

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



Intermodellbau 2012

Dampflok gigant selbst gebaut
Die SBB-Waggonpremiere



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

mit Beginn des Wonnemonats Mai liegt das erste Drittel des Jubiläumsjahres 2012 bereits hinter uns. Wir können auf Außergewöhnliches zurückblicken. Traditionell beginnt jedes Modellbahnjahr mit der Spielwarenmesse in Nürnberg.

Märklin hat uns zum 40. Geburtstag der Spur Z mit tollen Neuheiten verwöhnt, darunter erstmals mit dem Modell einer Baureihe 01, noch dazu mit einer detaillierten Steuerung. Auf den beiden Publikumsmessen in Karlsruhe und Dortmund konnten sie alle bewundern.



Bernd Knauf
Redakteur

In Dortmund hat Märklin gleich noch seine diesjährigen Sommerneuheiten vorgestellt, wieder mit schönen Modellen für uns Zetties. Dazwischen lag das Spur-Z-Wochenende in Altenbeken, das in eindrucksvoller Weise bestätigt hat, dass unsere Baugröße Z eine vollwertige Modellbahn ist.

Doch genug der Rückblende, richten wir den Blick auf die vorliegende Ausgabe. Lücken im Sortiment sind dazu da geschlossen zu werden. Das gilt besonders für Modelle aus den USA und der Schweiz. Michael Pleiner hat sich seinen Traum vom „Big Boy“ erfüllt. Nach dem Motto „Man nehme...“ hat er aus vorhandenem Material, viel Geschick und guten Ideen diese eindrucksvolle Maschine gebaut.

Gleiches gilt für Peter Rechsteiner. Er stellt unter der Marke Z-bahn gemeinsam mit FR Freudenreich Feinwerktechnik Einheitspersonenwagen nach dem Vorbild der SBB vor. Wir haben sie auf Herz und Nieren getestet und dabei viel Innovatives entdeckt.

Unsere Beitragsreihe zum 40-jährigen Jubiläum der Spur Z setzen wir mit Lothar Kuballes persönlichem Fazit fort. Viele von uns werden sich sicher in seinen Erinnerungen wieder finden.

Unsere Literaturempfehlung aus dem Geramond-Verlag beschäftigt sich mit dem Anfang jeder Modellbahnanlage, nämlich dem Verlegen der Gleise. Dieser Band aus der Reihe „Vom Vorbild zum Modell“ gibt wertvolle Tipps zu allem rund um den Fahrweg der Eisenbahn. Obwohl eigentlich für die Spurweite HO konzipiert, gilt vieles für unsere Kleine gleichermaßen.

Kommen wir noch einmal auf Dortmund zurück. Die jährlich stattfindende Intermodellbau konnte wieder einmal ihrem Ruf als größte Publikumsmesse Europas im Modellbau gerecht werden; 88.000 Besucher sind ein eindrucksvoller Beleg. Die Spur Z war in den letzten Jahren sehr stark dort vertreten. 2012 hat lediglich Karl-Friedrich Ahnert mit seiner wunderschönen Zm-Anlage nach Schweizer Vorbild den Weg in die Westfalenhallen gefunden.

Trotzdem war die Ausstellung für Zetties nicht nur wegen der von Märklin vorgestellten Sommerneuheiten interessant. Es gab einen ungewöhnlichen Weltrekord zu feiern. Und dafür hat das Kreativ-Weltrekordteam im wahrsten Sinne des Wortes ein Fass aufgemacht.

Auch diese Ausgabe wird mit Ihren Leserbriefen und Kurzmeldungen abgerundet. Mich freut besonders, dass die Zahl der Leserbriefe in letzter Zeit erfreulich zugenommen hat. Das ist ein Dialog zwischen Redaktion und Lesern, wie ich ihn mir wünsche.

Viel Spaß bei der Lektüre wünscht Ihnen

Ihr
Bernd Knauf

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Ein wahrhaft schwerer Junge.....4
Dieses war der erste Streich... ..8

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Ohne Trasse ist alles nichts.....14

Impressionen

Meine Erlebnisse mit der Spur Z.....17
Ein Weltrekord zum Jubiläum.....22
Zetties und Trainini im Dialog.....31

Impressum.....36

Wir danken Michael Pleiner und Lothar Kuballe für ihre Gastbeiträge.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 24. Mai 2012

Titelbild:

Der Glacier-Express, langsamster Schnellzug der Welt, passiert mit seinen hochmodernen Wagen auf Florian Dignaths Modul die RhB-Strecke bei Preda.

Die 4-8-8-4 „Big Boy“ im Eigenbau Ein wahrhaft schwerer Junge

Wer US-Bahnen liebt, der kommt an der schweren Dampflokomotive mit dem Spitznamen „Big Boy“ nicht vorbei. Lange bevor AZL sein schweres Messing-Modell ankündigte, stand diese Lok bei Michael Pleiner auf dem Wunschzettel. Mit einfachen Mitteln gelangte er zu seinem Wunschmodell. Heute stellt er es den Trainini-Lesern vor.

Von Michael Pleiner. Mit dem Bau der US-amerikanischen Güterzugdampflok 4-8-8-4 „Big Boy“ als voll



Die Klasse 4000 der Union Pacific, besser bekannt unter ihrem Beinamen „Big Boy“, ist die größte und schwerste Dampflokomotive der Welt. Mehrere Exemplare blieben erhalten, darunter die Betriebsnummer 4014. Foto: Matthew Brown

funktionsfähiges Spur-Z-Modell habe ich die Grenzen meiner Möglichkeiten und Fähigkeiten erreicht.

Mein „dicker Junge“ ist daher ein Modell mit Widersprüchen und Kompromissen.

Schon am Anfang stellte sich heraus, dass der Abstand der Kuppelachsen dem Modell der Baureihe 41 entspricht, der Raddurchmesser hingegen dem der P 8.

Aufgrund der Höhe der Spürkränze musste die Lok daher mit kleineren Treib- und Kuppelrädern gebaut werden.

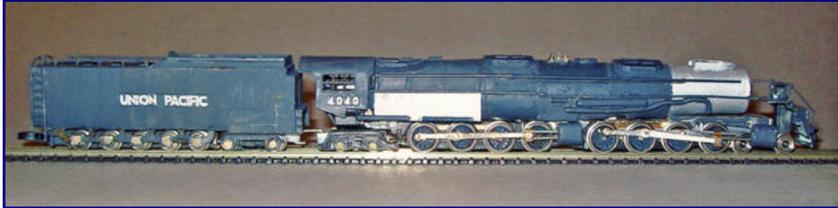
Des Weiteren sollte das Modell folgende Bedingungen erfüllen:

- zwei voneinander unabhängig angetriebene Treibachsgruppen
- hintere Treibachsgruppe „fest im Rahmen gelagert“, vordere Treibachsgruppe frei unter dem Kessel ausschwenkbar
- Befahrbarkeit des 145-mm-Bogens (Märklin 8510)

Für die hintere Treibachsgruppe konnte ich eine Baureihe 41 verwenden, für die vordere Treibachsgruppe leider nicht, da deren Motor über der Schleppachse platziert ist. Ein maßstäblicher Abstand der beiden Treibachsgruppen ist auf diese Weise unmöglich umzusetzen!

Lösbar wurde das Problem durch das Verwenden eines Märklin-Modells der Baureihe 24, die vorne eine zusätzliche „Kuppelachse“ (Attrappe) erhält. Bei diesem Modell sind nicht nur Kuppelachsdurchmesser und –abstand identisch, sondern der Motor befindet sich zudem vorteilhaft über der letzten Kuppelachse.

Für den zusätzliche Achssatz wurden am Chassis der Vierundzwanziger vor der ersten Kuppelachse alle seitlich abstehenden Gussteile abgesägt und an die so entstandene „Chassisverlängerung“ ein einfaches Achslager angeblockt.



Einen Traum erfüllte sich Michael Pleiner mit dem Eigenbau des US-amerikanischen „Big Boy“ der Union Pacific. Foto: Michael Pleiner

schinen ergab sich ein längenmaßstäbliches Big-Boy-Fahrwerk mit zwei voneinander unabhängigen Treibachsgruppen.

In engen Kurven schliffen die Räder der zusätzlichen Achse jedoch am Gussblock und blockierten. Deshalb musste das Vorlaufdrehgestell führende Eigenschaften haben und das Fahrwerk der BR 24 zur Kurveninnenseite drücken, um diesen Effekt zu vermeiden.

Der Angriffspunkt zur Führung befindet sich zufällig genau an der Position der Schraube der vorderen Getriebeabdeckung. Das Nachlaufdrehgestell hingegen benötigt keine führenden Eigenschaften.

Damit das vordere Triebgestell frei unter dem Kessel ausschwenken kann, mussten alle Chassisaufbauten entfernt und sowohl die Stromabnahmen als auch die Bürsten für den Motor aus dünnem Kupferblech neu konstruiert werden.

Weil mein Big Boy kleinere Treib- und Kuppelräder hat, als es maßstäblich korrekt wäre, mussten auch die Zylinder niedriger ausgeführt werden.



Als Fahrwerkspender dienen Märklins deutsche Dampflokomotive der Baureihen 24 (vordere Triebwerksgruppe) und 41 (hintere Triebwerksgruppe). Foto: Michael Pleiner

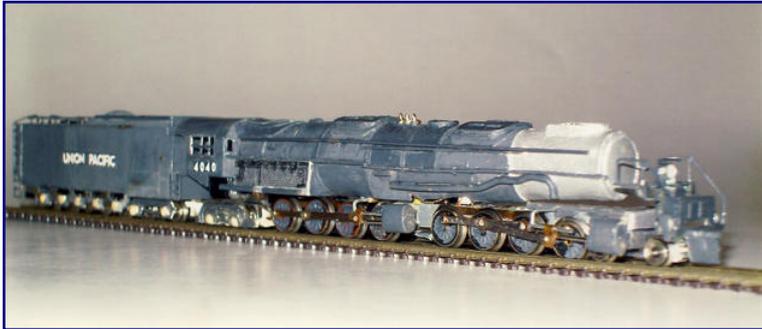
Kessel, Kesselaufbauten, Führerhaus und Tender habe ich komplett aus dünnem Karton gefertigt. Fensterkreuze, Griffstangen und Steuergestänge am Kessel bestehen aus dünnen Grashalmen, die Druckluftbehälter aus bearbeiteten Zahnstochern.

Die Dampfleitungen zu den vorderen Zylindern konnten mit isolierter 1-mm-Kupferlitze nachgebildet und mit Sekundenkleber dauerhaft am Kessel fixiert werden. Die Rauchkammertür stammt vom Kopf eines Reißnagels.

An der Position am Kessel, an der sich der Motor der 24 befindet, musste der Kesselquerschnitt leicht elliptisch ausgeführt werden, damit in engen Kurven ausreichend Seitenspiel gewährleistet blieb. Durch den leicht ovalen Querschnitt wirkt der Kessel nun gedrungener und wuchtiger.

Zusätzlich wurde die Innenseite des Kessels mit mehreren Kesselbändern aus Kupfer versteift, denn der Kessel ist nach unten hin offen und wird lediglich über die Treibachsgruppen gestülpt und eingerastet. Befestigungsschrauben für den Kessel gibt es nicht.

Beim Original ist die begehbare Bühne vor der Rauchkammertür fest mit dem Rahmen der vorderen Treibachsgruppe verbunden. Damit beim Modell dieses Bauteil in engen Kurven nicht noch mehr aus dem Gleisbogen herausragt, habe ich die Bühne mit dem Kuhfänger auf das Vorlaufdrehgestell montiert. Die Griffstangen bestehen in diesem Fall jedoch nicht aus dünnen Grashalmen, sondern aus dünnen zurechtgebogenen Heftklammern.



Betrachten wir das fertige Modell, so ist kaum noch zu erahnen, welche Fleißarbeit hinter diesem Dampflok-Riesen steckt. Foto: Michael Pleiner

Die Laternenattrappe auf der Bühne blieb funktionslos. Am Kuhfänger ist keine Kupplung montiert, denn beim Vorbild konnte sie mit Blechen abgedeckt werden und zudem hat mein Modell ohnehin nur eine Lastrichtung.

Die Treib- und Kuppelstangen bestehen aus dünnen, passend gefrästen Kupferblechen und sind beim vorderen Triebgestell mit Schmelznieten aus einer farblosen Lichtleiterfaser beweglich miteinander verbunden.

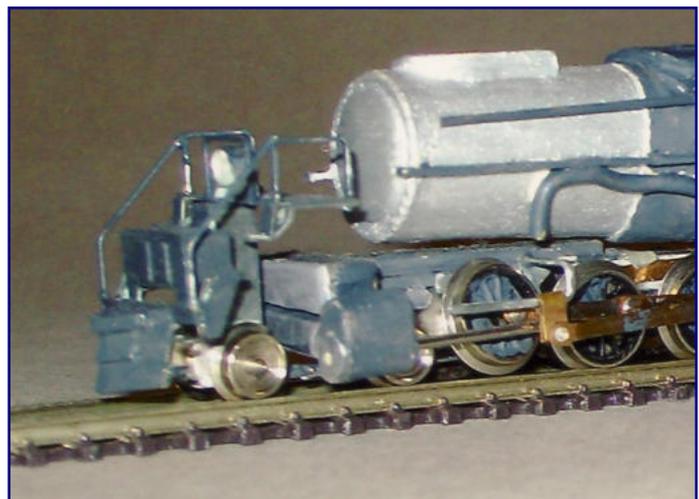
Die Treibstangen sind zusätzlich – und bislang eher untypisch für Spur Z – mit einem voll funktionsfähigen Kreuzkopf ausgestattet. Seine Führung besteht wie schon das Geländer aus dünnen zurechtgebogenen Heftklammern. Damit der Eindruck entsteht, dass sich auch die Zylinderstangen bewegen, verläuft die Bahn des Kreuzkopfes davor und verdeckt die fest montierten Zylinderstangen.

Bei der hinteren Treibachsgruppe sind die Kuppelstangen beweglich mit der ersten und dritten Achse verbunden, bei der vorderen Treibachsgruppe mit der zweiten und vierten Kuppelachse. Die erste ergänzte Kuppelachse läuft frei mit.

Eine Nachbildung der Boxpok-Räder war für mich leider nicht möglich, mein Big Boy muss deshalb mit den Speichenrädern der Spendermodelle fahren.

Beim Centipede-Tender sind im fünfsichtigen Steifrahmenteil die erste und fünfte Achse fest gelagert, die drei mittleren Achsen haben Höhen- und Seitenspiel, um einerseits den 145-mm-Bogen problemlos befahren und andererseits Gleisunebenheiten ausgleichen zu können. Das Tenderdrehgestell ist kraftschlüssig mit dem Steifrahmenteil gekuppelt.

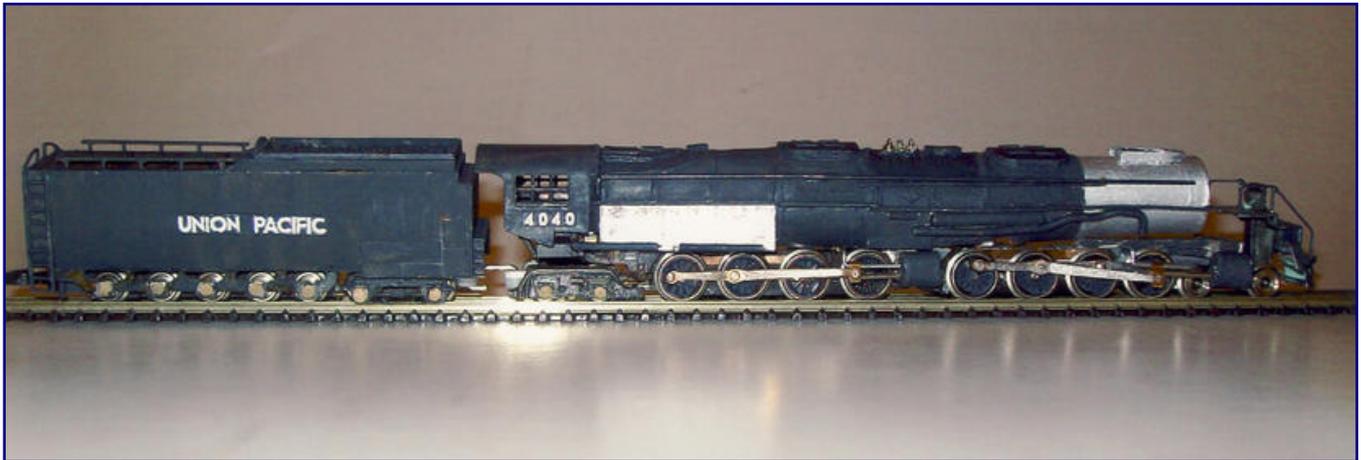
Ferner ist der Steifrahmenteil vereinfacht dargestellt, da eine detaillierte Darstellung, z.B. durch eine entsprechende Farbkopie, in diesem kleinen Maßstab sehr sonderbar und plump wirkt.



Heftklammern lieferten die Grundlage für die vordere Bühne, die auf das Drehgestell montiert wurde. Foto: Michael Pleiner

Die langen Griffstangen auf dem Dach des Tenders bestehen wiederum aus Grashalmen, die Leiterstangen aus dünnen Heftklammern und die Leitersprossen aus Borsten einer Bürste. Die Kohle wurde durch feinen Bahnschotter imitiert und der besseren Gleislage wegen das Fahrzeug mit Blei beschwert.

Da meine Lackierpistole leider defekt war, sah ich mich gezwungen, das Modell mit dem Pinsel zu bemalen. So sieht das Modell nun aus, als ob die Lok ihre besten Zeiten bereits hinter sich hätte. Einige Stellen am Steifrahmenteil des Tenders habe ich außerdem dezent mit „Bremsstaub“ gealtert. Die Fahrzeugschriften sind verkleinerte Fotokopien, deren Hintergrund farblich angepasst wurde.



Die seitenbreite Abbildung der als Nummer 4040 beschrifteten Lok, die es beim Vorbild nicht gab, gibt Gelegenheit zum Nachvollziehen der beschriebenen Bauschritte und teilweise außergewöhnlichen Werkstoffe. Foto: Michael Pleiner

Vom Vorbild wurden seinerzeit in zwei Serien 25 Stück gebaut (Betriebsnummern 4000 – 4024). Mein 4-8-8-4 „Big Boy“ hat die beim Vorbild nicht vergebene Betriebsnummer 4040, um die eingegangenen Kompromisse für diesen kleinen Maßstab zu betonen und zu unterstreichen.

Auch wenn er nicht so detailliert ist wie Industriemodelle, so zeigt er dennoch alle charakteristischen Merkmale dieser beeindruckenden Lok und der Bau dieser Maschine hat sich für mich auf alle Fälle gelohnt.

Es ist einfach faszinierend mit anzusehen, wie lange Güterzüge mit moderater Geschwindigkeit scheinbar mühelos und gemächlich geschleppt werden.

Kontakt zum Autor:

Mangels eigener Seiten nur über die
Redaktion möglich

Schweizer EW II der Z-bahn gmbh **Dieses war der erste Streich...**

Als der Name Z-bahn gmbh in den Herstellerlisten erstmals auftauchte, dürfte dieser Name für Stirnrunzeln gesorgt haben. Wer oder was steckt dahinter? Mit dem Produktdebüt der schweizerischen Einheitswagen EW II hat Peter Rechsteiners Firma eine eindrucksvolle Antwort gegeben. Wir haben uns die neuen Personenwagen genauer angesehen.

Sicher nicht alltäglich ist der Markteintritt eines neuen Anbieters für Rollmaterial. Im Falle der schweizerischen Z-bahn gmbh (firmeneigene Schreibweise) zeigte sich, dass hier ein alter Hase unter neuem Namen tätig ist. Modellbahnhändler Peter Rechsteiner aus Romanshorn kennt sich in der Spurweite Z aus und verfügt seit Jahren über gute Kontakte in der Branche.

Diese nutzt er nun auch für die Produktion einer eigenen Produktlinie. Erste eigene Entwicklung für seine neue Marke wurden die SBB-Einheitspersonenwagen EW II, die seit dem Frühjahr 2012 verfügbar sind.

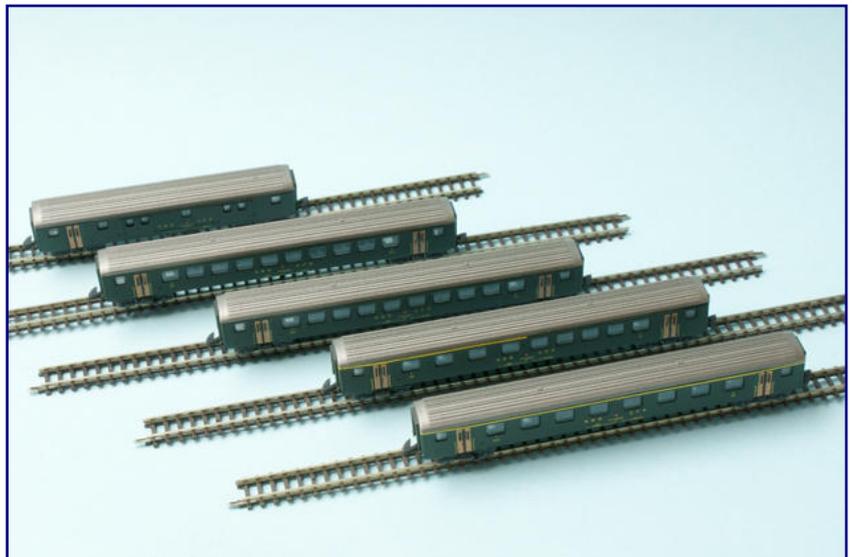
Sie gehören in die Reihe von vier Personenwagenbauarten (EW I bis IV), welche die SBB nach dem 2. Weltkrieg entwickeln ließen.

In verschiedenen Zusammenstellungen werden kleinere und größere Wagenpackungen unter den Artikelnummern 10000 bis 10140 angeboten.

Sie geben das Altgrün aus der Zeit ihrer Indienststellung wieder. Eine hellere Ausführung mit Komfortstreifen für die moderne SBB wurde Ende März in Altenbeken erstmals angeboten.

Die EW II wurden zwischen 1965 und 1976 gebaut und stellen die Nachfolgebauart des Typs EW I aus dem Jahr 1957 dar, der seinerzeit die Leichtstahlwagen aus der Vorkriegszeit ablösen sollte. Die Stückzahlen der Einheitswagen zweiter Bauart erreichten bei weitem nicht die Stückzahlen ihrer Vorläufer, bildeten aber dennoch gemeinsam mit diesem bis weit in die Achtziger das Rückgrat des Reisezugverkehrs in der Schweiz.

Diese Rolle macht sie so wertvoll für Modellbahnanlagen nach Schweizer Vorbild. Bevor die Z-bahn gmbh sie für sich entdeckte, blieben sie eine große Lücke im Spur-Z-Programm. Vor Jahren bot SZL den Typ EW I als Modell an, ansonsten waren die Schweiz-Freunde auf Altbau- oder moderne Wagen von Märklin angewiesen – Folge: Ein wichtiger Abschnitt der schweizerischen Verkehrsgeschichte ließ sich überhaupt nicht im Modell darstellen.



Als erste Eigenentwicklung für die Z-bahn gmbh (Schweiz) rollen die SBB-Personenwagen des Typs EW II an und schließen eine Produktlücke. Erhältlich sind sie seit dem Frühjahr 2012.

Die EW II weisen einige markante Merkmale auf, anhand derer sie vom Vorgänger EW I zu unterscheiden sind: ein kleinerer Raddurchmesser von 800 mm, kleinere WC- und Vorraumfenster sowie eine tiefere Anordnung der Seitenfenster. Ein wichtiges Merkmal des Waggons war die niedrige Wagenbodenhöhe, die den Einsteigekomfort erhöhen sollte.

Gerade dieses zuletzt genannte Merkmal lässt sich nur sehr schwierig in den Maßstab 1:220 übertragen, denn die Raddurchmesser lassen sich mit Blick auf die Betriebssicherheit nicht beliebig verkleinern und auch die Systemkupplungen fordern ihren Platz unter dem Wagenboden.

Dank der Erfahrung von FR Freudenreich Feinwerktechnik, die für die Konstruktion der Modelle verantwortlich zeichneten, ist dieser Punkt hervorragend gelöst worden: Der Raddurchmesser wurde nahezu auf einen Zehntelmillimeter eingehalten, die Höhe des Wagenbodens sieht stimmig aus. Kompromisse lassen sich allenfalls erahnen, wenn die Gesamthöhe über Schienenoberkante mit dem in unseren Maßstab umgerechneten Wert abgeglichen wird.

Wesentlichen Anteil am Maßhalten hat die für die Kupplungen gefundene Lösung. Trotz der Wahl eines zu Märklin voll kompatiblen Typs lässt sie sich überhaupt nicht mit deren Systemkupplung vergleichen. Ihr Halter ist gekröpft ausgeführt und taucht unter das Drehgestell ab, so dass die Federlagerung bereits im Wagenboden Platz findet.

Maße und Daten zu den schweizerischen Personenwagen EW II:

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer (LüP) A*	23.700 mm	107,7 mm	109,7 mm
Länge über Puffer (LüP) AB/B*	24.700 mm	112,3 mm	109,7 mm
Länge über Puffer (LüP) D*	18.300 mm	83,2 mm	83,0 mm
Höhe über SO	3.700 mm	16,8 mm	17,6 mm
Größte Breite (Trittstufen)	nicht bek.	nicht bek.	13,8 mm
Drehgestellachsstand A/B/AB*	2.500 mm	11,4 mm	11,0 mm
Drehgestellachsstand D*	2.700 mm	12,3 mm	11,0 mm
Drehzapfenabstand B*	18.900 mm	85,9 mm	85,6 mm
Raddurchmesser A/B/AB*	800 mm	3,6 mm	3,8 mm
Raddurchmesser D*	910 mm	4,1 mm	3,8 mm
Gewicht AB*	30 t	---	12 g**
Gewicht D*	24 t	---	14 g
Baujahre	1965 - 1976		

* Int. Gattungszeichen A für die 1. Klasse, B für die 2. Klasse und D für den Gepäckwagen (AB = gemischtklassig)
 ** Wert für das Modell der Gattung A, B und AB



In Altenbeken wurde eine weitere Variante der schönen Personenwagen vorgestellt. Die spätere Ausführung mit dem sogenannten Komfortstreifen trägt ein helleres Grün auf dem Wagenkasten. Foto: Jens Wimmel (ZeitZeit)

Nur dank dieses Tricks konnten die tief liegenden Wagenkästen so stimmig wiedergegeben werden. Gleiches gilt auch für die typische Dachrundung, die gegenüber den ersten Handmustern noch deutlich verbessert werden konnte.



Bild oben:

Der Packwagen D ist deutlich kürzer als die drei Personenwagen-Bauarten. Als Kompromiss für gute Kurvenläufigkeit muss er ohne Trittstufen an den Ladetüren ausgekommen. An ihm verbaut sind die Drehgestellvarianten mit (links) und ohne Tritte (rechts), wie auf dem Foto zu erkennen ist.

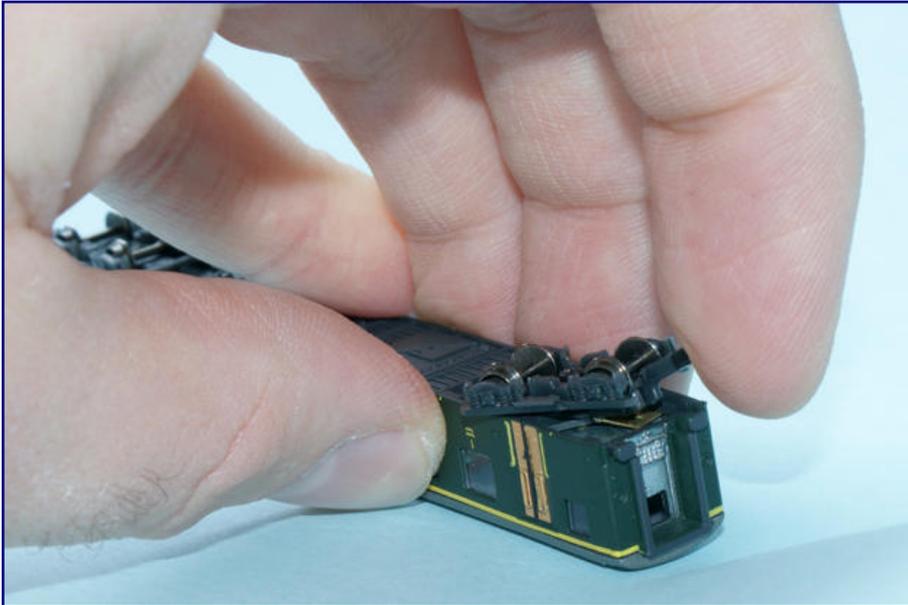
Bild Mitte:

Der gemischtklassige Wagen Bauart AB trägt ein Drehgestell mit Tritt und Achsgenerator (Vordergrund). Gut zu sehen sind die bündig und nahtlos eingesetzten Fenster und die Inneneinrichtung. Lackierung und Bedruckung sind ebenfalls tadellos.

Bild unten:

Ein weiteres, überzeugendes Merkmal ist die enge Kupplung zwischen den Wagen, hier zwischen dem AB und einem 1.-Klasse-Wagen (A). Probleme beim Lauf durch Kurven und Weichengegenbögen haben wir dennoch nicht festgestellt.

Der Wirtschaftlichkeit war aber ein anderer Kompromiss zu schulden. Beim Vorbild haben die Wagen des Typs EW II drei verschiedene Längen. Umgerechnet auf den Maßstab sind aber nur zwei sehr augenscheinlich. Daher wählte Z-bahn für die Reisezugwagen 1. Klasse, 2. Klasse und 1./2. Klasse eine in der Mitte liegende, einheitliche Länge von 109,7 mm, was einem vertretbaren Preis entgegenkam. Nur der Packwagen ist wie sein Vorbild deutlich kürzer ausgeführt.



Leichtes Anheben der Kupplung offenbart den gekröpften Schaft und die Lage des Kupplungsschachtes im Wageninneren.

Ohne Kompromiss kam aber auch er nicht aus. In seinem Fall traf es die Trittstufen an den Packraumtüren.

Da sie teilweise in den Ausschwenkbereich der Drehgestelle geragt hätten, wurden sie konsequent weggelassen.

Eine „halbe“ Lösung hätte sicher keinen Sinn gemacht, weil es weniger auffällt, ganz auf sie zu verzichten statt an der zweiten Tür das Auge auf ein solches Detail zu lenken.

Positiv anzumerken haben wir die Ausstattung mit drei verschiedenen Drehgestellausführungen.

Verbaut sind Exemplare mit und ohne Trittstufen sowie mit Achsgeneratoren, die aber alle denselben Achsstand aufweisen. Dieser entspricht den 2.500 mm der Reisezugwagen und ist damit für drei von vier Wagentypen völlig korrekt.

Störend ist nur ihr auffälliger Plastikglanz, der den Gesamteindruck der insgesamt nahezu perfekt gelungenen Wagen etwas dämpft.

Ärgerlich sind auch ungewollte Entkupplungen auf der Strecke, die aber stets die gleichen Wagen betreffen.

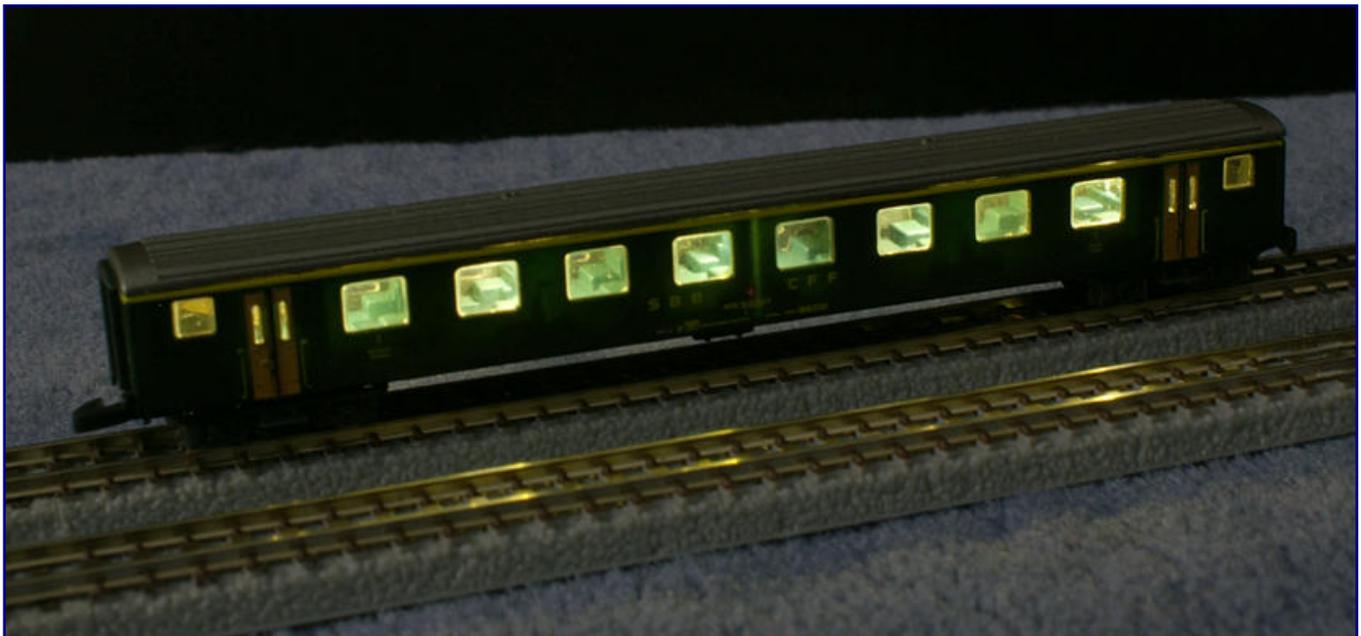
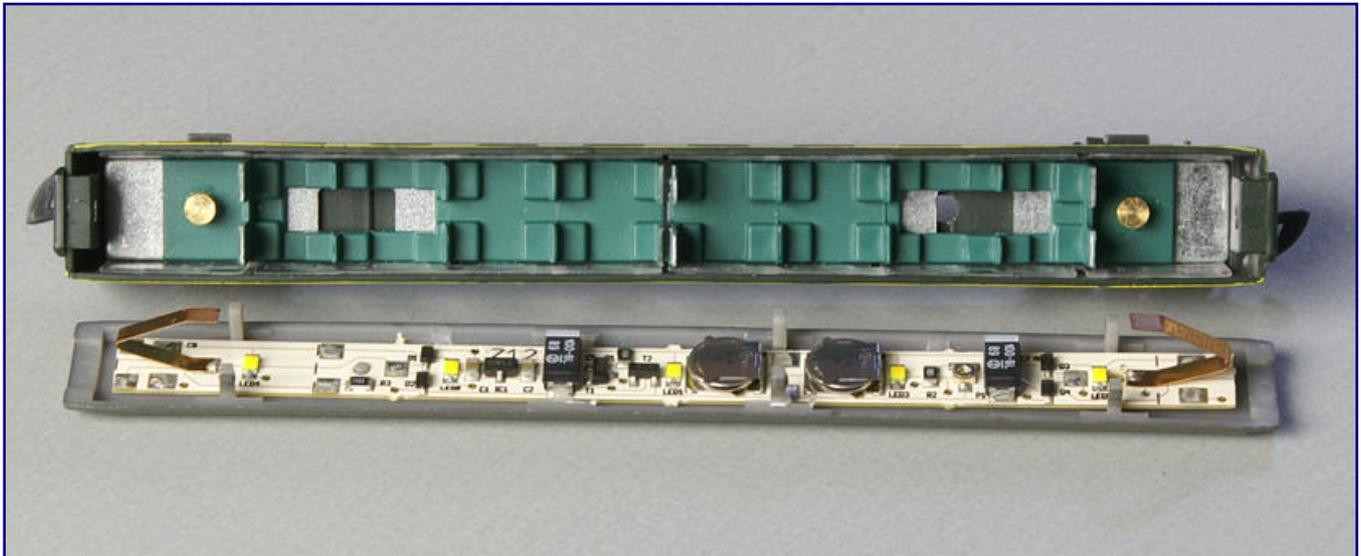
Durch gezielte Untersuchungen konnten wir feststellen, dass die Kupplungen der betroffenen Wagenenden minimal nach oben gekrümmt sind und daher die Standardhöhe nicht exakt einhalten.



Als kritisch sahen wir ungewollte Entkupplungen im Testbetrieb. Die Gegenüberstellung mit einem 2.-Klasse-Wagen zeigt, dass beim betroffenen Packwagen ein Kupplungskörper minimal nach oben verzogen ist.

Sehr gelungen sind die absolut bündig sitzenden Seitenfenstereinsätze. Da sie keine Spalte zulassen, halten sie auch einer Makroaufnahme stand, ohne gleich den Maßstab zu verraten. Im Falle der EW II handelt es sich um einen sehr wichtigen Punkt, denn die neuen Modelle sind serienmäßig mit einer Innenausstattung bestückt worden. Daher lohnt sich ein Blick durch die Fenster allemal.

Eine hohe Aufmerksamkeit lässt sich in Verbindung mit einer zusätzlich erhältlichen Innenbeleuchtung (Art.-Nr. 95000) erreichen, die den Blick des Betrachters gezielt auf das dezent grüne Interieur lenkt. Jedes nicht schon ab Werk mit ihr ausgestattete Modell ist dafür vorbereitet, weshalb auch ein Nachrüsten keine Schwierigkeiten bereitet.



Durchdacht ist die Lösung für die von Passmann neu entwickelte Innenbeleuchtung der EW II. Sie lässt sich kinderleicht montieren, das Dach bleibt abnehmbar (Bild oben) und sorgt für eine gute Ausleuchtung der Wagen. Die serienmäßige Inneneinrichtung kommt so gut zur Geltung (Bild unten).

Und auch bei der Lösung für das Licht im Fahrgastraum handelt es sich um eine Innovation. In diesem Fall zeichnet Oliver Passmann dafür verantwortlich. Obwohl die Beleuchtungssätze für die Wagen von ihm entwickelt wurden, so werden sie dennoch nur durch die Z-bahn gmbh vertrieben.

Neu sind sie vom Radschleifer bis zur Platine: Die Radschleifer weisen nahezu keinen Rollwiderstand mehr auf, überzeugen aber durch hohe Betriebssicherheit. Halt am Wagenboden finden sie über eine Messingverschraubung. Die Stromübertragung ins Innere übernehmen Messinghülsen, die von Bronzefederblechen kontaktiert werden, die Bestandteil der Platine sind.

Auf der sowohl für den Pack- als auch die Sitzwagen geeigneten Platine sitzen alle elektronischen Bausteine inklusive der warmweißen Leuchtdioden. Der gesamte Baustein wird fest im Dach montiert und behindert nicht den Zugriff aufs Waggoninnere, weil es jederzeit abnehmbar bleibt. Das Einsetzen von Figuren als Fahrgästen bleibt somit möglich.

Dieses Konzept, das frühzeitig in die Entwicklungsphase einzubringen war, ist einmalig und durchdacht. Optional bietet es sogar noch die Möglichkeit, sich dank einer kleinen, ansteckbaren Platine (95002) um zwei rote Schlusslichter erweitern zu lassen. Dies liefert weitere, wichtige Pluspunkte für eine gute Gesamtbeurteilung.



Sicher verpackt erfolgt die Auslieferung. Wünschen tun wir uns nur Seidenpapier als zusätzliche Zwischeneinlage.

das perfekte Bild abgerundet. Kür wäre gewesen, auch den Stirntüren einen Fenstereinsatz zu bescheren.

Stabil und sicher sind die Verpackungen der Z-bahn gmbh. Hier wird auf Metallschachteln gesetzt, in denen die Modelle in einer Schaumstoffbettung ruhen. Anregen möchten wir jedoch, zwischen Waggon und dem Innenmaterial eine Einlage aus Seidenpapier einzufügen.

Unsere Erfahrungen zeigen, dass Ausdünstungen aus geschäumten Materialien oft erst nach Jahren Spuren hinterlassen, die dann zu schweren Schäden an den Modellen führen können. Dies ist der Fall, wenn Polster und Waggonoberfläche verkleben und sich nicht mehr rückstandsfrei trennen lassen. Hier wäre es um die durch und durch gelungenen Wagen mehr als schade, weshalb wir jedes Risiko ausschalten möchten.

Immerhin stellen die EW II nicht nur ein optisch und technisch gelungenes Meisterwerk dar, das in keiner Weise den Eindruck eines Erstlingsstücks erweckt. Vielmehr ist mit diesem wichtigen Wagentyp ein großer Lückenschluss erfolgt. In der Gesamtbetrachtung heißt das für uns, dass die neuen Modelle der Z-bahn gmbh für die Neuerscheinung des Jahres 2012 in der Kategorie Wagen nominiert werden und trotz kleinerer Mängel durchaus eine Favoritenrolle besetzen.

Tadellos und frei von Staubeinflüssen oder anderen Fehlern ist die Lackierung der Modelle. Der SBB-Farbtone ist perfekt getroffen und angenehm seidenmatt wiedergegeben. So passen die EW-II-Modelle von Z-bahn gut zu den Märklin-Lokmodellen der Ae 6/6 und der Ce 6/8^{III} „Krokodil“ derselben Epoche. Auch die frisch angekündigte Re 4/4^I wird da sicher keine Ausnahme machen.

Gefallen haben wir ebenso an der sauberen und lupenreinen Bedruckung gefunden, die mehrfarbig ausgeführt wurde. In diesem Punkt konnte der hohe Großserienstandard weitgehend erreicht werden.

Als besonderes Bonbon ist hinzuzufügen, dass sich die Exemplare der einzelnen Wagenpackungen im Modell durch ihre abweichenden Betriebsnummern unterscheiden. Das erlaubt es den SBB-Freunden, sich verschiedene Zugkompositionen ohne Wiederholungsgefahr zusammenzustellen.

Einziger Wehrmutstropfen an dieser Stelle ist, dass die Nachbildungen der Schlusslichter im Modell nicht farblich abgesetzt wurden. Auch wenn es sicher kein gravierender Makel ist, so hätte ein kleiner Farbtupfer am Zugende sicher

Bezugsquellen für diese Modelle:

<http://www.Z-bahn.ch> (Schweiz)
<http://www.modelplant.de> (für Deutschland)

Kurze Vorbildgeschichte mit Fotos:

<http://www.zettzeit.ch/EW2.html>

Ein Modellbahn-Ratgeber fürs Gleis Ohne Trasse ist alles nichts

Die Reihe „Vom Vorbild zum Modell“ des Geramond-Verlags ist weiter angewachsen. Die Titel behandeln die verschiedensten Aspekte der Modellbahn und bieten Hilfestellungen bei vielen Fragen. Nicht zu vernachlässigen ist dabei die Gleisverlegung. Nur wenn sie sauber und überzeugend gelingt, kann rund herum eine tolle Kulisse wachsen. Doch auch die Betriebssicherheit muss stets gewährleistet sein. Der heute vorgestellte Titel hilft dabei.

Kurt Heidbreder
Modellbahn – Strecke, Gleise, Weichen
Vom Vorbild zum Modell

Geramond Verlag GmbH München
Crisnee 2010

Gebundenes Buch
Format 22,3 x 26,5 cm
144 Seiten mit ca. 220 Abbildungen

ISBN 978-3-7654-7297-8
Preis 29,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Vielleicht liegt es am überschaubaren und festen Autorenkreis, dass uns die Bände der Geramond-Reihe „Vom Vorbild zum Modell“ regelmäßig begeistern können.

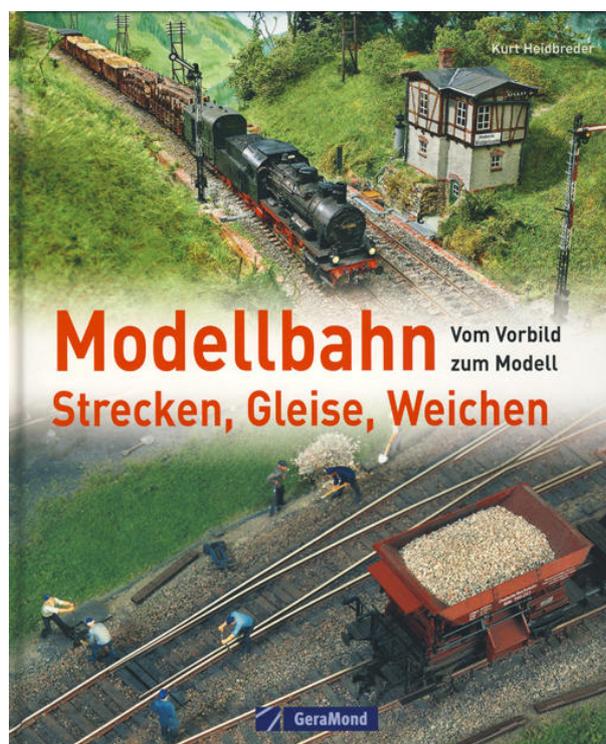
Immerhin handelt es sich bei allen Verfassern um gestandene und bekannte Modellbahngestalter und Fachautoren. Zu ihnen zählt auch Kurt Heidbreder, der für den heute vorgestellten Band „Strecke, Gleise, Weichen“ verantwortlich zeichnet.

„Schritt für Schritt zur perfekten Modellbahn-Anlage“ verspricht der Verlag in seiner eigenen Darstellung. Besonders wichtig erscheint uns das im Zusammenhang mit Schienen und Gleisbett, denn unbestritten sind sie der Kern jeder Modellbahnanlage. Ein erheblicher Teil der Gesamtwirkung geht daher bereits von ihrer Gestaltung und Verlegung aus. Stets gilt es, eine möglichst authentische Optik mit optimaler Funktion zu verbinden.

Kurt Heidbreder's Buch zeichnet sich durch eine inhaltlich sehr umfassende Behandlung der damit verbundenen Themen aus und berücksichtigt auch Aspekte wie verschiedene Gleissysteme (der Baugröße H0) und Oberleitung. Die Hilfestellungen lassen sich prinzipiell auch für die Spurweite Z anwenden.

Gegliedert ist das Werk in acht Kapitel, denen ein Anhang mit Urhebernachweisen und Glossar folgt:

Impressionen,
das Gleisplanum,
die Streckenausrüstung,
Signalisierung,



Bahnübergänge,
Kunstabauten,
Brücken
und Oberleitung.

Diese Auflistung macht bereits sehr deutlich, dass das Themenspektrum weit über Schienen und Schwellen hinausgeht. Unterstützt werden alle Anleitungen um aussagekräftige Fotografien in durchgängig hoher Wiedergabequalität.

Durch die Tiefe dieser in „Strecke, Gleise, Weichen“ behandelten Themen mit einer stets modellspezifischen Betrachtungsweise gerät der Leitsatz „Vom Vorbild zum Modell“ beim Leser bisweilen in Vergessenheit. Dies möchten wir allerdings nicht als Makel verstanden wissen, denn in diesem Band steht ja die Modellbahn im Mittelpunkt, nicht das große Vorbild.

So sind beispielsweise Themen wie Signalisierung (Arten von Signalen und deren korrekter Einsatz) oder mechanisches Stellwerk (Seilzugwerk) punktgenau aufgegriffen worden, ohne lange mit Vorbildvorschriften und Besonderheiten zu langweilen. Für die deutliche Mehrheit der Leser reicht das vollkommen aus!

Auch uns hat überrascht, wie vielfältig der gewählte Themenkomplex sein kann. Vor der Lektüre hätten wir das in der vorgefundenen Form nicht erwartet. Dennoch ist dieses Buch erfrischend kompakt geblieben, ohne dabei nur an der Oberfläche zu kratzen. Leider hat das Lektorat wieder sehr viele Fehler übersehen, den Lesefluss stört das glücklicherweise nur selten.

Nachdem wir nun mehrere Bände aus der Reihe „Vom Vorbild zum Modell“ rezensiert und hier vorgestellt haben, stellen wir fest, dass hier eine außerordentlich hilfreiche Modellbahnbibliothek zu allen Aspekten entsteht, die bereits jetzt in weiten Teilen vollständig ist. Unseres Wissens handelt es sich in diesem Umfang um das einzige Gesamtwerk mit aktuellem Stand auf dem Markt.

Als Grundlagenlektüre wie auch Arbeitsbuch erweist sich so auch diese Ausgabe wieder als äußerst hilfreich und sollte in keinem Modellbahner-Regal fehlen.

Bezugsadresse:
<http://www.geramond-verlag.de>

Veranstaltungsanzeige

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

**29.04.2012, 13.05.2012, 26.05.2012, 27.05.2012, 10.06.2012,
08.07.2012, 29.07.2012, 09.09.2012, 30.09.2012, 14.10.2012,
28.10.2012.**

jeweils von 10:00 Uhr – 17:00 Uhr

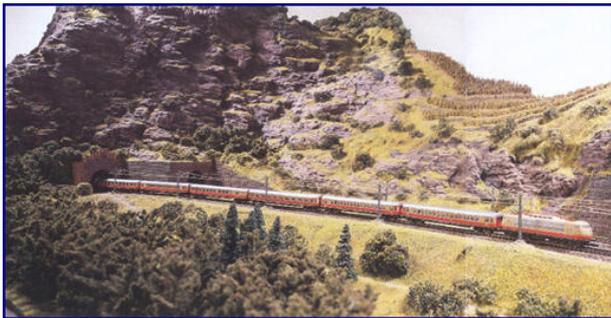
Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

40 Jahre Mini-Club aus der Sicht eines Zetties **Meine Erlebnisse mit der Spurweite Z**

Als 1972 die Mini-Club aus der Taufe gehoben wurde, erging es wahrscheinlich vielen Modellbahnern der Jahrgänge um 1960 ähnlich wie mir. Viele besaßen seit Jahren eine Modelleisenbahn in der Baugröße HO, welche zum „Spielen“ mit Freunden aufgebaut wurde. Dass es plötzlich eine neue Modellbahn namens Märklin Mini-Club gab, nahmen wir nur am Rande wahr, vielleicht bei einem Besuch im Modellbahngeschäft.

Von Lothar Kuballe. Faszinierend sah es ja aus, wenn die kleine Lok mit Wagen ihre Runden im Schaufenster zog – aber für mein angesammeltes „Drumherum“ war das alles war viel zu klein. Außerdem war ich als Zwölfjähriger auch zufrieden mit dem, was ich hatte. Vermutlich hätten mir meine Eltern auch einen Vogel gezeigt, wenn ich den Wunsch nach der Mini-Club geäußert hätte.

Einige Jahre später war es mit der Eisenbahn eh erst einmal vorbei, drängten doch andere „schöne“ Interessen mehr und mehr in den Vordergrund. Die Modelleisenbahn verstaubte zunächst auf dem Dachboden.



Lange Züge in großzügiger Landschaft – ein Bild, das vor allem Bernhard Stein prägte. Mit diesen Vorzügen ließ es sich gut für die Spur Z werben. Foto: Märklin

Erst durch eine Startpackung zum 18. Geburtstag 1978 wurde mein Interesse an der Modellbahn und der Spur Z im Besonderen wieder geweckt. Es dauerte allerdings noch ein paar Jahre, bis aus dem Interesse eine Faszination wurde.

Entscheidend für den Neuanfang waren auch die einmaligen Schauanlagen von Bernhard Stein, die eindrucksvoll die Vorzüge der Spur Z aufzeigten: Lange Züge in realistischer Umgebung, d.h. großzügige Landschaften mit weitläufigen Trassen.

aus, was sich auf vielen Messeanlagen auch heute noch bewundern lässt; saubere Kontakte und gut verlegte Schienen natürlich vorausgesetzt.

Leider wurden in den ersten Jahren wenige Modelleisenbahner aus den anderen Spurweiten geworben, der größte Teil ihrer Anhänger waren Sammler oder Anfänger. Das hat einst nicht zu ihrer Akzeptanz beigetragen!

Schnell hieß es unisono, dass die Mini-Club nicht zum Betrieb zu gebrauchen sei. Daher war ich als Betriebsbahner die ersten Jahre leider ziemlich auf mich allein gestellt. Hinzu kam, dass die Mehrheit der Zetties jener Zeit eher Eigenbrödler waren, die ihr Hobby im stillen Kämmerlein betrieben.

Das Z-Modul-Team Rhein-Ruhr aktuell

Das ZMRR, welches im April 1991 von Klaus Hammesfahr ins Leben gerufen wurde, ist seit dem 1. Februar 2011 in der Modellwelt Wuppertal mit sieben Modulen stationär beheimatet.

Seit Mitte April 2012 werden noch vier neue Module eingebunden. Die Anlage zeigt mit städtischen und ländlichen Motiven sowie Industrieszenen sehr verschiedene Aspekte des realen Lebens. Für den Betrachter bietet das viel Abwechslung und tolle Fotomotive.

Neue Mitglieder, die ein bisschen Zeit in Ihr Hobby investieren wollen, sind gerne beim ZMRR willkommen. Es besteht keine Verpflichtung zum Modulbau! Jeder hat die Möglichkeit sich nach seinen Vorstellungen einzubringen. Eine Kontaktaufnahme ist über die Seiten des ZMRR möglich.

Auch die Modellwelt Wuppertal ist darüber zu finden.

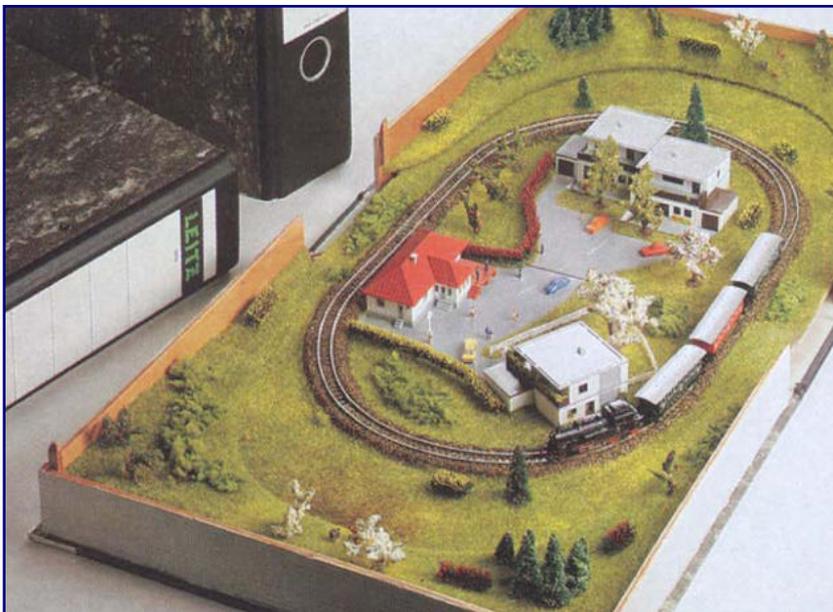
Als dann 1986 der Z-Club International ins Leben gerufen wurde, freute ich mich, dass es endlich eine Gemeinschaft speziell für die Freunde der Spur Z gab. Die Aussicht auf gute, kompetente und firmennahe Informationen ließ mich den langwierigen Anlauf bis zum Start schnell wieder vergessen.

Zuvor kannte ich nur den Mini-Club-Berater Hans Hermann, welcher in unregelmäßigen Aussendungen mit Tipps, Tricks und Informationen über unsere Spurweite von sich reden machte.

Dagegen war ein spezielles Club-Journal der sprichwörtliche Mercedes.

Durch Teilnahmen des Clubs an Messen kam es zu Kontakten mit Gleichgesinnten. Wir konnten uns unregelmäßig treffen und fachsimpeln.

Zudem sahen wir uns meist auch auf Messen wieder. Was ich diesem Club vorwerfe, ist ein direkt zu Beginn gemachter, kapitaler Fehler: „Käseglocken-Wettbewerbe“ stärkten ungewollt die Skeptiker der Spur Z.



Als sich Spur-Z-Liebhaber in Wettbewerben mit immer kleineren Anlagen, eingebaut in Alltagsgegenständen wie hier einem Aktenordner, unterboten, stellte das bei Modellbahner größerer Spuren die Ernsthaftigkeit in Frage. Foto: Märklin



Mit einem gut ausgebauten Programm stieg in den Neunzigern die Freude an der kleinen Spur. Immer mehr Gruppen entstanden und pflegten besonders über Messen den Kontakt zueinander. Im Bild zu sehen ist die Durchfahrt eines von einer Dampflok Baureihe 050 bespannten Güterzugs durch den Bahnhof auf den ZMRR-Modulen. Foto: Jochen Brüggemann

Die Vorzüge der Winzigkeit, nämlich das Einsparen von Platz als ideale Option für Heimanlagen, wurden in ein nachteiliges Licht gerückt. Ein Zettie wurde allgemein nicht als Modellbahner mit anderen Prioritäten und Vorstellungen wahrgenommen, sondern als Träumer oder gar Verrückter, der seinen Schienenkreis in eine Bratpfanne baut.

Wer jedoch zu dieser kleinen, aber feinen Gemeinde gehörte, der sah sich Anfang der Neunziger im siebten Himmel. Das Programm war weitgehend ausgebaut, alle namhaften Hersteller boten Zubehör an und es wurden endlich weitere Vereinigungen mit regionalem Bezug gegründet, z.B. der Freundeskreis der Spur Z Hamburg, der Z-Stammtisch Stuttgart und auch das Z-Modul-Team Rhein–Ruhr, zu dem ich gehöre.

Damit war die Möglichkeit geschaffen, Kontakte in seiner Nähe zu knüpfen und sich regelmäßig auszutauschen.

Im Nachhinein wäre es vielleicht noch besser gewesen, wenn sich die Gruppierungen damals überregional auf einheitliche Modulbaunormen verständigt hätten, wie es bei den anderen Spurweiten auch geklappt hat. Eine Ausnahme bildete das Kastenprinzip des Z Club International, das sich bis heute nur bei den Spur-Z-Freunden Saarpfalz etabliert hat.

Leider kam, was kommen musste – jede Vereinigung entwickelte eigene Normen, eine Kompatibilität untereinander war nicht gegeben. Dies führte ungewollt ein Stück weit sogar zur Isolation der einzelnen Gruppen. Der Wildwuchs an neuen Normen ist leider, wie ich finde, auch heute längst noch nicht Vergangenheit.



Im Zugverband eingereicht ist ein Speisewagen, auf dem ein Gruß an die Besucher des ZMRR aufgebracht ist. Foto: Lothar Kuballe

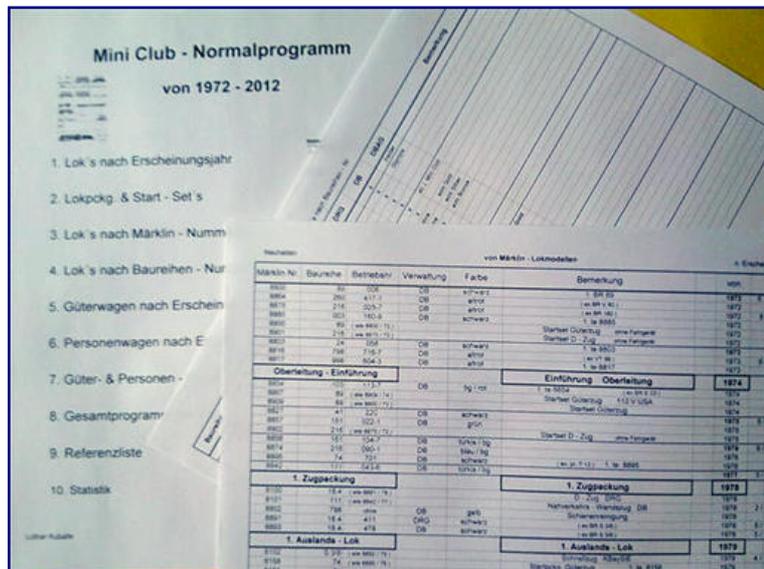


Alfred Geifes arbeitet in der Modellwelt Wuppertal an seinen neuen ZMRR-Bogenmodulen. Foto: Lothar Kuballe

1992 trennten sich einige Mitglieder vom Z-Club International, um den Z Club 92 zu gründen. Mag es im Rückblick verständlich sein, dass in einer großen Gemeinde nicht nur Harmonie herrschen kann, der Spur Z hat es sicher nicht gut getan. Viel Engagement richtete sich in den Folgejahren auf die Abgrenzung voneinander statt auf die gemeinsame Außendarstellung.

Auch Märklin trug seinen Teil dazu bei, es unserer Spurweite nicht einfach zu machen: Die Göppinger zogen mit ihren Mini-Club-Centern unsere Modelleisenbahn aus der Fläche, denn für kleine Händler war dies offenbar nicht lukrativ. Wie hätten sie auch das gesamte Programm nahezu ständig vorrätig halten sollen?

Gut getan hat uns die Verbreitung des Internets ab der Jahrtausendwende. Immer mehr Menschen und auch Nationalitäten rückten näher zusammen. Ein weltweiter Datenaustausch war jetzt möglich. Es entstanden Foren für die verschiedensten Interessen, so auch für uns Modelleisenbahner. Am Anfang stand das Angebot „16 Uhr 50 ab Paddington“, heute gibt es Spur-Z-Foren in vielen Sprachen.



Lothar Kuballe hat das Standard-Katalogprogramm seit 1972 in Form einer Tabellenkalkulation komplett aufgelistet. Es soll demnächst für alle Interessenten kostenlos bereitstehen. Foto: Lothar Kuballe

Ich für meinen Teil nutze das Netz natürlich auch. Kontakte lassen sich leichter pflegen als nur mit dem Telefon oder per Post. Informationen werden schneller verteilt. Doch den persönlichen Kontakt kann auch diese moderne Kommunikationsform nicht ersetzen. Stimmen Sie mir da zu?

Als Betriebsbahner fahre ich Modelleisenbahn lieber in der „echten Welt“, konkret im Z-Modul-Team Rhein-Ruhr. Unsere Modulanlage ist seit einem Jahr als Dauerausstellung in der Modellwelt Wuppertal aufgebaut.

Wir alle hoffen, dass diese Art der Präsentation unseres Hobbys nicht nur den persönlichen und direkten Austausch fördert, sondern auch bei der Nachwuchswerbung hilft.

Auf jeden Fall ist wieder Bewegung in die Spurweite Z gekommen. Totgesagte leben halt länger. Aus der einstigen Sammlerspur ist eine Baugröße der Betriebsbahner geworden, die das Besondere suchen und auch wagen. Die Spur Z zeigt sich heute in hervorragenden Eigenbauten, individuellen Anpassungen von Produkten und sogar in grandiosen Ingenieurleistungen.

Auch größere Firmen scheinen nun wieder stärker Gefallen an der Spur Z zu finden. Fallers zum Beispiel hat sein Gebäudeprogramm in den letzten zehn Jahren kräftig umgebaut und viel in ansprechende Modelle investiert. In den USA sind Micro-Trains und AZL zu Großserienherstellern geworden und haben Märklin arg zugesetzt.

Und in Europa? Da geht es nun auch los. Mit Noch hat Rokuhan einen starken Partner im Boot, der mit großem Aufwand Schwung in die Spur Z bringt.

Das neue Gleissystem ist offenbar recht erfolgreich. Auch bei Märklin scheint sich das herumgesprochen zu haben, denn langsam aber sicher sind auch in Göppingen Entwicklungen nach vorn zu sehen. Es herrscht Aufbruchstimmung.

Auch das Z-Modul-Team Rhein-Ruhr macht da keine Ausnahme. Während ich diesen Beitrag schreibe baut Alfred Geifes seine neuen Module

Mini-Club-Normalprogramm von 1972 bis 2012
Eine Excel-Datei „Mini Club – Normalprogramm“ wurde von Lothar Kuballe erstellt und permanent gepflegt. In Kürze steht sie über die Seiten des ZMR für alle Interessenten kostenlos bereit.

Die Auflistung bietet nicht nur einen guten Überblick über 40 Jahre Spur Z sondern lässt jeden Benutzer Freiheit für Löschungen oder eigene Ergänzungen.

Sie besteht aus 10 Kapiteln, u.a. Lokomotivmodelle nach dem Erscheinungsjahr oder nach Märklin-Nummern, das Gesamtprogramm nach Märklin-Nummern etc.

Deshalb liegt die Seitenzahl bei ca. 150 Seiten plus 2 Deckblättern und 10 Kapiteldeckblättern. Jede Seite kann einzeln ausgedruckt werden.

Anregungen und Hinweise nimmt der Autor gern entgegen.

in unsere Gemeinschaftsanlage ein und gleichzeitig wird der alte Unterbau gegen einen neuen ausgetauscht. Parallel ändern wir die Anordnung der Modulanlage insgesamt. Dadurch eröffnen sich ganz neue Perspektiven für unsere Besucher. Schauen Sie gern mal in Wuppertal vorbei!

Gregor Gorys überarbeitet unsere Internetseiten, was schon mit einem neuen Format begonnen hat. Durch unsere Präsenz in der Modellwelt Wuppertal sind wir außerdem in der Lage, auch größere Treffen zu organisieren. Denkbar wäre etwa ein gemeinsames Beisammensein mehrerer Stammtische, in Form eines Regionaltreffens. Vielleicht kann das auch ein Brückenschlag für die nächsten vierzig Jahre Mini-Club sein? Wir freuen uns auf Euch.

In diesem Sinne – herzlichen Glückwunsch, liebe Mini-Club! Auf die nächsten Jahre mit Dir. Und wir sehen uns in der Modellwelt Wuppertal. Packen Sie auch einen Tritt oder ein kleines Treppchen ein, dann werden auch Ihre Kinder von dem begeistert sein, was sie zu sehen bekommen.

Internetpräsenz des ZMRR:
<http://www.zmrr.de>

Werbung

Eine Ausgabe verpasst?



* ab Jahrgang 2011

Alle Ausgaben, die nicht mehr auf unseren Seiten gespeichert sind, finden Sie kostenlos im offiziellen **Trainini ARCHIV** unserer Partner.

Schauen Sie einfach auf unsere Linkseite, klicken dort die Grafik, suchen Sie in Ruhe die gewünschte Ausgabe heraus, laden sie diese herunter... - fertig:

Und schon beginnt ein neuer Lesegenuss mit

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z

Trainini
Komplett Spur Z.

Intermodellbau Dortmund 2012

Ein Weltrekord zum Jubiläum

Obwohl sich die Ausstellerliste für die Spurweite Z zunächst recht mager las, so hatte die Intermodellbau auch 2012 einiges für die Zetties zu bieten. Schöne Neuheiten und eine Anlage, die es wirklich in sich hat, wurden dort gezeigt. Und als Krönung gab es zusätzlich noch einen Weltrekord, mit dem gleich zu zwei Jubiläen gratuliert wurde.

88.000 Messebesucher festigten die Rolle der Intermodellbau als Europas größter Ausstellung für Modellbau und Modellsport bei ihrer jüngsten Auflage. Das bedeutet nicht nur ein Plus von 3.000 Zuschauern gegenüber dem Vorjahr, auch der Anteil der aus dem Ausland Anreisenden ist weiter gestiegen.

Vielleicht lag einer der Gründe für diesen Erfolg ja auch in einem medienwirksamen Weltrekord, der auf der Messe erbracht wurde? Jedenfalls berichtete Märklins Standpersonal von vielen Fragen zum Exponat, nachdem die Berichterstattung das Ereignis gewürdigt hatte – doch alles schön der Reihe nach.



Ein weiterer Weltrekord in und für die Spurweite Z prägte die diesjährige Intermodellbau in Dortmund. Gebaut und angezapft wurde das kleinste Bierfass der Welt – trotz nur 18,61 Mikrolitern Inhalt voll funktionsfähig. Zu sehen ist es auf dem Niederbordwagen. Die beiden Bierkutschen im Bild sind Neuheiten von Rolfs Laedchen.

Im Vorfeld standen die Zeichen unter den Zetties sehr auf Ernüchterung. Immerhin fanden sie gerade mal einen ideellen Aussteller im Messeverzeichnis. Und das bei einer Ausstellung, die in den letzten zehn Jahren stets eine große Spur-Z-Beteiligung aufzuweisen hatte. Wer sich aber durch diese Ausgangslage von einem Besuch abhalten ließ, dürfte dies bereut haben.



„Und noch ein Mal für die Presse, bitte!“ Volker Brock hatte das Fass mehrfach mit einer Braun-Spritze zu befüllen, bis alle anwesenden Medienvertreter die Szene im Kasten hatten. Foto: Messe Westfalenhallen Dortmund

Tatsächlich gab es nämlich auch 2012 wieder einiges zu sehen. Zu nennen sind hier zu allererst die Sommerneuheiten von Märklin, die durchweg schon als Handmuster zu sehen waren. Einen Teil davon, nämlich die beiden zur Westfälischen Landeseisenbahn (WLE) passenden MHI-Artikel, haben wir bereits in der letzten Ausgabe angekündigt. Die Wagenpackung befindet sich bereits in der Auslieferung.

Höchste Aufmerksamkeit erhielt jedoch die überarbeitete Baureihe 03 (Art.-Nr. 88855), die nun auch vom Fahrwerk des Insidermodells 2012 profitiert und deshalb mit einer Detailsteuerung erscheint. Aber auch am Gehäuse hat Märklin gearbeitet: Die vorderen Laternen sollen nun weitgehend frei auf der Pufferbohle stehen (Lichtleitereinführung von hinten) und erhalten Lampenbügel. Zu den Merkmalen des Modells gehören auch LED-Beleuchtung, Wagner-Windleitbleche und größere Pufferteller.

Mit dieser Schnellzuglok kommen nach den Insiderclubmitgliedern auch alle anderen Zetties kurze Zeit später in den Genuss von Märklins Hauptinnovation 2012. Das Modell werten wir als Indiz für einen raschen Umbau des Mini-Club-Dampflokprogramms hin zu detaillierten Modellen.

Auch die SBB-Freunde werden im Sommer 2012 wieder bedacht. Als erste Farbvariante der im Frühjahr vorgestellten Formneuheit erscheint auch die grüne Ausführung der beliebten Re 4/4^{II} (88590)

im regulären Programm. Letztes Modell im Bunde ist der Jahreswagen 2012 für das Märklin-Magazin, ein blau lackierter Selbstentladewagen OOtZ 43 (80822) mit Magazinanschriften.

Zumindest am Freitag, 20. April 2012, war der Märklin-Stand aber auch aus einem anderen Grund eine Anlaufstelle für viele Messebesucher: Über die Tageszeitungen und das Fernsehen war ein Weltrekordversuch angekündigt worden, mit dem das Kreativ-Weltrekordteam Märklins Mini-Club zum 40. und der Westfalenhalle 1 zum 60. Geburtstag gratulieren wollte.

Zusammen 100 Jahre waren nach Meinung der Initiatoren Grund genug, das außergewöhnliche Vorhaben in Angriff zu nehmen. Und wie sollte der zweifachen Weltrekordhalterin Spur Z (Dauerfahrrekord von 1978 und Modellbahnlok mit den am meisten zurückgelegten Kilometern) besser gratuliert werden können als mit einem weiteren Weltrekord?



Der spannende Moment, wird es klappen? Holger Späing sticht mit einer 0,6-mm-Kanüle das Miniatur-Bierfass an. Damit niemand Durst leiden muss, wartet im Hintergrund bereits ein 40-Liter-Fass Brinkhoff's No. 1 auf die anwesenden Zeugen. Foto: Messe Westfalenhallen Dortmund

Deshalb nahm das Kreativ-Weltrekordteam diese Herausforderung an und plante unter dem Motto „Wir machen ein Fass auf!“ das kleinste Bierfass der Welt. Um offiziell als solches anerkannt zu werden, müssen Beschaffenheit und Funktionalität den großen Vorlagen folgen. Dies schränkte im ersten Schritt die Materialauswahl ein. In Frage kamen nur Werkstoffe, die in gleicher oder vergleichbarer Form auch von Brauereien verwendet werden.

Dies waren Holz als traditioneller Baustoff, Aluminium als heute vorherrschendes Material und Kunststoffe. Nach ersten Vorversuchen war bald klar, dass hinsichtlich der erforderlichen Bearbeitungen an den Miniaturen nur letzteres in Frage kommen würde.

Um optisch ansprechende Fässer präsentieren zu können – der Gruppe ging es nämlich auch um deren Form – durfte glücklicherweise auf Weißmetall-Vorlagen von MKC (Modellbahn Kreativ Chemnitz) zurückgegriffen werden. Mit dem Einverständnis des Urhebers wurden diese abgeformt und im gewünschten Material für den Rekordversuch neu produziert.

War dies noch eine leichte Übung, so wurde es nun richtig knifflig.

Bislang handelte es sich ja nur um Modelle, die noch zu funktionstüchtigen Exemplaren umgewandelt werden wollten.

Dazu mussten die Gießlinge ausgehöhlt, gereinigt, befüllt, verschlossen und angezapft werden.

Holger Späing erläuterte den anwesenden Zuschauern und Pressevertretern anhand eines Spur-IIm-Fasses von Pola, bereitgestellt von Faller, was nun genau und in welcher Abfolge passieren sollte.



Unterstützer und Weltrekordler stoßen auf die erbrachte Leistung an (v.l.n.r.): Eric-Michael Peschel (Märklin), Holger Späing (Kreativ-Weltrekordteam), Jens von der Wege (Brauerei Brinkhoff) und Dr. Andreas Weber (Westfalenhallen). Foto: © Jan Heinze

Ebenso erklärte er, was genau die Rekordleistung ausmachen sollte und welche Probleme es zu lösen galt.



Das Kreativ-Weltrekordteam hofft auf viele Käufer, die als Andenken diesen Bierkastenträger im Maßstab 1:220 von Trafofuchs erwerben und damit die Ausstattung eines weiteren Kindergartens mit einer Modellbahn unterstützen.

Die Grenzen der Physik hinsichtlich Oberflächenspannung, Kapillarwirkung und Toträume der Leitungen ließen während der knapp dreimonatigen Vorbereitungszeit jeden Versuch scheitern, gezapftes Bier auch optisch sichtbar zu machen. Beim Zapfen wurde der Gerstensaft immer wieder zerstäubt und verflieg.

Was also tun? Die ersten Schritte liefen noch nach dem ursprünglichen Plan: Volker Brock höhlt das Fass mittels eines 2-mm-Handbohrers aus.

Anschließend wurden die Innenmaße des Fasses mittels eines elektronischen Messschiebers genommen. Das über der Kreiszahl π errechnete Rauminhalt von exakt 0,01861 ml ($18,61 \mu\text{l} / \text{mm}^3$) war die entscheidende Größe für den Rekord.

Vor den Augen der Pressevertreter befüllte Volker Brock das kleine Fass mittels Spritze und Injektionsnadel – wichtige Utensilien, die das Unternehmen B. Braun Melsungen AG für den Rekordversuch zugeliefert hatte.

Die Injektionsnadel wurde bis zum Fassboden

geführt, um die Luft im Inneren vollständig zu verdrängen und das Fass randvoll mit der Dortmunder Biermarke Brinkhoff's No. 1 auffüllen zu können.

Glücklich für das Kreativ-Weltrekordteam war es, dass die den Weltrekordversuch unterstützende Brauerei Brinkhoffs auch ihr Wissen aus Produktion und Qualitätskontrolle angeboten hatte, um die aufgetretenen Probleme lösen zu können.



Der Märklin-Stand in Halle 4 war wieder ein Anziehungspunkt. Ein Grund dafür war auch das wieder eingeführte Messegewand für Insider-Clubmitglieder.

Deshalb stellte sie nun Bier Pilsener Brauart bereit, dass zwar noch etwas Gärungskohlensäure aufwies, allerdings weniger als es in einer frisch geöffneten Flasche der Fall wäre.

Dieser kleine, aber feine Unterschied wurde zum entscheidenden Kriterium für den sich anschließenden Erfolg.

Kritisch blieb nur der Punkt, das sofort unter leichtem Druck stehende Fass bis zum Anstich überhaupt sicher verschließen zu können.

Birgit Foken-Brock hatte dafür eine Idee parat, die sich ebenfalls bewähren sollte: Der Deckel des Fasses müsste den Überdruck ausgleichen, bis das als Dichtstoff eingesetzte Kunstharz ausreichend aushärten und die entstehenden Kräfte auch selbst aufnehmen konnte.

reichend aushärten und die entstehenden Kräfte auch

So kam schließlich der spannende Punkt, an dem der parallele Anstich eines großen 40-Liter-Fasses und des kleinen Weltrekordfasses erfolgen sollte. Den Anstich des erstgenannten übernahmen die Unterstützer des Weltrekords Jens von der Wege (Brauerei Brinkhoff), Eric-Michael Peschel (Märklin) und Dr. Andreas Weber (Westfalenhallen), das kleine Fass stach Holger Späing (Kreativ-Weltrekordteam) mit einer 0,6-mm-Injektionsnadel an.

Das Eindringen der Injektionsnadel erhöhte den Druck im Inneren kurzzeitig weiter und das Bier suchte sich sofort einen Weg ins Freie.

Mittels eines untergelegten Blattes Löschpapiers konnte die Flüssigkeit nun auch problemlos sichtbar gemacht werden – Weltrekord vollbracht!

Alle Anwesenden stießen nun feierlich und medienwirksam auf diesen Erfolg an. Und auch die Beobachter, die gern mit ihrer Unterschrift das Gesehene bestätigten, durften sich über ein Freibier als Lohn fürs einstündige Ausharren freuen.

Da der Platz rund um die Weltrekordler stets knapp war und es



Ein Schwerlastwagen Bauart SSym 46 mit zwei Schlackepfannen als Ladegut war Märklins Messewagen 2012 für die Spur Z (Art.-Nr. 80722). Der Wagen ist für die Epoche III beschriftet und trägt Ausbesserungsstellen.

weitere Interessenten in der zweiten und dritten Reihe gab, wurde das Rekordfass anschließend noch für private Erinnerungsfotos präpariert und ausgestellt. Die Kanüle wurde durch einen von Volker Brock gebauten Mini-Zapfhahn ersetzt und das Fass anschließend auf einem Mini-Club-Waggon ausgestellt.

Damit die Kulisse authentisch wirkt, erfolgte eine Ausgestaltung mit passendem Zubehör. Besonders stachen hier die in Altenbeken erstmals vorgestellten Bierkutschen von Rolfs Laedchen hervor, denn das Inhaber-Ehepaar Pabst war als Mitglied des Kreativ-Weltrekordteams ja ebenfalls am Weltrekord vorbereitend und testend beteiligt.

Das Weltrekord-Bierfass bleibt übrigens auch dank der Unterstützung von Märklin dauerhaft erhalten. Die Westfalenhallen hatten noch an Ort und Stelle darum gebeten, das Original exemplar fürs hauseigene Museum zu erhalten. Dort soll es in einer Vitrine künftig auf einem Niederbordwagen verladen präsentiert werden.



Auch außerhalb der beiden Modellbahnhallen gab es ein Schaustück im Maßstab 1:220 zu sehen. Dieses Gastspiel des Zirkus Krone hat Rolf Böhm gebaut.

Dieses Mal konnten die Beteiligten auch Immanuel Wiedenhaupt (Berlin) von Wiedenhaupt-Miniaturen gewinnen. Gern griff er einen Vorschlag für die Ausstattung der Fotokulisse auf und spendete 30 maßstäbliche Spur-Z-Bierkisten aus Echtholz. Gefertigt wurden sie nach vom Dortmunder Brauerei Museum gelieferten Maßen historischer Originale. Sicher sind auch diese Winzlinge rekordverdächtig und auf seinen Seiten längst ausverkauft.

Anwesende Zeugen und weitere interessierte Zetties haben nun aber über Teammitglied Trafofuchs noch eine Chance, zu einer Originalkiste aus dem Bierfass-Weltrekord zu kommen: Figurenkünstlerin Birgit Foken-Brock legt einmalig eine Serie von 30 Figuren auf, die glaubhaft als Biertrinker aufgestellt werden können. Jede dieser Figuren (Art.-Nr. G08 in der Rubrik „Stadt“, Unterkategorie „Park & Garten“) trägt eine der genannten Original-Bierkästen aus der Fotokulisse.

Der Preis für eine solche Miniatur setzt sich aus dem regulären Figurenpreis zuzüglich einem Nettzuschlag von 1,50 EUR fürs Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ zusammen. Für den Käufer bedeutet das quasi keine Mehrkosten gegenüber einem vorherigen Einzelkauf von Kiste und Figur. Fürs Projekt heißt das beim Gelingen, dass ein weiterer Kindergarten sich über eine Modellbahn-Grundausrüstung freuen darf.

Wer das Kreativ-Weltrekordteam kennt, der weiß, dass dessen Aktionen stets einen guten Zweck verfolgen.

Es gilt, das von dieser Gruppierung vor fünf Jahren ins Leben gerufene Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ weiter bekannt zu machen und fortzusetzen.

Ziel ist die Ausstattung möglichst vieler Kindergärten mit Modellbahnstartpackungen.

Märklin ist seit Jahren der wichtigste Partner in diesem Zusammenhang.

Dieses Mal konnten die

Im Maßstab 1:220 gab es zur Intermodellbau übrigens noch einiges mehr zu sehen. So lohnte ein Blick in die Halle 7, die dem Kirmes-, Zirkus- und Dampfmodellbau gewidmet war. Rolf Böhm, der selbst viele Jahre mit dem Zirkus gereist ist, zeigte dort wieder mehrere Dioramen, die sich dem „Theater des Volkes“ widmeten.

Bei so viel Sachverstand und Kenntnis der Materie war Authentizität erwartungsgemäß eine Selbstverständlichkeit.

Erfreulich war, dass er auch ein neues, zur Baugröße Z passendes Werk präsentiert hat. Die Vorlage lieferte Europas größtes Zirkusunternehmen, der Münchener Zirkus Krone.

Angesichts jüngster Beliebtheit von Zirkusthemen dürfte der Gestalter sicher vielen Zetties eine Freude gemacht haben.



Die Einschotterungshilfe „Schotterboy“ von Peter Post Werkzeuge gibt es ab sofort auch für die Spurweite Z.

Eine Neuheit, die gut zu unserem heutigem Literaturtipp passt, gab es bei Peter Post Werkzeuge. Der bekannte „Schotterboy“ wird künftig auch für die Spur Z angeboten und erleichtert dann das Aufbringen von Echtsteinschotter. Am Gemeinschaftsstand mit ADP-Modelle bekamen wir verschiedene Muster zu sehen, die auf dem Weg zum serienreifen Werkzeug entstanden.

Neuheiten hatte auch Michael Bahls im Gepäck, der wieder an einem Gemeinschaftsstand mit Aspenmodel auftrat. Als zweite Formneuheit dieses Jahres stellte er eine Schlepptenderdampflok Baureihe 34⁷⁴ der Reichsbahn, ehemalige bayerische B VI aus dem Jahre 1863, vor. Das Modell fasziniert mit einem Außenrahmen, der die Räder verdeckt und nur das Gestänge außen sichtbar lässt.



Mit der Baureihe 34⁷⁴ hat sich Bahls Modelleisenbahnen ein außergewöhnliches und schönes Vorbild für seine Neuheit 2012 ausgesucht. Die Zwei-Zylinder-Nassdampflok B VI (Achsfolge 1B) wurde zwischen 1863 und 1871 in 107 Exemplaren von der K.Bay.Sts.B. beschafft. Zwei von ihnen gelangten noch zur DRG.

Weitere Neuheiten konnte er im Zusammenhang mit den Superungen der Märklin-Dampflokomotiven Baureihe 85 und 86 zeigen: Die Tritte über den Vorlaufachsen werden verjüngt und sehen nach dieser

Maßnahme superfein aus. Freistehende Loklaternen mit Lampenbügeln in ebenso feiner Ausführung schmücken die Pufferbohle.



Mit der Superung nach neuem Muster hat Bahls Modelleisenbahnen Märklins Baureihe 85 zu einem perfekten Aussehen verholfen. Angeboten wird diese Art der Aufrüstung inklusive Puffertellerwarnanstrich auch für die BR 86.

Unter den ideellen Ausstellern gab es 2012 offiziell leider nur einen einzigen Aussteller im Modellbahnbereich. Trotzdem wurden wir in der Halle 4 auch noch an anderer Stelle fündig: Der Modelleisenbahnclub Mittelschmalkalden e.V. zeigte am Rande seiner Ausstellungsanlage in Spur H0 auch noch eine kleine Kofferanlage im Maßstab 1:220, auf der eine BR 260 ihre Runden drehte.

Da das Köfferchen aufgeklappt auf einem Stuhl präsentiert wurde, blieb es leider außerhalb des Blickfelds der meisten Besucher und fand so kaum Beachtung.

Ein wahrer Ausstellungshöhepunkt war hingegen die Schmalspuranlage von Karl-Friedrich Ahnert. Seine Exponate nach dem Vorbild der meterspurigen Rhätischen Bahn (RhB), im Maßstab 1:220 nur noch 4,5 mm Spurweite, sind eigentlich bestens bekannt.

Doch erstmals war er mit (fast) allen Modulen angereist und konnte sogar ein neues Teilstück zeigen. Ergänzt wurde das Ensemble durch ein weiteres Segment von Florian Dignath.

Nachgebildet wurde die Strecke vom Landwasserviadukt über die Bahnhöfe Filisur und Bergün bis zur Albulastrecke bei Preda. Zu Hause geblieben war nur das



Ein Blick auf den RhB-Bahnhof Filisur von Karl-Friedrich Ahnert. Schweizkundige Messebesucher erkannten das Vorbild sofort wieder.

Wiesenthalviadukt, das sich im weiteren Verlauf an Florian Dignaths Element anschließen würde, das den rechten Anlagenabschluss bildete.



Noch ein Mal die Albula-Strecke, noch ein Mal der Glacier-Express: Auch Florian Dignath hat viele Szenen auf seinem Modul so exakt dem Vorbild nachempfunden, dass Besucher die Vorbild-Orte wiedererkannten.

Als Gesamtfazit behalten wir die Intermodellbau 2012 aus Spur-Z-Sicht trotz relativ weniger Exponate als gelungene Veranstaltung in Erinnerung. Die Freude wird allerdings etwas durch den Eindruck der Halle 6 getrübt, die besonders im Hauptdurchgang, durch den die großen Besucherströme fließen, zu einem großen Teil Flohmarktcharakter besitzt.

Die Seiten der Aussteller in Dortmund:

<http://www.adp-modelle.de>
<http://www.aspenmodel.com>
<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

<http://www.heckkleinserien.de>
<http://www.kuswa.de>
<http://www.luetke-modellbahn.de>

<http://www.maerklin.de>

<http://www.peter-post-werkzeuge.de>
<http://www.saller-modell.de>

<http://www.zm-bahn.de>
<http://www.zm-schmalspur.de>

Weitere Seiten im Zusammenhang mit dem Weltrekord:

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

<http://www.intermodellbau.de>
<http://www.radeberger-gruppe.de>
<http://www.wiedenhaupt-miniaturen.de>

Dominiert von Gebrauchtwarenständen gehen viele kleine, aber enorm wichtige Anbieter wie z.B. Kuswa und Lütke Modellbahn in Nebengängen unter. Der Veranstalter wäre gut beraten, an dieser Stelle die Wertigkeit und Bedeutung der Messe wieder gezielt herauszustellen. Bessere Plätze am Haupteingang hatten glücklicherweise die Kleinserienhersteller Saller-Modelle und Heckl Kleinserien, die wie auch in den Vorjahren mit einem Gemeinschaftsstand auftraten.

Leserbriefe und sonstige Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso finden hier Hinweise auf Veranstaltungen oder Treffen mit Spur-Z-Bezug ihren Platz, sofern wir rechtzeitig informiert werden.

Glückwunsch unter Spur-Z-Freunden:

Liebe Zettler des Stammtisches Untereschbach, wir, das Z-Modul-Team Rhein-Ruhr, wünschen Euch einen herzlichen Glückwunsch zu Eurem 20-jährigen Jubiläum. Macht weiter so gute Arbeit für die Spur Z.

Lothar Kuballe, Teamleiter ZMRR, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Gerne schließen wir uns den Glückwünschen an den Stammtisch Untereschbach e.V. an. Natürlich geschieht dies mit Blick auf unsere eigene, freundschaftliche Verbundenheit mit mehreren Aktiven dieser Vereinigung. Wir halten es aber auch mit Blick auf deren Verdienste um die Spur Z angemessen und ergänzen unsere Gratulation um die besten Wünsche für eine erfolgreiche Zukunft! Auf die Tüftler des Stammtisches Untereschbach gehen Attraktionen wie das Fußballstadion, der in Altenbeken gezeigte Zoo und auch Kirmesgeschäfte zurück, die immer wieder für interessiertes Erstaunen sorgen. Ihr Ausstellungswagen im Eisenbahnmuseum Dieringhausen ist weltweit einmalig.

Ein Dankeschön aus unserem Gewinnspiel:

An einem Tag im April, spät abends habe ich die neue Ausgabe der Trainini gelesen. Welche Überraschung - ich musste mehrmals meine Augen reiben. Aber es stimmte, hier stand es schwarz auf weiß: „Bei der Verlosung gewonnen haben: Jürgen Speck, Burgthann“

Bei Verlosungen war das mein erster Gewinn und dann auch noch bei den Zetties. Super!!!

Mir war einfach danach, mich herzlich bei der Glücksfee zu bedanken! Der Gewinn ist inzwischen bei mir eingetroffen.

Zu Altenbeken:

Seit ein paar Monaten hat mich bereits der Z-Virus gepackt. Aber ich muss sagen aller Anfang ist nicht so leicht - besonders beim Maßstab Z. Daher ist die Zeitschrift Trainini für mich die erste Adresse wenn es um Z-Modellbahnen geht.

Inzwischen habe ich schon etliches Rollmaterial und habe auch schon erfolgreich Loks wieder zum Laufen gebracht. (...) Alles in allem eine wirklich tolle Erfahrung - die noch mit dem Hauptpreis aus der Verlosung gekrönt wurde!



Von Verlosungsgewinner Jürgen Speck erhielten wir ein Dankeschön und persönliche Eindrücke aus Altenbeken, wo unser Gewinnspiel (im Bild die drei Preise) stattfand.

Meine Highlights bei den Ausstellern:

- Klaus Büttner mit seiner Lok-Akustik. Für mich einfach unglaublich toll - eine weitere Grenze der Machbarkeit ist gefallen
- Der Lokdoktor und seine vielen Tipps. Ich hätte mir gerne noch mehr gemerkt. So z.B. das tolle Thema mit dem Trafo der die Loks sanft stoppen und anfahren lässt. (...)
- Die Anlagen Drakenburg und Sägethal waren mehr als faszinierend
- Handmodell von Z-bahn mit lebenslanger Garantie

Jürgen Speck, Burgthann

Schaltgleisprobleme mit Märklins V 300:

Lange Zeit konnte ich mir unter dem Begriff „Trainini“ nichts vorstellen. Erst vor einigen Tagen habe ich erstmals entdeckt, wie viel Wissen, Erfahrung, Mühe und Begeisterung dahinter steckt. Da ich selbst eine kleine Z-Anlage besitze und betreibe, habe ich schon viel Nützliches erfahren.

Im Märklin-Magazin April/Mai 2012 habe ich gelesen, dass Sie die Lok V 300 / 88300 im Trainini als beste Lok des Jahres 2011 gekürt haben. Darüber bin ich sehr erstaunt.



Günther Hartmann ist mit seiner V 300 nicht wunschlos glücklich: Märklins Qualitätssicherung konnte ihm nicht bei seinem Problem helfen.

über diese technische Eigenschaft der Lok informiert. Da uns eine technische Lösung zurzeit nicht zur Verfügung steht, senden wir Ihnen die Lok, mit der Bitte, dass Sie sich zu einem späteren Zeitpunkt nochmals per E-Mail mit uns in Verbindung setzen, unverändert zurück.“

Vielleicht ist Ihnen bei dem großen Anfall von Informationen und Material dieser kleine, für mich aber sehr wichtige Fehler entgangen.

Günther Hartmann, per E-Mail

Antwort der Redaktion: In der Tat ist uns diese Eigenschaft des Modells entgangen. Grund dafür ist, dass das Auslösen von Schaltgleisen nicht zu unserem Testprogramm gehört. Alle Modelle durchlaufen bei uns dieselben Aufgaben und Messungen, um eine Vergleichbarkeit der Ergebnisse gewährleisten zu können. Märklins Schaltgleise sind aus unserer Sicht nur auf wenigen Anlagen im Einsatz und funktionieren nicht zwingend mit Produkten anderer Hersteller. Daher ist dies keine Testdisziplin geworden.

Spur-Z-Atelier - Anlagenbau vom Zettie für Zetties:

Karl Sinn aus Murrhardt ist vielen Zetties durch seine außergewöhnlich überzeugend gestaltete bayerische Nebenbahn bekannt, die zuletzt in Altenbeken für Erstaunen und Begeisterung sorgte. Neu

Als ich im November 2011 nach langer Verzögerung die V 300 erhielt, stellte ich fest, dass diese Lok nicht in der Lage war, ein gerades Schaltgleis zu betätigen. Bei gebogenen Schaltgleisen ist die Funktion dagegen einwandfrei.

Nach zweimaligem Einschicken zu Märklin bekam ich am 24.1.2012 die Lok mit der Bemerkung zurück:

„Lok wurde lt. Ihren Angaben in unserer Abt. Qualitätssicherung geprüft. In diesem Fall müssen wir Ihnen mitteilen dass die Funktion in Verbindung mit dem Schaltgleis nicht sichergestellt ist.“

Wir haben sofort die Konstruktionsabteilung

ist für die meisten, dass er seine Baukünste unter dem Namen Spur-Z-Atelier (<http://www.spur-z-atelier.de>) auch Dritten anbietet.

Wer also mangels Zeit oder handwerklichem Geschick nicht selbst bauen möchte, der ist im Spur-Z-Atelier genau richtig: Karl Sinn baut auch im Kundenauftrag Anlagen, Module, Segmente oder Dioramen in sämtlichen Epochen als Phantasiemotiv oder auch nach konkretem Vorbild.

Wichtig für seine Anlagenbauphilosophie sind landschaftsbezogene und wenig überfüllte Szenen, weil nur das einen harmonischen Gesamteindruck gewährleistet. Die äußerst detailreichen Landschaften können auch in jeder gewünschten Jahreszeit wiedergegeben werden.

Grundlage jedes Auftrags ist eine sorgfältige Planung und Ausführung, auf Wunsch noch ergänzt um eine bühnenreif perfekte Präsentation und Beleuchtung. Angebote erstellt das Spur-Z-Atelier im Rahmen einer individuellen Kontaktaufnahme nach Abstimmung mit dem Kunden.

Die aktuellen AZL-Neuheiten im Mai:

Gleich fünf AZL-Neuheiten bringt der Wonnemonat. Los geht es mit einer neuen Variante des Güterzugbegleitwagens mit Seitenausguck. Dieser erscheint nun im roten Lack der Rock Island und wird mit zwei verschiedenen Betriebsnummern zur Auswahl angeboten (Art.-Nrn. 92007-1 und 92007-2).

Der fast noch formneue offene Güterwagen 2420 mit Waffelblechoptik erscheint nun mit den Anschriften der Missouri Pacific als Viererpackung (90242-1) und Einzelwagen (91242-1). Interessenten mögen beachten, dass die Wagenpackung wegen einer Stückzahlenkürzung herstellerseitig bereits fast ausverkauft ist.



Auch der 60-Fuß-PC&F-Bierwagen erhält bereits einen neuen Anstrich. Die nun in Auslieferung befindliche, zweite Version dieses Modells ist ebenfalls der Bahngesellschaft Missouri Pacific gewidmet. Auch hier stehen eine Viererpackung (90265-1) und ein Einzelwagen (91265-1) zur Auswahl.



In den Anschriften der Ferromex werden nun die silber-gelb lackierten dreistöckigen Autotransportwagen an die Händler geliefert. Von diesem Modell erscheinen zwei Viererpackungen (91006-1 und 91006-2) und zwei Einzelwagen (91956-1 und 91956-2).

Zwei ausgewählte Mai-Neuheiten von AZL: offener Güterwagen Typ 2420 mit Waffelblechoptik für die MP (Art.-Nr. 90242-1; oben) und 60-Fuß-Bierwagen für dieselbe Bahngesellschaft (90265-1). Fotos: **Ztrack**

Zu guter Letzt bietet AZL noch eine Dreierpackung seiner Containertragwagen mit Anschriften der DTTX an (90601-5). Auf jedem Wagen sind zwei aufeinander gestapelte HUB-Container verladen, die rot und grün lackiert sind.

National Z Scale Convention der US-Zetties:

Am 4. und 5. Mai 2012 fand in Denver (Colorado, USA) die National Z Scale Convention statt – ein Treffen, das den Altenbekener Spur-Z-Wochenenden vergleichbar ist. Wie auch bei uns sind Herstellerbeteiligungen üblich, weshalb die Veranstaltung einen gelungenen Rahmen für Neuheitenankündigungen und –präsentationen bietet.

Eine Zusammenfassung des diesjährigen Treffens reichen wir nach, sobald uns der ausführliche Bericht unseres US-Partnermagazins **Ztrack** vorliegt.

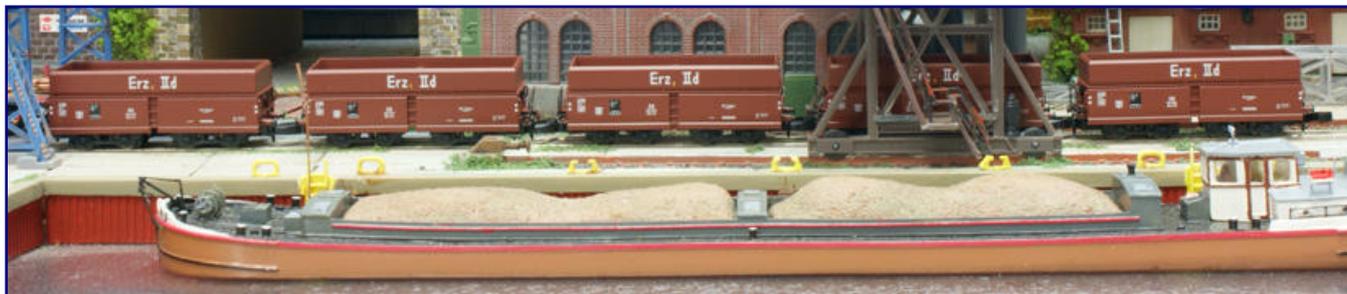
Aktuelle Märklin-Auslieferungen:

In der Auslieferung befindet sich der Schwerlastwagen SSym 46 (Art.-Nr. 82702; Epoche III) der DB mit Ausbesserungsflecken aus den Frühjahrsneuheiten. Beladen ist das Modell mit einem rostfarbenen patinierten Klimaanlagengehäuse.



Märklins neuer Schwerlastwagen mit Ausbesserungsflecken und Ladegut „Klimaanlagengehäuse“ (Art.-Nr. 82702).

Ebenfalls in den Händlerregalen befindet sich schon die WLE-Selbstentladewagenpackung (86309) für die MHI, die wir erst in der letzten Ausgabe angekündigt haben. Die zugehörige Diesellok ER 20 soll im Sommer 2012 folgen.



Ebenfalls ausgeliefert ist die Wagenpackung „Erztransport“ (82800) mit fünf Wagen des Typs OOtz 43, die den Insider-Jahreswagen 2011 ergänzen.

Kurz vor Redaktionsschluss folgten die Zugpackung Nahverkehr (81191) mit einer Dampflok der Baureihe 78 und preußischen Abteilwagen in früher DB-Beschriftung sowie die Wagenpackung „Erztransport“ (82800) mit fünf Exemplaren der Bauart OOtz 43.

Ladegutsicherung bei Ratimo-Z:

Rainer Tielke bietet für den Messewagen zur Intermodellbau 2012 ein passendes Ladegestell als Sicherung für die Schlackepfannen an. Der Zubehörartikel „Bretterunterlage“ von Ratimo-Z mit der Artikelnummer 16003 ist aus gefrästem Polystyrol und kann im elektronischen Vertrieb bestellt werden (<http://www.ratimo-z.de>).

Neu gestalteter Internet-Auftritt bei AZL:

Der norwegisch-amerikanische Modellbahnhersteller AZL hat seinen Internet-Auftritt völlig neu gestaltet. Auf den Seiten mit einer modernen Gestaltung sind nun alle Produkte übersichtlich strukturiert abgelegt und daher leicht zu finden.

Die Palette der Spurweite Z nach US-Vorbildern umfasst historische und aktuelle Modelle. Neu ausgelieferte Artikel sind direkt von der Startseite zu finden. Ein Blick lohnt sich: <http://www.americanzline.com>.

Neues Modell bei FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Etwas unterzugehen drohend derzeit neue Modell bei FR Freudenreich Feinwerktechnik. Grund dafür ist ein grundlegender Umbau der Internetseiten, aufgrund dessen aktuell keine Modellbilder und Auslieferungsmeldungen dort eingestellt sind.



Neu bei FR Freudenreich Feinwerktechnik erschienen ist der offene SBB-Dienstwagen Ls (Art.-Nr. 41.332.01) mit der Betriebsnummer 21 85 410 1013-6. Das Ladegut lieferte Küpper aus Aachen zu und wird serienmäßig mitgeliefert.

Insofern kommt unserer Nachricht an dieser Stelle daher sogar eine gewisse, wenn auch unbeabsichtigte Exklusivität zu. Unter der Artikelnummer 41.332.01 erscheint neu der grau lackierte SBB-Niederbordwagen Ls mit der Betriebsnummer 21 85 410 1013-6.

Bei seinem Vorbild handelt es sich um eine Sonderbauart der Klms-Serie mit Bremserbühne. Dieser Wagen mit seitlichem Bremserrad ist allerdings ein Einzelgänger, der als Dienstwagen Xs jetzt immer noch im Einsatz ist.

Sein Modell hat FR in Ausführung für die Epoche IV umgesetzt. Zum Lieferumfang gehört ein passendes Ladegut, das in Zusammenarbeit mit Spur Z Ladegut Küpper (Aachen) entstanden ist.

Interessante Auslieferungen auch bei Noch:

Auch bei Noch wurden Neuheiten 2012 ausgeliefert. Besonders interessante für die Zetties sind die Kurzgräser mit nur 1,5 mm Faserlänge in verschiedenen Farbmischungen. Aber auch längere Halme und Grasmatten sowie ein Begrasungsstartset gehören zu den Produkten, die in diesen Tagen den Weg in die Händlerregale finden.

Ausführliche Beschreibungen des Gestaltungszubehörs waren in unserem Messebericht der Februar-Ausgabe zu finden.

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. 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: Michael Pleiner, Lothar Kuballe

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.

Werbende Anzeigen mit Spur-Z-Bezug und Veranstaltungshinweise Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit entgegengenommen. Sie erscheinen vom redaktionellen Teil getrennt auf alleinige Verantwortung des Inserierenden. Vorrang haben stets Anzeigen von Kleinserienanbietern.

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.