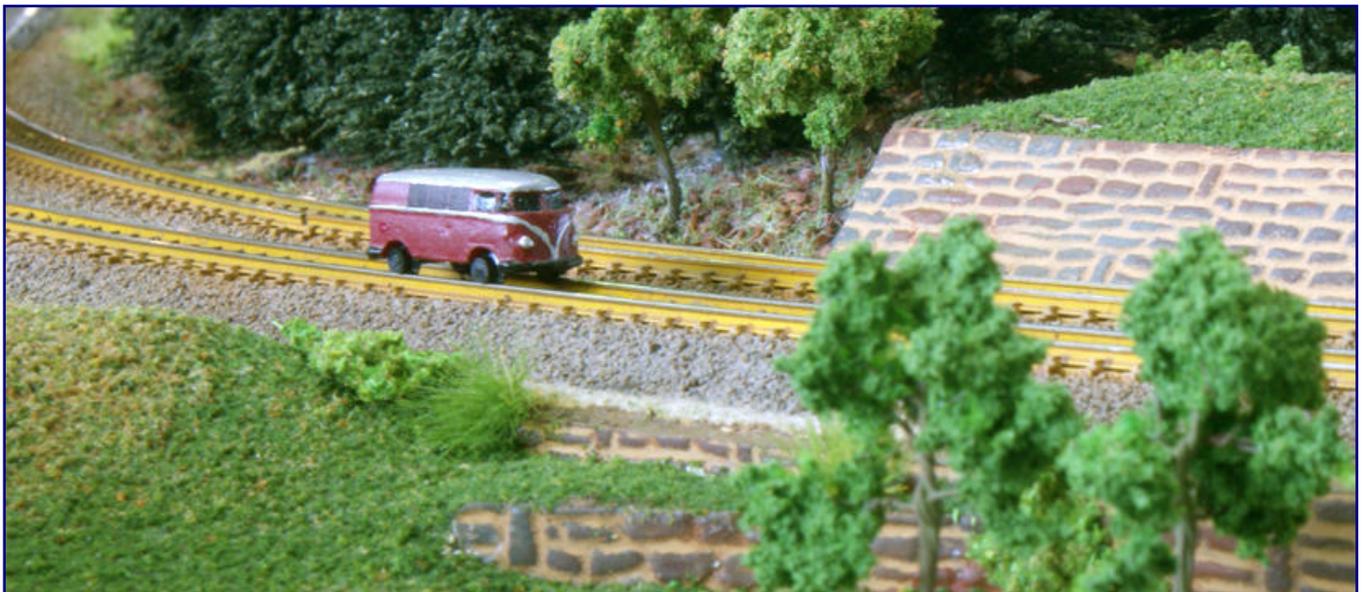
Leider kann es selbst nicht fahren und mangels Zug- und Stoßeinrichtungen auch nicht in einen Zug eingereiht werden.

Ein sorgfältig ausgewählter Stellplatz auf der Anlage wird ihm aber jedermanns Blicke sichern. Ideal ist ein freies Gleis im Betriebswerk oder aber ein vorübergehend nicht genutztes Seitengleis eines Dorfbahnhofs.

Einmal mehr sind es wieder die kleinen Dinge, die zu begeistern wissen!



Sobald die Farbgebung der Laternen abgeschlossen ist, erfolgt die Nachbildung der Deckgläser mit Micro Kristal Klear – einem dickflüssigen Klebelack aus den Vereinigten Staaten.



Nach der Lackierung des Daches, dem Auftragen der Zierstreifen und dem Gestalten der Fensterflächen ist unsere Draisine Klv 20 fertig. Nun erfolgt der Anlageneinsatz. Und unser Modell hat sich wahrlich einen besonderen Platz verdient!

Bezugsadressen für das verwendete Material:

<http://z.norm24.de> (Fahrzeugbausatz)

<http://www.modellbaufarben.de> (Profile)

<http://www.noch.de> (Uhu-Klebstoffe)

<http://www.oesling-modellbau.com> (Lacke nach RAL)

<http://www.faller.de> (Lacke von Modelmaster)

<http://www.marsilius-trains.de> (Microscale-Produkte)

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

**19.06.2011, 26.06.2011, 03.07.2011, 10.07.2011, 17.07.2011,
24.07.2011, 31.07.2011, 07.08.2011, 14.08.2011, 21.08.2011,
28.08.2011, 04.09.2011, 11.09.2011, 18.09.2011, 25.09.2011.**

jeweils von 11:00 Uhr – 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Der BTr 10 von Märklin

Auf der Höhe der Zeit

Als sich die Deutsche Bundesbahn 1949 entschloss, den Wechselbehälterverkehr eingehend zu erproben, orientierte sie sich an einem seit den dreißiger Jahren bewährten Pa- Behältersystem aus den Niederlanden. Schnell wuchs der Bestand auch bei der DB. 2010 griff Märklin eine Vorlage der Anfangszeit auf, um seine Clubmitglieder an dieser Zeit teilhaben zu lassen.

Ab 1949 erprobte die Deutsche Bundesbahn das Pa-Behältersystem, wie es sich seit den dreißiger Jahren in den Niederlanden bewährt hatte. Die bei Einführung als Großbehälter bezeichneten Aufsätze ermöglichten es der Bundesbahn, auch Firmen ohne Gleisanschluss schnell und wirtschaftlich zu bedienen: Statt das Ladegut aufwändig vom Waggon in einen LKW umzuladen, konnte der komplette Behälter auf das Straßenfahrzeug verschoben werden.



Vorbild des Jahreswagens 2010 für Märklins Clubmitglieder war der Behältertragwagen BT 10 der Deutschen Bundesbahn.

Dafür waren weder Kräne noch Maschinen erforderlich; eine einfache Ladestraße genügte, damit das Zustellstraßenfahrzeug seitlich an den Waggon heranzufahren und der Wechselbehälter über ein Führungsschienensystem herüberwechseln konnte.

Von Beginn an wurden verschiedene Behältertypen entwickelt, offene gehörten von Anfang an dazu.

Die Bundesbahn beschaffte zunächst rund tausend neu gefertigte Pa-Behälter, während die für den Transport erforderlichen Wagen aus dem kriegsbedingten Schadwagenbestand aufgebaut wurden.

Alte Fahrgestelle gedeckter und offener Wagen wurden hergerichtet, auf einheitliche Maße gebracht und mit quer laufenden U-Schienen für die Behälter ausgestattet, um für die neue Aufgabe gerüstet zu sein.

Durch das Verwenden vorhandener Rahmen konnten Kosten gespart und die eingeschränkten Ressourcen der Industrie geschont werden. Eingereiht wurden die umgebauten Wagen zunächst in den Gattungsbezirk „Offenbach“, kurze Zeit später wurden sie als Bauarten BT 10 und BT 30 geführt.

Die wie das Märklin-Modell ausgerüsteten Exemplare trugen zunächst ein Bremserhaus, in dem die Handbremse untergebracht war. Wagen ohne diese Ausrüstung besaßen einen Übergangssteg. Ab 1952 erfolgten mit dem BTs 50 auch Neubauten, die als Schnellläufer (Zusatz „s“ in der Typenbezeichnung) ausgeführt wurden: Sie waren für 100 km/h geeignet.

Der Behälterverkehr lief sehr erfolgreich an und erreichte mit einem Gesamtbestand um 5.700 Wagen in den Fünfigern und Sechzigern seinen Höchststand. 1966 war der Zenit schließlich überschritten, als die neuen Überseecontainer ihren Siegeszug antraten und die nun zum Mittelcontainer (MC) „degradierten“ Wechselbehälter zu verdrängen begannen.

Bis dahin verlief die Entwicklung von ursprünglich drei- über vier- bis zu den fünfständigen Wagen.

Unter diesen fünfständigen Bauarten befand sich dann auch der erste Typ, der sowohl für Pa-Behälter als auch Großcontainer geeignet war – er war auch im Märklin-Programm der Spurweite Z zu finden.

Zur Ausnutzung der Frachtkonditionen bei Kunden, die auch mit vierständigen Wagen die 20-Tonnen-Klasse nicht voll ausnutzen konnten (z.B. beim Transport von Malz) wurden ab dem Ende der fünfziger Jahre zwei dreiständige Wagen fest gekuppelt, so dass formal ein vierachsiger Wagen mit sechs Behälterständen entstand.

Maße und Daten zum Behältertragwagen BT(r) 10 (Lb 576) der DB:

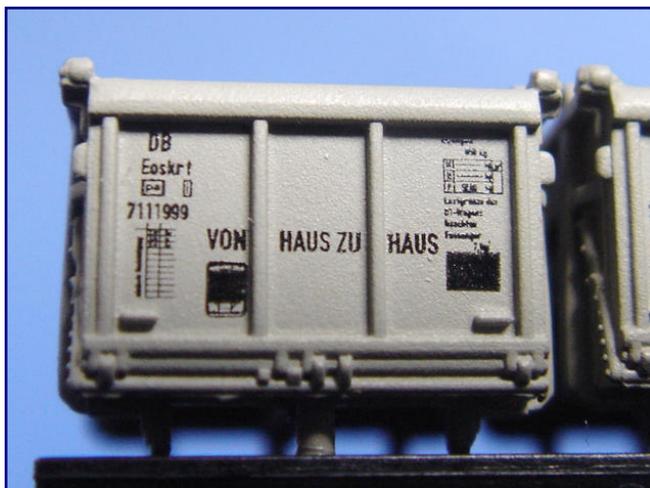
	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
Länge über Puffer (LüP)*	9.100 mm	41,0 mm	40,0 mm
Achsstand	4.500 mm	20,5 mm	18,0 mm
Pufferlänge	650 mm	3,0 mm	3,0 mm
Größte Breite	2.965 mm	13,0 mm	13,5 mm
Höhe über SO	1.160 mm	5,0 mm	7,0 mm
Rahmenlänge*	7.800 mm	35,0 mm	34,0 mm
Eigengewicht**	8,0 t	---	5 g
Lastgrenze	20 t		
Bremse	Kk-G		
Erstes Baujahr	1948/49		

Der Kennbuchstabe r (hinter den Gattungsbuchstaben BT) kennzeichnete Wagen mit Heizedampfleitung, die folglich auch in Personenzüge eingestellt werden konnten.

* Daten für Wagen auf Basis des G 10 „Kassel“ / Gklm 191

** mit Handbremse

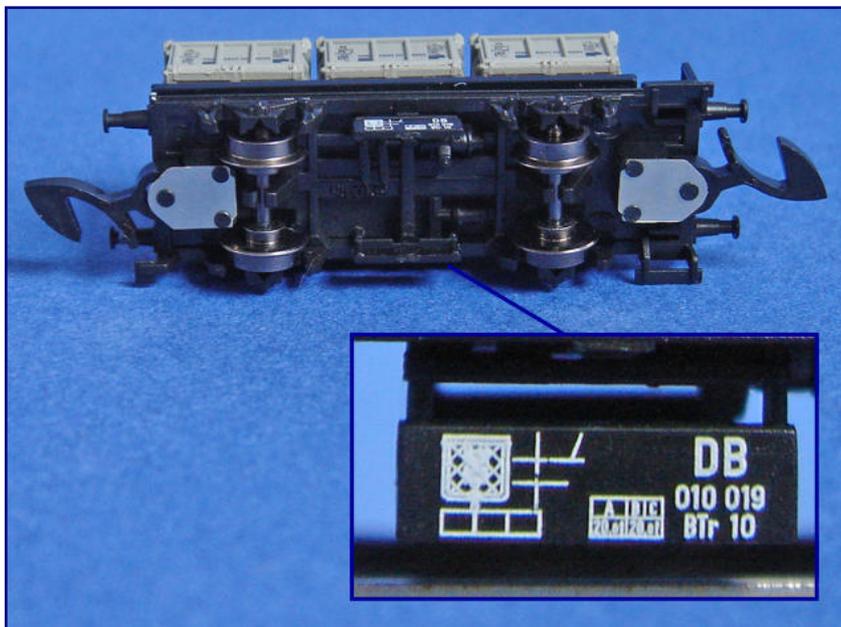
Mit Gründung der Deutschen Bahn AG war der Bestand 1994 auf rund 550 Wagen gesunken, die sich im Wesentlichen auf einen einzigen Wagentyp beschränken, der fast ausschließlich im Containerverkehr eingesetzt wird.



Die Nachbildungen der offenen Wechselbehälter Eoskrt 022 sind eine Formneuheit und sowohl in der Seiten- (Bild links) als auch der Stirnsansicht (rechts) gut gelungen. Sogar die Rollen an ihren Böden sind nachgebildet. Die lupenreine Bedruckung umfasst alle vier Seiten.

Als Vorbild für den Jahreswagen 2010 hat Märklin einen BTr 10, später als Lb 576 bezeichnet, ausgesucht. Sein Vorbild gehört zur ersten Generation der Tragwagen und entstand aus Untergestellen gedeckter Wagen der Bauarten „Kassel“ und „München“ (G 10 und Gr 20).

Aufgrund der verschiedenen Fahrwerke besaßen die Wagen dieser Gattung unterschiedliche Abmessungen. Seine Bedeutung beim Vorbild war geringer als es das Modell suggerieren mag: 1962 sind gerade mal 95 Exemplare im Bestand nachweisbar. 1970 wurden die letzten Vertreter ausgemustert.



Als Produktpflege ist die Nachbildung des Hängeschilds (Ausschnittsvergrößerung) am BT 10 zu werten: Zum ersten Mal wurde dieses typische Merkmal nachgebildet. Befestigt ist das zusätzliche Gussteil am Wagenboden (großes Bild).

in ihnen u.a. Kohle befördert wurde, die für viele Jahrzehnte das mit großem Abstand wichtigste Ladegut der Bahn war. Insofern war dieser Pa-Behälter schon lange überfällig. Seine Umsetzung ins Modell erfolgte tadellos: Maße und Optik der Formen stimmen, die Lackierung ist korrekt und einwandfrei. Die Anschriften mit unterschiedlichen Betriebsnummern sind lupenlesbar ausgeführt.

Die Aufnahmen der Wechselbehälter sind in gleicher Weise umgesetzt worden wie es bei den Bier- und Schüttgutbehältern auch der Fall war.

Das bedeutet, die Laufrollen für die Führungsschienen sind angedeutet und ein zusätzlicher, mittig sitzender Stift an den Stirnseiten fixiert ihn im Wagenboden.

Damit lassen sich die Behälter grundsätzlich frei tauschen. Deshalb lassen die Kombinationsmöglichkeiten aus drei Tragwagen-Bauarten und ebenfalls drei Behältertypen für die Zukunft weitere, interessante Varianten erwarten.

Beim Modell des BT 10 sind hingegen einige Fehler zu erwähnen, die der Historie seines Entstehens als Modell zuzuschreiben sind: Obwohl die wichtigsten Maße des Waggons keine nennenswerten Abweichungen zum Vorbild zeigen, zeigt das Aussehen sichtbare Abweichungen zum Vorbild. So

Markantestes Merkmal dieses Typs war das hängende Schild zwischen den Achsen, auf dem die Anschriften zu finden waren.

Obwohl Märklin schon mehrere seiner dreiständigen Tragwagenmodelle in der Vergangenheit als BT 10 beschriftet hatte, war der Insiderwagen 2010 das erste Modell, bei dem dieses wichtige Merkmal wiedergegeben wurde. Das Schild ist also als Modellpflege zu verstehen.

Völlig neu sind auch die offenen Pa-Behälter vom Typ Eoskrt 022, deren Vorbilder zwischen 1960 und 1973 in einer Stückzahl von rund 5.300 Exemplaren gebaut wurden. Sie waren also ein sehr häufig anzutreffender Behältertyp.

Das erklärt sich auch daraus, dass



In der Seitenansicht zeigen sich die Vorbildfehler. Der Wagen baut durch die Gewichtplatte zu hoch und besitzt keine Führungsschienen, dem Rahmen fehlt 1 mm Länge, weshalb der linke Behälter vorbildwidrig bis an den Wagenrand reicht.

stehen die Behälter zu dicht gedrängt und am der Handbremse gegenüber liegenden Ende fehlt der Platz, auf dem Rangierergriffe zu finden sein müssten.

Das ist schade, lässt sich aber nicht ändern. Akzeptabel ist das Modell dennoch, denn der flache Wagen zeigt ja von Natur aus wenig „Konturen“. Komplett fehlen leider die U-Führungsschienen für die Mittelcontainer. Märklin hat sie weg gelassen, weil das für einen sicheren Betrieb erforderliche Gewicht als Auflage ebenfalls auf dem Wagen Platz finden musste.

Deshalb überschreitet es die maßstäbliche Höhe über Schienenoberkante – immerhin die größte Abweichung im Test. Wohl deshalb entschieden sich die Göppinger, die Aufnahmebohrungen direkt auf der Gewichtsplatte anzubringen und auf die U-Schienen zu verzichten.

Da die Sicht auf diese Stelle durch die Mittelcontainer eh eingeschränkt wird, fällt das kaum auf. Zu Gute kommt dem Jahreswagen aber der Umstand, dass das Gewicht im Gegensatz zu früher schwarz lackiert ist. Dies entspricht der korrekten Wagenfarbe Tiefschwarz und fördert das einheitliche Erscheinungsbild.

Das Modell ist mit der Betriebsnummer 010 019 beschriftet. Interessant ist dabei, dass dieser Wagen laut Anschriften eine Länge über Puffer (LüP von 9,8 m und ein Eigengewicht von 8,2 t besitzt – diese Werte gehören nämlich zum BT 10 auf Basis des Gr 20 „München“ (Gklm 193).



Der BT 10 macht sich gut im Zugverband, denn er fällt angenehm auf. Noch besser hätte er als geschlossene Wagengruppe gewirkt, deshalb hoffen wir, dass Märklin weitere Tragwagen aus seinem Programm mit offenen Behältern anbieten wird.

Märklins Modell wäre dann ganze 5 mm zu kurz. Optisch entspräche nur die an beiden Wagenenden abweichende Länge des Wagenkastenüberhangs (jeweils ab Achsmittle) dieser Bauartvariante. Die tatsächlich gemessenen Werte sprechen aber für die Ausführung auf einem G-10-Fahrwerk, was deshalb unser Maßstab für den Test war.

Bedauerlich ist nur, dass der BTr 10 in dieser Ausführung auf der Anlage ein Einzelwagen bleiben wird. Gut einsetzbar wäre er nämlich in Wagengruppen innerhalb eines gemischten Güterzugs oder auch im

Verbund mit anderen Wagentypen im Kohlezug. Bleibt zu hoffen, dass Märklin seine Formen in der Weise nutzt, dass auch die Bauarten BTs 50 (Lbrs 578) und Lbs 598 mit den offenen Behältern erscheinen und den Zugverband weiter ergänzen.

Gesamtfazit: Der Wagen wurde auf ein vorhandenes Fahrwerk gesetzt, das nicht speziell für diesen Typ konstruiert wurde und daher nicht exakt zum Vorbild passt. Diese Kompromisse sind bewusst hingenommen worden, bleiben sie doch in einem vertretbaren Rahmen.

In der Summe gibt das Modell die typischen Merkmale seines Vorbilds unverkennbar wieder und bleibt deshalb empfehlenswert. Für eine Nominierung zur Neuerscheinung des Jahres 2010 reichte dies aber nicht. Angesichts der Bedeutung des Wechselbehälterverkehrs sollte der Waggon mit der Artikelnummer 80320 aber auf keiner Anlage der Epoche III fehlen.

Herstellerseiten:
<http://www.maerklin.de>

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

Das EK-Buch zum heutigen Thema **Kombinierter Verkehr im Überblick**

Der Verkehr mit Wechselbehältern auf Schiene wie Straße war ein wichtiger und grundsätzlich richtungsweisender Schritt für die deutschen Bahnen. In gewisser Weise darf er als Vorläufer des modernen Containerverkehrs gelten. Autor Gerd Wolff gibt einen Überblick über Geschichte, Bauarten und Entwicklung des kombinierten Ladungsverkehrs bei der DB.

Gerd Wolff
EK-Güterwagen-Lexikon DB: Kombiniertes Ladungsverkehr
Teil 1: pa-Behälterverkehr, pa-Behälter und Tragwagen

EK-Verlag
Freiburg 1996 - Neuauflage 2005

Taschenbuch (Broschüre)
Format 16 x 23 cm
88 Seiten mit ca. 80 S/W-Abbildungen

ISBN 3-88255-659-5
Best.-Nr. 659
Preis 9,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Was nützt einem Modellbahner ein Güterwagen-Kompendium? Das mögen sich vielleicht viele Modellbahner fragen, die sich zwar für Lokomotivportraits begeistern können, aber bei dem, was hinten anhängt, eher abwinken.

Wir möchten dies mit einem „eine ganze Menge“ beantworten, denn bei Weitem geht es hier nicht um die technische Konstruktion von Rahmen oder Aufbau. Und Material zur Einsatzgeschichte



verschiedener Waggontypen ist am Markt auch nicht so üppig zu finden, dass sich die Fragen eines Modellbauers damit beantworten ließen.

An dieser Stelle kommt die Reihe „EK-Güterwagen-Lexikon DB“ ins Spiel. Welche Hilfen sie gibt, wird am Beispiel des heute vorgestellten Bands schnell deutlich: Als die frisch gegründete Bundesbahn die Entscheidung traf, das niederländische Wechselbehältersystem zu erproben, war dies ein Meilenstein in der Geschichte des Güterverkehrs.

Wer nach den Fünfigern geboren wurde, wird dessen Bedeutung nicht mehr bewusst erlebt haben. Woher sollte also das Wissen um die historische Einordnung und die Verbreitung der Pa-Behälter stammen? Das Buch von Gerd Wolff vermittelt viele Eindrücke und zeigt, wie verbreitet die Mittelcontainer bei der Bundesbahn einst waren.

Es beginnt mit einem Überblick über die Geschichte als Einleitung in die Thematik und liefert einen kurzen Abriss über die Bauarten, Entwicklung und Verbreitung der verschiedenen Typen. Dargestellt wird auch die Situation bei Umwandlung der Staatsbahnen in die Deutsche Bahn AG. Immerhin hatte sich die Bundesbahn viele Gedanken gemacht, wie das System wiederbelebt und weiterentwickelt werden könnte.

In einem Werk, das sich als Lexikon versteht, darf ein ausführlich gefasster Überblick über Bestände und Nutzungsdauer der einzelnen Bauarten natürlich nicht fehlen. Dies ist ein wichtiger Teil, der den Modellbauern hilft, Verbreitung und Verwendungszeiträume der einzelnen Wagen zu verstehen. Mit diesem Wissen wird der authentische Einsatz des Modellbahnmaterials sehr erleichtert.

Als Manko sehen wir nur, dass die Zeichnungen der Wagen und Behälter etwas klein wiedergegeben sind. Dies ist teilweise dem Buchformat geschuldet, teilweise der Übersichtlichkeit. Die durchgehend schwarz-weiß wiedergegebenen Aufnahmen stammen zum nicht unerheblichen Teil aus früheren Werbeveröffentlichungen der DB.

Uns hat am Band „Kombinierter Ladungsverkehr“ überrascht und gleichzeitig gefreut, dass es sich um einen Themenkomplex handelt, der uns durch die Programme der Modellbahnhersteller allenfalls in Facetten bekannt war.

Auf die Spur Z bezogen heißt das, dass wir viel Potenzial für künftige Modelle und Erweiterungen gefunden haben. Die erforderliche Begeisterung hat Gerd Wolffs gelungenes Buch auf jeden Fall geweckt.

Bezugsquelle:
<http://www.eisenbahn-kurier.de>

Veranstaltungsanzeige



ZMRR

Z-MODUL-TEAM-RHEIN-RUHR

www.zmrr.de

1991

20 JAHRE

2011

Hallo liebe Z´ler,
am Sonntag, dem 5. Juni 2011
findet in Wuppertal
ein Spur Z – Tag statt.

Interessierte Aussteller -
ob Einzelperson, Gruppe oder Verein
- welche ein Einzelstück, eine Anlage etc. ausstellen
wollen, melden sich bitte bei:

Lothar Kuballe unter zmrr@zmrr.de
mit Angabe der Art und Größe an.

Intermodellbau 2011 in Dortmund **Fußball ist unser Leben...**

Traditionell ist die Intermodellbau eine wichtige Messe für die Spurweite Z. 2011 nahm sie dennoch eine besondere Rolle ein: Zum ersten Mal präsentierten sich die erst einen Monat zuvor gegründeten Z-Freunde International der Öffentlichkeit. Auf das in Dortmund Erreichte dürfen sie stolz sein, denn es hat nicht nur ihr Ansehen sondern auch das unserer Baugröße insgesamt gefördert.

Ein Fußballstadion im Maßstab 1:220 sollte die große Messeattraktion 2011 werden. Diese Idee wurde mit einem Jahr Vorlauf zwischen der **Trainini®**-Redaktion und den Vertretern der Messe Westfalenhallen Dortmund GmbH diskutiert, weil Friedrich Scholta vom Stammtisch Untereschbach e.V. eine passende Sportstätte im Bau hatte. Der war sofort begeistert, so dass dem Vorhaben nichts im Wege stand.

Seitdem ist sein Bauwerk weiter gewachsen. Und immer wieder keimten neue Ideen, die den Feinschliff lieferten, mit denen am Ende eine wirklich runde Sache entstand: Immerhin begeistert kein Thema die Dortmunder mehr als der Fußball.

Dass für Borussia Dortmund zum Messezeitpunkt die siebte deutsche Meisterschaft zum Greifen nahe ist, konnte zu Beginn der Planungen noch niemand ahnen.

Von Beginn an stand aber fest, dass Schwarz-Gelb auch im Modell eine wichtige Rolle spielen muss. Den gewünschten Nachbau des Westfalenstadions mit seinen rund 80.000 Zuschauerplätzen hätte allerdings niemand bezahlen können.



Friedrich Scholtas Fußballstadion ist weiter gewachsen und beherbergt nun auch größere Zuschauerblöcke für die Anhänger von Borussia Dortmund. Der Andrang auf das Benefizturnier ist auch auf dem Parkplatz zu sehen.

So entspricht das Modellstadion zwar maßstäblich den FIFA-Normen, bleibt aber aus Kostengründen in Zweitligadimensionen. Freie Vorlage für die Sportarena war übrigens das frühere Stadion in Leverkusen. Der weitere Ausbau mit zusätzlichen Rängen und einem Stadionsdach wird sich hingegen an der Heimat von Rot-Weiß Essen orientieren.

Auf dem Rasen – mit hellen und dunklen Steifen wie beim Vorbild - hat Friedrich Scholta ein fiktives Benefizturnier von vier Erstligamannschaften nachgebildet. Gezeigt wird dort die Aufwärmphase unmittelbar vor dem ersten Anstoß. Und angesichts von rund 11.000 Zuschauern auf den Rängen bedarf es neben Spielern, Schiedsrichtern, Trainern, Polizisten, Ordnern und Journalisten natürlich auch eines Stadionsprechers.

Wie beim echten BvB sollte Norbert Dickel, seit dem DFB-Pokalgewinn 1989 auch als "Held von Berlin" bekannt, diese Funktion als Miniatur beim Benefizturnier übernehmen. Spannend blieb jedoch die Frage, wie sich der echte Norbert Dickel überhaupt glaubhaft im Maßstab 1:220 umsetzen lässt?

Den erforderlichen, ersten Kontakt zum Verein übernahmen die Organisatoren der Westfalenhallen, die direkte Ansprache des prominenten Partners Ende 2010 dann Chefredakteur Holger Späing. Zu jenem Zeitpunkt lief die gesamte Arbeit noch geheim im Hintergrund.



Bevor das erste Spiel beginnen kann, muss die Polizei noch eine Streiterei im Borussenblock schlichten. Von diesem Zwischenfall, der der Anspannung vor dem Anstoß geschuldet ist, abgesehen ist es ein sehr friedliches Sportereignis.

Die Figur des Stadionsprechers mit ausreichend hohem Wiedererkennungswert konnte nur Birgit Foken-Brock von Trafofuchs umsetzen. Und die in der Baugröße Z bestens bekannte Figurenkünstlerin übernahm diese Aufgabe dann auch spontan.

Herr Dickel war von den Referenzarbeiten sofort begeistert und sagte ohne zu zögern seine Unterstützung zu. Schnell lieferte er verschiedene Bildvorlagen und seine persönlichen „Maße“, nach denen eine Figurenauswahl gefertigt wurde. Die beste, die nach einer Pressekonferenz auf den Modell-Fußballplatz geklebt wurde, übertraf dennoch alle Erwartungen.

Sogar die Gesichtszüge dieser Figur weisen eine unverkennbare Ähnlichkeit mit der Vorlage auf. Sattte zwei Stunden überzeugten sich der prominente Pate wie auch die Vertreter von Zeitungen, Funk und Fernsehen per Mikroskop davon - und alle kamen sie aus dem Staunen nicht mehr heraus.



Neben der Bank gibt der Fußballlehrer letzte Anweisungen für das bevorstehende Eröffnungsspiel. Rechts von der Gruppe heizt Borussia's Stadionsprecher Norbert Dickel (siehe auch Ausschnittsvergrößerung) vor der Kamera dem Publikum ein (Bild oben).

Die Spieler des Hamburger Sportvereins und des deutschen Meisters 2011 Borussia Dortmund wärmen sich für das Eröffnungsspiel auf. Die Anhänger des FC Bayern München und des VfB Stuttgart müssen sich derweil noch gedulden. Neu in der flutlichtbeleuchteten Sportarena ist auch die Bildschirmanzeige hinter dem Tor, auf der unter anderem die Logos der Unterstützer zu sehen sind (Bild unten).

So konnte eigentlich nichts mehr schief gehen: Exakt 11.129 Figuren warteten seit dem 22. März 2011, dem Tag der ersten Pressekonferenz, auf ihre große Premiere in Dortmund. Im Stuttgarter Block zünden die Fußballanhänger bengalisches Feuer, doch die Polizisten stehen schon bereit, um die Täter dingfest zu machen.

Unter den Dortmunder Anhängern ist es derweil zu einer Schlägerei gekommen, die von der Polizei geschlichtet wird. Ruhig geht es hingegen auf den Blöcken des HSV und von Bayern München zu. Sorgen bereitete dem Erbauer lange Zeit nur die Videoanzeige im Stadion: Erst in der Nacht vor dem ersten Termin wurde sie fertig, doch die Bilder standen noch Kopf.



Bild oben:

Lobenswert sind die von Märklin gezeigten Neuheiten: Die Baureihe 94⁵⁻¹² in der DRG-Ausführung zeigt neben einem gelungenen Gehäuse auch neue, großenrichtige Puffer mit flachem und gewölbtem Teller.

Bild links:

Die Wagenpackung 86601 beinhaltet sechs DB-Güterwagenmodelle, darunter den Wünschen der Zetties folgend gleich drei G10 ohne Bremserhaus. Alle Modelle werden einzeln verpackt.

Ein Sprichwort besagt, dass misslungene Generalproben ein Garant für gute Vorstellungen sind und so sollte es auch hier kommen: Pünktlich zur Messe funktionierte alles und die Pressevertreter kamen gern ein zweites Mal, um das Ergebnis zu begutachten.

Über den kleinen Bildschirm flimmerten nun Szenen der ersten Pressekonferenz mit Norbert Dickel sowie die Logos der am Exponat Beteiligten: Stammtisch Untereschbach, Z-Freunde International, Trafofuchs und eben auch **Trainini®**. Für eine echte Stadionkulisse sorgen darüber hinaus auch vom Band eingespielte Fangesänge und eine bewegliche Bandenwerbung.

Nur die Eisenbahn kommt beim Mini-Fußballstadion zu kurz: Vor der Sportarena stehen viele PKW und Busse, mit denen Spieler und Zuschauer angereist sind, doch einen Bahnhof sucht der Betrachter vergebens. Vermisst hat ihn dennoch niemand, denn das Gezeigte besticht auch so durch Größe, Detailreichtum und Effekte.

Insgesamt sind der Messe und ihrer wichtigsten Attraktion ein großer Erfolg zu bescheinigen: Mit rund 85.000 Besuchern bewegt sich die Zahl auf dem Vorjahresniveau und untermauert ihren Anspruch, die wichtigste Messe für Modellbau und Motorsport europaweit zu sein.

Zu sehen gab es für die Zetties aber noch weitaus mehr. Beginnen wollen wir am Stand von Märklin. Gezeigt wurden dort die Frühjahrs- und Sommerneuheiten 2011. Letztere wurden erst mit Beginn der Intermodellbau bekannt gegeben.

Einen kleinen Höhepunkt setzte die Dampflok Baureihe 94⁵⁻¹² in Ausführung der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Art.-Nr. 88942). Bereits in Karlsruhe aufgefallen war vielen, dass dieses Modell vorne und hinten unterschiedliche Puffer zeigt.



Den Grund dafür erfuhren wir in Dortmund: Während es sich hinten um die bisherigen Teile anderer Modelle handelt, wurden vorn bereits zwei neu konstruierte Exemplare verbaut.

Den Güterwagen Sm 24 Augsburg von fiNescale gibt es jetzt auch als Ätzplatte zum Eigenbau für die Spurweite Z. Gezeigt wurde der Bausatz am Stand von Heckl Kleinserien. Foto: fiNescale und mehr (M.Göpfert)

Diese zeichnen sich durch einen größeren – und damit ab Epoche II vorbildgerechten – Pufferteller aus. Nachgebildet wurde auch, dass beim Vorbild jeweils ein flacher und ein gewölbter Teller an der Pufferbohle sitzen. Dies ist ein kleiner Schritt mit großer Wirkung, dürfte er doch künftig nach und nach auch anderen Modellen zu Gute kommen.



Der riesige Fortschritt im Formenbau bei Mo-Miniatur zeigt sich eindrucksvoll am neu konstruierten Fuchs-Bagger 301 (rechts im Bild). Er zeigt gegenüber seinem älteren Bruder (Links) wesentlich feinere Gravuren und mehr Details. Das Führerhaus ist nun durchbrochen und separat angesetzte Ätzteile wie z.B. ein Außenspiegel sorgen für ein stimmiges Bild.

Wichtig ist auch der Hinweis auf ein Produktmerkmal der neuen, sechsteiligen Güterzugwagenpackung (86601), der zuvor kaum herausgestellt wurde und deshalb unterging. Alle Modelle, darunter ein Niederbordwagen X05, ein offener O10 und vier gedeckte Wagen G10, sind einzeln verpackt. Sie

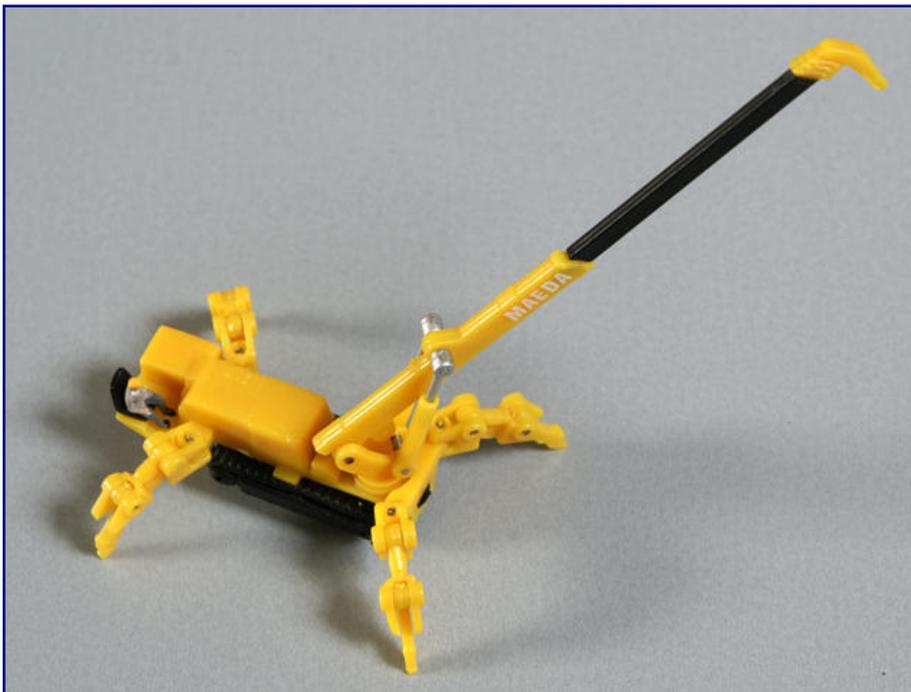
werden also faktisch als Display angeboten, so dass der Händler jeden Waggon auch einzeln verkaufen kann.

Ruhig ist es derzeit um Heckl Kleinserien geworden. Dort ruhen derzeit Entwicklung und Produktion der Neuheiten wegen eines schweren Krankheitsfalls in der Familie. Dieter Heckl bittet dafür alle Kunden um Verständnis.

Ein Besuch am Stand lohnte sich trotzdem, denn angeboten und schön präsentiert wurde hier das bunte Figurersortiment von Creativ-Modellbau Klingenhöfer. Eine bislang unbekannte Neuheit war ein Bausatz des zweiachsigen Schwerlastwagens Sm 24 Augsburg, geeignet für die Epochen II und III.

Dieses Modell stammt von der Firma „fiNescale und mehr“ (Maren Göpfert), die sich eigentlich der Nenngröße N zuwendet. Der neue Bausatz verspricht aber ein schönes Modell: Lediglich die zu kleinen Bohrungen für die Aufnahmen der Steckpuffer lassen eigene Anpassungen erwarten. Zu sehen gab es am Gemeinschaftsstand auch das bunte Saller-Programm mit historischen Traktor-Nachbildungen und der Feldbahn in Spur Zf.

Vertreten waren auf der Messe auch Kuswa Modellbau mit seinem bunten Programm an Nassschiebe- und Ätzschildern für Lokomotiven und Wagen sowie Marion Zeller mit ihrem Programm an Rollenprüfständen für Spurweite Z.



Die aufgesetzte Spur-Z-Figur beweist, wie gut der Miniraupenkran Maeda MC-405CRM von DM-Toys für die Baugröße Z geeignet ist. Mit dem vollständig beweglichen Modell lassen sich viele interessante Szenen gestalten.

Lohnenswert war ein Besuch bei Mo-Miniatur. Zwar ist der im Februar angekündigte Mähbinder nicht mehr rechtzeitig fertig geworden, doch seine Auslieferung steht jetzt kurz bevor.

Wie gut die neuen Modelle mit außergewöhnlich hohem Detaillierungsgrad ankommen, zeigt die Tatsache, dass beide Versionen des Mähdreschers inzwischen herstellerseitig ausverkauft sind.

Immerhin reden wir hier von einer Auflage von bislang 500 Modellen.

Nahtlos anschließen kann sich optisch der vollständig überarbeitete Fuchsbagger 301 mit hohem Führerhaus. Der direkte Vergleich mit dem Vorgängermodell auf unserer Aufnahme zeigt, dass es sich tatsächlich um eine Neukonstruktion handelt.

Ein interessantes Modell, das auch für die Nenngröße Z geeignet scheint, haben wir bei DM Toys gefunden: Der gelbe Miniraupenkran Maeda MC-405CRM (Art.-Nr. 4108; zwei weitere Farbvarianten erhältlich) macht auch mit Preiserlein bestückt keinen zu großen Eindruck. Dies liegt wohl an den bei Baumaschinen üblichen, stark differierenden Typgrößen.

Neues gab es auch von Lütke Modellbahn zu melden: Dort erlebt besonders das US-Segment und dessen Export einen gewaltigen Aufschwung. Deshalb ziehen gleich zwei US-Hochhäuser unterschiedlicher Größe neu ins Programm ein. Gelungen ist auch eine neu konstruierte Bahnhofshalle, die in ihrer Gestaltung an die bisherigen Bahnsteigprodukte anknüpft. Aufnahmen der Modelle und ihre Artikelnummern liegen uns leider noch nicht vor.



Zur Ausgestaltung von Anlage und Gebäuden kommen ebenfalls neue Artikel ins Programm: So gibt es eine Gaststätten- (71 103) und eine Ladeneinrichtung (71 104) für die Baugröße Z.

Ländliche Szenen vervollständigen die Koppel mit den Maßen 640 x 6 x 0,5 mm aus weißem Polystyrol (72 001) und der Weidezaun aus Holz in den Abmessungen 870 x 8 x 0,5 mm (72 003).

Vor allem die Sammler unter den Zetties werden sich über die aktualisierte Auflage 2011 der Datenbank „Collection“ freuen, die von Modellplan auf der Intermodellbau vorgestellt wurde.

Enthalten sind in der Datenbank alle bis Februar 2011 erschienene Katalogmodelle der Spurweite Z: Das ergibt 2.273 ausführliche Artikelbeschreibungen, 4.260 Variantenbeschreibungen sowie 4.268 Farbabbildungen.

Die DVD wird mit Handbuch und Dokumentation geliefert und enthält vielfältige Daten, durch die sämtliche Modelle nahezu vollständig charakterisiert werden.



Bild oben:

Die Intermodellbau zeigte sich als ausgesprochen kinderfreundliche Messe. An vielen Ständen standen Stufen bereit, damit auch die Kleinsten die Anlagen auf Augenhöhe betrachten konnten.

Bild unten:

Am Stand der Z-Freunde International wurde von Birgit Foken-Brock (Trafofuchs) vorgeführt, wie Preiser-Figuren bemalt und gestaltet werden, um einen Waggon und eine Inneneinrichtung lebendig auszustatten.

Damit bietet das Produkt besonders den Sammlern wichtige Anhalts- und Richtpunkte. Schließlich werden auch Varianten nicht vergessen.

Zum Lieferumfang gehören die Verwaltungsregister Sortiment,

Wunschmodell, Sammlung und Verkäufe. Dafür erforderliche Produktdaten können aus dem Bereich Sortiment in die übrigen Register übernommen werden. Dadurch lassen sich der eigene Bestand sowie gewünschte Zukäufe und beabsichtigte Abgänge komfortabel verwalten.

Verantwortlicher Autor des Werkes ist bei den früheren Auflagen wieder der bekannte und langjährige Zettie Thomas Zeeb, der auch den Stammtisch Stuttgart des Z Club 92 organisiert. Neu ist im

Programm Collection nun eine Vergrößerungsfunktion zu den Fotografien der Artikel, die auch spezielle Details sichtbar macht.

Sehr interessant zu erleben waren wieder die Häuserkulissen von JoWi-Modellbahnhintergrund. Gedacht sind die Selbstausrücke zum dreidimensionalen Zusammenbau für den Bereich der Anlagenkante als Übergang zur Hintergrundkulisse. Wie die bekannten zweidimensionalen Hintergründe eignen sich die Voll- und Halbreliëfgebäude auch für den Tag-Nacht-Effekt.

Auch in der Spurweite Z sind damit bewegende Effekte zu erreichen, mit denen sich die realistische Tiefenwirkung jeder Anlage noch deutlich steigern lässt. Gardinen und Vorhänge beleuchteter Fenster werden dabei einfach auf ein dünneres, schwarzes Papier gedruckt und hinter den eigentlichen Fassadenbau aus stärkerem Papier oder Karton passgenau angebracht.

Nur bei eingeschalteter Innenbeleuchtung und Dämmerung auf der Anlage gibt das Haus dann sein Innenleben frei. JoWi liefert Datenträger (CD) mit verschiedenen Motiven, die sich dank ihrer Skalierbarkeit für alle Spuren von H0 bis Z einsetzen lassen.



Das Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona bot die ideale Kulisse für einen Überblick über das Bahls-Programm eigener Konstruktionen und Superungen auf Märklin-Basis. Präsentiert wurden die feinen Modelle ansonsten in der Vitrine am Gemeinschaftsstand von Bahls Modelleisenbahnen und Aspenmodel.

Nach Themen gebündelt bot der Hersteller in Dortmund neben den bislang fünf verfügbaren Themen als Neuheit eine sechste CD (Art.-Nr. CD-106) mit dem Titel „Wohnhäuser-Rückseiten / Hinterhöfe“ an. Zum Lieferumfang gehören neben den Gebäudedateien auch ein je nach Baugröße bis zu zwei Meter langer Panoramahintergrund und ein neutraler Wolkenhimmel.

CD-107: „Plattenbauten und Wohnhäuser Ost“

CD-108: „Straßen - Arkaden – Mauern“

CD-109: „Gebäude Niederlande“

CD-110: „Gebäude Belgien“

Abgerundet wurde das Angebot der kommerziellen Hersteller durch Firmen wie Faller, Busch oder Viessmann/Kibri.

Zu sehen waren auch die kleineren Anbieter wie MKB-Modelle, Joswood, Mehbu-Lasertechnik oder Moebo-exclusive.

Bei den vertretenen Modellbahnhändlern gab es Neu- und Gebrauchtware zu recht breit gestreuten Preisen.

Eine wichtige Anlaufstation für Kinder war ein separater Stand, der von Viessmann betrieben wurde. Mit fachkundiger Hilfe durfte der Modellbahnnachwuchs dort kostenlos Polystyrolbausätze aus dem Kibri-Programm bauen und so seine Fertigkeiten üben und vertiefen.

Dieser Stand erfreute sich eines noch weit über den Erwartungen liegenden Zuspruchs. Zwischenzeitlich gingen dort sogar die Bausätze aus; an den fünf Messtagen wurden rund 500 Bausätze ausgegeben. Etwa sechs Personen konnten dort gleichzeitig basteln, was in der Konsequenz rund sechzehn Wechsel pro Messtag bedeutet!

Überhaupt zeigte sich die Intermodellbau (wieder) als sehr kinderfreundliche Messe. Ob dies maßgeblich auch am recht internationalen Ausstellerkreis liegt oder auf konkrete Veranstaltervorgaben zurückgeht, wissen wir nicht.

Auffällig war glücklicherweise, dass einige Modellbahnanlagen mit speziellen Erhöhungen oder Podesten ausgestattet waren, die kleineren Kindern einen besseren Überblick verschafften.

Und auch wer bei deren Fehlen eigene Auftrithilfen nutzte, wurde freundlich empfangen.



Bild oben:

Noch unlackiert bilden die Inneneinrichtungen von Modelplant einen starken Kontrast zum Waggon und verdeutlichen, wie viel die Modelle durch diese Ausstattung gewinnen. Für Leben im Wagen sorgen Preiser-Figuren.

Bild Mitte und unten:

Die aktuellen KoMi-Neuheiten widmen sich dem Themenbereich Landwirtschaft und zeichnen sich durch Filigranität und Detailreichtum aus.

Eine derart gelassene Stimmung besonders gegenüber den Kleinsten mit ihren aufgeschlossenen Blicken und bisweilen sicher auch zu flinken Fingern haben wir bisher selten erlebt. So stellen wir uns aktive Nachwuchsansprache vor, denn nur so wird Modellbahn zu einem Vergnügen, das auch stundenlang genossen noch Spaß macht.

Die eingefleischten Zetties kamen derweil nicht am Gemeinschaftsstand von Aspenmodel und Bahls Modelleisenbahnen vorbei.

Während bei Aspenmodel vor allem die US-Bahn-Freunde unter vielen Zurüst- und Bausätzen fündig werden, bedient Michael Bahls vor allem die Bundes- und Reichsbahner.

In der Standvitrine waren alle derzeit angebotenen Modelle und Superungen ausgestellt. Sie lieferten einen eindrucksvollen Beweis dafür, dass die Spurweite Z keinen Verzicht auf Details und dies besonders bei Dampflokomotiven bedeuten muss.

Langsam schließt sich damit unser Messerundgang und wir kehren zurück an den Stand der Z-Freunde International in der Halle 4, wo auch das Fußballstadion seine Heimat hatte. Wer sich die Zeit nahm, alle Exponate in und außerhalb der Vitrinen in Augenschein zu nehmen, der wurde belohnt.



In Dortmund wurde auch die 218 418-2 des ehemaligen Touristikzugs der DB AG gezeigt. Das Modell wurde von WRB der Controller lackiert.



Gerne wurden einzelne, von den jeweiligen Ausstellern dafür freigegebene Exponate auch herausgenommen und den Besuchern vorgeführt.

Besonders wichtig war dies bei den Architekturmodellen von Archistories, hatten doch viele Modellbahner nie zuvor ein Gebäude aus Hartkarton in den Händen.

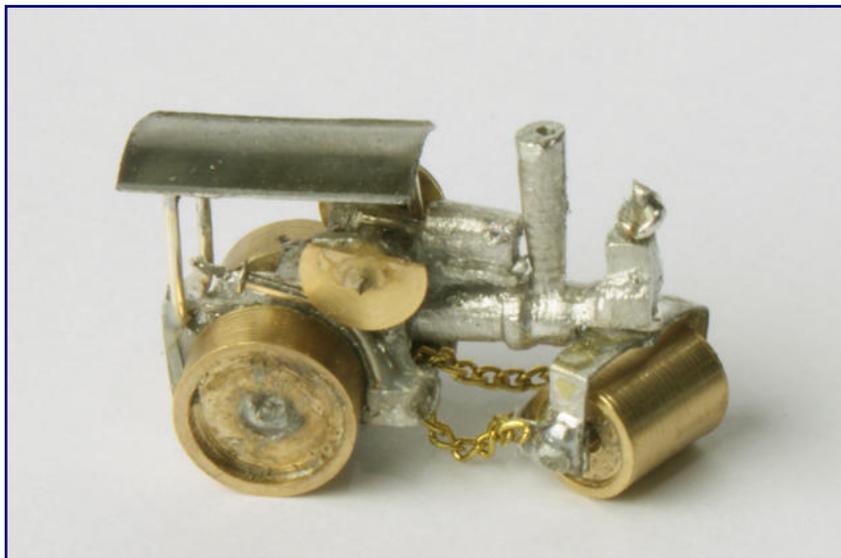
Sie waren erstaunt, wie stabil und robust solche Konstruktionen sind und welche realistische Wirkung sie ohne jegliche Nacharbeiten entfalten.

Hinzu kam, dass die beiden Neuheiten „Einfamilienhaus Svensson“ und „Eisenbahnerwohnhaus Frye“ bislang nur aus dem Messebericht im Februar 2011 bekannt waren – kein Zettie hatte die Handmuster zuvor gesehen. Voraussichtlich schon ab Juni sollen die Bausätze ab Hersteller lieferbar sein.

Bild links:

Ein besonders sehenswertes Modell im Maßstab 1:220 ist auch die Bockwindmühle Lindennaundorf von IMS. Derzeit ist es die einzige Windmühle in der Baugröße Z.

In die Hand nehmen durften Besucher auch Inneneinrichtungen und Materialproben von Modelplant. Die gerade im Modellbahnsektor noch sehr neue Technik des 3D-Drucks ist vielen noch nicht vertraut. Der verwendete Kunststoff ABS und die durch den Druck geschaffenen Oberflächen wurden so mit eigenen Händen begreifbar.



Dazu gab es Ausführungen über die Möglichkeiten dieser Technik und Tipps für die weitere Verarbeitung, die vom Lackieren, Gestalten bis hin zum Verkleben reichten.

Sicher trug diese aktive Ansprache dazu bei, Vorbehalte oder Unsicherheiten abzubauen – immerhin sind Kunststoffe im Modellbau eigentlich seit Jahrzehnten gang und gäbe.

Gezeigt wurden in den Vitrinen auch die aktuellen Neuheiten von KoMi-Miniaturen (Zurüstsätze; siehe Bericht in Ausgabe 4/2011), Modelle von Z-Panzer, eine 218 des Touristik-Zugs von „WRB der Controller“ und einige, nicht mehr lieferbare Modelle von SMZ wie verkehrsrote Lokomotiven der Baureihen 103 und 218.

Als passender Anhänger für die 218 diente ein selbstgebauter, vierachsiger Selbstentladewagen Tadgs von Geza György Hanreich aus Ungarn.

Beeindruckt und überrascht waren viele Zetties, aber auch Spurweitenfremde, vom riesigen Automodellprogramm der Spur Z.

Neben Herpa-Fahrzeugen des Mercedes Actros (Maßstab 1:220) standen dort auch Fahrzeuge im Maßstab 1:200 (Mercedes Atego), die nicht sichtbar größer ausfielen – vielleicht hat Herpa gegenüber den Flugzeugsammlern ja hier einen Kompromiss zu Gunsten der Modellbahn gemacht?

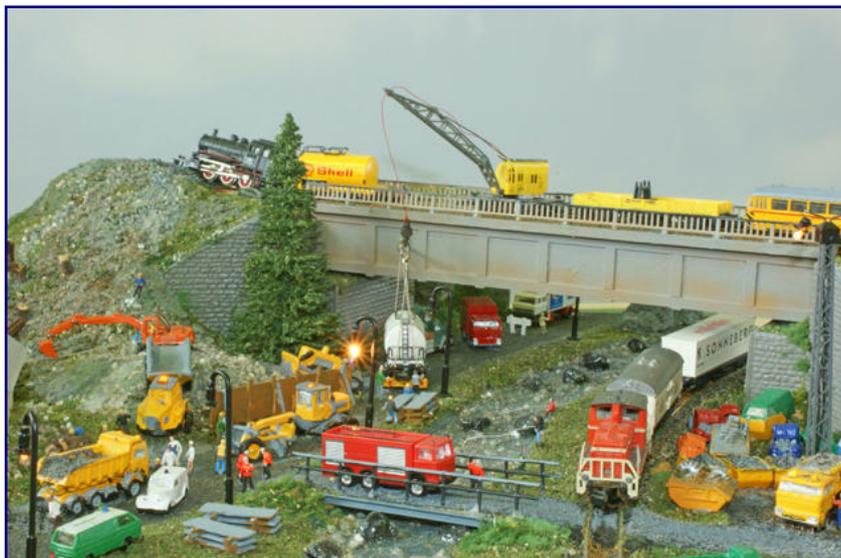


Bild oben:

Kaum zu glauben, aber diese Dampfwalze ist ein Spur-Z-Modell. Det filigrane Eigenbau stammt von „Bagger Hermann“ (Hermann Kammler) vom Stammtisch Untereschbach e.V.

Bild unten:

Auch dieses von regem Arbeitsleben geprägte Funktionsdiorama hat Hermann Kammler gebaut. Seinen Spitznamen verdankt er den vorbildgerecht beweglichen Baggermodellen.

Hauptverantwortlich für die Überraschung war aber MWB Modellbau Wolfgang Baumann. Fast einhundert PKW-Modelle zählt sein Angebot mittlerweile und alle befinden sich auch im Lieferprogramm. Gesundheitsbedingt hinkt derzeit allerdings die Neuheitenentwicklung und -produktion den Plänen hinterher. Kein anderer Anbieter hat so viele Fahrzeuge anzubieten; bei ihm sind viele sogar in unterschiedlichen Ausführungen im Programm.

Eine Vitrine teilten sich Trafofuchs und **Trainini®**. Eine enge Zusammenarbeit hat hier eh – nicht erst seit dem Kreativ-Weltrekordteam – Tradition. Während Trafofuchs einen riesigen Programmüberblick über Figuren, Dioramen und beleuchtete Fahrzeuge vorführte und dies mit dem Karnevalsdiorama „garnierte“, bekamen die Besucher ein Fach tiefer gezeigt, wie bunt das eigene Leistungsprogramm ist: Magazine, die neue Jahres-CD 2010 (ab sofort bestellbar) und Fototassen.

Für bleibende Eindrücke sorgte Torsten Schubert mit seinen beleuchteten Fahrzeugen. Wirkungsvoll in schwarz ausgekleideten Ausstellungsfächern platziert, vermittelten verschiedene Einsatzfahrzeuge und reguläre Straßenfahrzeuge lebhaftere Eindrücke aus der Realität. Dies zog sogar Wieland Viessmann, Inhaber und Geschäftsführer des Zubehör- und Effektmodellherstellers in seinen Bann.



Bewegung sorgt für Aufmerksamkeit und in Hermann Kammler hat sie ihren Meister gefunden: Viel los war in Dortmund auch am und auf dem Kirmesdiorama, auf dem Musikexpress, Kettenkarussell, Autoscooter und Riesenrad in lautstarker Originalkulisse zum Mitfahren einladen.

Nicht minder beeindruckend waren die Funktionsdioramen von Hermann Kammler, die der Stammtisch Untereschbach mitgebracht hatte. Die Besucher durften selbst verschiedene Aktionen auf Knopfdruck starten. Auf einem kleinen Diorama hob ein Brückenkran dann einen Container vom LKW und verlad ihn auf den Flachwagen, der schon auf dem Gleis parallel zur Straße wartete. Kurze Zeit später erfolgte die gegenläufige Bewegung.

Gut gefüllt mit bunten Eindrücken war auch eine Kirmeszenerie. Waren schon die vielen blinkenden Lichter an Buden, Karussellen und „Hau den Lukas“ ein Blickfänger, so sorgte ein Knopfdruck auch hier für Bewegung: Raupe, Kettenkarussell, Riesenrad und Autoscooter setzten sich gleichzeitig in Bewegung. Sogar die eingespielten Geräusche erinnerten an einen Rummelplatz.

Wegen seiner Größe am auffälligsten war aber ein Baustellendiorama. Hier standen gleich verschiedene Funktionen zur Auswahl. So konnte der Besucher wählen, ob er das Öffnen der Tür einer Baustellentoilette, das Abkippen einer LKW-Ladung, das Absetzen einer Mulde oder das Verladen von Erdreich auf einen Laster mittels Schaufelbagger aktivieren wollte.

Die Vitrinenausstellung des Stammtisches Untereschbach ergänzte das Fahrzeugsortiment der Spur Z um alle Bus-Sonderdrucke der letzten Jahre, die der Verein auf den für ihn wieder aufgelegten Setra-Bussen von Noch realisiert hatte. Gezeigt wurden aber auch Ausgaben der Vereinszeitschrift „Die Weiche“ und das letzte, frei erhältliche Exemplar des gedeckten Güterwagens Gbs 254 aus der Exklusivproduktion von FR sowie die Bockwindmühle Lindennaundorf von IMS (vgl. **Trainini®** 2/2011).

Direkte Nachbarn am großen Stand der ZFI, unter dem sich alle gern eingefunden hatten, waren die Modulanlage des „team Z hamburg“ und die große Fehmarnsundbrücke von Hans-Ulrich Druske.

Beide Exponate waren bereits 2009 oder 2010 auf der Intermodellbau zu sehen, doch wer genau hinsah, der entdeckte auch hier Neues.

So wurde das im großen Bogen verlaufende Streckenmodul der Hamburger landschaftlich weiter ausgestaltet, so dass es deutlich lebhafter als noch vor einem Jahr wirkte.



Eine schöne Detailszene von den Modulen des team Z hamburg: der Modellflugplatz von Gert Martens.

Am Wendemodul mit zentral gelegener Burg auf einer Erhebung wurden inzwischen die Ausfahrtsignale an allen vier Bahnhofsgleisen eingebaut und in Betrieb genommen.



Das Bw Hamburg-Altona von Rainer Tielke mit markantem Wasserturm und Doppeldrehscheibe war einer Höhepunkte am Stand der Z-Freunde International.

Am eindruckvollsten unter den ausgestellten Anlagen war für viele Betrachter das Betriebswerk Hamburg-Altona. Rainer Tielke hat erst vor kurzem mit dem Bau begonnen.

Zur Messe ist zwar nur das zentrale Segment mit 49-ständigem Rundschuppen, Lokleitung und zwei ineinander greifenden Drehscheiben fertig geworden, doch gerade dieses hat es in sich.

Immerhin sprengen Lokschuppen und Drehscheiben alle sonst bekannten Dimensionen, gehen sie doch weit über das hinaus, was sonst auf Modell-

bahnen gezeigt wird. Allein der rund dreimal so hohe Platzbedarf für eine Spur-H0-Anlage gleichen Motivs machte deutlich, dass hier klare Vorzüge der Nenngröße Z liegen, die andere Maßstäbe nicht bieten können.

Doch es sind noch viele weitere Merkmale, die Rainers neuestes Werk zur Superlative machen: Märklins Drehscheiben besitzen eine 15-Grad-Teilung, erforderlich waren aber die beim Vorbild

üblichen 7,5°. Um das Bw-Areal korrekt umsetzen zu können, waren schon hier erste Modifikationen erforderlich. Die Steuerung erfolgt seitdem übrigens digital.

Sämtliche Gebäude stammen obendrein aus vollständigem Eigenbau, der mit der Konstruktion am Bildschirm mittels CAD-Programmen begann. Doch der Aufwand hat sich gelohnt und wir freuen uns auf die Baufortschritte, die bis zur Vollendung noch vor uns liegen.

Ein kleiner, für die Z-Freunde International aber wichtiger Schritt wurde ebenfalls auf der Messe vollzogen. Am Samstag erschienen Detlev Stahl (Netzbeauftragter) und Axel Hempelmann (Vorsitzender), um gemeinsam mit Michael Bahls (Stellvertretender Vorsitzender) den Aufnahmeantrag des Vereins persönlich an den Modellbahnverband in Deutschland (MOBA) zu übergeben.

Auch dies ist also in gewisser Weise als Messehöhepunkt zu erwähnen. Nun warten alle Beteiligten gespannt auf die Eintragungsbestätigung des zuständigen Amtsgerichts, mit dem die Rechtsperson des Vereins begründet wird.

Vergessen haben wir in unseren Ausführungen jetzt nur noch tägliche Vorführungen am Messestand:

Ideelle Aussteller auf der Intermodellbau (nur Spur Z):

<http://www.z-freunde-international.de>
<http://www.stammtisch-unteresbach.de>
<http://www.ratimo-z.de>

Produktpräsentationen am Stand und in den Vitrinen:

<http://www.archstories.com>
<http://www.der-controller.com>
<http://www.ims-modell.de>
<http://www.komi-miniaturen.de>

<http://www.modelplant.de>
<http://www.mwb-spur-z.de>
<http://z.norm24.de>
<http://www.preiserfiguren.de>

<http://www.sondermodellez.at>
<http://www.trafofuchs.de>
<http://www.z-panzer.com>

Kommerzielle Aussteller mit Spur-Z-Programm:

<http://www.aspenmodel.com>
<http://www.lokomotiven-bahls.de>
<http://www.busch-model.com>
<http://www.dm-toys.de>

<http://www.faller.de>
<http://www.heckkleinserien.de>
<http://www.herpa.de>
<http://www.viessmann-modell.com/kibri>

<http://www.kuswa.de>
<http://www.luetke-modellbahn.de>
<http://www.maerklin.de>
<http://www.marion-zeller.de>

<http://www.mehbu-lasertechnik.de>
<http://www.mkb-modelle.de>
<http://www.modellbahn-hintergrund.de>
<http://www.modellplan.de>

<http://www.moebo-exclusive.de>
<http://www.mo-miniatur.com>
<http://www.noch.de>

<http://www.saller-modelle.de>
<http://www.viessmann-modell.de>

Torsten Schubert vermittelte Lötkenntnisse, Holger Späing führte die Wageninneneinrichtungsmuster von Modelplant vor und Birgit Foken-Brock machte ihrem Namen als Figurenkünstlerin alle Ehre.

Da sich im Fußballstadion ja eh alles um Figuren drehte, führte sie vor, wie schnell durch eigenes Gestalten und Bemalen individuelle Figuren entstehen können.

Die für diese Demonstrationen erforderlichen Rohlinge hatte Hersteller Preiser kurzfristig bereitgestellt. Dafür danken wir an dieser Stelle noch einmal herzlich.

Mit den Ergebnissen und den schon erwähnten, von Thorsten Loth bereitgestellten Inneneinrichtungen wurden Personenwagen der Baugröße Z bevölkert.

Die Resonanz der Zuschauer auf diese Aktion war gut, zumal viele von ihnen davor noch Berührungängste mit unbemaltem Material gehabt haben dürften.

Alles in allem war die Intermodellbau für die Spur Z im Allgemeinen und die ZFI im Besonderen eine runde Sache.

Und so wurden die Aktiven kurz vor Messeschluss gefragt, ob sie nicht in zwei Jahren wieder teilnehmen möchten. Und das konnten sich alle Beteiligten gut vorstellen, zumal es bis dahin sicher wieder viele neue Exponate und Baufortschritte zu zeigen gibt.

Anzeige

Herzlichen Glückwunsch Dortmund steht Kopf !



Deutscher Meister 2011

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.

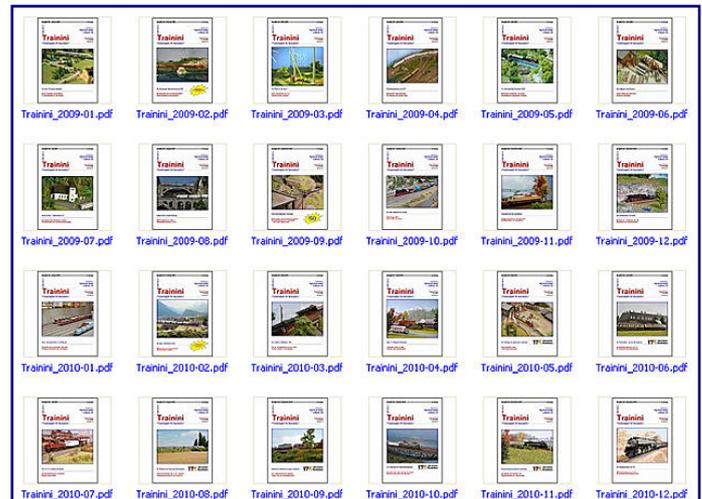
Korrektur zur Suche wegen **Trainini Index 2011**:

Unsere Kurzmeldung zum **Trainini Index** aus der letzten Ausgabe möchten wir gern korrigieren und bei dieser Gelegenheit auf die Dringlichkeit des Themas hinweisen, das wir ohne unsere Leser nicht lösen können. Die Korrektur wurde wegen eines Missverständnisses auf unserer Seite zu den technischen Problematiken erforderlich.

Der Suchindex lässt sich nur mit einer Vollversion Adobe Acrobat erstellen. Dieses Programm setzen wir redaktionsseitig aus Kostengründen aber nicht ein und nutzen stattdessen kostenfreie Alternativen, die auf diese Funktion verzichten.

Ein mit der Vollversion erstellter Suchindex, wie wir ihn bereits zwei Mal anbieten konnten, lässt sich mit dem kostenlosen Programm Adobe Acrobat Reader öffnen und für die Suche über alle indizierten PDF-Dokumente nutzen.

Das jetzt eingetretene Problem besteht darin, dass unser Leser, der den Index bislang ehrenamtlich erstellt und uns für unsere Leser zur Verfügung gestellt hat, mit einer sehr alten Vollversion erstellt wurde.



Ohne Hilfe aus dem Leserkreis werden wir die Inhalts- und Ausgabensuchhilfe **Trainini Index** künftig wohl nicht mehr anbieten können.

Die aktuelle Version 10 sowie eventuell auch schon die vorausgegangene des kostenfreien Leseprogramms unterstützen damit erstellte Such-Indizes nicht mehr.

Leserinnen und Leser, die eine dieser genannten Leseprogramm-Versionen einsetzen, können den **Trainini Index 2010** nicht mehr nutzen und erhalten eine Fehlermeldung. Möglich wäre dies nur bei Zurückgreifen auf die Version 8.

Sofern wir den **Trainini Index** auch für Jahrgänge ab 2011 noch anbieten sollen, sind wir auf eine Person aus dem Leserkreis angewiesen, die auf eine lizenzierte, aktuelle Vollversion Adobe Acrobat zugreifen kann und damit den Suchindex ehrenamtlich er- und bereitstellen würde. Bislang haben wir leider noch keine Resonanz erhalten.

Rokuhan-Gleise demnächst über Noch:

Die Spur-Z-Gleise des japanischen Herstellers Rokuhan werden demnächst über Noch erhältlich sein. Rokuhan meldet nämlich, dass der Zubehörhersteller aus dem Allgäu Vertriebspartner für Europa wird. Dies eröffnet große Möglichkeiten für den Vertrieb des Gleissystems, denn Rokuhan profitiert damit von

Nochs großem Händlernetz, was sich positiv auf die Verfügbarkeit und Präsenz in den Fachgeschäften auswirken kann.

Flughafeneröffnung im Miwula:

Am 4. Mai 2011 wurde im Miniaturwunderland Hamburg nach sechsjähriger Bau- und Entwicklungszeit der Flughafenabschnitt eröffnet. Wie schon bei der letzten Abschnittseröffnung der Schweiz war **Trainini®** unter den geladenen Gästen des Festakts, bevor der neue Teil öffentlich zugänglich gemacht wurde.

Zu den Ehrengästen gehörten Hamburgs Erster Bürgermeister Olaf Scholz und Niki Lauda, Chef der Fluggesellschaft Niki. Gemeinsam mit den Brüdern Gerrit und Frederik Braun sowie dem Geschäftsführer des Hamburger Flughafens, Michael Eggenschwiler, gaben sie den Betrieb auf dem „Airport Knuffingen“ frei.



Gemeinsame Betriebsfreigabe vor geladenen Gästen im MiWuLa durch (v.l.n.r.) Michael Eggenschwiler, Gerrit Braun, Niki Lauda, Olaf Scholz und Frederik Braun.

In unserer nächsten Ausgabe berichten wir ausführlich über den Festakt.

Klima-Schneepflug bei Rail exklusiv:

Detlev Stahl hat sich dem großen Interesse der Modellbahner im Forum der Z-Freunde International angenommen und eine Bauart der Klima-Schneepflüge neu entworfen. Derzeit läuft die Bestellung und Produktion der einzelnen Komponenten.

Hergestellt wird nur eine vorgegebene und bereits vollständig durch Vorbestellungen vollständig abgedeckte Menge. Jedes der Exemplare erhält eine individuelle Betriebsnummer, weshalb jedes Modell ein Unikat sein wird.

In der Vergangenheit gab es schon einmal ein Modell eines Klima-Schneepflugs von Westmodel. Anfragen bezüglich einer Wiederauflage waren aber leider erfolglos, so dass die Bestrebungen in eine Neukonstruktion unter Nutzen moderner Techniken mündeten.

Neues von FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Ende April sind zwei neue Versionen des 40-Fuß-Schiffscontainers ins Sortiment gelangt. Es handelt sich um Ausführungen von Maersk (Art.-Nr. 4009) und K-Line (4008), die mit lupenreinen und mehrfarbig gedruckten Anschriften beeindruckend – auch auf den Stirnseiten.

Bereits ausgeliefert wurden die ersten Lps-Rungenwagen (47.805.01) der NSB. Der Rest der aus 50 Exemplaren bestehenden Serie sollte etwa zeitgleich mit dem Erscheinen dieser Ausgabe folgen.





Herstellerseitig bereits ausverkauft ist der Runge-Wagen Lps der NSB (Art.-Nr. 47.805.01) mit Holzladung. Fotos (inkl. Seite 33 unten): FR

Ursprünglich war das Modell erst für den Spätsommer vorgesehen.

Da aber die komplette Auflage herstellerseitig durch Kundenvorbestellungen bereits ausverkauft ist und auch bei den ausländischen Vertriebspartnern Rechsteiner Spielwaren und Scandinavian Galleries kaum noch eine Chance auf ein Exemplar besteht, wurde der Fertigungstermin vorverlegt.

Das Modell des norwegischen Runge-Wagens wiegt nur drei Gramm und der Industrieradius (Märklin 8510) wird für dies Modell nicht empfohlen. Wegen seines geringen Gewichts sollte der Waggon nicht leer im Zugverband mitfahren, der Hersteller liefert ihn deshalb mit einer passenden Echtholzladung aus. Bestechend ist die filigrane Bauweise aus feinem Kunststoffspritzguss. Wie von FR gewohnt, ruht der Aufbau auf einem Fahrwerk aus geätzten Metallteilen.

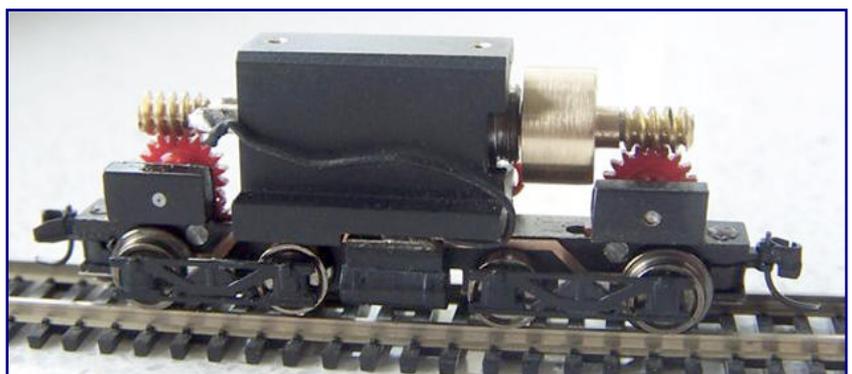
Wiederaufgelegt wird das Modell der historischen Diesellok „USA-ALGEIR 60 ton 300 hp“ (01.110.01 bis 01.110.09), das erstmals 1998 bei FR Freudenreich Feinwerktechnik erschien.

Als die Spur-Z-Nachbildung damals entwickelt wurde, war die Digitaltechnik in diesem Maßstab noch kein Thema. Vor diesem Hintergrund erfolgte jetzt eine grundlegende Überarbeitung des gesamten Fahrwerks, bei dem nur Radsätze und Drehgestellblenden in alter Form übrig blieben.

Nach FR-Sonderwünschen wurde von Maxxon ein 8-mm-Hohlankermotor für den Antrieb dieses Modells entwickelt. Eine Untersetzung von 27:1 sorgt künftig für eine vorbildgerechte Geschwindigkeit, der Motor wird dabei von einer Schwungmasse unterstützt.

Durch ein Stufenradgetriebe sitzt der Motor nun etwas zur Seite versetzt, was ausreichend Platz für einen Digitaldecoder schafft. Verschwinden wird auch der einfache Haken zugunsten einer Kupplung, bei der künftig auch die in den USA übliche Klauenkupplung sicher greift.

Mangels Platz für eine Federmechanik besitzt sie einen Zapfen aus Silikonkautschuk, der bisweilen manuelles Nachhelfen beim Einkuppeln erfordert, aber sicheren Halt gewährleistet. Letztendlich erscheint die Diesellok mit stirnseitiger Tür – alle künftigen Modelle werden ohne, aber mit LED-Scheinwerfer erscheinen.



Eine Neuauflage erlebt die historische 300-PS-Diesellok nach US-Vorbild im FR-Programm (Bild oben). Ihr Innenleben wurde komplett überarbeitet und nur zwei Teile blieben unverändert. Neben dem Motor bietet sie nun auch Platz für einen Digitaldecoder (Bild unten). Beide Fotos: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Begonnen haben derweil die Arbeiten an den Formen für den deutschen, gedeckten Güterwagen der Bauart Oppeln. Voraussichtlich schon in der nächsten Ausgabe werden wir erste Bilder dazu zeigen können.

Silhouette-Neuheiten lieferbar:

Die für die Spurweite Z tauglichen Neuheiten aus der Reihe „miniNatur“ von Silhouette sind mittlerweile lieferbar. Alle Silhouette-Produkte verblüffen durch ihre äußerst realistische Wirkung und sind daher für alle diejenigen geeignet, die beim Anlagenbau höchste Ansprüche an ihr Gestaltungsmaterial stellen.

Überzeugen konnten wir uns von den Fertigbaumpackungen „Innenwald-Fichte Größe 0, 4 Stück, Sommer“ (Art.-Nr. 175-02) und „Innenwald-Tanne Größe 0, 4 Stück, Sommer“ (178-02), den Bausätzen „Innenwald-Fichte Größe 0, 6 Stück“ und „Innenwald-Tanne Größe 0, 6 Stück“ (478-02) sowie den Geländeaufgaben „Auenwiese Frühling“ (733-21 S) und „Sommer“ (733-22 S) im Format 25 x 15,5 cm.

Mit den fertigen Innenwald-Fichten und den beiden Auenwiesen wurde auch die Zugverbandsszene für das Foto zum Behältertragwagen BT 10 auf Seite 13 überzeugend gestaltet.



Vorbildlich ist die Wirkung der Innenwald-Tannen (Art.-Nr. 178-02) und der Auenwiese Sommer (733-22 S) – zwei der jetzt lieferbaren Neuheiten von Silhouette.

Neue Artikel auch bei Küpper:

Bei Spur Z Ladegut J. Küpper sind drei Artikel neu ins Programm aufgenommen worden: Dort sind nun der Fuchsbagger 301 in der überarbeiteten Version (Mo-Miniatur), das Förderband für den Lagerplatz (1zu220-Modelle) und die individuell zu kürzende Untersuchungsgrube (Hightech-Modellbahnen) zu finden.

Geschicktes Kombinieren erspart den Interessenten durch den Bezug aus einer Hand doppelte Portokosten. Den elektronischen Vertrieb von Küpper erreichen Sie unter <http://www.spurzladegut.de>.

Schildbürgerstreich bei der DB:

Wer den Schaden hat, braucht für den Spott nicht zu sorgen. Im Zusammenhang mit der Sanierung von Deutschlands höchster Eisenbahnbrücke, der bekannten Müngstener Brücke (Nordrhein-Westfalen; 1894-97 als Kaiser-Wilhelm-Brücke gebaut) hat sich die Deutsche Bahn AG gehörig blamiert.

Leser der Tagesberichterstattung würden die berühmte Brücke wohl eher in Schilda als in der Umgebung von Solingen vermuten. War es schon peinlich genug, dass dieses einmalige Bauwerk so stark verrottete, dass der Bahnverkehr stark eingeschränkt und schließlich ganz eingestellt werden musste, wusste die DB diese Bedauerlichkeiten noch zu übertreffen.

Kaum saniert, stellten sich jetzt nämlich grobe Fehler in den für die statischen Berechnungen maßgeblichen Gewichtsangaben der Züge heraus, wie die Rheinische Post am 28. April 2011 berichtete. Kalkuliert worden war mit viel zu geringen Gewichtsangaben: Angegeben hatte die Bahn 72 Tonnen, aber die eingesetzten Fahrzeuge bringen laut Informationen auf ihren eigenen Seiten bereits knapp 80 Tonnen auf die Waage.

Das zusätzliche Gewicht der Fahrgäste ist offenbar ganz vergessen worden. Ist dies ein Indiz dafür, dass sich die privatisierte Bahn lieber mit sich selbst als ihren Kunden, den „Beförderungsfällen“ beschäftigt?

Die auf der Brücke zugelassene Achslast beträgt 10 Tonnen, der eingesetzte Dieseltriebzug der Baureihe 628/928 verfügt über acht Achsen.

Mag dies augenscheinlich passen, so ist zu bedenken, dass sich das Gewicht wegen der Antriebskomponenten nicht gleichmäßig auf alle Achsen verteilt ist und der Zug den Grenzwert von 10 Tonnen folglich überschreitet.



Ein Indiz, dass die Deutsche Bahn AG ohne „Beförderungsfälle“ – bisweilen auch als Kunden bezeichnet – rechnet, ist die jüngst abgeschlossene Sanierung der Münstener Brücke – Deutschlands höchster Eisenbahnbrücke. Foto: Christian Olsen

Dies dürfte ein weiterer Punkt sein, der dem Betreiber und der Ordnungsbehörde nun Kopfzerbrechen bereitet. Zu ihren Zeiten als Behörde beschäftigte die DB noch eigene bausachkundige Angestellte, was ähnliche Fehler meistens ausschloss. Pannen wie diese stellen in Frage, ob Privatisieren wirklich immer der Königsweg ist.

Noch liefert weitere Neuheiten aus:

Seit Erscheinen der letzten Ausgabe gab es weitere Auslieferungen des Zubehörherstellers Noch. Für die Zetties interessant sind die Boden-Strukturpasten, die wir in der Februar-Ausgabe vorgestellt haben.

Sie dürften das Gestalten von Wegflächen, besonders Feldwegen, erheblich erleichtern. Deshalb planen auch wir, dieses Produkt bei einem unserer nächsten Projekte einzubinden und auf diese Weise praktisch zu erproben.

Aktuelle AZL-Ankündigungen:

AZL kündigt für den Mai 2011 mehrere neue Modelle an. Der offene Güterwagen Typ 3564 erscheint in schwarzer Lackierung als DJJX-Variante. Das Modell trägt weiße Aufschriften und ein weiß-blaues Firmenlogo. Erhältlich ist er als Viererpackung (Art.-Nr. 90257-1) und Einzelwagen (91257-1). Alle Wagen unterscheiden sich durch ihre Betriebsnummern.



Neu ist der Obst-Expresszug mit Dampflok AC12 und Güterzugbegleitwagen der SP von AZL. Foto: AZL / Ztrack

Die Wagen für einen Obst-Expresszug (Pacific Fruit Express) erscheinen nun zusammen mit je einer Dampflok vom Typ AC12 „Cabforward“ (40101) oder einer schwarz lackierten GS-4 (40102) als Zugpackung. Neben der Lok enthalten diese Zusammenstellungen je acht gelborange lackierte, gedeckte Wagen und einen roten Güterzugbegleitwagender SP.

Die Lokomotiven sind in Messingbauweise gefertigt, die Wagen aus Kunststoff-Spritzguss. Geeignet sind die Fahrzeuge für einen Mindestradius von 220 mm.

Erscheinen soll des Weiteren ein 23.000-Gallonen-Kesselwagen im schwarzen Lack. Dabei handelt es sich um einen wahren Liebling, denn das ist die deutsche Übersetzung der Aufschrift „Darling“ auf dieser ACFX-Ausführung.



Der amerikanische Großraumkesselwagen erscheint nun als ACFX-Variante mit der Aufschrift „Darling“. Foto: AZL / Ztrack

Angeboten wird das Modell aus Kunststoffspritzguss mit verschiedenen Betriebsnummern als Viererpackung (90510-1) und als Einzelwagen (91510-1).

Ausgeliefert wurden jüngst neue Modelle des Fahrzeugs, das als amerikanischer Schienenbus gelten darf: Der RDC1 ist nun für die Bahngesellschaft New Haven mit den neuen Betriebsnummern 31 (62202-2) und 41 (62202-3) zu haben. Ergänzt wird er um eine unbeschriftete Ausführung (62214) für die eigene Variantengestaltung.

Z-Freunde International e.V. eingetragen:

Mit Eintrag in das Vereinsregister beim Amtsgericht Koblenz sind die Z-Freunde International e.V. mittlerweile eine juristische Person geworden. Damit können im Namen des Vereins durch den Vorstand nun rechtskräftige Willenserklärungen gegeben werden.

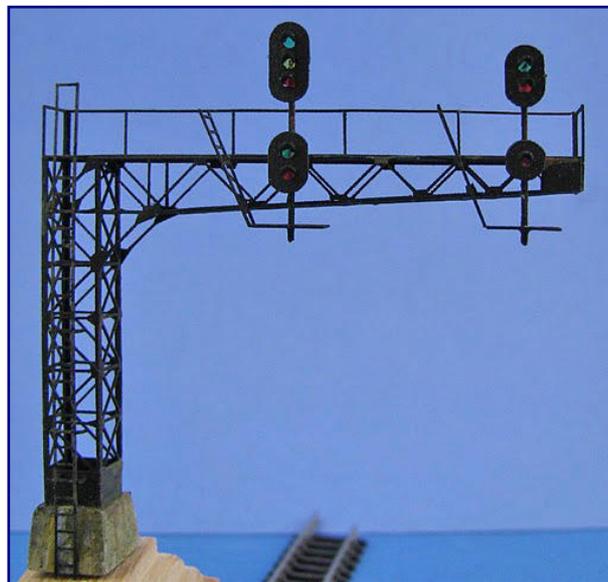
Der erste Schritt war die juristische und formale Übernahme des Forumsbetriebs. Damit ist der vorherige Anbieter diesen Pflichten entbunden. Er betreut das endgültige Forum des Vereins aber auch künftig als Administrator.

Mit Abschluss der Eintragung ist auch der letzte Schritt absolviert, der Spurweite Z eine dauerhafte und demokratisch legitimierte Plattform für den freien Austausch, die Kontaktpflege und Förderung dieser Baugröße zu geben.

Neuheitenankündigung von Z-Railways:

Eine Alternative zu teuren Messingmodellen soll ein neues Signal sein, das bei Z-Railways als Neuheit für die US-Eisenbahnfreunde angekündigt wurde.

Die Cantilever-Signalbrücke (Cantilever Signal Bridge) erscheint dort in kurzer und langer Ausführung als Bausatz. Hergestellt wird das Modell laut Anbieter aus hochwertigem Architekturkarton, der in Lasertechnik geschnitten wird. Zum neuen Angebot gehören auch ein Bastelleim und ein Hilfswerkzeug.



Die US-Signalbrücke erscheint in kurzer und langer (siehe Bild rechts) Ausführung im Programm von Z-Railways. Foto: Z-Railways

Programmerweiterung bei Z-Panzer:

Andrew Hart von Z-Panzer (<http://www.z-panzer.com>) hat sein Programm gleich durch vier Modellauslieferungen erweitert: Aus der Zeit der Wehrmacht stammt die Nachbildung des deutschen Rad-Ketten-Transportfahrzeugs Sdkfz 9 „Famo“.

In die Zeit der Bundeswehr gehören drei verschiedene Ausführungen des ersten, nach dem Krieg in Deutschland entwickelten Kampfpanzers, des Leopard 1. Andrew Hart bietet die Ursprungsversion, die auf den Stand der letzten Serie gebrachte Ausführung 1A1 und die kampfwertgesteigerte Ausführung 1A5 mit dem Geschützturm des Leopard 2 an.

Der Leopard 1 wurde auch von vielen anderen Streitkräften genutzt und ist dort teilweise noch bis heute im Einsatz. Die Modelle dürften deshalb nicht nur auf Anlagen nach deutschem Vorbild Einsatzmöglichkeiten finden.

In Kürze folgt noch der ebenfalls auf dem Leopard-1-Fahrgestell basierende Bergepanzer der Bundeswehr. Auch dieses Fahrzeug sollte zu jedem Panzertransport auf Schienen gehören.

Neues 3D-Druck-Zubehör:

Bei Modelplant von Thorsten Loth gibt es ebenfalls neue Modelle, die jetzt frisch zur Auslieferung gelangen. Lang erwartet wurde unter den Freunden der Epochen V und VI eine Inneneinrichtung für die modernen Doppelstockwagen der DB (Art.-Nr. M-0019 bis M-0021).



Stark verändert sich die Ansicht der Märklin-Doppelstockwagen, sobald sie mit den Inneneinrichtungen von Modelplant ausgestattet sind – endlich kein Durchblick mehr durch die beiden Etagen! Foto: Modelplant (Thorsten Loth)

Seit kurzem sind diese erhältlich und beseitigen auch ein wichtiges Manko der Märklin-Modelle. Die Inneneinrichtung unterbindet nämlich die freie Durchsicht zwischen den Fenstern der unteren und der oberen Reihe. Das Zubehörteil von Modelplant ist also gleichzeitig der Boden der oberen Ebene. Beim Steuerwagen sitzt das obere Teil einfach auf der Elektronikplatine und verdeckt diese vor Blicken der Betrachter.

Und auch für die S-Bahn-Wagen Märklins gibt es jetzt passende Einrichtungen (M-0023 bis M-0025). Hier schränkt die Platine des Steuerwagens allerdings die Kopffreiheit der Insassen ein, weshalb der Modellbahner Figuren besser in den übrigen Wagen unterbringen sollte.

Auch bei den SBB-Fahrzeugen gibt es Zuwachs: Verfügbar sind nun auch Inneneinrichtungssätze für den Intercity-Steuerwagen (M-0022).



Bild rechts:

Auch die X-Wagen der S-Bahn Rhein-Ruhr erhalten künftig Inneneinrichtungen. Foto: Modelplant (Thorsten Loth)

Überarbeitet wird auf Anregung von **Trainini®** zurzeit der Schrankenposten 210, der schon seit längerem im Angebot ist, künftig aber auch eine Nachbildung des Kellergeschosses erhält. Passend dazu gelangt in Kürze ein Einmannbunker ins Sortiment (M-0508 mit geschlossener Tür; M-0509 mit ohne Tür), der jeweils zu zwei Stück pro Packung angeboten wird.

Diese kegelförmigen Betonhauben wurden im zweiten Weltkrieg an vielen Dienststellen aufgestellt, um das Personal vor Fliegerbeschuss und Bombenangriffen zu schützen. Nicht nur am Posten 210 stand eine solche Splitter-schutzzelle bis zum Abriss im Jahr 2001.



Neu ins Programm gelangt bald der Einmannbunker, der in zwei Ausführungen angeboten wird. Foto: Modelplant (Thorsten Loth)

Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung 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. Für die Publikation gilt ausschließlich deutsches Recht.

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, von der Redaktion.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an redaktion@trainini.de.

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 Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint monatlich (ohne Gewähr) und steht allen interessierten Modellbahnerinnen und Modellbahnern, besonders Freundinnen und 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.