

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



Das Sägewerk aus Bremen

Velmo-Umbau für jedermann
Digital für Einsteiger

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wir nähern uns den wärmsten Wochen des Jahres und viele von uns zieht es bald wieder gen Süden in den Urlaub. Die Modellbahn führt in dieser Zeit bei den meisten nur ein Schattendasein, ohne jedoch in Vergessenheit zu geraten.

Bald werden wir wissen, ob diese Erfahrung der Vorjahre auch während der Weltwirtschaftskrise Bestand hat. Vielleicht bleiben ja nun doch viele zu Hause und besinnen sich auf ihr Rückzugsgebiet Familie und die eigenen vier Wände. Unserem Hobby könnte das natürlich gut tun und alle Hersteller könnten Rückenwind daraus sicher bestens gebrauchen.

Keine Anzeichen der Krise gibt es auf dem Sägewerkdiorama von Götz Guddas. Dieser Hauptattraktion der Intermodellbau für den Bereich der Modellbahn wollen wir heute einen eigenen Beitrag widmen: Zu viele Details und Funktionen wurden hier in mühseliger Handarbeit geschaffen, um sie in einem Messebericht auch nur näherungsweise würdigen zu können.

Wieder ein Mal beweist sich, was die Spurweite Z im Vergleich zu den großen Spuren ausmacht: Kreativität im Eigenbau sowie Landschaften ohne Kompromisse. Ich bin sicher, das für den Einbau in eine Anlage vorgesehene Diorama wird auch Ihnen gefallen. Und deshalb wird im Sägewerk auch kräftig in die Hände gespuckt!

Weiter geht es mit einem Umbaubericht von Michael Koch. Er beschreibt seinen Einstieg und seine ersten Erfahrungen mit der digitalen Spur Z. Der Anfang war leichter als gedacht, die Begeisterung folgt auf dem Fuße. So bezieht er auch die ersten Schritte nach dem geglückten Umbau mit in seine Erläuterungen ein.

Der digitale Start ist auch Thema einer aktuellen Literaturempfehlung. Das Eisenbahn-Journal hat sich in kompetenter Weise mit den Bedürfnissen der Anfänger beschäftigt und ein Sonderheft für diese Zielgruppe aufgelegt. Mangels Großserienangebot ist die Nenngröße Z zwar nicht unter den digitalen Startpackungen berücksichtigt, aber der Marktüberblick über gängige Zentralen geht auch an uns nicht vorbei.

Der Schwerpunkt der heutigen Ausgabe auf der digitalen Modellbahnsteuerung ist übrigens kein Zufall. Wir erfüllen damit noch einen Wunsch aus der **Trainini Leserumfrage 2006**. Sie sehen, dass wir die Ergebnisse und Anregungen auch nach drei Jahren längst nicht vergessen haben!

Auch bei Märklin geht es weiter: Am 25. Mai fand die Gläubigerversammlung statt und Insolvenzverwalter Michael Pluta hat dort Rückenwind erhalten. Wir berichten in den Kurzmeldungen auch darüber und warten gespannt, wann die teilweise erneut verschobenen Neuheitenauslieferungen beginnen.

Sehnsüchtig warten wir schließlich noch auf den „Senator“ oder die beiden „Jumbos“ der Baureihe 44 in Kohle- und Ölausführung. Sie würden uns doch sicher an die Anlage statt ans Wasser ziehen, oder?

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort.....	2
--------------	---

Modell

Aktuell kein Beitrag

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Es klappert die Mühle.....	4
----------------------------	---

Technik

Spurweite Z einfach digital.....	19
----------------------------------	----

Literatur

Digital für Einsteiger.....	23
-----------------------------	----

103 – die zeitlos Schöne.....	26
-------------------------------	----

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....	27
-------------------------------------	----

Wir danken Michael Koch und Götz Guddas für ihre Gastbeiträge.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 18. Juni 2009

Titelbild:

Im Sägewerk von Götz Guddas wird immer fleißig gearbeitet, das Sägegatter rattert auch im Modell ununterbrochen. Währenddessen fegt der Lehrling fleißig Sägespäne aus der Halle. Eine Ladung wurde soeben verladen und wartet auf ihren Abtransport auf der Schiene.

Götz Guddas' Sägewerk in 1:220 Es klappert die Mühle...

...am rauschenden Bach, klippklapp, klippklapp. So heißt es in einem bekannten Kinderlied, das vermutlich noch jeder Modellbahner singen könnte. Auf dem Messediorama von Götz Guddas zur Intermodellbau 2009 wird die Melodie lebendig. In weit über 300 Stunden und aus über 3.500 Teilen wurde ein Kleinod geschaffen, das viele Besucher in seinen Bann zog. Und wie vom Erbauer gewohnt, verstecken sich wieder eine Menge raffinierte Details in diesem Werk.



Von Götz Guddas. Am Anfang des Projekts Sägewerk stand die Idee, mein Modul zu erweitern. Als Thema hatte ich mir eine Ausweiche mit einem kleinen Haltepunkt und einem Abstellgleis ausgesucht.

Während meiner Kindheit hatte ich das Faller-Sägewerk 2249 in der Spurweite N auf meiner Anlage, das mir sehr gut gefiel und, natürlich passend im Maßstab 1:220, auch gut zum Abstellgleis passen würde.

Leider werden für die Spur Z keine Sägewerke nach europäischem Vorbild angeboten. Also konnte meine Idee nur mit einem Eigenbau Gestalt annehmen.

Als Vorlage habe ich mir einen gebrauchten, aber nicht montierten Bausatz besorgt und wollte die Teile verkleinert nachbauen. Das hatte den Vorteil, dass ich nicht komplett neu planen und eigene Gebäudedimensionen finden musste. Solange ich mich nicht verrechne, sollte das Ergebnis folglich stimmig werden.

Der Bau des Sägeschuppens

Als erstes Gebäude wählte ich für den Eigenbau den Sägeschuppen aus Holz. In rustikal anmutender Ständerbauweise wurden die Bretter, so wie sie einst aus dem Sägegatter kamen, senkrecht auf die Latten genagelt.

Nachgebaut habe ich das in Echtholz: Dazu habe ich einen speziellen Buchenholz-Furnier verwendet, der normalerweise in der Profilmantelung verwendet wird. Die Besonderheit ist, dass es rückseitig mit einem Flies kaschiert ist und die Dicke dieses Furniers nur 0,3 mm beträgt. So lässt sich das Material gut mit dem Bastelmesser oder Skalpell schneiden. Es splittert dabei nicht und bricht auch nicht so leicht aus.

Die Bretter habe ich wahllos am Lineal entlang geschnitten, ohne sie genau abzumessen - mal breit, mal schmal, mal parallel und mal schief – wie es halt auch beim Vorbild der Fall war. Die Basiswände habe ich einfach aus einer Lage Furnier geschnitten, weshalb die Maserung quer zum späteren

Bretterverlauf steht. Dann habe ich Holzleim von hinten dünn auf ein Brett gestrichen und es auf die Basiswand geleimt.

Das nächste wird mit einer kleinen Fuge danebengesetzt und so geht es weiter, bis der Sägeschuppen langsam Gestalt annimmt. Nach 10 aufgeleimten Brettern habe ich sie an den Enden mit der Basiswand bündig abgeschnitten. An demjenigen Teil des Schuppens, an dem später das (bewegliche) Sägegatter zu sehen sein soll, habe ich die Bretter nur abgebrochen, damit es ein bisschen rustikaler aussieht.



Der Sägeschuppen in der Seitenansicht: Er ist ein kompletter Eigenbau aus Echtholz. Die Bretterwände ruhen auf Holstreben und Balken, auch die Innenwände und Bodenbeläge wurden aus dem Naturmaterial gebaut.

Wichtig bei diesen Arbeiten ist, dass herausquellender Weißleim immer gleich weggeputzt wird, damit die Fugen offen bleiben. Keine Sorge beim Nachbau: Natürlich krümmt sich das Bauteil etwas: Begradigt wird es durch das Überstreifen über eine Flasche in entgegen gesetzter Richtung.

Die Hausecken wurden mit einem 45°-Klotz, der mit Schleifpapier bestückt wurde, auf Gehrung geschliffen. Die fertigen Wände wurden anschließend mit Tesafilm zur Faltschachtel verbunden, beleimt und zusammengefaltet. Danach wurden die Ecken von innen mit 1,3-mm-Holzleisten stabilisiert, Pfosten und Abstreben sowie die eine oder andere Verstärkung angebracht, damit die Innenwände später nicht unnatürlich kahl erscheinen.

Hinter der Giebelluke habe ich zusätzlich noch einen Fußboden eingebaut, damit die Öffnung auch einen erkennbaren Sinn hat. Sobald alle Arbeiten beendet sind, wird der Schuppen noch mit Beize und Farbe gestaltet - frisches Holz ohne jede Patina entspräche nicht dem Vorbild eines Sägewerks mit jahre- oder jahrzehntelanger Betriebsgeschichte.

Für das Dach des Gebäudes habe ich zunächst ein Übungsstück gefertigt, das später auf einen kleinen Schuppen passen kann. Das endgültige Dach entstand aber auf identische Weise. Mit einer Reißnadel habe ich das Furnier streifenweise in Schindelbreite so weit durchgeritzt, dass die einzelnen Streifen nur noch durch das Flies als Blatt zusammengehalten werden.



Der Blick in den Sägeschuppen gibt nicht nur den Blick aufs Sägegatter frei. Ebenso gut sind die Bodenbeläge und Innenwände zu sehen. Abgelegte Sägebretter und Holzstapel verleihen der Szene Authentizität.

Dann wird mit dem Bastelmesser auch das Flies angeritzt und zwar quer zur Schindelstruktur. Der Schindelstreifen lässt sich nun leicht abbrechen. So wird Streifen für Streifen hergestellt. Sie werden dann mit Leim von unten beginnend überlappend auf die Dachbasis geklebt.

Dabei sind die Schindeln immer ein bisschen seitlich zu versetzen, damit keine senkrechte Streifen entstehen und die typische Optik eines gedeckten Daches erreicht wird. Nach 1850 Schindeln war mit dem Dach der Sägeschuppen schließlich fertig!

Werkstatt und Spänebunker entstehen

Die nächsten beiden Gebäude, die Werkstatt und der Spänebunker, sollen waagrecht verbrettert wiedergegeben werden. Dafür werden die Verkleidungsbretter möglichst gleichmäßig geschnitten. Als Hilfsmittel habe ich unter ein Lineal ein Stück Konservendosenblech als Parallelanschlag geklebt. Der Abstand zur Schneidkante betrug etwa 1,1 mm. Die Bretter werden von hinten durch das Flies zunächst angeritzt und erst dann mit mehreren Schnitten durchtrennt.

Mit dieser Technik kann das Messer nicht so schnell von der Maserung fehlgeleitet und das Brett als Folge schief werden. Mit Leim werden die fertigen Bretter danach schuppenförmig von unten

beginnend auf die Basiswand geleimt. Ist alles getrocknet, werden die überstehenden Bretter bündig mit der Basiswand abgeschnitten.

Die Gehrungen der Wandecken habe ich abweichend zum Sägeschuppen mit einem Prismenfräser mit Hilfe einer kleinen Vorrichtung auf der Fräse geschaffen. Das ging deutlich schneller und erwies sich auch als viel genauer. Die Wandteile wurden anschließend wieder mit Tesafilm zur Faltschachtel verwandelt.

In die Gehrungsfugen gab ich dann den Leim und faltete das Gebäude zusammen. Die offene Gebäudeseite (zum Sägeschuppen zugewandt) musste noch mit Tesa gesichert werden. Erst nach dem Abbinden des Leims befreite ich die Hausecken von Weißleimresten. Mit ein paar Leisten ließ sich die freistehende Wand parallel zu den anderen Wänden ausrichten und fixieren.

Damit stellte sich nun die Frage, wie ich das Dach dieser beiden Gebäude bauen sollte? Asbestzement-Wellendach, auch "Eternit" genannt, war früher oft das Mittel der Wahl für eine solche Gebäudeeindeckung. Auch wenn dieser Werkstoff heute aus Umwelt- und Gesundheitsgründen nicht mehr verwendet wird, hat er historisch seine Berechtigung im Modell nachgebildet zu werden.



Werkstatt (linker Gebäudeteil) und Spänebunker (rechter Teil) bilden einen Gebäudetrakt. Erkennbar sind sie an der waagrecht verlaufenden Brettverschalung. Eine Besonderheit stellt hier das selbstgefertigte Wellblechdach dar. Der Bau des kleinen Schuppens links wird in einem separaten Abschnitt beschrieben.

Und auf meinen Spänebunker gehört solch ein Asbestzement-Wellendach. Das Problem bereitete aber die maßstäbliche Umsetzung der Wellenstruktur ins Modell, weil es nichts Brauchbares zu kaufen gibt. Die rettende Idee kam morgens beim Zähneputzen, als ich den Schraubdeckel der Zahnpastatube öffnete: Die Riffelung des Deckels würde exakt passen, aber leider ist er rund. Zerschneiden und Geradebiegen schieden als Option aus.

Die nächste Idee folgte auf dem Fuße und ich fragte meine Frau: „Hast Du noch eine Zahnpasta in Reserve?“ „Da ist doch noch genug drin“, bekam ich als Antwort. „Nein, ich brauche nur den Deckel!“ Sie legte mir nun gleich drei Tuben auf den Waschtisch. Die Riffel der Tubendeckel griffen wie ein Zahnrad sauber ineinander. „Alufolie da hindurchdrehen, dann hast Du Wellblech“ – die alles entscheidende Idee für mein Modell!

Leider erwiesen sich die Deckel als zu kurz, das Wellblech würde so zu schmal werden. Zwei identische Verschlüsse eines Augensprays aus der Apotheke mit einer Riffellänge von 33 mm lösten letztendlich auch dieses Problem. Also schnitt ich Streifen, die 0,5 mm schmaler als die Riffelung der Schraubverschlüsse sind, aus einer möglichst festen Alufolie. Sie wurde gerade und bei leichtem Druck auf die Verschlüsse mittels Drehbewegung durch die Zahnstruktur hindurchgeführt.

Um das so gewonnene Wellblech vor Beulen zu schützen, schien mir ein Verstärken des Materials angeraten zu sein. Also klebte ich auf eine Glasplatte, die ich als Bastelunterlage benutze, ein Stück Teppichklebeband. Nach dem Abziehen der Schutzfolie legte ich das Wellblech vorsichtig darauf und drückte es leicht mit einem Borstenpinsel auf. Jetzt lag das Wellblech schön gerade und konnte weiterbearbeitet werden.

Dafür mischte ich etwas Epoxydharzkleber (Loctite 3430) auf der Glasplatte an, der nach rund 10 Minuten geliert und über Nacht aushärtet. Behutsam füllte ich mit einem Furnierspachtel die Rillen des Wellblechs, dabei ist darauf zu achten, dass sie nicht überfüllt werden. In den noch flüssigen Kleber habe ich dann ein etwas größeres Stück Furnier als Dachverstärkung gelegt und das Furnier mit einem geraden Klotz sowie einem 100-Gramm-Gewicht beschwert.

Nach gut 30 Minuten ist der Kleberrest auf der Glasplatte weitgehend fest, lässt sich aber noch leicht mit dem Fingernagel eindrücken (Fühlprobe). Mit einer Pipette habe ich etwas Terpentin rund um das Furnier auf das Klebeband getropft.

Durch die Kapillarwirkung läuft das Terpentin zwischen Wellblech und Klebeband, nach 2 Minuten lässt sich das Wellblech dann unbeschädigt vom Klebeband abnehmen. Die Wellen werden nun vorsichtig mit Pinsel und Terpentin von verbliebenen Klebebandresten gereinigt und anschließend mit Küchenkrepp getrocknet.

Aus einem der Schraubdeckel, mit denen ich zuvor das Wellblech gerollt habe, fertigte ich mittels eines Klotzes, einer Schraube und zwei sauber in den Deckel passenden Kugellagern ein Hilfswerkzeug, mit dem ich auch die Kanten zwischen den einzelnen Wellblechplatten auf dem Dach nachbilden kann. Für eine gerade Führung des Werkzeugs musste ich noch eine Anschlagleiste auf den Tisch klemmen.

Die gewünschten Plattenabstände (5 mm) wurden auf dem Wellblech nun an beiden Rändern angezeichnet und dann mit meinem „Kantenroller“ jede Plattenreihe mit mäßigem Druck in das Wellblech eingerollt. Dabei gibt der noch nicht ganz ausgehärtete Kleber nach und so entstehen quasi

Größenmaße des Sägewerks:

Sägewerkgrundfläche	100 x 66 mm
Dioramengrundfläche	230 x 154 mm

Bauzeit

über 350 Stunden
oder 4 Monate

Gebäudebauteile

Dachschindeln	2.205
Furnierholzbretter	376
Konstruktionsteile	121
Wellbleche (Aluminium)	2
Dachpappe (Schleifpapier)	1
Sonstige Teile (Holz & Polystyrol)	48

Details & Funktionselemente

Wasserrad	82 Teile
Gattersäge (Messing)	23 Teile
Rollböcke (Messing)	28 Teile
Sägenleise (Stahl & Platinenmaterial)	37 Teile
Absaugung (Aluminium & Kupfer)	26 Teile
Späneschieber (Stahl & Messing)	10 Teile

Stapelhölzer	150 Stück
Schnittholz-Dekoration (Bohlen & Stapelhölzer)	350 Teile

Dreibockkran (Messing & Bambus)	28 Teile
Bachbrücke (Holz)	31 Teile

ge- und verbaut insgesamt	3.518 Teile
---------------------------	-------------

nebenbei auch die Plattenabsätze. Endlich darf das Dach über Nacht, beschwert wieder mit Klotz und Gewicht, auf einer warmen Ofenplatte oder dem Heizkörper aushärten.

Am nächsten Tag wird das Dach grob zugeschnitten, was mit einer gewöhnlichen Schere gut gelingt. Danach wird es mit einer Schleifpapierfeile (Körnung 240) exakt auf Maß gebracht. Nach einem Lackauftrag in mattem Hellgrau (Neuzustand) oder einem dunkleren, schmutzigen Farbton (verwitterter Zustand) ist das Asbestzement-Wellendach endlich fertig gestellt.



Zwei kleine Schuppen und ein Unterstand ergänzen das Sägewerk-Ensemble: Der Anbau an die Werkstatt war bereits auf Seite 7 zu sehen, der zweite wurde auf der diesem Bild gegenüberliegenden Seite des Mühlenhauses angebaut. Besonders gelungen wirkt auch der Unterstand für den alten Lanz-Schlepper. Seine Dachschildeln wurden bereits kräftig vom Wind durcheinandergewirbelt. Gleichmaßen bestechen kann die Patina der Gebäude.

Nun fehlten noch die Aggregate für das Absaugen der Späne, denen ich mich als Nächstes widmen möchte: Aus Aluminium habe ich die großen Körper aus dem Vollen gedreht. Die Rohranschlüsse sind aus Aluminium-Rohmaterial gefräst und, wo erforderlich, passend zurechtgebogen, bis sie von selbst an ihren Positionen bleiben.

Das Untergestell habe ich aus Messingblech gefertigt und mit den Beinen aus 0,8-mm-Messingdraht verlötet. Jetzt müssen die großen Absauger noch verrohrt und auf die Wellendächer montiert werden. Vorher werden aber alle Absaugteile noch dunkelgrau mit einem Hauch Metalliclack matt gespritzt und von oben beginnend dunkler patiniert – Dreck kommt halt immer mit dem Regen von oben.

Ein kleines Problem bereitete mir der Bedarf an einem weichen Aluminiumdraht in einer Stärke von 1,8 mm. Daraus wollte ich die Rohre für die Absaugung gestalten. Als Elektriker-Auszubildender wusste mein Sohn, dass eine 2,5-mm²-Leitung eine Stärke von 1,8 mm besitzt. Nun war es halt Kupfer statt

Aluminium, aber auch diese Klippe war umschifft – Werkstatt und Spänebunker konnten endlich vollendet werden.

Kleine Schuppen als Ergänzung

Der Bau von zwei kleinen Schuppen, die später an den größeren Gebäuden stehen sollten, nahm ein weiteres Wochenende Zeit in Anspruch. Die bekannte Bauweise des Sägeschuppens mit senkrechten Brettern kam hierbei wieder zur Anwendung.

Das kleinere Exemplar bekam ein Schindeldach, der größere hingegen ein Pappdach, das mit Dachlatten gesichert wurde. An den Dachenden steht rechts, links und unten die Dachpappe über, damit (beim Vorbild) das Regenwasser ordentlich ablaufen kann. Nachgebildet habe ich sie mit grauem Schleifpapier der Körnung 360.

Muss auf der Modellbahn immer alles heil und neu sein? Ich meine Nein, und so gehört das reparaturbedürftige Dach auf einen Unterstand, der hinter dem Sägewerk überlange Bretter, die durch ein Loch gesteckt werden, abdeckt. Dann habe ich dem vom Zahn der Zeit gezeichneten Dach zur Verstärkung noch 8 Dachsparren verpasst und die Fachwerkunterkonstruktion der Wände hergestellt.

Die senkrechten Bretter wurden hier mit Luftschlitzen zum durchsehen auf die Unterkonstruktion „genagelt“. Bezogen aufs Vorbild darf es dann nicht wundern, wenn sich das Dach in Wohlgefallen auflöst: Weil der Wind bei Sturmstärke mit kräftigen Böen in den offenen Unterstand weht, heben einzelne Schindeln schon mal ab, wenn der haltende Nagel durchgerostet ist.

Mühlenhaus und Wasserrad

Für das Mühlenhaus habe ich einen einfachen und von jedermann leicht zu beherrschenden Weg gewählt: Kibri bietet schließlich gut gelungene Dach- und Mauerplatten an. Immerhin musste ich das Rad ja im wahrsten Sinne des Wortes auch noch neu erfinden, wie mir bereits dämmerte, und so griff ich auf vorgefertigte Bauplatten zurück, wie sie im Modellbahnfachhandel zu erwerben sind.



Auf dieser Aufnahme ist neben dem Mühlenhaus mit Wasserrad auch der kleinere der beiden Schuppen gut zu sehen, die aus Holz mit senkrechter Bretterverschalung gebaut wurden. Er wurde vorn ans Mühlenhaus angebaut.

Der typische Plastikglanz wird später mit einem dünnen Lackauftrag entfernt, damit sich auch das letzte Gebäude sauber und glaubhaft in mein neues Ensemble einfügt. Fenster und Türen bestehen aus echtem Holz.

Das Kibri-Material ließ sich sehr gut mit dem Bastelmesser schneiden, die Verbindungsecken habe ich mit einem Prismenfräser sauber auf Gehrung gefräst. Der Rest ist aus den vorherigen Bauabschnitten bereits bekannt: Mit Klebeband habe ich den Rohbau zur Faltschachtel gemacht und in den Innenecken mit dünnflüssigen Sekundenkleber fest verklebt.

Leider erwiesen sich die Dachplatten mit 1,5 mm Stärke als viel zu dick. Die überhängenden Dachpartien mussten für eine glaubhafte Darstellung auf 0,7 mm zurückgefräst werden, um die Filigranität des Modells nicht leiden zu lassen. Die Ortgangbretter habe ich wieder aus Furnierstreifen hergestellt.

Da in dieses Gebäude auch der Elektromotor für das Wasserrad montiert wurde, gestaltete ich das Dach abnehmbar, um einen Zugang zum Innenraum zu bewahren. Mir schwebte eine Schraube zum Sichern des Daches vor, die sich vom Schornstein verdecken ließe. Die Untersetzung wurde so gewählt, dass sich das Wasserrad mit 15 Umdrehungen pro Minute dreht.

Es handelt sich um eine unterschlächtige Ausführung, für die wieder mal kompletter Eigenbau angesagt war, denn das entsprechende Faller-Teil aus dem Spur-N-Bausatz wirkte zu klobig. Außerdem sah es hier für meinen Geschmack nun auch noch billig aus. Vorbildstudien sollten Aufschluss über eine sinnvolle Mühlenradkonstruktion geben.

In der Umgebung fand ich drei Wassermühlen: Harpstedter Wasserburg, Heiligenrode und Hasbergen. Das für mein Modell am besten passende Mühlenrad fand ich in Hasbergen. 5,5 m im Durchmesser sowie 2,75 m Hebel bei einer Radbreite von 1 m. Das ergibt eine Schaufelfläche von 0,5 m². 5 - 6 Schaufeln sind stets im Wasser und wenn der Bach viel Wasser führt, dann darf im Getriebe nichts blockieren...

Aufs Modell umgerechnet ergaben sich ein Durchmesser von 25 mm und eine Breite von 4,5 mm. 36



In der Detailansicht offenbart auch das Mühlenrad die hohe Handwerkskunst, mit der es erbaut wurde: Allein Bogen und Speichen ergeben schon 16 maßgefertigte Teile. Hinzu kommen die Achsführung und 36 Wasserschaufeln!

Schaufeln werden durch das Wasser bewegt. In der Summe blieben damit 78 Teile zu fertigen und zu montieren! Der große Wasserradbogen wurde aus 8 „Tortenstücken ohne Spitzen“ zusammengesetzt und von hinten um ein halbes Brett versetzt mit 8 weiteren solcher Tortenstücke verleimt. Die Montage ging auf einer exakten Zeichnung am besten von der Hand.

Die 8 Speichen habe ich sauber nebeneinander zusammengespannt und an den Kreuzungspunkten in Balkenbreite halb durchfräst. So ließen sie sich leicht und genau zusammenstecken und dann fest verleimen. Damit das Rad später rund läuft und nicht eiert, folgen nun die weiteren Arbeiten an der Drehachse.

Das mittlere Quadrat, gebildet aus den 8 Speichen ist die Radmitte, durch das später der Achsvierkant geführt wird. Zunächst drehte ich einen runden Bolzen, der sauber in dieses Quadrat passt. Ein planer Holzklötz, der wagerecht in den Maschinenschraubstock der Fräse eingespannt wird, bekommt ein Loch für den Bolzen. Nun lässt sich das Speichenkreuz auf dem Klotz um den Bolzen drehen. Mit einem Fräser werden die Speichen an den Enden halb abgeplattet, in dem die Speichenenden gegen den Fräser gedreht werden.

Von außen beginnend wird es so lange enger, bis der Radbogen innen auf die entstandenen Absätze der Speichen passt. Nun werden Bogen und Speichen verleimt. Anschließend fräsen wir auf der gleichen Vorrichtung die Außenkonturen des Wasserrades rund. Nun sind die 36 Schaufeln im richtigen Abstand auf einen Radbogen zu leimen. Wieder geschieht dieser Schritt auf der Zeichnung als Auflegefläche.

Der zweite Wasserradbogen ohne Schaufeln wird nun auf einen passenden Vierkant, der senkrecht auf einer Platte klebt, gesteckt. Dann wird Leim auf die Arbeitsplatte gestrichen und die schon mit Schaufeln präparierte Hälfte so hineingedrückt, dass alle Schaufelkanten gleichzeitig mit Holzleim bedeckt werden. Anschließend wird auch er auf den Vierkant gesteckt und das Rad kann vollständig zusammengeleimt werden.

Funktionsfähiges Sägegatter

Aus Messingblech und Draht habe ich das Sägegatter gefertigt. Verbunden wurden die einzelnen Teile in Löttechnik. Als alles fertig konstruiert war, habe ich dem Sägegatter mit Brüniermittel (Messingbraun von Fohrmann) ein dunkleres, nicht mehr glänzendes Äußeres gegeben.

Die Sägeblätter erhielten echte Zähne, die dem Modell nicht nur eine dem Vorbild entsprechende Optik sondern auch Funktion verleihen sollten. Spannend blieb die Frage, ob das Gatter in Verbindung mit dem Motor Streichhölzer zu Brettern würde sägen können? Es würde, aber das konnte ich an dieser Stelle noch nicht wissen.



Das Sägegatter wurde aus Messing gefertigt und ist auch im Modell voll funktionsfähig. Der Antrieb erfolgt über einen Elektromotor, der unter dem Diorama sitzt und auf eine Kurbelwelle arbeitet. Selbstgefertigt sind auch die Führungsrollböcke und die Schienen.

Zunächst hatte ich mich ja noch dem Antrieb des Sägegatters zu widmen, der über Kurbelstangen erfolgen sollte. Das Gatter selbst lässt sich im Testlauf von Hand ganz leicht bewegen, also sollte es auch für den Motor kein Problem sein. Und tatsächlich: Nahezu frei von Spiel gleitet es in den Führungen im durch den Motor vorgegebenen Takt herauf und herunter. Die Motoruntersetzung habe ich mit 96,4:1 konzipiert, 60 Umdrehungen pro Minute macht der Elektromotor.

Um einen Baumstamm gerade in die Säge zu befördern, müssen die Arbeiter ihn auf die Einzugsrollen am Gatter

legen und hinten auf einem fahrbaren Führungsrollbock ausrichten, der auf Gleisen geführt wird. Das Holz in die Sägehalle zu befördern, hieße es auf einen Transportwagen zu legen, sofern man es nicht schleppen wollte. Also war klar, dass ich auch einen Schienenstrang und Rollböcke zu bauen hatte.

Die Schwellen habe ich aus einer einseitig beschichteten 0,5-mm-Platine geschnitten. Die Kupferbeschichtung der Schwellen wurde mit Ausnahme der kleinen Verbindungsflächen für die Gleisprofile (Lötunkte!) weggefräst. Dann habe ich doppelseitiges Klebeband auf den Tisch geklebt und die Schwellen im gleichen Abstand darauf fixiert. Einzelne Exemplare dürfen ruhig auch etwas schief liegen.



Die handgelöteten Führungsschienen führen die mit Stämmen beladenen Rollwagen schnurgerade zum Sägegatter, dessen Sägeblätter auf dieser Aufnahme ebenfalls gut zu erkennen sind.

Die Lötunkte an den Schwellen sowie die Gleisprofile aus Federdraht mit 0,5 mm Stärke sollen nun vorverzinkt werden und dann auf die Schwellen aufgelötet werden. Danach erhalten die Schwellen einen dunkelbraunen Lackauftrag, während die Gleisprofile mit Blei- und Zinnschwärze schwarz verfärbt werden.

Die Rollböcke bestehen aus Messingblech (0,3 mm Stärke). Die Räder habe ich gedreht und auf eine 0,3-mm-Federdrahtachse aufgesteckt. Der Raddurchmesser beträgt 1,4 mm, die Spurkränze sind 0,3 mm hoch. Nach dem Löten habe ich die fertigen Rollböcke ebenfalls brüniert, um ihnen den Messingglanz zu nehmen.

Dioramengrundplatte und Patina

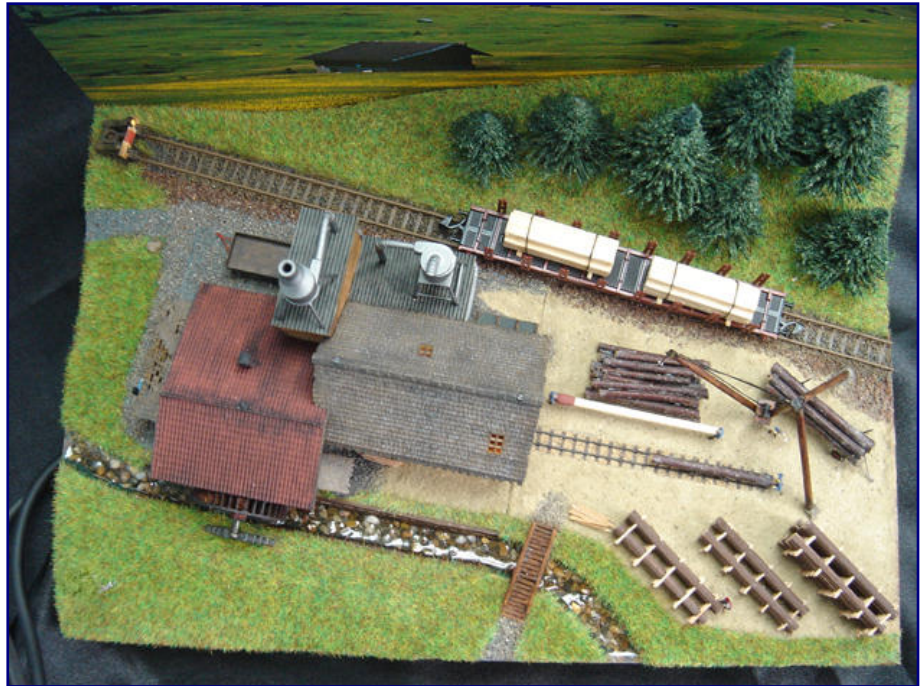
Obwohl das Sägewerk in meine Anlage integriert werden soll, wollte ich es auf eine separate Grundplatte montieren, um es für Wartungsarbeiten herausnehmen zu können oder, wie in Dortmund geschehen, als separates Diorama auf Messen zeigen zu können.

Also habe ich die Lage aller Gebäudeteile ermittelt und festgelegt, dann wurde die erforderliche Größe der Grundplatte bestimmt. Es folgte das passende Zurechtschneiden. Die Auflage der Grundplatte

sollten vier Märklinstecker sein, damit ich keine Kabel zu lösen hatte. Ein Haltewinkel für den Wasserradantrieb musste ich schließlich noch anfertigen und montieren.

Langsam aber sicher gelangte ich an den Punkt, eine Patina für meine Gebäude anzubringen, damit man meinem Sägewerk die jahrelange Arbeit auch im Modell ansieht. Das Schindeldach bereite mir am meisten Kopfweh: Ein intaktes, leicht verwittertes Holzdach hat im Sonnenlicht einen grausilbrigen Glanz.

Flüssige Farben oder Beize bereiteten mir Unbehagen, weil sich das Holz bei den Arbeiten verziehen könnte. Nur als flaches Wandstück hätte sich ein Bauteil später noch wieder begradigen lassen. Deshalb bin ich auf die Idee gekommen, Trockenfarben zu verwenden. Doch lässt sich auch mit ihnen der grausilbrige Glanz nicht erreichen.



Die Aufsicht veranschaulicht die Größe der Dioramengrundplatte und die Stellfläche der Gebäude. Auch die gut gelungene Patina der Schindeldachpfannen wird auf diesem Bild deutlich.

Mit Graphit fand sich auch dafür eine Lösung. So tauchte ich einen alten Borstenpinsel in Graphitpulver und trug es auf die Schindeln auf. Zunächst schien es noch viel zu silbrig, weshalb ich es nicht deckend hellgrau abtönte.

Den Sägeschuppen habe ich schließlich doch mit einer braunen Lösungsmittelbeize behandelt. Je nach Verdünnung mit Alkohol lassen sich damit alle Brauntöne von Schwarzbraun bis Hellbeige erzielen. Die Wiedergabe von mit Carbolineum gestrichenen Holzwände ist damit am einfachsten: einmalig dick aufgetragen und schon ist die Wirkung perfekt.

Geht man nach dem Beizauftrag noch mal mit einem Alkoholpinsel oder einem Lappen über die Oberflächen, erscheinen sie anschließend deutlich ausgebleichener. Als weitere Steigerung einer verblichenen Wirkung empfehle ich hellgraue Pulverfarbe als weiteren Schritt.

Damit konnten nun alle Gebäude fest mit der Grundplatte verleimt werden. Der Sägeschuppen erhielt in allen vier Ecken Laternen sowie einen Dielenboden, damit der Betrachter auf der Intermodellbau auch das rege Innenleben gut verfolgen und beobachten kann. Die Gleise wurden nach dem Einkleben mit „Sägemehl“ geschottert, denn was sonst könnte typischer für eine Sägehalle sein? Weiter ging es dann mit der Elektrik.

Die Elektrik

Meine Anforderung an die elektrische Ausstattung war, dass ich das Sägewerk später ohne aufwändiges Lösen von Kabeln aus der Anlage herausnehmen kann. Beide Motoren (Mühlenrad und Sägegatter) sowie das Licht sollten über einen Decoder einzeln geschaltet werden können.

Also fügte ich alle Kabel auf einem Schaltbrett zusammen. Die Verbindungen zur Anlage sollten über handelsübliche Buchsen und Stecker erfolgen. Die Buchsen wurden verdrahtet und mit Leim in jede Ecke der Grundplatte gesetzt. 1 gemeinsamer Masse-Anschluss und 3 Phasen, dazu ein kleiner Gleichrichter für jeden Motor und ein 500-Ohm-Drahtpotentiometer, damit ich jeden Motor einzeln auf die gewünschte Drehzahl einstellen kann, waren zu verbauen.



Die Beleuchtung, bestehend aus den erwähnten 4 LED im Sägeschuppen sowie einer weiteren im Mühlenhaus, wurden mit Widerständen auf die gewünschte Helligkeit reguliert. Nach dem Anschluss an den Weichenstromanschluss des Modellbahntrafos (10 V~) läuft alles. Für den Messebetrieb schloss ich noch Drucktaster für den Betrachter an, um einen achtstündigen Dauerbetrieb pro Tag zu vermeiden.

Der letzte Schliff – die Feinheiten

Ein passender Hintergrund fand sich auf einem alten Kalenderblatt, schließlich entscheidet die Tiefenwirkung auf Fotos meist über eine gute Gesamtwirkung. Da sich die Presse für meine Ausstellungspremiere bereits angesagt hatte, hatte ich einen großen Ansporn, auch im Detail alles perfekt zu gestalten.



Preiser-Figuren sollten die Säge und den Verladekran im Außenbereich bedienen, während andere Holzbohlen stapeln und ein Kollege in der Halle seine Pause macht. Auch der Lehrling durfte auf keinen Fall fehlen! Ihm kommt die undankbare Aufgabe zu, die Sägehalle auszufegen. Die eigens dafür aus einem Preiser-Männchen selbstgestaltete Figur erhielt zum Verrichten ihrer Arbeit einen selbstgebastelten Besen mit echten Borsten!

Bild oben:
Der Lehrling erhielt für seine Arbeit im Modell einen Besen mit echten Borsten!

Bild unten:
Aufgeschnittene Baumstämme sind ein typisches Accessoire im Sägewerk und durften daher nicht fehlen. Speziell angepasste Preiser-Figuren beleben die Szenerie.

Pinselspitze darin eingetaucht und so fixiert, dass die Haare mit dem Abbinden des Leims dauerhaft fixiert werden. Anschließend konnte der Pinsel vom Besen abgeschnitten und seine Borsten in maßstäblich passender Länge zurückgekürzt werden.

Nun fehlten noch die für ein Sägewerk typischen, aufgeschnittenen Baumstämme auf Stapelleisten. Auch sie sollten auf dem Holzlagerplatz zu sehen sein. Stämme aus Polystyrolbausätzen wären als Ausgangsmaterial ausgeschieden, auch wenn es bereits einen Bausatz für Sägewerke gegeben hätte. Unmaßstäbliche Materialstärken beim Stamm und Zwischenlagen hätten sich hier sichtbar und störend summiert.

In Frage kam daher wieder nur Furnierholz, dieses Mal in gleich 9 Lagen. Mit sehr wenig Holzleim habe ich sie aufeinander geleimt, denn sonst würde die Trockenzeit zu lange dauern: Nach 24 Stunden bei Zimmertemperatur waren die Verklebungen immer noch weich! Erst nach zwei weiteren Stunden bei 110°C im Backofen brachte ich den Leim zum abbinden .

Mit der Dekupiersäge habe ich daraus dann 3,5 mm breite Baumrohlinge abgeschnitten. An einem Ende des zukünftigen Stamms wurde ein Senkloch für die Reitstockpinole eingebohrt und dann die Rohlinge in ein Vierbackenfutter gespannt, um sie auf der Drehmaschine auf 3 mm Durchmesser rund zu drehen. Mit mattbrauner Farbe bildete ich die Optik der Rinde nach.

Durch alle so konstruierten Stämme bohrte ich Löcher, die durch alle Furnierlagen jedes Exemplars reichen. Dann führte ich einen 0,1-mm-Lackdrahtring hindurch und verknotete diesen, um alle Lagen in der richtigen Reihenfolge und an ihrem Platz zu halten.



Die kleine Bachbrücke wurde äußerst filigran gestaltet und prägt trotz ihrer geringen Größe den Gesamteindruck entscheidend mit. Natürlich wurde auch sie aus Holzteilen gebaut, die aus Furnier und Profilen gefertigt wurden.

Nach 12 Stunden in warmem Wasser löste sich der Weißleim dann auf und die Bohlen hingen nur noch an der Rindennachbildung. Diese musste dann von Hand durchtrennt werden, damit ich die 10 mm langen Stapelhölzer zwischen die Lagen setzen konnte. Jeweils zwei nebeneinander liegende Stämme teilen sich gemeinsame Stapelhölzer. Nach dem Verleimen mit den rohen Brettern und dem Einsetzen der Stapelleisten ins Diorama war mein Sägewerk endlich fertig.

Ausstellungspremiere

Es war ein gewaltiger Kraftakt, ein Sägewerk in dieser Detailfülle im kompletten Eigenbau herzustellen. Vor Augen hatte ich immer das Ziel, mein Diorama auf der Intermodellbau 2009 in Dortmund in der Vitrine bei den Z-Friends Europe zu zeigen.

Als die Messeleitung mein Schaustück schließlich als Vorführobjekt für die Pressekonferenz auswählte und zur Hauptattraktion des Modellbahnbereiches machte, fühlte ich mich sehr geehrt und freute mich über die Chance, unsere Spurweite mit ihren ganz besonderen Reizen präsentieren zu dürfen.

Aber es war nicht nur Ansporn, pünktlich fertig zu werden. Bisweilen kann ein solches Projekt auch eine große Last darstellen, sofern man nur Probleme zu lösen hat oder ein Bauabschnitt nicht auf Anhieb gelingt. Von solchen Fehlschlägen sollte sich niemand abhalten lassen!

Entschädigt haben mich auf der Messe die vielen Besucher, darunter viele ohne besondere Passion für die Nenngröße Z, die sich von meinem Werk begeistern ließen, Fragen stellten oder einfach nur das Sägewerk in Bewegung setzen wollten. Der Presse musste ich freilich auch beweisen, dass meine Miniatur säge tatsächlich auch kleine Bretter aus Balsaholzprofilen oder Streichhölzern sägen kann.



Für die Pressevorführungen wurden zwei Figuren ins Diorama eingesetzt, die ein Streichholz tragen. So konnten die Journalisten ihren Lesern anschaulich zeigen, wie winzig das Meisterwerk von Götz Guddas geworden ist. Der erfahrene Zetties wird sich wohl eher für den Lastenhebekran interessieren, den es auch nicht fertig zu kaufen gibt.

Damit sie ihren Lesern und Zuschauern anschaulich zeigen können, von welchen Größenverhältnissen wir hier reden, habe ich kurzerhand noch zwei Preiserlein in die Szenerie eingebaut, die passend zu Thema und Umfeld noch ein Streichholz zur Halle tragen.

Wenn alles klappt, wird mein Sägewerk dann Ende 2009 auf der Faszination Modelbau Bremen wieder zu sehen sein. Ganz bestimmt wird das dann wieder reichlich Anlass zu ausgedehnten Fachgesprächen geben!

Vorstellung der Bauschritte im Forum:

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

Die Intermodellbau 2009 im Netz:

<http://www.intermodellbau.de>

Veranstaltungshinweis



HERPA MINIATURMODELLE



TAG DER OFFENEN TÜR

Samstag, 11. Juli 2009 in Dietenhofen

Erleben Sie die faszinierende Welt von Herpa auf unserem Sommerfest, am 11. Juli von 9 bis 18 Uhr.

Schauen Sie hinter die Kulissen der Produktion und freuen Sie sich auf viele weitere Aktionen!

Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Herpa Miniaturmodelle GmbH . Leonrodstraße 46-47 . 90599 Dietenhofen . www.herpa.de

Umbau mit Velmo-Platinen **Spurweite Z einfach digital**

Viele dürften dieses Gefühl kennen: Neidvoll fällt der Blick auf die H0-Kollegen beim digitalen Eisenbahn fahren. Dieser Fahrkomfort und die vielfältigen Steuerungsoptionen sind ein großer Wunsch auch für die Nenngröße Z. So erging es auch Michael Koch vom spurweiten-übergreifenden Stammtisch MIT Nord. So begann er sich in Foren umzuhören, ob und wie eine Digitalisierung von Spur-Z-Modellen ohne großen Aufwand möglich sei. Mit den Tauschplatinen von Velmo fand er die für ihn passende Lösung.

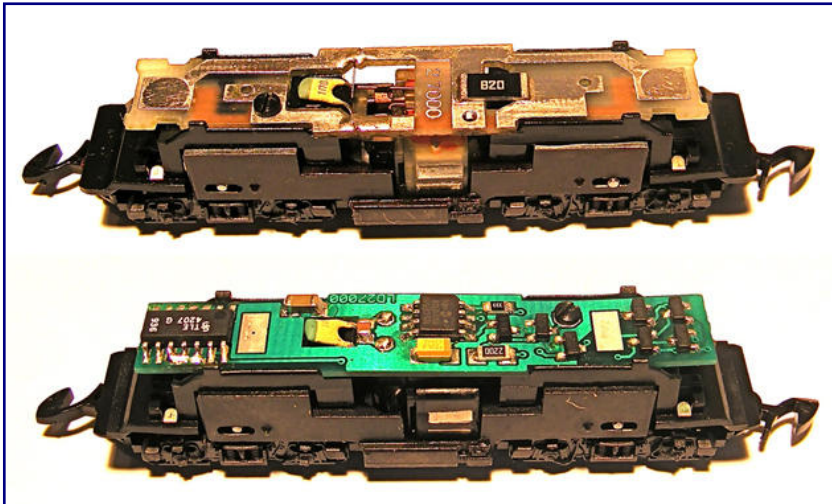
Von Michael Koch. Ich bin bisher konsequenter Analogbahner gewesen und konnte in Sachen Digitalbetrieb überhaupt keine Erfahrungswerte vorweisen. Nachdem ich mir verschiedene Systeme angesehen und mich auf verschiedenen Wegen informiert hatte, habe ich mich für die Decoderplatinen von Velmo (Claudius Veit) und die Digitalzentrale Intellibox von Uhlenbrock (kurz IB genannt) entschieden.

Das einfache System des Tausches der gesamten, analogen Lokplatine („Plug and Play“) gegen eine digitale schien für mich als Einsteiger genau das Richtige, weil ich nicht riskieren wollte, mit einem Lötkolben und einer Fräse die zierlichen Modelle zu zerstören.



Die Digitalumrüstung mit Velmo-Platinen ist kinderleicht, wie dieses Stimmungsbild aus einem Ausbesserungswerk symbolisieren soll: „Hütchen“ ab, Platine tauschen, Gehäuse wieder aufsetzen – fertig! Foto: Velmo, Claudius Veit

Als Erstlingswerk habe ich mir den Umbau der Wiebe-216 aus der Conrad-Startpackung ausgesucht, auf den sich meine folgenden Erläuterungen beziehen.



Die analoge Serienplatine von Märklin (im Bild oben) wird gegen ein digitales Exemplar von Velmo (Art.-Nr. LD27000) getauscht. Dazu sind nur die Bürsten auszuhaken und Schrauben zu lösen. Foto: Michael Koch

Um Zugang zum Inneren der Lok zu erhalten, wird als Erstes das Gehäuse abgenommen. Dies geschieht durch vorsichtiges Aufspreizen des Kunststoffgehäuses an der Unterkante gemäß Märklin-Anleitung. Dann lässt sich das „Hütchen“ vorsichtig über die Rastnasen, die es sonst in Position halten, nach oben schieben und abziehen. Damit ist der Zugang zur Platine freigegeben.

Die Schrauben der Märklin-Platine werden jetzt losgedreht und entfernt. Anschließend lässt sich die analoge Platine aus ihren Halteklammern ziehen und entnehmen. Sie wird nun gegen die Velmo-Platine LD27000

ersetzt, die in umgekehrter Reihenfolge der bisherigen Schritte montiert wird. Im Prinzip ganz einfach – auch in der Praxis bereitete es keine Probleme und lässt sich von jedermann handhaben!

Wichtig ist mir, darauf hinzuweisen, dass in der Umbauanleitung des Herstellers jeder Schritt gut erklärt und im Bild gezeigt wird. Unser Umbau ist schon abgeschlossen und ich widme mich nun dem Betrieb und den Decodereinstellungen. Dieser Schritt wird Programmieren genannt, obwohl es sich nur um das Verändern vorgegebener Parameter handelt.

Bevor die Lok aufs Gleis gestellt wird, achten Sie bitte auf die maximal zulässige Spannungsversorgung. Sie darf nicht mehr als 12 Volt betragen. Ich habe einen alten Märklin-H0-Transformator verwendet und dessen Drehregler auf 12 Volt eingestellt.

Meine 216 steht jetzt auf dem Gleis und über die IB gebe ich den Befehl <LOK> 3 <LOK> ein. Im Display erscheint nun die Lokadresse „3“ und ein „d“ für das digitale Protokoll DCC. Daraufhin drücke ich die Taste <FUNKTION>, die Lok quittiert es mit dem Einschalten der Stirnbeleuchtung.

Zum Produktangebot von Velmo:

Velmo produziert speziell für die Spurweite Z und hat sich mit seiner Idee tauschbarer Platinen – ohne Fräs- und Lötarbeiten – wegen der einfachen Handhabung einen festen Platz bei den Digitalbahnern gesichert.

Inhaber Claudius Veit begann seine Produktion mit Produkten für das Selectrix-Protokoll, das sich gerade in Europa verbreitete, als es hierzu die ersten Spur-Z-tauglichen Decoder-Einbaufomate gab. Seit einigen Jahren bietet er auch Platinen für das international gebräuchlichere DCC-Format an.

Die besondere Stärke von Velmo sind neben dem kinderleichten Einbau auch die individuellen Lösungen für nahezu jeden Elektro- und Dieselloktyp, den Märklin in der Spurweite Z auf den Markt gebracht hat.

Wer mit der Voreinstellungen des Decoders nicht zufrieden ist, hat mit der Intellibox auch die Möglichkeit ihn zu programmieren. Dafür sollte man die Lok allerdings auf ein separates Programmiergleis stellen. Wichtig ist nämlich, dass keine weitere Lok auf dem gleichen Gleis steht, da sonst die neuen Einstellungen ungewollt auch für andere Lokomotiven übernommen würden.

Über die Programmierfunktion der IB wähle ich das Datenformat DCC an, dort rufe ich das Untermenü „DCC byteweise“ auf. Dort angekommen kann ich die folgenden Konfigurationsvariablen (CV) anpassen:

Konfigurationsvariable	Wertebereich	Voreinstellung
CV1 Lokadresse	1-127	3
CV2 Anfahrtsspannung	0-255	10
CV3 Bremsverzögerung	1-255	1
CV4 Anfahrtverzögerung	1-255	1
CV5 Höchstgeschwindigkeit	2-255	255

Über diese Parameter kann ich die Fahreigenschaften der Lok wesentlich verändern und nach eigenem Geschmack gestalten. Sinnvoll ist häufig eine Änderung der Lokadresse, schließlich sollen nicht alle Loks auf der Anlage auf jeden Befehl hören.

Mit einer Verringerung der Höchstgeschwindigkeit ließe sich erreichen, dass z.B. eine Rangierlok auf ICE-Geschwindigkeit beschleunigt, sich aber in ihrem geringeren Regelbereich feiner steuern lässt. Über diese CV lassen sich also bauartspezifische oder annähernd maßstäblich korrekte Maximalgeschwindigkeiten aufs Modell übertragen.

Eine nette Spielerei ist die Funktion „F3“: Sie versetzt die Lok in den Rangiergang und verringert ihre Maximalgeschwindigkeit fallweise, also nicht ständig, auf die Hälfte. Dies ist sinnvoll, wenn z.B. eine Schnellzuglok, die eine hohe Höchstgeschwindigkeit behalten soll, sich im Bahnhof langsam an ihren Zug setzen soll.

Für heute soll diese Einführung reichen, das meiste lernt man häufig ja eh durch praktisches Ausprobieren. So konnte ich hoffentlich mit diesem Bericht dazu beitragen, die Angst vor dem digitalen Ein- oder Umstieg abzubauen.

Sie sehen: Es geht genauso leicht wie bei den Großen. Modellbahner kochen halt in jeder Spurweite nur mit Wasser!

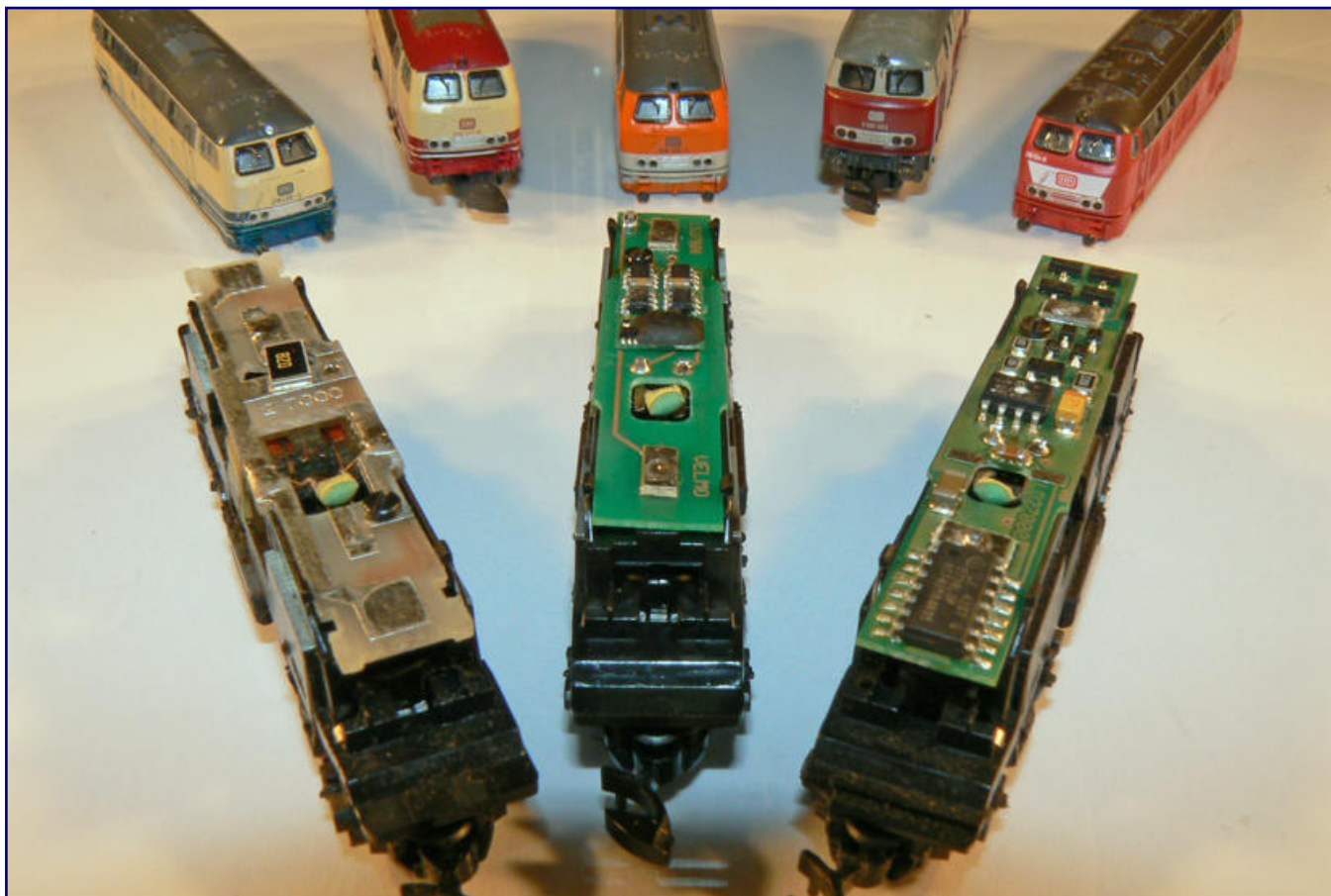


Bild oben rechts:
Zum Einstellen der Parameter (Konfigurationsvariablen, CV) wird an der Intellibox von Uhlenbrock Auswahl des Protokolls DCC zunächst das Untermenü „CV-Prog bytew.“ aufgerufen.



Bild unten rechts:
Anschließend können alle Konfigurationsvariablen einzeln verändert werden, wie hier die Lokadresse (CV 1), die im Beispiel von „3“ auf „1“ geändert wurde.

Beide Fotos: Michael Koch



Dieses Foto zeigt im Hintergrund eine Auswahl der Märklin-Lokmodelle, in welche die Decoderplatinen der Reihe 27000 passen. Vorne sind, von links nach rechts, die analoge Serienplatine von Märklin, die Velmo-Platine LS27000 (für Selectrix) und die in diesem Bericht verbaute LD27000 zu sehen. Foto: Velmo, Claudius Veit

Digitalplatinen-Angebot von Velmo:

<http://www.velmo.de>

Produktangebot von Uhlenbrock Elektronik:

<http://www.uhlenbrock.de>

Stammtischseiten vom MIT Nord:

<http://www.mit-nord.de>

Neue EJ-Sonderausgabe **Digital für Einsteiger**

Die Digitaltechnik im Modellbahnbereich feiert mittlerweile ihren 25. Geburtstag. 1984 führte Märklin als erster Hersteller ein solches System in der Spurweite H0 ein. Mittlerweile sind verschiedene Systeme in nahezu allen Spurweiten Standard. Und obwohl nicht von Märklin selbst angeboten, nimmt auch die Bedeutung im Modellbahnmaßstab 1:220 beständig zu. Endlich bietet nun ein Verlag passende Lektüre an, die Einsteigern Orientierung bieten und Grundsätzliches erklären soll. Wir haben uns das Sonderheft deshalb genau angesehen.

Alexander Kath, Thomas Mock, Tobias Pütz
EJ-Digital 1/2009
Die digitale Modelleisenbahn -
Startsets und Digitalzentralen

Verlagsgruppe Bahn (VGB)
Fürstenfeldbruck 2009

Geklammerter Heft
Format 21 x 29,7 cm
84 Seiten mit über 250 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-89610-316-1
Best.-Nr. 65 09 01
Preis 9,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Von Holger Späing und Bernd Knauf. Super, das hat auf dem Fachliteraturmarkt gefehlt! Endlich gibt es eine Publikation, die alle für den Digital-Einsteiger relevanten Punkte aufgreift und die Themen leicht verständlich und anschaulich präsentiert.

Besonderes Augenmerk wird den digitalen Startpackungen aller Hersteller, darunter natürlich mangels Angebots keine für die Spurweite Z, und den am Markt erhältlichen kleinen wie großen Zentralen gewidmet. Aber auch die Erläuterung grundlegender Begriffe, die nun mal nicht selbsterklärend sind oder zum Allgemeinwissen gehören, vergessen die Autoren nicht.

Gegliedert ist die Sonderausgabe „Die digitale Modelleisenbahn“ wie folgt:

- Startpackungen
- Grundlagen
- Kleine Zentralen
- Große Zentralen
- Tabellen
- Rubriken



Nicht immer ist die deutliche Abtrennung einzelner Kapitel voneinander geglückt. Sucht man gezielt nach einem solchen Abschnitt, wird er schnell überblättert, weil er nicht gleich als solches erkennbar ist. Aber das ist hier eher eine Nebensache.

Äußerst hilfreich für einen Anfänger ist, dass die Autoren jede einzelne Zentrale (und jede Startpackung) detailliert vorstellen, am Ende jedoch klar gekennzeichnet auch ihre persönlichen Eindrücke einbringen. Diese sind erkennbar von einer unvoreingenommenen und offenen Grundhaltung geprägt, die Wertung erfolgt klar aus der Perspektive der Bedürfnisse des Einsteigers.

Das macht diesen Band so wertvoll und es ist äußerst wünschenswert, dass er lange im Fach- und Buchhandel lieferbar bleibt: Es gibt nichts Vergleichbares mit ähnlichem Informationsgehalt. Er ist quasi ein Leitfaden durch den Dschungel des großen Digitalangebots.

Allein die Frage nach dem „richtigen“ Digitalprotokoll wird kein Anfänger je für sich allein beantworten können. Gestandene Modellbahner hingegen sind häufig nicht mehr zu einer unvoreingenommenen Antwort fähig, zeigen sich doch hier grundlegend unterschiedliche Philosophien.

An eben dieser Stelle zeigt sich aber auch eine Schwäche des Sonderhefts: Als „zeitloses“ Medium mit dauerhaften Leitfadencharakter wollen die vorgestellten Startpackungen nicht recht ins Konzept passen, sind sie doch stets nur für einen überschaubaren Zeitraum Bestandteil der Herstellerprogramme. Ihre Verfügbarkeit bestimmt also die Aktualität und bildet den Pferdefuß dieses dringend erforderlichen Magazins.

Wir regen daher an, sich seitens der Herausgeber Gedanken zu machen, wie die wesentlichen Informationen dauerhaft für die Modellbahner gesichert und abrufbar bleiben können. Vielleicht bietet sich ja die Chance, ausgewählte Kapitel in voller oder abgespeckter Form später in die Internetseiten des Eisenbahn-Journals einzuarbeiten?

Lobend herauszustellen ist, dass der Marktüberblick, der von den Autoren gegeben wird, vollständig ist und das vermittelte Wissen zu den Produkten äußerst fundiert ist. Sehr gut gelöst ist auch die Bebilderung des Hefts.

Digitaldecoder, Kabel und andere Elektronikkomponenten lassen sich für Techniklaien kaum attraktiv in Bilder einbinden. Die Autoren von „Die digitale Modelleisenbahn“ haben auch das hinbekommen, indem sie geschickt mit Anlagenfotos arbeiten und die Texte damit auflockern. Auch die Zentralen nutzen sie als Hintergrundkulisse.

Eine Stärke, die sich wie ein roter Faden durch alle Kapitel zieht, ist die Perspektive des Einsteigers samt dessen Erwartungshaltung und typischer Probleme. Besonders deutlich wird das an der Bewertung der Startpackungen: Was nutzt eine Digitalsteuerung, wenn im Vergleich zu hochwertigen Katalogprodukten abgespeckte Lokomotiven enthalten sind, die außer „Licht an/aus“ über keine Digitalfunktionen verfügen?

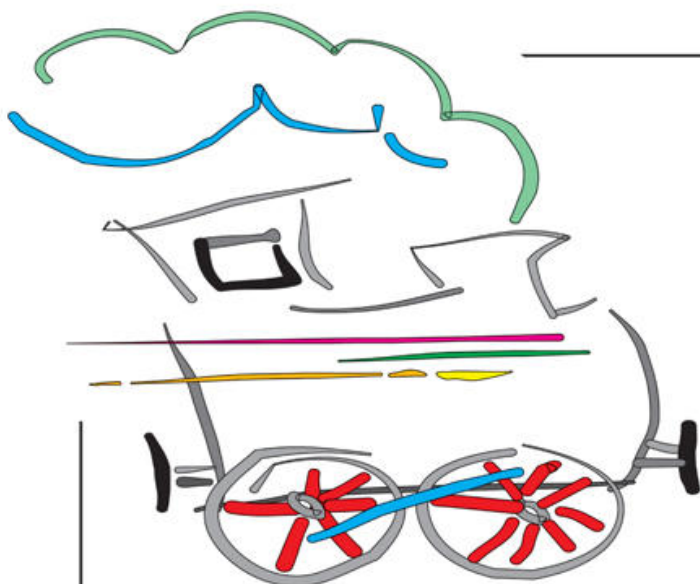
Ist nicht die Mehrzugsteuerung auf gleichem Gleis eine der wichtigsten Errungenschaften dieser Technologie? Warum finden sich dann fast keine Packungen mit zwei kompletten Zügen? Wir meinen, das sind berechnete Punkte, über die sich jeder Hersteller Gedanken machen muss und bisher vielleicht nicht gemacht hat – ein klares Problem unterschiedlicher Perspektiven und Niveaus zwischen Profis auf Anbieterseite und Laien auf Kundenebene.

Nur eines haben die Autoren in ihrem Eifer vergessen: Die Modellbahn braucht Nachwuchs, um ein kreatives und technisch anspruchsvolles Hobby lebendig zu halten. Deshalb müssen die Angebote der Hersteller zusätzlich auch aus der Perspektive der Kinder und Eltern bewertet werden. Welche Spielereien erwarten die Jüngsten von ihrer Modellbahn? Wo liegt die Kosten-Schmerzgrenze der Eltern?

Wir sind der Meinung, die Kollegen vom EJ sind auf dem richtigen Weg. Uns scheint dringend erforderlich, dass weitere Bände mit ähnlichem Schwerpunkt folgen, die solche Themen fortsetzen und ergänzen. Und vielleicht können wir mit einer klaren Kaufempfehlung dafür auch entscheidende Impulse liefern.

Angebot an Monats- und Sonderausgaben:
<http://www.eisenbahn-journal.de>

Veranstaltungshinweis



Märklintage Göppingen
19.+20. September 2009

7. Modellbahn Treff und Familientag
www.maerklin.de

Neue EJ-Extra-Ausgabe

103 – die zeitlos Schöne

„Summa cum Laude“; so hat der Autor sein Vorwort zur vorliegenden Extra-Ausgabe des Eisenbahnjournals überschrieben. Bei der E03 oder 103 kann ihm der geneigte Eisenbahn- und Modellbahnfreund nur schwer widersprechen. Zu sehr hat dieser Loktyp den hochwertigen Schnellverkehr der Deutschen Bundesbahn bis in die Mitte der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts bestimmt. Es ist an der Zeit, sich in Ruhe mit diesem modernen Klassiker auseinander zu setzen. Die EJ Extra-Ausgabe kommt da gerade zur rechten Zeit.

Konrad Koschinski
EJ-Extra-Ausgabe 1/2009
103 – Porträt eines Klassikers

Verlagsgruppe Bahn (VGB)
Fürstenfeldbruck 2009

Geklamertes Heft
Format 21 x 29,7 cm
114 Seiten mit über 100 farbigen Abbildungen
und DVD-Beilage

ISBN 978-3-89610-305-5
Best.-Nr. 70 09 01
Preis 15,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

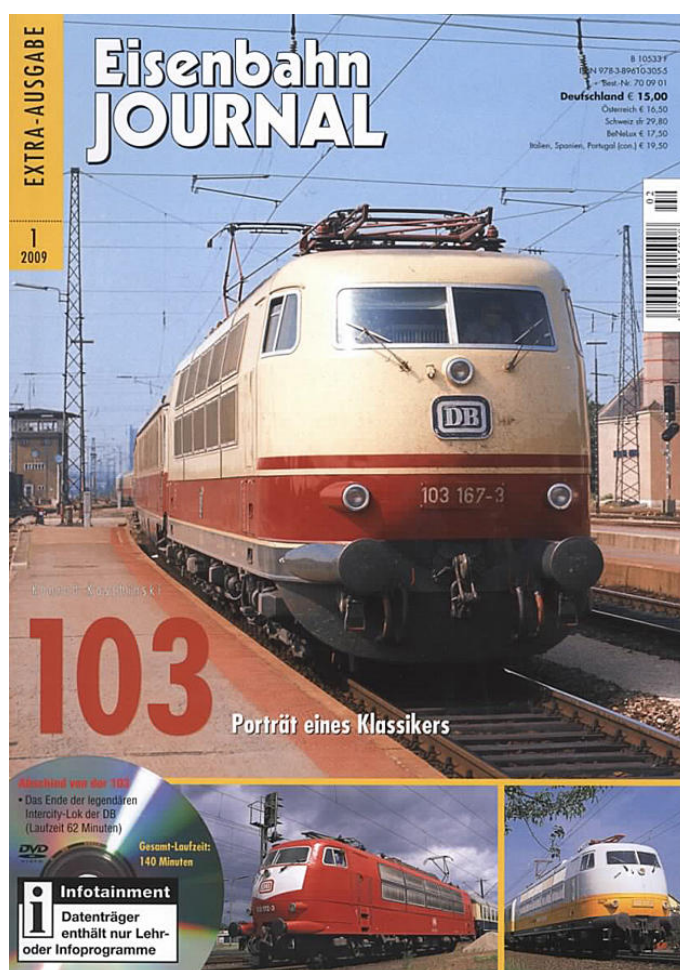
Von Bernd Knauf. Mit der Baureihe E03 oder 103, wie alle Serienmaschinen schon bezeichnet wurden, hatte die Deutsche Bundesbahn nicht nur eine der leistungsfähigsten, sondern auch schönsten Lokomotiven geschaffen. Auch heute, viele Jahre nach dem Ende ihres planmäßigen Einsatzes im Reisezugverkehr, macht sie eine ausgesprochen gute Figur auf den Schienen in Deutschland.

Die vorliegende 5. Publikation des EJ zum Thema E03 baut auf den bisherigen, nicht mehr verfügbaren Schriften auf, wurde aber völlig neu bebildert und mit einer DVD Beilage (Titel „Abschied von der E03“) ergänzt.

Wie nicht anders zu erwarten wird der Leser mit dem Entstehen der E03 ins Thema eingeführt. Dabei steht nicht unbedingt die Technik im Vordergrund. Vielmehr wird man auf eine Reise von der klassischen Dampftraktion hin zur damals modernen E-Lok geführt.

Die Ansprüche, die die neue Lok zu erfüllen hatte, werden anschaulich und kurzweilig beschrieben. Die ersten Testfahrten mit 200 Stundenkilometern bilden den Höhepunkt dieses Kapitels und führen uns gleichzeitig weiter von den 4 Vorserienmaschinen hin zur serienreifen Lok.

Jetzt wird es allerdings technisch. Aber keine Angst, der bisher eingeschlagene Weg eines kurzweiligen Lesevergnügens wird nicht verlassen. Die wichtigsten Änderungen zur Vorserie wie die Weiterentwicklung innerhalb der 145 Maschinen umfassenden Baureihe werden „leichtverdaulich“ vorgestellt.



Damit gerüstet können wir uns nun dem Praxiseinsatz der 103 widmen. Die Baureihe wird detailliert in allen möglichen und „unmöglichen“ Vorbildsituationen mit Text und vielen hervorragenden Bildern vorgestellt. Vor allem die Einsätze im hochwertigen Reisezugverkehr vor F-, IC- und EC-Zügen sind ein Genuss in Wort und Bild. Manchem „Nietenzähler“ dürfte es die Nackenhaare zu Berge stehen lassen, wenn Modellbahner ihrem Modell einen Güterzug zumuten. Keine Sorge, sogar das ist vorbildgerecht!

Es ist schon erstaunlich, welche Leistungen die Deutsche Bundesbahn ihrem Paradedepferd abverlangt hat. Tageskilometerleistungen von mehr als 1.000 km waren in der Blütezeit der 103 keine Ausnahme sondern eher die Regel. 500 t schwere Züge mit Tempo 200 forderten den Maschinen alles ab. Dies galt besonders ab Ende der siebziger Jahre, als die Deutsche Bundesbahn ihre Intercitys zu jeder Stunde in jeder Klasse auf die Reise schickte.

Zum Ende dieses überaus gelungenen Bands wird es, wie nicht anders zu erwarten, nostalgisch. Jedes Leben einer Lokomotivbaureihe geht einmal zu Ende. So auch das der 103. Nachfolgebaureihen wie die 101 verdrängten diesen edlen Renner endgültig aus ihrer Vorzeigefunktion.

Der ab Mitte der achtziger Jahre eingeführten Baureihe 120 war dies übrigens nicht gelungen - ein Indiz für die überaus gelungene Konstruktion der 103. Die Einführung des ICE vor 15 Jahren tat ein übriges, dass die 103 nicht mehr als Paradedepferd in Erscheinung treten konnte.

Heute zählt der Bestand noch 2 Maschinen. Dazu kommen noch 2 Maschinen, die vom DB Museum für die Nachwelt erhalten werden. Doch auch der heute vorliegende Band hält die Erinnerung an diese eindrucksvolle Maschine wach.

Angebot an Monats- und Sonderausgaben:
<http://www.eisenbahn-journal.de>

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

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für alle Leserbriefe und Rückmeldungen, die Trainini® erreichen. Schreiben Sie bitte per Post oder an leserbriefe@trainini.de! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die Neuheiten vorstellen möchten. Das hier gezeichnete Bild soll stets repräsentativ sein und bleiben. Ebenso finden auch in Zukunft Hinweise auf Veranstaltungen und Treffen hier ihren Platz, sofern die Ausrichter Trainini® rechtzeitig informieren.

Glückwünsche an den FkdS-Z Hamburg gingen bei uns ein:

Liebe Zettler des Freundeskreises der Spur Z Hamburg, auch 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, via E-Mail

Aus der Schweiz erreichte uns folgendes Lob:

Einmal mehr eine gelungene Ausgabe. War schon ganz kribbelig, die neueste Ausgabe runterladen zu können! Vielen herzlichen Dank für Euer Engagement!

Thomas Habrik, Zürich

Korrektur zur Mai-Ausgabe 2009:

Auf Seite 14 der Mai-Ausgabe hatten wir irrtümlich Spur Z Ladegut Josephine Küpper als Bezugsquelle für das Feuerwehrauto Opel LF8 von MO-Miniatur angegeben. Korrekt ist die Bezugsquelle Rolfs Laedchen (<http://www.rolfs-laedchen.de>), wo das Fahrzeug unter der Art.-Nr. 10371.Z geführt wird.

Der Fehler wurde bereits am 20. Mai 2009 in der auf unserem Server eingestellten Datei berichtigt. Unsere Leser, welche das fehlerhafte Heft gelesen und gespeichert haben, bitten wir auf diesem Weg um Kenntnisnahme.

MO-Miniatur meldete inzwischen auch, dass dieses Fahrzeug herstellerseitig nicht mehr lieferbar sei, auch wenn dies auf den Internetseiten noch nicht entsprechend gekennzeichnet war. Interessenten mögen sich daher bitte an Rolfs Laedchen wenden.

Wieder ein neuer Selectrix-Decoder von Velmo:

Für die Märklin-Modelle der BR 144 gibt es unter der Bezeichnung LD25502 bereits seit längerer Zeit einen DCC-Decoder. Endlich folgt zu diesen Modellen nun auch ein passender Selectrix-Decoder.

Das Foto zeigt eine Parade aller uns bekannten Modelle der Baureihe 144, für welche die neue Tauschplatine geeignet ist. Dies sind im Einzelnen:

- 144 014-8 in grüner DB-Ausführung (Märklin 8811),
- E44 002 in grüner Ausführung als Museumslok (Märklin 8813),
- E44 039 in olivgrüner DR-Ausführung (Märklin 88111) und
- 144 021-3 in der beige-blauen DB-Lackierung (Märklin 8825).

Bestandteil der Platine ist wieder der Decoder SLX831 von Rautenhaus. Velmos Sommer-Neuheit kann ab sofort unter info@velmo bestellt werden. Nähere Informationen zum gesamten Lieferprogramm finden Sie unter www.velmo.de.

Neuheitenauslieferung bei KPF Zeller:

Im Februar zur Spielwarenmesse durften wir ihn ankündigen, nun ist er lieferbar und liegt auch der Redaktion vor – die Rede ist vom „Roto-Fix Z“ der

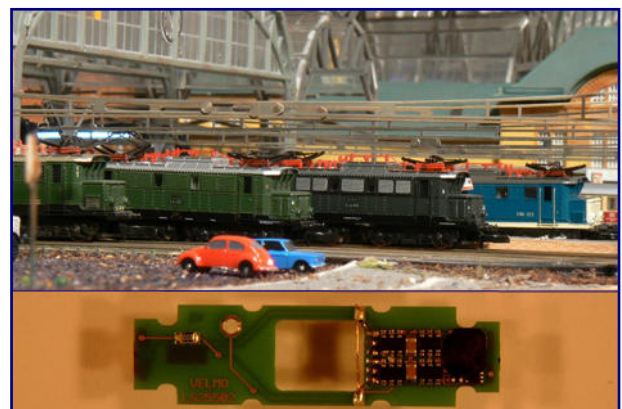
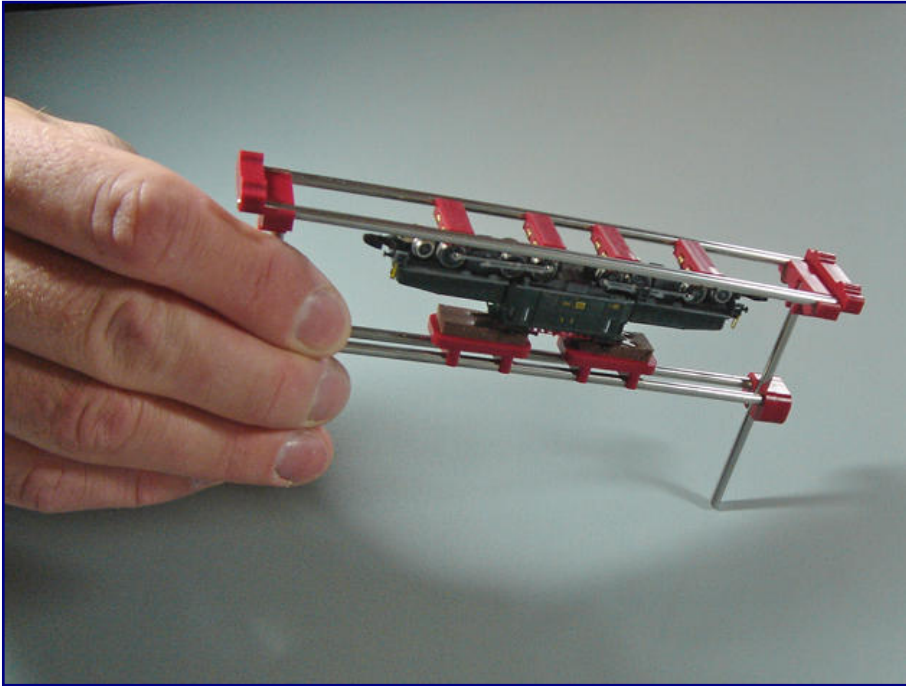


Bild Mitte:
Das Feuerwehrauto aus der letzten Ausgabe ist nur noch über Rolfs Laedchen erhältlich.

Bild unten:
Der neue Decoder LS25502 von Velmo ermöglicht nun auch das Digitalisieren von Märklins 144-Modellen im Selectrix-Format. Foto: Velmo, Claudius Veit

Firma KPF Zeller aus Eislingen. Der Erweiterungsartikel zum Rollenprüfstand RS-Zett (nicht im Lieferumfang enthalten) ist für die Wartung und Sichtkontrolle von Lokmodellen gedacht.



So lassen sich die Lokomotiven auf die Laufkatzen des Prüfstands aufgleisen und mit dem Roto-Fix dank höhenverstellbarer Niederhalter sanft fixieren, um sie nicht zu beschädigen. Angeschlossen an den Trafo kann die Lok dann bei laufendem Getriebe auch auf den Kopf gestellt oder auch in Seitenlage gebracht werden, um den Rundlauf oder mögliche Störungen eingehend von allen Seiten zu überprüfen.

Versieht man nur jeden zweiten Antriebsradsatz des Modells mit einer Laufkatze und nimmt zur Wartung und Sichtkontrolle das Gehäuse ab, erhält der Modellbahner

einen nahezu ungehinderten Zugang zur Mechanik. Wir haben die Neuheit ausprobiert und sind von dieser Idee begeistert.

Erhältlich ist der Roto-Fix Z direkt bei KPF Zeller (<http://www.roto-fix.de> oder <http://www.kpf-zeller.de>) für 29,00 EUR. Auf den Herstellerseiten finden Sie auch weitere Informationen sowie ein Video, in welchem das neue Werkzeug im Betrieb gezeigt wird.

Diebstähle bei Märklin:

Innerhalb von nur zwei Wochen hat die Polizei gleich zwei verschiedene Fälle von Internetauktionen gestohlener Märklin-Produkte vereitelt. In beiden Fällen sollen Mitarbeiter des Modellbahnherstellers involviert gewesen sein. Märklin bestätigte auf Anfrage von **Trainini®**, Betroffener von zwei Diebstahlsfällen zu sein und Strafanzeige erstattet zu haben, wollte sich aber mit Blick auf die noch laufenden Ermittlungen nicht zu Details äußern.

Anderen Presseberichten zufolge befand sich unter dem Diebesgut ein Prototyp im Wert von 30.000 EUR. Viele Zetties vermuten dahinter den offiziell noch nicht ausgelieferten VT 10⁵ „Senator“ im Maßstab 1:220, den sie in einer Internetauktion gefunden hatten.

Nach einem Bericht der Stuttgarter Zeitung vom 27. Mai 2009 soll für diesen Fall ein 54 Jahre alter Mitarbeiter in Nürnberg verantwortlich sein, der die Taten innerhalb der vergangenen zwei Jahre an seinem Arbeitsplatz begangen und die Ware über zwei Hehler elektronisch veräußert haben soll. Bei einer Wohnungsdurchsuchung sollen dann Modelle im Gesamtwert von mehr als 30.000 EUR sichergestellt worden sein. Ebenso fand die Polizei dem Bericht zufolge 12.000 EUR Bargeld, die ebenfalls den Straftaten zugerechnet wurden.

Der zweite Fall ereignete sich offenbar direkt am Stammsitz Göppingen. Ein 21 Jahre alter, ehemaliger Beschäftigter soll hier verantwortlich sein. Diese Tat fiel ebenso durch Verkäufe im Internet auf, bei denen das Diebesgut deutlich unter Marktwert angeboten worden sein soll.

Die Polizei stellte hier gestohlene Ware im Wert von mehr als 17.000 EUR sicher. Polizeisprecher Rudi Bauer äußerte dazu, der Mann habe zu den im Rahmen der Insolvenz gekündigten Arbeitnehmern gehört und seinen letzten Arbeitstag offenbar genutzt, um sich mit einem Nachschlüssel Zugang zu einem Lagerbereich zu verschaffen und dort zuzulangen.

Die Staatsanwaltschaft bestätigte ihre Ermittlungen in beiden Fällen, nannte aber nicht den Namen des betroffenen Modellbahnherstellers.

Aktueller Stand zu den Märklin-Auslieferungen:

Märklin hat eine neue Lieferterminliste veröffentlicht, deren Stand wir gern kurz zusammengefasst wiedergeben wollen. Mit Ausnahme der ins Jahr 2010 verlegten Auslieferungen der V300 und dem Kalkzug mit „Ludmilla“ sollen alle Neuheiten 2009 im 3. und 4. Quartal 2009 ausgeliefert werden.

Aus dem letzten Neuheitenprogramm 2008 gilt dies für die beiden Rollenprüfstände und zusätzlichen Rollenböcke (3. Quartal). Die projektierte Kriegslok der Baureihe 53 in einer DB-Ausführung (Sommerneuheit; vorgestellt in der letzten Ausgabe) ist bereits an den Handel ausgeliefert.

Weiter nach hinten verschoben wurden weitere Neuheiten 2008: Die beiden Versionen der Baureihe 44 gelangen demnach im 3. Quartal 2009 in die Auslieferung. Der VT 10⁵ „Senator“ und die beiden Versionen der T16 / BR 94⁵ erscheinen erst im 4. Quartal 2009.

Märklin bestätigte uns, dass an den Modellen auch noch konstruktive Details optimiert und getestet werden müssen, um die hohen Qualitätsansprüche des Herstellers für eine Serienfertigung zu erfüllen. Wir vermuten darüber hinaus einen Zusammenhang auch mit den geschilderten Schadensfällen in Nürnberg.



Die Baureihe 53 (Art.-Nr. 88054) wurde bereits an den Fachhandel ausgeliefert, andere Neuheiten müssen noch warten.

Neuheiten bei Rolfs Laedchen:

Bei Rolfs Laedchen wurden nun neue Artikel ins Lieferprogramm aufgenommen. Dazu gehört ein Rollstuhl (Art.-Nr. 10189.Z) als Bausatz und ein Kinderwagen (10177.Z), der als Fertigmodell geliefert wird.

Für Schlossgärten und Parkanlagen mit stilvollere Ausstattung gibt es die neuen Bänke „Linderhof“ (10108.Z) und „Mainau“ (10109.Z), die durch ihre reichhaltige Verzierung sofort ins Auge fallen, sowie einen hohen Schlosszaun samt Erweiterung (10127.Z & 10128.Z).

Ein Standardartikel, der viel zu selten und dann meist unbemerkt angeboten wurde, sind Mülltonnen, die eigentlich vor jedem Modellhaus zu finden sein sollten. Als Vorbild wurden die eckigen Kunststoffbehälter ausgesucht, welche etwa ab Mitte der siebziger Jahre im Einsatz sind.



Die Schlossparkbank „Linderhof“ (Art.-Nr. 10108.Z) zeigt sich reich verziert. Foto: Rolfs Laedchen

Erhältlich sind neben den klassisch grauen Tonnen mit bunten Deckeln (10443.Z) auch komplett bunte Exemplare (grau, gelb, blau, braun und grün; 10444.Z). Die Mülltonnen bestehen aus durchgefärbten Elementen, die schnell zusammengeklebt sind.

Bereits im Februar vorgestellt hatten wir verschiedene Leitern und amerikanische Prellböcke (Track Stops). Neu hinzugekommen aus der Produktion von SBB Modellbau sind nun amerikanische Abzweigsignale (Siding Signals; 10437.Z) für Rangiergleise und Ausweichstellen.

Die Signale dieser neuen Generation besitzen nun geätzte Leitern und einen Körbe mit Gitterrostboden.

Das gesamte Programm und Bestellscheine mit Preisen finden Sie im weltweiten Netz unter <http://www.rolfs-laedchen.de/>

Mai-Neuheiten bei MTL:

Kurz nach Redaktionsschluss für die letzte Ausgabe gab der US-Hersteller Micro-Trains Line (MTL) die beginnende Auslieferung seiner Mai-Neuheiten, darunter auch Lokomotiven und weitere Wagen der US-Bundesstaaten-Serie, bekannt.

Mit einem gedeckten Güterwagen (40' Länge), der dem Wüstenstaat Nevada gewidmet ist, setzt MTL seine Staatenserie fort. Dieses Modell mit der Betriebsnummer NV 1864, welche das offizielle Kürzel des „State Code“ und das Beitrittsjahr in den Staatenbund symbolisieren, ist unter der Art.-Nr. 502 00 511 erhältlich.



Bild oben:
Der Wagen mit Motiven von Nevada (Art.-Nr. 502 00 511) setzt die US-Bundesstaaten-Serie fort.



Bild unten:
Auch eine unmotorisierte B-Einheit der Western Pacific (980 12 060) zur F-7 befindet sich unter den Mai-Neuheiten.



Die neuen Mülltonnen gibt es komplett farbig (10444.Z) oder als graue Ausführung mit bunten Deckeln (10443.Z, Bild oben). Aus der Produktion von SBB Modellbau stammt das neue US-Signal (10437.Z; Bild unten). Fotos: Rolfs Laedchen

Für den Montana Rail Link erscheinen zwei neue, dunkelblau-schwarz lackierte Diesellokomotiven des Typs GP-35 mit den Betriebsnummern 401 und 402 (Art.-Nrn. 981 01 181 und 981 001 182). Die Anschriften der Modelle sind in weiß und rot aufgedruckt. Zum Klassiker F-7 erscheinen unmotorisierte B-Einheiten („Dummies“) für die Western Pacific (980 12 060) und die Atlantic Coast Line (980 12 150).

Ebenfalls gibt es neue Packungen von zwei verschiedenen Güterwagentypen: Der braune, gedeckte Standardgüterwagen (50' standard box car) erscheint mit den Anschriften der Canadian National und den Betriebsnummern 401806 und 401822 (507 00 411 und 507 00 412), der offene Güterwagen mit Fischbauchträgern (50' gondolas with fishbelly sides) erscheint samt Ladegut Schrott im schwarzen Lack der Norfolk Southern (522 00 201 und 522 00 202).

Auch im Bereich der Personenwagen gibt es neue Varianten. Sie erscheinen nun gelb-blauen Anstrich der

Alaska Railroad nun wieder in allen vier Formen als Schlaf-, Aussichts-, Sitz- und Gepäckwagen (550 00 040, 551 00 040, 552 00 040 und 553 00 040).

Zur Auslieferung im Juni 2009 wurden die Personenwagen in der Amtrak-Ausführung (550 00 050 bis 553 00 050) und ein Vierer-Set (Runnerpack) gedeckter Güterwagen für die Canadian National (994 00 006) mit den Betriebsnummern 353200, 353210, 353223 und 353226 angekündigt.

Öffentlicher Fahrtag beim ZMRR:

Am 16. Mai 2009 hat das Z-Modulteam Rhein-Ruhr (ZMRR) einen öffentlichen Fahrtag in Solingen absolviert. Alle interessierten Zetties der Region waren eingeladen. Die Einladungen dazu gingen recht kurzfristig in elektronischer Postform an verschiedene Gruppierungen.

Alles in allem war es eine überschaubare, aber sehr interessante Veranstaltung, zumal die Module des ZMRR bereits seit rund sieben Jahren nicht mehr auf Messen zu sehen waren. Wiedergegeben werden darauf typische Landschaftsmotive aus verschiedenen Gebieten in Deutschland. Bezug zum eigenen Bundesland haben eine Flussbrücke, wie sie am Rhein und dem schiffbaren Abschnitt der Ruhr zu finden sein könnte, eine Fabrik mit rauchenden Schornsteinen und der Stadtbahnhof im typischen Stil des Bergischen Lands.



Reger Betrieb in schönen Landschaften quer durch verschiedene Epochen herrschte beim öffentlichen Fahrtag des ZMRR am 16. Mai 2009.

Angeregt wurde, dass die siebenköpfige Gruppe doch mit ihren schönen Modulen am 3. Z-Wochenende in Geseke 2010 teilnehmen möge. Die Reaktion klang aufgeschlossen, sofern sich die Besetzung und Bedienung der Anlage durchgängig organisieren lässt.

Neues ZettZeit-Special vor der Auslieferung:

Bald kann es losgehen mit der Auslieferung der Postwagen aus dem ZettZeit-Special (Art.-Nr. ZZ01008). Jens Wimmel meldet, dass die Kleinserie der für die Schweiz bis heute typischen Wagen nun endmontiert wird.

Bis dahin waren natürlich einige Hürden zu überwinden. Allein die Seitenwände bestehen nun aus drei Ebenen, die Rechteck-Überwurfpufer erforderten ebenfalls eine Neukonstruktion. Trittstufen und Handgriffe werden separat an die Modelle angesetzt und sind daher freistehend ausgeführt.



Kurz vor der Auslieferung stehen die aufwändig gefertigten Postwagen der SBB, die als ZettZeit Special erscheinen. Foto: ZettZeit, Jens Wimmel

Die Beschriftung erfolgt in einer Kombination aus Tampondruck und Schiebbildern. Die Nassschieber kommen bei der großen Nummer mit PTT-Zeichen, das schwarze Aufklebefeld und an den



Die Brücke mit Bogen ist eine der Sommerneuheiten bei 1zu220-Modelle. Sie eignet sich für Anlagen nach europäischem wie auch amerikanischen Vorbildern. Foto: 1zu220-Modelle, Andreas Petkelis

Bremsecken zum Einsatz. Gerückt ist das Feld gelber Anschriften samt der großen Wagennummer, was allein schon vier Druckvorgänge erfordert.

Sommerneuheiten von 1zu220-Modelle:

Auch 1zu220-Modelle hat die Sommerneuheiten 2009 veröffentlicht. So erscheinen in diesen Tagen die Brücke mit Bogen (Art.-Nr. 11011) und ein einfaches Brückengeländer mit einer Höhe von ca. 5 mm (14011). Enthalten sind in einem Artikelsatz 9 Geländer mit einer Länge von ca. 8 cm.

Eher auf US-Anlagen passen die neuen Bürocontainer (15005), die grundsätzlich natürlich auch in Europa zu finden sind, wenn vorübergehend wegen Baumaßen Gebäude zu räumen sind. Hartgesottene Rockfreunde werden sich ganz besonders über den US-Bahnhof „Woodstock“ (17502) freuen, der sicher viele Erinnerungen wecken wird.

Außerdem befindet sich seit ein paar Wochen eine neue Produktreihe im Sortiment von 1zu220-Modelle. Dabei handelt es sich um die Spur-Z-tauglichen Bäume von „Model Scene“ aus Tschechien. Einen vollen Überblick auch über dieses Angebot erhalten Sie auf den Vertriebsseiten (<http://www.1zu220-modelle.de>).

Bericht von der Märklin-Gläubigerversammlung:

Am 25. Mai 2009 fand in der Stadthalle Göppingen die knapp zweistündige Gläubigerversammlung Märklins statt. Erschienen waren 64 der 609 Gläubiger Märklins. Insolvenzverwalter Michael Pluta erläuterte, welche Situation er Anfang Februar 2009 beim Traditionshersteller vorgefunden hatte und welche Maßnahmen er bis dato eingeleitet hat.



Bürocontainer (15005; oben), US-Bahnhof „Woodstock“ (17502; Mitte) und das Baumangebot „Model Scene“ (unten). Foto: 1zu220-Modelle, Andreas Petkelis

Gegen die insolvente Firma wurden insgesamt rund 110 Mio. EUR Forderungen geltend gemacht. Unter den Hauptgläubigern, die mehr als die Hälfte aller Forderungen stellen, zählen nach unseren Informationen die Landesbank Baden-Württemberg, die Kreissparkasse Göppingen und die US-Investmentbank Goldman Sachs, der Pensionssicherungs-Verein, die IG Metall und Kreditversicherer Hermes.

Als Insolvenzverwalter wurde Michael Pluta einstimmig bestätigt. Er sieht in Märklin einen Fortführungs- und keinen Liquidationsfall, wie er auch nach der Versammlung betonte. Für das Unternehmen Märklin gäbe es sieben ernst zu nehmende Interessenten, mit denen bereits gesprochen würde. Eher an die Laien unter den Gläubigern gerichtet, erläuterte Pluta, dass die Insolvenzquote umso höher wird, desto höher der Kaufpreis bei der Unternehmensfortführung ist.

Interessant sind noch zwei Aussagen, welche die Stuttgarter Zeitung weitergab: Der Vorjahresverlust ließe sich noch nicht genau beziffern, läge aber wohl zwischen 21 und 23 Mio. EUR. Märklin werde künftig kein Plastikkriegsspielzeug mehr verkaufen. Dies passe nicht zur Traditionsmarke Märklin und wurde als „Idee eines früheren Geschäftsführers“ bezeichnet.

Auf Anfrage wurde seitens Märklin präzisiert, dass mit der Äußerung Plutas modellbahnferne Produkte gemeint gewesen seien, die nicht zum Kerngeschäft Märklins passten. Dies betrifft konkret die angekündigte Reihe „Spy Tech“ der Produktlinie „Märklin Toys“, deren pädagogischer Wert von vielen Kritikern bezweifelt wurde.

Vorsichtig zurückhaltend äußerte sich der Insolvenzverwalter gegenüber der Berliner Modelleisenbahnen-Beteiligungsgesellschaft (MLT), die einen Fond aufgelegt haben, aus dessen Mitteln Märklin übernommen werden soll: „Das Risiko besteht darin, dass jeder Teilnehmer 25 Prozent seines eingezahlten Geldes verliert, wenn dieses Angebot nicht zum Zug kommt. Das sollte jeder Anleger genau bedenken.“

Kämen die geforderten 100 Millionen EUR Investitionssumme zusammen, werde mit ihnen jedoch wie mit jedem anderen Investor verhandelt, hieß es. Doch genau daran haben viele Modellbahner Zweifel. Sie stellen sich in Foren und an Stammtischen die Frage, ob es sich überhaupt um ein ernst gemeintes Angebot handelt oder sich hier nur Trittbrettfahrer ihre eigenen Taschen füllen wollen.

Der Emissionsprospekt belegt, wie mögliche Gewinne aufgeteilt werden: Immerhin die Hälfte flösse an die Geschäftsführer, die nur 25.000 EUR Grundkapital eingebracht haben. Die zweite Hälfte soll unter den Zeichnern aufgeteilt werden, die ihr Geld in dieses Wagnis einbrächten. Noch nicht berücksichtigt sind weitere Kosten in Millionenhöhe, die bei Erfolg einträten.

Offen bleibt, warum im Fall, dass dieses Angebot nicht zum Zuge kommt oder die geforderte Summe gar nicht aufgebracht werden kann, 25 % des Einsatzes nicht wiederausgezahlt würden, auf die schon Herr Pluta hinwies.

Aktueller Auslieferungsstand bei AZL:

American Z Lines (AZL) teilte inzwischen mit, dass die neuen gedeckten Schüttgutwagen vom Typ „ACF 3-Bay covered hoppers“ in Kürze ausgeliefert werden sollen. Es wird gleichzeitig Einzelwagen und Setpackungen für die Bahngesellschaften BNSF und SOO/CP wie folgt geben:



Schüttgutwagen der BNSF mit Betriebsnummer 403697. Foto: AZL

Set 1 BNSF mit den Betriebsnummern 403277, 403278, 403686 und 403697 (Art.-Nr. 90305-1)
Set 2 BNSF mit den Betriebsnummern 403669, 403700, 403701 und 403704 (dto.)

Einzelwagen BNSF mit Betriebsnummer 403698 (91305-1)
Einzelwagen BNSF mit Betriebsnummer 403705 (91305-2)

Set SOO/CP mit den Betriebsnummern 121733, 121741, 121761 und 121769 (90306-1)
Einzelwagen SOO/CP mit Betriebsnummer 121821 (91306-1).

Einzelwagen des gleichen Wagentyps mit neuen Betriebsnummern vervollständigen Wagenpackungen des Vorjahres für die Bahngesellschaften UP und BN:

Einzelwagen BN mit Betriebsnummer 481688 (91302-1)
Einzelwagen BN mit Betriebsnummer 481564 (91302-2)
Einzelwagen UP mit Betriebsnummer 14025 (91301-1).

Bilder der Wagen können unter http://www.ztrack.com/AZL/amerzlines_ACF_3bay.html eingesehen werden. Im Juli sollen bereits die neuen Autotransportwagen folgen.



Wagen 121741 der SOO/CP aus der Wagenpackung. Foto: AZL

Interessanter Viessmann-Artikel:

Viessmann liefert in diesen Tagen erstmals seinen neuen Motorola-Magnetartikeldecoder light (Art.-Nr. 52111) aus. Dieses preisgünstige Exemplar verzichtet auf Anschlussbuchsen, Magnetartikel werden stattdessen über Lötflächen angeschlossen. Ein platzsparender Einbau soll durch den Verzicht auf ein Gehäuse gefördert werden.

Die technischen Daten sind identisch mit dem k83-Decoder-Ersatz, den Viessmann unter der Art.-Nr. 5211 geführt hat. Geschaltet werden können von allen Zentralen, die das Motorola-Format beherrschen (Märklin Digital, Viessmann Commander, Uhlenbrock Intellibox u.a.), mit dem neuen Decoder über 8 Impulsausgänge bis zu 4 Magnetartikel mit Doppelpulsenantrieb.

Damit eignet sich das Produkt auch für diejenigen Modellbahner, die in der Spurweite Z ganz (Lokomotiven und Anlagensteuerung) oder teilweise (nur Anlagensteuerung) das Motorola-Format einsetzen.

Neuheiten bei Full Throttle:

Nach dem großen Erfolg des Sammlerpakets „Blue Coal“ im letzten Jahr bringt Full Throttle nun eine zweite Wagenpackung mit ähnlicher Idee. Es handelt sich um ein Vier-Wagen-Set offener und mit Kohle beladener 33-Fuß-Güterwagen mit dem Namen „Appalachian Drags“, die an Kohletransporte von diesem Abbaugelände entlang der amerikanischen Atlantikküste an die verschiedenen Städte erinnern soll.

Die darin enthaltenen Wagen unterscheiden sich von bisherigen Serien in der Betriebsnummer und teilweise auch in Feinheiten der übrigen Anschriften und Symbole. Enthalten sind je ein Wagen der Bahngesellschaften VGN, L&N, WM sowie N&W.

Im Juni erscheinen zudem neu zwei verschiedene Doppelpackungen offener Schüttgutwagen der D&RGW (Art.-Nr. WDW #2024) mit den Betriebsnummernkombinationen 18202/18279 (Set 1) und 18256/18283 (Set 2).

Den 51-Fuß-Kesselwagen gibt es neu im Doppelset für die Erie Lackawanna (WDW #1030) mit den Betriebsnummern 20002 und 20023.

Letzte Neuheitenmeldung von Märklin:

Die offizielle Lokomotive zum Jubiläum „150 Jahre Märklin“, eine mit schwarzer Folie beklebte Schnellzuglok der Baureihe 120¹, wurde unter der Art.-Nr. 88530 exklusiv für Mitglieder des Insider-Clubs angekündigt.

Die bei der Deutschen Bahn AG seit Anfang des Jahres eingesetzte Lok trägt aufgezeichnete Triebwerkelemente einer Lokomotive, das offizielle Märklin-Jubiläumslogo und den weißen Schriftzug „Das Original gibt es bei Märklin“. Unklar bleibt damit tatsächlich, ob das Original die Verkleinerung oder die Vorbildlokomotive ist...



Vorbild oder nur 1:1-Modell? Jedenfalls erscheint 120 159-9, hier am 7. Juni 2009 bei der Einfahrt in München Hbf, demnächst auch als Spur-Z-Lokomotive (Art.-Nr. 88530) für den Märklin-Insider-Club.

Viesmann meldet einen Durchbruch in der digitalen Normung:

Im Rahmen der Intermodellbau 2009 haben die führenden deutschsprachigen Modellbahnverbände eine Initiative zur längst überfälligen Standardisierung digitaler Modellbahnen ins Leben gerufen. Künftig soll es genormte Schnittstellen und ein einheitliches Bus-System geben. Dieses soll dem USB-System der PC-Welt folgen und auch eine hohe Übertragungsgeschwindigkeit sichern.

Damit sollen die Geräte der verschiedenen Anbieter zueinander an Kompatibilität gewinnen und so die Akzeptanz der digitalen Modellbahn erhöhen. Davon verspricht man sich einen guten Kundenzuspruch, zumal die Beratung im Fachhandel davon ebenfalls erleichtert werden dürfte. Viesmann sieht sich insbesondere mit seiner Digitalzentrale Commander schon bestens vorbereitet für die Zukunft.

Impressum

ISSN 1867-271X

Das Veröffentlichen von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen.

Namentlich gekennzeichnete Beiträge geben ausschließlich die persönliche Meinung des Verfassers wieder. Diese ist nicht zwingend mit derjenigen von Redaktion oder Herausgeber identisch. Fotos stammen, sofern nicht anders gekennzeichnet, vom Herausgeber.

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J.Kluz

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Flemerskamp 59, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an redaktion@trainini.de. Mitarbeit: Götz Guddas, Michael Koch.

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an leserbriefe@trainini.de einzureichen und immer erwünscht. Die Veröffentlichung bleibt der Redaktion vorbehalten. Diese bemüht sich, stets ein repräsentatives Bild wiederzugeben und deshalb jede Einsendung zu berücksichtigen.

Bei Einsenden von Bildern, Fotos und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Herausgeber von möglichen Ansprüchen Dritter frei. Dies schließt eine künftige Wiederholung im Magazin, Jahresvideo sowie in Prospekten und Plakaten ausdrücklich mit ein.

Alle in dieser Veröffentlichung erwähnten Firmennamen, Warenzeichen und -bezeichnungen gehören den jeweiligen Herstellern oder Rechteinhabern. Ihre Wiedergabe erfolgt ohne die Gewährleistung der freien Verwendbarkeit. Für Druckfehler, Irrtümer, Preisangaben, Produktbezeichnungen, Baubeschreibungen oder Übermittlungsfehler in gleich welcher Form übernehmen Redaktion und Herausgeber keine Haftung.

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z erscheint unregelmäßig in loser Form und steht allen interessierten Modellbahnern, besonders Freunden der Spurweite Z, kostenlos und zeitlich begrenzt zum Herunterladen auf <http://www.trainini.de> bereit. Beim Herunterladen können fremde Verbindungs- und Netzdiensteanbieterkosten entstehen. Ein Einstellen nur des vollständigen Magazins auf anderen Domänen ist nach Entfernen von den eigenen Seiten ausdrücklich erlaubt, solange das Herunterladen nicht kostenpflichtig angeboten wird.

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

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