

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



Posten 210 von Modelplant

Modelloffensive zum 125. Autogeburtstag
Der Plandampf und die Spur Z

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

vor einer Woche fand mit den Märklintagen in Göppingen die Sommersaison ihren würdigen Abschluss. Einer der Höhepunkte des laufenden Modellbahnjahres zog wieder Zehntausende in Märklins Heimatstadt.

Darunter waren auch viele Besucher der Spur-Z-Convention Süd-Deutschland, auf der auch wir an einem eigenen Stand vieles zeigten, das Thema dieser Ausgabe ist: Zu erwähnen sind zum einen viele neue Automodelle von MWB Modellbau Wolfgang Baumann – zu Recht schreiben wir hier von einer Neuheitenoffensive.

Viele Gäste waren verblüfft, so viele Modellautos in der Spurweite Z zu sehen und ihnen wird erst dadurch bewusst geworden sein, dass MWB in seinem Segment, gemessen an der Vielfalt, der größte Anbieter ist. Wir freuen uns, Ihnen fast einhundert Modellneuheiten vorstellen zu dürfen. Anlass dafür ist der 125. Geburtstag dieser weltbewegenden Erfindung aus deutschen Landen.

Auch mit dem 3D-Druck befassen wir uns dieses Mal intensiver. Diese Technik gehört zu den innovativsten unserer Baugröße. Das Entwicklungstempo verläuft wahrhaft rasant. Ganze Gebäude entstehen auf diese Weise. Ein Kleines haben wir beispielhaft für Sie ausgesucht. Es ist der Schrankenposten 210 aus Rheine.

Für mich als Autor ist das Vorbild dieses Gebäudes gleichzeitig eine große Kindheitserinnerung, denn an eben diesem Bahnübergang wurde meine Eisenbahnleidenschaft im Säuglingsalter entfacht. Doch Begeisterung und Leidenschaft sind auch Thema in zwei weiteren Artikeln, die diese Ausgabe bestimmen.

Plandampf heißt die Losung, um fahrtüchtige Eisenbahndenkmalen auch heute vor planmäßigen Zügen erleben zu dürfen. Wir stellen Ihnen ein Buch vor, in dem zum einen von der Idee und dem Ursprung dieses Konzepts berichtet wird, gleichzeitig aber bereits 20 Jahre Geschichte zusammengefasst werden. Und das geht nicht ohne Herzblut!

Herausgeber Richard Görden steht uns zudem in einem Interview Rede und Antwort. Wir erfahren von seiner Begeisterung: seinem Weg zu den Plandampfern und seiner Passion für die Spurweite Z. Sie werden sehen, beide Themen passen bestens zusammen.

Doch ich möchte Ihr Augenmerk auch auf die aktuellen Kurzmeldungen richten: Neben vielen Neuheiten und Meldungen in eigener Sache ist vor allem ein offener Brief Märklins hervorzuheben, den wir gern veröffentlichen.

Er richtet sich an alle Zetties und erläutert die Hintergründe der jüngsten Qualitätsspannen im laufenden Jahr. Doch er verlangt Ihnen nicht nur Geduld ab: In ungewöhnlich offener Weise werden die Versäumnisse eingestanden und klare Bekenntnisse gegeben – der Blick richtet sich auf den vierzigsten Geburtstag unserer Baugröße im nächsten Jahr.

Und nun wünsche ich Ihnen wieder Vergnügen mit der Lektüre dieser neuen Ausgabe!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Großes Aufgebot zum 125. Geburtstag.....4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Bahnübergang Lessingstraße.....12

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Nimmermüde, schwarze Riesen23

Impressionen

Plandampfer mit Leib und Seele.....26

Zetties und Trainini im Dialog.....32

Impressum.....40

Wir danken Richard Görden für Gespräch und Unterstützung sowie Thorsten Loth für seine Hilfe beim Bau des Schrankenpostens.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 26. September 2011

Titelbild:

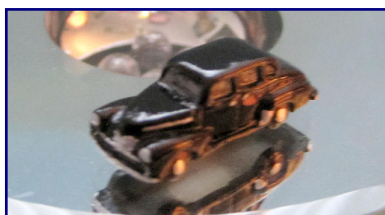
Der Posten 210 von Modelplant ermöglicht zusammen mit einer Splitterschutzzelle und einem Schalthäuschen den vorbildgerechten Nachbau eines Bahnübergangs an der Emslandstrecke. Sein Zusammenbau ist Auftakt für ein geplantes Diorama.

Modellauto-Neuheitenoffensive von MWB

Großes Aufgebot zum 125. Geburtstag

Anlässlich des 125. Geburtstags des Automobils in diesem Jahr hatten wir bereits angekündigt, auch der Konkurrenz der Eisenbahn einen, wenn auch kleinen, Themenschwerpunkt zu widmen. Dank MWB Modellbau Wolfgang Baumann ist es nun so weit. Der fleißige Kleinserienhersteller hat seit unserem letzten Bericht viele neue Modelle entwickelt, von vielen unbemerkt sein 100. Automodell herausgebracht und in der Zwischenzeit schon an der nächsten Hundertermarke gekratzt. Zweifelsohne bietet MWB damit das umfangreichste Autoprogramm der Spurweite Z.

Von Torsten Schubert. Aus gesundheitlichen Gründen war es lange Zeit ruhig um Wolfgang Baumann, der unter der Marke MWB bereits seit einigen Jahren das umfangreichste Automodellprogramm für die Spur Z anbietet. Derweil tat sich im Hintergrund einiges und so wurden fortlaufend Neuheiten entwickelt und in kleinen Stückzahlen ausgeliefert.



Opel Kapitän '51 von MWB. Foto: Torsten Schubert

Völlig unbemerkt erschien in der Zwischenzeit sein 100. Automodell und selbst offizielle Varianten bereits angebotener Fahrzeuge sind aufgrund der Gießtechnik eigentlich als Formneuheiten zu werten. Nichts schmälert also das breite Lieferprogramm, das einmalig in unserer Baugröße ist.

Leider ist die angebotene Vielfalt bislang nur sehr eingeschränkt auf den offiziellen Firmenseiten nachzuvollziehen. Neben den bereits erwähnten Verzögerungen sind auch technische Probleme ein

Auslöser dafür; Zeit also, an dieser Stelle die neuesten Entwicklungen und bis zum Jahresende angekündigten Neuheiten zusammenzufassen.

Wegen der langen Informationspause haben wir am Ende des Artikels außerdem ein Verzeichnis angehängt, aus dem alle Neuheiten der Zeit zwischen Frühjahr 2010 und Sommer 2011 hervorgehen, die noch nicht in diesem Magazin behandelt wurden.

Doch genug des Blicks in die Vergangenheit, widmen wir uns nun den Herbstneuheiten 2011.

Pünktlich zum diesjährigen Jubiläum „125 Jahre Automobil“ will Modellbau Wolfgang Baumann (MWB) bis Ende 2011 seine Produktpalette an Straßenfahrzeugen für Spur Z nahezu verdoppeln, womit die stattliche Anzahl von 200 verschiedenen Fahrzeugmodellen erreicht wird. Ausdrücklich ist hier von lieferfähigen



Der Opel Rekord aus den Siebzigern ist vielen Modellbahnern sicher noch aus eigenen Erinnerungen vertraut. Foto: Torsten Schubert

Modellen die Rede, nicht von zukünftigen Projekten.

Bereits lieferbar sind diverse Taxi- und Einsatzfahrzeuge von bereits aus dem Programm bekannten Fahrzeugen wie die Mercedes-Heckflossen und der „Ponton“ sowie Opel Rekord E. Die Basismodelle sind teilweise bereits seit 2009 und 2010 lieferbar.

Bei der Marke mit dem Blitz gibt es den Kapitän, Baujahr 1951-53, sowie ebenfalls den Rekord E aus den siebziger Jahren als Neuheiten. Folgen werden der schon legendäre Opel GT, ein Rekord P2 aus den frühen Sechzigern und der Kadett B. Angeboten werden demnächst auch der Lieferwagen Opel Blitz 1,75t mit Kofferaufbau (fünfte Jahre) und dessen Ausführung als Feuerwehrlöschfahrzeug.

Auch Modelle verschiedener Volkswagen erweitern das Lieferprogramm: Dem meistgebauten Auto der Welt, dem berühmten „Käfer“, werden die Versionen 1200 und 1303 zur Seite gestellt. Für den Epochenwechsel des Vorbilds sorgt ein weiteres Erfolgsmodell aus Wolfsburg in Form des drei- und fünftürigen Golf I.

Neben dem ersten Passat als Schrägheck (Baujahr 1973-80) wird das Nachfolgemodell aus den Achtzigern (Baujahr bis 1988) als Variant erscheinen. Außerdem werden die noch bestehenden Lücken in der MWB-Produktpalette beim VW Transporter geschlossen. Vom T1 erscheinen der Bus mit 11 und 13 Fenstern ebenso wie der von den Modellbauern schon lang erwartete „Samba-Bus“ – formal Baumanns 100. Modell, dessen Auslieferung sich wegen einer äußerst anspruchsvollen Konstruktion ungewöhnlich lange hingezogen hat.

Umfangreichstes Lieferprogramm der Nenngröße Z:

• Eine Besonderheit am MWB-Programm ist das breite Lieferspektrum an Modellfahrzeugen. Das gesamte Programm seit Produktionsaufnahme ist nach wie vor lieferbar, wenn auch nicht durchgehend aus Lagerbeständen.

• Solange die Formen intakt bleiben, können alle bisher erschienenen Modelle – auch in kleinen Stückzahlen – noch nachproduziert werden. Dank konsequenter Modellpflege wurden einige sogar überarbeitet und haben in der Zwischenzeit noch an Details und Merkmalen hinzugewonnen.

• Rund 200 Automodelle und einige Zubehörteile umfasst damit das aktuelle Programm – ein kleiner Rekord in der Nenngröße Z!



Der Kastenwagen mit Hecktüren ist eine neue Variante des VW Transporters T4 im Programm von MWB. Foto: Torsten Schubert

Auch das Nachfolgemodell T2 hatte es in sich, strebt aber ebenfalls der Vollendung entgegen. Erscheinen soll es in den Versionen Bus und Kastenwagen, jeweils mit Normaldach und auch als Hochdachversion, sowie als Westfalia-Campingbus.

Wechseln wir innerhalb des VW-Konzerns zur Marke Audi: Als Vertreter der siebziger Jahre gilt der 100 LS Limousine (Baujahr 1968-76).

Aber auch an die Epoche-V-Bahner wird mit dem A4 (Baujahr 1994-2001) als Limousine und dem A6 (Baujahr 1997-2005; Limousine und Avant) gedacht.

Als Vorgänger der Marke Audi werden Fahrzeuge von DKW (F7 Limousine und Kastenwagen, Baujahre 1936-38), Auto-Union (1000 LS Limousine und 1000 SP Coupé, Baujahre 1958-63/65) sowie der NSU Sport Prinz (1958-67) vertreten sein.

In den Bremer Borgward-Werken wurde von 1954 bis 1962, ein Jahr nach der Insolvenz 1961, die Isabella Limousine produziert, die bereits bei Baumann erhältlich ist.

Auch die Fernsehfigur „Mr. Bean“ soll nicht zu kurz kommen: Neben seinem Austin Mini wird ebenso die aktuelle Neuauflage aus dem BMW-Konzern erscheinen.

Mit dem BMW 3.0 CSI (Baujahre 1968-1975) und der Limousine BMW 1502 (1975-1977) erhalten sie zwei weitere Klassiker zur Seite gestellt.

Ein weiteres Auto mit außergewöhnlich großem Freundeskreis ist der Fiat 500, der von 1957 bis 1977 vom Band lief. Auch er bereichert künftig das MWB-Programm.

Als Nachfolger für die schon lange aus dem Programm bekannten „Heckflossen“ erschien die Bauserie W108, vermarktet als Mercedes-Benz 250 S, dessen Limousine von 1965 bis 69 hergestellt wurde.

Als im Volksmund auch „Baby-Benz“ genanntes Auto produzierte Mercedes in den achtziger Jahren die Baureihe 190 (W201), die ebenfalls neu ins Programm einzieht. Als Vertreter eines seiner Nachfolger „C-Klasse“ nimmt MWB mit den W203 (Baujahr 2000-2007) auf.



Drei weitere Autoklassiker aus der MWB-Neuheitenoffensive: DKW F7 (Bild oben) als Limousine und Kastenwagen, Auto Union 1000S (Bild Mitte) und die Isabella Limousine (Bild unten). Alle Fotos: Torsten Schubert

Der sogenannten Göttin Citroën DS 20, eines der ersten Fahrzeuge im Lieferprogramm, stellt Wolfgang Baumann zwei weitere Typen zur Seite: den DS 19 mit Einzelscheinwerfer und den DS 21 Breaks (Kombi). Ford wird mit seinem Erfolgsmodell Ford Sierra in Form des Zweitürers XR4i (Baujahre 1982-86) gewürdigt.

Die Sportwagenfahrer unter den Preiser-Figuren freuen sich auf den ersten Porsche 911 aus den sechziger Jahren und dessen Vorgängermodell 365 C. Liebhaber italienischer Marken erfreuen sich am aus der Fernserie „Magnum“ bekannten Ferrari 308 sowie den Modellen 348 und 288 GTO.



Im Gegensatz zum länger im Programm zu findenden Modell besitzt der Citroën DS 19 Einzelscheinwerfer. Foto: Torsten Schubert

Eine große Lücke im Zubehörprogramm schließt der Kleinserienanbieter mit LKW- und Busmodellen der Epochen III und IV. Der Omnibus Mercedes O 302 (Baujahre 1964-1974) wurde als Überland-, Bahn-/Postbus und im Reiseverkehr eingesetzt. Als typischer Vertreter der Linienbusse kommt der Mercedes O 305, der von 1968 bis 1987 gebaut wurde. Vereinzelt sind seine Vorbilder sogar noch heute im Einsatz.

Kleintransporter der Nachkriegszeit wird es in Form des Goliath Dreirad in den Varianten Kofferaufbau, Pritsche und Pritsche-Plane geben. Neben der markanten, eckigen Gestaltung des Schnelllasters DKW F89L mit Kastenaufbau wirkt die runde Front des Mercedes L319 in den Versionen Kofferaufbau, Pritsche und Pritsche-Plane sowie als Kleinbus O 319 äußerst elegant – neben modernen Fahrzeugen zeugen sie jedoch beide vom Geschmack vergangener Zeiten.

Dem Autohersteller Borgward wird mit dem 1,6-Tonner B511 mit drei verschiedenen Aufbauten (Koffer, Pritsche und Pritsche-Plane) gedacht.

Typisch für die unmittelbare Nachkriegszeit waren LKW mit Langhaube im Fernverkehr. Ein solches Kraftfahrzeug war der Büssing 8000 mit Kastenaufbau. Er präsentiert sich mit Einzel- und Doppelkabine neben dem Magirus S3500 und dem Henschel HS100 - beide erscheinen als Tanklastwagen.

Mit dem Büssing LU 7, einem Fahrzeug mit 6,6t zulässigem Gesamtgewicht, vervollständigt noch ein Kastenwagen aus der Zeit von 1956-59 die bis zum Jahresende 2011 erscheinenden Neuheiten.

Sicher werden es uns unsere Leserinnen und Leser nachsehen, dass wir an dieser Stelle nicht rund 100 Autoneuheiten im Detail behandeln können, zumal diese Zahl auch Formvarianten des gleichen Ursprungstyps umfasst. Wir haben deshalb alle Neuerscheinungen für das Frühjahr 2010 bis zum Jahresende 2011 tabellarisch für Sie zusammengestellt:

Marke	Typ	Baujahre	Neuheitenprogramm
Audi	100 LS Limousine	1968-1976	Herbst 2011
	A4 (B5) Limousine	1994-2001	Herbst 2011
	A6 (C5) Limousine	1997-2005	Herbst 2011
	A6 (C5) Avant	1997-2005	Herbst 2011
Auto-Union	1000 S Limousine	1958-1963	Herbst 2011
	1001 S Coupé	1958-1965	Herbst 2011
Austin	Mini	1959-2000	Herbst 2011
BMW Group	Mini	ab 2001	Herbst 2011
BMW	501 Limousine, Taxi	1952-1954	Herbst 2011
	502 Limousine	1954-1961	Herbst 2011
	502 Limousine, Taxi	1954-1961	Herbst 2011
	Isetta Standard	1955-1962	Herbst 2011
	Isetta Export	1955-1962	Winter 2009/2010
	3.0 CSI (E9)	1968-1975	Herbst 2011
	1502 Limousine	1975-1977	Herbst 2011
Borgward	B511 Kasten	1954-1960	Herbst 2011
	B511 Pritsche	1954-1960	Herbst 2011
	B511 Pritsche-Plane	1954-1960	Herbst 2011
	Isabella Limousine	1954-1962	Herbst 2011
Büsch	Mopeta	n. bek.	Herbst 2011
Büssing	8000 Einzelkabine, Kasten	1950-1957	Herbst 2011
	8000 Doppelkabine, Kasten	1950-1957	Herbst 2011
	LU7 Kasten	1956-1959	Herbst 2011
Chevrolet	Chevelle Malibu Coupé	1964-1967	Winter 2009/2010
Citroën	DS 19 (Einzelscheinwerfer)	1955-1968	Herbst 2011
	DS 21 Break (Kombi)	1965-1972	Herbst 2011
DKW	F7 Limousine	1936-1938	Herbst 2011
	F7 Kasten	1936-1938	Herbst 2011
	F89L Schnelllaster Kasten	1949-1954	Herbst 2011
Ferrari	250 GTO	1962-1964	Sommer 2010
	308 GTB	1975-1985	Herbst 2011
	308 GTS	1975-1985	Herbst 2011
	288 GTO	1984-1985	Herbst 2011
	348 tb	1989-1994	Herbst 2011
	348 ts	1989-1994	Herbst 2011



Die Marke Ferrari wird im Neuheitenprogramm durch die Modelle 288 GTO, 308 GTB und 348 tb vertreten. Foto: Torsten Schubert

Marke	Typ	Baujahre	Neuheitenprogramm
Fiat	500	1957-1977	Herbst 2011
Ford	Taurus 15M Limousine	1955-1959	Winter 2009/2010
	Taurus 17 P3 "Badewanne", Taxi	1960-1964	Herbst 2011
	Sierra XR4i, Zweitürer	1982-1986	Herbst 2011
Glas	Goggomobil T Limousine	1955-1969	Winter 2009/2010
	Goggomobil TS Coupé	1957-1969	Sommer 2010
Goliath	Goliath Dreirad Koffer	1955-1961	Herbst 2011
	Goliath Dreirad Pritsche	1955-1961	Herbst 2011
	Goliath Dreirad Pritsche-Plane	1955-1961	Herbst 2011
Henschel	HS100 Tanklastwagen	1951-1961	Herbst 2011
Kleinschnittger	F125	1950-1957	Herbst 2011
Magirus	S3500 Tanklastwagen	1951-1961	Herbst 2011
Mercedes-Benz	170 V Limousine, Faltdach (W136)	1936-1942 1946-1953	Herbst 2011
	170 V Limousine, Taxi (W136)	1936-1942 1946-1954	Herbst 2011
	170 V Kasten, Dachaufbau (W136)	1936-1942 1946-1955	Herbst 2011
	170 V Pritsche-Plane (W136)	1936-1942 1946-1955	Herbst 2011
	180 Ponton, Taxi (W120)	1953-1962	Herbst 2011
	180 Ponton, Kombi (W120)	1953-1962	Herbst 2011
	300 SL Cabriolet (W198)	1957-1963	Sommer 2010
	190 Heckflosse, Einsatzwagen (W110)	1961-1965	Herbst 2011
	190 Heckflosse, Taxi (W110)	1961-1965	Herbst 2011
	200 Heckflosse, Einsatzwagen (W110)	1965-1968	Herbst 2011
	201 Heckflosse, Taxi (W110)	1965-1968	Herbst 2011
	220 S Heckflosse, Taxi (W111)	1959-1965	Herbst 2011
	250 S Limousine (W108)	1965-1969	Herbst 2011
	A-Klasse, (W168), Lamellenschiebedach	1997-2005	Winter 2009/2010
	G 280 kurz	ab 1979	Sommer 2010
	G 280 lang, Einsatzwagen	ab 1979	Herbst 2011
	190 Limousine (W201)	1982-1993	Herbst 2011
C-Klasse Limousine (W203)	2000-2007	Herbst 2011	

Marke	Typ	Baujahre	Neuheitenprogramm
Mercedes-Benz	L 319 Kasten	1956-1967	Sommer 2010
	L 319 Koffer	1956-1967	Herbst 2011
	L 319 Pritsche	1956-1967	Herbst 2011
	L 319 Pritsche-Plane	1956-1967	Herbst 2011
	O 319 Bus	1956-1967	Herbst 2011
	O 302 Reisebus	1964-1974	Herbst 2011
	O 305 Linienbus	1969-1987	Herbst 2011
NSU	Sport Prinz	1958-1967	Herbst 2011
	Ro 80, Taxi	1967-1977	Herbst 2011
Opel	Kapitän '51	1951-1953	Herbst 2011
	Kapitän '51, Taxi	1951-1953	Herbst 2011
	Kapitän A, Taxi	1964-1968	Herbst 2011
	Rekord P2, Viertürer	1960-1963	Herbst 2011
	Rekord C, Viertürer, Taxi	1966-1972	Herbst 2011
	Rekord C, Viertürer lang, Taxi	1966-1972	Herbst 2011
	Rekord C, Zweitürer	1967-1972	Sommer 2010
	Rekord C Schrägheck-Coupé	1967-1972	Sommer 2010
	Kadett B Coupé, Schrägheck	1965-1973	Herbst 2011
	Commodore Limousine, viertürig	1967-1971	Sommer 2010
	Commodore Limousine, zweitürig	1967-1971	Sommer 2010
	Commodore A Coupé	1967-1971	Sommer 2010
	GT	1968-1973	Herbst 2011
	Manta B	1975-1988	Winter 2009/2010
	Blitz 1,75 t Koffer	1952-1960	Herbst 2011
Blitz 1,75 t Feuerwehr	1952-1960	Herbst 2011	
Porsche	356 C Coupé	1963-1965	Herbst 2011
	911 T Coupé	1964-1972	Herbst 2011
	911 Carrera Coupé (996)	1998-2004	Winter 2009/2010
Sachsenring	Trabant 601 S Coupé	1964-1990	Winter 2009/2010
Volvo	PV444 "Buckelvolvo"	1947-1958	Winter 2009/2010
	PV544 "Buckelvolvo"	1958-1965	Herbst 2011



Bild links:
Der Volvo PV544, ebenfalls als „Buckelvolvo“ bekannt, steht künftig seinem älterem Bruder im MWB-Programm zur Seite. Foto: Torsten Schubert

Marke	Typ	Baujahre	Neuheitenprogramm
VW	"Käfer" Oval, Einsatzwagen	1953-1957	Herbst 2011
	"Käfer" 1200	1961-1974	Herbst 2011
	"Käfer" 1303	1972-1975	Herbst 2011
	Karmann Ghia Typ 14 Coupé	1955-1974	Sommer 2010
	Typ 3 1600 Variant	1965-1973	Sommer 2010
	Typ 3 1600 Variant, Einsatzwagen	1965-1973	Herbst 2011
	Typ 4 411 Limousine, Einsatzwagen	1968-1972	Herbst 2011
	T1b Bus, 11 Fenster	1955-1967	Herbst 2011
	T1b Bus, 13 Fenster	1955-1967	Herbst 2011
	T1b "Samba-Bus"	1955-1967	Herbst 2011
	T1b Einzelkabine Pritsche, Einsatzwagen	1955-1967	Herbst 2011
	T1b Einzelkabine Pritsche-Plane, Einsatzwagen	1955-1967	Herbst 2011
	T2a Kasten	1967-1972	Herbst 2011
	T2a Bus	1967-1972	Herbst 2011
	T2b Westfalia-Campingbus	1972-1979	Herbst 2011
	T2b Kasten	1972-1979	Herbst 2011
	T2b Bus	1972-1979	Herbst 2011
	T2b Kasten, Hochdach	1972-1979	Herbst 2011
	T2b Bus, Hochdach	1972-1979	Herbst 2011
	T4 Transporter mit Heckklappe	1990-2003	Sommer 2010
T4 Transporter mit Hecktüren	1990-2003	Herbst 2011	
Passat B1 TS, Dreitürer	1973-1980	Herbst 2011	
Passat B2 Variant	1980-1987	Herbst 2011	
New Beetle Cabriolet	ab 2003	Sommer 2010	

Herstellerseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<http://www.mwb-spur-z.de>

Anzeige

Eine Ausgabe verpasst?

bereitgestellt von  **Trainini ARCHIV**

powered by  **Trainini ARCHIV**

Kein Problem mit den von unseren Partnern bereitgestellten und lizenzierten Archiven. Folgen Sie den Bildlinks auf unseren Seiten!

Trainini
Praxismagazin für Spurweite Z

3D-Druckbausatz von Modelplant Bahnübergang Lessingstraße

Die Emslandstrecke ist unser Steckenpferd – schließlich fuhren dort die letzten Dampflokomotiven der DB und sie liefert eine hervorragende Vorbildvorlage für den gemischten Betrieb von Dampf- und Dieseltraktion. Modelplant hat eher zufällig einen Bahnübergang aus Rheine ins Modell umgesetzt und damit auch unsere Neugier geweckt. Heute zeigen wir, was sich aus dem 3D-Druckbausatz alles machen lässt.

Dreidimensionales Drucken von am Rechner erstellten Konstruktionen hätten viele noch vor ein oder zwei Jahren eher einem amerikanischen Spielfilm als der Modellbahn zugeordnet. Nachdem diese Technik aber in letzter Zeit rasante Fortschritte gemacht hat, darf sie nun als salonfähig gelten. Gleich mehrere Anbieter drängen nun mit Modellen auf den Markt, die in dieser Technik entstehen und aus verschiedenen Grundstoffen aufgebaut werden.



Beim Stöbern im Programm erkannten wir den Bausatz „Schrankenwärterhaus“ sofort als Posten 210 an der Emslandstrecke wieder. Für unser Vorhaben erwies er sich als ideal. Foto: Modelplant, Thorsten Loth

Einer davon ist die Firma Modelplant von Thorsten Loth. Dieser Anbieter hebt sich durch sein Programm deutlich von anderen Mitbewerbern ab.

Als einziger bietet er eine Fülle verschiedener Waggoneinrichtungen auf höchstmöglichem Detaillierungsniveau an, doch auch Gebäude gehören zum Lieferprogramm.

Hergestellt sind die Produkte aus dem sehr widerstandsfähigen Kunststoff ABS.

Vorzeigemodell ist der Bahnhof Konstanz, der durch seine Größe und viele Stilelemente besticht, doch leider für unseren Bericht eine Nummer zu groß ist.

Deshalb durchsuchten wir das Programm nach einem Bausatz, der in seinen Ausmaßen überschaubar bleibt und sich durch seine Konzeption für nahezu jeden Modellbahner eignet.

Diese Vorgaben treffen auf das Modell eines Schrankenwärterhäuschens (Art.-Nr. M-0500) zu, das beim Vorbild als Posten 210 bekannt war – leider wurde es vor wenigen Jahren abgerissen. Eher zufällig geriet Thorsten Loth an diese Vorlage, die rund einen Kilometer nördlich der Bahnhofsausfahrt von Rheine stand. Ausgewählt hatte er sie wegen der schlichten, aber beeindruckenden Optik, doch traf er beim Verfasser genau ins Schwarze.

An eben diesem Bahnübergang zwischen Rheine Bf und dem Block Bentlage, an dem die Lessingstraße die Emslandstrecke kreuzt, hat die Eisenbahnleidenschaft des Autors ihren Ursprung. Das Modell bedient deshalb auch Kindheitserinnerungen und bietet sich für eine exakte Wiedergabe des Vorbilds und seiner Umgebung geradezu an.

Bevor es an den Probezusammenbau des Schrankenpostens ging, erfolgte auf unsere Hinweise hin noch eine Überarbeitung des Modells. So erhielt es auch den für das Vorbild typischen Kellerraum, lediglich ein kleines Fenster auf der Südseite wurde auch von uns zunächst übersehen.



So sieht es beim Vorbild seit 2003 aus: Das Schrankenwärterhaus wurde abgerissen und durch ein Betonhäuschen (Bildmitte) ersetzt. Die Schrankenanlage hat ihr Aussehen ebenfalls völlig verändert. Nur das alte Schaltheis (ganz links) ist geblieben, ebenso hat der Einmannbunker (rechts vom neuen Häuschen) bisher alle Zeiten überlebt.

Modelplant erklärte sich zudem bereit, auch den typischen Einmannbunker (Splitterschutzzelle) aufzulegen, der das Vorbild des Gebäudes bis heute überlebt hat. Aufgestellt wurde dieser Betonkegel im 2. Weltkrieg, um die Bediensteten vor den häufigen Bombenangriffen der Alliierten zu schützen.

Nur etwa hundert Meter nördlich von der Schrankenanlage befindet sich nämlich auch die Überquerung der Emslandstrecke durch die Strecke Rheine – Quakenbrück. Ein Bombentreffer an dieser Stelle hätte daher gleich zwei Transportwege lahmgelegt. Dazu kam es glücklicherweise bis zum Kriegsende nicht mehr.

Doch nun geht es an den Zusammenbau. Unser erster Eindruck ist gut, denn Modelplant hat sich schon bei der Anleitung viel Mühe gegeben und so eine hilfreiche wie auch leicht verständliche Arbeitshilfe geschaffen. Empfohlen wird für die Montage ein Sekundenkleber, also Cyanacrylat.

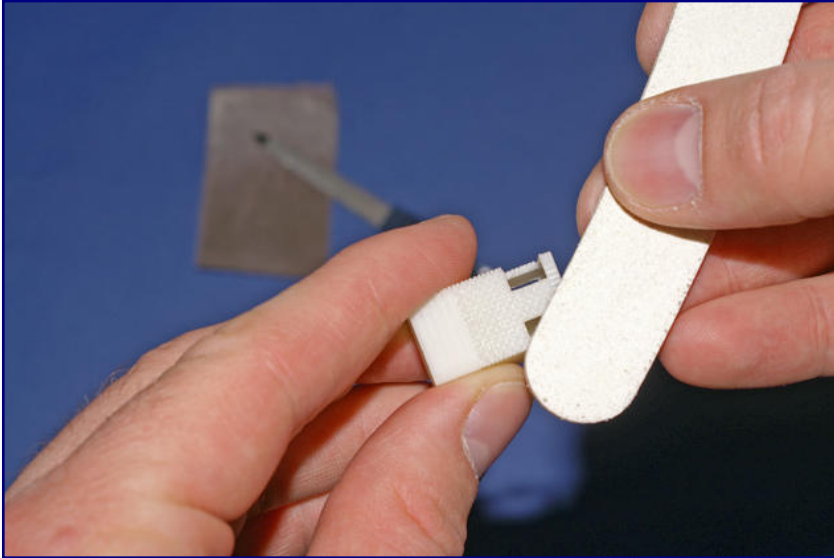
Wir weichen an dieser Stelle davon ab und entscheiden uns für den Klebstoff L 530 TF von Ruderer, denn der ist gezielt für den Werkstoff ABS entwickelt worden und hat sich bislang bestens bewährt. Diese Entscheidung sollte sich als richtig herausstellen, weshalb wir sie als Empfehlung weitergeben möchten.



Guter Bausatz, gute Anleitung: Modelplant bildet alle Teile farblich ab. Das erleichtert die Zuordnung wie auch die Vollständigkeitsprüfung. Abbildung: Modelplant, Thorsten Loth

Die wenigen Teile des Bausatzes sind schnell montiert, doch zunächst bleibt es bei der Vollständigkeitskontrolle sowie Passproben. Vor dem endgültigen Zusammenbau reinigen wir alle Teile mittels Ultraschall in einer Spülmittellaugung, um mögliche Fettanhaftungen und Wachsreste zu entfernen.

erwerksteile. In Trockenpinseltechnik tragen wir in mehreren Schichten eine ziegelrote Emailfarbe auf. Wer mag, kann den Farbton in den einzelnen Arbeitsgängen auch variieren und so für besondere Schattierungen sorgen, die sich häufig an Backsteinbauten finden.



Vor dem Lackieren sollten 3D-Druckteile gereinigt und geschliffen worden sein. In Frage kommt auch ein vorheriger Auftrag von Spritzspachtel.

Fenster- und Türrahmen des Erdgeschosses sowie die untere Dachkante werden weiß angepinselt.

Wir haben uns für ein gebrochenes Weiß, nämlich Matt-Grauweiß von Oesling Modellbau entschieden.

Die Treppengeländer und Türen der Kellerräume erhalten eine dunkelbraune, ebenfalls matte Farbgebung, die glaubhaft zu Holz passen muss.

Dies ist besonders wichtig, weil die Geländerteile sonst wegen ihrer Materialstärke überdimensioniert wirken.

das einigermaßen glaubhaft erklären. Eine gute Alternative wären filigranere Ätz- oder Laserschnittteile, die vielleicht auch vom Hersteller selbst angeboten werden könnten.

Nur mit Holz als Baustoff lässt sich

Das Dach des Vorbilds war mit Teerpappe eingedeckt und wird daher matt-schwarz lackiert. Nur der Kamin ist zweifarbig abzuheben: Der untere, gemauerte Teil ziegelrot, das obere Teil betongrau.

Ein mattes, nicht zu helles Betongrau ist auch die Farbe der Wahl für die Splitterschutzzelle, die aus nur zwei Teilen besteht und schnell verklebt ist; mittlerweile konnte auf das zweite Teil sogar ganz verzichtet werden.

Ihr Vorbild hat fünfzig Jahre keinerlei Pflege erhalten und macht deshalb einen dunklen, verwitterten Eindruck.

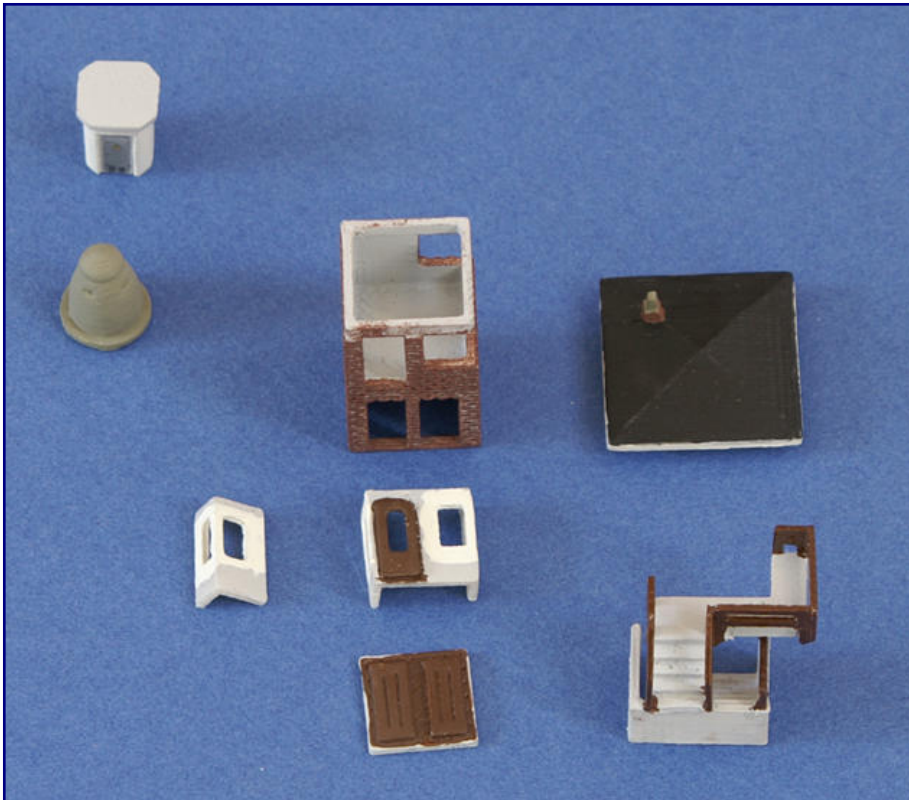
Beim Schaltheus – im Vorbild wohl für ein Lichtvorsignal aufgestellt – ist nur noch die mitgelieferte Tür, ein farbiges Druckschild, aufzukleben.

Am schnellsten gelingt das mit einem Klebestift, der noch leichte Korrekturen zulässt.



Das Schaltheus erfordert keinerlei Zusammenbau, nur etwas Farbauftrag ist erforderlich. Anschließend wird nur noch die mitgelieferte Tür, ein vollfarbig gedrucktes Schild mittels Klebestift aufgebracht.

Damit sind alle Farbarbeiten abgeschlossen. Mit dem Ergebnis sind wir zufrieden. Das Innere des Schrankenpostens behält ein neutrales und helles Grau als Wandfarbe, was die angedachte Innenausstattung begünstigt, denn duster darf das Gebäude nicht wirken.



Alle Teile sind lackiert, die Tür im Schaltheus ist montiert. Jetzt beginnt die Phase der Montage.

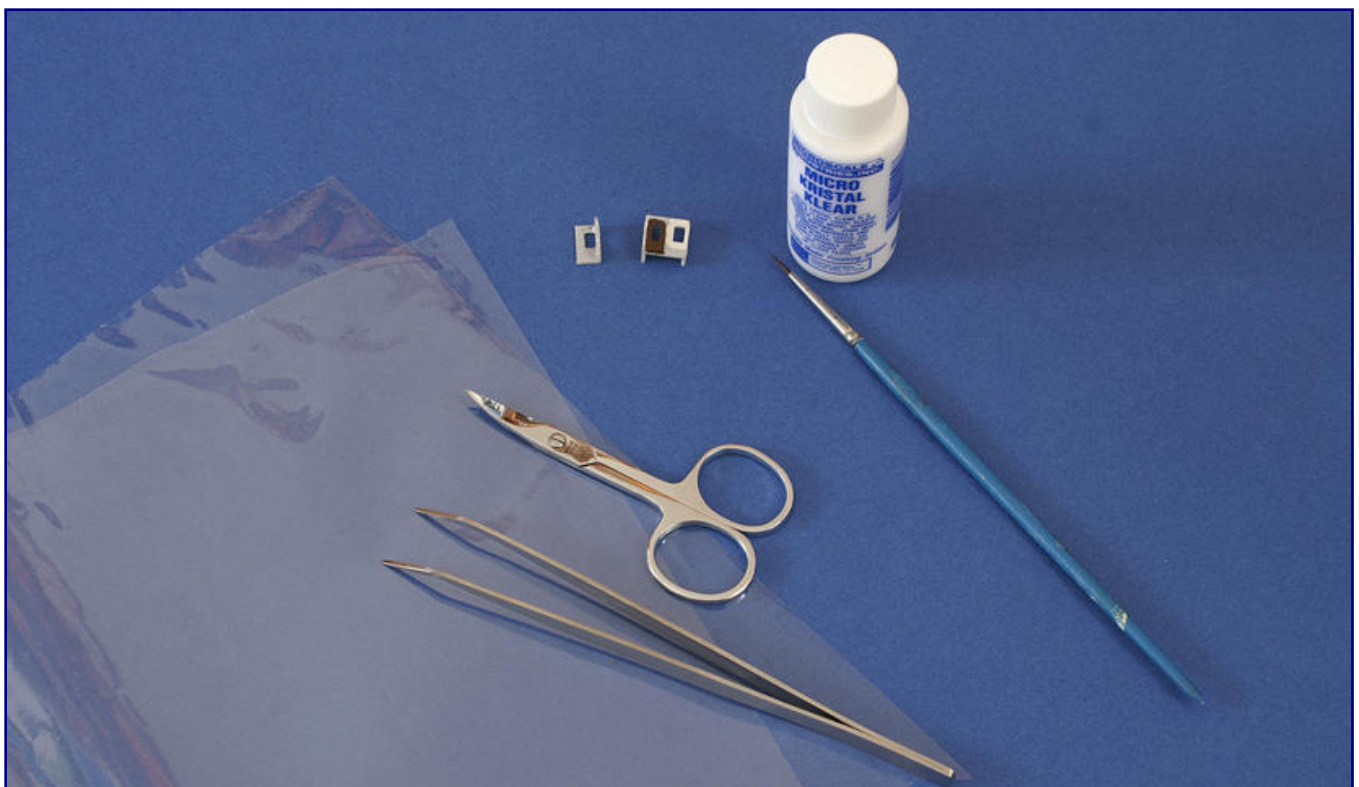
In Eigeninitiative zu erledigen sind nun noch Fenstereinsätze, denn fehlende Glasreflexionen würden dem Betrachter sofort auffallen.

Wie schon bei früheren Bauvorschlägen greifen wir auf Klarsichtfolien zurück, die vielen Pralinenpackungen beiliegen.

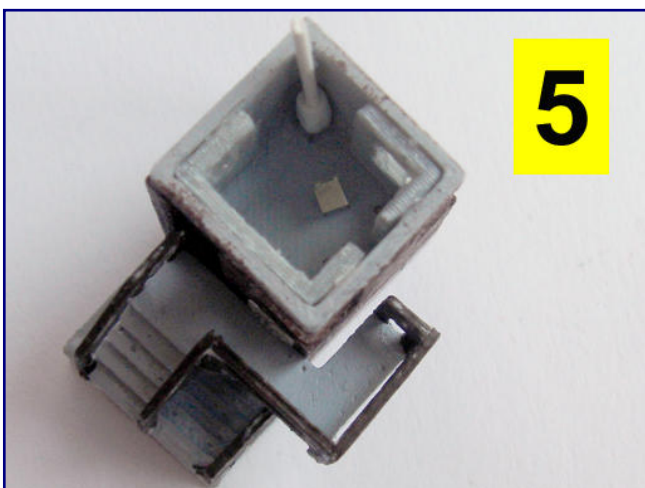
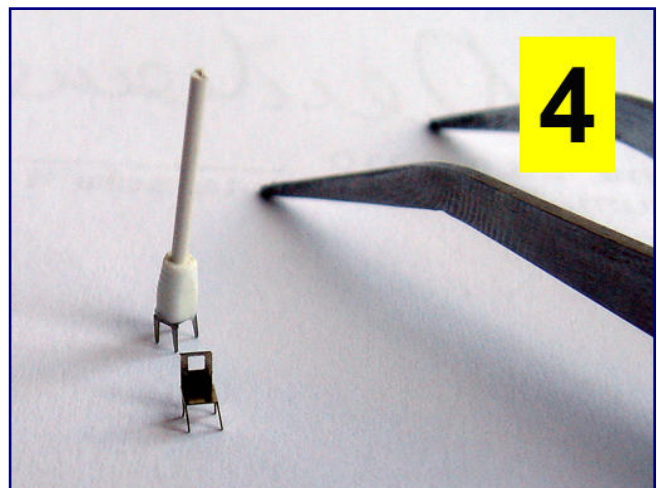
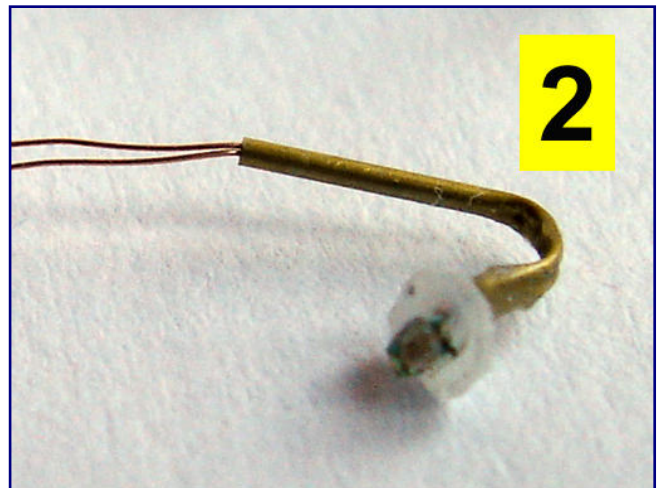
Sie sind dünn genug für unser Vorhaben, besitzen aber eine ausreichende Festigkeit, um nicht zu knittern.

Von innen eingeklebt werden sie wieder mit Micro Kristal Klear von Microscale, weil damit auch kleinere Patzer verschwinden können.

Dieser Klebelack härtet glasklar aus und hinterlässt mangels Lösemitteln keine Ablagerungen wie die Ausdünstungen aus Sekundenklebern.



Die Fensterscheibennachbildungen bestehen aus Folien, die in Pralinenpackungen zu finden sind. Zum unsichtbaren Kleben eignet sich Micro Kristal Klear von Microscale. Aufgetragen wird es mit dem Pinsel auf die Ecken der Rahmeninnenseiten des Bausatzes.

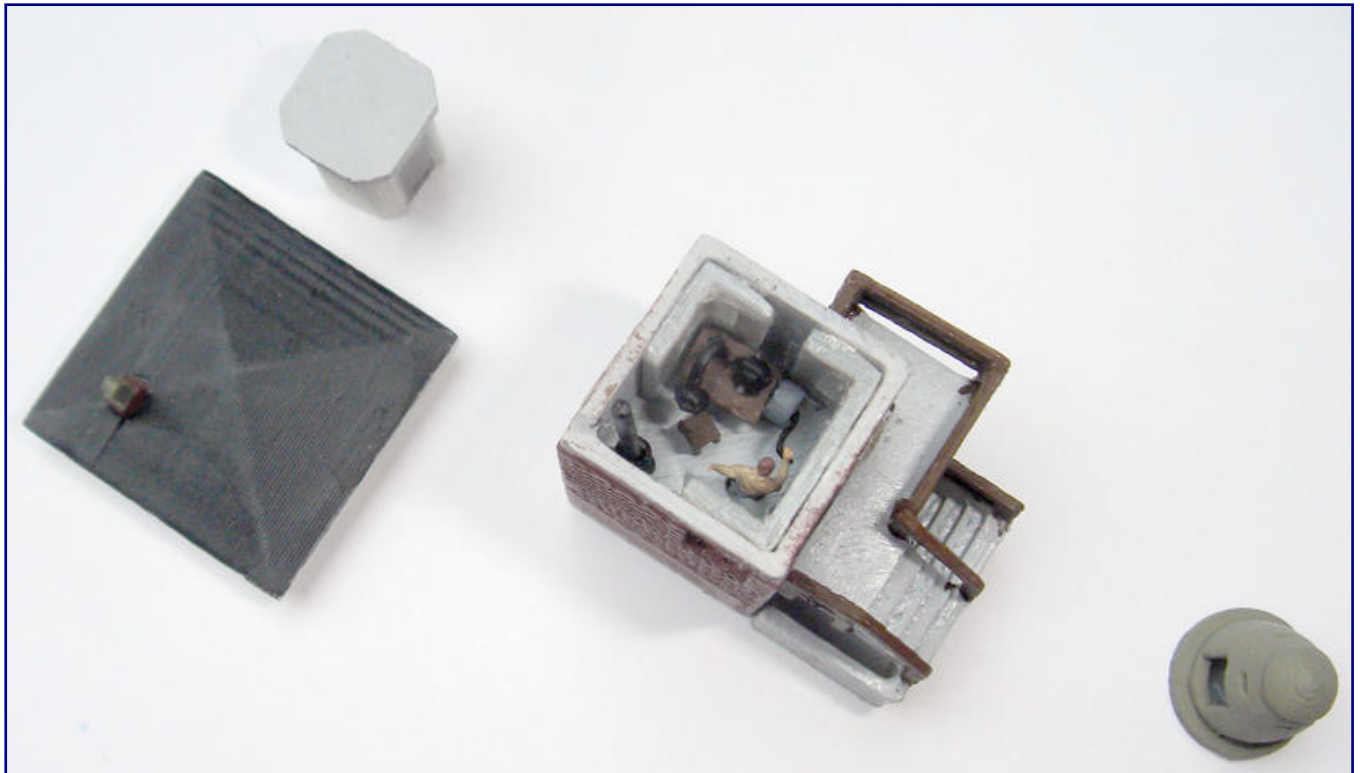


Die Entstehungsphasen der Eigenbau-Inneneinrichtung:

Aus Polystyrolteilen entsteht der Schreibtisch des Wärters mit der Kurbelanlage. Größe, Höhe und Lage der Schrankenkurbel werden an die Figur angepasst, bevor mit Klebstoff Fakten geschaffen werden (Bild 1). Die Schreibtischlampe zeigt sich im Rohbau aus Messingrohr, Kunststoffschirm und SMD-LED (Bild 2). Der lange Schaft wird überwiegend im Schreibtisch versenkt und sorgt so für Halt. Das klobige Telefon vergangener Zeiten entsteht aus einem geschliffenen Polystyrolteil, Kupferdraht und Acrylfarbe (Bild 3). Der Kohleofen besteht hingegen aus gedrehtem Polystyrol mit Neusilberfüßen, der Stuhl stammt aus Rolfs Laedchen (Bild 4). Vor der Fertigstellung zeigen dann Stellproben, ob alle Teile an ihren Ort passen (Bild 5). Passt alles, erhält das Mobiliar seine endgültige Farbe (Bild 6). Zum Einsatz kommen matte Farben von Hobby-Color (Gunze-Sangyo).

In diesem Zustand entspricht unser Modell dem, wie Modelplant es sich bei der Konstruktion ursprünglich gedacht hat. Eine Ausnahme stellt (noch) das Kellergeschoss dar, das auf unseren Hinweis nachträglich ergänzt wurde und bislang ein Einzelmodell darstellt.

Zur Kür unserer Arbeiten wird die Ausstattung des Schrankenwärterhauses mit einer vorbildgetreuen Inneneinrichtung. Dies ist nicht nur eine handwerkliche Herausforderung, sondern erzielt mit einer stimmigen Präsentation große Wirkung. Hier geht es vor allem um Kindheitserinnerungen, in denen das inzwischen unwiederbringlich verloren gegangene Vorbild viele Jahre lang den persönlichen Eindruck der Bahn geprägt hat.



Alle Einrichtungsgegenstände sind an ihrem Ort befestigt. Das Schrankenwärterhaus wirkt aufgeräumt, obwohl die dicken Rahmen von Fenster und Türen viel Innenraumfläche verbrauchen. Von draußen wird das Innenleben nur bei Dunkelheit auffallen, wenn die Schreibtischlampe für etwas warmes Licht im Gebäude sorgt.

Zunächst werden deshalb die im Inneren befindlichen Gegenstände und das Mobiliar zusammengestellt: ein Kanonenofen als Heizung, der Schreibtisch des Wärters mit Telefon und Schreibtischlampe, ein Stuhl als Sitzgelegenheit und natürlich die Schrankenkurbel. Auf Schubladen und weitere Details musste aus Platzgründen verzichtet werden – immerhin ist die Mauerstärke nicht maßstäblich und deshalb der Innenraum kleiner als beim Vorbild.

Sobald alles zusammengestellt ist und die Lage im Gebäude feststeht, richten sich alle weiteren Überlegungen auf die Materialwahl. Jeder Ausrüstungsgegenstand stellt spezifische Anforderungen, die zu unterschiedlichen Ergebnissen führen.

Der Schreibtisch und sein Unterbau entstehen aus Polystyrolplatten und –profilen, ebenso das Gehäuse der Schrankenkurbel. Das Kurbelgehäuse wird mit einer Nagelfeile oben rund geschliffen und seitlich mit einer feinen Bohrung zur Aufnahme der Kurbel versehen. Die Schrankenkurbel selbst ist mit Hilfe einer Pinzettzange blitzschnell aus einem Stück Kupferdraht zurechtgebogen.

Bevor diese mit einem Tropfen Uhu-Sekundenkleber festgeklebt wird, muss aber noch die passende Stellung anhand der von Trafofuchs kreierten Wärfertiger ermittelt werden. Das erfolgt mittels einer Stellprobe auf ebener Fläche außerhalb des Gebäudes.

Nach dem Einbau zeigt sich dann, dass die Kurbel zu lang gewählt wurde: Sie würde an die den Gleisen zugewandte Außenwand des Postens stoßen.

Dies nehmen wir allerdings bewusst in Kauf, denn dessen Ursache liegt weniger in einer nicht maßstäblichen Arbeit als in der Materialstärke des Modells.

Es fällt angesichts der beschränkten Einblickmöglichkeiten später nicht weiter auf.

Um die Aufmerksamkeit des Betrachters auf das Innere zu lenken und für eine Wahrnehmung der Inneneinrichtung zu sorgen, brauchen wir eine Lichtquelle im Schrankenhäuschen.

Beim Vorbild war das kleine Gebäude nachts immer nur spärlich beleuchtet, weshalb eine helle Deckenleuchte ausscheidet.

Wie beim Original soll daher nur eine Schreibtischlampe für „funzeliges“ Restlicht sorgen.

Dieser Begriff aus dem Plattdeutschen bezeichnet spärlich ausleuchtende und äußerst bescheidene Lichtquellen, die nicht gerade zum Lesen verführen.

Im Modell übernimmt diese Aufgabe eine gelbe SMD-Leuchtdiode der Bauart 0402 aus dem Conrad-Programm mit Vorwiderstand.

Die feinen, angelöteten Kupferlackdrähte, ebenfalls bei Conrad zu finden, werden dafür durch ein 0,5-mm-Mikromessingrohr (Innendurchmesser 0,3 mm) gezogen, das wir im Sortiment von HeWa-Modellbau gefunden haben (Profile von Albion Alloys). Zuvor wird es auf die passende Vorbildlänge abgesägt, wobei wir uns hier recht großzügig mit den Maßen zeigen.

Anschließend wird das Rohr im oberen Teil so gebogen, dass das Leuchtmittel der Lampe nach unten auf den Schreibtisch zeigt. Was jetzt noch fehlt, ist der Lampenschirm. Dieser entsteht aus dem Tiefziehkunststoff einer Speisequarkverpackung – ideal ist der Teil des Bodens, an dem drei Wände in einer passenden Rundung aufeinander treffen.

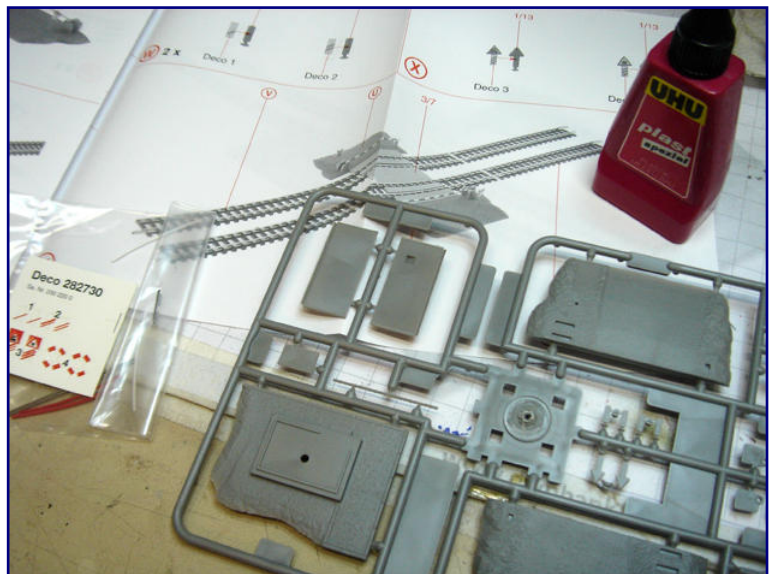


Bild oben:

Die Schilder des Postens 210 wurden am Rechner gestaltet, gedruckt und ausgeschnitten. Die Nachbildung der Emailloberflächen übernimmt ein Tropfen Micro Kristal Klear, der zum Rand dünn auslaufend verstrichen wird.

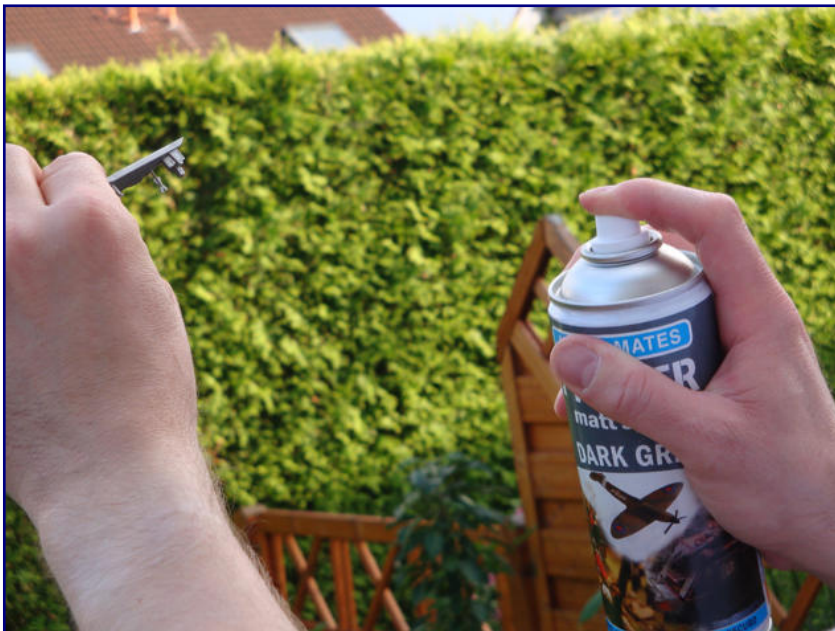
Bild unten:

Die Schrankenanlage entnehmen wir einem Faller-Bausatz und bauen sie gemäß Anleitung zusammen.

Zwei kleine Löcher mit einer Nadel für die Kabeldurchführungen hineingestochen und die Endmontage kann beginnen. Nach dem Trocknen des Uhu Alleskleber Strong & Safe sorgt dann etwas mattschwarzer Lack für den farblichen Abschluss. Aufgetragen wird er mit dem Pinsel, nur die LED bleibt teilweise ausgespart.

Für die feste Montage im Schreibtisch – der Schaft der Lampe wird teilweise versenkt – sorgt eine 0,3-mm-Bohrung durch die Tischplatte (Kabeldurchführung), die im oberen Bereich leicht auf 0,5 mm aufgeweitet wird. Der Schreibtisch und die daran angeklebte Schrankenkurbel erhalten nun einen Überzug mit dem dunkelgrauen Primer von Modelmates, der aus der Sprühdose direkt aufgetragen wird.

Ein Tröpfchen Klebstoff sorgt für dauerhaften Halt der Lampe, nachdem auf dem Tisch eine Holzplatte mit einem braunen Kartonrest nachgebildet wurde. Als weiteres Accessoire fehlt der Kombination noch das Telefon, über das der Schrankenwärter vom Fahrdienstleiter über nahende Züge informiert wurde. Das Klingeln war übrigens auch draußen deutlich zu hören.



Die Teile des Faller-Bausatzes werden vor der Montage der Schrankenbäume lackiert. Zum Einsatz kommt der neue Primer von Modelmates im Farbton Dunkelgrau. Die Gegengewichte und Andreaskreuze werden später von Hand weiter koloriert.

Dem technischen Standard der sechziger und siebziger Jahre folgend entscheiden wir uns für einen klobigen, recht hoch aufragenden schwarzen Kasten – dem typischen Fernsprecher jener Zeit.

Aus einem kleinen Stück rechteckigen Polystyrols ist die Grundform schnell gefeilt. Der große Hörer wird aus Kupferlackdraht gebogen und aufgeklebt.

Schwarzer Lack sorgt anschließend für das richtige Erscheinungsbild.

Die Muscheln des Hörers bildet schwarze Acrylfarbe nach, die ausreichend dick aufgetragen und mit der Pinselspitze leicht geformt wird, bevor sie unter Beibehalten ihrer Konturen trocknen darf.

Danach wird auch sie rechts neben die Schreibtischlampe auf den Tisch geklebt.

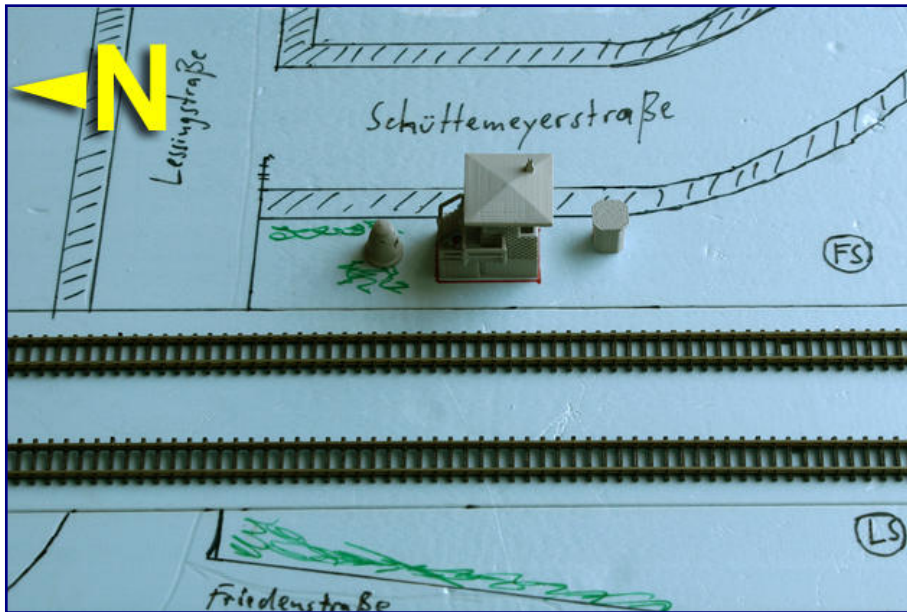
Für wohlige Wärme im Winter sorgt ein Kohleofen. Er entsteht aus einem Polystyrol-Vierkantprofil, das in die Feinbohrmaschine gespannt und passend abgedreht wird. Oben sorgt ein eingeklebtes Ofenrohr aus Polystyrol-Rundprofil mit 1 mm Durchmesser für den Abzug der Rauchgase. Etwas Nachdenken erfordern hingegen die Füße des Ofens.

Eine Lösung bringen Stühle aus der Produktion von Rolfs Laedchen. Das erste, holzbraun zu lackierende Exemplar ist schnell gefaltet und für den Einsatz im Schrankenposten vorbereitet. Bei genauerem Hinsehen erkennen wir, dass ein weiterer Stuhl ohne Lehne leicht am Ofen anzukleben ist und das Unterteil perfekt nachbildet. Nach einem schwarzen Lacküberzug ist also auch das Thema Heizung abgehakt.

Nun läuten verbleibende Außenarbeiten das Ende unseres Bauprojekts ein. Beim Vorbild war der Posten aus beiden Fahrtrichtungen der Emslandstrecke leicht und schnell zu erkennen. Emailletafeln

mit einer großen Nummer 210 an den Mauern kennzeichneten ihn. An der südlichen Mauer fand sich zudem eine F-Tafel für die Kennzeichnung des Fernsprechers in Zeiten vor dem Bahnfunk.

Nach Vorbildvorlagen werden die entsprechenden Tafeln am Rechner nachgezeichnet und ihre Größe festgelegt. Für die „210“ wird ein leicht vergilbt wirkender Untergrund gewählt. Ausgedruckt werden die Schilder auf Papier, ggf. fixiert, dann passend ausgeschnitten und mit dem Klebestift am vorgesehenen Ort aufgeklebt.



Für Leser mit Nachbauwunsch zeigen wir an dieser Stelle noch die Gebäudeanordnung des Vorbilds. Hier nicht zu erkennen: Die Tür des Schalthauses zeigt nach Süden, die des Einmannbunkers zum Gebäude. Drei Schilder gehören ans Postenhaus, die wir zum Ausschneiden mit abbilden.

Die Nachbildung der Emaille-Oberfläche ist mit Micro Kristal Klear von Microscale schnell bewerkstelligt:

Ein großer Tropfen wird mit dem Pinsel mittig aufgetupft und zu den Rändern dünner ausgezogen.

Nach dem Trocknen hinterlässt diese Technik auf der Oberfläche eine Wölbung, so wie sie für Emailleschilder typisch ist.

Schrankenhaus und Nebengebäude sind nun fertig, doch was wäre ein Bahnübergang ohne Schranken?

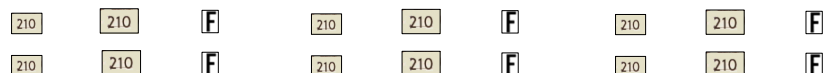
Fallers Bahnübergang (Art.-Nr. 282 730) liefert die fehlenden Teile, die nach Anleitung zusammengesetzt werden.

Vor dem Einstecken der Schrankenbäume entfernt ein Überzug mit dunkelgrauem Modelmates-Primer den Plastikglanz. Die Betongewichte der Schranken erhalten die gleiche Farbe wie der Einmannbunker zuvor und auch die Andreaskreuze werden mit dem Pinsel koloriert statt beklebt. Und für das überschüssige Wärterhäuschen aus dem Faller-Bausatz findet sich bestimmt eine andere Verwendung, denn jetzt sind wir endgültig am Ende dieses Berichts angekommen.

- Bezugsadressen der Materialien:**
- <http://www.modelplant.de>
 - <http://www.rolfs-laedchen.de>
 - <http://www.trafofuchs.de>
 - <http://www.modellbaufarben.de>
 - <http://www.modelmates.co.uk>
 - <http://www.oesling-modellbau.com>
 - <http://www.ottozeus.de>
 - <http://www.uhu.com>
 - <http://www.microscale.com>
 - <http://www.marsilius-trains.de>
 - <http://www.faller.de>

Beschilderung von Posten 210 (Maßstab 1:220):

„210“ an der Nordseite (4 mm breit) unter das Fenster
 „210“ an der Südseite (5 mm breit) rechts neben das Fenster
 „F“ an der Nordseite (2 mm breit) unter die „210“ (mittig daran ausgerichtet)



Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220

Viertes

Internationales

Spur Z-Weekend



ALTENBEKEN

31. März - 1. April 2012

Samstag: 10.00 - 18.00 Uhr

Sonntag: 10.00 - 17.00 Uhr

Eggelandhalle, Gardeweg 8

33184 Altenbeken



Z-Freunde International e.V., Moselpromenade 34, 56856 Zell/Mosel

www.z-freunde-international.de

Moderne Eisenbahngeschichte mit Tradition **Nimmermüde, schwarze Riesen**

Für Außenstehende ist Plandampf sicher kein selbsterklärendes Wort, denn wo fahren heute noch Dampflokomotiven nach Plan? Das vorliegende Buch zeigt genau das auf und dokumentiert eine bereits (über) zwanzigjährige Tradition, modernen Verkehr mit historischen Fahrzeugen abzuwickeln. Da dieses Thema auch für Modellbahner besondere Reize bietet, stellen wir Ihnen das außergewöhnliche Werk heute vor.

Richard Görgen (Herausgeber)
Faszination Schwarze Riesen
1990 bis 2010 – Dampflokomotiven vor alltäglichen Zügen

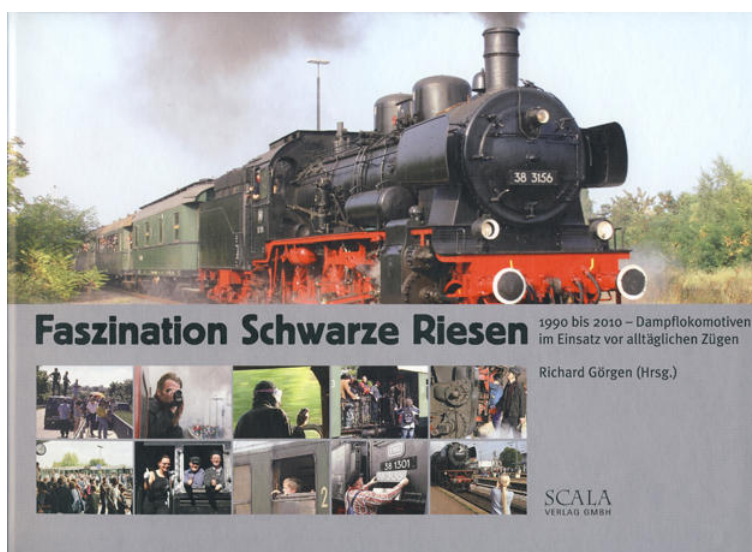
Scala-Verlag GmbH
Velbert, Dezember 2010

Gebundenes Buch
Format 21 x 29,7 cm
180 Seiten mit 200 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-9813898-4
Preis 24,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Buchhandel oder -versand

Ein ungewöhnliches Buch möchten wir Ihnen heute vorstellen; ungewöhnlich, was dessen Thema betrifft. Der fett gedruckte Titel verrät zumindest nicht gleich, worum es darin geht, erst die zweite Zeile „Dampflokomotiven vor alltäglichen Zügen“ lässt erahnen, was Gegenstand des vorzustellenden Werkes ist.



Es ist eine Chronik über 20 Jahre Plandampf, ein Jubiläum, das zeitgleich mit dem 175. Geburtstag der deutschen Eisenbahnen, gefeiert wurde. Wer an der Jubiläumsveranstaltung zu Ostern 2010 zwischen Köln, Trier, Saarbrücken und Koblenz teilnahm, durfte hautnah erleben, was gemeint ist. Alle anderen erfahren es in diesem Buch und werden sicher dem Charme der Dampflokomotiven erliegen.

Schon beim ersten Lesen gehen die Texte „unter die Haut“. Sie wecken Erinnerungen an die Zeit, in der Dampflokomotiven noch planmäßig verkehrten. Im Westen war das bis 1977 der Fall, im Osten der Bundesrepublik sogar bis 1988. Deshalb haben viele Zetties die schwarzen Riesen noch selbst erleben können, alle anderen kennen sie zumindest von Sonderfahrten.

Doch was ist der Unterschied zwischen Sonderfahrt und Plandampf? Nicht nur im Interview wird dies thematisiert. Im Gegenteil, es ist ein wichtiger Schwerpunkt der vorliegenden Lektüre. Erstmals fasst ein Buch zusammen, was sich hinter dem Begriff „Plandampf“ verbirgt, wie er finanziert wird, was ihn so besonders macht und wo die zu bewältigenden Probleme liegen.

Der Leser erhält dadurch nicht nur interessantes Hintergrundwissen sondern bekommt nebenbei auch vermittelt, wie schwierig heute der (wirtschaftliche) Betrieb einer Dampflokomotiv ist. Plandampf bedeutet regulären Planbetrieb mit historischen, dampfgetriebenen Schienenfahrzeugen und (möglichst) authentischen Zuggarnituren.

Dies zieht regelmäßig ganze Scharen von Eisenbahnfreunden an Strecken, Bahnhöfe und in die Züge, spricht aber auch die unwissenden und eher zufällig mit regulärer Verbundfahrkarte zugestiegenen

Zugreisenden an. Mit Fug und Recht dürfen wir also behaupten, dass die Dampflokomotive auch heute noch ein wichtiger Sympathieträger für die Eisenbahn ist.

Dort liegt der Ursprung des Plandampfs, denn untrennbar mit diesem Wort ist die Zustimmung des ausführenden Eisenbahnunternehmens und des verantwortlichen Aufgabenträgers verbunden, deren Züge durch dampfgeführte Garnituren ersetzt werden sollen. Geeignet sind dafür nur Maschinen, die in der Lage sind, auf der geplanten Strecke die modernen Fahrplanzeiten zu halten.

Ein ebenso wichtiges Thema ist die heute fehlende Infrastruktur für die Dampflokomotive: Da müssen Kohlen bestellt und gelagert werden, Übernachtungs- und Drehmöglichkeiten gefunden sowie die Wasserversorgung notfalls durch die freiwillige Feuerwehr gesichert werden.

Da erscheint es bei gründlichem Nachdenken wenig verwunderlich, dass der moderne Fahrplanbetrieb mit der Dampflokomotive kurz nach der Wende 1990 in der ehemaligen DDR erfunden wurde, denn dort lag der tagtägliche Einsatz der Schienendinosaurier erst zwei Jahre zurück und das Streckennetz war nur für 120 km/h Höchstgeschwindigkeit ausgelegt.

Doch hätten Sie gedacht, dass sich aus all diesen Punkten ein spannendes Buch schreiben lässt?



Phantastische Aufnahmen wie diese machen das Buch so bemerkenswert: 012 066-7 passiert mit RE 12077 am 6. April 2010 die Betradaburg in Mürlenbach. Foto: Richard Görden

Niemand vorher hatte diese Idee, doch Richard Görden empfand die Zeit als reif, eine Chronik für die Plandampf-freunde und ein Kompendium für Neueinsteiger und interessierte Fahrgäste zu schaffen.

Als Herausgeber und Kenner der Szene verstand er es, dafür viele geeignete Autoren zu finden:

Sie reichen von den Männern der ersten Stunde, Frauen mit ungewöhnlichem Hobby, bekannten Eisenbahnfotografen und Ansprechpartnern in Verkehrsministerien bis hin zum Nachwuchs für dieses außergewöhnliche Hobby.

Häufig schildern sie, wie ihre Begeisterung für die Eisenbahn überhaupt geweckt wurde – der Leser erkennt darin mal mehr, mal weniger Parallelen zum eigenen Leben. Es ist also weitaus mehr als Schwelgen in der Vergangenheit. Plandampf heißt nicht, Altem nachzutruern sondern Technikgeschichte zu pflegen und bewusst zu halten. Zukunft hat schließlich eine Vergangenheit.

Und alle Autoren haben höchst unterschiedliche Facetten zum Gesamtwerk beigetragen. Erst mit Abschluss der Lektüre und Genuss der begleitenden Fotografien vermengen sich alle eingebrachten Perspektiven dann zu einem großen Ganzen. Abgerundet wird dieses Buch mit Premierenscharakter durch eine Aufstellung aller bekannten Plandampfveranstaltungen seit 1990. Sie werden erstaunt sein, wie viele es sind.

Zetties finden obendrein faszinierende Anhaltspunkte, wie sich „lebendiger“ Dampfbetrieb auch in die Epochen V und VI der Modellbahn einbringen lässt und so Abwechslung auf die Anlage kommt – für uns war es Auslöser für zukünftige Berichte in diesem Magazin.

Einzigere Kritikpunkt sind Mängel an der Wiedergabequalität einiger Bilder im ersten Teil des Buches.

Zweifelsohne handelt es sich dabei um Bearbeitungsfehler, die laut Herausgeber unter Berufen auf den Verlag bei weiteren Auflagen behoben werden.

Unser Buch entstammt der ersten aus dem Erscheinungsjahr 2010.

Zugeben müssen wir, dass es zunächst schwer fällt, die Zielgruppe dieses Bands zu erkennen. Aber das haben wir ja bereits erklärt; der Kreis schließt sich mit dem letzten Kapitel.

Glücklicherweise kommt bis dahin auch keine Langeweile auf. Die vielen persönlichen Berichte und Eindrücke machen das Werk ebenso unterhaltsam wie spannend.

Zu jedem Problem, das umrissen oder dargestellt wird, gesellt sich schließlich auch ein alles wieder gut machendes Erfolgserlebnis.

Herausgeber Richard Görgen ist neben seinem Plandampfobby übrigens auch begeisterter Zettie.

Schon das dürfte Erklärung genug sein, was Modellbahner mit diesem Vorbildbuch anfangen können. Und deshalb steht fest: Wir können „Faszination Schwarze Riesen“ nur empfehlen!



Diese weitere Kostprobe zeigt 41 360 bei schwerer Arbeit vor einem Regionalexpress am Schmidtheimer Berg, aufgenommen am 6. April 2010. Foto: Richard Görgen

Verlagsadresse:
<http://www.scala-regional.de>

Interview mit Buchautor Richard Görgen

Plandampfer mit Leib und Seele

Richard Görgen gehört zu den ehrenamtlich Aktiven des Revierdampf-Teams, einer kleinen Interessengemeinschaft von Eisenbahnfreunden, die sogenannten Plandampf organisiert und damit die Erinnerung an die Dampflok im Regeldienst und an die Geschichte der Eisenbahn wach hält. In den Mittelpunkt rücken lassen möchte er sich nicht, denn da steht für ihn ganz klar die Sache. Weil er auch mit Leib und Seele ein Zettie ist, stellte er sich gern dem Trainini®-Gespräch. Das Interview führte Holger Späing.

Trainini®: Richard, erzähle uns zum Einstieg doch mal ein bisschen etwas darüber, wie Du zum Hobby Eisenbahn gekommen bist?

Richard Görgen: Tja, das war wohl so wie bei den meisten Eisenbahnfreunden: Die Erlebnisse mit der Bahn und die damit verbundenen Emotionen der frühesten Kindheit haben mich nicht mehr losgelassen.

Trainini®: Und was genau fasziniert Dich bis heute an der Dampflok?

Richard Görgen: Anders als die meisten technischen Geräte scheint sie zu „leben“ - die Wärme des Kessels, die „Atemgeräusche“ der Luftpumpe und das komplexe Spiel des Triebwerks in Bewegung tragen dazu bei.

Außerdem spricht die Kraftentfaltung einer aufs Äußerste geforderten Dampflokomotive alle Sinne an. Das schaffen ein „Kasten Diesel“ oder ein „Würfel Strom“ bei mir nicht, jedenfalls nicht in diesem Maß.

Trainini®: Wie bist Du dann zum Plandampf gekommen?

Richard Görgen: Als ich im Februar 1990 das erste Mal die Harzer Schmalspurbahn erlebte und sah, dass das für die Fahrgäste ein ganz normales Verkehrsmittel war – anders als die umlagerten Museumsfahrzeuge hier im Westen – wurde ich dadurch sofort an die Eisenbahn meiner Kindheit erinnert.

Wenig später begannen dann Eisenbahnfreunde aus Ost und West damit, reguläre, normalerweise mit Dieselloks bespannte Züge der damals noch existierenden Deutsch Reichsbahn (Ost) mit Dampfloks fahren zu lassen. Dabei wurde der DR die Kostendifferenz zwischen Diesel und Dampftrieb erstattet, die machten das dann „einfach so“.

Das benötigte Geld wurde und wird (heute auch „im Westen“) von diesen organisierenden Fans im Umlageverfahren gesammelt: man sandte dem



Plandampffreund Richard Görgen im Gespräch mit der Trainini®-Redaktion.

Organisator einen Solidarbeitrag, die Summe aller Einsendungen ergab, was womit wie oft gefahren werden konnte.

Wichtig war (und ist) dabei der so genannte „gattungsgerechte“ Einsatz der Maschinen, denn sie müssen ja den Fahrplan einhalten, der eigentlich für eine andere Traktion erstellt worden ist.



Trainini®:

Kannst Du unseren Lesern kurz erklären, was der Begriff „Plandampf“ eigentlich bedeutet? Worin grenzt er sich von Sonderfahrten ab?

Begegnung im Neckartal am 26.9.2009 zwischen 01 066 und einem Vertreter der modernen Traktion: Emotionen weckt bei vielen Menschen nur die Dampflok. Foto: Richard Görgen

Richard Görgen:

„Plandampf“ ist ein Kunstwort, das Anfang 1991 von Robin Garn, einem der Pioniere dieser Form des Eisenbahnhobbys, erfunden wurde. Es erklärt sich aus dem oben schon beschriebenen Prinzip: Reguläre Züge des Kursbuch-Fahrplans werden mit Dampflokomotiven gefahren.



Der Anblick einer (schwer) arbeitenden Dampflok gilt bis heute als Inbegriff der Eisenbahn. Und ihr „Leben“ fasziniert auch unseren Interviewpartner (52 8134 beim Plandampf in Siegen am 19.4.2007). Foto: Richard Görgen



Plandampf bedeutet auch, Verkehrsgeschichte in möglichst authentischer Kulisse zu erleben. Dabei bieten sich häufig Gelegenheiten für außergewöhnliche Landschaftseindrücke, die Erinnerungen an „alte Zeiten“ wach werden lassen, wie hier mit 23 042 im Plandampfeinsatz am Remigiusberg (25.9.2009). Foto: Richard Görgen

Als Kunstwort hat es „in der Szene“ beinahe weltweite Verbreitung gefunden. Amerikaner, Briten, Spanier, Niederländer, Dänen, Italiener, Neuseeländer und viele andere bezeichnen ihren Interessenschwerpunkt inzwischen damit.

Eine Sonderfahrt ist also etwas anderes: Ein besonderes, normalerweise nicht verkehrendes Zugpaar fährt mit historischem Rollmaterial ein Mal von A nach B und wieder zurück.

Trainini®:

Zwanzig Jahre alt ist der Plandampf 2010 geworden, dem Jahr des 175. Geburtstags der deutschen Eisenbahn. Wann und wie kam Dir die Idee zu einem Buch über das Thema?

Richard Görgen:

Nun, um das zu erklären, muss ich ein wenig ausholen: Nachdem ich zuvor das Ganze als fotografierender und mitfahrender Teilnehmer genossen hatte, bin ich seit 1998 selbst in der Plandampf-Organisation aktiv und habe dabei so meine Erfahrungen gemacht.

Ende 2006 kam mir in Folge dessen die Idee, dass man die beiden zeitgleichen Jubiläen „175 Jahre Deutsche Eisenbahnen“ und „20 Jahre Plandampf in Deutschland“ im Jahr 2010 irgendwie miteinander verbinden könnte.

1935, 1960 und 1985 waren ja Ausstellungen und Fahrzeugparaden „Jubiläums-Werkzeuge“ gewesen, da lag es nahe, für 2010 etwas anderes anzulegen:

Historische Fahrzeuge aus allen Epochen der Eisenbahn fahren eine Zeitlang in einer Region reguläre Züge.

Dadurch kommt der Besucher vom passiven, zuschauenden zum aktiven, mitfahrenden Erleben der Eisenbahn-Geschichte. Also quasi das Einsteigen in eine Eisenbahn-Epoche und das Umsteigen in eine andere. Ich hatte das große Glück, auf Leute zu treffen, die das so ähnlich sahen und sich die Idee zu eigen machten.

Nur so konnte das „Dampfspektakel 2010“ im April letzten Jahres zwischen Saarbrücken, Koblenz, Trier und Köln Realität werden. Letztlich ließ sich zwar nicht alles als „Plan-Strom-Diesel-Dampf“ der reinen Lehre realisieren, aber mehr als 100.000 Gäste der Veranstaltung waren auch wohl so zufrieden...

Durch die Vorbereitungen für diese Veranstaltung sensibilisiert stellte ich 2009 fest, dass es eigentlich nichts gab, was die 20 Plandampf-Jahre im Überblick dokumentiert. Vieles drohte dadurch, dem Vergessen anheim zu fallen.

Also habe ich Mitstreiter gesucht und als Herausgeber diese Dokumentation betreut. Erschienen ist „Faszination Schwarze Riesen“ rechtzeitig im Dezember letzten Jahres.



Zu den schönsten Erlebnissen eines Plandampfers gehören sicher Sonnenaufgänge wie dieser am 26.9.2009 über Heidelberg. 01 066 wurde mit ihrem Zug bei einer Zugbegegnung im noch kühlen Spätsommerlicht festgehalten. Foto: Richard Görgen

Richard Görgen: Jede und jeden mit Interesse an Dampflokomotiven – insbesondere natürlich an denen im Regeldienst in unserer Zeit.

Bezogen auf unser Hobby Spur Z außerdem alle, die auf ihrer Anlage oder in der Vitrine die Epochen V und VI realisieren und so Anregungen finden könnten, dennoch authentischen Dampf-Regelbetrieb in diesem Umfeld abzubilden.

Trainini®: Was fasziniert Dich als Vorbildfreund eigentlich an der Modellbahn?

Richard Görgen: Modellbahn eröffnet mir die Möglichkeit, in einer Art Momentaufnahme Situationen der realen Eisenbahnwelt zu konservieren. Ein „lebendiges 3 D-Foto“ gewissermaßen...

Trainini®: Wie bist Du denn zur Spurweite Z gekommen und wann war das?

Richard Görgen: Das war erst im Sommer des letzten Jahres, als ich beim Regeln des Nachlasses eines Verwandten auf viele kleine Schachteln gestoßen bin, die zu schade zum Wegwerfen schienen. (schmunzelt)

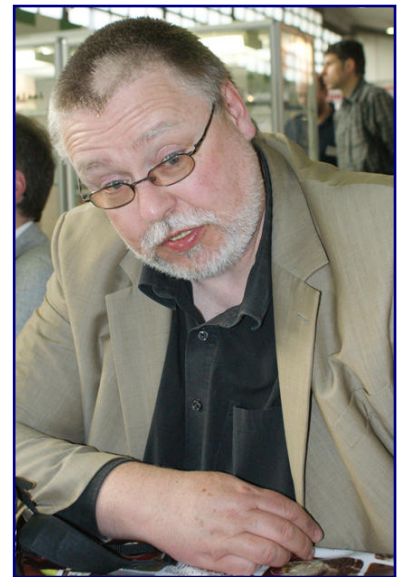
Trainini®: Womit beschäftigst Du Dich gerade im Modell?

Richard Görgen: Naja, ich lerne Z... Ich bastele also zur Zeit dieses Interviews an meiner ersten, kleinen Anlage. Außerdem versuche ich, die aufgefundenen Fahrzeuge so zu ergänzen, dass im Rahmen des Möglichen dabei herauskommt, was in meiner Heimatstadt so alles gefahren ist.

Trainini®: Gibt es erste Erfolge, auf die Du besonders stolz bist?

Richard Görgen: „Stolz“ ist ein Wort, das ich nicht gern verwende.

Zufrieden bin ich damit, dass meine ersten Basteleien sowohl „Zetties“ als auch „Normalos“ gut gefallen. Das lässt mich hoffen, nicht im falschen Hobby gelandet zu sein. (lächelt)



Richard Görgen bekennt sich neben seiner Vorbildleidenschaft auch klar zur Spurweite Z.



Zum Zeitpunkt des Interviews waren die Arbeiten an der ersten Spur-Z-Anlage unseres Gesprächspartners in vollem Gange. Foto: Richard Görgen

Trainini®: Eignet sich die Baugröße Z für die Darstellung von Plandampf?

Richard Görgen: Unbedingt! Gerade die Möglichkeit, auf einer handlichen Fläche Züge mit einer dem Vorbild entsprechenden Länge verkehren lassen zu können, spricht für mich sehr dafür.

Außerdem sind Spur-Z-Anlagen oft keine „Schienen begleitende Landschaftsschläuche“, sondern ermöglichen durch ausreichendes geografisches Umfeld ebenfalls Vorbildtreue.

Schließlich kann ich als in der Gegenwart lebender Mensch auf diesem Weg sogar den ICE 3 und zwei Fünfziger mit 2.100 Tonnen Kohle am Haken oder eine Achtundsiebziger mit einer RB authentisch nebeneinander herfahren lassen. Was will man mehr...?



Trainini®: Herzlichen Dank für das Gespräch!

Erste Erfahrungen sammelte Richard Görgen mit einem Diorama. „Spur-Z-Anlagen sind keine Landschaftsschläuche“, meint auch er. Foto: Richard Görgen

Informationen für Plandampffreunde:

<http://www.revierdampf.de>

<http://www.plandampfteam.de>

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.

Offener Brief der Gebr. Märklin & Cie. GmbH:

Märklin wendet sich aufgrund der Qualitätspanne bei der Auslieferung der Neuheit 2010 „Kalkzug“ mit einer schweren, dieselelektrischen Lok „Ludmilla“ an seine Kunden.

Grund dafür sind auch die anhaltenden Gerüchte zur Zukunft der Spurweite Z, die aus diesem Fehler resultieren. Gern veröffentlichen wir hier den offenen Brief in ungekürzter Form:



Sehr geehrte Mini-Club-Freundin, sehr geehrter Mini-Club-Freund,

seit annähernd 40 Jahren ergänzt unsere „Kleinste“ im Maßstab 1:220 das Märklin Sortiment. Dabei fasziniert sie bis heute mit ihrer Miniaturisierung bei gleichzeitigem hohem Detaillierungsgrad, den technischen Möglichkeiten und der trotzdem vorhandenen hohen Zuverlässigkeit.

Genauso alt wie diese Spur sind aber auch die Befürchtungen, diese Modellbahnreihe könnte seitens Märklin eingestellt werden. Kurz vor dem 40. Jubiläum dieser Baugröße erreichen uns immer mehr besorgte Kundenanfragen, die sich um die weitere Zukunft dieser Modellbahnsparte ernsthafte Sorgen machen. Extreme Lieferverzögerungen und ein dadurch gefühltes Ausdünnen des Angebotes bestärken diese Sorgen der Mini-Club-Anhänger.

Durch Entscheidungen in der Vergangenheit sind dies zugegebenermaßen von uns verursachte Probleme, für die wir uns zuerst nur bei unseren Kunden entschuldigen können. Wir waren dem Irrtum erlegen, dass auch andere externe Partner in der Lage wären die Mini-Club-Modelle mit der gleichen Hingabe und Besessenheit wie unsere eigenen Leute produzieren zu können. Das Ergebnis waren jedoch sehr langwierige Prozesse, bis in der Serie die von uns geforderten Qualitätskriterien eingehalten wurden und wir die Produkte endlich ausliefern konnten.

Fehlentscheidungen sind sicher in der Praxis nicht zu vermeiden. Es wäre aber mehr als töricht, wenn man auf Dauer an diesen Fehlentscheidungen festhalten würde. Wir haben uns daher bereits vor Monaten entschlossen, die Fertigung der Mini-Club-Modelle komplett in Eigenregie wieder zu übernehmen. Wir haben noch genügend Mitarbeiter von der früheren Produktion bei uns im Haus, die uns bei dieser Umsetzung mit Ihrer Erfahrung und auch Begeisterung für dieses Produkt unterstützen.

Leider mussten wir auch feststellen, dass bei dem Modell der BR 232 der Antrieb nicht durchgehend durch die Serie unseren Qualitätsvorgaben entspricht. Wir arbeiten hier mit Hochdruck an einer Lösung. Sobald wir hier Austauschteile zur Verfügung haben, werden wir die betroffenen Produkte unserer Kunden umbauen.

Sollten hier in Zukunft Modelle dieser Bauserie außerhalb der Garantiezeit ähnliche Probleme zeigen, werden wir diese Schäden kulant im Sinne unserer Kunden prüfen. Bis diese Austauschteile jedoch zur Verfügung stehen, bitten wir die Betroffenen um Geduld. Vielen Dank für Ihr Verständnis.

Wir werden für den Start der neuen Fertigung eine gewisse Anlaufzeit benötigen, die sich auch in weiteren Lieferverzögerungen auswirken können. Wir sind uns daher bewusst, dass wir in diesem Punkt unsere treuen Mini-Club-Kunden weiter strapazieren werden. Sie dürfen aber sicher sein, dass wir alles Menschenmögliche tun werden, dass diese Zeitverzögerungen so rasch wie möglich beseitigt werden. Den Fortschritt dieser Maßnahmen werden wir auch nach außen hin durch unsere Medien wie Märklin TV oder das Märklin Magazin begleiten und dokumentieren.

Wir möchten daher diesen offenen Brief dazu nutzen, uns bei allen mit der Mini-Club verbundenen Personen für die jahrelange Treue und Unterstützung zu bedanken. Diese Baugröße ist nicht etwa ein ungeliebtes Anhängsel in unserem Sortiment, sondern wird auch von uns hausintern mit viel Begeisterung und Hingabe befürwortet. Wir haben gerade die Neuheitenstrategie für die nächsten Jahre in dieser Spurweite verabschiedet und freuen uns schon jetzt auf die interessanten und innovativen Impulse, die wir hier in den nächsten Jahren umsetzen wollen. Die Mini-Club bleibt für uns ein wichtiges Standbein, in der wir auch in Zukunft demonstrieren können, was deutsche Ingenieurskunst auch in der Miniaturisierung zu erstellen vermag.

Wir wünschen Ihnen weiterhin viel Freude mit der „Kleinsten“ von Märklin. Über die weiteren Entwicklungen in Sachen Mini-Club halten wir Sie selbstverständlich auf dem Laufenden.

ppa. Lars Schilling
Leiter Marketing

i.A. Jürgen Faulhaber
Produktmanager Mini-Club

Wir danken den Verantwortlichen Märklins für diese offenen Worte und die ehrliche Selbstkritik. Zuversichtlich sehen wir nun dem vierzigsten Geburtstag unserer Spurweite im nächsten Jahr entgegen.

Korrektur zur vorherigen Ausgabe:

Das in der letzten Ausgabe vorgestellte Güterwagen-Alterungsset von HeWa-Modellbau, zusammengestellt aus passenden Farben des Vallejo-Sortiments enthält keinen Wischschwamm, wie wir irrtümlich schrieben, sondern ein Schleifvlies zum Anschleifen der Modelle vor Aufbringen der Patina.

Nachreichen können wir noch die Meldung, dass ein neuer Spritzgriffel im Programm von HeWa-Modellbau (<http://www.modellbaufarben.de>) zu finden ist. Angeboten wird eine Kombination, die drei Düsen und Nadelsätze mit 0,3, 0,5 und 0,8 mm Durchmesser sowie drei Farbbecher, davon zwei mit Deckel, und einen Anschlussschlauch bietet.

Die Spritzpistole arbeitet im Doppel-Aktionsverfahren („Double Action“, d.h. Farbregulierung und Luftzufuhr lassen sich getrennt regeln). Vom extrem günstigen Angebot geht zusätzlich noch der Sonderrabatt für unsere Leserinnen und Leser ab, sofern sie das Stichwort **Trainini** mit ihrer Bestellung liefern.



Neuer Dekoder bei Viessmann:

Viessmann verjüngt und aktualisiert sein Dekodersortiment. In Auslieferung befindet sich jetzt der bereits in Nürnberg angekündigte, neue Lokdekoder DH10A (Art.-Nr. 52521). Er ersetzt das bisher unter 5252 erhältliche Produkt.

Es handelt sich um einen kompakten und sehr flachen Multiprotokolldekoder für die Formate DCC, SX1, SX1 mit Adressdynamik und SX2. Er besitzt bis je 150 mA belastbare Ausgänge für Licht vorn und hinten sowie 2 Funktionsausgänge, die mit jeweils 300 mA belastbar sind. Die Funktionsausgänge lassen sich zudem auch mappen und dimmen, so dass sich programmierbare Effekte darstellen lassen.

Der Motorausgang ist bis 1 A belastbar und ist gegen Kurzschluss und Überlastschutz gesichert. Aufgrund seiner Abmessungen von 14,3 x 9,2 x 1,8 mm (ohne Kabel) lässt er sich in der Spurweite Z wegen seiner kritischen Breite aber nur in Lokomotiven verbauen, die sehr viel Platz bieten (z.B. Dampflokender). Zu beziehen ist er über den Modellbahnfachhandel.

Wegweisendes Filmprojekt vor der Vollendung:

Rund 36 Stunden Filmmaterial, bestehend aus historischen Aufnahmen und Zeitzeugeninterviews, Gespräche mit mehr als 200 Eisenbahnern sowie rund 3.000 Fotografien und Dokumente galt es auszuwerten, um erstmals 155 Jahre Eisenbahngeschichte der Stadt Rheine darstellen zu können.

Das Bw Rheine R beherbergte die letzten Dampflokomotiven der Deutschen Bundesbahn, doch die Stadt an der Ems hatte und hat viel mehr zu bieten: Sie war und ist ein wichtiger Knotenpunkt im Norden Deutschlands.



Die ehrenamtliche Filmprojektgruppe um Heinz Schulte (ganz rechts) mit Zeitzeugen und weiteren Helfern bei einem Vor-Ort-Termin am 15. November 2008 auf dem Areal des ehemaligen Bw Rheine R. Die Ergebnisse jahrelanger Arbeit werden nun veröffentlicht.

Unterstützt vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe, örtlicher Presse, Sparkasse, Kino und Stadt nähert sich ein großes Projekt nun dem Ende. Aus dem Kreise der Spurweite Z erfuhr das ehrenamtliche Projekt durch **Trainini®** und die Familie Petkelis (1zu220-Modelle) wertvolle Hilfe.

Am 7. Oktober 2011 werden die Ergebnisse im Beisein von Landesverkehrsminister Harry K. Voigtsberger in Rheine wie folgt präsentiert:

1. Historischer Abschnitt am Rheiner Bahnhof (frühere Triebwagenhalle des ehem. Bw Rheine P)

2. Ausstellung in der Hauptstelle der Stadtparkasse Rheine

Zur Wolfgang-Staiger-Bilderausstellung stellt Stadtarchivar Dr. Thomas Gießman interessante großformatige Fotos aus. Auch private Exponate der Dampflokzeit werden zu sehen sein.

3. Filmpräsentation im City-Kino

„Streifzüge“ - ein Filmbeitrag zur Recherche über 155 Jahre Rheiner Eisenbahngeschichte, der derzeit aus einer 69-minütigen Rohschnittfassung zusammengestellt wird.

Neuheiten bei JSS Elektronik:

JSS Elektronik hat drei interessante Neuheiten für Zetties vorgestellt. Es handelt sich um Verkehrs- und Fußgängerampeln sowie eine Radarfalle für unsere Baugröße. Die Beleuchtungen aller drei Produkte werden durch SMD-LED realisiert.



Eine flexibel einsetzbare Ampelanlage gehört zu den aktuellen Neuheiten bei JSS Elektronik. Foto: JSS Elektronik, Jörg Seitz

Ampeln und Radarfallen werden einzeln und unbemalt angeboten. Die Litzen sind unten bereits am Mast angelötet. Farbliche Markierungen in Rot, Gelb, Grün und Schwarz helfen beim Anschluss. In Verbindung mit dem „Profi-Decoder“ aus gleichem Hause lässt sich eine komplette Kreuzung inkl. der Fußgängerampeln aufbauen. Alle erforderlichen Abläufe lassen sich dann programmieren – das ist sein großer Vorteil.

Wird er mit der Firmware „Prozesssteuerung“ programmiert, lässt er sich mit vier Digitaladressen versehen, die z.B. nachfolgendes Schalten der Ampeln ermöglichen (T-Kreuzung), zwei gegenüberliegende Ampeln koppeln (gewöhnliche Kreuzung oder Fußgängerampel) sowie ein gelbes Blinken der Ampeln (Ausfall der Anlage) erlauben.

Für den individuellen Bedarf sind ab sofort einzeln erhältlich: Ampel (Art.-Nr. JSS-0000101), Fußgängerampel (JSS-0000102), Blitzer (JSS-0000103) und der Profi-Decoder (JSS-0000201).

Aktuelle Auslieferungen von AZL:

Ab sofort sind die ersten Versionen der dieselektrischen Lokomotive GP 30 erhältlich.

Die Modelle sind mit Haftreifen ausgerüstet und besitzen eine fahrtrichtungsabhängige LED-Beleuchtung. Sie sind werksseitig für eine DCC-Digitalisierung vorbereitet.

Erhältlich sind je drei verschiedene Betriebsnummern der Southern Pacific (Art.-Nrn. 62106-1 bis 62106-3) und der New York Central (62105-1 bis 62105-3).

Ergänzt werden die Auslieferungen um weitere Varianten des neuen Güterzugbegleitwagens für die SP (92000-6 und 92000-7) und die CNW (92010).

Jeweils neue Viererpackungen und Einzelwagen gibt es von folgenden Modellen (Viererpackung / Einzelwagen):

Doppelstock-Autotransportwagen, UP – Neuauflage (90202-3 und -4 / 91202-2 und -3), ACF-Schüttgutwagen mit drei Schütten, Northern Pacific (90317-1 / 91317-1) und moderner Großkesselwagen, PRTX „Asphalt 1“ (90513-1 / 91513-1).

Weitere Bilder finden Sie unter <http://www.ztrack.com/AZL/amerzlines.html> - ein Bezug ist dort ebenfalls möglich.

Lagererweiterung bei Viessmann:

Zubehörhersteller und Kibri-Markeninhaber Viessmann erweitert sein Auslieferungslager am Heimatstandort im hessischen Hatzfeld. Sowohl für die Artikel der Marke Viessmann als auch Kibri stehen dann zusätzlich mehr als 700 m² moderne Lagerhalle bereit. Dadurch erhöht sich der Warenumsatz, was der Lieferfähigkeit zu Gute kommen soll.

Die neue Lagerhalle beherbergt rund 700 Kibri-Artikel und damit fast das gesamte Sortiment. Das bisherige Fertigwarenlager am ungarischen Standort wird nun weitgehend nach Deutschland verlagert.

Doch auch eine negative Nachricht haben wir zu verkünden: Für die Spurweite Z weist Viessmann nämlich drei Auslaufartikel aus. Die Formvorsignale (Art.-Nrn. 4806 und 4807) und das Formsperrsignal (4810) werden aus dem Programm genommen.

Saison-Neuheiten bei Noch:

Noch startet im Firmenjubiläumsjahr durch und präsentiert Saisonneuheiten auch für die Spurweite Z. Kombiniert mit einer Umweltaktion „100 Modellbäume = 1 Originalbaum“ erscheinen auch für die Nenngröße Z in Handarbeit gefertigte Formneuheiten:



Zwei aktuelle Neuerscheinungen bei AZL: Diesellok GP30 in den Farben der Southern Pacific (Bild oben) und Güterzugbegleitwagen der CNW (Bild unten). Fotos: *Ztrack* Magazine



Auslaufartikel sind die beiden Formvorsignale und das Formsperrsignal im Spur-Z-Programm. Foto: Viessmann

Laubbäume, 7 Stück (Art.-Nr. 25088),
Obstbäume grün, 7 Stück (25090),
Obstbäume blühend, 7 Stück (25092),
Birken, 7 Stück (25096) und
Pappeln, 7 Stück (25098).

Geliefert werden die Baumkonfektionen in Blisterpackungen.

Sie eignen sich u.a. zum Gestalten von Alleen und haben je nach Vorbild Höhen zwischen 8 und 12 cm.



Neue Bäume gibt es bei Noch als Saisonneuheit, hier die Laubbäume (Art.-Nr. 25088) in ihrer Blisterverpackung. Foto: Noch

Bilanz bei Märklin vorgestellt:

Im Geschäftsjahr 2010 erzielte Märklin einen Gewinn vor Steuern und Zinsen (EBIT) in Höhe von 10,1 Millionen Euro – 2,0 Mio. Euro mehr als im Jahr 2009. Der Umsatz verringerte sich leider von 111,2 Mio. EUR (2009) auf 105,7 Mio. Euro.

Der Marktführer arbeitet seit Eintritt der Insolvenz im Februar 2009 eigenfinanziert; damit steht die Gebr. Märklin & Cie. GmbH eigenen Angaben zufolge wirtschaftlich auf sehr soliden und gesunden Füßen. Seit dem 17. Februar 2011 gehört das Insolvenzverfahren der Vergangenheit an.

Nach Angaben von Geschäftsführer Stefan Löbich liegt Märklin beim Auftragsbestand und Umsatz im ersten Halbjahr 2011 auf etwa dem gleichen Niveau wie 2010. „Wir setzen damit den erfolgreich eingeschlagenen Weg fort“, betont er.



Die Startpackung ICE (Art.-Nr. 29200) für Kinder ab drei Jahren ist der wichtigste Hoffnungsträger für Märklin bei der Nachwuchsgewinnung. Eine Erweiterung der Produktlinie für das nächste Jahr wurde bereits angekündigt.

Ein wichtiges Produkt für das Gewinnen neuer oder Zurückerobern früherer Zielgruppen ist der neue „Kinder-ICE“ (Art.-Nr. 29200) der Startpackung für Kinder ab drei Jahren aus der neuen Produktlinie „Märklin my World“. Vorgestellt auf der Spielwarenmesse 2011, wird das auf dem Fußboden und den C-Gleisen der Spurweite H0 einsetzbare Anfängermodell seit Mitte dieses Monats ausgeliefert.

Neue Modelle bei Norm24:

Norm24 bereitet für das Adventstreffen in Zell zwei rollfähige Rangierlokomotiven vor. Erste Auslieferungen werden aber bereits für Mitte bis Ende Oktober 2011 erwartet. Ob die Diesellokomotiven V 10 und V 15 der ehemaligen DR Ost auch als Fertigmodelle angeboten werden können, ist noch nicht entschieden.

Umgesetzt werden die Modelle in 3D-Drucktechnik. Die Herstellerseiten finden Sie unter <http://z.norm24.de>.

Neuheitenauslieferung bei Freudenreich:

Bei FR Freudenreich Feinwerktechnik hat die Auslieferung eines lange erwarteten Waggonmodells begonnen. Ab sofort ist die Epoche-IV-Ausführung des gedeckten Güterwagens Glns 30 der DB (Art.-Nr. 49.334.01) erhältlich.



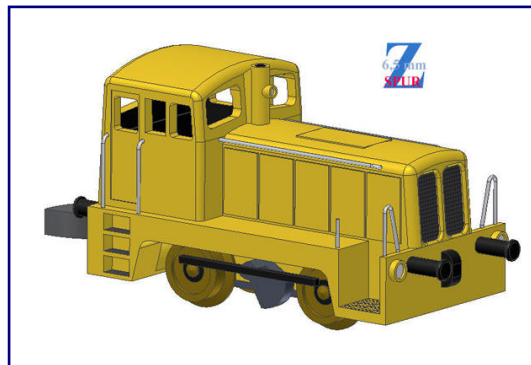
Die Auslieferung des Wunschmodells „Oppeln“ bei FR Freudenreich Feinwerktechnik hat begonnen. Erste Variante des markanten Waggons ist eine limitierte DB-Version für die Epoche IV (Art.-Nr. 49.334.01).

entschieden. Da eine große Nachfrage zu erwarten ist, sollten Interessenten nicht lange zögern und schnell zugreifen. Die Seiten des Herstellers sind unter <http://www.fr-model.de> zu finden.

Und Z-Panzer legt wieder nach:

Bei Z-Panzer erscheinen diesen Monat drei neue Modelle. Alle sind sie der Nachkriegszeit zuzuordnen und haben recht aktuelle Vorbilder. Das älteste Fahrzeug ist der deutsche Flugabwehrpanzer Gepard mit Zwillingsskanone und Radar am Heck des Turms. Dieses Fahrzeug basiert auf dem deutschen Kampfpanzer Leopard.

Bis heute im Einsatz ist der Unimog 1300 als Ambulanzfahrzeug der deutschen Bundeswehr. Durch seinen kantigen Aufbau hat er ein sehr markantes Erscheinungsbild. Die



Die Neuheiten V 10 und V 15 bei Norm24 unterscheiden sich nur in Details wie den Stirnlichtern. Im Bild die rollfähige V 10 als 3D-Simulation. Abbildung: Norm 24, Detlev Stahl

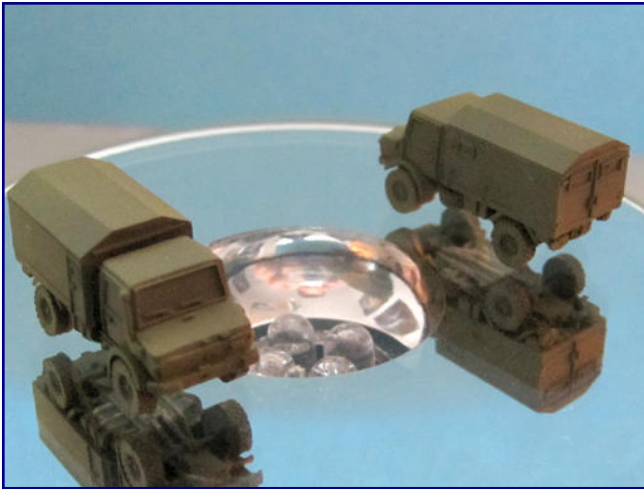
Angeboten wird diese Variante als Einzelwagen in limitierter Auflage von 36 Exemplaren. Bei diesem Wagentyp handelt es sich um einen der größten Favoriten aus der **Trainini Wunschmodellumfrage 2009**.

Die auffällige Bauart, die sich durch ihre weit außen stehenden Achsen von allen anderen Waggontypen der deutschen Eisenbahnen deutlich abhebt, ist mit heutiger Märklin-technik nicht umsetzbar:

Der Kupplungsschacht verhindert eine vorbildgetreue Wiedergabe dieses markanten Merkmals.

Deshalb hat sich FR Freudenreich Feinwerktechnik für diese Bauart





Neu im Sortiment von Z-Panzer sind der deutsche Flugabwehrpanzer Gepard (siehe vorherige Seite) und der Unimog 1300 als Ambulanzfahrzeug (Bild links). In Kürze erhältlich ist auch das US-Fahrzeug Hummer (Bild rechts). Alle Fotos: Torsten Schubert

Vorbilder unterstützen auch den zivilen Katastrophenschutz und eignen sich deshalb für sehr vielfältige Darstellungen.

Ein amerikanisches Vorbild hat das gepanzerte Fahrzeug Hummer, das erstmals im ersten Golfkrieg eingesetzt wurde. Es handelt sich hier um einen schweren und geländegängigen PKW.

Nachruf auf Günther Kulzer:

Am 3. September 2011 verstarb nach langem und schwerem Leiden mit Günther Kulzer, Mitglied des Stammtisches Bayern, ein engagierter Zettie. Er machte sein Können unter dem Namen „GZL – Günther's Z Line“ auch anderen Modellbahnfreunden zugänglich.



Günther Kulzer. Foto: Axel Hempelmann

Die Redaktion von **Trainini®** schätzte ihn als liebenswerten und leidenschaftlichen Spur-Z-Freund, der stets von neuen Projekten zu begeistern war und immer eine bewundernswerte Kreativität bewies.

Auch wir haben gemeinsam mit ihm an der Umsetzung einer Idee gearbeitet, mit Rücksicht auf seine Krankheit aber bislang von einer Veröffentlichung abgesehen.

Das Ergebnis unseres Projekts, das Günther maßgeblich unterstützt und ermöglicht hat, war in unseren Vitrinen während der Märklintage zu sehen. Wir werden ihm ein ehrendes Gedenken bewahren, unsere Gedanken sind bei seinen Angehörigen.

Seine Arbeit werden wir posthum im nächsten Jahrgang ausführlich im Rahmen des Jubiläums „40 Jahre Spurweite Z“ würdigen.

Letzte Nachricht in eigener Sache:

Der **Trainini Fotokalender 2012** befindet sich in der Vorbereitung und wird voraussichtlich Anfang November veröffentlicht. Liebhaber dieses Kalenders zum Selbstaussdruck mögen sich sein Erscheinen daher vormerken!

Mit Blick auf den Redaktionsschluss war der Bericht von den Märklintagen nicht mehr in dieser Ausgabe unterzubringen. Dafür bitten wir um Ihr Verständnis. Im Oktober werden wir uns ausführlich mit allem Sehenswerten, darunter vor allem den vielen dort vorgestellten Neuheiten, befassen. Ebenso berichten wir von unseren Gesprächen mit der Märklin-Geschäftsführung.

Herzlich bedanken wir uns für die vielen anregenden Gespräche in Göppingen. Wir freuen uns über jede Rückmeldung unserer Leserinnen und Lesern. Nur so können wir Ihre Wünsche kennen lernen und aus Fehlern lernen, damit Ihnen die Lektüre auch in Zukunft Freude bereitet.

Impressum

ISSN 1867-271X

Die Veröffentlichung von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** erfolgt ehrenamtlich und nicht kommerziell. **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** strebt keine Einnahmequellen an und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen. Für die Publikation gilt ausschließlich deutsches Recht.

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

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