Ausgabe 42 – Januar 2009 5. Jahrgang

Kostenloses,
elektronisches Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

20 Jahre Z-Freunde Saarpfalz

Neues Trafohaus im Probebau
5. Adventstreffen in Zell (Mosel)

Vorwort

Holger Späing
Chefredakteur

Liebe Leserinnen und Leser,

herzlich begrüße ich Sie im neuen Modellbahnjahr 2009 und damit bereits zum 5. Jahrgang von **Trainini®**. Im September soll planmäßig die 50. Ausgabe unseres beliebten Magazins vor Ihnen liegen, so dass wir dann hoffentlich Grund zum Feiern haben werden.

Ein Jubiläum feiern dieser Tage bereits die Z-Freunde Saarpfalz. Vor 20 Jahren legten sie die Grundlagen für eine einmalige Modulanlagenidee. Deshalb geben wir ihnen heute Gelegenheit, sich und ihre Anlage in **Trainini®** vorzustellen.

Wieder ein Mal zeigt sich, wie vielfältig und lebhaft unsere Spurweite Z ist. Die Möglichkeiten der Darstellung von Landschaften und Zügen scheinen schier unerschöpflich. Deshalb hoffen wir auf ein gutes Jahr 2009, das uns neben Vielfalt auch eine angemessene Qualität bringen möge, damit wir diese Vorteile auf Messen und Ausstellungen auch öffentlich vorführen können.

Die eine oder andere Neuheit verschiedener Anbieter ist der Redaktion bereits bekannt und wir bereiten unsere Informationen derzeit für die Februar-Messeausgabe auf. Einen der Höhepunkte dürfen wir Ihnen aber schon vorstellen: Die Rede ist vom Trafohaus Erzgebirge, das neu bei 1zu220-Modelle erscheint.

Wir haben diesen gern Bausatz zur Probe aufgebaut und dem Hersteller unsere Eindrücke zurückgespiegelt. Das Vorbild aus dem Erzgebirge passte auch noch hervorragend in die Weihnachtszeit. Nun ist das Musterstück fertig und wir stellen fest, dass es durch geringe Farbvariationen überall einsetzbar wird. So könnte es mit unserer Version eines ziegelgedeckten Daches auch in Bayern zu Hause sein.

Da wir aber auch wissen, dass es Tage und Abende gibt, an denen das Basteln partout nicht klappen will, haben wir uns auch auf dem Büchermarkt umgesehen. Zwei interessante Titel fielen uns auf, nur vermochten wir sie nicht sicher voneinander abzugrenzen. Zwei fast identische Werke im selben Verlag zur gleichen Zeit? Das mussten wir uns genauer ansehen.

Und so stellen wir Ihnen heute zwei äußerst hilfreiche Bücher vor, mit denen sie an besagten Abenden neues Hintergrund- und Vorbildwissen aufsaugen können, um Ihre Anlagengestaltung nah am Vorbild vorantreiben zu können.

Bleibt ein letztes Kapitel für dieses erste Vorwort des neuen Jahres: das Adventstreffen in Zell (Mosel). Bereits zum 5. Mal fand die nun schon traditionelle Modellbahnausstellung mit deutlichem Schwerpunkt auf der Spurweite Z statt. Natürlich war auch **Trainini®** dort und so fassen wir dieses wichtige Treffen in familiärer Atmosphäre kurz zusammen.

Zell bildet längst nicht mehr nur den Abschluss eines alten Jahres, sondern dient verstärkt auch dem gegenseitigen Kennenlernen und Vorführen neuer Basteleien und Projekte. Damit bietet sich stets auch ein erster Ausblick auf die anstehenden Messen und Treffen nach dem Jahreswechsel. Viel Vergnügen beim Lesen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Trainini®
Praxismagazin für Spurweite Z

Leitartikel
Vorwort……2

Modell
Eine hoch spannende Premiere……4

Vorbild
Aktuell kein Beitrag

Gestaltung
Die etwas andere Modulanlage……13

Technik
Aktuell kein Beitrag

Literatur
Gleich oder doch verschieden?.....23

Impressionen
5. Adventstreffen der Spur Z……26
Zetties und Trainini im Dialog……33

Wir danken 1zu220-Modelle und Torsten Schubert für Unterstützung und Hilfe beim Trafohaus-Probebau. Gleicher Dank gebürt auch allen weiteren Bildautoren, die in diesem Magazin genannt werden.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 18. Januar 2009

Titelbild:
Was beim Vorbild bald Vergangenheit ist, bildet auch in Zukunft einen der Reize bei den Spur-Z-Freunden Saarpfalz. Sie besitzen die wohl einzige, funktionsfähige Transrapid-strecke im Maßstab 1:220. Und auch wenn die Teststrecke im Emsland stillgelegt ist, wird es im Modell weitere Demonstrationsfahrten geben.

Neues Trafohaus von 1zu220-Modelle

Eine hoch spannende Premiere

Mittlerweile gibt es eine reichhaltige Vielfalt verschiedener Trafohäuser für die Spurweite Z. Was treibt einen Kleinserienhersteller, diese Vielfalt noch um ein weiteres Exemplar zu bereichern? Im vorliegenden Beispiel war es zweifelsfrei das wunderschöne Vorbild im Erzgebirge, das sich aufgrund seines Baustil und seiner Fassade auch für viele, andere Gegenden Deutschlands eignet.* Trainini *durfte den neuen Bausatz kurz vor Markteinführung schon mal testen.

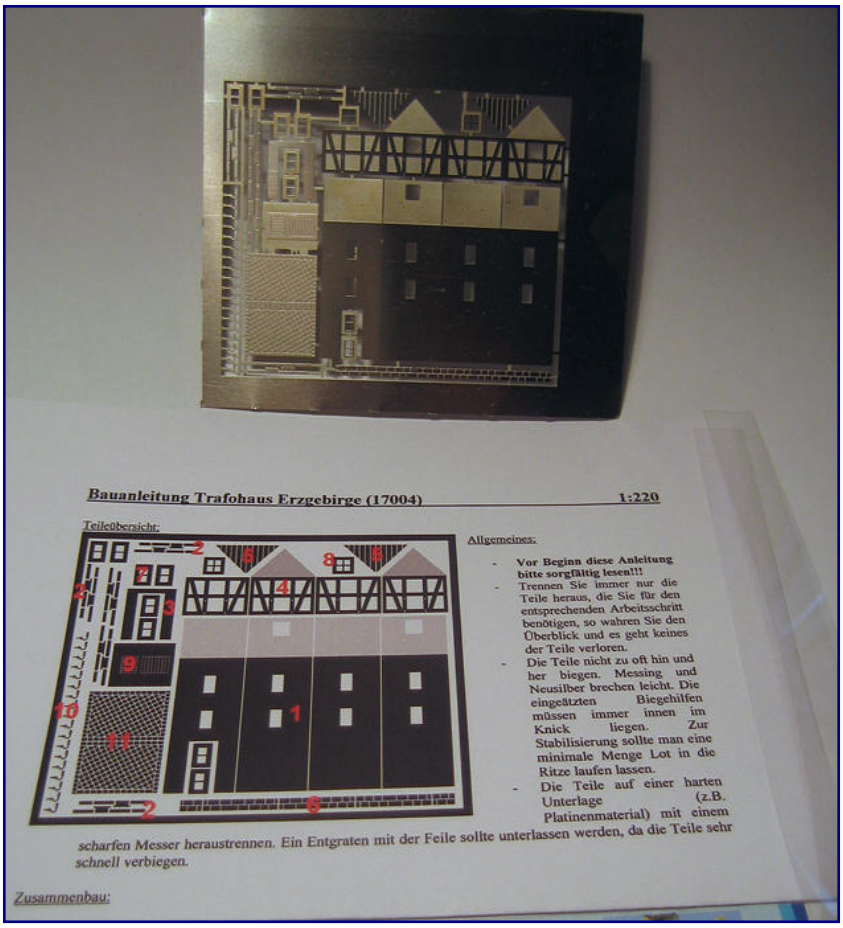
Ein solches Angebot schlägt man nicht aus: Als 1zu220-Modelle der Redaktion anbot, eine Neuheit 2009 vorab schon mal zur Probe bauen zu dürfen, da konnten wir nicht Nein sagen. Kein Wunder, denn angeboten wurde uns ein Trafohaus (Art.-Nr. 17004), das eine einzigartige Harmonie in Formen (Fachwerk) und Farbe entfaltet.

Dieses Trafohaus aus Sachsen war Vorbild für die Modellneuheit 2009, die 1u220-Modelle pünktlich zur Spielwarenmesse präsentiert: Foto: 1zu220-Modelle

Spontan hätten wir dieses Gebäude wegen seiner Fassade in Bayern vermutet, doch das Vorbild stammt aus dem Erzgebirge, könnte aber auch – etwa in abgewandelter Farbgebung – in jedem anderen Winkel Deutschlands zu finden sein. Damit war unsere Skepsis, ob ein weiteres Trafohaus den Markt denn noch bereichern kann, sofort verflogen.

Für einen Hersteller bedeutete unsere Probe aufs Exempel, aus neutraler Quelle zu erfahren, ob auch alle Bauteile passen und ob die Anleitung vollständig und verständlich formuliert wurde. Ebenso ergibt sich ein erster Eindruck, wie erfolgreich das neue Produkt am Markt sein wird. Schließlich sind auch die Redakteure und das übrige **Trainini®**-Team Modellbahner mit ganz gewöhnlichen Wünschen.

Los geht es mit dem Studieren der Anleitung: Was für jeden Bausatz Pflicht sein sollte, wird doch allzu gern vergessen. Dabei bedeutet dieser Schritt immer auch eine Vollständigkeitskontrolle und das Prüfen, ob alle Bauteile sauber gefertigt sind. Dank erstem Überblick lässt sich gleich das passende Werkzeug bereitlegen, was Verzögerungen beim Bau vorbeugt.



Zum Bausatz gehört auch eine gut strukturierte und formulierte Bauanleitung. Bei wichtigen Kleinteilen, die gern mal verlorengehen, hat 1zu220-Modelle zusätzlich Ersatz beigegeben. Foto: Torsten Schubert

Hier hat 1zu220-Modelle schon mal ganze Arbeit geleistet. Die Anleitung ist vollständig, sinnvoll gegliedert und auch für Anfänger leicht verständlich geschrieben. Einzig eine größere Abbildung des fertigen Trafohauses hätten wir uns zur Zwischenkontrolle gewünscht, denn das Foto auf dem Verpackungsetikett ist dafür leider viel zu klein.

Die ersten Bauschritte lassen sich am besten mit dem Lötkolben erledigen. Begonnen wird gemäß Anleitung mit dem Einsetzen der Fenstersimse in den Aufbau des Trafohauses. Gefallen hat uns, dass zusätzlich zu den 8 einzubauenden Teilen noch 2 in Reserve mitgeliefert werden. Das beugt einem Missgeschick vor, denn diese Elemente gehören zu den filigransten Teilen des Bausatzes.

An dieser Stelle ist Löterfahrung erforderlich, denn zu dicke Lötstellen könnten später den Einbau der Fensterrahmen behindern. Das gleiche gilt für den Außenrahmen der Tür, der nun folgt. Wer sich das Löten nicht zutraut, kann auf Sekundenkleber ausweichen. Allerdings sollte damit sparsam gearbeitet werden – ein Zahnstocher zum Auftragen leistet wieder ein Mal gute Dienste.

Anschließend werden die vier Außenwände im 90°-Winkel gefaltet und an der Kante der zusammentreffenden Teile von innen verlötet. Das Fachwerk des Giebels soll auf ähnliche Weise bearbeitet werden, wobei eine Klebeverbindung gegenüber dem Löten Vorteile im nächsten Schritt bietet. Es lässt sich dann nämlich leichter auf den Aufbau des Häuschens schieben, wo es durch Kleben fixiert werden soll.

Wir stellten fest, dass die vorgefertigten Löcher für die Isolatoren nicht exakt deckungsgleich in den beiden übereinanderliegenden Schichten lagen. Das lässt sich hinnehmen, erfordert aber später bei der Montage ein Nach- und Durchbohren der Löcher von Hand. Da das Fachwerk sehr stramm auf dem Sockelaufbau sitzt, machten wir auch die Erfahrung, dass schon nach dem Auftrag des hochflüssigen Sekundenklebers Uhu Blitz kein problemloses Aufschieben mehr möglich war.

Der Kleber begann schon während des Aufschiebens abzubinden, so dass wir die Lötstelle wieder öffnen mussten, um noch den korrekten Sitz erreichen zu

Erforderliches Material für den Zusammenbau:
Bausatz „Trafohaus Erzgebirge“ (Art.-Nr. 17004)

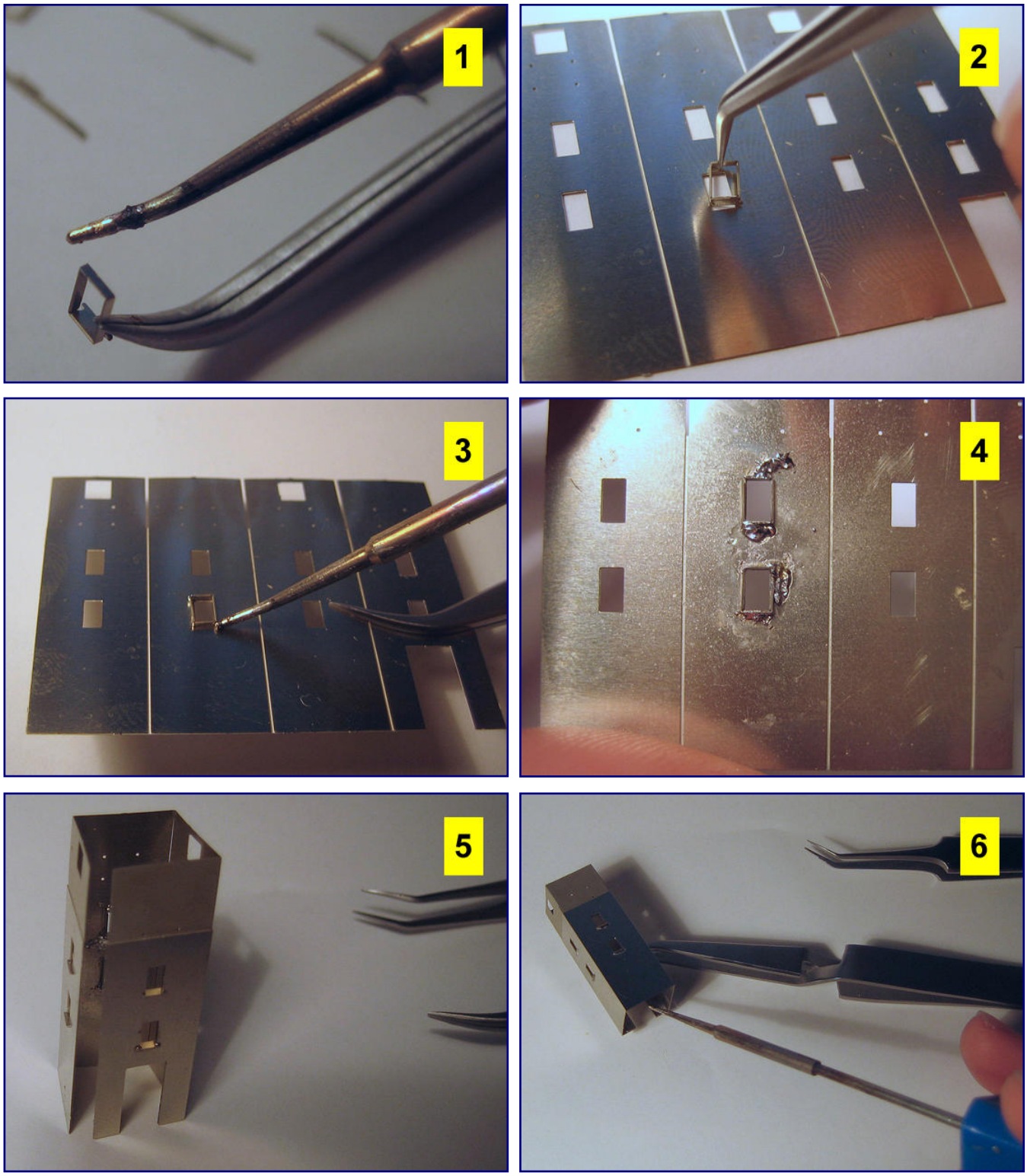
Lötkolben/-station
Lötzinn
ggf. Flussmittel

Klemmpinzette(n)
Biegezange
scharfes Bastelmesser oder Nagelschere
Handbohrer
2 Klemmen
Zahnstocher
Sekundenkleber

Farbe
Spritzgriffelausrüstung (optional)
Metallgrundierung (ModelMaster)

(seiden-)matte Modellbaufarben/-lacke
beige, lederbraun, schwarz, weiß & ziegelfarben

Hochglänzender, zähviskoser Klarlack
Weiße Acrylfarbe
ggf. Spritzspachtel

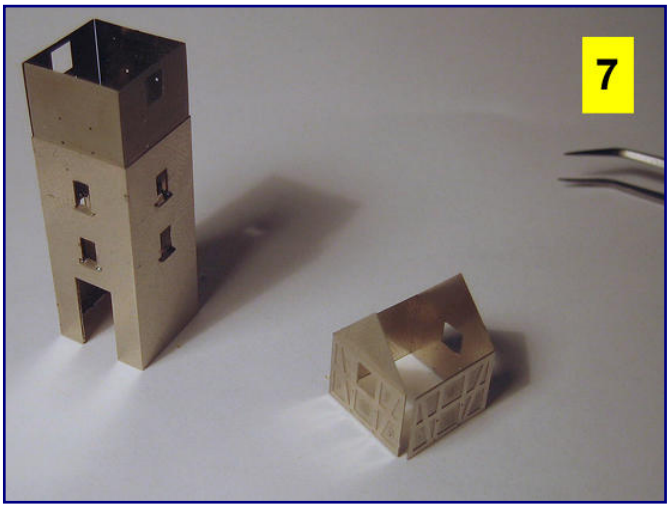


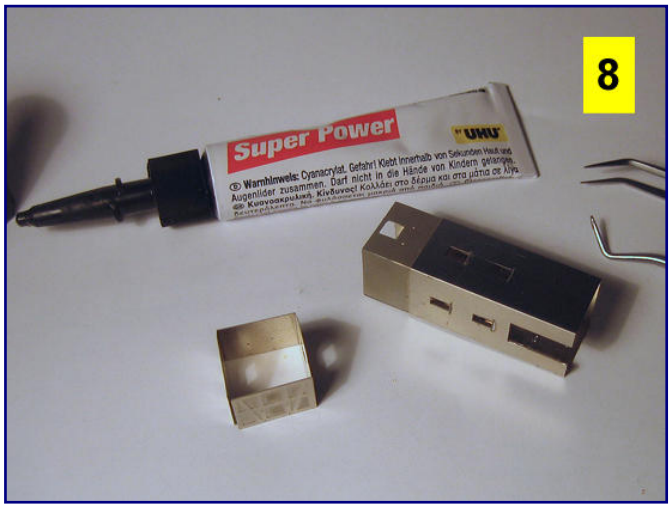
Zunächst werden die Fensterrahmen mit den Simsen zurechtgebogen und verlötet (Schritt 1). Mit der Pinzette werden sie vorsichtig durch die Fensteröffnung geführt (Schritt 2) und in ihrer endgültigen Lage mit Lötpunkten dauerhaft fixiert (Schritte 3 und 4). Sind alle Fenster derart vervollständigt, werden alle Ecken des Gebäudes in einen 90-Grad-Winkel gebracht (Schritt 5). Beim Verlöten der Außenseite, an der die beiden Enden aufeinanderstoßen, hilft zur Fixierung an der Lötstelle eine Klemmpinzette (Schritt 6). Fotos: Torsten Schubert

können. Andere Klebstoffe mit längerer Offenzeit waren ebenso wenig geeignet, sich dünn und gleichmäßig im geringen Zwischenraum zu verteilen.

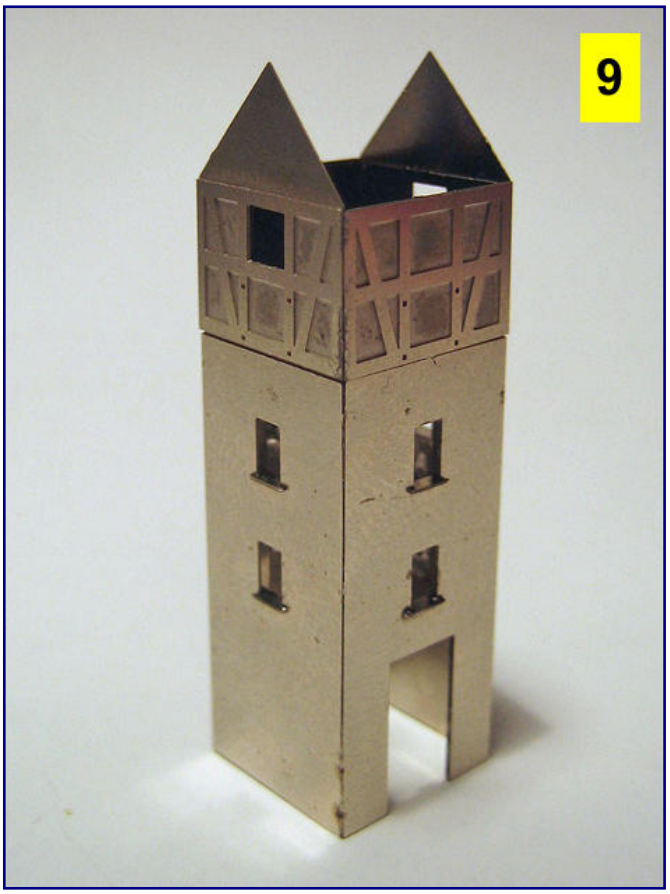
So konnten wir das Fachwerk doch noch sauber aufkleben und sorgten mit dem Anpressdruck von 2 kleinen Modellbauklemmen für eine gute und enge Verbindung zum Sockelbauteil. Den Spalt der Nahtstelle am Fachwerk wurde später mit Spritzspachtel (Füller) sauber verschlossen. Nacharbeiten wie Schleifen waren keine erforderlich. Wir meinen daher im Rückblick, dass sich der Einsatz von geeigneten Klebstoffen abweichend von der Anleitung durchaus empfiehlt.

An dieser Stelle sind die Lötarbeiten eh abgeschlossen, denn auch die Anleitung empfiehlt für alle weiteren Schritte das Kleben. Ausgelassen haben wir bis hierher nur das Anbringen des Mauereinfassungssockels. Das lässt sich später problemlos nachholen. Grund dafür ist, dass wir auch den Mörtel zwischen den Steinen wiedergeben möchten.





Sobald der Aufbau fertig ist, können auch die Fachwerkteile der oberen Etage in bekannter Weise geknickt werden (Schritt 7). Für die dauerhafte Sicherung der Nahtstelle bietet sich Sekundenkleber an (Schritt 8), denn eine Lötnaht wird mit hoher Wahrscheinlichkeit das anschließende Aufschieben auf den Sockel behindern (Schritt 9, unten). Fotos: Torsten Schubert



Das erreichen wir durch eine ziegelfarbene Grundlackierung (Revell 37 matt), auf die wir später einen mit Waschbenzin stark verdünnten, weißen Lack (Revell 5 matt) mit einem feinen Pinsel (Größe 00 oder kleiner) möglichst zielgenau auf die Fugen auftragen. Durch die Kapillarwirkung fließt er dann durch die Ritzen, verteilt sich gleichmäßig im Umkreis der Auftragstelle und hinterlässt dort die gewünschten Mörtelspuren.

Findet sich trotzdem eine Stelle, die nicht ausreichend Lack abbekommen hat, lässt sich der Pinsel auch an anderen Stellen noch mal ansetzen. Gerät aus Versehen mal ein Tröpfchen auf den Backstein, wird er mit einem trockenen Küchentuch sofort wieder abgewischt. Zurückbleibende Farbschleier sind durchaus erwünscht und lassen sich später durch eine gezielte Patina weiter hervorheben oder auch abtönen.

Dem weißen Lack darf man gern auch etwas Schwarz beimischen, um dem Grauton des Mörtels noch näher zu kommen.

Auf der kleinen Fläche des Sockels, die nur aus zwei Reihen Steinen besteht, erwies sich das aber als überflüssig.

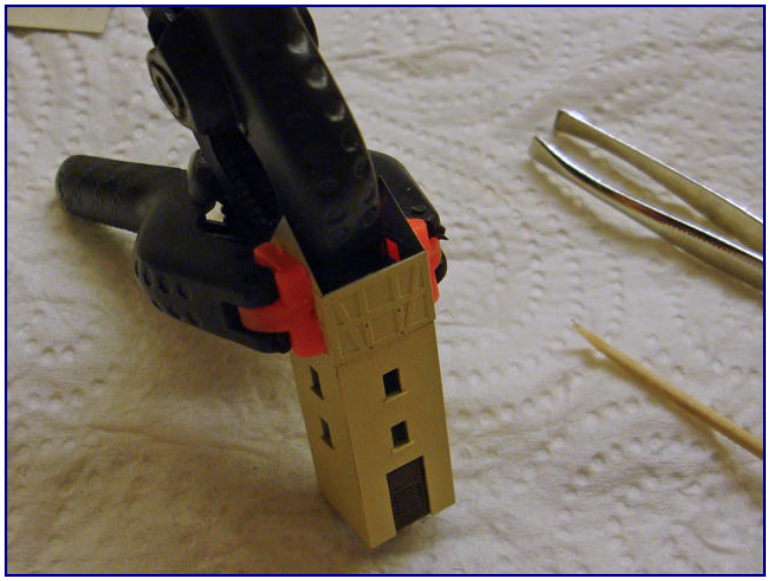
Idee zur Positionierung der beiden Aufbauteile:
1zu220-Modelle regte auf unsere Rückmeldung an, zur exakten Positionierung durch die vorgeätzten Löcher beider Aufbauteile Nadeln (oder Drähte) zu stecken und damit in deckungsgleicher Lage zu halten.

Dieser Trick könnte diese Löcher auch beim Lackieren weiter offen halten, wie wir meinen. Auf jeden Fall soll er noch in die Anleitung aufgenommen werden.

Den Rest des Bausatzes hatten wir zu diesem Zeitpunkt bereits lackiert. Aufbau und oberste Etage des Trafohauses erhielten schon vor ihrem Zusammenfügen eine hellgraue Grundierung (ModelMaster) in Spritztechnik, um für guten Halt der folgenden Lackschicht zu sorgen. Diese wurde auf ebenfalls mit dem Luftpinsel aufgetragen. Wir haben einen mit Wasser verdünnbaren Acryllack im Farbton RAL 1001 beige gewählt, der dem Vorbildfoto am nächsten kam.

Er befand sich noch im Bestand und wird auch von Modellbau Bernhard Oesling in Bielefeld (Tel. 05 21 / 88 03 39) angeboten. Von Lacken auf Nitrobasis sollte man in unserem Beispiel besser die Finger lassen, da zu befürchten ist, dass Lösemittel auch die Grundierung wieder anlösen und durch Bläschenbildung die Oberfläche ruiniert wird.

Für Fensterrahmen, Fenstersimse am Aufbau, die Eingangstür sowie die Holzverschalung des Giebels wählten wir den Farbton „Lederbraun 84 matt“ aus dem Sortiment von Revell. Auch er entspricht ziemlich genau dem Eindruck des Vorbildfotos. Aufgetragen wurde er mit dem Pinsel. Tür und Holzverschalung bekamen vorher noch eine schwarze Grundlackierung. Dunkle Fugen, die später zurückbleiben, erhöhen den plastischen Eindruck des Holzes.



Die Strukturen der Sockeleinfassung werden mit stark verdünntem, mattweißen Lack hervorgehoben, der sich nach dem Auftrag mit dem Pinsel dank Kapillarwirkung durch die Ritzen zieht (Bild oben).

Beim Ankleben des Fachwerks an den Sockel sorgten zwei Modellbauklemmen für eine Fixierung, bis der Sekundenkleber abgebunden hatte (Bild unten).

Beim Fachwerk ist eine ruhige Hand gefragt, denn die Balken lassen sich nicht gut abkleben. Da aber echtes Fachwerk auch nicht „mit dem Lineal gezogen“ wird sondern dem Wuchs eines Baums folgen musste, stören winzige Ungenauigkeiten nicht – im Gegenteil. Bleiben noch die Vorbereitungen für Dach und Isolatoren: Beide erhielten zunächst einen schwarzen Anstrich. Für das Dach lässt sich hier zwischen matter und seidenmatter Farbe wählen, denn das Vorbild ist schiefergedeckt, was sich mit einem seidenmatten Ton gut wiedergeben lässt.

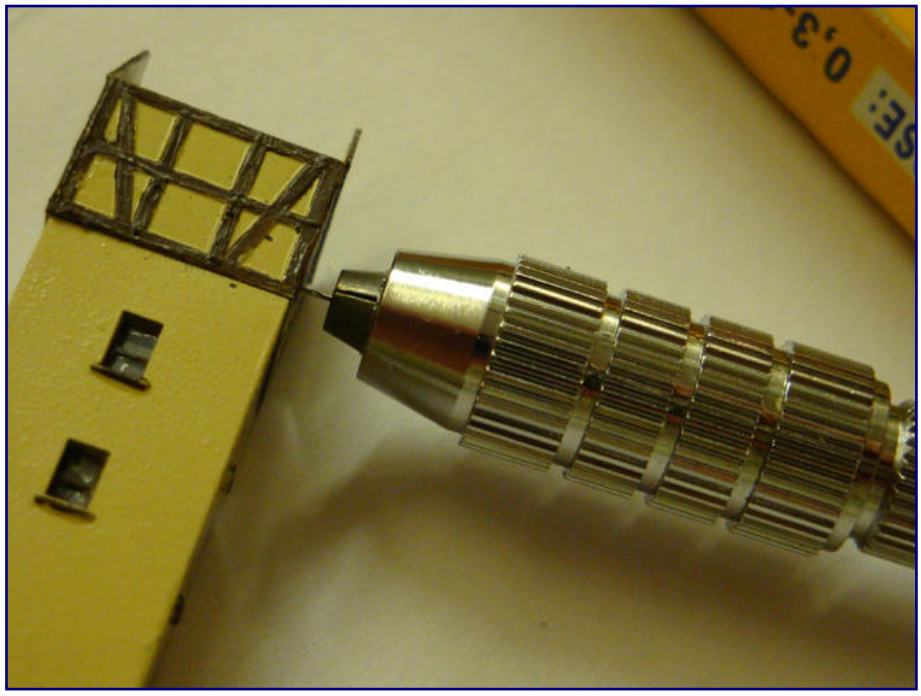
Wir haben uns für klassische Dachpfannen entschieden, weil sie uns regional unabhängiger erschienen und sind deshalb dem matten Lack treu geblieben. Nach dem Durchtrocknen wurden die Pfannen mit einem weitgehend ausgestrichenen Pinsel ziegelrot überdeckt (Revell 37 matt).

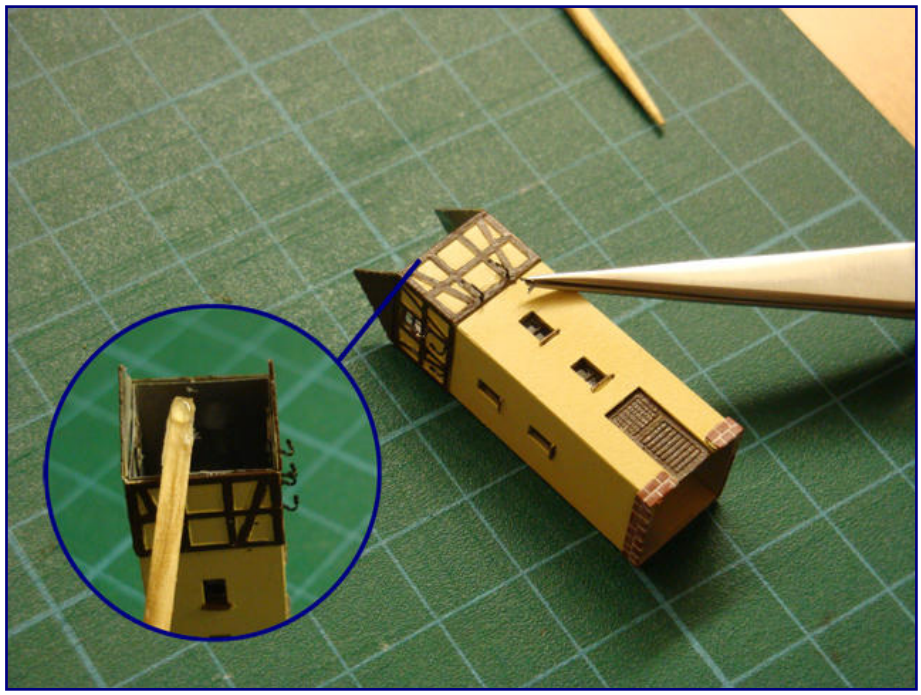
Dafür sind mehrere Arbeitsgänge erforderlich.

Zum Schluss wirken nicht alle Pfannen gleich intensiv in ihrer Farbe und auch die Fugen zwischen ihnen bleiben schwarz. Das gibt den Eindruck eines Daches exakt wieder, dass schon von Witterungsspuren gezeichnet ist. Die Isolatoren werden erst nach ihrem Einbau weiter bearbeitet.

Damit sind die Farbarbeiten – von eventuellen Nachbesserungen am Ende abgesehen – vorerst abgeschlossen. Weiter geht es also mit dem Zusammenbau, bei dem nun Klebstoffe gefragt sind. Als nächstes haben wir die Holzverschalung des Giebels aufgeklebt, wofür sich Uhu Alleskleber Super „Strong & Safe“ anbot, weil er aufgrund seiner Rezeptur ähnlich fest wie reiner Sekundenkleber wird, aber noch kurzzeitige Korrekturen erlaubt. Aufgetragen wird wie immer mit einem Zahnstocher.

Weiter geht es in gleicher Weise anschließend mit der Tür im Eingangsbereich. Es folgen die Sockelsteine, die als ein einziges Ätzteil nahtlos konzipiert wurden. Sie müssen vor dem Einbau noch vorsichtig für alle vier Außenkanten fast rechtwinklig zurechtgebogen werden, der Lack darf nicht abplatzen und sollte auch nicht von der Biegezange beschädigt werden.



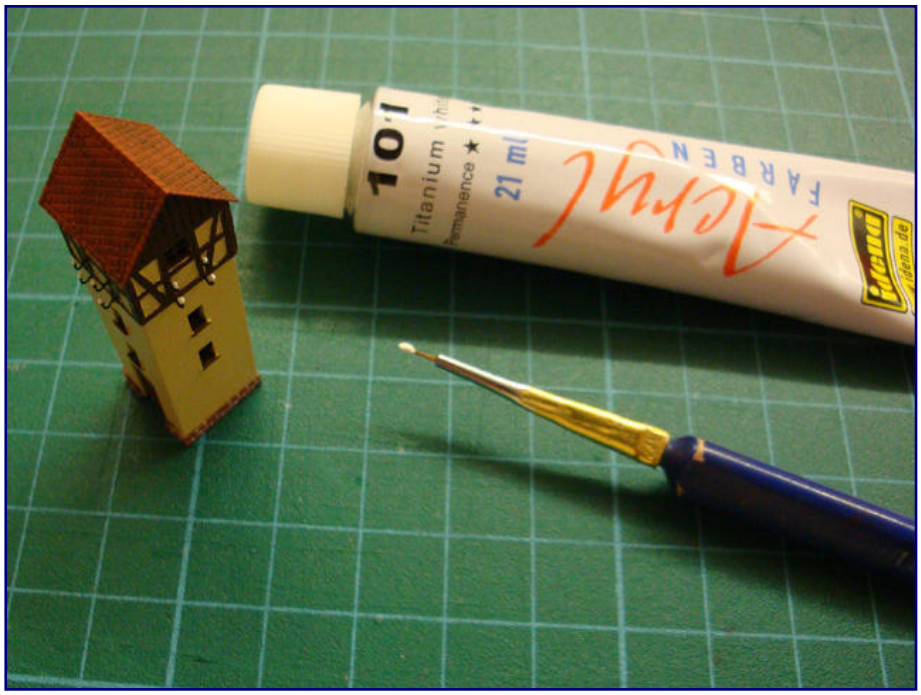


Die Löcher für die Isolatoren lagen in den beiden Blechlagen des Obergeschosses nicht exakt übereinander. Daher mussten sie mit einem 0,3-mm-HSS-Bohrer erst von Hand aufgebohrt werden (Bild oben).

Anschließend lassen sich die Isolatoren problemlos einsetzen (Bild unten) und von innen mit einem Tropfen Alleskleber Super „Strong & Safe“, aufgetragen mit der Zahnstocherspitze, von innen ankleben (Bild im Bild, unten).

So können sie aufgeschoben werden und ihr korrekter Sitz vorab überprüft werden. Erst mit dem Festkleben werden sie dann endgültig und vollständig abgeknickt. Viel Fingerspitzengefühl verlangen die Fensterrahmen, denn sie müssen von innen verklebt werden. Leider rasten sie nicht spürbar ein und lassen sich deshalb nicht sicher fixieren.

So kommt der erwähnte Uhu-Kleber ein weiteres Mal zum Einsatz: Dünn aufgetragen auf die Innenseite des Mauerwerks lässt sich einem Malheur sicher vorbeugen. Mit der Pinzette wird der Rahmen nun zielgenau aufgelegt, aber noch nicht angedrückt. Sollte die Sichtkontrolle von außen dies ergeben, kann der Rahmen in geringem Maß noch mit dem Zahnstocher in Position gerückt werden. Erst danach wird durch kurzen Druck endgültig fixiert.



Sind auf diese Weise alle 10 Fenster an ihren Platz gerückt, ist erst mal eine kreative Pau-

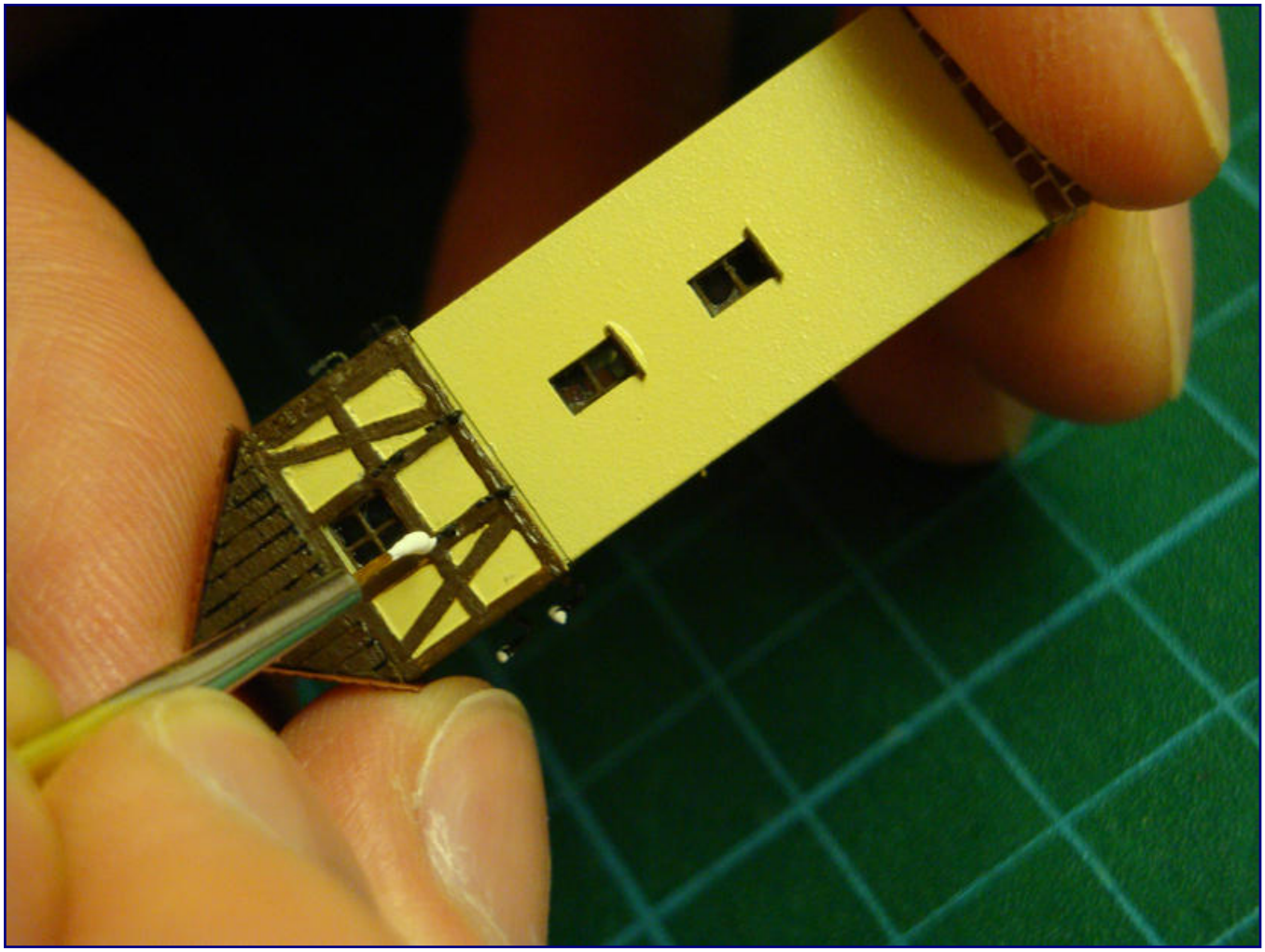


Bild oben und unten:
Dank ihrer geringen Viskosität eignet sich weiße Acrylfarbe bestens, um die Keramik-Isolatoren plastisch und dreidimensional wiederzugeben. Aufgetragen wird sie mit einem äußerst feinen Pinsel. Der Bau des Trafohauses findet damit seinen Abschluss.

se angesagt. Grund dafür ist, dass 1zu220-Modelle dem Bausatz auch Fensterfolien beigelegt hat, was bei anderen Anbietern nicht immer selbst-verständlich ist. Beim Arbeiten mit cyanacrylathaltigen Klebstoffen gebietet dies nun Vorsicht vor den Ausdünstungen, die beim Durchtrocknen des Klebers entstehen und sich als Schleier auf Glasnachbildungen zeigen können.

Auf der Anlage präsentiert sich das neue Trafohaus Erzgebirge von 1zu220-Modelle im Frühlingsmorgendunst und macht eine überaus gute Figur. Und auch die Modellbahner dürfen sich freuen: Den Bausatz gibt es schon nächsten Monat zu kaufen.

Nach einigen Stunden, besser einem ganzen Tag Arbeitspause geht es weiter. Den Maßen der Fenster angepasst plus einem Zuschnitt an allen vier Seiten wird die Fensterfolie zurechtgeschnitten und bereitgelegt. Das Aufkleben auf Rahmen bzw. Innenwandfläche erfolgt wie erwähnt nicht mit Klebstoffen, sondern mit Humbrol ClearFix (Fensterlack) oder einem anderen, hochglänzenden Klarlack, der auch leicht eingetrocknet sein darf.

Die Haltbarkeit der Klebeverbindung ist in der Regel vollkommen ausreichend. Vorteil dieser Methode ist, dass Fehler absolut unsichtbar bleiben, weil Klarlack wie Fensterglas stets durchsichtig bleibt und den Blick durch die Scheibe nicht stört.

Sobald auch dieser Schritt erledigt ist, widmen wir uns den Isolatoren. Wie eingangs beschrieben, stehen die vorgefertigten Löcher nicht exakt übereinander, auch hat der Lacküberzug den Durchmesser etwas eingeschränkt. Mit dem Handbohrer (z.B. aus dem Atelier Wagner) und einem HSS-Spiralbohrer der Größe 0,3 mm wird vorsichtig jede Öffnung aufgebohrt.

Passen die Isolatoren hinein und sitzen dank Sekundenkleber (von innen aufgetragen!) sicher, ist es an der Zeit, auch deren Keramikteile nachzubilden. Wie auch in früheren Bauberichten eignet sich dafür weiße Acrylfarbe aus der Tube, ursprünglich gedacht für das Arbeiten auf Leinwand, am besten. Sie verfließt durch ihre geringe Viskosität nicht und bildet nach dem Trocknen ideal die runden Vorbilder nach.

Erst ganz zum Schluss wird das Dach aufgesetzt. Nachdem es vorsichtig aus dem Trägerblech ausgeschnitten wurde, ist es noch Stück für Stück entsprechend der erforderlichen Neigung vorzubiegen, bevor es angeklebt werden kann. „Stück für Stück“ darf man hier wörtlich nehmen, denn Neusilber ist nach dem Knicken empfindlich gegen Bruch, sollte es mal zu viel des Guten gewesen sein.

Vergewissern Sie sich vor dem Ankleben noch mal, dass auch die nach unten zeigende Seite des Dachüberhangs lackiert wurde! Sie liegt außerhalb des Blickfelds und wird daher allzu schnell vergessen. Der Dachfirst wird jetzt vermutlich wieder etwas blank strahlen und eine letzte Farbkorrektur erfordern. Haben wir auch diese Hürde gemeistert, steht ein wunderschönes Trafohaus vor uns, das auf den Einbau in eine passende, ländliche Szenerie wartet.

Wir wurden von 1zu220-Modelle auch gefragt, was man noch besser machen könne. Auf Anhieb mag uns angesichts der Begeisterung über das Modell nichts einfallen. Am Ende sind wir aber noch auf einen kleinen, fast nebensächlich erscheinenden Punkt gekommen: Optimieren ließen sich vielleicht noch die Befestigungspunkte im Trägerbogen.

Sie sollten stets so dünn wie nur irgend möglich gehalten werden, denn entfernen lassen sie sich am Bauteil nur durch einen sauberen Schnitt, Feilen oder Nachschleifen ist bei Neusilber meist nicht möglich. Auch deren Platzierung bei nebeneinander liegenden Teilen sollte kritisch überdacht werden. Nicht immer müssen zwei Teile direkt verbunden sein, so dass manchmal auch ein anderer Steg den Ansatzpunkt liefern könnte.

Die Freude am fertigen Haus trüben können solche „Zimperlein“ natürlich nicht. Deshalb sagen wir jetzt herzlichen Glückwunsch und hoffen, dass sich das Neuheitenjahr 2009 auch bei anderen Herstellern so positiv fortsetzt, wie es bei 1zu220-Modelle heute angefangen hat.

Herstellerinformationen und Bezug:
http://www.1zu220-modelle.de

Alles im Kasten – schon seit 1986

Die etwas andere Modulanlage

Die Spur-Z-Freunde Saarpfalz gibt es seit 1989 – also seit genau 20 Jahren. Ursprünglich unter dem Namen Z-Club Treff Saarland gegründet, tragen sie seit 1995 den heutigen Namen. Bereits 1992 begannen die Mitglieder, Module zu bauen und diese zu größeren Anlagen zu kombinieren. Eine wohl bisher einmalige Sache stellt ein motorisierter Transrapid dar. Er durchquert die gesamte Modulanlage. Das Entstehen der Transrapidstrecke und die besondere Idee der sogenannten Kastenmodule möchten wir Ihnen heute vorstellen.

Von Franz-Josef Huwig und Johann Munz. In den Anfangsjahren pflegten die Spur-Z-Freunde Saarpfalz eine enge Verbindung zum Z-Club International, der 1986 in Stuttgart gegründet worden war. In der Clubzeitschrift, dem Z-Journal, das erstmals im September 1986 erschien, war gleich ein Z-Journal Extra enthalten, in dem auf 8 Seiten das Z-Rail-Modul-System – kurz das Z-Modul – vorgestellt wurde. Der Grundgedanke dabei war, durch eine geschlossene Modulbauweise die unterschiedlichsten Motive gestalten und miteinander verbinden zu können. Zitat aus dem Blatt: „Einzig beim Z-Modul ist es möglich, dass Sie aus den Schweizer Bergen nahezu übergangslos in den Hamburger Hafen fahren können.“

Bei einem Z-Modul ist die Grundplatte an 3 Seiten durch rechteckige Platten umschlossen. Die beiden Seitenwände stellen die Modulköpfe dar und haben genormte Ausschnitte, die als Modulübergänge für die Gleistrasse dienen. Zwei Module werden allerdings nicht direkt aneinander geschraubt, sondern in einem Abstand von 11 cm. Die Zwischenräume werden durch eine Blende an der Vorder- und Oberseite abgedeckt. Die Gleisenden werden durch ein Ausgleichsgleis miteinander verbunden. Der so entstandene Modulzwischenraum stellt dadurch eine Art Tunnel zwischen den Welten der verschiedenen Module dar.

Die Norm gibt die notwendigen Maße für die Modulübergänge (Trassenaussparung, Bohrungen für Modulverbinder, Modulbeine, Zwischengleis, Stromversorgung) an. Für die Modulformen (Strecken-, Eck-, Endmodule) sind nur Empfehlungen enthalten, um eine gewisse Einheitlichkeit der Wirkungsweise aller Module zu erzielen.

Den genauen Wortlaut der Norm mit allen Maßen sowie vielen Beispielen für die Gestaltung der Module können Sie mit freundlicher Genehmigung durch Herrn Roland Kimmich auf der Homepage der Spur-Z-Freunde Saarpfalz nachlesen oder auch herunterladen.

Spur-Z-Freunde Saarpfalz

Sie finden die Spur-Z-Freunde Saarpfalz auch im Internet.

Die Seite http://www.z-freunde.eu, auch unter http://www.z-freunde.de erreichbar, besteht seit August 2006.

Dort können Sie sich über die Aktivitäten des Clubs informieren, Kontakt aufnehmen oder auch in das Gästebuch eintragen.

Das Z-Modul finden Sie auf der Homepage unter Aktivitäten → Kastenmodule.

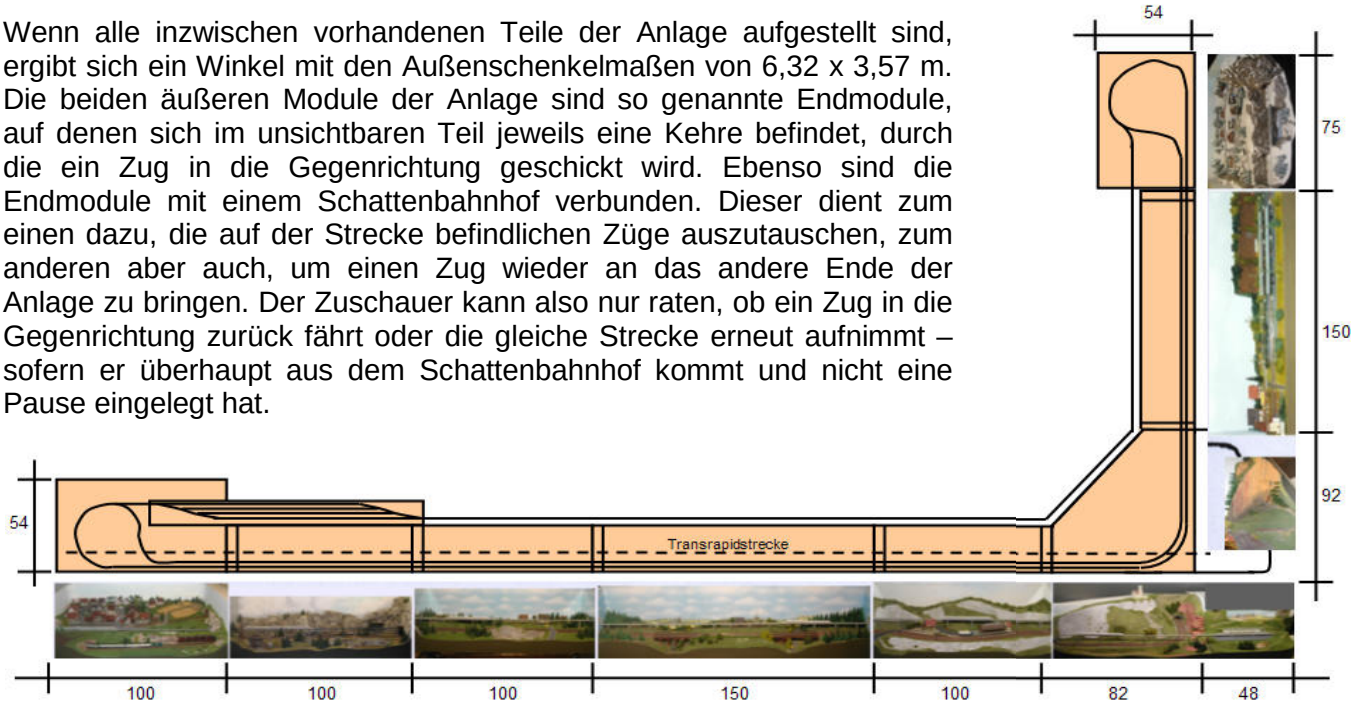
1992 ließen sich die Spur-Z-Freunde auf Anfrage des Gründers des Z-Cub International, Roland Kimmich, dazu begeistern, nach dieser Norm eine Modulanlage zu bauen. Der Start zum Bau erfolgte im Mai. Mit viel Elan wurde in einer wahren Euphorie an den insgesamt 7 Modulen gebaut, so dass diese bereits im November fertig gestellt und auf der Modellbahnmesse in Köln ausgestellt werden konnten.

Eine besondere Herausforderung beim Bau der Anlage war die geplante Transrapidstrecke. Die Trasse nebst Stützen, wie auch einen Prototyp eines zweiteiligen motorisierten Transrapid 07 wurde vom Z-

Club International bzw. Railex zur Verfügung gestellt. Der Faden zum Thema Transrapid wird an einer anderen Stelle dieses Berichtes wieder aufgenommen werden.

Im Folgejahr wurde die Anlage im Saarland und auf der Modellbahnmesse in Stuttgart gezeigt. Im Laufe der Zeit wurde die Anlage immer wieder erweitert, modifiziert und noch weitere Male ausgestellt. Die Anlage ist auch heute noch betriebsbereit.

Wenn alle inzwischen vorhandenen Teile der Anlage aufgestellt sind, ergibt sich ein Winkel mit den Außenschenkelmaßen von 6,32 x 3,57 m. Die beiden äußeren Module der Anlage sind so genannte Endmodule, auf denen sich im unsichtbaren Teil jeweils eine Kehre befindet, durch die ein Zug in die Gegenrichtung geschickt wird. Ebenso sind die Endmodule mit einem Schattenbahnhof verbunden. Dieser dient zum einen dazu, die auf der Strecke befindlichen Züge auszutauschen, zum anderen aber auch, um einen Zug wieder an das andere Ende der Anlage zu bringen. Der Zuschauer kann also nur raten, ob ein Zug in die Gegenrichtung zurück fährt oder die gleiche Strecke erneut aufnimmt – sofern er überhaupt aus dem Schattenbahnhof kommt und nicht eine Pause eingelegt hat.



Die gesamte Anlage bildet ein „L“, wenn alle Erbauer ihre Module zusammen aufbauen. Auf jedem ist eine eigenständige Idee verwirklicht. Aufgrund ihrer Größe (Maßangaben in cm) können alle Module einzeln auch als eigenständige Dioramen verwendet werden.

Endmodul links

An Hand des linken Endmoduls soll das Prinzip der Kastenmodule erläutert werden. Dieses Modul stellt für sich ein Diorama dar. Es beherbergt neben der Hauptstrecke eine Nebenstrecke sowie einen Haltepunkt für Nebenbahn und Transrapid nahe einer kleinen Stadt.

Der linke Teil ist mit blühenden Bäumen und frisch eingesäten Feldern frühlingshaft gestaltet, wohingegen die rechte Hälfte mit goldgelben Kornfeldern, die gerade abgeerntet werden, den Sommer darstellt. Das Diorama ist von 3 Seiten eingeschlossen, die als Hintergrund gestaltet sind. Als Endmodul ist dieses Modul tiefer, da es die Wendeschleife verbergen muss. Auf der rechten Seite sehen Sie die Tunnel, durch die die Züge das Diorama verlassen bzw. in das Diorama einfahren.

Für den Transport besitzen die einzelnen Module entsprechende „Verschalungen“, um sie vor Staub und Beschädigungen zu schützen. Griffe an den Seiten erlauben das bequeme Anfassen beim Ein- und Ausladen zu Hause und am Ausstellungsort. Die Seiten sind bei allen Zwischenmodulen – anders als die Außenseiten der Endmodule – etwas weniger aufwändig gestaltet, da sie ohnehin nach dem Zusammenbau nicht zu sehen sind.

Die auf der nächsten Seite dargestellte, rechte Modulseite ist mit der Blende für den Modulzwischenraum versehen, während die linke Seite – diese wird später gezeigt – flach gestaltet ist. Hier kann man die elektrischen und Schienen-Schnittstellen sehen. Die Öffnung im Bild oben in der

linken Seite des Endmoduls wird zum „Aufgleisen“ des Transrapid benötigt, da er nicht von oben auf die Trasse gesetzt werden kann.

Als Material für das Getreidefeld wurde eine 3 mm dicke Schaumgummimatte verwendet, die mit goldgelber Acrylfarbe angemalt wurde. Damit wurde die Illusion von satt stehenden Getreidehalmen erreicht.

Zwei weitere Platten - mit Winkeln befestigt - genügen, um das Modul beim Transport sicher vor Beschädigungen zu schützen.

Die linke Seite ist sauber gestaltet, da sie ja gleichzeitig Außenseite der Anlage ist und beim Aufstellen nicht abgebaut wird.

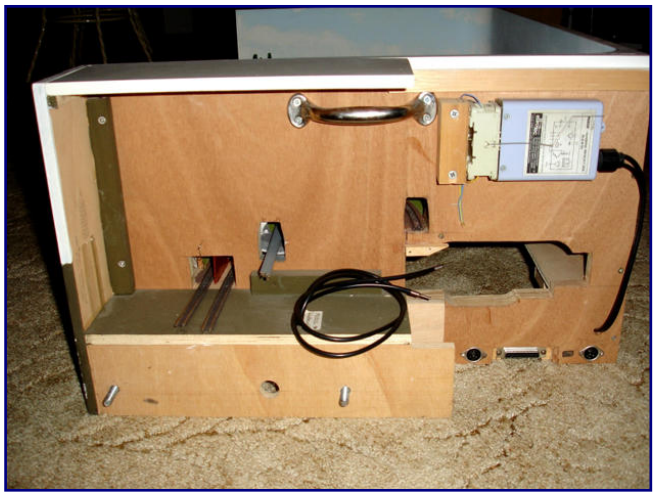
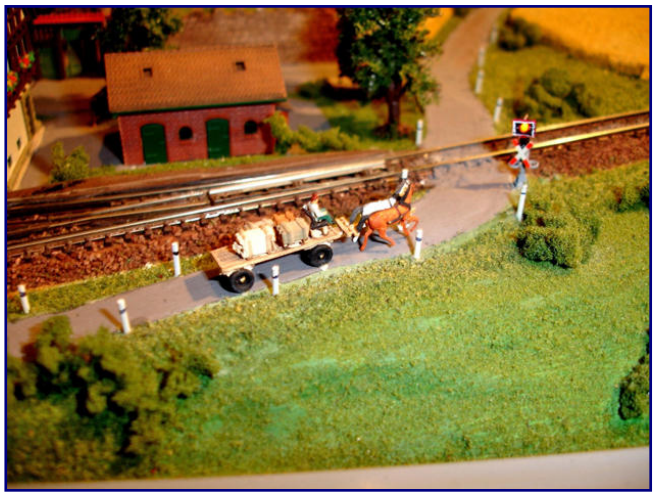


Bild oben links:
Die Anschlüsse dienen alle der sicheren und kompakten elektrischen und Schienen- sowie der Modulverbindung. Der graue Bauteil ist eine Lichtschranke für die Transrapid-steuerung.

Bild unten links:
Obwohl es im Städtchen beschaulich zugeht, ist ein Radfahrer von einem Auto angefahren worden. Polizei und Rettungs-wagen und sogar ein Rüstfahrzeug der Feuerwehr sind angerückt.

Bild unten rechts:
Auf der Landstraße nähert sich ein mit Kisten beladenes Fuhrwerk dem Bahnübergang. Das Blinklicht am Andreaskreuz zeigt an, dass gleich ein Zug vorbeikommen wird.



Die Getreideernte ist in vollem Gange. Die bereits abgemähten Getreidegarben werden auf den schon hoch aufgetürmten Heuwagen geladen.

In der Dämmerung befährt das Schweineschnäuzchen noch einmal die Strecke. Es handelt sich um einen Eigenbau auf der Basis eines Märklin-VT98.

Endmodul rechts

Das rechte Endmodul stellt das andere Ende eines Jahres dar – nämlich den Winter. Hoch gelegen in felsiger Landschaft liegt ein idyllisches Dorf mit einem kleinen Bahnhof an einer Nebenstrecke. Tiefer im Tal verläuft die zweigleisige elektrifizierte Hauptstrecke. Die Landschaft ist tief verschneit. Auch dieses Diorama ist etwas tiefer, denn auch hier ist eine Wendeschleife verborgen.

Diese linke Seite ist das Gegenstück zur oben gezeigten rechten Modulseite, die ebenfalls nach dem Aufstellen nicht mehr zu sehen ist. Auch hier sind die Durchgänge von Modul zu Modul zu sehen. Sie passen exakt mit denen auf der Gegenseite zusammen.

Bild links:
Die elektrischen sowie Schienen- und Modulverbindungen als Gegenstück zur oben gezeigten Modulinnenseite des linken Endmoduls.

Massive Felsmassen kennzeichnen dieses Modul. Auf dem Felsplateau liegt das winterlich verschneite Dorf.

Auf dem Felsplateau befindet sich auch dieser kleine Bahnhof, in den gerade ein dampfbespannter Personenzug eingefahren ist.

Idyllisch im hinteren Teil des Moduls steht dieses Chalet. Der Schnee liegt nicht nur im Garten, sondern auch auf den Geländern.

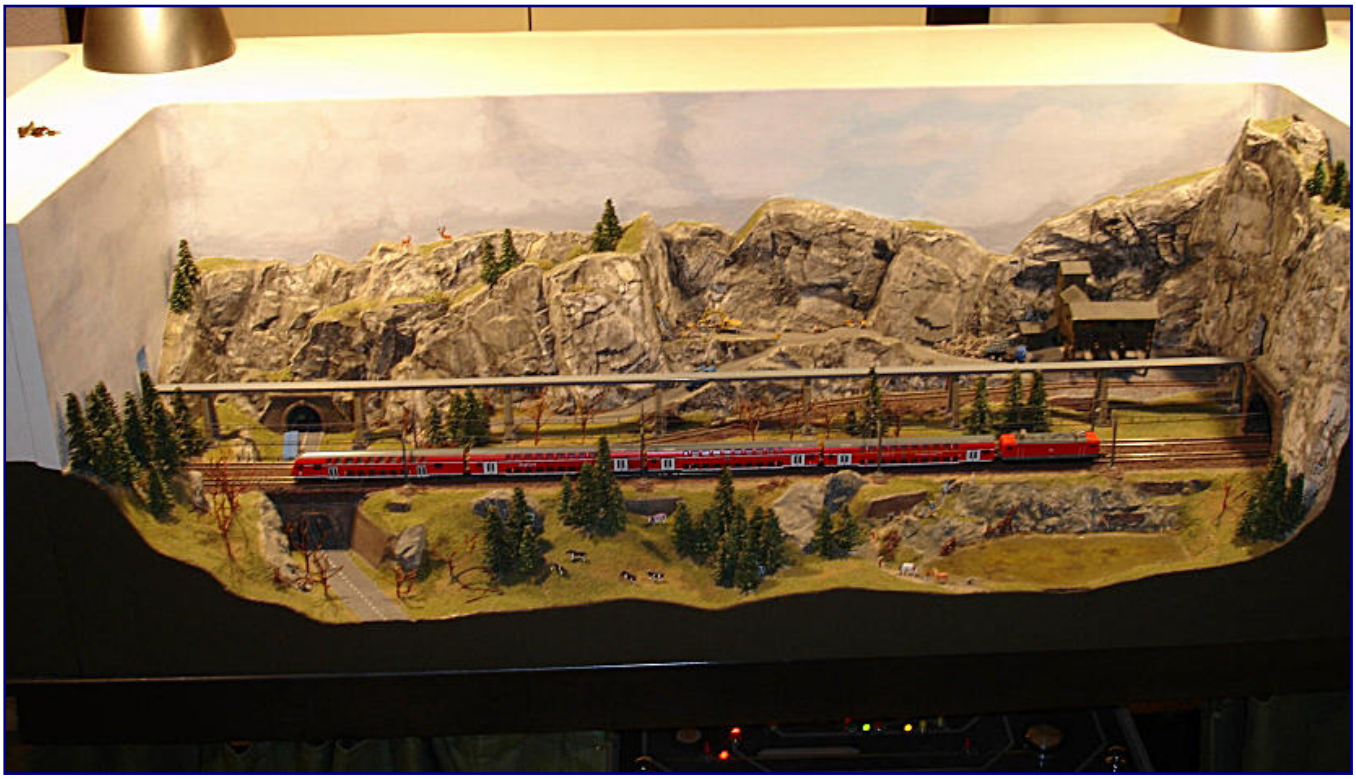
„Schi und Rodel gut - das macht auch dem Schneemann Mut."

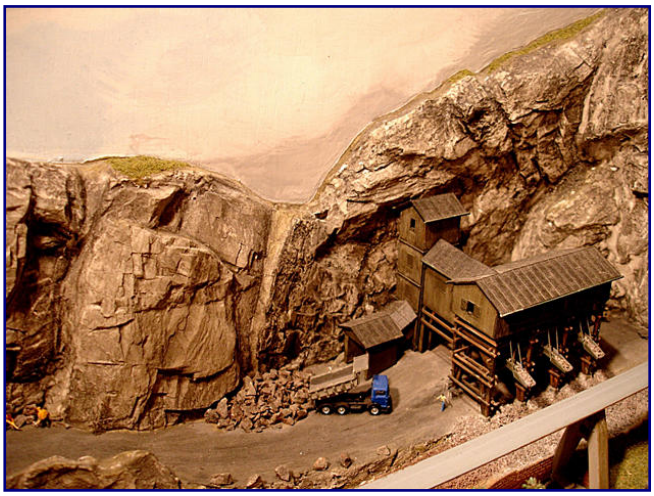
Zwischenmodul Schotterwerk

Das Modul mit dem Schotterwerk – ebenfalls mit felsiger Landschaft dargestellt – ist als Zwischenmodul ausgeprägt. Es ist schmäler als die beiden Endmodule. Der Abstand hinter dem Modul bis zum Rand ist mit einer Blende abgedeckt. Die Felsen sind massiv und filigran zugleich. Diese Feinheit wurde mit dem Werkstoff Keramin erreicht.

Zunächst wurde eine Kautschukform von einem etwa 10 mal 20 cm großen Originalfelsstück angefertigt. Mittels dieser Form wurde das Original mehrfach aus Keramin reproduziert. Abgesägte und gebrochene Stücke dieser Abgüsse wurden zu en Felslandschaften zusammengestellt und geklebt. Die Tönung der Felsen erfolgte mit eingefärbtem Wasser, das die Strukturen besonders gut hervorgehoben hat.

Der Hohlraum unter der Abdeckung wurde für einen herausnehmbaren Schattenbahnhof genutzt. Wie im ersten Bild des Beitrages ersichtlich, ist die 2-gleisige Strecke im sichtbaren Vordergrund als üblicher Hundeknochen angelegt. Bei Nutzung des Schattenbahnhofs können die Züge außerdem hinter der Kulisse zurückfahren oder auch ausgetauscht werden.





Seite 1, Bild unten links:
Das Schotterwerk drückt sich nahe an die steil aufragenden Felsen.

Seite 19, Bild unten rechts:
Die Fahrgäste können aus dem gerade vorbeifahrenden Transrapid den Bagger und die Arbeiter beim Abräumen des Schotters von der letzten Sprengung beobachten.

Bild oben links:
In dieser schönen Landschaft – wer würde das der bekannten lila Kuh nicht gönnen – hält man sich gerne auf.

Bild oben rechts:
Auch Wanderer sind hier unterwegs – in sicherer Entfernung von den Felssprengungen beim Schotterwerk.

Der Transrapid

Auf den bisherigen Bildern hat man ihn schon mehrmals gesehen – den Transrapid. 1992 brachte

Das Bild zeigt verschiedene zwei- und dreiteilige Transrapid-Zuggarnituren des Typs 07 (1., 3. und 5. Garnitur) und des Typs 08 (2. und 4. Garnitur). Motorisiert ist jeweils nur ein Zug der Bauart 07 und 08. Die übrigen sind momentan nur Demonstrationsobjekte.

Ein Transrapid 07 hält im Bahnhof. Offenbar ist heute ein besonderer Tag, denn auch ein Typ 08 ist gerade angekommen.

Eine dreiteilige Garnitur ist im Begriff das linke Endmodul durch den Tunnel zu verlassen.

Roland Kimmich zusammen mit der Idee zu dieser Modulanlage auch jene mit, den Transrapid durch diese Anlage brausen zu lassen.

Die Firma Railex hatte gerade den Prototyp für einen Transrapid 07 inklusive Trasse und Stützen in Spur Z gefertigt. Auf der geplanten Anlage der Spur-Z-Freunde Saarpfalz sollte der Zug denn auch gleich fahren.

Es versteht sich fast von selbst, dass der Transrapid hier nicht auf einem Magnetfeld schwebt. Vielmehr rollt die Magnetschwebebahn wie alle anderen Züge auf der Anlage auf Rädern und Schienen. Die Trasse entspricht dabei den Gleisen. Die großen Antriebsräder einer Dampflok wurden gedreht, so dass die Spurkränze nach außen zeigen. So kann das Gleis in Form eines „Balken“ zwischen die Räder genommen werden.

In der Zwischenzeit sind im Eigenbau noch weitere Fahrzeuge entstanden. Franz-Josef Huwig hat so z. B. auch die Dekoration des Typs 08 entwickelt. Die anfänglich vorhandenen Trassen reichten nicht aus, so dass sie nachgebaut wurden. Ebenso wurden weitere Fahrzeuge motorisiert, von denen Sie einige auf dem Bild unten sehen können. Bewegte Bilder des Transrapid finden Sie auf der Homepage der Spur-Z-Freunde Saarpfalz unter Aktivitäten → Transrapid.

Eine Transrapid-07-Garnitur überquert das Zwischenmodul und verschwindet im unterirdischen Bahnhof des rechten Endmoduls.

Auf dem Bild kann man besonders schön das Tragwerk für die Trasse erkennen.

Das rechte Endmodul hat keine Transrapidtrasse, um das Endmodul, wie eingangs in der Übersicht gezeigt, verwenden zu können. Die Module des abgewinkelten Schenkels sind alle ohne Transrapid konzipiert. Mit der Lösung des unterirdischen Bahnhofs, kann das rechte Endmodul sowohl an ein Modul mit Transrapid als auch an eines ohne angeschlossen werden.

Alle Grafiken und Bilder: Franz-Josef Huwig

Aktivitäten der Z-Freunde, Gästebuch und Kontaktaufnahme:
http://www.z-freunde.eu
http://www.z-freunde.de

Hersteller der Magnetschwebebahn:
http://www.railex.de

Anzeige

Zwei neue Bücher im direkten Vergleich

Gleich oder doch verschieden?

Dass zeitgleich oder zeitnah verschiedene Bücher mit gleichen Themen auf den Markt gelangen, kommt leider das eine oder andere Mal vor. Als merkwürdig empfanden wir es aber, als der Geramond-Verlag zeitgleich zwei Bücher mit den Titeln „Modellbahn-Zugbildung“ und „Epoche III – die fünfziger und sechziger Jahre auf der Modellbahn“ ankündigte und sie kurz nacheinander erschienen. Sollte ihr einziger Unterschied tatsächlich in der Zeitauswahl bestehen, die zumindest teilweise Überschneidungen befürchten lässt?

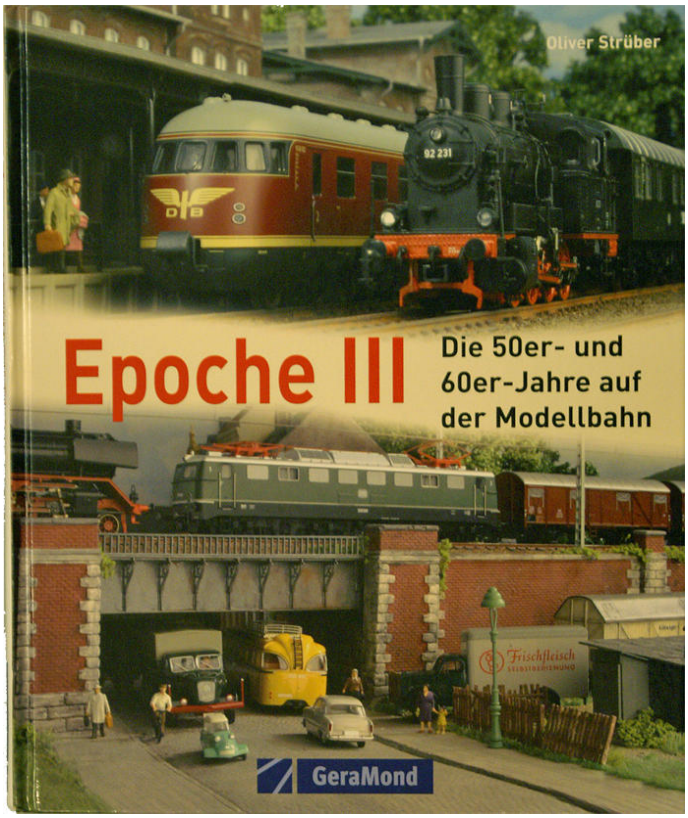
Oliver Strüber
Epoche III
Die 50er- und 60er-Jahre auf der Modellbahn

GeraMond Verlag
München 2008

Gebundenes Buch
Format 22,3 x 26,5 cm
144 Seiten mit ca. 200 Abbildungen

ISBN 978-3-7654-7346-3
Preis 29,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Die Autoren sind in der Modellbahnszene nicht unbekannt: Markus Tiedtke („Modellbahn-Zugbildung“) gehört zu den renommiertesten Modellbahnfotografen unserer Zeit und ist aus vielen Publikationen bekannt. Auch Oliver Strüber („Epoche III“) ist in der Welt der kleinen Eisenbahnen kein Unbekannter.

Umso merkwürdiger erschien uns, dass sich der Geramond-Verlag offenbar selbst Konkurrenz machen könnte. Format der Bücher und auch deren Rücken zeigen deutlich, dass man auf die gleiche Klientel zielt und die Werke durchaus als Reihe versteht. So weit, so gut – aber hätte nicht ein Werk ausgereicht, das uns die Welt der Modellzüge in der immer noch beliebtesten Zeit näher bringt?

Eine solche Frage müsste man klar mit „Ja“ beantworten, aber weit gefehlt: Die Bücher sind keinesfalls identisch oder zeigen auch nur ansatzweise Überschneidungen. Während die Inhalte des Buches von Markus Tiedtke durch den Titel klar umschrieben werden, lockt der Untertitel des zweiten Werks hingegen schnell auf eine falsche Fährte.

Oliver Strüber ging es vielmehr darum, das Umfeld einer Modellbahn zu beschreiben und historische Zusammenhänge aufzuzeigen, die für eine authentische Wiedergabe der Wirtschaftswunderjahre unabdingbar sind. Das Geschehen auf der Eisenbahn selbst sollte da vermutlich nur eine begleitende Rolle spielen.

Trotzdem haben 8 der 13 Kapitel einen direkten Bahnbezug. Den Rest teilen sich die Moden der Architektur, Autos, Landmaschinen und das Drumherum wie Kino, Wohnungseinrichtung oder

Kleidung. Aus Sicht des Modellbahners wurden leider Stil und Mode der Bekleidung zugunsten der Ausstattung von Wohnräumen mit Kühlschränken, E-Herden und Staubsaugern vernachlässigt.

Diese sind als technische Errungenschaften zwar wichtig, um das Lebensgefühl, die Atmosphäre und das Selbstverständnis vergangener Zeiten nachempfinden und verstehen zu können – und eben das vermittelt das Buch insgesamt sehr gut – aber sie sind im Gegensatz zur richtigen und typischen Kleidung von Figuren kaum Bestandteil einer Umsetzung im Modell.

So hätte vielleicht auch die Beschreibung zeitgenössischer Druckwerbung weiter vertieft und hinsichtlich der gewählten Medien und Stile nach den beiden Jahrzehnten deutlicher differenziert werden können. Aufschlussreich wäre auch eine Unterscheidung in Art und Umfang zwischen der Werbung in der sozialen Marktwirtschaft und der sozialistischen Planwirtschaft gewesen, was bei den übrigen Themen fast das ganze Buch durchzieht und nur an dessen Ende zu kurz kommt.

Gut gelungen ist das Gewünschte, von einer Unterscheidung nach West- und Ostdeutschland mal abgesehen, am Beispiel des Lichts auf den Straßen: Erläutert werden der Ersatz von Gaslaternen durch elektrische Bauarten und das verstärkte Aufkommen von Leuchtreklamen und Neonröhren unter dem amerikanischen Einfluss als prägende Merkmale je eines der beiden Jahrzehnte.

Auch die Situation auf den Straßen wird deutlich charakterisiert. Schilder, Pfosten, Autokennzeichen und Telefonzellen waren und sind markante Symbole für das Einorden einer Szenerie in die geschichtliche Epoche. Zur Perfektion dieses Abschnitts fehlt eigentlich nur die Wiedergabe historischer Verkehrszeichen, die im Laufe der Zeit abgeschafft oder verändert wurden (Beispiel: Einbahnstraße, Stop / Vorfahrt gewähren).

Auflockernd und unterhaltsam wirkten zwischendurch die kurzen Bastelvorschläge. Einige der Eisenbahnthemen wie die Entwicklung von Spezialwagen wären allerdings im Buch „Modellbahn-Zugbildung“ besser aufgehoben gewesen. Diesem Titel wollen wir uns nun widmen.

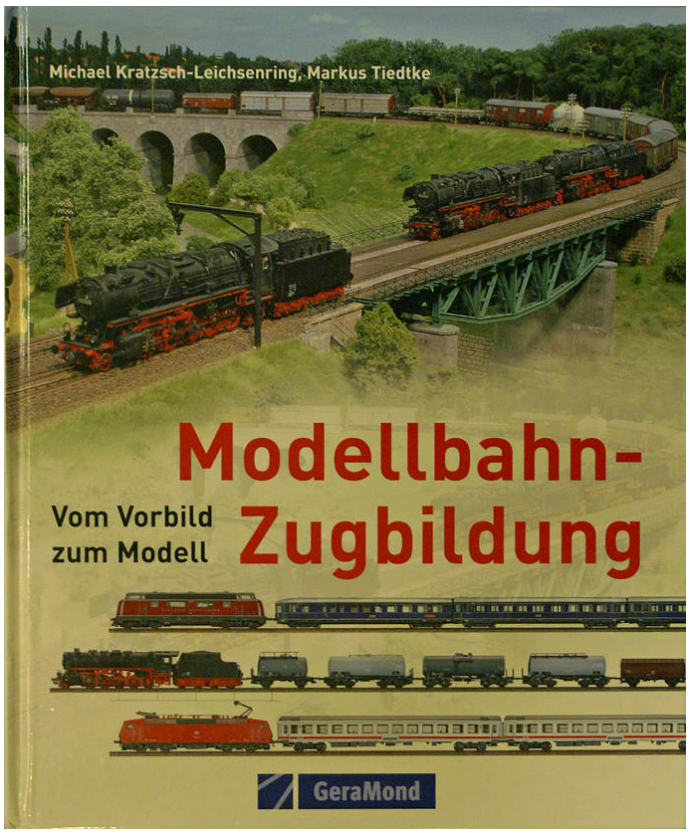
Markus Tiedtke, Michael Kratzsch-Leichsenring
Modellbahn-Zugbildung
Vom Vorbild zum Modell

GeraMond Verlag
München 2008

Gebundenes Buch
Format 22,3 x 26,5 cm
144 Seiten mit ca. 250 Abbildungen

ISBN 978-3-7654-7344-9
Preis 29,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Auch bei diesem Buch handelt es sich um ein fachlich fundiertes, kurzweilig geschriebenes und reich bebildertes Werk. Gleich im Vorwort wird deutlich herausgestellt, dass dessen Ziel nicht ein Dogma für Vorbildfreunde ist, sondern eine Hilfe für Modellbahner darstellt, die vorbildnahe Garnituren bilden wollen - vorbildnah und nicht vorbildgerecht deshalb, weil das Buch die Sachzwänge des Modells aufgreift und durch Kompromisse berücksichtigt.

Deshalb liegt ein Fokus auf kurze oder sinnvoll verkürzte Garnituren. Gute, abwechslungsreiche Bilder von Vorbild und Modell sowie vor allem sinnvolle Modellschaubilder statt Zugbildungsplänen grenzen es von ähnlichen Publikationen ab. Die Orientierung an verschiedenen Zuggattungen und Frachtarten ergeben in der Summe 20 Kapitel.

Darin wird wohl kein Zug vergessen, der auf einer Modellbahn fahren könnte. Auch seltener anzutreffende Themen wie Schlafwagen- oder Post-/Gepäckzüge finden sich in „Modellbahn-Zugbildung“ wieder. Bei den Güterzügen wird auch Sonderformen wie den Leig-Einheiten viel Platz eingeräumt und deren Sinn und System an gut ausgewählten Vorbildfotos dokumentiert.

Am Beispiel des Von-Haus-zu-Haus-Verkehrs der DB wird die Entwicklung zum Containerverkehr vollzogen und eine geschichtliche Orientierung möglich. Vieh- und Lebensmitteltransporte werden korrekt als vollständige oder überwiegende Relikte der Vergangenheit gekennzeichnet.

Als zeitlos dürfen Schütt-/Massengüter gelten, bei denen lediglich die Wagentypen ein historisches Einordnen erlauben. Am Beispiel des steigenden Mineralbedarfs nach dem 2. Weltkrieg wird sehr anschaulich beschrieben, wie die Entwicklung von einzelnen Wagen im gemischten Güterzug hin zum Ganzzug verläuft.

Mit diesem Wissen ausgestattet, wird es dem Modellbahner viel leichter, authentische Züge auf seiner Anlage nachzubilden oder passende Kompositionen für die Vitrine zu bilden. Mehr Freude wird er daran nach der Lektüre vermutlich auch haben. Das tröstet auch darüber hinweg, dass sich die Autoren ausschließlich am Sortiment der Spurweite H0 orientieren, ohne zumindest zwischendurch auch mal die kleineren Baugrößen explizit einzubinden.

Frei von Fehlern ist aber auch dieses Werk trotz größter Sorgfalt und fundierten Wissens der Urheber nicht: So lief die Vorserien-E03 zumindest nicht planmäßig vor dem TEE „Rheingold“, der übrigens bis und nicht ab 1965 stahlblau-beige lackiert war.

Vermisst haben wir eine Anmerkung, dass bis weit in die Siebziger hinein regelmäßig doppelt so viele Abteil- wie Großraumwagen in hochwertigen Fernzügen eingestellt waren, denn dieses Prinzip ließe sich ja ohne Probleme auch im Modell einhalten.

Ebenso hätte es sich gelohnt, die Blockzugbildung (feste Trennung der 1. und 2. Wagenklasse durch den Speisewagen) als Merkmal des IC, EC, IR und ICE zu erwähnen und sie dadurch von Zuggattungen wie Personen-/Nahverkehrs-, Eil- und D-Zügen abzugrenzen.

Bereits erwähnt haben wir, dass eine Beschreibung der Entwicklung von Spezialwagen in diesem Buch besser aufgehoben gewesen wäre als in „Epoche III“. Dafür hätte man dann Bastelvorschläge wie diejenigen zur funktionsfähigen Innenbeleuchtung für Personenwagen weglassen können, denn dieses Buch braucht keine Füllthemen und wäre ohne ebenso unterhaltsam zu lesen.

Gut gefallen hat uns hingegen das Kapitel „Züge sichern“, denn irgendwo ist immer (Zug-)Schluss und das sollte man auch im Modell zeigen; schließlich wird hier Wert auf höchstmögliche Authentizität gelegt. Auch der Abschnitt „Ungewöhnliche Züge“ macht Spaß, denn er liefert eine glaubhafte Rechtfertigung für eine Baureihe 103 vor einem schweren Kohlezug (Füll- oder Ersatzleistung) oder andere Kuriositäten.

Fazit unserer Betrachtungen: Beide heute rezensierten Bücher sind nicht frei von Schwächen. Zusammen sind sie tatsächlich doppelt nützlich für jeden Modellbahner selbst in der Spurweite Z, denn für die Umsetzung all der Anregungen finden sich weitaus mehr Anbieter als nur die großen der Branche.

Gemeinsam haben sie nur das Vermitteln von prägenden Vorbildmerkmalen über die Annäherung von historischen Aspekten. Doch gerade das hat zuvor im Markt gefehlt und stellt die Hilfe dar, die viele Modellbahnfreunde lange vermisst haben.

Verlagsseiten von GeraMond:
http://www.geramond.de

Modellbahnausstellung in Zell (Mosel)

5. Adventstreffen der Spur Z

Das Adventstreffen der Spur Z, nach außen schlicht als Modellbahnausstellung des Gewerbevereins Zell deklariert, ist eine feste Größe im Leben der Zetties geworden. 2008 feierte es mit der 5. Auflage schon ein kleines Jubiläum. Und obwohl sich immer wieder (fast) die gleichen Menschen dort treffen, gibt es doch jedes Mal Neues zu berichten.

Das Adventstreffen besteht im Grunde aus drei Komponenten: Modellbahn-Stammtische am Freitag und Samstagabend, dem Aufbau am Samstag samt Anlagenbesichtigung durch die Teilnehmer und der offiziellen Modellbahnausstellung am zweiten Adventssonntag. Der Charakter der Veranstaltung soll bewusst familiär und nicht kommerziell gehalten werden, weshalb nur eine Handvoll Anbieter teilnehmen dürfen, die für die Zetties selbst und nicht für die Besucher von Interesse sind.

Zu diesen gehörten Trafofuchs, Rolfs Laedchen, Ladegut Küpper und High Tech Modellbahnen. Sie zeigten eine Übersicht ihrer Sortimente und präsentierten die aktuellen Herbst- und Winterneuheiten.

So stellte Achim Grob einen überarbeiteten Beleuchtungseinsatz für Märklins Baureihe 221 (V200[1]; z.B. Art.-Nr. 8820) vor, der eine größere Lichtausbeute für das obere Spitzenlicht bietet und daher für eine deutlich gleichmäßigere Ausleuchtung aller drei Lampen sorgt. Auch den **Trainini Fotokalender 2009** konnte man dort ausgedruckt erwerben, denn die Druckdienstleistung für die frei erhältliche Datei gehört dort schon traditionell zum Programm.

Aufwändig gestaltet KoMi-Miniaturfiguren. So kann eine einzelne auch schnell aus 10 Teilen bestehen. Die Wirkung, wie hier an der Schihütte „Bunger Loch“ spricht für sich.

An der Schwelle zum kommerziellen Anbieter steht KoMi-Miniaturen. Der Name entstand aus den ersten Silben der Vornamen des Paares. Freude haben die beiden an individuellen Figurenlösungen gefunden, bei denen jeder einzelne Miniaturmensch, aber auch Tiere, exakt für

eine bestimmte Einzelszene gestaltet werden. So besteht die äußere Gestalt, die man sieht, schnell aus 10 einzelnen Teilen oder mehr – jede Figur ein absolutes Unikat.

Beispielhaft und passend zur Jahreszeit wurde dies am Beispiel einer Krippe vorgeführt. Alle biblischen Figuren standen den großen Bekannten unter dem Weihnachtsaum in nichts nach. Dazu gehörte dann auch eine leuchtende Laterne in der Hand von Josef.

Anlagen nach US-Vorbildern bestechen durch lange Güterzüge und häufig schroffe Landschaften. Die Module von Dietmar Allekotte, Peter Rogel und Kay Waibel standen dem in keiner Weise nach.

Gerne sollen solche Nachbildungen auch käuflich angeboten werden, doch hat soviel Handarbeit natürlich auch einen (angemessenen) Preis. Und so lief das meiste bisher eher auf der Basis „Eine Hand wäscht die andere“ als Tauschgeschäft gegen die Handarbeiten anderer ab.

Die Freunde der US-Bahnen kamen auch dieses Jahr nicht zu kurz. Gleich drei Anlagen, zwei davon aus Modulen zusammengesetzt, hatten nordamerikanische Motive zum Vorbild. So reihte sich an das bereits im Jahr 2006 vorgestellte und 2007 überarbeitete Brückenmodul von Markus Gaa eine Viehverladung an, der noch weitere Stücke mit viel Gleisfläche, aber noch ohne Landschaftsgestaltung folgten.

Dietmar Allekotte, Kay Waibel und Peter Rogel hatten ihre ZFE-Micro-Module nach US-Vorbild zu einer L-Anlage großen Ausmaßes verbunden. Landschaftlich boten sie viel Abwechslung, darunter ein Brückenmodul, einen Bahnübergang, oder eine kleine Farm am Rand der Bahnstrecke. Einer der Höhepunkte war wieder der „Rubble Shed“, eine über die Bahnstrecke reichende Geröllrutsche.

Die schnellste, betriebsfähige Dampflokomotive der Welt, die 18 201 der Deutschen Reichsbahn (Ost), führte Gunnar Häberer als Spur-Z-Modell vor. Beschriftet ist sie hier nach dem Computerschema als Baureihe 02.

Vor ihr hat sich ein Eisenbahnfotofreund, in den Vereinigten Staaten „Trainspotter“ genannt, postiert, um Filmaufnahmen von den vorbeifahrenden Güterzügen zu machen. Diese bestanden überwiegend aus Lokomotiven und Wagen der Anbieter AZL und MTL. Betrieben wurde die Anlage digital, was im Maßstab 1:220 viele Besucher verblüfft haben dürfte. Wer würde den kleinen Loks so viel Laufruhe und Betriebssicherheit zutrauen?

Neu auf den Rheintalmodulen von Hans-Georg Kunz war der Hubschrauber zur Schädlingsbekämpfung. Schon mit laufendem Rotor wartet er auf das Beenden des Tankvorgangs mit Pestiziden, um abheben und die Weinberge besprühen zu können.

Ebenfalls digital wird die Rangierspielanlage von Gunnar Häberer betrieben. Bei diesem Rangierspiel („Time Saver“) geht es um Zeit und Zeitvertreib, aber auch Geschicklichkeit und räumliches Vorstellungsvermögen, nicht um eine ausgestaltete Landschaft. Und so wird sich auch mancher Besucher an unterschiedlichen Rangieraufgaben versucht haben.

Seine Leidenschaft für die Zeit der DR Ost führte Gunnar stolz auf einem Testoval vor. Dort liefen im Schlepp der grünen 18 201, im Vor-

Eine Herausforderung für Helmut Küpper war die Viaduktbaustelle, die er nach der Vorlage von Restaurierungsarbeiten an einem echten Exemplar nachgebaut hat. Nun ist sie nicht nur eine Augenweide für die Besucher sondern dient auch der Präsentation neuer Ladegüter aus eigener Produktion (Ladegut Küpper).

Das Diorama „Staatsbesuch“ von Torsten Schubert (Kreativ-Weltrekordteam) gibt Anlass zum Schmunzeln: Wer genau hinsieht, erkennt das Logo der Z-Friends Europe auf der Standarte der Staatskarosse. Wer wird da bloß von Personenschutz und Polizeieskorte begeleitet? Die wunderschönen Motorräder galten bis vor kurzem noch als nicht beleuchtbar – das meinte zumindest Hersteller Gerhard Hannemann. Überzeugt…?

bild schnellste, betriebsfähige Dampflok der Welt, zwei- und dreiachsige Rekowagen. Kenner wissen, dass es sich hier komplett um Kleinserienmaterial handelt. Auch sonst wurde an diesem Wochenende viel, aber nicht nur digital gefahren.

Die Einsatzfahrzeuge von Torsten Schubert zeigen alle Beleuchtungseffekte, die auch das große Vorbild zu bieten hat. Besonders fallen der Flutlichtmast des THW und der Baustellenanhänger mit Leitpfeil auf.

Nach deutschen und holländischen Motiven hatten Volker Töpfer (Rhein-Neckar), Hans-Ulrich Druske (MIT-Nord), die Mitglie-der des ZIST 55 und des Z-werk220 (Niederlande) ihre Module zu zwei großen An-lagen zusammengestellt. In der Summe ergab das eine neue Komposition aus zum Teil bereits bekannten Stücken wie dem Kaliwerk von Wolfgang Fuchs.

Hans-Georg Kunz nahm zusammen mit seiner Ehefrau Ingeborg auch wieder teil und zeigte seine Rheintalanlage. Neu darauf waren ein Hubschrauber mit montierten Sprühvorrichtungen zur Schädlingsbekämpfung und ein „Anbau“ am Loreleyfelsen, der den Seitenarm zeigt, an dem die berühmte Statue steht. Davor wurde ein Ereignis aus dem Jahr 2008 dargestellt, nämlich die Überführung der russischen Raumfähre „Buran“ auf einem Schiff zum Technikmuseum Speyer.

Auch Ladegut Josephine Küpper aus Aachen beeindruckten nicht nur durch ihr Programm, das Gebrauchtwarenangebot und die Vielfalt vorgehaltener Ersatzteile, dank derer auch der Verfasser dieser Zeilen einen Waggon wieder zum Laufen bekam. Höhepunkt an diesem Stand war ein neues Diorama, das nach einem zufällig gefundenen Vorbild Reparatur- und Restaurierungsarbeiten an einem Eisenbahnviadukt thematisiert.

„Silvester im Dritten“, gebaut bereits für die Präsentation des Kreativ-Weltrekordteams auf der Kölner Messe im November, war auch beim Adventstreffen in Zell (Mosel) ein großer Blickfang. Die dargestellte Szene mit Miss Sophie, Butler James und dem Tigerfell ist so markant, dass kein Besucher zweimal zu überlegen brauchte, welcher Silvesterklassiker hier künstlerisch im Maßstab 1:220 von Trafofuchs umgesetzt wurde.

Das Kreativ-Weltrekordteam wurde räumlich zusammenhängend an zu einem „U“ aufgestellten Tischen mitten im Saal untergebracht. Dort zeigten Rolf und Bärbel Pabst die Vielfalt des Angebots von Rolfs Laedchen samt vieler, neuer Bierdeckeldioramen, die mit Produkten aus dem Sortiment ausgestattet waren.

Eines der meistbewunderten Produkte im Sortiment von Rolfs Laedchen ist diese filigrane Lichtsignalbrücke, die mit Unterstützung von Viessmann entstand.

Birgit und Volker Brock von Trafofuchs zeigten neue beleuchtete Modelle und Figuren des aktuellen Programms sowie einige, zur Jahreszeit

passende Kuriositäten wie eine kleine Krippe und einen Fernseher im Stil der siebziger Jahre, in dem „Silvester im Dritten“ zu sehen ist – im echten Leben besser bekannt als „Dinner for one“.

Trainini® präsentierte die mit einem MWB-Zurüstsatz gesuperte und farblich verbesserte E50 in Ursprungsausführung zusammen mit dem Insider-Jahreswagen und dem MM-Jahreswagen 2008 in einer kleinen PC-Vitrine. Zu sehen gab es auch ausgedruckte Musterhefte aller vier **Trainini®**-Jahrgänge, die bis dahin erschienen waren. Den Abschluss bildete ein kleines Golfplatz-Diorama, das noch nicht ganz fertiggestellt ist.

Bleibende Eindrücke hinterließen die Lichteffektdioramen von Torsten Schubert, dem Löt- und LED-Spezialisten im Team. Er zeigte eine Auswahl seiner jüngsten Dioramen mit einem Verkehrsleitanhänger und aufgebautem Lichtmast eines THW-Fahrzeugs, eine Verkehrsszene in einem Dorf samt französischer „Ente“ (erkennbar an gelben Scheinwerfern) und einem Staatsbesuch, begleitet von einer Polizei-Eskorte. Selbst die Motorräder waren noch komplett beleuchtet!

Joke und Pieter Willems aus Belgien zeigten eine neue Tischanlage nach dem Vorbild der belgischen Ardennen. Da stimmte jedes Detail wie Häuser, Felsstrukturen, Wuchs der Pflanzen oder auch das belgische Lichtsignal vor dem Tunneleingang. Eine Nohab-Lok der SNCB zog darauf gemütlich einen Kohlenzug

Bild oben:
Die belgischen Ardennen lieferten das Vorbild für die kleine, aber überaus beeindruckende Tischanlage von Pieter Willems. In Belgien gewann sie bereits den 3. Platz in einem spurweitenübergreifenden Bauwettbewerb.

Bild unten:
Die kleine Kapelle von Gerhard Finster entstand komplett im Eigenbau und weist sogar ein vollständig nachgebildetes Innenleben samt Priester und Messdienern auf.

Bild oben:
Die Landmaschinenfabrik Seb. Huber & Söhne ist ein Meisterwerk von Harald Hieber. Sie basiert auf dem Lütke-Bausatz der Brauerei und wurde um ein Wehr für die Regelung der Energieversorgung ergänzt. Zu finden ist sie auf einem eingleisigen Nebenstreckenmodul.

Bild unten:
Die Anlage „Drachenstein“, ebenfalls von Harald Hieber, bot eine ideale Kulisse für das gelungene Modell der Baureihe 983 „Glaskasten“ von Z-Modellbau. Gleich fährt das urige Gefährt mit einem kurzen Güterzug in den Ausweichbahnhof des Dorfes ein.

immer und immer wieder durchs Oval.

Gerhard Finster führte seine fertige Kapelle vor, deren Bau er Schritt für Schritt im Forum der Z-Friends Europe gezeigt hatte. Das gesamte Innenleben nebst Pastor, Messdienern und Heiligenfiguren war dank Trafofuchs-Figuren sehr genau umgesetzt worden. Durch das geöffnete Dach konnte jeder interessierte Besucher einen Blick ins Innenleben wagen.

Sein Ferienanlagenmodul mit See war leider ein weiteres Mal nur als Standmodul zu sehen, weil sich keine weiteren dazu passenden fanden, mit denen sich hätte

Betrieb machen lassen. An der Schönheit und dem guten Gesamteindruck änderte das nichts. Mit den Augen konnte der Betrachter die eingleisige Strecke ja trotzdem abfahren und landete dann auf zwei passenden Streckenmodulen von Harald Hieber.

Sie zeigten die „Landmaschinenfabrik Seb. Huber & Söhne“ mit einem bestens umgesetzten Wehr zur Wasserkraftnutzung und dem nachfolgenden Stück Strecke, auf der der Gleisanschluss der Firma in die Nebenstrecke einfädelt. Dass Harald Hieber eine Leidenschaft für Nebenstrecken und schöne Landschaften hat, zeigte auch seine neue Anlage „Drachenstein“. Er will sie im Laufe des Jahres noch ausführlich in **Trainini®** vorstellen.

Viel zu schnell vergingen wieder zwei schöne Tage und Abende in der Weinstadt Zell. Wie jedes Jahr studierten viele der Teilnehmer bereits ihre Kalender, um sich das 2. Adventswochenende 2009 schon darin anzustreichen und so vorzumerken. Wenn Sie noch nie bei diesem Treffen waren, dann raten wir Ihnen, das Gleiche zu tun. Wer dieses Treffen verpasst, der kann nur bedauert werden – auch ohne Jubiläum.

Seiten des Z-Insider-Stammtisches 55:
http://www.zist55.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.

Gerne beantworten wir diese Leserfrage:
Mit großem Interesse bin ich auf Ihre Seite Gestoßen. Ich habe vor kurzen ein Geschenk bekommen, und habe mich entschlossen mich näher damit zu beschäftigen. Bei der Gabe handelt es sich um eine Diesellok BR 216 inkl. 2 TEE/IC-Abteilwagen 1. Klasse, Avmz 207 der DB.

Nun zu meiner Frage: Gibt es eine Möglichkeit, die Wagen zu beleuchten? Bei Märklin habe ich keine Zurüstteile finden können. Teilen Sie mir, wenn möglich, mit, wie und wo ich an eine derartige Ersatzteilliste komme. Meinen Besten Dank im voraus.

Detlef Heink, Hameln

Antwort der Redaktion: In der Vergangenheit hat Märklin selbst beleuchtete TEE-Wagen mit Glühlampentechnik angeboten, der Eurofima-Wagen Avmz 207 (Art.-Nr. 8740) gehörte allerdings nicht dazu. Heute gibt es mehrere Anbieter für Beleuchtungslösungen, die auf stromsparende und langlebige LED bauen. Angeboten werden Umrüstsätze für digitalen und analogen Einsatz sowie für Wagen und Lokomotiven. Bitte informieren Sie sich bei Mayerhofer, MÜT, Bahls Modelleisenbahnen, High Tech Modellbahnen oder Passmann nach dem für Sie passenden Modell.

Humor bewiesen diese beiden Leser:
Als erstens mal Respekt und Danke vor der Arbeit, die ihr Euch mit dem sehr informativen (nicht nur für die Spur Z) Trainini-Magazin, -Video, -Kalender und vieles mehr macht.

Zu dem Beitrag im aktuellen Trainini 12/2008 mit dem genialen Dr.-Scheibe-Glaskasten und deren Vorbild: Eines wurde in dem Beitrag allerdings total vergessen - den wichtigsten aller Spalter Bockl, den es sogar in 2 verschiedenen Farbvarianten gibt. Mehr hierzu findest du hier: http://www.spalter-bier.de.

Mit den Bildern und dem Text könnt ihr machen was ihr wollt, aber das Bier trinken wir lieber selbst.

Matthias Bredy und Georg Schönfelder, per E-Mail

Macht im doppelten Sinne „Bock“ auf Leserbriefe. Foto: Matthias Bredy

Sehr gefreut haben wir uns über diese Neujahrsgrüße:
Ich möchte Ihnen alles Gute für's 2009 wünschen und mich gleichzeitig auch für Ihren Einsatz in Sachen Z bedanken.

Martin Zimmermann, St. Gallen (Schweiz)

Dieses schweizerische Motiv mit dem historischen Orient-Express erhielten wir als Neujahrsgruß 2009. Foto: Martin Zimmermann

Neuer Wechsel in der Märklin-Geschäftsführung:
Ende Januar 2009 soll Ralf Coenen (47 Jahre) neues Mitglied der Märklin-Geschäftsführung werden. Dort übernimmt er das Ressort Technik von Dietmar Mundil (66 Jahre), der altersbedingt aus dem bisherigen Amt ausscheiden soll.

Ralf Coenen war zuvor beim Kamerahersteller Leica tätig und wird künftig gemeinsam mit Thomas Bauer die Geschäfte des Modellbahnmarktführers verantworten. Dies bestätigte Märklin gegenüber der lokalen Tagespresse.

Nützliches Werkzeug entdeckt:
Ein nützliches Werkzeug zum Entfernen von aufgedruckten Anschriften auf Loks oder Wagen ist der Glas-Radierer von Ecobra (Art.-Nr. 760 300). Vorsichtig kann mit ihm der Aufdruck abradiert werden, ohne die darunter liegende Lackschicht zu beschädigen, wie es bei Lösemitteln der Fall wäre.

Allerdings erfordert das Arbeiten mit diesem Hilfsmittel etwas Fingerspitzengefühl, mit welchem Druck und in welchem Tempo gearbeitet wird. So sollte man lieber zunächst an einem überschüssigen Testobjekt arbeiten, bevor man sich gleich zu Beginn an ein teueres Modell wagt.

Ebenso gilt, mit dem Glasradierer nicht die Haut zu berühren, denn sonst könnten feine, nicht sichtabre Splitter in die Poren eindringen und für längere Zeit anhaltende Beschwerden und Sensibilitätsstörun-gen auslösen. Folglich gehört dieses Hilfsmittel auch nicht in die Hände von Kindern!

Zu beziehen ist dieser Glas-Radierer von Ecobra samt 25 Ersatz-Glaspinseln (Art.-Nr. 760 320) ausschließlich über den Schreibwaren-Fachhandel. Herstellerinformationen finden sich unter http://www.ecobra.de.

Aktuelle Auslieferungen von Märklin:
Zu spät fürs Weihnachtsgeschäft dürften zwei Neuheitenauslieferungen gewesen sein, die erst in der vierten Adventswoche bei den Händlern eintrafen. Es handelt sich hier zum einen um das Preußische Güterwagenset (Art.-Nr. 86619), das passend zur Länderbahnvariante der Dampflok-Baureihe 94^5 aufgelegt wurde.

Das zweite Set ist der Allgäu-Express der Bayerischen Länderbahn (Art.-Nr. 81881), dessen Zugmaschine ein „Herkules“ ist. Lok und Wagen sind reichhaltig und punktgenau wie auch lupenlesbar bedruckt, die geraden Dachenden der Personenwagen geben zusätzlich gut den Eindruck des Vorbilds wieder. Für die Freunde der modernen Zeit auf Schienen dürfte diese Zugpackung also Pflicht sein.

Nur wenig später gelangte dann auch das ICE-3-Set der Baureihe 406 (Art.-Nr. 88714) in den Handel. Gegenüber der vor einigen Jahren angebotenen Packung tragen die aktuellen Fahrzeuge neue Betriebsnummern. Der Speisewagen ist mit „BordRestaurant“ statt „BordBistro“ beschriftet.

Mit den Januar-Auslieferungen kommt nun brandaktuell die Zugpackung CIWL für die Modellbahnepoche 2 (Art.-Nr. 81080) in den Handel, die den historischen Orientexpress nachbildet.

Nur in Österreich erhältlich:
Ausgeliefert wurde seitens Märklin eine neue Variante des Taurus. Längst erzielte die bisher einzige Version für die Österreichischen Bundesbahnen, noch mit dem altem Logo, unter den Modellbahnern Höchstpreise bis zu 300,00 EUR. Das ließ auf reichlich Nachfrage schließen.

Nun gibt es ab Werk wieder Nachschub für alle Freunde der ÖBB. Allerdings wird die Rh 1116 im aktuellen Rot und dem neuen Schriftzug (Art.-Nr. 88585) nur bei den Fachhändlern Österreichs erhältlich sein. Dank zollfreiem Warenverkehr innerhalb der EU dürfte es aber auch auf dem Versandweg möglich sein, sein persönliches Stück zu ergattern.

Äußerst gefragt ist der Taurus in ÖBB-Ausführung. Deshalb haben ihn Händler mit neuem ÖBB-Logo exklusiv bei Märklin bestellt. Das Modell 88585 ist nur in Österreich erhältlich.

Museumswagen 2009 erschienen:
Märklin hat seine Museumswagen für das Jubiläumsjahr 2009 offiziell vorgestellt, die bereits seit Mitte Dezember 2008 in der Märklin-Erlebniswelt verkauft werden. Für die Spurweite Z gibt es einen gedeckten Güterwagen der Bauart „Dresden“, der in Lackierung und Bedruckung den Wagen aus Leig-Einheiten nachempfunden ist.

Der schwarze Schriftzug auf dem weißen Seitenband (mit schwarzer Einfassung) lautet „Gebr. Märklin & Cie. GmbH“, auf der Gegenseite „Fabrik feiner Metallspielwaren“. Äußerst nützlich dürfte das dem Wagen beiliegende, neue Automodell sein. Es handelt sich um einen blau lackierten Magirus Merkur mit Pritsche und grauer Plane.

Ein Foto des Waggons finden Sie auf der nächsten Seite.

Der neue Museumswagen 2009 der Märklin-Erlebniswelt ist einer Leig-Einheit der DB auf Basis des Gl Dresden nachempfunden. Er ist beidseitig unterschiedlich mit zu Märklin passenden Texten beschriftet. Zum Lieferumfang gehört auch ein blauer Pritschen-LKW mit Plane des Typs Magirus Merkur. Foto: Andrej Katzenberger

AZL-Drehgestellpakete auslieferungsbereit:
Bei unserem Partnermagazin ***Ztrack*** sind ab sofort in begrenztem Umfang Sechserpakete von US-Wagendrehgestellen zu erhalten. Sie tragen die Art.-Nr. 90001 und sind unter http://www.ztrackcenter.com zu finden. Dort lässt sich auch gleich eine Bestellung platzieren. Die Kuppelarme der Teile haben eine Länge von 8 mm.

Lieferbar sind seit Dezember 2008 auch die „High-cube"-Wagen in Ausführung der Norfolk Southern (AZL) und die neuen Marsilius-Personenwagen im jadegrünen Lack der Penn Central. Zusätzlich wurde ein drittes Set dieser Wagen in TTX-Ausführung angekündigt. Die Packung mit der Art.-Nr. 90401-3 enthält vier Wagen.

Soeben lieferbar geworden sind die gedeckten Schüttgutwagen (3-bay covered hoppers). Sie zeichnen sich durch einen Kunststoffaufbau mit Metallradsätzen, viele angesetzte Details wie Handbremsrad, Dachleitern und Bremsluftbehälter aus. Der Dachlauf besteht aus Metall. Hinzu kommt eine aufwändige Bedruckung.

Erhältlich sind zunächst je zwei Vierersets für die Union Pacific (Art.-Nrn. 90301-1 und 90301-2) und die Burlington Northern (90302-1 und 90302-2) mit verschiedenen Betriebsnummern.

FR-Neuheiten – bald vergriffen:
Bei Freudenreich Feinwerktechnik gibt es wieder neue 53'-Container. Diese werden aber voraussichtlich schon bis Februar 2009 wieder vergriffen sein, daher mögen sich Interessenten der aktuellen Motive sputen. Eine Übersicht der verfügbaren Ausführungen erhalten Sie auf unserem Foto.

Sechs verschiedene Farb- und Lackierungsvarianten der 53'-Container hat Freudenreich Feinwerktechnik aktuell im Programm.

Besonders fürs „Mandarinli" von Z-Modellbau geeignet sind die SOB-Neuschotterwagen (Art.-Nr. ZF309b), die als auf 30 Exemplare limitierte Zweiersets ab sofort verkauft werden. Voraussichtlich bis Anfang Februar werden auch die letzten Wagenpackungen schon vergriffen sein, weshalb auch hier schnelles Zugreifen angesagt ist.

Der SOB-Schotterwagen (Art.-Nr. ZF309b) von passt bestens zum „Mandarinli" von Z-Modellbau Dr. Andreas Scheibe. Foto: Freudenreich Feinwerktechnik

Kostprobe der Sound Station II von NOCH:
Eine Kostprobe der neuen Sound Station II von NOCH, die mittlerweile im Fachhandel erhältlich ist, wird im **Trainini Jahresvideo 2008** zu hören sein. Dank Erlaubnis des Herstellers dürfen einzelne, ausgewählte Geräusche des Geräts für die Synchronisation des Videos verwendet werden.

Aus unserer Sicht ist das eine bessere Alternative, um unseren Lesern einen authentischen Eindruck zu geben, als die Beschreibung der Geräuschvielfalt mit Worten.

Ebenfalls wieder verfügbar sein soll die Patina-Cremé, die wegen eines Rezepturfehlers vorübergehend aus dem Handel genommen wurde.

Neues von Tams Elektronik (Hannover):
Kersten Tams hat auf seine Internetseiten (http://www.tams-online.de) einen neuen Digital-Booster vorgestellt. Das Gerät mit dem schlichten Namen B4 beherrscht die Datenprotokolle Motorola und DCC und ist gerade für uns Zetties sehr interessant.

Wir geben Ihnen wichtigsten Leistungsdaten im Überblick: regelbare Ausgangsspannung von 10 – 24 V, dabei können 16 V, 18 V, 20 V und 22 V über Jumper oder die Hauptgleisprogrammierung (POM) der angeschlossenen Zentrale eingestellt werden. Alle anderen Spannungen lassen sich mit Hilfe der POM einstellen. Gleiches gilt für die Abschaltströme, die zwischen 2 A und 5 A wählbar sind.

Für die Spurweite Z empfiehlt Tams eine Gleisspannung von 12 V bei 2 A. Für den versorgenden Trafo wird eine Ausgangsspannung zwischen 12 V und 15 V empfohlen, bei einer Leistung von mindestens 30 VA.

Verspätete Würdigung eines 100. Geburtstags:
Lokomotiven der bayerischen Reihe S 3/6 mit der Betriebsnummer 3644 der K.Bay.Sts.B. (Art.-Nr. 88922) aus der herstellerseitig nicht mehr verfügbaren Neuschwanstein-Startpackung (81781) werden nun durch MBS-Fischer (http://www.mbs-fischer.de) vertrieben. Die Farbe des Modells ist dunkelgrün mit gelben Zierlinien, das Fahrwerk ist rot.

Leider ist dieses Modell nicht auf den Internetseiten des Händlers zu finden. Auf die Lok wurde stattdessen in einem elektronischen Nachrichtenbrief hingewiesen. Die verfügbare Auflage soll 230 Modelle betragen.

Das Foto überließ uns freundlicherweise Heribert Baier, der diese Lok in einem Märklin-Seminar montieren durfte.

Die S 3/6 mit der Betriebsnummer 3644 aus der Neuschwanstein-Packung ist unter der Art.-Nr. 88922 bei MBS-Fischer jetzt auch einzeln erhältlich. Foto: Heribert Baier

Michael Meinhold ist tot:
Am Sonntag, 4. Januar 2009 verstarb kurz vor Vollenden seines 62. Lebensjahres nach kurzer, aber heimtückischer Krankheit der langjährige Miba-Redakteur und Chefredakteur sowie Begründer und Chefredakteur der Zeitschrift „Bahn & Modell“ Michael Meinhold.

Er galt als ein Eisenbahnnarr frühester Stunde und so wurde sogar das Lesen von Modellbahnheften unter der Schulbank aktenkundig. Nach Germanistik- und Geschichtsstudium widmete er sich der Publizistik und wurde durch die Verknüpfung von Eisenbahn- und Zeitgeschichte bekannt.

Im Bereich der Modellbahn galt sein besonderes Interesse stets einem vorbildorientierten Modellbahnbetrieb, was eine breite Anerkennung – auch bei der Redaktion von **Trainini®** - fand. So

gehören neben vielen anderen Artikeln und Broschüren etwa die hervorragenden Zugbildungsbroschüren der Miba zu seinen Werken.

Nach dem Tod von Rolf Knipper verliert die Miba mit Michael Meinhold bereits zum zweiten Mal innerhalb kurzer Zeit einen überaus herausragenden und anerkannten Mitarbeiter. Die Lücke, die er hinterlässt, wird deshalb gewiss nicht leicht zu füllen sein. Im Bereich der Modellbahnliteratur wird er, daran besteht unserer Auffassung nach kein Zweifel, dauerhaft in Erinnerung bleiben, denn sein Schaffen hat Maßstäbe gesetzt.

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

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Flemerskamp 59, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an presse@trainini.de. Mitarbeit: Torsten Schubert, Joachim Ritter, Franz-Josef Huwig und Johann Munz.

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 aber, 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.