

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



Nord-Süd-Magistrale Julierbahn

**Erfahrungen mit dem Kartonmodellbau
Schnelltriebwagen kurz gekuppelt
...und vieles weitere mehr**



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

in diesem Monat sind wir ganz besonders stolz: Die 50. Ausgabe von **Trainini®** liegt vor Ihnen! Sie steht für über vier Jahre kompetente Berichterstattung und persönlichen Einsatz für die Spurweite Z – geprägt vom Herzblut und der Leidenschaft aller Redaktionsmitglieder.



Holger Späing
Chefredakteur

Wir haben dieses Jubiläum dazu genutzt, Herstellern, Stammtischen, Autoren und Lesern Gelegenheit zu geben, persönliche Worte an uns zu richten: Was bedeutet **Trainini®** für Sie? Wie sehen Sie die Spurweite Z? Was wollten Sie uns schon immer sagen?

Die Antworten sind wichtige Elemente zur Standortbestimmung und für die Orientierung auf dem weiteren Weg von **Trainini®**. Besonders gefreut haben wir uns natürlich über die lobenden Worte und die ausdrückliche Anerkennung der ehrenamtlichen Arbeit von Redakteuren und allen Autoren.

Aber natürlich möchten wir auch mit Ihnen, liebe Leserinnen und Leser feiern. Dazu haben wir den Umfang der Jubiläumsausgabe einmalig enorm erweitert: Erstmals sind alle Rubriken mit Artikeln belegt, die Themen sind bunt gemischt und dem besonderen Anlass würdig. Da kann ich als Verfasser des Vorworts freilich nur noch die Höhepunkte herausstellen:

So unternehmen wir zum Sommerausklang noch mal einen Ausflug in die Schweiz: Jens Wimmels Julierbahn hat zwar schon fünf Jahre Geschichte aufzuweisen, aber sie ist zweifelsfrei einen ausführlichen Bericht wert, weil sie laufend weiterentwickelt wurde.

Digitaltechnik, vollautomatische Steuerung, raffinierte Streckenführung, Geländebau vom Feinsten und eine gelungene Detailvielfalt machen den Reiz dieser besonderen Anlage aus. Außerdem hat der Erbauer selbst ein Jubiläum zu feiern: Er ist nun bereits 10 Jahre der Spurweite Z mit bewundernswertem Engagement verbunden.

In die Trickkiste der Bastler hat auch Walter Schmidt gegriffen, vielen schon bekannt durch seine Schauanlage im Z-Stübchen Krefeld - einem Wunderland der kleinen Spur. Wie viele andere Modellbahner auch, war er von den Fliegenden Zügen begeistert, aber nicht wunschlos glücklich mit Märklins technischer Umsetzung.

Zu den aktuellen Entwicklungen der letzten Jahre - nicht nur der Baugröße Z - gehört der Kartonmodellbau: Manfred Forst hat die Pfortnerei der ehemaligen Dortmunder Kokerei Hansa probeweise gebaut und berichtet über seine Erfahrungen mit dem Bausatz von HMB Technics.

Auch KoMi-Miniaturen setzt auf hochwertigen Spezialkarton. Die angebotenen Straßenpflasterplatten sehen wir ebenfalls als große Bereicherung. Informationen zum Verwenden der Platten auf bereits bestehenden Anlagen haben wir vermisst. Doch im Dialog konnten wir dann wichtige Erfahrungen gewinnen.

Damit sind wir nun bestens auf die vor uns liegende Bastelsaison eingestimmt. Danke für Ihre Treue und rege Mitarbeit in nun schon über vier Jahren - auf die nächsten 50 Ausgaben!

Her-Z-lich, Ihr

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Vom Pütt geht's in die Zukunft.....4

Vorbild

100 Jahre Moorexpress.....10

Gestaltung

Alpentransit auf 0,81 m².....19

Straße nachträglich gepflastert.....31

Technik

In der Kürze liegt die Würze.....38

Literatur

Wagengeschichte für Modellbahner.....43

Praxisberichte von Karl Albrecht.....46

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog.....49

Wir danken Manfred Forst, Jörg Endreß, Jens Wimmel, Michael Richter und Walter Schmidt für Ihre Mitarbeit.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. September 2009

Titelbild:

Moderner Alpentransit im Maßstab 1:220 – auf der Julierbahn befördert eine als Re 10/10 bezeichnete Doppereinheit ihre schwere Fuhre aus belgischen Schiebewandwagen über die Rampe, die nächste Lawinenschutzgalerie schon wieder vor Augen. Foto: Jens Wimmel

Neues Verwaltungsgebäude von HMB Vom Pütt geht's in die Zukunft

Was in anderen Spurweiten längst gang und gäbe ist, hält nun endlich auch in der Nenngröße Z Einzug: Auf der Intermodellbau 2009 in Dortmund konnten Besucher am Gemeinschaftsstand von HMB Technics, Moebo und Joswood erstmals Gebäude aus lasergeschnittenem Spezialkarton käuflich erwerben. Kartonmodellbau-Experte Manfred Forst hat einen der beiden Premieren-Bausätze für Trainini® probeweise gebaut und berichtet heute über seine Erfahrungen.

Von Manfred Forst und Holger Späing. HMB Technics hat sich auf Industriearchitektur spezialisiert. Groß ist das eigene Archiv mit Plänen und Bildern von alten und markanten Gebäuden der Montanindustrie, wie Firmeninhaber Günther Huppertz gegenüber **Trainini®** bekundete. Das lässt auf reichlich Potenzial für künftige Bausätze schließen und gibt einen deutlichen Fingerzeig auf die Zukunft des Eisenbahnmodellbaus.

Denn HMB Technics setzt wie einige andere Groß- und Kleinserienhersteller mittlerweile auch, auf Spezialkarton aus dem Architekturmodellbau als Grundlage für seine Bausätze. Ihre Form erhalten die Teile durch den computergesteuerten Schnitt mit dem Laserstrahl, der natürlich auch Gravuren – etwa für eine Klinkerfassade – anbringen kann. Ungeheuer stabil seien die fertigen Gebäude, wie viele Modellbahner in Foren und Zeitschriften verkündeten.

Erforderliche Materialien:
Bastelmesser oder Skalpell
Lineal
Holzleim (mit etwas Wasser verdünnt)



Alle Teile des HMB-Bausatzes sind aus hochwertigem Architekturkarton in verschiedenen Farben gefertigt. Sie lassen sich leicht aus den Bögen trennen und weiterbearbeiten.
Foto: Manfred Forst

Aus Herstellersicht ist diese neue Technik die Antwort auf die seit einigen Jahren sinkenden Stückzahlen, denn sie vermeiden die hohen Werkzeugkosten, die durch den Formenbau für den Polystyrol-Spritzguss entstehen. Ist ein Gebäude erst fertig gezeichnet, lässt es sich doch durch Skalierung und überschaubare Nacharbeiten (für anzupassende Details) in jeden beliebigen Maßstab übertragen.

Das spart viel Geld bei den Vorleistungen, die sich längst nicht mehr in allen Fällen decken ließen. Und obwohl die Produktion eines einzelnen Bausatzes gegenüber der Vielfältigung im Spritzgussverfahren teurer ist, stimmt die betriebswirtschaftliche Be-

trachtung insgesamt. Kein Wunder also, dass die Laserschnitt-Technik auch den Weg zur Modellbahn gefunden hat und immer mehr Hersteller auf sie vertrauen.

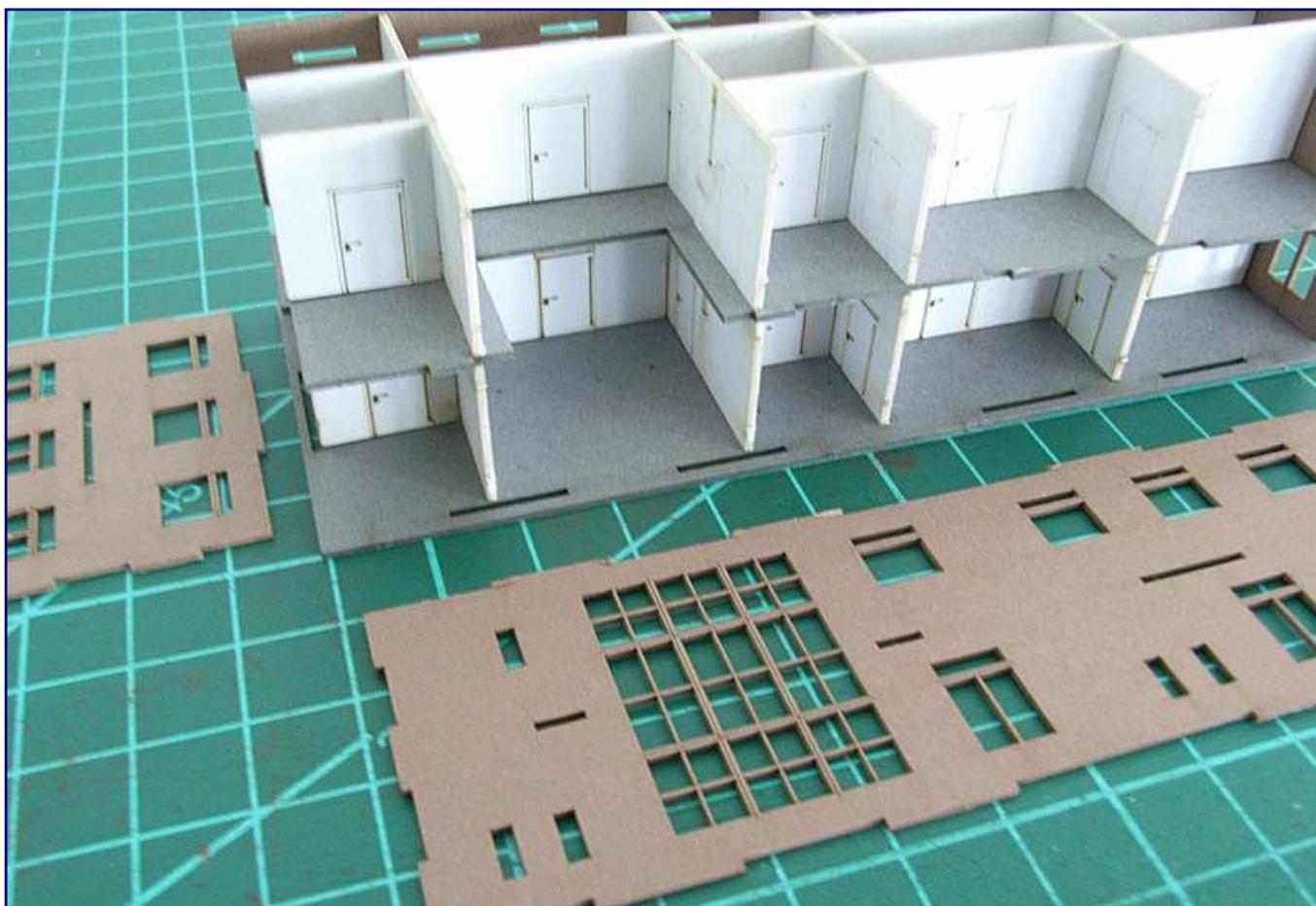
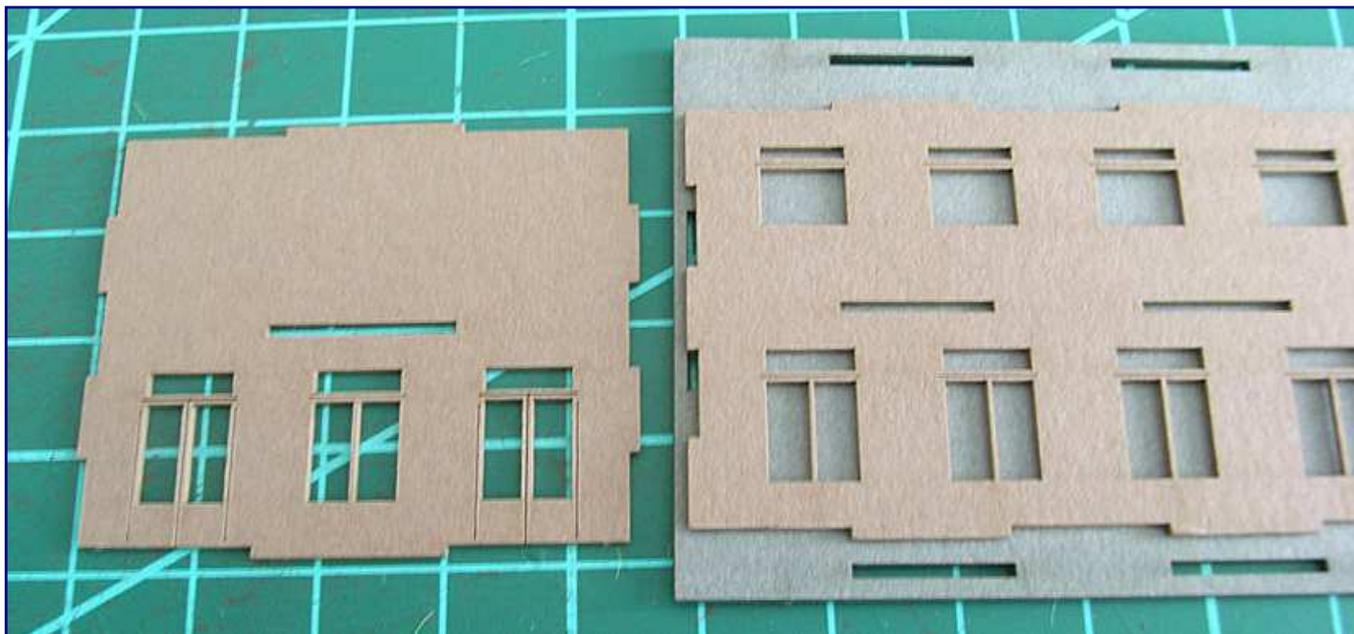


Bild oben:

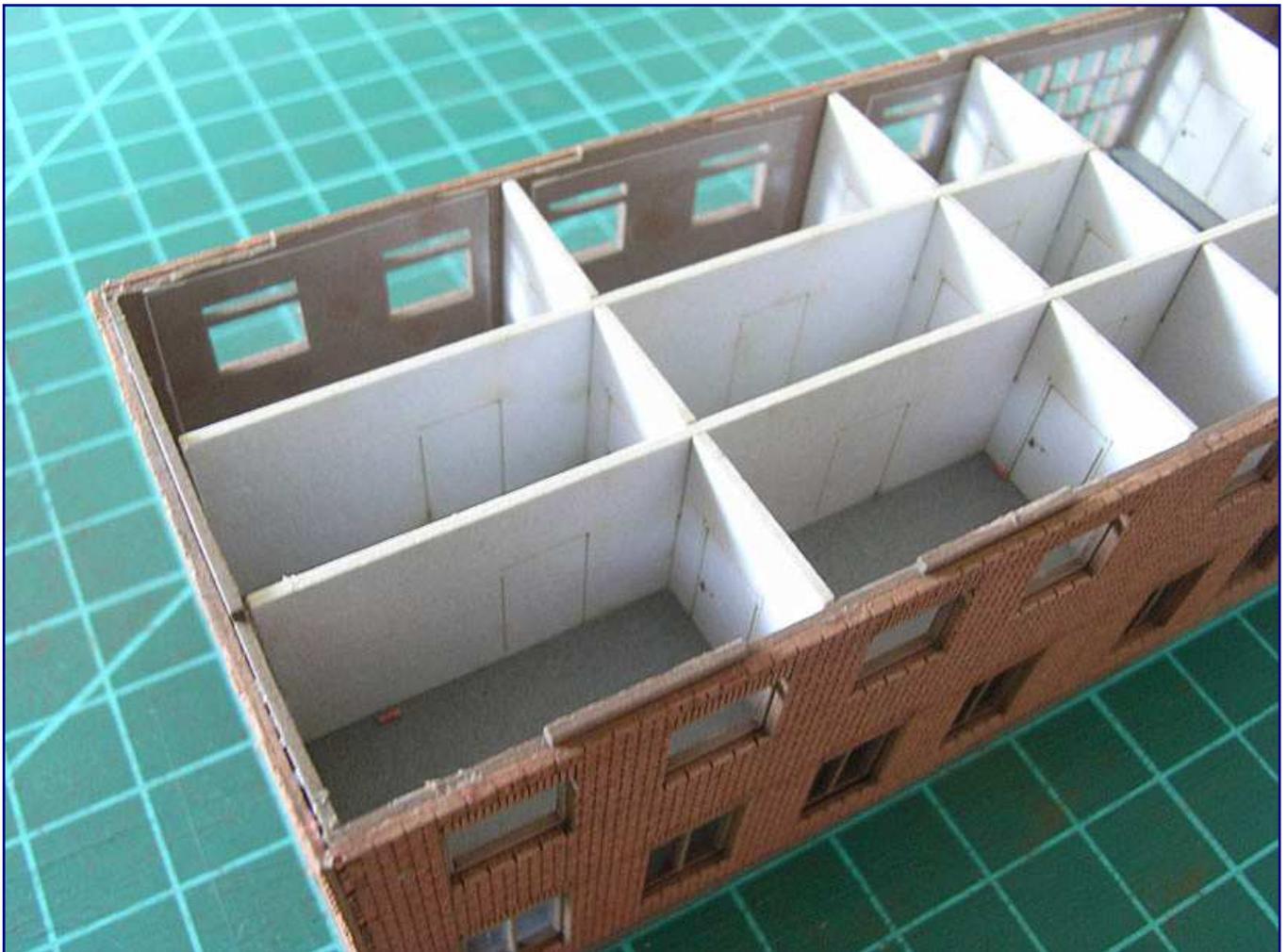
Der Bau des Gebäudes beginnt mit zwei Innenteilen der Außenwände sowie der Bodenplatte. Dank der Stechtechnik und hohen Fertigungspräzision der Teile ist kein Winkel als Hilfswerkzeug erforderlich – alles passt auf Anhieb hervorragend zusammen.

Bild unten:

Im Inneren des Gebäudes folgen die Böden der Stockwerke und die Bürowände mit den Türen. Dank der Raumteilung dieses Bausatzes ist die Beleuchtung einzelner Gebäudeteile später kein Problem. Die Kabelführung und Montage der Leuchtmittel sollte aber schon beim Bauen berücksichtigt werden. Beide Fotos: Manfred Forst

Wenn wir hier also eine wichtige Zukunftsperspektive für die Modellbahn insgesamt und eine Basis für neues Wachstumspotenzial besonders für die Spurweite Z sehen, liegt es auf der Hand, sich auch persönlich mit dieser Technik vertraut zu machen und unsere Leser heranzuführen. Mit Manfred Forst haben wir einen leidenschaftlichen Karton-Modellbauer gefunden, der sich dieser Herausforderung gern gestellt hat:

Die zwei Pfortnereigebäude der Kokerei Hansa (Art.-Nr. 96 102) von HMB Huppertz-Modell-Bau sind aus hochwertigem Architekturkarton hergestellt worden. Der Bausatz besteht aus mehreren Rahmen in verschiedenen Farben, in denen die einzelnen Bauteile an dünnen Stegen hängen. Für die Fenster ist eine Plastikfolie beigelegt. Vervollständigt wird dies durch eine gut bebilderte Bauanleitung und ein Stück Zaun mit Tor.



Sobald das Innenleben fertig ist, folgen auch die beiden noch fehlenden Innenteile der Außenwände. Anschließend werden die Fensterfolien eingeklebt. Danach erhält die Pfortnerei ihr endgültiges Aussehen durch das Montieren der Backstein-Außenwand. Foto: Manfred Forst

Begonnen wird der Bau mit einer Innenwand des Gebäudes. In allen Bauteilen, so auch diesem, sind die Türen- und Fensterrahmen bereits ausgeschnitten und ersparen dem Modellbahner zusätzliche Arbeiten.

Empfohlen wird vom Hersteller ein Winkel als Konstruktionshilfe. Dieser wird auf Grund der sehr sauber verarbeiteten Elemente nach eigenen Erfahrungen aber nicht benötigt. Das Entfernen von Gussgraten an Bauteilen durch Schneiden oder Schleifen gehört hier der Vergangenheit an, da sich diese sehr

leicht mit einem Bastelmesser vom Rahmen lösen lassen. Steckverbindungen zwischen einigen Teilen erleichtern den Zusammenbau.

Weiter geht es mit der Innenraumgestaltung. Hier kommen stockwerkshohe Teile zum Einsatz, in die sogar Türen eingesetzt werden. Erstmals in der Baugröße Z liegt damit ein Bausatz vor uns, der schon ab Werk – ohne eigenes Fertigen von Raumteilen – eine Innenaufteilung samt einiger Details vorsieht, die später durch die großen Fenster des Treppenhauses gut sichtbar bleiben.

Ein Durchblick durch die Fenster zur gegenüberliegenden Seite ist wegen der Innengestaltung übrigens nicht möglich, so dass die Pfortnerei später auch ohne Nacharbeiten raumweise einzeln beleuchtet werden kann. Dies birgt enormes Potenzial für spannende Nachtszenen, denn die Aufmerksamkeit des Betrachters lässt sich durch das Licht gezielt führen und auf ein einzelnes, vielleicht detailliert eingerichtetes Büro lenken.

Widmen wir uns nun den Fenstern, wo wir sie nun schon erwähnt haben. Richtig, da war doch noch ein (durchsichtiges) Plastikelement. Dies ist ein guter Zeitpunkt, sie jetzt anzubringen. Da die Pfortnerei aus zwei Stockwerken besteht, müssen wir diesen Bastelschritt nach Einfügen einer Geschossdecke wiederholen. Danach kann das Gebäude mit den zwei verbliebenen Elementen geschlossen werden.

Erinnern möchten wir an dieser Stelle daran, dass Fensterfolien nicht mit Sekundenkleber befestigt werden sollten, denn seine Ausdünstungen lassen die Glasflächen sonst erblinden. Auch von Plastikklebern wie Uhu Plast ist hier eher abzuraten, da dieser keine Gegenklebefläche gleichen Materials fände. Gut bewährt sich auch in solchen Situationen gewöhnlicher Holzleim, aber auch ein eingedickter, hochglänzender Klarlack bewirkt bisweilen Wunder.

Weiter geht es mit den Ziegelplatten für die Außenfassade. Die feine Ziegelstruktur sieht sehr sauber aus und man sollte angesichts der Fili-



Bild oben: Nacharbeiten mit Farben sind nicht erforderlich, aber durchaus möglich. Doch bereits das unbehandelte Gebäude wirkt dank seiner matten Oberfläche und wegen des möglichen Blicks ins Innere perfekt.

Bild unten: Auf der Anlage kommt die Pfortnerei auch als Verwaltungsgebäude eines kleineren Unternehmens sehr gut zur Wirkung. Huppertz-Modell-Bau ist die Premiere mit diesem Bausatz zweifelsfrei geglückt. Beide Fotos: Manfred Forst



50 Ausgaben **Trainini®** – ein wahrer Grund zu feiern: Die Z-Friends Europe gratulieren Holger Späing und seiner Redaktion aufs herzlichste!

Wer hätte damals gedacht, dass sich **Trainini®** zu einem der Fixpunkte der Z-Welt entwickeln würde? Wir alle können uns seither auf ein pünktliches Erscheinen, interessante Inhalte und Engagement für unsere Spur Z verlassen. Das ist eine ganze Menge - Danke dafür!

Die Z-Friends wünschen der Redaktion daher für die vielen noch kommenden Ausgaben alles Gute - und ihnen selbst den Spaß bei der dazugehörigen Arbeit, den sie uns allen damit bereiten.

Z-Friends Europe

granität Vorsicht walten lassen, denn sonst lösen sich schnell einige der Ziegel.

Ein Höhepunkt sind die Fensterstürze: Diese bekäme man mit Ziegelbauplatten aus Polystyrol nur mit hohem Aufwand hin. Nachdem auch die Außenhaut fertig zusammengebaut ist, wird das Flachdach, bestehend aus einer dunklen Kartonplatte, einem schwarzen Pappstreifen und einer Umrandung (Umsäumung) gebaut und aufgesetzt.

Fertig ist das Gebäude. Ja, wirklich schon fertig! Der Bausatz wird vergleichbar einem Plastikbausatz gebaut, wobei die aufwändigen Schleif- und Spachtelarbeiten sowie das anschließende Lackieren weggelassen. Das spart enorm viel Zeit, ohne den Bastelspaß zu beeinträchtigen.

Das heißt aber nicht, dass Kartongebäude nicht auch mit Pulverfarben farblich bearbeitet werden können und so eine ganz individuelle Optik je nach gewünschter Einbausituation erhalten können. Gegenüber klassischen Bausätzen haben die Gebäude von HMB aber auf jeden Fall den Vorteil, schon ab Werk eine matte und realistisch wirkende Oberfläche zu besitzen, statt mit störendem Plastikglanz aufzufallen.

Ein weiterer Vorteil speziell der Pförtnerie der Kokerei Hansa, deren Vorbild der weltweit modernsten Anlage übrigens in Dortmund zu finden war, ist ihr schlichter Stil, der sie universell einsetzbar macht. So kann sie auch anderswo im Industriebereich vielfältig eingesetzt werden. Selbst für Anlagen nach US-Vorbild halten wir sie für geeignet.

Nicht lange überlegen brauchte die Redaktion darüber, dass sie es hier mit einem aussichtsreichen Kandidaten für die beste Neuheit 2009 zu tun hatte. Die gute Verarbeitungsqualität und Passgenauigkeit aller Teile und die vorbildliche Idee der Innenraumaufteilung und –gestaltung machten die Entscheidung für den Bereich neuer Gebäudebausätze in Groß- und Kleinserie leicht.

Für die Kategorie Zubehör sind aber auch noch viele andere Produkte zu berücksichtigen und da gab und gibt es schließlich viel Konkurrenz. Sorgfältiges Abwägen war nun gefragt und auch Manfred Forst als Experte wurde von der Redaktion noch einmal konsultiert.



Die einstimmige Entscheidung, der „Pfortnerlei der Kokerei Hansa“ von HMB Huppertz-Modell-Bau (Art.-Nr. 96 102) das Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2009“ in der Kategorie Zubehör zu verleihen, geht daher besonders auch auf den Umstand zurück, dass wir es mit einer zukunftsweisenden Technologie zu tun haben, die wir für bestens geeignet halten, die Krise auf dem Modellbahnmarkt zu überwinden.

Wir sind überzeugt, dass im Kartonmodellbau aus hochfestem Spezialkarton die Zukunft des Gebäudemodellbaus liegt. Wir verstehen unsere Entscheidung daher auch als Appell, sich mit dieser Technik vertraut zu machen und ihre Hochwertigkeit selbst zu erfahren. Indes wollen wir hoffen, dass noch viele Gebäude mehr in dieser Qualität lieferbar werden – herzlichen Glückwunsch an Huppertz-Modell-Bau!

Weitere Berichte von Manfred Forst:

<http://www.forstberg.de>

Produktübersicht des Bausatzherstellers:

<http://www.hmb-technics.com>

Eisenbahn JOURNAL

Herzlichen Glückwunsch zur 50. Ausgabe von **Trainini®**! Es ist erfreulich, dass es neben den etablierten Fachzeitschriften immer wieder private Initiativen gibt, um einen interessierten Leserkreis auf hohem Niveau mit Nachrichten zu versorgen. Dies steigert die Informationsvielfalt und macht die Beschäftigung mit der Modellbahn noch attraktiver. Speziell **Trainini®** zeichnet sich durch hohe Professionalität aus (sofern man davon bei einer kostenlos abrufbaren Internetzeitschrift sprechen kann) und ergänzt uns und andere Blätter in einem Themenbereich, den wir leider allzu oft (die Spurweitenverteilung bei den Modellbahnern ist nun mal wie sie ist) vernachlässigen müssen. Auf die nächsten 50 **Trainini®**!

Tobias Pütz, Redaktion Eisenbahn-Journal

Ein Fest für Eisenbahnfreunde 100 Jahre Moorexpress

Mit Fahrzeugausstellungen in Bremervörde und Gnarrenburg, Sonderfahrten und einem Tag der offenen Tür im Betriebswerk Bremervörde feierten EVB und BOEF am 23. und 24. Mai 2009 den 100. Jahrestag der Betriebseröffnung auf der Strecke Bremervörde - Osterholz. Trainini-Leser Jörg Endreß war vor Ort und schildert seine Eindrücke.

Von Jörg Endreß. „Dem Ersten sien Tod, dem Tweeten sien Not, dem Dritten sien Brot.“ Viele Generationen arbeiteten unter heute unvorstellbaren Bedingungen daran, um aus dem in der Hamme- und Oste-Niederung liegendem Teufelsmoor eine Kulturlandschaft zu schaffen. Sie ist so flach und weit, dass böse Zungen behaupten, man sähe bereits am Samstag, wer denn am Sonntag zu Besuch kommen würde.



Nur mit großem Aufwand ließen sich hier Verkehrswege anlegen und unterhalten. So mag es ein wenig überraschen, hier auch eine Bahnlinie vorzufinden.

Wie vermutlich in den meisten Fällen hat die Eisenbahn auch hier veraltete Verkehrsmittel abgelöst und den Massentransport von Gütern rationalisiert.

Im Fall der von Bremervörde nach Osterholz-Scharmbeck führenden BOE waren dies Torfkähne, die zuvor die Versorgung Bremens mit diesem wichtigen Heizmaterial sicherstellten.



Auch heute stellt Torf noch ein Transportgut auf der Strecke Bremervörde - Osterholz-Scharmbeck dar, wie ich vor zwei Jahren ein wenig überrascht feststellte. Damals beobachtete ich die Beladung von einigen Schiebewandwagen in Hüttenbusch.

Bild oben:
Der Bahnhof Gnarrenburg war Veranstaltungsort für die historische Fahrzeugschau zum hundertjährigen Bestehen.

Bild unten:
Der Triebwagen T164 ist eines der historischen Fahrzeuge aus den Beständen der ehemaligen BOE, die an der Ausstellung teilnahmen.



Zwei mustergültig aufgearbeitete, historische Güterwagen: ein gedeckter Güterwagen vom Typ G10 (Bild oben) und ein Kleinviehverschlagwagen der Bauart Vlms 63, den die Deutsche Bundesbahn durch Umbau vorhandener Typen Anfang der sechziger Jahre schuf. Beide Fahrzeuge waren oder sind auch für die Spurweite Z erhältlich.

Die Eröffnung des ersten Abschnitts von Bremervörde nach Gnarrenburg vor genau 100 Jahren wurde von den EVB als Nachfolgegesellschaft der historischen BOE, mit einem Tag der offenen Tür und Sonderfahrten am 23. und 24. Mai 2009 gefeiert. Der offizielle Beginn war für Samstag um 11.00 Uhr angekündigt, das hatte ich in der Ankündigung überlesen und kam so in den Genuss, fast der einzige Besucher zu sein, als ich zunächst nach Gnarrenburg fuhr und gegen 9.00 Uhr dort ankam.

In der Morgensonne glänzten die von den Bremervörder-Osterholzer Eisenbahnfreunden restaurierten und betreuten Eisenbahnfahrzeuge sowie weitere, historische Straßenfahrzeuge. Die Triebwagen T164 der Bremervörder-Osterholzer Eisenbahn (BOE) und der T170 Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn (WZTE) wurden zusammen mit einer Henschel-Diesellok, der V274, einem gedeckten Güterwagen und einem Viehwagen Vmms präsentiert.

Die umfangreichen Gleisanlagen des Bahnhofs Gnarrenburg erlaubten es an diesen Tagen, nicht nur die Fahrzeuge zu präsentieren, sondern auch zwei Museumszüge wenden zu lassen - samt Umsetzen der Lokomotiven und Versorgen der eingesetzten Dampflok - und den planmäßigen Touristik-Verkehr mit dem „Moorexpress“ abzuwickeln.

Zur Geschichte der BOE

Die Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn wurde 1907 als Kleinbahn Bremervörde-Osterholz gegründet, die Umfirmierung auf BOE erfolgte 1942.

1909 wurde der erste Streckenabschnitt Bremervörde-Gnarrenburg eröffnet, der übrige Teil der Strecke folgte 1911. Zeitweise verkehrten auf dieser Strecke durchgehende Züge von Stade bis nach Bremen. Im Volksmund bürgerte sich dafür bald der Begriff „Moorexpress“ ein.

1978 wurde der gesamte Personenverkehr von Bussen übernommen, die Strecke selbst aber nach wie vor im Güterverkehr bedient. Seit 1999 besteht ein Touristik-Verkehr mit historischen Fahrzeugen - dem „Moorexpress“ - der mittlerweile auch Bremen Hbf wieder anfährt.

In Brillit wartete ich auf den ersten Sonderzug des Tages, der aus führender V36 005 mit Plattformwagen und dem Preußenzug der Mindener Eisenbahnfreunde bestand. Deren unter unter Dampf stehende T11 schob diesen Zug nach.



In Bremervörde führt V36 005 – die ehemalige 236 237-4 der DB (zuletzt Bw Altenbeken) – einen der Sonderzüge. Am anderen Zugende wartet die angeheizte T 11 der Mindener Eisenbahnfreunde, um den Zug nachzuschieben. Die Diesellok trägt die Farben und Betriebsnummer der Verkehrsbetriebe Grafschaft Hoya GmbH, wo sie nach ihrem Ausscheiden bei der DB (1978) bis 1997 im Einsatz stand.

Bremervörde besitzt noch heute umfangreiche Bahnanlagen, die ehemalige BOE besaß dort sogar ein eigenes Bahnhofsgebäude, in dem heute eine Kindertagesstätte zu finden ist, sowie eigene Bahnanlagen. Sie lagen parallel zum damaligen Staatsbahnhof Bremervörde Süd, der heute auch von der EVB genutzt wird, und auch ein angeschlossenes Bw auswies.



Bild oben:
Der „Euro-Runner“ 420 11 vertritt die moderne Traktion auf der Jubiläumsfeier. Er prägt mittlerweile den Güterverkehr der EVB.

Bild unten:
Diese MaK-/Vossloh-Diesellok vom Typ G 1206 war die vermutlich neueste Maschine auf dem Fest, denn wurde erst 2008 gebaut. Dieser Fahrzeugtyp, der bei vielen Privatbahnen verbreitet und dadurch sehr bekannt ist, wurde auch bei der **Trainini Wunschmodellumfrage 2009** zur Realisierung als Kleinserienmodell vorgeschlagen.

Auf diesem Gelände befindet sich heute eines der modernsten Bahnbetriebswerke Deutschlands, welches die EVB im Rahmen der Feierlichkeiten an diesem Wochenende für die Öffentlichkeit zugänglich machten. Dort waren im Freigelände folgende Fahrzeuge zu besichtigen: ein Schotterwagen, der Triebwagen TA3 der Hoyaer Eisenbahn-Gesellschaft, je eine EVB-Lok der Reihen 420 („Euro-Runner“), V100, 420 01 (die ehemalige Gasturbinenlok 219 001 der DB), Köf III (202 51 ex DB 335 064-2), eine Köf III (V242) der MWB und 246 003-8 der Metronom-Eisenbahn-Gesellschaft.

Seit Ende 2007 verkehren Züge dieser Gesellschaft, an der die EVB beteiligt sind, auch auf der Strecke Hamburg – Cuxhaven. Gewartet werden sie komplett in Bremervörde. Deshalb stand eine Garnitur auf dem Wartungsstand in der Halle, während eine weitere im Freien besichtigt werden durfte.

Die EVB warten nicht nur die von ihnen eingesetzten Loks und Triebwagen der Bauarten 628 und LINT, sondern führen auch Hauptuntersuchungen für andere Unternehmen aus. Darauf zurückzuführen ist es auch, dass ich in letzter Zeit immer wieder Regio-Shuttle aus Rheinland-Pfalz vor Ort gesehen habe. Nach Angaben eines Mitarbeiters ist das bei meinem Besuch ohne Drehgestelle aufgebockte Fahrzeug bereits das zwanzigste, das für die Transregio aufgearbeitet wird.

Aber auch kleinere Aufträge werden nicht verschmäht: Eine Kleinlok des Bundeswehrdepots aus dem benachbarten Hesedorf erhielt gerade eine HU in Bremervörde. Zum ersten Mal sah ich im Rahmen der Jubiläumsfeiern eine getrennte 628/928-Einheit – im Betrieb ist dies so nicht möglich.

Neben der Halle präsentierte die EVB moderne Lokomotiven, darunter eine MaK 1206 des Baujahrs 2008, welche das Lack-Schema der Jade-Weser-Bahn (JWB) trägt - einer neuen Eisenbahngesellschaft, an der die EVB ebenfalls beteiligt ist. Der interessante Fahrzeugtyp wurde auch in der **Trainini Wunschmodellumfrage 2009** vorgeschlagen, wie ich mich erinnere.

Auf der gegenüberliegenden Seite, dem ehemaligen Güterbahnhof von Bremerförde, präsentierte die EVB ihre Fahrzeuge zur Gleisunterhaltung: Rottenkraftwagen, Zwei-Wege-Bagger und weitere Geräte. Besucher durften dort mit einer Schöma-Feldbahn fahren oder verschiedene Draisinen ausprobieren.

In einem fürchterlich verrotteten Zustand präsentierte sich hingegen ein Fahrzeug, das sich bei näherer Betrachtung als Meilenstein der deutschen Eisenbahngeschichte entpuppte: Es handelt sich um den VT92 501, den ehemaligen „Kartoffelkäfer“. Für die junge Bundesbahn war er Ende der vierziger Jahre und Anfang der Fünfziger u.a. ein wichtiger Erprobungsträger für Komponenten, die in der neuen V80 verbaut werden sollten.

Er wies den Weg für sämtliche dieselhydraulischen Neukonstruktionen, welche die junge DB auf die Schienen stellte: VT08⁵, VT12⁵, die V80 und letztlich sogar die V200⁰.

Ein Schild erläuterte die traurige Geschichte der jüngeren Vergangenheit: Die DB AG beabsichtigte 2006 den Triebwagen zu verschrotten. Acht Eisenbahnfreunde kauften ihn daraufhin an und restaurieren ihn seitdem in Hesedorf. Die Präsentation des Triebwagens an diesem Wochenende hielt sie übrigens nicht davon ab, ihre Arbeit fortzusetzen! Ein großes Problem bei Vorhaben dieser Art stellen natürlich die finanziellen Mittel dar.

In einem besserem Zustand befand sich übrigens schon der WUMAG-Triebwagen VT175.

Doch auch im Kleinen war die Eisenbahn vertreten: Die Eisenbahnfreunde der WTZE präsentierten zwei H0-Anlagen in Eisenbahnwaggons (je eine in einem Umbau-Dreiachser-Paar und in einem Hilfspackwagen), die beide noch auf eine vollständige Ausgestaltung warten. Das Festzelt wurde zum Teil von einer Modulanlage (Fremo) der IG Modellbahn Niederelbe e.V. aus Stade-Ottenbeck eingenommen.



Bild oben:

In Bremerförde konnten Besucher auch eine getrennte Garnitur der Baureihe 628/928 besichtigen. Das Fahrzeug ist zu Revisionszwecken auch von seinen Drehgestellen abgehoben worden.

Bild unten:

Der Rottenkraftwagen KlV 53 war das nach Stückzahlen größte Gleisbaufahrzeug auf deutschen Schienen. Mittlerweile sind viele von ihnen bei privaten Firmen im Einsatz. In Spurweite Z hat Detlev Stahl von den Z-Friends Europe dieses Fahrzeug erst vor wenigen Monaten gebaut.



Das gefeierte Jubiläum galt der Strecke, dessen Züge bei den Bürgern als „Moorexpress“ bekannt wurden. Als touristisch interessante Verbindungen liefen sie bis vor einiger Zeit noch häufig als Schienenbusgarnitur in den Farben der EVB. Eine solche Garnitur ist hier auf dem Weg nach Bremen (Bild oben). Der Sonderzug aus Zeven, an beiden Zugenden bespannt mit V100¹⁰ der EVB (Bild unten), wird gleich die Ostebrücke befahren.

Vermutlich waren die Reden des gerade stattfindenden Festaktes der Auslöser, dass diese hervorragenden Anlagen vom Publikum während meiner Anwesenheit recht wenig Beachtung fanden. Allerdings dürfte auch die enorme Wärme im Zelt ihren Beitrag dazu geleistet haben. Sammler und Eisenbahnfreunde hatten hier noch Gelegenheit, Automodelle oder Eisenbahnpublikationen zu erwerben.

Sehr beachtenswert war auch eine Foto-Ausstellung mit allen bisher von den EVB eingesetzten Fahrzeugen. Manche waren nur sehr kurze Zeit für sie im Einsatz, andere haben sich bis heute gehalten. Eingepägt hat sich mir das Bild einer orientrotten DB-216, deren "Keks"-Emblem mit EVB-Aufklebern überdeckt worden war.

Wer schon immer mal eine Lok fahren wollte, war an diesem Wochenende in Bremervörde übrigens genau richtig: Angekündigt waren so genannte „Führerstandsmitfahrten“. Gegen Mittag gelang es schließlich auch mir, einen Platz auf der MaK G 1000 BB zu ergattern. Es herrschte ein Gedränge wie in DB-Zügen zu den Stoßzeiten des einsetzenden Wochenendverkehrs.

Der freundliche Lokführer erklärte uns Mitfahrern, er habe einen freien Tag und keine Lust, heute zu fahren, das müssten wir schon selbst tun. Einer der kleineren Jungen auf dem Führerstand traut sich als Erster, danach will keiner mehr so recht: Na schön, da biete ich mich doch gern an. Zwei kleine Hebel, kaum größer als mein Daumen, setzen das Fahrzeug in Gang.

Bremse mit dem Führerbremssventil lösen, der Fahrstufenschalter kennt nur die Stellungen „Beschleunigen“ und „Fahrt“ (halten).



Ein wichtiges Kapitel Eisenbahngeschichte markiert der VT 92 501, vielen bekannt als „Kartoffelkäfer“. Er war das wegweisende Versuchsfahrzeug für alle dieselhydraulischen Neuentwicklungen der Deutschen Bundesbahn. Doch leider hatte die privatisierte Staatsbahn mangels Geschichtsbewusstseins keinen Platz mehr für ihn und ließ ihn verrotten.

Die Fusion zur heutigen EVB

Die Eisenbahnen und Verkehrsbetriebe Elbe-Weser GmbH entstanden 1981 aus dem Zusammenschluss von Bremervörde-Osterholzer Eisenbahn und der Wilstedt-Zeven-Tostedter Eisenbahn GmbH.

1993 erfolgte die Fusion mit der Buxtehude-Harsefelder Eisenbahn. Die EVB betreiben Schienen- und Busverkehr im Elbe-Weser-Dreieck sowie Güterverkehr in der gesamten Bundesrepublik.

Also kippe ich den Fahrstufenschalter nach vorne und schon dreht der Dieselmotor hoch. Nach einigen Sekunden setzt sich die Lok dann in Bewegung, um schon nach wenigen Metern wieder zum Stillstand zu kommen. Ist ja wie in der Fahrschule, dachte ich. Da war ich einst auch verblüfft, wenn das Auto ohne mein Zutun bremste.

Doch hier war es kein Fahrlehrer, denn ich habe ganz einfach nicht rechtzeitig auf die Warnung der Sicherheitsfahrerschaltung (SiFa) reagiert. Also noch einmal das Ganze von

vorn. Viel zu schnell ist die Fahrt vorbei und bevor ich auf das Gleis nach Gnarrenburg einschwenke, bremse ich die Maschine ungewollt unsanft wieder ab - glücklicherweise stehen wir so eng, dass niemand umfallen kann. Der Nächste bitte!

Den Regelverkehr zwischen Bremerhaven und Buxtehude stellten an diesem Samstagvormittag die Triebwagen der Reihe 628/928 sicher, die sonst eher eine Zweitbesetzung darstellen. Von den sonst so typischen LINT-Triebwagen war nichts zu sehen.



Führerstandsmitfahrten, bei denen die Besucher unter Aufsicht selbst den Fahrstufenschalter und das Führerbremsventil bedienen durften, gehörten ebenfalls zum Programm der Jubiläumsveranstaltung. Vom Führerstand der Mak-Lok G 1000 BB sind links die vor der Halle stehende 420 01 (ehemalige Gasturbinenlok BR 219 der DB) und weiter hinten in Bildmitte eine Köf der MWB zu sehen.

In die Hauptlinie mündet die ehemalige BOE vom Süden kommend in den Bahnhof ein. Westlich des Bahnhofs überquert die Strecke die Oste auf einer Brücke. Unmittelbar dahinter verzweigt sich die Strecke dann: Der südwestliche Abzweig Richtung Zeven wird normalerweise nur noch von Güterzügen befahren, doch an diesem Wochenende diente er auch den Museumszügen, die mit ehemaligen V100 aus Beständen der DB bespannt waren. Vom geradeaus führenden Schienenstrang zweigt nach ca. 4 km die Strecke nach Stade ab, auf der heute nur noch der Moorexpress verkehrt.

Bleibt mir noch, mich bei den Organisatoren zu bedanken, die sicher nicht nur mir einen unvergesslichen Tag beschert haben!

Alle Fotos und Text: Jörg Endreß

Weiterführende Seiten zum Thema:

<http://www.evb-elbe-weser.de>
<http://www.boefreun.de>
<http://www.moorexpress.net>
<http://www.elbe-weser-bahn.de>
<http://www.vt92.de/>

Trafofuchs

An **Trainini®** merkt man immer, wie schnell ein Monat verstreicht. Kaum haben wir die aktuelle Ausgabe gelesen, schon steht die nächste im Netz: Von Holger Späing, Bernd Knauf und Joachim Ritter in unermüdlicher Recherchearbeit und mit sehr viel Enthusiasmus zusammengestellt. Die Trafofuchse gratulieren und freuen sich auf die nächsten 50 Ausgaben.

Birgit Foken-Brock, Trafofuchs

Anzeige

*... jetzt bestellen!**

Trainini Jahres-CD 2008



Diese CD ist unverkäuflich.

Die Themen des Jahres 2008 für die Spurweite Z zusammengefasst im

Trainini Jahresvideo 2008:

100 Jahre bayerische S 3/6

75 Jahre Fliegende Züge

Ausstellungshöhepunkte 2008

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

Trainini
Dafür wird Spur Z gemacht.

Die Julierbahn von Jens Wimmel Alpentransit auf 0,81 m²

Jens Wimmel ist einer der engagierten Pioniere der digitalen Spurweite Z. Schon vor Jahren verblüffte er mit seiner Nebenbahnanlage „Blumendorf“, auf der er u.a. Rangiermanöver in vorbildlich langsamer und gleichmäßiger Fahrt vorführte. Seine nächste Messeanlage „Surava“, die unter Einbeziehen der Regel- und Meterspur bald zur Julierbahn wurde, steht dem in nichts nach. Wie stellen Ihnen dieses Meisterwerk anlässlich unseres Jubiläums heute vor.

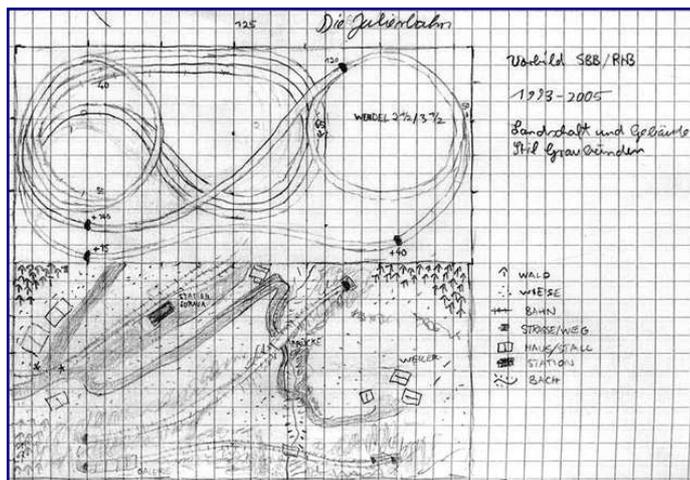
Ursprünglich plante Jens Wimmel eine reine Zm-Schmalspuranlage namens „Surava“, denn die kleinen Fahrzeuge der RhB hatten es dem Wahl-Schweizer mit deutscher Herkunft angetan. Da sich aber auch das Regelspurnmaterial nach Vorbildern der SBB sowie fremder Bahnen, die auch in der Schweiz zu sehen sind, mittlerweile erheblich erweitert hatte, ließ Jens seine ursprüngliche Idee fallen.

Nun war klar, dass doch nichts ohne eine Regelspurtrasse gehen würde, die ausreichend Auslauf für seine Modelle bieten würde. Auslöser dieser Überlegung war auch, dass die erste Generation der Zm-Weichen im Betrieb noch große Schwierigkeiten bereitete und keinen zuverlässigen Ablauf bei den Zugfahrten gewährleisten konnte. Diese Probleme gingen bis hin zu Auflösungserscheinungen der Weichen.

Ein Auslöser dafür könnte auch in den Steigungen und Gefällen der ursprünglichen Anlagenplanung bestanden haben, doch das änderte nichts am Ergebnis und den Anforderungen an einen glaubwürdigen Eisenbahnbetrieb. Mit der Neuplanung zur Julierbahn schrumpfte die Trasse der Rhätischen Bahn auf ein Minimum zusammen, was ihr eher den Charakter eines betriebsfähigen Dioramas zuwies.



Jens Wimmel ist als Erbauer auch der Herr über die Julierbahn. Der digitale Betrieb ermöglicht es ihm, auf Ausstellungen und Messen auch den Fragen der Besucher Rede und Antwort zu stehen.



Ein Grund dafür ist der Bahnhofsteil des Surava-Rohbaus, der hier weiterverwendet werden konnte. Für die Zukunft bestehen Überlegungen, den eingeschränkten Fahrbetrieb zwischen zwei festen Endpunkten zu einem Ringbetrieb auszubauen.

Jens Wimmels Anlage folgt keinem konkreten Vorbild: Kernstück seiner Planungen war die freie Wiedergabe einer fiktiven, zweigleisigen

Der Durchbruch für die Julierbahn in ihrer heutigen Form kam mit einem Urlaub: Jens Wimmel fertigte damals diese Zeichnung, nach der die Konstruktion dann auch erfolgte. Zeichnung: Jens Wimmel

Alpentransitstrecke in Regelspur. Sie könnte, so ist es denkbar, die Ostschweiz mit Oberitalien verbinden. Tirano oder Chiavenna wären dann mögliche Zielbahnhöfe der hier verkehrenden Züge.

Das konkrete Thema der Anlage wurde so gewählt, dass ein am Vorbild orientierter Betrieb unter Berücksichtigung des lückenhaften Rollmaterial-Sortiments der Groß- und Kleinserie nach schweizerischen Vorbildern möglich ist.



Zwar handelt es sich bei der RhB-Meterspurstrecke, ausgehend vom Bahnhof Surava, quasi nur noch um ein funktionsfähiges Diorama auf der Anlage, doch trotzdem spielt sie eine wichtige Rolle im Gesamtkonzept der Darstellung des Alpentransit-Schienenverkehrs der Schweiz.

Die Erbauer und Planer dieser Eisenbahnverbindung standen vor den gleichen Problemen wie die am Lötschberg oder am Gotthard, nach dessen Vorbild wir in der vorherigen Ausgabe eine Großanlage vorgestellt haben. Die Geografie des Alpenstaats stellte die Ingenieure auch in Graubünden vor eine harte Probe.

Daher verwundert es nicht, dass der Höhengewinn auf der Julierbahn wie bei den Alpenbahnen des Vorbilds auch durch Kehrschleifen und –tunnel erfolgt. Der RhB kommt dabei die Rolle zu, die engen Gebirgstäler zu erschließen und das Regelspurnetz so sinnvoll zu ergänzen. Trotzdem besteht zwischen den beiden Bahnen auf dem gezeigten Landschaftsausschnitt keine Verbindung.

Dies ist einfach der begrenzten Fläche einer Kompaktanlage geschuldet, die auch in der Spurweite Z nur einen kleinen Ausschnitt der Realität erlaubt, wenn das Gezeigte insgesamt authentisch wirken soll.

So war auch an einen Bahnhof oder eine offene Wendeschleife für die Regelspur nicht zu denken, ohne dass es den Eindruck des Vorbilds verwischt hätte.

Sichtbar wurden schließlich nur die Gleise der Abschnitte vor und nach dem Kehrtunnel. Doch wer glaubt, dass der Urheber dieses Werkes damit Langeweile erzeugt hätte, der irrt gewaltig: Der Eisenbahn kommt auf seiner Anlage eher eine Nebenrolle zu, ähnlich wie es beim Vorbild auch der Fall ist.

Nicht sie bestimmt die Landschaft, sondern sie durchschneidet sie, seit sie nachträglich von ihren Konstrukteuren hier eingefügt wurde. Kaum jemand beherrscht die Illusion des kleinen Maßstabs so perfekt wie Jens Wimmel.

Sie baut auf eine gewaltige Gleiswendel im Inneren des mächtigen Berges, die den erforderlichen Höhengewinn garantiert: So kommt die Strecke einige Zentimeter höher in der entgegen gesetzten Fahrtrichtung wieder ans Tageslicht. Reale Beispiele dafür finden sich in Wassen am nördlichen Portal des Gotthard-Tunnels sowie in Blausee-Mitholz am Lötschberg.

Dank dieser Konfiguration stehen ca. 2 Meter sichtbare Strecke für die kleinen Züge zur Verfügung. Wem dies zu wenig erscheint, der wird schnell feststellen, wie lebhaft der hier abgewickelte Betrieb tatsächlich ist und wie umfangreich die Vielfalt der hier fahrenden Züge.

Möglich ist dies durch die verdeckten Strecken der Wendel und des Schattentunnelbahnhofs, der auch vorbildgerechten Zugängen ausreichend Platz bietet.

Auf der Julierbahn kommen vorrangig die (digitalisierten) Fahrzeuge aus dem Hause Märklin zum Einsatz, ergänzt von teils exotischen, teils regulären Modellen von FR Freudenreich Feinwerktechnik sowie SZL, einem „Ableger“ des US-Herstellers AZL. Eine Zeitlang fand sich auch bei Scholz Heidenheim (Westmodel-Vertrieb) ein ganz interessantes Fahrzeug.



Während die Rhätische Bahn im sichtbaren Bereich auch ihren Wert als touristisches Erlebnis zeigt und im Maßstab 1:220 das Leistungsvermögen der Kleinserie eindrucksvoll beweist (Bild oben), zwingen sich die Normalspurfahrzeuge zu einem großen Teil durch die Gleiswendel im Inneren des Bergs (Bild unten).



Zum Einsatz kommen alle Fahrzeuge, die ich auf den Vorbildtrassen zu finden sind und in der Spurweite Z bereits umgesetzt wurden: Auf dem oberen Bild ist der Bauzug der Sersa im Einsatz, den Märklin vor einigen Jahren anbot. Unten ist vor einem italienischen Eurocity die Re 460 021-9 „Lovely“ zu sehen, die nicht in Goßserie angeboten wurde. Jens Wimmel hat sie 2003 als erstes „ZettZeit-Special“ selbst geschaffen.

Regionalzüge der SBB und verschiedener schweizerischer Privatbahnen fehlen leider völlig. Ebenso gab es zum Zeitpunkt der Planungsaufnahme keine Rangierloks und kaum passende Bahndienstfahrzeuge.



Der kleine Baudiensttraktor Tm II der SBB, der hier am Ende des Sersa-Zugs hängt, ist ein Beispiel für ein weiteres Fahrzeug, das Jens Wimmel beim Bau seiner Julierbahn vermisste und schließlich selbst vermarktete. Mittlerweile wurde dieses Fahrzeug um einen Geisterwagen, basierend auf dem gedeckten Güterwagen 8605 von Märklin, ergänzt und kann seither auch ohne Vorspannlok die Strecken befahren.

Abhilfe schuf Jens Wimmel in den letzten Jahren teilweise selbst über seine „ZettZeit-Special“-Angebote und auch Z-Modellbau lieferte mit zwei Köf-Varianten echte Wunschmodelle. Eine elektrische Rangierlok des Typs Re 3/3 wird als nächstes von Z-Modellbau erwartet.

Obwohl Jens das Angebot der Fahrzeuge gemessen am kleinen Marktanteil der Spurweite Z für durchaus in Ordnung hält, waren die damaligen Lücken im Programm auch bei der Themenauswahl der Anlage zu berücksichtigen: Selbst ein kleiner Bahnhof der Regelspur schied von vornherein aus, der Regionalverkehr musste auf der Straße stattfinden. Die Schiene bietet Abwechslung durch ihr buntes Material der verschiedensten Verkehrsgesellschaften.

Neben den Fahrzeugen der SBB und der Lötschbergbahn (BLS) sieht man auf der Julierbahn auch Bauzüge von Sersa (Märklin-Modelle) oder schwere Güterzüge, die von privaten Bahngesellschaften ebenso wie DB Cargo bespannt werden. Typisch sind hier etwa Varianten des ursprünglich für die ÖBB konstruierten „Taurus“ oder Versionen der DB-Baureihen 152 und 185.

Doch fast immer sind es lange Güterzüge, die das Anlagenbild dominieren, denn schließlich sind diese charakteristisch für die Nord-Süd-Magistralen der Schweiz: Containerwagenschlangen, Huckepackverkehr und Ganzzüge aus Kesselwagen bestimmen das Bild. Doch auch Tonerde, Stahlrollen und Stückgüter werden auf der Julierbahn befördert - oftmals ist auch dafür eine Doppeltraktion erforderlich.



Bild oben:
Die schweizerische „Lok 2000“ Re 460, hier in Doppeltraktion und Standardlackierung vor einem Stahlrollen-Ganzzug zu sehen, ist mittlerweile eher im Reisezugdienst anzutreffen – das gilt auch im Modell für die Julierbahn.

Bild unten:
Dank SZL kann auch die heute typische Güterzugbespannung „Re 10/10“ im Modell wiedergegeben werden. Die führende Re 6/6 zeigt hier übrigens das Farbschema der abgetrennten Gütersparte „SBB Cargo“. Bewundernswert ist auch die überdachte Holzbrücke im Hintergrund, ein Beispiel für die vielen Details, die Jens umgesetzt hat. Foto: Jens Wimmel

Moderne Lokomotiven wie die Re 460/465 haben die Ae 6/6 weitgehend aus dem schweren Dienst verdrängt. Vor Nahgüterzügen aber auch im Postdienst ist sie trotzdem noch häufig anzutreffen. Und da für die Zuschauer keine Bergstrecke ohne das legendäre „Krokodil“ denkbar wäre, ist auch dies noch regelmäßig zu sehen.

Sonderfahrten mit Nostalgiezügen oder auch nur der Transport einiger Güterwagen zum Vermeiden von Standschäden führen die gelenkigen Eisenbahndinosaurier auf die Trassen, die Jens Wimmel erbaut hat.

Den modernen Personenverkehr bestimmen die Re 460, darunter auch viele Werbelokomotiven in auffälliger Farbgebung. Die Re 4/4 (von SZL) wird vor Schnell- und EC-Zügen eingesetzt. Ergänzt wird dieser Fuhrpark noch durch die Re 6/6 von SZL, die es möglich gemacht hat, vor Güterzügen die „Re 10/10“ genannten Doppereinheiten mit der Re 4/4^{III} nachzubilden. Diese gehören heute zu den am häufigsten anzutreffenden Kombinationen vor schweren Güterzügen auf den Gebirgsstrecken.



Hin und wieder kommt auch ein „Krokodil“ aus Museumsbeständen zum Einsatz, um Standschäden vorzubeugen. Diese Maschine hat befördert einen Güterzug, der auch Altglas zur Wiederverwertung abfährt. Ladegut Josephine Küpper schuf den schönen und auffallenden Inhalt der schweizerischen Eaos-Wagen.

Gefahren wird auf einer Streckenführung, wie sie aus der Gleisplanskizze (Seite 19) ersichtlich ist. Jens war es wichtig, die Stärken der Spurweite Z herauszustellen und ihre Schwächen zu minimieren. Großen Wert legte er auf digitalisierten, automatischen Betrieb, der Zuverlässigkeit unbedingt gewährleisten musste.

Dies führte zur Einteilung in 4 Streckenblöcke und 2 Schattenbahnhoftgleise pro Richtung, wodurch jeweils 6 Meldeabschnitte entstanden. Nach einer Faustregel für flüssigen Blockzugbetrieb erlaubt die Julierbahn den Einsatz von drei Garnituren pro Richtung sowie einer zusätzlichen

Einheit, die derweil im Schattenbahnhof auf ihren Einsatz wartet (Regel: Anzahl der Blöcke minus 2 = Anzahl der max. einsetzbaren Züge).

Die ersten Testfahrten auf der Julierbahn ergaben reine Fahrzeiten von gut zwei Minuten für eine Fahrt über die gesamte Anlage. Damit ist ein Ablaufrhythmus sichergestellt, der über einen Zeitraum von 10 Minuten jegliche Langeweile verhindert, weil der Betrachter immer noch neue Zuggarnituren entdecken kann.

Ziel für Jens Wimmel war von Anfang an ein vollautomatischer Zugverkehr, der vom Rechner zentral gesteuert wird. Dank der Hilfe eines Freundes ist dies seit September 2009, also fünf Jahre nach Vorstellen der Julierbahn, nun auch endlich Wirklichkeit.

Dem Erbauer gibt das mehr Zeit, sich um Besucher der Anlage zu kümmern und professionell auf ihre Höhepunkte hinzuweisen. Die vielen Landschaftsdetails dürften die Zeit, die ein Besucher auf Messen durchschnittlich an seiner Anlage verbringt, damit noch erheblich ausweiten, denn die Bahn gerät hier fast zur Nebensache.

Auslöser dessen ist der Anspruch, dass Jens Wimmel auf der neuen Alpenanlage fortsetzen und noch weiter verfeinern wollte, was er mit der Blumendorf-Anlage begonnen hatte: realistische wirkende Vegetation, eine vorbildnahe Nachbildung typischer Gebäude samt regionaler Eigenheiten, sowie Szenen aus dem Alltag der schweizerischen Bergbewohner.

Als bestimmender Faktor dafür hat sich wieder einmal die Farbgebung erwiesen: Grelle Farben kommen in der Realität kaum vor, ein durchweg einheitliches Grün über ausgedehnte Flächen ebenso wenig. Deshalb sah es der Erbauer dringend geboten, die Vegetation mit einer Vielzahl geeigneter Materialien nachzubilden

So finden sich auf seiner aktuellen Anlage gleich drei verschiedene Tannenarten, echtes Moos und Gestrüpp, diverse Schaumstoffflocken und Streumaterialien. Das alles entfaltet seine verblüffende Wirkung aber erst im Zusammenspiel. Hier liegt wohl eine der wesentlichen Herausforderungen, die es zu meistern gilt und letztendlich eine Profi- von einer Anfängeranlage unterscheidet. Glücklicherweise gehört Jens Wimmel zu denjenigen Modellbahnern, die ihr Wissen bereitwillig teilen und preisgeben.

Eine der größten Herausforderungen nicht nur für Jens sind und waren aber Felsen, von denen es auf einer Alpenanlage nun mal reichlich gibt. Er hat mit verschiedenen Spachtelmassen und Mischungen experimentiert, um das bestmögliche Ergebnis systematisch zu ermitteln. Aus den Grundzutaten Moltofill, Sand, Leim, und Zellulosefasern entstanden alle Felsen ohne großen Nachbearbeitungsaufwand.

Wie die Natur drum herum, birgt aber auch die nachgebildete Bahnstrecke einiges an Aufwand. Beim Vorbild sind Schienen und Strecke schließlich immer in verschiedenen Brauntönen verschmutzt, von frisch aufgebrachtem Schotter mal abgesehen. Bei der Julierbahn hat Jens Wim-

Rechts:

Das Zusammenspiel der Farben, Materialien und regionaltypischen Feinheiten bestimmen die Authentizität der Anlage. Sei es die überdachte Holzbrücke (Bild oben), die Einfriedung aus Steinen (Bild Mitte) oder auch das Stadl mit Steindach (Bild unten): Jens Wimmel hat an jedes noch so feine Detail gedacht und es mit Originalmaterial nachgebildet. Dazu gehört auch eine Patina, wie sie unten auf der Abdeckung der Holzscheite gut zu sehen ist.



mel persönliches Neuland betreten, indem er zum ersten Mal den Luftpinsel für die Patinierung zum Einsatz brachte. Auch er kam zum Ergebnis, diese Technik nur empfehlen zu können.



Das Gesamtbild, das sich aus den beschriebenen Maßnahmen ergibt, ist wie ein mit dem Spaten ausgestochenes Stück Landschaft aus den schweizerischen Bergen. Das war auch sein persönliches Leitbild, denn wie eingangs beschrieben wollte er Bahn, Gebäude, Kunstbauten und Umfeld in einem stimmigen Verhältnis zueinander wiedergeben.



Zwei weitere Beispiel für die Liebe zum Detail: der für die RhB typische Schaltposten (Bild oben) durfte auch im Modell nicht fehlen. Der Postbus am Bahnhof Surava (Bild unten) hat als vielleicht einziges Spur-Z-Auto weltweit ein lupenlesbares Nummernschild (kleines Bild im Bild).

Deshalb enden Grundstücke, Wege und auch Schienen konsequent nur in der Phantasie des Betrachters, physisch bedeutet das ein Abschneiden an der Anlagenkante. Auch Symmetrien wurden bereits in der Planungsphase bewusst vermieden, denn sie kommen ja auch in der Realität kaum nicht vor. Wir betonen diesen Aspekt, denn obwohl er elementar für eine glaubhafte Wiedergabe ist, prägen symmetrische Gleisbilder unter häufig paralleler Ausrichtung an der Anlagenkante immer noch die Gleisplanvorschläge vieler Hersteller.

Die gestalterische Gesamtkonzeption eines Plans gilt es während des Aufbaus immer wieder an der Anlage zu überprüfen. Auch im Maßstab 1:220 werden viele Bereiche noch gestaucht werden müssen – das Kunststück ist es, dies so maßvoll zu tun, dass für das Auge eine Illusion geschaffen werden kann, alles ginge es maßstäblich und mit den Proportionen der Realitäten einher. Zweifellos ist es bei der Julierbahn gelungen, eine landschaftliche Weite zu vermitteln, die diesem Anspruch gerecht wird.

Großen Anteil daran haben natürlich auch die vielen Details, an denen sich das Auge verliert und an denen der Betrachter lange hängen bleibt. Sehr viele von ihnen entstanden im kompletten Eigenbau. Landwirtschaftliche Geräte, bahntechnische Besonderheiten, Brunnen waren oder sind nicht in der gewünschten Ausführung erhältlich. Es führte also kein Weg an der Eigeninitiative vorbei.

Die Basteleien als Folge dieses Mangels prägen die Anlage nachhaltig und machen sie wohl einzigartig. Nicht unerwähnt bleiben darf aber, dass sogar jedes Faller-Häuschen Anteil an diesem Effekt hat, denn auch sie wurden farblich nachbehandelt und dadurch individualisiert.

Einen neuen Weg stellte für Jens auch der Umgang mit den Leben bringenden Ausstattungsteilen dar: Auf der Blumendorf-Anlage wurden viele Preiser-Figuren anfangs noch nach dem Zufallsprinzip aufge-

stellt, was auch bei größeren Spurweiten oft Gang und Gäbe ist. Auf der Julierbahn sollte damit Schluss sein, denn eine bunte Figurenwelt bedeutet auch wahrgenommenes Leben.

So begann er, Alltagsszenen nachzubilden und gelangte dahin, mit den winzigen Plastikfiguren ganze Geschichten zu erzählen. Bald stellte er fest, dass dies gar nicht so schwierig ist, wie zunächst gedacht. Ein Beispiel ist schon ein Klassiker: die viel erzählte Geschichte der entlaufenen Kuh Vreneli vermittelte Jens den schmunzelnden Besuchern auf so mancher Ausstellung.

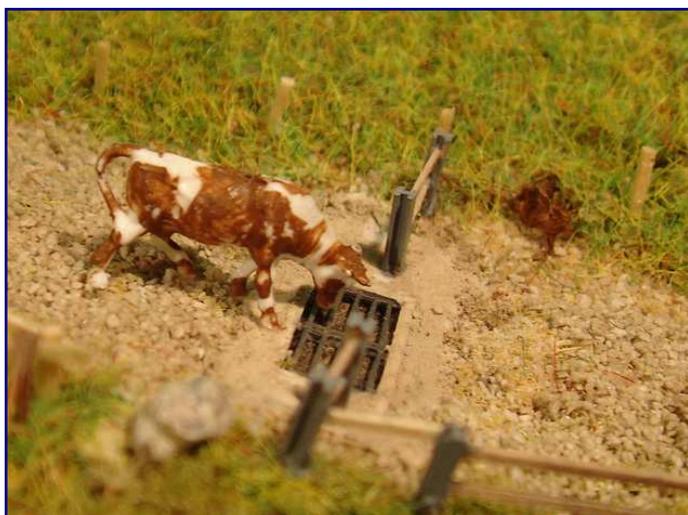


Bild oben:

Als sich die Julierbahn ihrer Vollendung näherte, begann Jens Wimmel mit den Figuren auf der Anlage Geschichten zu erzählen, die vom Leben in den Alpen berichten. Warum schaut die rotbraune Kuh oben links so gespannt auf den Boden?

Bild links:

Die Antwort ist einfach. Kuh Vreneli wollte in die Freiheit entweichen, wurde aber vom Rost an der Bauernhofgrenze gestoppt. Als Paarhufer kann sie dieses Hindernis nicht überlaufen.

Doch da stand die Frage im Raum, warum die Kuh denn nach unten schaut? Ein Weiderost setzte ihrer Freiheit ein jähes Ende – ein Detail, das viele Menschen gar nicht kennen und auf dem Land daher nicht mal wahrnehmen. Ein

schlichter Gitter- oder Stabrost bedeutet für eine Kuh ein unüberwindliches Hindernis, weil sie als Paarhufer nicht darauf laufen kann.



Bild oben links:

Die beiden Damen machen beim Radwandern eine kleine Pause, denn die Strecke ist äußerst anstrengend. Das gibt eine gute Gelegenheit, die gelungene Felsgestaltung zu bewundern.

Bild oben rechts:

Der Einsatz von Maschinen für die Bewirtschaftung der Landwirtschaftsflächen ist in den Alpen äußerst schwierig. Davon berichtet Jens Wimmel in dieser Detailszene.

Bild unten:

Diese beiden fleißigen Holzhackersorgen für mollige Wärme und romantische Abende im kalten Bergwinter. Zwar ist es bis dahin noch Zeit, schließlich befinden wir uns mitten im Sommer, doch der Wintereinbruch kommt hier bisweilen recht plötzlich und da will gut vorgesorgt sein!

Im Modell machte dies das Basteln eines Weiderostes erforderlich, um diese Geschichte zu Ende erzählen zu können und auch Stadtmenschen anschaulich die besonderen Ereignisse des Landlebens

erzählen zu können. Für Jens Wimmel war dies der Beginn der Individualität des normalen Alltags auf seiner Modellbahn.

Wir wünschen Ihnen schon bald eine Gelegenheit, die Julierbahn persönlich kennen zu lernen. Ausnahmsweise hoffen wir sogar, dass auch sie sich von Jens Wimmel Geschichten erzählen lassen – wenn auch keine Märchen, so doch spannende Alltagsgeschichten, dargestellt von nur 7 – 8 mm langen Akteuren!

Internetauftritt von Jens Wimmel:
<http://www.zettzeit.ch>



Mit der fünfzigsten und damit Jubiläumsausgabe ist **Trainini®**, das Magazin für die Welt im Maßstab 1:220, nun endgültig den Kinderschuhen entwachsen.

Das rührige Online-Magazin, das monatlich erscheint, berichtet über die aktuellen Trends der Z-Szene und bietet stets die neuesten Informationen und Berichterstattungen zu Produktneuheiten der Hersteller aus dem Bereich Fahrzeuge und Modellbauzubehör.

Besonders attraktiv sind die ausführlichen Berichte zu Anlagen- und Dioramenbau, die mit Bildmaterial in hervorragender Qualität ausgestattet sind.

Auch die Zusammenarbeit mit den Vertretern des Magazins ist als sehr kooperativ zu bezeichnen. Besonders möchte ich mich bei Herrn Holger Späing für seinen engagierten Einsatz bedanken. Ihm verdanken wir, dass der kleinste beleuchtete Weihnachtsbaum der Welt aus dem Hause Busch stammt.

Zu Herrn Späing schaue ich bei persönlichen Gesprächen, z.B. auf Besuchermessen, aufgrund seiner Körpergröße (1,98 m im Maßstab 1:1) gerne auf. Bemerkenswert, dass sich ausgerechnet solch ein „Großer“ so motiviert um die Belange der kleinsten Spurweite in Großserienbauweise kümmert.

Wir wünschen **Trainini®** und allen, die daran mitarbeiten, auch weiterhin noch viel Erfolg bei Ihrer engagierten Tätigkeit.

Viernheim, im September 2009.

Busch GmbH & Co. KG, i. V. Richard Storch

Karton-Straßenplatten im Praxiseinsatz

Straßen nachträglich gepflastert

Kordula Günzel und Michael Richter sind es, die KoMi-Miniaturen ihren Namen gaben und zusammen einen äußerst engagierten Kleinserienhersteller für die Spurweite Z hervorbrachten. Unter anderem mit verschiedenen Karton-Bauplatten, die unterschiedliche Kopfsteinpflastermuster zeigen, haben die beiden ein interessantes Produkt für den Straßenbau in der Spurweite Z in ihren Vertrieb aufgenommen. Trainini wollte wissen, ob sich damit auch nachträglich Straßen auf bereits bestehenden Anlagen verändern lassen. Dies haben die beiden in einem kleinen Praxisversuch bewiesen.

Etwas merkwürdig mag es anmuten: Da denkt jemand darüber nach, eine bestehende Asphaltstraße auf Kopfsteinpflaster umzubauen? Ist der normale Weg nicht gerade der umgekehrte?



Lassen sich auch nachträglich noch Straßen mit den Pflasterbauplatten von KoMi-Miniaturen umbauen? Dies soll an diesem kleinen Diorama exemplarisch erprobt werden.

Das mag für die Realität gelten, aber auf der Modellbahn drehen wir doch immer wieder gern die Zeit zurück und schwelgen in Erinnerungen einer vergangenen Ära. Insofern war die Frage ja keine dumme: Was mache ich, wenn ich schon eine asphaltierte Straße gebaut habe, weil es zuvor keine maßstäblichen Bauplatten gab und mir durch Fliegendraht gepresste Gipsmuster nicht gefielen?

Die Antwort bedeutet nichts anderes als die Erkenntnis, ob das neue KoMi-Produkt nur bei Neubauten eingesetzt werden kann oder sich damit auch nachträglich noch ein Umbau lohnt. So dürften nach Einschätzung von **Trainini®** viele zu Recht erwarten, dass hier endlich eine Lücke gefunden und geschlossen wurde, die das persönliche, vielleicht schon weit vorangeschrittene oder auch fertiggestellte Anlagenprojekt optisch zusätzlich bereichern kann.



Begonnen wird mit dem Aufbringen der Rinnsteine. Sie folgen dem Verlauf der schon vorhandenen Trenn-/Bordsteine und müssen deshalb teilweise auch im Kurvenverlauf verlegt werden. An der Hauptstraße läuft der Rinnstein bei einer Kopfsteinpflasterung häufig durch. Sobald alles passt, werden die Streifen aufgeleimt.

Also stellten sich die beiden nach einem Telefonat der gestellten Herausforderung: Sozusagen im Selbstversuch haben sie mit einem Straßenstück getestet, ob ein nachträglicher Einbau des strukturierten Straßenpflasters noch möglich ist. Angesichts der Kürze der Zeit – schließlich wollte man ja nicht Monate bis zur Antwort verstreichen lassen – mussten sich die KoMi-Initiatoren räumlich auf ein „Bierdeckeldiorama“ begrenzen, aber das tat der Sache keinen Abbruch.

Ausgangspunkt war dabei eine mit herkömmlichen Modellbaumöglichkeiten gefertigte Asphaltstraße mit Bordsteinkanten und einseitigem Bürgersteig. Zum Einbau sollten auf der Hauptstraße römisches

Pflaster und auf der abzweigenden Nebenstraße ein unregelmäßiges Kopfsteinpflaster kommen - beide jeweils mit Rinnsteinen.

Zum Einatz kam darauf das dreidimensional strukturierte Straßenpflaster aus gelasertem Architekturkarton. Als Besonderheit weist dieses Produkt eine Stärke von nur 0,2 mm auf, denn gerade die Materialstärke ist die kritische Größe, wenn das Drumherum der Anlage schon festgelegt ist. Schließlich soll das Kopfsteinpflaster nicht über den Bordstein überstehen oder gar den Boden einer Grundstückswiese überragen.



Nach den Rinnsteinen folgt die Aufpflasterung. Die Nebenstraße erhielt ein unregelmäßiges Kopfsteinpflaster, die Hauptstraße weist das sogenannte römische Pflaster auf. Für eine noch bessere Wirkung folgte eine Patinierung mit aufgeriebenen Pastellkreiden, die den Straßenbelag alt und verwittert erscheinen lassen, sobald sie in den Spezialkarton eingewaschen wurden. Im linken Bildteil sind zusätzlich aufgebrachte Asphaltflicken zu sehen, welche die vorbildgerechte Wirkung noch erhöhen.

Zum Einfärben und Patinieren der Kartonstreifen erwiesen sich aufgeriebene Pastellkreiden als geeignet, die mit viel Aceton ins Pflaster eingewaschen werden. Da Aceton ein gesundheitlich sehr bedenkliches Lösemittel ist, beachten Sie bitte unbedingt die Anwendungshinweise des Herstellers und halten es auf jeden Fall von Kindern fern!

Dass hier ein derart radikales Mittel zum Einsatz kommen muss, liegt schlicht daran, dass die Verwendung von Farben auf Wasserbasis zur Zerstörung der Oberflächenstruktur führen würde. Karton hat auch in der hochwertigen Ausführung für den Architekturbedarf leider, wie die ursprünglichen

Rohstoffe Holz und Zellstoff (holzfreies Weiterverarbeitungsprodukt) auch, immer noch die Eigenschaft, in Wasser aufzuquellen.

Nach dem Durchtrocknen wurde die Unterseite mit acetonverdünntem Sekundenkleber verfestigt. Ein anderer Klebstoff auf Acetonbasis ist ebenso geeignet. Danach ist der Karton abriebfest und wasserunempfindlich, weil der einziehende Kleber ihn nebenbei auch noch kräftig härtet- eine Erfahrung, über die **Trainini®** bereits 2005 in einer der ersten Ausgaben berichtete.

Begonnen hat der Umbau der Straße auf dem kleinen Diorama mit den Rinnsteinen und Trennstreifen: Zuerst wurden mit Weißleim die Rinnsteine und Trennstreifen, erst danach die zugeschnittenen Straßenstücke aufgeleimt. KoMi verwendete dafür den Spezialkleber „Wiccoll carton“ von Greven, da dieser den Karton nicht aufweicht

Zur Auflockerung des Straßenbildes entschied sich Michael Richter für runde Schachtabdeckungen. Die Wahl fiel hier letztendlich auf DIN-Norm-Deckel mit Vorbilddurchmesser von 75 cm, die bei Rolfs Laedchen im Programm sind. Die Deckel haben exakt den Spur-Z-Maßstab und haben daher einen Durchmesser von 3,41 mm Durchmesser.

Ein Tipp von Michael Richter an die Hersteller

Macht – wie im Original sehr häufig – einen Ring aus Kleinpflaster um die Einstiege der runden Kanalschachtabdeckungen und erreicht mit diesem Trick einen Durchmesser von genau 4 mm. Für die Modellbahner, die diese Kanaldeckel nachträglich einbauen möchten, bedeutet dies eine spürbare Arbeitserleichterung!

Allerdings kann das zu einem Problem beim nachträglichen Einbau werden, wie beiläufig noch festgestellt wurde: Wenn dafür wie im Fall der Kopfsteinpflasterstraße ein Loch mit einem handelsüblichen Locheisen gestanzt oder mit dem Bohrer gesenkt werden muss, scheitert dies schnell am „krummen Maß“ der exakten Umrechnung – ein Beispiel für einen durchaus sinnvollen Kompromiss im Modell.



In ein Kopfsteinpflaster gehören auch Gullideckel und Kanalabdeckungen, auch Mannslöcher genannt. Die Wahl fiel auf die Ätzteile von Rolfs Laedchen. Michael Richter wünscht sich für die Modellumsetzung noch eine Nachbildung des Steinringes ringsherum und eine weniger maßstäbliche Orientierung an gängigen Bohrerdurchmessern.

Übliche Durchmesser gängiger Werkzeuge für das Absenken eines Loches sind 3 oder 4 mm, vielleicht noch 3,5 mm als Zwischenmaß beim Bohrer. In diesem Fall war es glücklicherweise möglich, das Loch mit einer Lochzange auszustanzen, die exakt den erforderlichen Durchmesser auf dem Revolver parat hatte. Diese Methode hätte allerdings nicht bei einer bereits auf der Anlage eingebauten Pflasterstraße funktioniert.

Fazit dieses Versuchs: Auch das nachträgliche Pflastern von vorhandenen Straßen ist grundsätzlich möglich, insofern kann die Ausgangsfrage bejaht werden, die zur Probe aufs Exempel führte. Bei der Materialstärke des Straßenbelages von 0,2 mm bleibt selbst der Bordstein noch erhalten. Ist die Straße hingegen ohne Bordstein erbaut worden, verschwinden die Kanten sowieso im Gelände.

Einen besonderen Reiz auf der Modellbahn üben verschlissene Pflasterstraßen aus, die mit Asphaltflicken ausgebessert wurden. Auch diese lassen sich in Kom-



Auf das Kopfsteinpflaster wurde noch ein runder Kanaldeckel aufgesetzt, der eine seiner Größe entsprechende Vertiefung im Pflaster erforderte. Hierbei handelt es sich um ein wichtiges Detail für derart gestaltete Straßen. Die Stimmung auf dem Diorama verkörpert nun glaubhaft eine ländlich idyllische Szenerie, wie sie auf Epoche-III-Anlagen zu finden ist.

bination mit herkömmlichen Mitteln realistisch darstellen.

Nur die Lage der Schachtabdeckungen (Mannslöcher) und Gullideckel sollten vor dem Aufkleben der Platten ermittelt und festgelegt werden. Bringt man die erforderlichen Absenkungen dafür schon vor dem Aufkleben der Bauplatten auf dem Anlagenuntergrund an, spart man sich mühevollen Arbeit. Besonders dürfte dies auch für die klassischen Gullideckel gelten, denn eckige Löcher lassen sich bekanntlich nicht bohren. Sie müssten daher geschabt oder mit dem scharfen Bastelmesser passgenau ausgeschnitten werden.

Alle Fotos dieses Beitrags: KoMi-Miniaturen, Michael Richter

Bild rechts:

Mit Fahrzeugen bestückt entfaltet das Diorama nun die typische Stimmung eines idyllischen Landlebens, wie es auf vielen Epoche-III-Anlagen zu finden ist.



Seiten der Anbieter:

<http://www.komi-miniaturen.de> (Seiten noch im Aufbau!)

<http://www.z-fm.de>

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

<http://www.uhu.de> (Greven-Klebstoffe)



Obwohl im Internet vieles zur Spur Z geschrieben wird, erreicht die Arbeit des Redaktionsteams doch eine ganz andere Qualität.

Wohl recherchiert und abwechslungsreich, flüssig im Stil und wunderbar bebildert, oft spektakulär und doch unaufgeregt hat das **Trainini®**-Magazin einen Stammpplatz im Herz eines jeden Zetties erobert.

Für Euren Einsatz in den vergangenen **Trainini®**-Ausgaben und -Jahrgängen möchte ich Euch ganz herzlich Danke sagen. Auf die nächsten 50!

Jens Wimmel, ZettZeit (<http://www.zettzeit.ch>)



Wer hätte es gedacht, **Trainini®** erscheint zum 50. Mal. Besonderer Dank muss hier den Redakteuren gezollt werden, die Ihre Freizeit opfern, dieses gern gelesene Magazin zu erstellen. Nicht nur Spur-Z-Freunde lesen dieses Modellbahnmagazin mit besonderem Interesse, auch andere Spurenbenutzer holen sich dieses übergreifende Magazin als Informationsquelle. Mein Wunsch für die Zukunft..... macht weiter so!

Rolf Pabst, Rolfs Laedchen (<http://www.rolfs-laedchen.de>)

Veranstaltungshinweis

17. Internationale

Modelleisenbahn-Tauschbörse Bourse d'échange de Trains Miniatures

25

OCTOBRE
OKTOBER
2009

10.00 – 17.00 h/Uhr
organisé par
organisiert durch



au Centre de Loisirs – rue de l'Alzette
(ancien hall de basket / ehemalige Basketballhalle)

Steinsel

Entrée – Eintritt : 4 €



Photo by Fabrice Urbani

Module-Club Luxembourg a.s.b.l.

Adresse: B.P. 2660 L-1026 Luxembourg Tel: (+00352) 691 82 55 19 Fax: (+00352) 74 91 23 email: info@module-club.lu

www.module-club.lu

SVT-04-Umbau von Walter Schmidt In der Kürze liegt die Würze

Walter Schmidt aus dem bergischen Gummersbach hat sich eine spannende Aufgabe gestellt: In Krefeld baut er an der vielleicht größten Spur-Z-Anlage Europas – ein Lebenstraum. Dieser hat ihm aber nicht nur viel Planungs- und Bauarbeit beschert sondern auch einen großen Erfahrungsschatz, denn mit der Größe übernommener Aufgaben steigen ja meist auch die eigenen Ansprüche. So sann er auch für den Schnelltriebwagen der Bauart Hamburg, umgesetzt von Märklin, nach einer Lösung, um es am Anhalter Bahnhof glaubhaft einsetzen zu können.

Der Schnelltriebwagen der Bauart Hamburg, bei der Deutschen Reichsbahn ins Nummernsystem der Personenwagen eingereiht und von der DB später als SVT 04 geführt, war eine Anfang des neuen Jahrtausends gute Produktidee von Märklin.

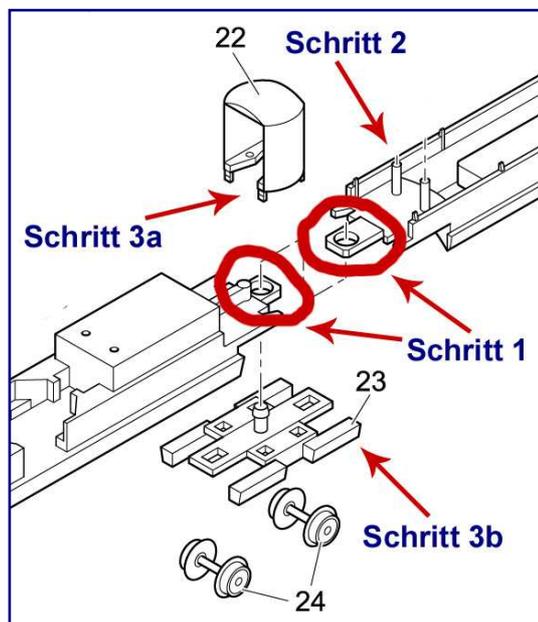
Leider haperte es bei der technischen Umsetzung und so schreien die Modelle förmlich nach Superungen: Im Blockbetrieb hat der Zug bisweilen Schierigkeiten, weil er Signale überfährt und zu spät stehen bleibt, da die Stromaufnahme nicht zwischen dem vorderen und hinteren Teil wechselt.

Unglücklich war auch die Innenbeleuchtung nur einer Zughälfte, weil in der anderen wegen der Motor- und Getriebeeinheit kein Platz mehr vorhanden war. Abgerundet wird

diese Schwachpunktliste von den Übergängen zwischen beiden Wagenteilen: Sie vermittelt ein geschlossenes Zugbild, was ja zu begrüßen ist, doch ist dieser Übergang sichtbar zu breit.



Serienmäßig besitzt der SVT 04 501 (Märklin 88871) einen recht großen Abstand zwischen den beiden Zughälften. Deshalb sann Walter Schmidt auf Abhilfe.



Für fast alle aufgezählten Punkte haben findige Bastler Lösungen gefunden: Stromumschaltung durch Diodenschaltung und Verändern der Stromaufnahme, Ausbau der

Der Ausschnitt der Explosionszeichnung links verdeutlicht, welche Bereiche des Fahrwerks zu bearbeiten sind:

Schritt 1 – Die Öffnungen, in der Drehzapfen von Teil 23 greift, sind jeweils in Richtung der Fahrzeugenden zu einem Langloch auszufräsen. An den Außenenden müssen sie eingekürzt werden.

Schritt 2 – Damit die beiden Hälften auch nach Ausführen des ersten Schritts noch Halt aneinander finden, muss eine neue Führung her. Am beleuchteten Fahrzeugteil wird die dafür eingesetzte Feder an den Haltestegen der Platine befestigt.

Schritt 3 – Damit der Zug auch durch den kleinsten Radius und Gegenbögen fahren kann, muss der Faltenbalg im unteren Bereich etwas eingekürzt werden (3a). Auch der Drehgestellrahmen muss an den überstehenden Enden gekürzt, werden, damit er nach dem Umbau sauber ausschwenken kann.

Bildmontage: Trainini (mit Genehmigung von Märklin)

Innenbeleuchtung und Imitieren einer Innenausstattung samt Fahrgästen durch bedruckte Inneneinlagen hinter den Fenstern.



Das Fahrwerk ist eingekürzt, die offenen Langlöcher sind zu erkennen. Die Feder aus einem Kugelschreiber hält beide Zughälften zusammen, ermöglicht aber ein flexibles Abstandhalten. Für bessere Kurvengängigkeit ist auch die Faltenbalg-nachbildung unten rechts bereits bearbeitet worden. Foto: Walter Schmidt

Was ungelöst blieb, war der zu große Übergang. Dieser störte auch Walter Schmidt, denn der einstmals schnellste Zug der Welt spielt in seinem Z-Stübchen in Krefeld eine ganz besondere Rolle: Ein Anlagenabschnitt hat den Anhalter Bahnhof aus Berlin zum Thema – Ausgangs- und Endpunkt der fliegenden Züge nach Hamburg.

So liegt ein besonderes Augenmerk auch der Besucher auf diesem Zug, den bis heute wohl jeder kennt und der in Walter Schmidts Erlebniswelt in verschiedenen Versionen im Einsatz ist. Deshalb sann er nach Abhilfe und wagte sich zunächst an das taubenblau-graue Insidermodell, das die erste Nachkriegslackierung der jungen DB nach dem 2. Weltkrieg zum Vorbild hatte.

Zunächst musste das Modell dafür zerlegt werden, damit sich die Fahrzeughälften trennen lassen. Eine gute Hilfe sind hierbei die Explosionszeichnungen, die Märklin zu seinen Ersatzteillisten veröffentlicht. Eine solche hilft uns auch beim heute vorgestellten Umbau, die erforderlichen Schritte nachzuvollziehen (siehe Seite 40).

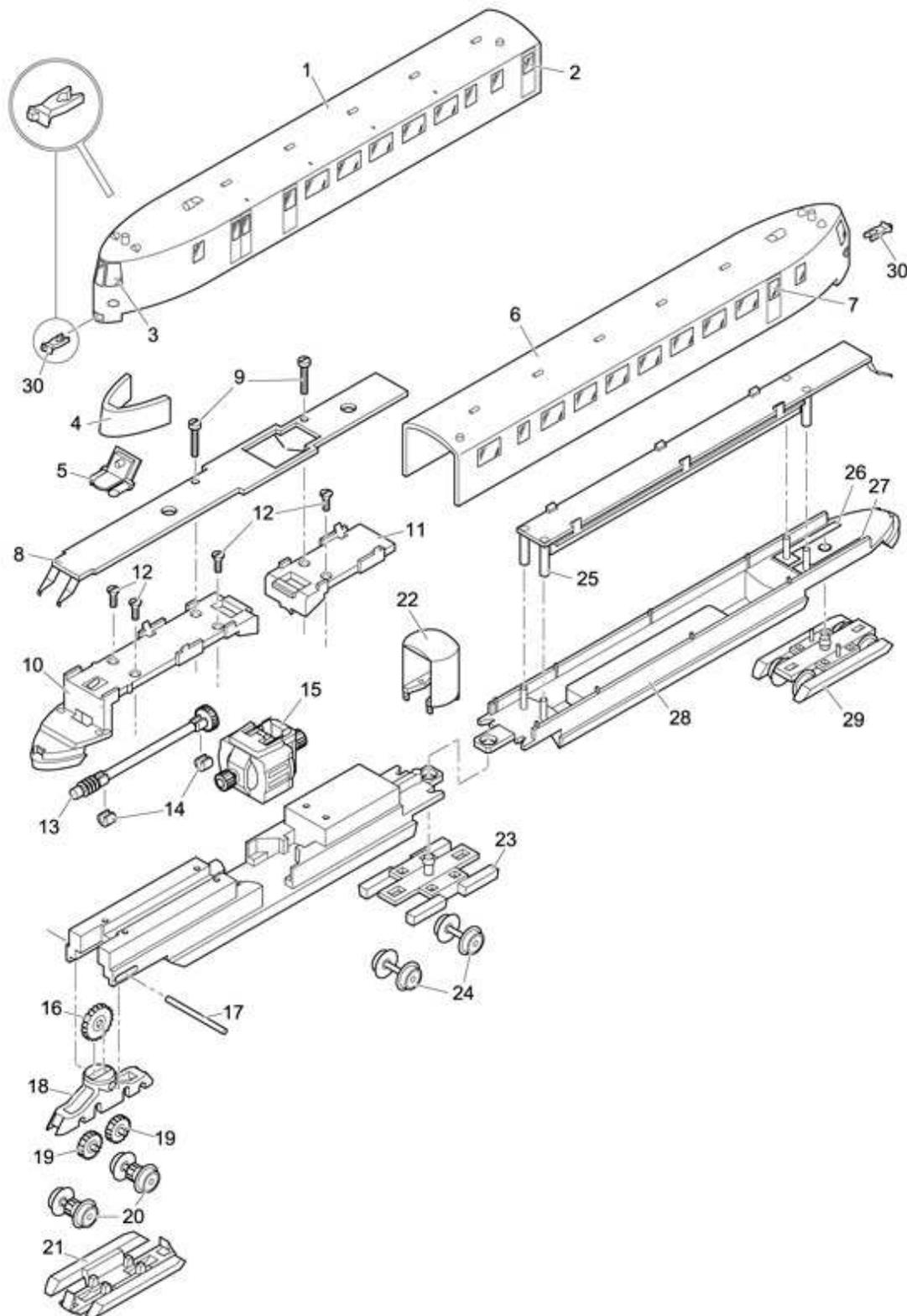
Beim Märklin-Modell werden beide Fahrzeughälften vom Jakobsdrehgestell zusammengehalten. Es besteht aus zwei Teilen mit den Nummern 22 und 23 in der Zeichnung sowie dem Achsenpaar. Das Mittelteil des Wagenübergangs lässt sich nach dem Abnehmen der beiden Gehäuse nach oben abziehen und gibt dadurch den Blick auf den Drehzapfen des Drehgestellrahmens frei.



Der Vergleich des umgebauten Zuges (unten) mit einer Garnitur im serienmäßigen Zustand (oben) zeigt die Abstandsverkürzung um rund 50 % oder 3 mm. Die Wirkung der Verkürzung im Millimeterbereich ist verblüffend. Foto: Walter Schmidt

Auf diesem sind sowohl die angetriebene Einheit (Zinkdruckguss-Chassis) als auch die nicht motorisierte aus Kunststoff aufgelegt. Geschlossene Löcher (Ösen) in diesen Rahmenteilern verhindern,

Einzelteile der Lokomotiven 88870, 88871



Erhältlich beim Fachhandel

Explosionszeichnung abgebildet mit freundlicher Erlaubnis der Firma Gebr. Märklin & Cie. GmbH

dass sich die Triebwagenhälften bei der Fahrt auseinanderziehen können. Sollen die Hälften künftig enger kuppeln, haben wir hiermit das Herzstück der durchzuführenden Arbeiten gefunden.

Der Umbau von Walter Schmidt beginnt nun mit einer Stellprobe. Das Drehgestell ist herausgenommen. Durch loses Aufstellen der Aufbauten, ausgehend vom Serienabstand 6 mm, wird nun durch Verschieben ermittelt, welches Maß denn für ein vorbildgerechtes Aussehen ideal wäre. So wird ein Zielmaß von 3 mm für die Wagen-Abstände ermittelt, was eine Verkürzung um 50 % bedeutet.

Ein besonderes Augenmerk ist beim folgenden Umbau der Kurvengängigkeit zu widmen: Der Schnelltriebwagen verkehrt von und zu großen Stadtbahnhöfen mit ausgedehnten Weichenstraßen, weshalb ihn auch enge Radien und besonders Gegenbögen nicht aus der Spur bringen dürfen.

Ein Multifunktionsgerät zum Fräsen (Dremel oder Proxxon) und ein Schraubstock mit Kunststoffbacken genügen, um den Zug nun auf Maß zu bringen. Sowohl am Gussfahrwerk als auch am Kunststoffteil der anderen Zughälfte wird nun das Führungsloch des Drehgestells vorsichtig jeweils zur Stirnseite der Einheit hin erweitert. Dadurch entsteht ein Langloch.



Der Direktvergleich zwischen dem Ausgangszustand (oben) und dem Umbau (unten) verdeutlicht den geschwundenen Raum im Drehgestellbereich. Gut zu erkennen sind die im Bogen abgeschliffenen Enden der Drehgestellüberhänge, welche zuvor die Schürzen des Zugs nachgebildet haben. Foto: Walter Schmidt

Der Drehzapfen kann dann tiefer zur Stirn hin eintauchen und so den Kuppelabstand verringern. Allerdings stören dabei noch die Enden der serienmäßig angebrachten Löcher. Diese müssen durch Abfräsen noch um jeweils 1,5 mm gekürzt werden, damit sie den Drehzapfen nicht von den neuen Langlöcher fernhalten.

Das Ergebnis ist ein offener Schlitz, der keinen Halt mehr vermitteln kann: Zwar ließe sich die wieder zusammengebaute Einheit nun auf den gewünschten Abstand von 3 mm zwischen den Wagenkästen zusammenschieben, aber beim Anfahren würde sie sich auseinanderziehen und trennen. Also muss ein neues Bauteil die vorherige Rolle des Drehzapfens übernehmen.

Nach gründlicher Überlegung und einigen Versuchen kam Walter Schmidt auf die Feder einer Kugelschreibermine. Er verband sie fest mit beiden Enden – am unmotorisierten konnte er die Haltestege der Lichtplatine als Befestigungspunkt nutzen – und schuf so eine Möglichkeit, dass die zweiteilige Einheit federnd auf Zug und Druck reagieren konnte. Bei engen Kurvenfahrten bewirkt diese Feder nun ein Zurückholen der Wagenkästen.

Auf dem sogenannten Industrieradius 145 mm (Artikelnummer 8510) verkeilte sich der Zug leider noch, so dass für die Fahrt auf Gegenbögen Nacharbeiten erforderlich wurden. Für die Gleisbögen mit 195 und 220 mm Radius (8520 und 8530) wären sie nicht durchzuführen gewesen. Die Erkenntnisse sind aber hilfreich für die eingangs geschilderten Fahrten durch Weichenstraßen.

Mehrere Maßnahmen erbringen eine ansprechende und betrieblich geeignete Lösung: An den Wagenkästen ist innen geringfügig nachzufeilen und die Seitenwand so zu schwächen. Bedingt wird dies durch die Wölbung des Mittelteils (Teil 22 der Explosionszeichnung): Die dickste Stelle liegt nun deut-



Der Umbau ist beendet: Der SVT 04 501 kann nun wieder auf die Strecke gehen. Die Verkürzung tut seiner Optik gut. Zum letzten Schliff gehörte auch das vorsichtige Verjüngen der Wagenenden an den Innenseiten, damit der Faltenbalg sauber hineinschwenken kann. Foto: Walter Schmidt

lich näher am Wagenkastenende, das Teil ragt stärker als zuvor in ihn hinein und verkürzt den Spielraum.

Auch die Faltenbalgnachbildung (Teil 22 der Explosionszeichnung) muss im unteren Bereich noch etwas eingefräst werden und daran angepasst werden. Die wichtigsten Änderungsmaßnahmen stellen aber Fräsarbeiten am Drehgestellrahmen dar.

Es wird mit dem Dremel so angeschrägt, dass seine Außenseiten dem Bogen der Schürzenunterseiten folgen und dadurch besser durchgleiten können. Durch das Kürzen des Übergangs sind die Rahmenaußenseiten näher an die Schürzen gerückt, was ein weitgehend geschlossenes Bild des Äußeren bewirkt.

Durch die Anpassarbeit wird es ein Stück weit wieder rückgängig gemacht. Wer den Bastelvorschlag nachbauen möchte, wird daher selbst entscheiden müssen, welche Option er oder sie hier wählt: mehr Vorbildnähe oder sichere Funktion auf allen Radien und Gleisbögen. Die Entscheidung bestimmt sich natürlich aus den Gegebenheiten der Anlagen, auf denen das Modell verkehren soll.

Walter Schmidt ist mit seiner Wahl jedenfalls zufrieden. Das nach seiner Idee umgebaute Modell ist nun schon seit drei Jahren zur vollen Zufriedenheit im Einsatz. Wenn Sie es selbst erleben möchten, besuchen sie ihn doch an den Wochenenden mal im Z-Stübchen!

Hier finden Sie das Z-Stübchen von Walter Schmidt:
<http://www.z-stuebchen.de>

Bilder vom Umbau:
<http://picasaweb.google.de/zstuebchen/SVT04#>

1zu220-Modelle.de
Gerhard Petkelis

1zu220-Modelle gratuliert herzlich zur 50. Ausgabe des **Trainini®**. Ich möchte mich besonders für die Zusammenarbeit und Veröffentlichung von Neuheiten und Berichten bedanken. Mit keinem der großen Magazine erreicht man dieselbe Anzahl an Spur-Z-Interessierten. Und das Beste: Der Service ist sowohl für Hersteller als auch Leser kostenlos. Ich wünsche allen Beteiligten auch für die nächsten 50 Ausgaben viel Erfolg und Kraft.

Andreas Petkelis, 1zu220-Modelle

Mehr als nur ein Anhang

Wagengeschichte für Modellbahner

Die Aufmerksamkeit der Vorbild- wie auch Modellbahner gilt fast ausschließlich den Lokomotiven, vor allem natürlich den Parademaschinen der hochwertigen Dienste – zu Unrecht, wie wir finden. Deshalb richten wir den Fokus heute auch mal auf den „Anhang“ der Zugmaschinen: Personenwagen mit einer einheitlichen Länge von 26,40 m.

Diverse Autoren

Wagen für Europa

Die Geschichte der 26,40-m-Wagen

Eisenbahn-Kurier Special 74

EK-Verlag Freiburg (Breisgau)

Freiburg, August 2004

Geleimtes Heft

Format 21 x 29,7 cm

100 Seiten mit über 100 überwiegend farbigen Abbildungen

ISSN 0170-5288

Preis 9,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag

oder im Fachzeitschriftenhandel

Der vorliegende Band stammt aus dem 3. Quartal 2004, ist also bei weitem keine Neuerscheinung mehr. Trotzdem hat er seine Aktualität nicht eingebüßt und da er im Handel noch erhältlich ist, verdient er eine ausführliche Vorstellung an dieser Stelle.

Die Autoren Detlev Behrendt, Friedhelm Ernst, Hermann Hoyer, Ernst Andreas Weigert und Ralf Wilke widmen dem EK-Sonderheft mit der Nummer 74 die Geschichte der Standardpersonenwagen der Deutschen Bundesbahn, welche zum Vorbild für viele andere Staatsbahnen wurden. Ihre Entwicklung führte zum Typ X der Internationalen Eisenbahnvereinigung UIC, nach deren Standard noch viele weitere Wagenbauarten gefertigt wurden.

Neben der Bundesbahn brachte es dieser Typ vor allem in Italien zu großen Stückzahlen, die FS übernahm ihn sogar nahezu unverändert von der DB. Doch auch die Deutsche Reichsbahn der DDR griff, wen auch deutlich später, auf diesen Standard zurück. So gesehen handelt es sich auch um ein Stück europäischer Geschichte und frühen Maßnahmen zu grenzüberschreitender Vereinheitlichung, die detailliert in Wort und Bild vorgestellt werden.

Gegliedert ist das Sonderheft in folgende 13 Kapitel:

Historischer Bilderbogen

Länderbahn-Wagen

DR-Wagen bis 1945

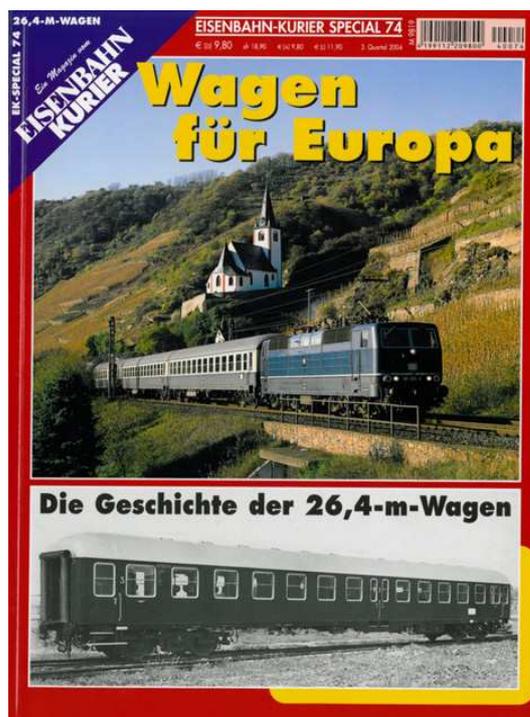
Porträt Dr.-Ing. Adolf Mielich

Die DB-Probewagen 1949/50

Die 26,4-m-Wagen bei der DB

DR-Ost – bis zum Halberstädter

Die UIC-Typen X und Z



Bilderbogen 26,4-m-Wagen-Züge
Die 26,4-m-Wagen der DB AG
Welcher ist der „richtige“ Maßstab?
Ganz normal – Zugbildung in H0
Schönheitskur für den Bpmz 291.2

Wer sich mit Personenwagen bereits gut auskennt, der wird angesichts der ersten drei Kapitel vielleicht etwas verwundert sein: Die Wagenlänge von 26,40 m wurde doch erst von der DB projektiert und umgesetzt? Wo ist da der Bezug zur Länderbahn bzw. der Vorkriegs-Reichsbahn?

Die Autoren haben keinesfalls zu weit ausgeholt, sondern betrachten auch die Umstände und Voraussetzungen, die zur Wahl dieser Einheitslänge geführt haben. Der Weg geht einher mit vielen, kleinen Schritten in der Entwicklung, die letztendlich zu großen Fortschritten geführt haben: die Abkehr vom Holzaufbau hin zur Stahlbauweise, der Wechsel von der Niet- zur Schweißtechnik, das Entwickeln neuer Drehgestelle für höhere Geschwindigkeiten und das Bestreben um mehr Reisekomfort im Wettbewerb mit dem Auto.

Nur in diesem Kontext wird nachvollziehbar, wie die Wagen der DB und der Standard der UIC etabliert wurden. Untrennbar ist diese Geschichte mit dem Namen Dr.-Ing. Adolf Mielich verbunden, weshalb er in einem eigenen Kapitel separat gewürdigt wird.

Die Geschichte und der Einsatz der Wagen bis zum Erscheinungsdatum im Spätsommer 2004 sind ausführlich und verständlich wiedergegeben worden. Auch der Bezug zur Modellbahn wurde nicht vergessen. Die Bildqualität bewegt sich auf dem bekannt hohen EK-Niveau.

Das alles soll aber auch nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir auch Potenzial für Verbesserungen gefunden haben: Bisweilen sorgte die Überschriftenhierarchie für Irritationen und wir lasen vermeintlich vom „neuen Jahrtausend“ in Verbindung mit Messwagen der siebziger Jahre. Beim zweiten Lesen erkannten wir dann erst den korrekten Bezug der einzelnen Überschriften zum Text.

Schade ist, dass es bedingt durch die verschiedenen Autoren der einzelnen Kapitel zu inhaltlichen Überschneidungen z.B. zur Vielfalt der Bauarten bei der DB kam. Dies hätte bei der redaktionellen Abschlussarbeit auffallen und behoben werden müssen.

Dann hätte sich vielleicht auch noch Platz gefunden, auf einige Meilensteine genauer einzugehen: Vermisst haben wir einen Hinweis darauf, dass schon bei den Prototypen der Silberlinge (in den fünfziger Jahren) mit Schwenkschiebetüren experimentiert wurde. Ebenso waren sie keineswegs von Anfang an unlackiert und mit dem später typischen Pfauenaugenmuster versehen.



Jeden Monat warte ich mit Spannung, bis die aktuellste **Trainini**-Ausgabe zum Download bereit steht. Beim Studieren der informativen und ausführlichen Berichte möchte ich sofort mit neuen Ideen an meiner Z-Anlage weiterbasteln. Ich wünsche dem Team von **Trainini**® für die Zukunft alles Gute und noch unzählig viele gelungene Ausgaben mit interessanten und heißbegehrten News für uns „Zetties“.

Roland Zötzl, Modellbahn-Experte bei Conrad Electronic

Den Vorteil erkannte man erst in der Erprobung, so dass zunächst noch Prototypwagen im gewohnten grünen Lack zu sehen waren.

Etwas zu kurz gekommen ist der Abschnitt „Zugbildung in H0“: Es ist allgemein gehalten und die Beschränkung des Titels auf eine einzige Spur damit überflüssig. Im Text erwähnt werden die schwierige Modellnachbildung von (langen) Fernzügen, bebildert werden aber statt passender Kurzzüge nur Nahverkehrseinheiten aus der Übergangszeit zwischen drei Farbkonzepten (ozeanblau-elfenbein, mintgrün und verkehrsrot).

Bei einer möglichen Neuauflage möchten wir daher klar für eine Überarbeitung und Erweiterung dieses Teils plädieren. Mit einem Verzicht auf den Umbaubericht eines Roco-Großraumwagens könnte der erforderliche Platz gewonnen werden. Mehr spurweitenneutrale Text- und Bildinformationen zu besonders modellbahngerechten Kurzzügen aller Zugkategorien erscheinen uns passender.

Bewusst wurde hier nämlich auf Reihungspläne des Vorbilds verzichtet, was besonders denjenigen Modellbahnern entgegenkommt, die in lockerer Weise einen bunten und ansprechenden Betrieb nachstellen statt sklavisch genau konkrete Zugbildungen nachzuempfinden.

Dennoch haben wir hier eine sehr angenehm zu lesende und höchst informative Lektüre vorgefunden, die wir ruhigen Gewissens empfehlen können. Leserinnen und Leser erfahren neben explizitem Modellbahnbezug viele historische Fakten, die sich ganz bestimmt auf die Zugbildung im Modell auswirken werden und die Vielfalt in der kleinen Welt bereichern dürfte.

Besonders erfreut hat uns im Kapitel zum „richtigen“ Längenmaßstab für H0-Wagen der ausdrückliche Hinweis auf die Vorteile der kleinen Spurweiten, besonders selbstverständlich unsere Nenngröße Z. Hier haben die Autoren richtig und mit Respekt erkannt, wo die Stärken der unterschiedlichen Maßstäbe liegen. Das Ergebnis ist eine kritische, aber ehrliche Reflexion. Die häufig vorzufindenden und dann stets mit Leidenschaft ausgetragenen „Glaubenskriege“ fehlen glücklicherweise.

Mit Blick auf die in der Literatur stark unterrepräsentierte Waggongeschichte wünschen wir uns mehr Bände mit solchem Charakter! Mindestens bis dahin haben wir mit „Wagen für Europa“ ein Standardwerk vorliegen, dass in keiner Modellbahnerbibliothek fehlen sollte.

Informationen und elektronischer Vertrieb des Verlags:
<http://www.eisenbahn-kurier.de>



Auch die Firma Gebr. Märklin gratuliert recht herzlich zur 50. Ausgabe des führenden Spur-Z-Praxismagazins **Trainini®**. Wir bedanken uns für die ehrenamtliche Tätigkeit des Chefredakteurs bzw. der gesamten Redaktion und hoffen auch in Zukunft weiterhin auf dieses tolle Engagement und ein ebenso regelmäßiges Erscheinen, im Sinne der gesamten Spur Z.

Jürgen Faulhaber, Produktmanagement, Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Das Standardwerk für Spur-Z-Freunde **Praxisberichte von Karl Albrecht**

Karl Albrecht hat sich als Märklin-Magazin-Autor besonders für die Spurweite Z einen Namen gemacht. Für Märklins Hauspublikation baut er seit Jahren die verschiedensten Anlagen im kleinen Maßstab und berichtet exklusiv darüber. Im hauseigenen Verlag erschien von ihm vor einigen Jahren auch ein Werk in Buchform, das aber nicht nur wegen des Mangels an vergleichbarer Literatur als Standardwerk für Zetties bezeichnet werden darf.

Karl Albrecht
Mini-Club-Praxis
Modelleisenbahn-Anlagenbau und -Betrieb in Nenngröße Z

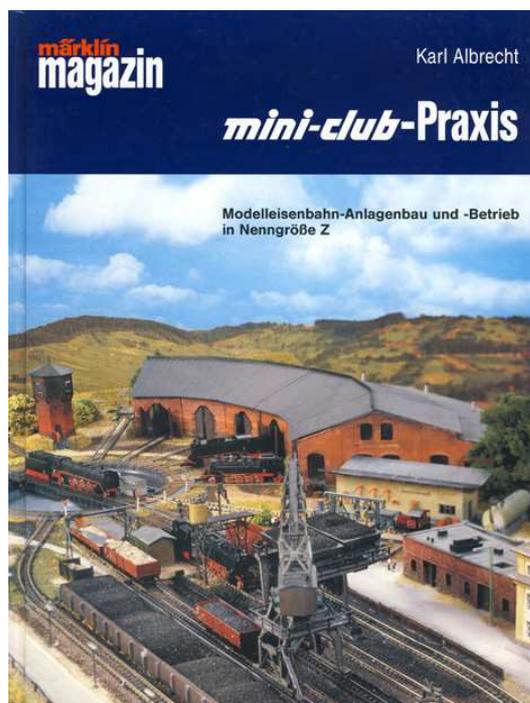
Modellbahnen-Welt Verlags-GmbH
Göppingen 2003

Gebundenes Buch
Format 21 x ca. 28 cm
160 Seiten mit durchgängig farbigen Abbildungen

ISBN 3-98042 61-2-2
Best.-Nr. 07770
Preis 26,95 EUR (im Abverkauf günstiger)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Märklin-Fachhandel

Mini-Club-Praxis hat sich längst als ein Standardwerk für die Spurweite Z etabliert. Während in größeren Spurweiten kein Mangel an Anlagenbauberichten herrscht und es sich um eine wiederkehrende Thematik in den Fachzeitschriften und der sonstigen Literatur handelt, ja teilweise sogar mehrbändig und damit in aller Ausführlichkeit behandelt wird, hat ein solches Werk für die Spurweite Z lange gefehlt.



Zwar ist es keineswegs so, dass sich niemand dieses Themenkomplexes angenommen hätte, aber es fristet halt ein Schattendasein und ist allenfalls im Märklin-Magazin oder den spurweitenspezifischen Fachzeitschriften häufiger zu finden. Ein Buch, das die vielfältigen Aspekte von der Idee bis zur fertigen Anlage zusammenfasst, gab es in aktueller Form längst nicht mehr, als Karl Albrecht sein „Mini-Club-Praxis“ im Jahr 2003 veröffentlichte.

Obwohl derzeit wohl keine Nachauflage geplant ist, handelt es sich nicht nur um die aktuellste Form solcher Fachliteratur sondern ein Pflichtwerk zumindest für jeden Ein- oder Umsteiger der Spurweite Z. Doch auch gestandene Zetties werden hier nicht zu kurz kommen, finden sie doch jede Menge Tipps und Anregungen für die eigene Planung. Nicht umsonst sind Karl Albrechts Anlagen in identischer oder abgewandelter Form bis heute Vorbild für viele private Anlagenprojekte.

Der Autor hat gleich auf der Seite 1 sein Werk selbst mit „Systemerklärung, Planung, Aufbau und Betrieb“ umschrieben, was die Themenvielfalt gut kennzeichnet. Er versteht das Buch demnach selbst als „Leitfaden von der Z-Kleinanlage zum regaltauglichen Modulkonzept“.

Das beschreibt sehr gut den Weg von der ersten Startpackung und den erforderlichen Erfahrungen mit den Besonderheiten der Spurweite Z über die erste Kleinanlage hin zum genormten Modul, das sich mit denen anderer Spur-Z-Freunde zu einer messetauglichen Großanlage verbinden lässt.

Karl Albrecht baut dabei auf das etablierte System Jörger, das eine anerkannte und daher verbreitete Norm für unsere Spurweite geschaffen hat, nach der sich viele Stammtische und Gruppierungen seit Jahren richten. Zurückzuführen ist dies sicher aber auch auf die traditionell gute Zusammenarbeit mit dem Hause Märklin.

An die Thematik führt der Autor seine Leserinnen und Leser im Vorwort zunächst mit der historischen Entwicklung hin zu kleineren Modellbahnen heran und leitet damit letztendlich zur Nenngröße Z über, mit der sich erstmals auch in kleinen Wohnungen komplexe Modellbahnanlagen realisieren ließen.

Funktionslose Dioramen nennt er als Ergebnis der Bestrebungen, kleinste Flächen sinnvoll auszunutzen und führt die Idee konsequent weiter zum Modul, das erst zusammen mit anderen funktionstüchtig wird. Dies ist historisch betrachtet schon ein weiter Weg, der natürlich in den einzelnen Kapiteln Schritt für Schritt abgearbeitet sein will.

So beginnt er im ersten Kapitel mit dem Basiswissen zur Spurweite Z. Was für Anfänger unentbehrlich ist, dürfte hier auch für gestandene Profis interessant und wissenswert sein: Welche Steigungen kann ich den kleinen Fahrzeugen zumuten, wie errechne ich Steigungen und erforderliche Gleislängen überhaupt?

Hinzu kommen Erläuterungen zu den Grundlagen der Elektrik, die jeder Modellbahner beherrschen sollte sowie den Farbkodierungen von Litzen und Kabeln, die sich Märklin einst für einen schnellen Überblick ausgedacht hat. Ebenso werden auch die Normen europäischer Modellbahner (NEM) nicht vergessen, die mit Blick auf das Vorbild glaubwürdige Kompromisse und Maße zu allen wichtigen Themen definieren.

Elektronische Schaltungen, die den Betrieb auf der Anlage bereichern und den Modellbahner entlasten können, scheinen ein besonderes Steckenpferd von Karl Albrecht zu sein. Insgesamt stellt er auf 16 Seiten gleich 13 verschiedene Pläne vor, zu denen auch elementare Funktionen wie eine Kehrschleifenschaltung gehören.

Im nächsten Kapitel geht es dann langsam über in den Praxisteil des Holzaufbaus und der Landschaftsgestaltung. Überlegungen zur Geräuschdämmung, Gleiswendeln, verschiedenen Methoden der Gleisschotterung, dem Verlegen von Flexgleisen und zum elektrischen Aufbaukonzept bestimmen diesen Abschnitt.

Als nächster Schritt folgt die Anlagenplanung, bei der auf klassisch erprobte, konventionelle Methoden gesetzt wird. So stellt er Handskizzen, Anschlussverzeichnis und einen Landschaftsplan als Planungsgrundlagen vor, die von Hand oder am Reißbrett entstehen und in verkleinerten 3D-Modellen bewertet werden können, bevor es an den Bau geht. Dies entspricht natürlich gar nicht dem Trend zur elektronischen Planung mit Gleisprogrammen am Bildschirm.

Dennoch hat es seinen Reiz und stellt keinesfalls eine veraltete Technik mit nur noch nostalgischem Wert dar, denn das Erlernete lässt sich ja auch auf kleinere Arbeitsstücke wie Dioramen oder einfache Module übertragen, für die elektronisches Planen vielleicht überdimensioniert wäre. Außerdem lassen sich viele Dinge erst in echter, dreidimensionaler Umsetzung sicher abschätzen und nicht einfach in einer 3D-Simulation.

Ein Kapitel zur Gleisplanung mit dem Programm Wintrack, das ja auch zugekauft von Märklin vertrieben wird, hätten wir uns dennoch gewünscht. Zweifellos handelt es sich hier in erster Linie um eine Generationenfrage. Junge wie ältere „Semester“ sollten im Falle einer Überarbeitung dieses Buches auf ihre Kosten kommen – das möchten wir als Bitte hier mal hinterlassen. Es ist das einzige, was an einer echten Enzyklopädie für die Spurweite Z noch fehlt.

Die nächsten beiden Kapitel sind dann dem Bau und Betrieb der Modulanlage gewidmet, die sich längst nicht auf Elektrik, Holzarbeiten und Landschaftsbau beschränkt. Auch an wichtige Wartungsvoraussetzungen wie Luken und andere Zugänge hat der Autor gedacht, was im Eifer des Gefechts beim Erstlingswerk sonst sicher gern vergessen würde.

Auch der Standfestigkeit des Moduls, sprich den Beinen, wurde Aufmerksamkeit geschenkt, handelt es sich hier doch um elementare Voraussetzungen für einen sicheren Betriebsablauf und die Vereinbarkeit mit fremden Modulen.

Bleibt noch die Betriebspraxis genauer zu erläutern: Einfahren erachtet er für ebenso selbstverständlich wie die Reinigung von Anlage, Gleis und Fahrzeuigrädern. Erst dieser Abschnitt macht das Buch wirklich rund. Nicht auszudenken, wenn ein Anfänger bis zur fertigen Anlage gelangt wäre und sich mangels Kenntnisse der Wartung der feinen Getriebe und empfindlichen Gleise durch Fehler selbst um seinen Spiel-, Entschuldigung, Betriebsspaß bringt.

Die letzten knapp 10 Seiten von Mini-Club-Praxis bestehen aus Anhängen. Neben den verschiedenen Gleisplänen aller Module, die dieses Buch bestimmt haben, sind hier auch das Anschlussverzeichnis und eine Übersicht der Gleisplan-Zeichensymbole abgelegt. Wichtig finden wir auch die Lieferquellen- und Produktübersicht sowie die Stücklisten mit Herstellerangaben und Artikelnummern.

Zwar hat sich in den sechs Jahren seit Erscheinen dieses Werkes schon wieder viel in den Sortimenten der Anbieter getan oder es sind Hersteller entfallen oder durch Neue ersetzt worden – denken wir nur an Trafofuchs, Rolfs Laedchen, 1zu220-Modelle oder MWB – aber ein solches Verzeichnis unterliegt nun mal zwangsläufig einer gewissen Tagesaktualität.

Dennoch ist es unverzichtbar und deshalb richtig, es einzubinden. Im Falle des Erscheinens eines überarbeiteten Bandes in der Zukunft wäre hier ein weiterer Ansatzpunkt für ein Überprüfen und Ergänzen. Nachdenken sollte man dann auch darüber, ob nicht auch wichtige Gruppierungen, Vereine und vielleicht sogar Stammtische aufgeführt werden sollten, von denen wichtige Praxiserfahrungen zu bekommen wären und mit deren Mitgliedern ein reger Gedankenaustausch stattfinden könnte.

Ein Ansatzpunkt könnte die seit 2003 immens gewachsene Bedeutung des Internets sein, welche der schon traditionell guten Vernetzung aller Zetties noch großen Vorschub geleistet hat. Wir sehen hier deshalb auch einen wichtigen Punkt, mit dem neue Modellbahner für die Spur Z gewonnen und von Anfang an eingebunden werden können.

Unsere Betrachtung möchten wir mit dem Fazit schließen, dass dieses Werk als zentraler Baustein zu unserem Jubiläum in diesem Monat einfach dazu gehört. Wir haben lange gewartet, wann der geeignete Punkt wäre, dieses Buch ausführlich vorzustellen – endlich haben wir ihn gefunden.

Wir möchten das Werk daher jedem Spur-Z-Enthusiasten ans Herz legen. Interessenten sollten sich aber beeilen, denn Mini-Club-Praxis findet sich bei Märklin längst im preisvergünstigten Abverkauf. Bald wird es wohl nur noch gebraucht zu bekommen sein, wobei die Preise auf dem Sekundärmarkt schon jetzt recht häufig den Neupreis des Buches deutlich übersteigen.

Informationen des Verlags/Anbieters:
<http://www.maerklin.de>



Herzlichen Glückwunsch zur 50. Ausgabe. Es gehört viel Idealismus dazu, ein kostenloses Magazin über einen Zeitraum von 4 Jahren immer pünktlich bereit zu stellen. Genau so ist aber auch eine große "Fan"-Gemeinde erforderlich, die das Magazin "verschlingt", aber auch tatkräftig unterstützt. Dies trifft für **Trainini®** ausdrücklich zu. Daher hoffen - und vor allem glauben wir -, dass uns noch viele weitere Ausgaben erwarten.

Spur Z Freunde Saarpfalz (<http://www.z-freunde.eu>)

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.

Zur August-Ausgabe erhielten wir folgende Rückmeldung:

Wieder einmal eine sehr informative Ausgabe. Die aus meiner Sicht wertvollste Funktion von Trainini wurde wieder einmal erfüllt: einen neuen Anbieter der Z-Gemeinde vorzustellen.

Sehr bewundernswert ist auch die vorgestellte Anlage. Hat der Erbauer eine Preisvorstellung genannt? Wäre doch etwas als Ausstellungsanlage – technisch ausgereifter als die in Lautental gezeigte.

Jörg Endreß, Bremen

Auch von diesem Leser erhielten wir ein Lob:

Wenn man denkt "besser geht nicht mehr", dann kommt das neue Trainini daher!!

Was ich persönlich sehr gut finde, dass Sie auch mittelbare Themen beleuchten, wie jetzt aktuell den Stativtest und sich nicht ausschließlich auf Produkt- und Anlagenbeschreibungen beschränken.

Bitte machen Sie weiter so. Ich freue mich schon auf die Ausgabe 50.

Andreas Steuer, Berlin



Neuheitenauslieferung von FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Ausgeliefert wurde in der zweiten Augushälfte die erste Variante des gedeckten Güterwagens K3 der SBB, gefertigt von FR Freudenreich Feinwerktechnik als Sonderserie (nur 50 Exemplare) für unser Partnermagazin **Ztrack** und den schweizerischen Spielwarenhändler Rechsteiner.

Folglich ist dieses Sondermodell auch nur von diesen beiden Distributoren erhältlich. Den elektronischen Vertrieb und weitere Informationen dazu finden Sie beim **Ztrack Magazine** unter <http://www.ztrackcenter.com/fr/index.html>.

Der nun ausgelieferte Wagen (Art.-Nr. ZF331c) trägt einen dunkelgrünen Lack und lupenreine, weiße Beschriftungen, die im Tampondruckverfahren aufgebracht wurden. Sein Vorbild wurde von der SBB für den Transport von Akkumulatoren eingesetzt. Vorbildgerecht geben sie den gegenüber regulären Wagen vom Typ K3 abweichenden Achsstand von 6 m wieder und besitzen ein Sprengwerk sowie einen Batteriekasten.



Weitere Versionen dieses für die Schweiz typischen Wagen, die auch außerhalb der Grenzen der Eidgenossenschaft anzutreffen waren, sind in Vorbereitung oder in Planung. Die **Trainini®**-Redaktion wertet diesen Wagentyp in gewohnt gekonnter FR-Umsetzung als einen wichtigen Kandidaten für das Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2009“. Ein Testbericht ist für den November 2009 geplant.

Die erstausgelieferte Variante des gedeckten Güterwagens K3 der SBB diente im Vorbild dem Transport von Akkumulatoren. Er erscheint unter der Artikelnummer ZF331c in limitierter Auflage von 50 Exemplaren exklusiv für das **Ztrack Magazine** und Spielwaren Rechsteiner (Schweiz). Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Herpa Wings 1:200 für November/Dezember 2009:

Neue Luftfahrzeuge nach in Europa verkehrenden Vorbildern finden sich unter den Herpa-Neuheiten für die beiden letzten Monate des Jahres 2009. Bedacht wurden konkret die Modellbahner, welche die Epochen III bis V bevorzugen. Wir sortieren unsere Auswahl nach Zivil- und Militärmaschinen sowie nach ihrem Einsatzzeitraum:

Iberia Douglas DC-8-52 (Art.-Nr. 552905)
Austrian Airlines Douglas DC-3 1st Austrian DC-3 Dakota Club (552967)
TAP Air Portugal Boeing 727-100 (552943)
Swissair McDonnell Douglas DC-10-30 (552875)
ZLT Zeppelin "Mainau 2007 / Stefan Szczesny" (532912)
Aegean Airlines Airbus A321 (552929)

Luftwaffe Mikoyan MiG-29 JG73; 1. Jagdstaffel
Farewell Colors / Abschiedsbemalung (552936)

Royal Netherlands Air Force Lockheed-Martin F-16A
322 Squadron „Polly Parrot“ (552882)



TAP Air Portugal Boeing 727-100 (Art.-Nr. 552943). Foto: Herpa Miniaturmodelle

Zur DC-3 ist zu ergänzen, dass das Flugzeug zwar den historischen Anstrich aus der Zeit von 1963 bis 1966 trägt, es sich bei dieser konkreten Maschine aber um ein Exemplar mit musealem Charakter für den Einsatz ab 1995 handelt. Das exakte Vorbild entstammt einem Umbau aus der Militärversion C-47 und war im Gegensatz zu gleich lackierten Schwestern nicht für die Austrian Airlines im Einsatz. Wir haben das Modell zeitlich dennoch als historisch eingereiht.



Austrian Airlines Douglas DC-3 1st Austrian DC-3 Dakota Club (552967). Foto: Herpa Miniaturmodelle

Vorankündigung der Faszination Modellbau in Bremen:

Vom 20. bis 22. November 2009 findet in Bremen bereits zum vierten Mal die Messe Faszination Modellbau statt. Diese von der Messe Sinsheim (Schall Messen) ausgerichtete Veranstaltung hatte sich in den letzten Jahren besonders für die Spurweite Z zu einem wichtigen und gelungenen Treffen entwickelt.

So wurde unter der Regie des Stammtisches Bremen innerhalb der Z-Friends Europe ein buntes Angebot kleinerer und größerer Anlagen präsentiert, die mit unterschiedlichen Konzepten und Vorbildern beeindruckten. 2008 stellte zudem auch der Freundeskreis der Spur-Z Hamburg (FkdS-Z Hamburg) auf dieser Messe aus und sorgte für eine weitere Bereicherung.

Setzt sich dieser Trend fort, können wir die Faszination Modellbau in Bremen für Zetties nur empfehlen. Das Messegelände ist übrigens gut mit der Bahn zu erreichen, denn es liegt nur ein bis zwei Fußminuten vom Hauptbahnhof entfernt. Besucher nutzen einfach den der Innenstadt gegenüberliegenden Ausgang und laufen dann fast direkt auf die Hallen zu.

Aktueller Stand der AZL-Neuheitenauslieferungen:

Zu AZL haben wir bisher gemachte Angaben zu aktualisieren und zu ergänzen. So gab es unerwartete Lieferverzögerungen bei den lang erwarteten Doppelstock-Autotransportwagen. Die ersten Wagen werden nach jetzigem Stand erst im Laufe des Septembers verfügbar werden.

Erschienen sind nun aber neue Wagen des Typs „3-bay ACF Covered Hoppers“ (Schüttgutwagen mit drei Schütten) in Ausführung der UP. Diese Wagen tragen zusätzlich zu den üblichen Anschriften der Union Pacific noch den Schriftzug „We will deliver...“ („Wir werden liefern...“).



Erhältlich sind sie in einer Viererkonfektion (Art.-Nr. 90301-3) oder einzeln (91301-2). Die Betriebsnummern lauten für den Einzelwagen 14029 und das Set 14003, 14004, 14006 and 14023. Alle zeichnen sie sich durch eine hohe Detaillierung, lupenreine Tamponbedruckung, brünierte Metallräder aus und tragen AZL-eigene Kupplung des Typs „AutoLatch couplers“.

Eine Formneuheit sind die Schüttgutwagen vom US-Typ „ACF 5250 4-Bay Covered Hoppers“, die bei AZL erscheinen. Im Vorbild wurden die Wagen in dieser Ausführung im Chemikalien- und Vinyltransport eingesetzt. Foto: Ztrack Magazine

Fotos finden Sie unter der Adresse <http://www.ztrack.com/AZL/amerzlines.html>.

AZL bietet seine Drehgestelle vom Typ "Roller Bearing" nun auch mit Kupplungsschächten in mittlerer Länge an. Der Arm der Kupplungen hat eine Länge von 11,5 mm. Angeboten werden sie in einer Viererpackung (90004).

Eine Formneuheit stellen die „ACF 5250 4-Bay Covered Hoppers“ (Schüttgutwagen mit vier Schütten) dar, die jetzt erstausgeliefert wurden und zunächst in der Version für die FPCX erscheinen und im Vorbild beim Chemikalien- und Vinylhandel zum Einsatz kommen.

Sie erscheinen wie die zuvor genannten Modelle als Einzelwagen (Art.-Nr. 91701-1) und als Viererpackung (90701-1) mit den Betriebsnummern FPCX 70093 (Einzelwagen), 70038, 70042, 70045 und 70053 (Wagenpackung). Sie erscheinen in einmaliger, limitierter Auflage von 75 Stück und bieten gewohnten AZL-Standard: gute Detaillierung, mehrfarbige Tamponbedruckung, brünierte Metallräder und die AutoLatch-Kupplung.

Die Vorbilder dieses Wagentyps wurden Anfang der Siebziger gebaut, wobei die Modelle den Betriebszustand nach 1971 wiedergeben. Die Wagen waren sowohl bei privaten Einstellern als auch Bahngesellschaften Nordamerikas verbreitet und wurden zum Transport von Kunststoffen und sonstigen Granulaten eingesetzt.

Sommerneuheiten bei MBZ für die Spur Z:

Lang ist die Liste der Sommerneuheiten von MBZ. Thomas Oswald hat die Zetties gleich mit 19 neuen Modellen bedacht. Erwähnenswert ist zudem, dass die Vorbilder längst nicht alle im Schwarzwald zu finden sind:

So stammen die Stellwerke Eutin 1 und Eutin 2 aus dem hohen Norden, nämlich Schleswig-Holstein, genauer der holsteinischen Schweiz. Gleich mit drei Modellen wurde der Ort Nordhalben bedacht, für den ein Nebengebäude, ein Güterschuppen und ein Lokschuppen neu ins Programm kommen.

Weiter sind noch ein Kiosk und ein Gepäckkarrenaufzug zu nennen. Die Schweiz-Freunde werden durch ein neues Bauernhaus bedient. Auch eine Villa gehört zu den Neuheiten des Sommers 2009. Den Reigen der Gebäude vervollständigen ein Reihenhaus mit Garage, ein Holzschuppen, das Pfarrhaus und eine Scheune.

Heiratswillige werden sich hingegen über das Standesamt und die Kirche freuen. Mit einem Streckenposten, Tunnelportal und Bahnsteigkanten wird das Sortiment noch zusätzlich sinnvoll erweitert. Wie ein Hund lebt es sich in der neuen Hundehütte, die sich mit verschiedenen Tiermodellen fast aller Figurenanbieter beleben lässt.

Alle hier aufgeführten Neuheiten sind mit Produktbild auf den Seiten von MBZ zu finden: http://www.fotos.mbz-modellbahnzubehoer.de/_neuhei/index.htm.



Eine Auswahl der MBZ-Sommerneuheiten für die Spurweite Z: Streckenposten 162 aus Steinach (Thüringen), das Stellwerk Eutin 2 und Bahnsteigkanten für Eigenbauprojekte. Alle Fotos: MBZ, Thomas Oswald

Sonderangebot beim **Ztrack Magazine**:

Nur auf besondere Einladung sichtbar ist ein Sondermodell, das für das **Ztrack Magazine** in Zusammenarbeit mit Tim Buehring und FR Freudenreich Feinwerktechnik entstand. Die Rede ist von einer Sonderausführung „UPS“ eines Containertragwagens mit der Bezeichnung „56' Gunderson“.

Produziert wurde der Wagen in schwerer Messingausführung von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Die Container aus geätzten Messingblechen hat Tim Buehring zugeliefert. Die Ausführung für den Paketdienstleister UPS ist einzeln nicht erhältlich und kann auch nur bei unserem Partnermagazin bezogen werden.

Interessenten mögen sich angesichts der begrenzten Stückzahl beeilen und direkt bestellen: Die folgende Adresse ist nicht von der Startseite verlinkt und ist daher vollständig in die Befehlszeile des Internetprogramms einzugeben: http://www.ztrackcenter.com/intermodal_2/ - nur so finden Sie den gesuchten Wagen!



Sondermodell „UPS“ eines Tragwagens von FR Freudenreich Feinwerktechnik in Zusammenarbeit mit Tim Buehring. Foto: **Ztrack Magazine**

MHI-Neuheit für Spur Z aus der Veröffentlichung 3/2009:

Als MHI-Neuheit 2009 wurde seitens Märklins eine Version der „Ludmilla“ zur Auslieferung im Jahr 2010 angekündigt. Ihr Vorbild ist die schwere Diesellokomotive Baureihe 234 der Deutschen Bahn AG, die aus den Beständen der ehemaligen DR zu ihr gelangte.

Die Besonderheit der Lok mit der Betriebsnummer 234 304-4 (Art.-Nr. 88131) ist ihr Anstrich: Als einzige Maschine erhielt sie einen zwar weitgehend der Farbaufteilung des damaligen DB-Konzepts folgenden Lack, allerdings in mintgrüner Farbe mit einem helleren Absetzstrich zwischen Aufbau und Rahmen. Damit folgte sie farblich den Nahverkehrswagen der DB AG.

Im Modell ist die Lok 95 mm lang und auf allen Achsen mit dem bekannten 5-Poler motorisiert. Die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung samt Schlusslichtern erfolgt durch Leuchtdioden.

KoMi-Miniaturen will niemanden an den Karren fahren...

Neu und bereits lieferbar sind verschiedene Handkarren von KoMi-Miniaturen aus der Produktreihe Zpur. Es handelt sich um aus Neusilber geätzte Bauteile, die ausschließlich als Fertigmodelle angeboten werden.

Erhältlich sind Modelle ab sofort. Die ab Epoche I einsetzbaren Modelle werden als Platten-, Dienstmann-, und Langmaterialkarren angeboten sowie als Kastenkarren in kurzer, geschlossener Ausführung. Zum Einsatz kamen sie bei der Eisenbahn, Handwerkern oder Marktbeschickern. So fand man sie etwa bei der Beladung von Post- und Gepäckwagen auf den Bahnsteigen ebenso wie an Güterumschlagstationen.



Die neuen Karren von KoMi-Miniaturen im Überblick: Gezeigt werden hier noch unbehandelte Rohmodelle. Foto: KoMi-Miniaturen

Der Plattenkarren hat eine fein geätzte Bretterstruktur auf dem Boden. Die Farbgebung aller Modelle entspricht einem üblichen Betriebszustand. Allerdings sind bei Vorbestellung, d.h. vor der endgültigen Montage, auch andere Farben ohne Aufpreis möglich. Als Besonderheit weisen die neuen Modelle sogar bewegliche Räder auf.

Bestellungen und Fragen zum Produkt können unter zpur@gmx.net an die Aktiven von KoMi-Miniaturen gerichtet werden. Die Internetseiten befinden sich noch im Aufbau und sollen möglichst bis Ende September fertig sein.

Letzte Meldung – Insolvenzantrag bei Faller:

Wie Märklin seit Jahrzehnten ein Synonym für Modellbahn ist, so ist es Faller für Modellhäuser. In den letzten Jahren haben sich die Gütenbacher sehr um die Spurweite Z verdient gemacht und einige, neue Gebäudemodelle auf den Markt gebracht, die als besonders gelungen bezeichnet werden können. Wir denken an verschiedene Wohnhäuser, einen Bahnhof, eine Werkstatthalle (für Betriebswerke) und nicht zuletzt die schöne Maschinenfabrik, auf deren H0-Modell sicher so mancher Zettie begehrt geschaut hatte.



Patiniert und in einer kleinen Szene arrangiert entfaltet dieser Handkarren seine volle Wirkung. Foto: KoMi-Miniaturen

Seit Freitag, 28. August 2009 um 10.00 Uhr hat die traditionsreiche Firma aus dem Schwarzwald eine Gemeinsamkeit mehr mit dem Spur-Z-Pionier Märklin: Sie musste Insolvenz anmelden. Die nächsten Wochen werden zeigen, ob und wie es mit Faller weitergeht. Eine Modellbahnzukunft ohne diese Marke erscheint derzeit jedem Modellbahner unvorstellbar.

Doch die Pleite kam nicht unerwartet oder plötzlich, denn die Probleme vieler Modellbahnhersteller sind seit Jahren bekannt und offensichtlich. Faller stieg 2007 aus dem Arbeitgeberverband aus, um individuelle Arbeitsverträge aushandeln zu können. Keinen Hehl machte man schon damals daraus, dass die Geschäfte schlecht liefen.

In den Zeiten der Wirtschaftskrise dürfte sich die finanzielle Lage vieler Anbieter weiter verschärft haben, zumal auch unserer Redaktion von einigen spürbar sinkende Einzelhandelsumsätze gemeldet wurden. Als Ursachen wurden seinerzeit die Rezession in Deutschland ebenso wie der im Frühjahr noch unklare Fortbestand der Firma Märklin genannt.

Wir verbinden daher unsere Meldung mit der Hoffnung, dass sich der Markt nun langsam bereinigt haben möge und einen Boden findet, auf dem der gesamte Modellbahnsektor neues Wachstum mit neuen Kunden schöpfen kann.

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, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an redaktion@trainini.de. Ehrenamtliche Mitarbeit: Manfred Forst, Jörg Endreß, Jens Wimmel, Michael Richter und Walter Schmidt.

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.