



Ausgabe 5
1. Jahrgang – Dezember 2005

Trainini



**Kostenloses,
privates Online-Magazin
für Freunde der Bahn
in Maßstab 1:220
und Vorbild**

Themen dieses Hefts:

**VT 08 – Neubeginn mit Erfolg
Henschel-Wegmann-Zug in Spur Z**

Editorial

Liebe Leserinnen und Leser,

Weihnachten steht vor der Tür. Für die meisten von Ihnen bedeutet das für einige, absehbare Tage Ruhe vor dem Arbeitsalltag, Erholung, mal „die Seele baumeln lassen“, Familie und natürlich Modellbahn bauen.

Vielleicht bringen diese Tage auch das eine oder andere Geschenk zum Hobby und damit wieder neuen Ansporn, etwas schönes daraus oder dafür zu erschaffen.

Was uns das neue Jahr bringen wird, wissen wir heute noch nicht – mit zwei Ausnahmen: die Fußball-Weltmeisterschaft und das Märklin-Insidermodell 2006.

Ob es jetzt eine Überraschung war oder auch nicht: Märklin gebührt Respekt für sein Marketing. Monatelang haben uns die Göppinger „heiß“ gemacht, alle wussten, was eigentlich kommen musste, aber auch keiner wiederum so ganz genau. So blieb man mindestens ein Quartal lang Gesprächsthema an Stammtischen und in Foren, in Spur H0 wie auch Z.

Doch nun ist es raus. Für **Trainini** bietet das heute den Anlass, einen kleinen Rückblick auf das ablaufende Modelljahr 2005 und die kommende Saison 2006 zu werfen. Dies gilt neben dem Insidermodell aber auch ganz allgemein für die wichtigste Messe vor Jahresschluss: die 23. Internationale Modellbahn-Ausstellung in München.

Bleibt für mich zu hoffen, dass Sie (wieder) viel Spaß beim Lesen finden, sich auf die nächste Ausgabe freuen und sich mit Feedback in Form von Leserbriefen revanchieren.

Der Vollständigkeit halber erwähnt sei hier nun auch, dass mit dieser letzten Ausgabe im Jahr 2005 gleichzeitig auch der 1. Jahrgang abgeschlossen ist.

Doch zunächst wünsche ich Ihnen fröhliche und gesegnete Weihnachten, Zeit für Muße und Entspannung sowie ein glückliches, erfolgreiches Jahr 2006. Bleiben Sie gesund und meinem Magazin treu!

Ihr

Holger Späing



Holger Späing
Herausgeber **Trainini**

Titelbild:
In einer schneereichen Winternacht zeigt sich die betriebsfähige Museumsgarnitur des VT 08 in Soltau (OHE).
(Foto: Carsten Hölscher).

Blütezeit und Niedergang des VT 08

Ein „Eierkopf“ schreibt Geschichte

Er war ein Hoffnungsträger der Bundesbahn. Noch vor den legendären TEE-Zügen markierte er den Neubeginn im hochwertigen Reisezugverkehr. Dennoch blieben seine Glanzzeiten nur von relativ kurzer Dauer. Bei Eisenbahnfreunden hat er trotzdem einen festen Platz im Herzen gefunden.

Schon kurz nach dem Ende des 2. Weltkriegs belebte sich infolge des beginnenden Wirtschaftswunders auch der Reiseverkehr wieder. So entstand Bedarf an Fahrzeugen für den hochwertigen Fernverkehr. Zunächst behalf man sich mit der Aufarbeitung und dem Umbau von Vorkriegsschnelltriebwagen, weil solche Garnituren im Vergleich zu dampflokomotivgeführten Zügen wegen geringeren Gewichts schneller anfahren und bremsen konnten und den kriegsbedingt vernachlässigten Oberbau weniger beanspruchten.

Als die Entwicklung für dieselhydraulische Fahrzeuge aufgenommen wurde, machte man sich auch gleich an zwei Bauarten moderner Triebwagen. Deren am modernen Flugzeugbau angelehnte Stahl-Leichtbauweise sparte gegenüber den Vorkriegsbauarten noch mal erheblich an Gewicht.

Während der äußerlich weitgehend identische VT 12.5 für den Bezirksschnellverkehr gedacht war und die „Volksversion“ der Triebwagen darstellte, sollte der VT 08 ausschließlich im prestigereichen Fernverkehr als Ft (Fernzug, triebzuggeführt) zum Einsatz



Passend zur Jahreszeit präsentiert sich die VT08-Garnitur im verschneiten Bahnhof Lüneburg OHE. (Foto: Carsten Hölscher)

kommen. Als Erprobungsträger diente das Einzelstück VT 92 501 „Kartoffelkäfer“ (1951), von dem die Fahrzeuge nicht nur technische Komponenten, sondern auch die Kopfform erbten.

Trainini – Ausgabe 5

Kostenloses, privates Online-Magazin

Diese brachte ihnen (und den folgenden Elektro- und Akku-Varianten) schnell im Volksmund den Spitznamen „Eierköpfe“ an, der keinesfalls abwertend gemeint war.

Im Gegenteil, die ab 1952 ausgelieferten Fahrzeuge waren bei den Reisenden als modernste und komfortabelste Garnituren der jungen Bundesbahn sehr beliebt.

Die wirtschaftliche Bedeutung des Eierkopfes für die Deutsche Bundesbahn unterstreicht, dass fast alle bekannten Hersteller, die im Bereich Triebfahrzeug- und Waggonbau, Motoren- und Getriebetechnik sowie Elektrik für Schienenfahrzeuge zusammen mit dem Bundesbahnbauamt München an der Entwicklung mitgewirkt haben. Angetrieben wird der VT 08.5 von einem 12-Zylinder-Motor in V-Form, der 1.000 PS leistete. Der auch aus der V100 und V200 bekannte Motor lagert mit allen Antriebsteilen und Getriebe im Maschinendrehgestell des Triebkopfes. Ein Wechsel ist daher leicht möglich, da nur das Drehgestell zu tauschen wäre.



Auf dieser Aufnahme wird klar, wie der Spitzname „Eierkopf“ entstand. In Lübeck Hbf gehörte der Zug lange zum gewohnten Erscheinungsbild. (Foto: Carsten Hölischer)

Seine Frischluft bezieht der Motor aus großen Dachlüftungsöffnungen. Kraftstoff erhält er aus einem 1.570 Liter fassenden Tank. Eine selbsttätige Druckluftbremse und je eine Magnetschienenbremse pro Drehgestell und Fahrzeug bremsen den Triebzug.

Während die Fahrzeuge der Baureihe VT 08 von Anfang an eine zeit-weg-abhängige Sicherheitsfahrerschaltung (SiFa) hatten, wurden erst später eine Indusi (Induktive Zugsicherung) der Bauart I54 sowie ein drittes Spitzenlicht nachgerüstet. In der Museumsgarnitur wurde 2004 die moderne Bauart PZB 90 V1.6 nachgerüstet.



Bilder links und rechts:

So sah der Arbeitsplatz des Lokführers aus. Auf dem linken Bild zu erkennen sind u. a. der Fahrstufenschalter (links) und das Führerbremsventil (rechts). Auf dem rechten Bild sind rechts unten die drei Schalter der Indusi und die Kontrollleuchte der SiFa (rechts, blau) zu erkennen. (Fotos: Carsten Hölischer)

Für ein Fahrzeug dieses Jahrgangs nicht selbstverständlich dürfte die Löscheinrichtung im Maschinenraum sein: Sobald ein Feuer die Schmelzdrähte in den Brandmeldern zerstört, wird es mittels Kohlendioxid-Freisetzung erstickt.

Wie sah der VT08 aus Sicht der Fahrgäste aus? Als Kunde gelangte man durch Schwenk-Schiebetüren an den Wagenenden in den Zug – beim VT 12.5 wurden auch in Wagenmitte Türanlagen installiert, woran man ihn leicht unterscheiden kann.

Trainini – Ausgabe 5

Kostenloses, privates Online-Magazin

Geschäftsreisenden boten sie unter anderem ein Schreibabteil mit Zugsekretärin und Zugtelefon. Die 14 Triebköpfe der ersten Bauserie verfügten sogar über Küche und Speiseraum, der in der zweiten Bauserie normalen Abteilen weichen musste. Klimatisiert waren die Fahrzeuge im Gegensatz zum wenig jüngeren VT 11.5 allerdings nicht. Dafür ließ sich das obere Drittel der Seitenfenster mittels Handkurbel in Richtung Dachbereich öffnen.

Bei Anlieferung der Züge boten die VT 08.5 sowohl die 1. wie auch die 2. Wagenklasse. Zum Sommerfahrplan 1956 reformierte man aber europaweit das Klassensystem. Weggefallen ist aber entgegen weitläufiger Meinung die ursprüngliche, dem internationalen Verkehr vorbehaltene 1. Klasse, so dass nun 2. und 3. Klasse je einen Rang nach oben aufrückten. Damit wurde aus dem VT 08 ein reiner 1.-Klasse-Zug. Dies änderte sich erst wieder mit dem Umbau auf VT 12.6, als die auch für die Silberlinge typischen 2.-Klasse-Großräume mit Kunstlederbezügen geschaffen wurden.

Nur am Rande erwähnt werden sollen hier die sechs VT08/VS08-Züge der US Army in Deutschland, von denen zwei als Salontriebwagen für Offiziere und vier als Lazarettzüge dienten. Diese als VT08.8 bezeichneten Garnituren entsprachen optisch und technisch den DB-Zügen, hatten aber normale Zug- und Stoßeinrichtungen.

Die Züge der ersten an die DB gelieferten Serie gelangten zunächst zum Bw Frankfurt (Main)-Griesheim, wo sich die gesamte Dieselprominenz der jungen DB versammelte. Die Züge aus den sechs bis 1954 gelieferten Triebköpfen der zweiten Serie wurden im Bw Dortmund Bbf stationiert.

Nachdem man die Kinderkrankheiten im Griff hatte, begann hier die nur bis etwa 1962 andauernde Blütezeit des VT 08. Besonders erwähnenswert sind

folgende Glanzleistungen: Spätere TEE-Läufe wie "Rheinblitz" (Dortmund-Mainz-Basel), "Roland" (Bremen-Basel SBB), "Saphir" (Dortmund-Oostende), "Helvetia" (Hamburg-Zürich) und "Paris-Ruhr" (Dortmund-Paris) wurden als Ft-Züge mit dem Vorzeigezug der DB gefahren. Ab Herbst 1953 fuhren Garnituren des Bw Hamburg-Altona im Zuglauf „Helvetia“ Tagesleistungen von 1.993 km - das ist ein lange nicht übertroffener Rekordwert.

Auf einigen Strecken wurden mehrere Garnituren gekuppelt, teilweise sogar mit Altbau-Triebwagen. Dafür hatten sie von Anfang an die Scharfenbergkupplung erhalten. Mit dem „Schauinsland“ bespannten die VT 08 jahrelang bis zu Aufnahme des TEE-Verkehrs 1957 auch den schnellsten Zug der Bundesbahn, der mit 108 km/h Durchschnittsgeschwindigkeit verkehrte.



Stimmungsvolle Aufnahme im nächtlichen Schneetreiben: Der VT 08 am Titisee.
(Foto: Carsten Hölscher)

Trainini – Ausgabe 5

Kostenloses, privates Online-Magazin

1954 kam der VT 08 einmalig zu besonderen Ehren: Versehen mit einem großen Schriftzug „FUSSBALL-WELTMEISTER 1954“ fuhr eine Garnitur die deutsche Nationalmannschaft von Spiez nach München heim – die ganze Strecke umsäumt von hunderttausenden Fans.



Für die Dreharbeiten zu „Das Wunder von Bern“ bekam die Museumsgarnitur wieder die historisch belegte Anschrift „Fussball-Weltmeister 1954“ verpasst. Hier zeigt sich die Garnitur in Donaueschingen. (Foto: Carsten Hölscher)

Als 1957 eine neue Zuggattung eingeführt wurde, war der erste Knick in der Erfolgsgeschichte absehbar. Aber zunächst mussten sie hier noch aushelfen: Solange nicht die VT 11.5 abgeliefert und einsatzbereit waren, kamen weiter VT 08 zum Einsatz, jetzt aber offiziell als TEE-Züge. Danach verstärkten sie bisweilen noch stark frequentierte Zugläufe.

Ab 1962 wurden sie dann – wie auch später die V200 – nach und nach durch die fortschreitende Elektrifizierung aus den hochwertigen Diensten gedrängt. Ein weiterer Grund war das beschränkte und nicht weiter steigerbare Platzangebot: Die einzige Reaktionsmöglichkeit hatte man schon während

des Baus ausgereizt, als ein bis zwei weitere Mittelwagen eingefügt wurden, die den Steuerwagen arbeitslos machten und einen zweiten Motorwagen (2. Bauserie) erforderten. Nach und nach baute die DB deshalb die Garnituren auf Eilzugstandard zurück. Der VT 08 gab dann 1969 mit dem Relation Frankfurt (Main) – Paris sein letztes, verbliebenes Dt-Fernzugpaar (D-Zug, triebzuggeführt) ab.

Das führte im Rahmen der Computernummerneinführung 1968 zu folgenden Bezeichnungen: Aus den letzten VT 08.5 wurde die Baureihe 608, aus dem VT 12.5 die Baureihe 612 und aus den bereits umgebauten, als VT 12.6 geführten Garnituren die Baureihe 613.

Mit dem neuen Aufgabengebiet verlagerte sich ihr Einsatzgebiet gen Norden, wo es deutlich weniger, elektrifizierte Strecken gab. Von Braunschweig und auch Hamburg-Altona aus wurden sie fortan im Schnell- und Eilzugverkehr nach Wilhelmshaven, Emden, Kassel und Kiel eingesetzt. Braunschweig sollte am Ende dann bis 1985 auch das Auslauf-Bw der VT 08 werden. Die ersten Triebzüge wurden schon Ende der siebziger Jahre ausgemustert.

Nachdem sie auch aus dem Schnellverkehr verdrängt wurden und Nahverkehrsaufgaben mit übernehmen mussten, häuften Schäden an Batterien und Faltenbälgen, u. a. wegen der kleinen Weichenradien, für die sie nicht konzipiert waren. Ihre Einsatzgebiete lagen nun in Richtung Paderborn und Bielefeld auf westfälischer Seite, Uelzen in der Lüneburger Heide und Helmstedt an der ehemals innerdeutschen Grenze. Letzte Ziele waren Kreisenen und Göttingen.

Wenig Wandel gab es hinsichtlich der Lackierung: Der VT 08 und auch sein Schwesterzug VT 12.5 waren nie „Opfer“ von Lackierungsversuchen oder neuen Farbkonzepten.

Nur die Front wurde geringfügig geändert. Prangte bei Ablieferung noch das große DB-



Hier ist die vierteilige Museumsgarnitur noch mal im Plandienst an alter Wirkungsstätte des norddeutschen Flachlands zu erleben. (Foto: Carsten Hölscher)

Trainini – Ausgabe 5

Kostenloses, privates Online-Magazin

Flügelrad an der Stirnfront unterhalb des Führerstandes, musste dies bald einem kleineren „DB-Keks“ weichen. Dazu zog man das schwarze Fensterband V-förmig runter bis zur Kupplung und lehnte die Lackierung stärker an die der V200 an. Für den zeitweiligen Einsatz im TEE-Verkehr befestigte man das rot-silberne Emblem dieses Paradezuges unterhalb des Führerstands.

Die ebenfalls in Braunschweig stationierte Museumsgarnitur wurde für die Nürnberger Feierlichkeiten 1985 zum 150-jährigen Bestehen der deutschen Eisenbahnen weitgehend in den Auslieferungszustand zurückversetzt und später deutschlandweit im Museums- und Sonderzugverkehr eingesetzt.

Webadressen:

www.bsw-vt08.de

- Informationen zur Museumsgarnitur -

Modell **Vorbild** **Landschaftsmodellbau** **Technik** **Literatur** **Impressionen**

Rück- und Ausblick zu den Insidermodellen

Henschel-Wegmann-Zug und Modelljahr 2006

Traditionell kurz vor Jahresschluss wird es für die Mitglieder des Märklin Insider Clubs spannend. Fast zeitgleich mit der Auslieferung des aktuellen Exklusivmodells wurde nun auf der Internationalen Modellbahn Ausstellung – dieses Jahr wieder in München – das kommende Modell öffentlich vorgestellt. Konsequenter folgt Märklin dabei der Linie, den Mitgliedern echte Highlights zu präsentieren.

Eigentlich konnte das Insidermodell 2006 niemanden mehr überraschen. Zu offensichtlich war, was man sich im Weltmeisterschaftsjahr auf die Fahnen geschrieben hatte. Wem die Ausführung der 1950er Jahre nicht gefällt, darf sich trotzdem freuen: Zwei Varianten bleiben für das spätere Serienmodell denkbar, die sich nur in Nuancen unterscheiden. Denkbar ist die spätere Version mit schwarzem „V“ als Baureihe 608 / 613 und Bundesbahn-Logo an der Stirnseite sowie die

gleiche Lackierungsvariante als VT 08.5 beschriftet, aber mit dem rot-silbernen TEE-Emblem (von 1957) auf den Stirnseiten – beide dann aber mit Dreilicht-Spitzensignal.



Ansichten des frisch enthüllten Handmusters zum Artikel 88720 für Spur Z: Motorwagen VT 08.5 (oben und Mitte) und Mittel- mit Steuerwagen VM + VS (unten).

Trainini – Ausgabe 5

Kostenloses, privates Online-Magazin

Doch nur der Insiderzug kann sicher von sich behaupten, in zwei Epochen einsetzbar zu sein. Er kann die „wahren“ Fußball-Weltmeister in der frühen Epoche 3 heimfahren und auch die Schauspieler aus dem „Wunder von Bern“ oder Museumsfahrgäste der Epoche 5.



Erst dieser zusätzliche Mittelwagen 87720 macht den Eierkopf zum Weltmeisterzug von 1954.

Aber davon mal abgesehen: Mit diesem Zug ziehen Sie nicht nur Eisenbahnfans in den Bann. Auch die fußballbegeisterten Zeitgenossen werden nicht an ihm

ab, wie liebevoll Märklin dieses Wunschmodell umsetzen wird. Der Erfolg wird den Göppingern sicher Recht geben, denn der Zug dürfte auf der Liste der Wunschmodelle einen Platz weit oben innehaben.

Aber auch die fußballabstinenten Zetties müssen nicht auf die Ursprungsvariante mit dem großen DB-Flügelrad auf der Front verzichten: Der Zug wird den Märklin-Insidern unter der Artikelnummer 88720 als dreiteilige Grundeinheit mit fahrtrichtungsabhängigem Zwei-Licht-Spitzensignal und roter Schlussbeleuchtung angeboten. Unter der Artikelnummer 87720 ist ein zweiter Mittelwagen mit dem legendären Weltmeister-



Das große Flügelrad zieht die Ursprungsvariante des VT 08.5.

Schriftzug separat erhältlich. Damit ergibt sich eine so genannte verstärkte Grundeinheit im Ursprungsbetriebszustand.



Das Handmuster ist extrem kurz gekuppelt und zeigt ein völlig neues Kupplungssystem für Spur-Z-Fahrzeuge.

Am optisch schon sehr ansprechenden Handmuster fällt auf, dass die Einheit extrem kurz gekuppelt ist. Vom Henschel-Wegmann-Zug wissen Zetties, dass der Göppinger Marktführer dies auch in der Serie gut umzusetzen weiß. Das Modell gewinnt dadurch erheblich.

Widmen wir nun auch mal im Rückblick dem Insidermodell 2005. Auch dieser Zug dürfte viele Anhänger finden und das ist hier eben nicht wörtlich gemeint...



Auf der Anlage macht die elegante 61 001 mit dem Henschel-Wegmann-Zug eine gute Figur.

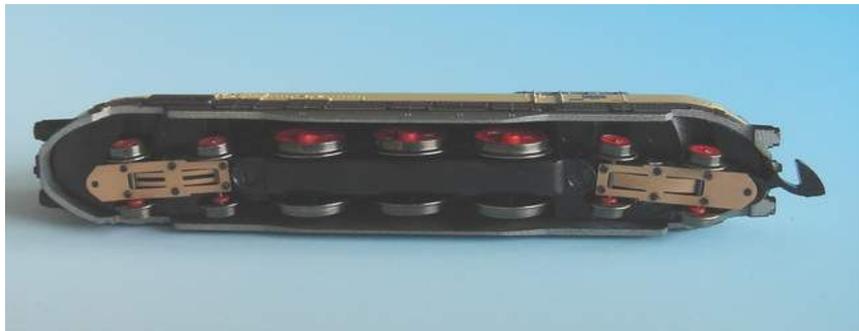
Trainini – Ausgabe 5

Kostenloses, privates Online-Magazin

Der Henschel-Wegmann-Zug war eine Konkurrenz-Entwicklung der Dampflok-industrie. 1935 befand sich diese auf ihrem Höhe-punkt: Alle tech-nischen Mög-lichkeiten dieser Antriebs-technik waren bekannt und gereizt, die Kernprobleme der Dampfma-schine waren nicht weiter einzuschränken. Just in dieser Zeit setzte die Dieseltraktion zum Überholen an und bedrohte Know-how und Existenz der Hersteller. High-Tech-Maschinen wie die Baureihe 05 sollten beweisen, dass für Schnellfahrten keine Schnelltriebswagen er-forderlich waren und man in der klassischen Traktion die Technik im Griff hatte.

Der Henschel-Wegmann-Zug wurde einzig ins Rennen geschickt, um den Führungsanspruch der betroffenen Hersteller zu beweisen. Komfortabel ausgestattet schickte man ihn im modernen Design der fliegenden Züge von Berlin Anhalter Bahnhof auf die Reise gen Dresden. Der Fahrplan war sehr engmaschig und bei Ausfall waren mangels vollwertigen Ersatzes Verspätungen vorprogrammiert. Aus diesen Gründen entzerrte man die Pläne bald etwas.

Trotzdem gehörte die Dampflok insgesamt schneller als erwartet zum alten Eisen. Schon 1959 stellte die DB mit der 23 105 ihre letzte Dampflok in Dienst, die keine zwanzig Jahre aktiver Dienstzeit mehr entgegenseh...



Das Fahrwerk der BR 61 wurde neu entwickelt. Die von vielen Zetties erhoffte BR 05 wird sich wegen der Positionierung des Motors aber daraus nicht ableiten lassen. Die zu kleinen Räder der BR 78 fallen unter der Schürze nicht auf.

Das alles soll den Modellbahner nicht kümmern. Völlig unbeschwert kann er von nun an den Anblick einer form- und farbschönen Garnitur (Art.-Nr. 81436) genießen, die rundum gelungen ist.

Die Lok 61 001 mit der Achsfolge 2' C 2' ruht auf einem völlig neuen Fahrwerk, das berechnete Hoffnungen auf weitere Knaller wie die 05 macht. Dank etwa 40 Gramm Gewicht hat die Lok eine beachtliche Zugleistung, die für ihre Vier-Wagen-Garnitur locker ausreicht. Eine vergleichbare 78 (Artikel 8806) wiegt etwa die Hälfte. Dafür geht ein großer Dank nach Göppingen, denn hier wurde endlich ein Problem an der Wurzel gefasst! Die Beleuchtung wurde mittels wartungsfreier LED ebenfalls zufrieden stellend gelöst.



Die Wagen kuppeln für Z-Wagen beachtlich nah und durchfahren trotzdem jeden Radius. Damit

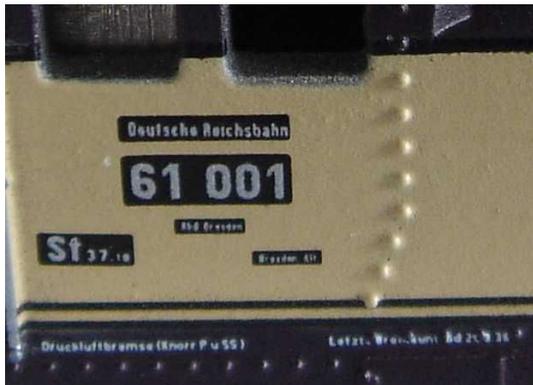
konnte das geschlossene Zugbild des Vorbilds sehr gut umgesetzt werden. Auch die

Gestaltung der Wagenschürzen wurde gut gelöst, so dass sie die typische Optik nicht stören. Ebenso ist die Lackierung tadellos gelungen.

Ein Gedicht sind die eng und sehr vorbildnah gekuppelten Wagen. Der nur an je einem Wagenende angebrachte Faltenbalg ist ein guter Kompromiss.

Trainini – Ausgabe 5

Kostenloses, privates Online-Magazin



Die Makroaufnahme beweist: Die lupenreine und trennscharfe Bedruckung und Lackierung sind hoher Märklin-Standard.

ten, zwischen Lokrückseite und beiden Wagenenden kommt die Märklin-Standardkupplung zum Einsatz und an der Front der Lok wurde die Scharfenbergkupplung des Vorbilds nicht funktionsfähig nachgebildet.

Damit ergibt sich ein vorbildgerechter Blick auf den Zug, aber einige Zetties bedauern, dass die Lok nun nicht am Endbahnhof vorbildgerecht umgesetzt werden kann. Dies ist aber sicher zu verschmerzen. Etwas gravierender fällt da ein kleinerer Konstruktionsmangel auf: Die Gehäusebefestigungsschraube wurde zwar so gekonnt in der Stromlinienverkleidung getarnt, dass man sein erst anhand der Anleitung suchen muss.

Leider bricht die Abdeckkappe aber beim Entfernen meist ab, weil sie zu fest sitzt. Hoffen wir, dass sich auch dafür noch eine Lösung finden lässt, denn eigentlich müsste sich jeder Z-Bahner ärgern, der dieses Modell nicht bestellt hat oder bestellen konnte.

Letztere werden sich mit den Varianten zufrieden geben müssen, die auf Basis der neuen Formen noch möglich sind: Das ist zum einen die graue 61 001 der ersten Nachkriegsjahre, die in Diensten der späteren DB in Bielefeld stationiert war.

Aus den Wagen kann zusammen mit einer V200.0 (die es im Z-Programm bisher nicht gibt) der F-Zug „Blauer Enzian“ der späten fünfziger Jahre nachgebildet werden. Dafür müsste die Garnitur noch um einen auf fünf Wagen erweitert werden. Dieser Zug, vom dem einige Wagen museal erhalten geblieben sind, kann zwar nicht das Zukunftsflair der Epoche 2 verbreiten, doch wirken besonders die Kanzelwagen (mit roten DSG-Schildern) im Stahlblau der frühen Epoche 3 sehr elegant und kontrastieren angenehm die rote Zuglok.

Trainini-Fazit: Mit Fug und Recht darf sich der gelungene Henschel-Wegmann-Zug als Programmhöhepunkt 2005 aus dem Hause Märklin bezeichnen. Der Eierkopf wird 2006 würdig dessen Erbe antreten.

Echte Highlights hat Märklin wieder bei der Bedruckung gesetzt. Trennscharfe Kanten und lupenreine Schriften gehören schon zum gewohnten Können der Göppinger. Für Erstaunen kann da nur noch sorgen, dass die Zuglaufschilder „Berlin Ahb – Dresden“ gekonnt auf die Fensterflächen an den Wagenenden gesetzt wurden.

Am Henschel-Wegmann-Zug finden sich gleich drei Arten Kupplungen: Die Wagen werden von den aus dem VT 601 (Artikel 88731 und 88732) bekannten Spezialverbindungen zusammengehal-



Die Gehäuseschraube ist gut getarnt. Leider bricht die Kappe beim Freilegen aber auch schnell ab.



Gesamtansicht der Zuglok 61 001: Die an der ersten und letzten Laufachse ausgeschnittene Schürze ist kleineren Radien geschuldet, die ein Großserienmodell anstandslos befahren können muss.



61 001 zieht mit der Henschel-Wegmann-Garnitur an einem Streckenposten in Brandenburg vorbei.

Webadressen:
www.maerklin.de
- Informationen zum Produktangebot inkl. Newsletter-Abo -

Anzeige



Sagen Sie ihr doch einfach, Sie wollen was Kleines.

Der Beginn einer langen Freundschaft.
Exklusiv bei Lokomotiven Bahls. Lieferbar ab Ende 2005.

Mehr Infos zum Bezug unter www.lokomotiven-bahls.de/

Modell Vorbild Landschaftsmodellbau Technik Literatur Impressionen

23. Internationale Modellbahnausstellung und 2. Adventstreffen
Nachrichten aus München und Zell an der Mosel

Die diesjährige IMA in München darf wahrlich nicht als Besuchermagnet für Z-Bahner gelten, zumal sich das „Who is who“ der Szene zeitgleich im idyllischen Weinörtchen Zell an der Mosel traf. Leider wurde nicht eine einzige Schauanlage im Maßstab 1:220 in der bayerischen Landeshauptstadt ausgestellt. Dennoch hat sich der Besuch auf der Neuen Messe gelohnt. Für Liebhaber der kleinsten Spurweite wurden wider Erwarten nämlich einige Highlights geboten.

+++ Angetriebene Köf 2 ausgestellt +++

Kürzlich machte eine neu konstruierte Köf 2 mit geschlossenem Führerstand Furore. Das besondere an der altroten DB- und



Trainini – Ausgabe 5

Kostenloses, privates Online-Magazin

schwarzen DR-Lok ist, dass sie im Gegensatz zu allen anderen Modellen ihres Formats motorisiert ist. Am Stand von Scholz Heidenheim war das Modell nun öffentlich zu sehen. **Trainini** möchte dieses Modell später ausführlich vorstellen und auch testen. Voraussichtlich wird aufgrund der hohen Nachfrage aber erst im 2. Quartal 2006 ein Testmodell von Dr. Scheibe bereitgestellt werden können. Erstes Fazit: sehr detailliert und präzise verarbeitet bei minimalen Abstrichen nur unter Lupenbetrachtung.

+++ Insidermodell 2006 +++

Erwartungsgemäß und wie angekündigt stellte Märklin die Insider-Modelle 2006 im Anschluss an eine Sonderfahrt von Stuttgart nach München mit dem VT 12.5 „Stuttgarter Rössle“ vor. Sowohl die H-Nuller als auch die Zetties bekommen ihren lang ersehnten Eierkopf (siehe separater Bericht!). Spur-1-Bahner schließen nun auch endlich Bekanntschaft mit dem SVT 137 Bauart Hamburg.



oben: Zeitungskiosk (73 212)
unten: Wohnblock (73 260), Foto
Lütke Modellbau

+++ Highlight Lütke Modellbau +++

Schon auf der Modellbau West in Rheinberg (Rheinland) war Ende November der Zeitungskiosk (Art.-Nr. 73 212) von Lütke Modellbau als Bausatz beim Z-Stammtisch Rhein-Land Ruhr-Pott (ZSRR) zu sehen. In München konnte man darüber hinaus

nun die gesamte Produktpalette inklusive der Neuvorstellung „Wohnblock 6-geschossig“ (Art.Nr. 73 260) sehen und kaufen. Ebenso lohnend waren Gespräche mit dem „Modulpapst“ Manfred Jörger (System Jörger) vor Ort.

+++ Z-Neuheit von Kuswa Modellbau +++

Beschriftungs- und Ätzteilespezialist Kuswa Modellbau, bei den

Freunden der Spuren N und TT bestens bekannt, bringt nach mehreren Kundenanfragen nun seine Telegrafmastenausrüstung auch für Spur Z. Unter der Art.-Nr. ZZ 202 werden die Traversen für Einzelmasten voraussichtlich im Laufe des ersten Quartals 2006 erscheinen. Passend zu den Lütke-Fernsprechbuden (oder Eigenbauten) sind unter der Art.-Nr. ZB 301 insgesamt 9 passende schwarz-weiße Fernsprechersymbole („F“) als Nassschiebilder sofort lieferbar.

+++ Produktion der Spurweite Z +++

„Märklin wird seine Produktion auf Markterfordernisse anpassen und bleibt seinem Markenversprechen in Qualität und Produktinnovation treu. Die Verlässlichkeit der Marke ist ein Versprechen an die Kunden.“, sagte Märklin-Geschäftsführer Stephan Unser am Rande der Messe. Spur Z werde von Märklin als weiterhin strategisch wichtige Spurweite gesehen. Insbesondere auch in den Märkten Nordamerika und Japan werde sie als schöner Kompromiss zwischen Detailtreue und Flächenbedarf gesehen.



+++ Überraschung von Mo-Miniatur +++

An Gerüchten ist meist was dran: Mo-Miniatur zeigte erst im Verlauf der Münchener Messe einen weiteren Traktor für Spur Z. Dieses Mal gibt es mit dem Steyr Typ 80 ein extrem kleines Modell nach österreichischem Vorbild (Art.-Nr. 100170), welches im Gegensatz zum Eicher Wotan eher ein volkstümliches Gefährt ist. Ebenso neu ist der „Opel Feuerwehr LF8“ (Art.-Nr. 100160), mit dem eine neue Fahrzeugsparte betreten wird. Beide Modelle sind zum Preis von je 14,50 EUR bei Mo-Miniatur erhältlich. Weitere Modelle sind geplant.

Trainini – Ausgabe 5

Kostenloses, privates Online-Magazin

+++ Nützliches Werkzeug für Zetties bei Peter Post +++

Mit dem „Werkzeughalter“ (Art.-Nr. 81561) habe ich ein für Zetties überaus nützliches Werkzeug gefunden. Es nimmt Bohrer von 0 – 1,5 mm auf, hat einen Griff nach Art von Uhrmacherschraubendrehern und eignet sich damit bestens zum Handbohren von Löchern für Telegrafmasten, mechanischem Stellwerk und ähnlichem. Auf das harz- und säurefreie „Lubra metallic Pflegeöl“ (Art.-Nr. 01951) schwören auch Kleinserienhersteller. Bei Interesse bitte den Katalog bei Werkzeuge Peter Post direkt anfordern.

+++ Herbstneuheit bei Modellbau Luft +++

Die Kooperation zwischen Saller und Luft scheint erfolgreich zu sein: Nach den neuen Zf-Fahrzeugen von Saller (Diesellok und Kipploren) stellte nun Manfred Luft eine traumhaft schöne Herbstneuheit vor. Ab sofort erhältlich sind die „Steinbruch-Erweiterung Rohling“ (Art.-Nr. Z 158; EUR 33,00) und „Steinbruch Erweiterung coloriert“ (Aer.-Nr. Z 158c; EUR 43,00). Wegen der zunehmenden Attraktivität dieses Marktsegments soll die Erweiterung in einer Folgeausgabe von Trainini noch ausführlich vorgestellt und bebildert werden.



+++ Strategische Ausrichtung von Märklin +++

Märklin hat die Anforderungen des Marktes erkannt: Die Zahl der Formneuheiten soll auf das Jahr verteilt mindestens gleich bleiben. Die Vielfalt an Farbvarianten – in den letzten Jahren oft nicht mehr übersichtlich für den Kunden und den Handel – wird deutlich stärker auf hoch attraktive Modelle konzentriert. Im Vordergrund steht dabei auch eine hervorragende Qualität, weil dies für den Wert einer Marke wie Märklin unabdingbar ist.



+++ 2. Adventstreffen in Zell (Mosel) +++

In der Stadthalle von Zell an der Mosel trafen sich etwa 50 Zetties aus der ganzen Republik und den Niederlanden umsäumt von vielen, interessierten Zuschauern zum 2. Adventstreffen. Mit insgesamt 4 Spur-Z-Anlagen, darunter drei aus Modulen und einer Gesamtlänge von fast 30 Metern bot dieses Treffen mehr als jede Messe. Vorgeführt wurden klassischer Analog- wie auch moderner Digitalbetrieb. Wegen des großen Erfolges steht der nächste Termin schon fest: Die 3. Auflage findet am 10. Dezember 2006 statt.

+++ Historischer Bahnhof als Modell +++

Zur Erinnerung an den 100. Geburtstag der Moseltalbahn vom Anschlussbahnhof Bullay über Zell die Mosel entlang, gab es ein besonderes „Geschenk“. Gerhard Maurer vom ZIST 55 baute den noch heute vorhandenen Bahnhof Zell originalgetreu in 1:220 nach. Das dem Vorbild exakt nachempfundene Kleinod hatte beim Adventstreffen nahe der Vorbildstätte Premiere.



+++ Ladegut Josephine Küpper +++

Dass wahrscheinlich unbestritten schönste Ladegut für Spur Z kommt aus Aachen. Die Eheleute Küpper zeigten in Zell, was dieses Jahr so an Neuheiten gebracht hat. Unter anderem gibt es neue Fässerkombinationen, Sandsteinblöcke, Holzstapel und Kabelrollen. Das besondere sind die moderaten Preise und die Philosophie der Konstruktion: Jedes Ladegut soll möglichst nur aus seinem Vorbildmaterial nachgebildet werden. Besser geht's nicht.

Trainini – Ausgabe 5

Kostenloses, privates Online-Magazin



+++ Kleiderbügel on Tour +++

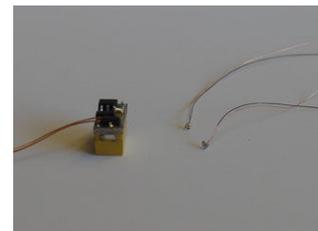
Freunde der Ostsee konnten sich angesichts des rauen Herbstwetters den weiten Weg zur Küste sparen. Der „Kleiderbügel“, wie die Fehmarnsundbrücke (eröffnet 1963) von Großenbrode nach Burgtiefe auch genannt wird, wurde als 9 Meter lange Modulanlage jetzt erstmals außerhalb Schleswig-Holsteins gezeigt.

+++ Aktuelles von Bahls +++

Noch in diesem Jahr sollen die ersten Serienlokomotiven der Baureihe V36 (DB-Version Art.-Nr. 5136, DR-Version Art.-Nr. 5137; beide Epoche 3) ausgeliefert werden. Für die Serie wurden an den IVzett-Projektplänen noch einige Änderungen vorgenommen, so dass der ursprüngliche Zeitplan eine große Herausforderung wurde. Wegen der großen Nachfrage wurden die anderen Neuheiten 2006 (wie die Neubaudampflokomotive BR 23 DB und die Harzquerbahn mit der 99.73 DR in Zm) zugunsten dieses Wunschmodells um etwa sechs Monate ins neue Jahr 2006 vorgetragen. Bahls bitte dafür um Verständnis.

+++ Auslieferungen von High Tech Modellbahnen +++

Vor über einem Jahr machte Achim Grob unter dem Vertriebsnamen High Tech Modellbahnen (www.z-hightech.de) von sich reden. Nun stehen endlich die Auslieferungen der noch mal überarbeiteten Beleuchtungsbausteine an. So sind für einige Loktypen keine Anpassungen am Chassis mehr erforderlich. Die Märklin-Glühlämpchen lassen sich einfach austauschen. Ganz neu sind der Baustein „Flackerfreie Schlussbeleuchtung“ (Art.-Nr. 7100) und die mit dem bloßen Auge kaum erkennbaren „Roten LED micro“ (Art.-Nr. 7050). Jedem Artikel liegt eine ausführliche Anleitung bei.



Modell **Vorbild** **Landschaftsmodellbau** **Technik** **Literatur** **Impressionen**

Ihre Leserbriefe

Zetties und Trainini im Dialog

Ich freue mich, dass mein kleines Magazin immer mehr Leser findet. All das geht nicht ohne Ihre Hilfe: Schreiben Sie mir doch bitte an leserbriefe@trainini.de, was Ihnen gefallen hat oder was Sie vermissen. Ich freue mich über jede Anregung und jeden Themenvorschlag. Besonders freut mich allerdings, dass auch neue Z-Bahner über Trainini Kontakte suchen. Gern veröffentliche ich deshalb auch Adressen von interessierten Stammtischen. Das hier gezeichnete Bild soll stets repräsentativ sein und bleiben.

H.-U- Druske äußert zu **Trainini** und einem Gemeinschaftsbericht von Wimmel/Rohmann (www.zettzeit.ch): Wenn Ihr vorhabt noch mehr zu veröffentlichen, solltet Ihr Euch (...) über die Themen absprechen, das ist dann der optimale Gewinn für alle MoBa-Freunde.
Hans-Ulrich Druske, via offene Nachricht

Trainini – Ausgabe 5

Kostenloses, privates Online-Magazin

Dieser Leser hat zum Artikel „Messedoramenbau für Dortmund (Teil 1)“ aus Ausgabe 4 einen Tipp parat:

Zuerst mal ein dickes Lob für die Onlinezeitung. Ich schau jeden Monat vorbei und freu mich auf eine neue Ausgabe. Es tut einfach gut als Zettler Informationen und Ideen mal nicht von Märklin zu lesen.

Ein Tipp zu dem Problem mit Korkschocker. Da bin ich auf die Idee gekommen, einfach aus verdünntem Weißleim und den Korkbröseln einen Brei anzumischen und dann mit einem feinen Spachtel ans Gleis zu bringen. Hat dann einwandfrei geklappt und schaut auch noch gut aus.



Foto: Ulrich Baumgartner

Ulrich Baumgartner, via Email

Dieser Leser hat zum Artikel „Messedoramenbau für Dortmund (Teil 1)“ aus Ausgabe 4 einen Tipp parat:

Trainini gefällt mir sehr gut. Einziger verbesserungswürdiger Punkt: Das Layout (der Titelseite) ist doch sehr einfach gehalten. Lass Dir dazu doch mal was einfallen. Andrej Katzenberger, im persönlichen Gespräch

Anm. des Herausgebers:

Ein speicher- und druckpatronenschonendes Layout, das meine Leser trotzdem optisch anspricht, ist eine der zukünftigen Baustellen für dieses Online-Magazin. Der Wiedererkennungswert des Schriftzuges muss gegeben sein, ansonsten gibt es keine Vorgaben. Derzeit mangelt es dafür aber an der Zeit und der zündenden Idee.

In eigener Sache:

Viele Leser melden sich direkt bei mir oder suchen in Foren nach den Ausgaben 1 – 3 von **Trainini**, weil diese nicht mehr zum Download im Netz stehen. Um deren Begehren nachzukommen und allen anderen beim Archivieren der Magazine zu helfen, erscheint voraussichtlich Ende Januar 2006 eine Jahres-CD.

Diese wird gegen Erstattung lediglich der mir entstehenden Kosten abgegeben. Inhalte der CD werden voraussichtlich sein:

- Ausgaben 1 bis 5 von **Trainini** (August – Dezember 2005)
- Passendes Hüllen-Cover zum Ausdrucken (Vor- und Rückseite)
- **Trainini**-Jahresvideo 2005
- **Trainini**-Wandkalender 2006 (hohe Druckauflösung)
- Spur-Z-Katalog von Lütke Modellbahn
- Überraschungsbonus (Programm-Demoversion)

Den genauen Erscheinungstermin kann ich heute noch nicht nennen, da er sowohl vom Erscheinen des neuen Lütke-Katalogs abhängt wie auch von der Vertonung des Videos und der Lizenzierung der Musikrechte. Der Kalender wird bis dahin in kleinerer Auflösung online bereitgestellt.



Impressum:

Diese Veröffentlichung ist ausschließlich privater Natur. Sie gibt ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers des jeweiligen Artikels wieder. Sofern ein Beitrag nicht namentlich gekennzeichnet ist, ist dieser Verfasser mit dem Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, vom Herausgeber.

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Flemerskamp 59, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder Email presse@trainini.de; Mitarbeit und Hilfe: Helmut Brücker, Jörg Neidhöfer.

Leserbriefe sind unter Angabe des Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder Email an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Eine Veröffentlichung bleibt dabei dem Herausgeber vorbehalten. Dieser bemüht sich aber, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und möglichst jede Einsendung zu berücksichtigen.

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen und Bezeichnungen sind entweder Firmennamen oder Warenzeichen des jeweiligen Herstellers oder Inhabers der Rechte. Diese werden ohne die Gewährleistungen der freien Verwendbarkeit genutzt. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehme ich keine Haftung.

Diese Berichte erscheinen unregelmäßig in loser Form und stehen für alle interessierten Modellbahner, besonders Freunde der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Download auf www.trainini.de bereit. Beim Download können fremde Verbindungs- und Providerkosten entstehen. Ein Einstellen dieser Beiträge auf anderen Servern ist ausdrücklich erlaubt, solange deren Download nicht kostenpflichtig angeboten wird.

Alle Beiträge, Fotos und Berichte unterliegen dem Urheberrecht. Besonders kommerzielle Verwertung ohne vorherige, ausdrückliche Genehmigung des Herausgebers ist ausdrücklich untersagt und wird nicht toleriert.