

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Das Adventstreffen 2011

Die Neuerscheinungen des Jahres
Hilfswerkzeuge für die Lokwartung



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

mit dieser Ausgabe darf ich Ihnen im Namen der gesamten Redaktion ein frohes neues Jahr wünschen. Ich hoffe, dass der ungewöhnlich warm (und nass) verlaufende Winter die Bastelfreude der Modellbahner nicht beeinträchtigt hat.

Immerhin steht in zwei Monaten der wohl wichtigste Höhepunkt für alle Zetties an: das 4. Internationale Spur-Z-Wochenende in Altenbeken. Dort werden wieder viele der Ideen, die jetzt umgesetzt werden, ihre öffentliche Premiere feiern.

Hinzu kommt der große Gedankenaustausch unter Gleichgesinnten. Wir freuen uns darauf und auf alles Weitere, was uns das 40. Jubiläumsjahr der Mini-Club bringen wird. Ja richtig, 40 Jahre wird unsere kleine Modellbahn nun schon alt! Wir werden dieses Jahr deshalb nicht nur nach vorn, sondern auch zurück schauen.

Und genau so beginnt auch diese Ausgabe. Wir berichten von der Modellbahnausstellung in Zell (Mosel) am ersten Adventswochenende 2011 und fassen 2011 in unserem Jahresrückblick zusammen. Auch das Verkünden der Neuerscheinungen des Jahres 2011 setzt sich mit dem abgelaufenen Jahr auseinander.

Die Entscheidungen waren nicht leicht und meist auch knapp. Schwierig ist es für uns immer, die so unterschiedlichen Ansätze und Umsetzungen zwischen Groß- und Kleinserie vergleichbar zu machen und dann den besten Schluss daraus zu ziehen. Das Ergebnis lesen Sie gleich im ersten Bericht dieser Ausgabe.

Neu ist das Modell eines Flugzeugs, das Geschichte schrieb und einmalig schön ist. Herpas Lufthansa-Klassiker findet sicher auch auf einigen Spur-Z-Anlagen ein schönes Plätzchen, wo es für angenehme Abwechslung sorgen kann.

Freuen dürfen Sie sich auch auf Anregungen und Vorschläge von Peter Grundmann. Dieses Mal hat er sich Gedanken über Hilfsmittel für die Wartung von Lokmodellen gemacht. Gute Ideen müssen nicht immer kompliziert sein, wie wir feststellen durften. Wer nicht selbst darauf kommt, wird sich über die kleine Hilfe bestimmt freuen.

Abgerundet wird auch diese Ausgabe wieder von aktuellen Meldungen zu Neuigkeiten und Neuauslieferungen. Viel getan hat sich bei Märklin. Der Auslieferungsrückstand scheint sich nun recht schnell abzubauen, so dass wir gleich mehrere neue Modelle melden dürfen.

Doch auch mit Leserbriefen sind wir nach langer Zeit wieder reichlich gesegnet worden. Dafür danke ich allen treuen Lesern dieses Magazin sehr herzlich. Der Dialog lebt von Ihren Rückmeldungen, die hierher ins Magazin gehören, damit alle, die es lesen, auch daran teil haben und sich hoffentlich ebenso beteiligen.

Damit bleibt nur noch, wie stets an dieser Stelle, Ihnen viel Freude bei der Lektüre zu wünschen!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

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

Modell

Die Neuerscheinungen des Jahres 2011.....	4
Super-Star der Lüfte.....	11

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Hilfsmittel für die Lokwartung.....	15
-------------------------------------	----

Literatur

Aktuell kein Beitrag

Impressionen

Der Schlusspunkt 2011 in Zell.....	19
Unser Jahresrückblick.....	29
Zetties und Trainini im Dialog.....	36

Impressum.....	40
----------------	----

Wir danken Peter Grundmann für seinen Gastbeitrag.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. Januar 2012

Titelbild:

Vor der imposanten Kulisse der Drachenburg fährt eine 140 der Bundesbahn mit ihrem gemischten Güterzug in den Tunnel ein. Die imposante Mittelgebirgskulisse war Teil der belgischen Beteiligung am Adventstreffen 2011 in Zell (Mosel).

Spannende Redaktionsentscheidungen Die Neuerscheinungen des Jahres 2011

Nicht leicht gemacht haben es uns die Modellbahn- und Zubehörhersteller im abgelaufenen Modelljahr 2011. Es blieb spannend bis zur letzten Minute und wir mussten bis zum Jahreswechsel warten, um keines der für unsere Prädikate in Frage kommenden Produkte zu vergessen. Nun ist es soweit: Wir geben unsere Entscheidungen bekannt!

Bevor wir verkünden, welches Modell oder Produkt in den einzelnen Kategorien gewonnen hat, möchten wir einige grundsätzliche Erläuterungen zur Vorauswahl der Redaktion geben: Berücksichtigt werden nur Formneuheiten, um ein Mindestmaß schöpferischer Leistung zu gewährleisten, dass in dieser Hinsicht alle nominierten Modelle ausgezeichnet.

Ausgezeichnet wird grundsätzlich nur ein einzelnes Katalogmodell, es sei denn, verschiedene Farbvarianten sind zeitgleich oder in kurzem Abstand erschienen und technisch (weitgehend) identisch.

In einem solchen Fall kann die Auszeichnung auch für die Konstruktion an sich vergeben werden.

Jeder Redakteur entscheidet selbst, welche Gewichtung er verschiedenen Kriterien bemisst und wie seine Wertung ausfällt.

Identisch sind aber stets die Punkte, die dabei vergleichend einzubeziehen sind:

- Konstruktion / technische Innovationen
- Marktbedeutung / Größe der geschlossenen Produktlücke / Einmaligkeit der Idee
- Umsetzung / Qualität
- Angemessenheit des Preises
- Vorbildnähe des Produkts (bei Modellen)

Dabei ist es unerheblich, ob wir einen Testbericht veröffentlicht haben oder nicht. Entscheidend ist, dass wir uns einen persönlichen Eindruck vom nominierten Artikel im Rahmen eines Kurztests oder Ähnlichem verschaffen konnten. Wir zeichnen also keine „Katalogbilder“ oder Beschreibungen aus!

Maßgeblich für das Jahr der Auszeichnung sind daher die Auslieferungstermine und nicht die Ankündigungen. Sofern ein Modell kurz vor dem Jahreswechsel in den Handel gelangt, bleibt zu berücksichtigen, ob es sich nur um einzelne Modelle oder doch eine größere Auslieferung handelt.



Vergeben wird die Auszeichnung „Neuerscheinung des Jahres“ nur an Formneuheiten. Die Entscheidung, welches Produkt ausgezeichnet wird, treffen nach sorgfältiger Abwägung die **Trainini®**-Redakteure (v.l.n.r.) Bernd Knauf, Holger Späing und Joachim Ritter.

So ist es zu erklären, dass für das Jahr 2011 Märklins Säuretopfwagen, die V 200⁰ und auch die neu konstruierte Baureihe 216 noch unberücksichtigt bleiben mussten. Die Zahl der bislang ausgelieferten Exemplare lässt aus unserer Sicht noch keine repräsentativen Schlüsse zu.

Damit kommen wir zu den einzelnen Auszeichnungen:

Kategorie Lokomotiven

Recht wenig los war 2011 im Bereich der Lokmodelle. Kaum ein Kleinserienhersteller hat dieses Segment mit Formneuheiten bedient, Märklin litt lange unter Auslieferungsverzögerungen. Der erste zu nominierende Artikel war Märklins dieselelektrische Lokomotive der Baureihe 232 „Ludmilla“ von DB Cargo (aus der Packung Art.-Nr. 81450 „Kalkzug“).

Als ehemalige DR-Lok mit russischem Ursprung ist sie längst in der gesamten Republik vertreten und spielt nach wie vor eine wichtige Rolle im Güterverkehr. Für die nicht gerade mit vielen typischen Modellen ihrer Epoche versorgten Freunde der modernen Bahn schließt dieses Modell eine wichtige Lücke im Programm.

Optisch zeigte sich das Modell mit vielen, bestens gelungenen Details, die das H0-Hobbymodell aus gleichem Haus um Längen schlagen. Zu diesen Merkmalen gehörten die fein und korrekt umgesetzten Dachkühlerlüfter, eine angedeutete Führerstandsachbildung und warmweiße LED-Beleuchtung.



Als eisenbahngeschichtlich wichtige Lokomotive mit guter Umsetzung konnte sich Märklins V 300 001 der DB (Art.-Nr. 88300) in der Kategorie Lokomotiven durchsetzen.

Nominierung Vorschusslorbeeren verteilt. Damit waren gleich zwei optisch bestens gelungene Modell aus Göppingen im Rennen um die Auszeichnung.

Die V 300 der DB sollte offiziell als erste Lok eine warmweiße LED-Beleuchtung erhalten. Gleichzeitig schließt sie in der Ahnengeschichte der DB-Diesellokomotiven eine große Lücke: Sie repräsentiert bis zum Stichtag 31. Dezember 2011 die älteste Neubaulok dieser Traktionsart. Für die aufkommende Wirtschaftswunderzeit fehlten bis dato noch alle anderen Fahrzeuge – die V 200 als bekannteste und große Baureihe folgte erst mit dem Jahreswechsel 2011/12.

Für Spannung und Konkurrenz sorgte dann ein Winzling, der es in sich hat: Z-Modellbau aus Chemnitz schickte mit der bayerischen Motorlok ML 2/2 in den Ausführungen der K.Bay.Sts.B (Art.-Nr. 1105) und der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (1106) ohne Vorankündigung einen Hochkaräter ins Rennen.

Trotzdem erschien bei uns bislang kein Testbericht. Der Grund ist einfach: Die Serie durchzogen schwere technische Mängel.

Die Fahreigenschaften waren katastrophal, was an schweren Fehlern im Bereich des Getriebes lag. Märklin zog die Modelle zurück und kündigte Nachbesserungen an (siehe offener Brief in unserer September-Ausgabe 2011).

Deshalb konnten wir den Test nicht zu Ende führen. Da die Lok aber auf einem baugleichen Fahrwerk wie die ebenfalls nominierte Baureihe V 300 der DB (Märklin 88300) sitzt und dieses Modell im Test keine Mängel zeigte, haben wir mit einer

Beide Modelle bringen mit, was wir von Dr. Andreas Scheibe kennen: vollständige Ausstattung mit allen Details in feiner Qualität, eine perfekte Handwerksqualität und den bewährten Antrieb mit einer Untersetzung von 88:1. Freude am Langsamfahren ist wieder einmal gewährleistet.

Das Vorbild darf derweilen eher als Exot gelten, denn die Konstruktion war eine Konkurrenz zum „Glaskasten“, konnte sich aber nicht durchsetzen. Doch das ist den Freunden der Epoche I egal. Sie wurden und werden mit Modellen nicht gerade verwöhnt, mit angetriebenen Kleinlokomotiven schon gar nicht. Deshalb ging die ML 2/2 bzw. Baureihe 98³ durchaus als Favorit ins Rennen.

Dennoch konnte sich Märklins V 300 001 in der Redaktionsentscheidung knapp durchsetzen. Ausschlaggebend für dieses Mehrheitsvotum war ihre offizielle Erstausrüstung mit warmweißen LED als neuem Standard sowie die im Praxistest guten Fahreigenschaften und Leistungen. Da die Mehrheit der Zetties sich zur Epoche III bekennt, wurde dieser Lückenschluss in der DB-Diesellokgeschichte insgesamt höher gewertet.

Es war am Ende wirklich nur eine Nasenlänge Vorsprung, die sie aufs Siegerpodest hob. Wir gratulieren Märklin zum Erfolg in dieser Kategorie und wünschen uns, dass diese Auszeichnung Verpflichtung genug ist, den Entwicklungsstand der Nenngröße Z weiter voranzutreiben und nachhaltig für Qualität zu sorgen.

Kategorie Wagen

Drei Fahrzeuge waren in dieser Kategorie nominiert: der offene Güterwagen Ommr 42 mit Bremserbühne von KoMi-Miniaturen, der gedeckte Wagen Bauart „Oppeln“ von Freudenreich Feinwerktechnik und der Selbstentladewagen OOtz 43 von Märklin.

Die Göppinger Säuretopfwagen kamen leider etwas zu spät zur Auslieferung, um sie für das abgelaufene Jahr noch berücksichtigen zu können.

Ihr Test samt Bericht fällt in den Jahrgang 2012, so dass sie erst dann gegen ihre Wettbewerber antreten können.

Die Redaktionsentscheidung war nicht einfach, denn alle Modelle sind gelungen und durchdacht umgesetzt worden.

Auch das Preis-Leistungsverhältnis gab zu Tadel keinen Anlass. So wurde es denkbar knapp und entscheidend wurden Kleinigkeiten.

Wie akribisch erfolgte die Umsetzung im Detail? Wie groß ist die Angebotslücke, die das Wagenmodell schließt?

Durchsetzen konnte sich letztendlich der Ommr 42 von Komi-Miniaturen (Art. WAG2) als Neuerscheinung des Jahres 2011 in der Kategorie Wagen. Optionale Zurüstteile wie eine Holzbodennachbildung oder die Zurrösen an den Wagenenden machten den Unterschied aus.



Wegen des größten Lückenschlusses im Spur-Z-Programm konnte sich der offene Güterwagen Ommr 42 (Art.-Nr. WAG2) von KoMi-Miniaturen auch gegen harte Konkurrenz noch knapp durchsetzen. Foto: KoMi-Miniaturen.

Auch die Lücke, die dieses Modell schließt, sehen wir als etwas größer als beim „Oppeln“ und deutlich größer als beim Selbstentladewagen. Der „Oppeln“ war der am häufigsten anzutreffende, gedeckte Wagen der deutschen Staatsbahnen, weshalb der Bedarf nach keiner anderen Bauart im Modell größer sein dürfte.

Doch in seiner Größenordnung gab es bereits einige Modelle in Groß- und Kleinserie, die den Mangel lindern konnten: Bauart „Dresden“ von Märklin, der Klassiker mit der Artikelnummer 8605 (Gbrs 253) von Märklin und der Gbs 254 von FR selbst. Den kleineren G 10, ausländische Vorbilder sowie Schiebewandwagen lassen wir bei dieser Betrachtung außen vor.

Bei den offenen Wagen war die Liste wesentlich kürzer: Dem Ommr 42 von KoMi-Miniaturen standen einzig der deutlich zu lang umgesetzte Omm 52 von Märklin (Art.-Nr. 8622) sowie ein älteres Kleinserienmodell ähnlicher Größenordnung gegenüber.

Sonst gab es fast nur extrem kurze Länderbahnbauarten, davon zwei bei Märklin. Der Masse der Epoche-III-Fahrer fehlte ein solches Modell.

Deutlich ist an diesen Ausführungen abzulesen, dass es das sprichwörtliche Zünglein an der Waage war, das hier den Ausschlag gab.

Das Siegermodell von KoMi-Miniaturen stellen wir ausführlich im Magazin vor, sobald auch das Geschwistermodell ohne Bremserbühne ausgeliefert ist.



Ratimos Streckenfersprecher (Art.-Nrn. 12001 & 12002) sind der Beweis, dass auch kleine Dinge große Lücken schließen können! Dafür gibt es die Auszeichnung in der Kategorie Zubehör.

Kategorie Zubehör

Ein sehr großes Gebiet deckt die Kategorie Zubehör ab. Deshalb haben wir die Technik mit Decoder- und Elektronikartikeln, Gleissystemen und Werkzeugen nach reiflichem Überlegen hiervon abgetrennt und zu einer eigenen Kategorie erhoben.

Dennoch bleibt das Zubehör mit Gebäuden, Modellen von Luft-, Straßen- und Wasserverkehrsmitteln, Figuren, Materialien für die Anlagen- und Landschaftsgestaltung sowie ergänzendem Anlagenzubehör immer noch mit großem Abstand die vielseitigste Kategorie. Und das macht eine Entscheidung regelmäßig sehr schwierig.

Für das Auslieferungsjahr 2011 waren das Stellwerk Baruth von Moebo exclusive, die Ergänzungspackung „Das Werk“ von Märklin / Archistories, das Eisenbahnerwohnhaus Frye von Archistories, der Mähdrescher „Claas Super-Automatic“ von Mo-Miniatur und die Streckenfersprecher von Ratimo (Rainer Tielke Modellbau) nominiert.

Alle genannten Produkte weisen eine erstklassige Qualität auf und geben sich keine Blöße. Alle Details stimmen, was besonders für das aufwändige Mähdreschermodell von MO-Miniatur gilt, das nicht mit einem Gebäude vergleichbar ist.

Für Archistories sprechen durchdachte Punkte im Inneren des Gebäudes wie eine Raumteilung, die das Beleuchten nur einzelner Fenster ermöglicht. Der Bausatz, der für Märklin konstruiert wurde, besticht im Markt bislang durch Einmaligkeit und Größe, doch auch er weist hilfreiche Details wie bewegliche Türen auf.

Letztendlich fiel unsere Wahl aber auf die Streckenfernsprecher von Ratimo (Art.-Nrn. 12001 und 12002): Endlich bekommen die Zetties eines der wichtigsten Ausstattungsmerkmale für Bahnstrecken, das oft gewünscht (zuletzt in der **Trainini Wunschmodellumfrage 2009**), sogar schon mal angekündigt, aber trotzdem jahrzehntelang vermisst wurde.

Ausschlaggebend war hier ganz klar nicht die Art der Umsetzung – es ist ja sicher nicht das aufwändigste Modell in der Nominierungsliste – sondern das Erkennen einer riesigen Programmlücke und das konsequente Schließen.

Dafür gebührt Ratimo nicht nur ein herzlicher Glückwunsch der Redaktion zur gewonnenen Auszeichnung sondern auch unser ausdrücklicher Dank!

Kategorie Technik

In diesem Wettbewerb waren das neue Gleissystem von Rokuhan (Europavertrieb durch Noch) und der Kamerawagen von FBC nominiert. War der Kamerawagen zunächst unser Favorit, so schreckte uns ein Mängelbericht zurück – den Test im Digitalbetrieb absolvierte für uns Jens Wimmel.



Mit einem kontinuierlich wie auch beharrlich im Ausbau befindlichen Gleissystem ergatterte Rokuhan die Auszeichnung „Neuerscheinung des Jahres 2011“ in der Kategorie Technik. Ein wichtiger Baustein, der zur Auszeichnung führte, ist das bislang einmalige Flexgleis mit Bettungskörper.

Da die Ursachen für die Bildaussetzer und Störungen noch nicht aufgeklärt und behoben sind, entschied Rokuhan letztendlich das Rennen für sich.

Ihr Gleissystem sehen wir als sehr innovativ und nutzerfreundlich für losen Aufbau, z. B. an Stammischen an.

Gleichzeitig wird es beständig und kontinuierlich, auch unter Mitwirken von Noch, ausgebaut.

So ist es längst auf Augenhöhe mit den Konkurrenzsystemen von Märklin und MTL, dabei aber in Bezug auf die elektrischen Weichen im Punkt Betriebssicherheit gegenüber Märklin überlegen.

Micro-Trains schlägt es mit dem unsichtbaren Antrieb der Weichen und der genial einfachen Anschlussmöglichkeit.

Da uns bestätigt wurde, dass auch Testrückmeldungen (Sollbruchstelle am Gleisbett für Weichenausgleichsbogen) und Anregungen von Digitalbahnern (Überbrückungsmöglichkeit der Gleisstromlosschaltung durch die Weichen) in die Produktpflege einbezogen werden, brachte sich Rokuhan in einen Vorteil.

Die einzigen Schwachpunkte am Gleis, nämlich die etwas grobe Schotternachbildung und der zu große Schwellenabstand, fielen in diesem Kontext nicht mehr zu stark ins Gewicht. Die Auszeichnung 2011 für die Kategorie Technik geht an Rokuhan!



Kategorie Literatur

Viele Bücher und Magazine haben wir im Jahrgang 2011 vorgestellt. Doch in die Wahl einbezogen werden nur die Neuerscheinungen. So standen der Titel „Leichte F-Züge“ aus dem EK-Verlag und das Buch „Modellbahn-Bahnhöfe“ aus dem Geramond-Verlag zur Auswahl. Zu letzterem steht die Veröffentlichung unserer Rezension noch aus.

Dennoch sei hier verkündet, dass unsere Entscheidung auf den Band „Leichte F-Züge“ fiel. Der Grund dafür ist einfach: Das Werk ist perfekt recherchiert, super bebildert und unsere Leserreaktionen haben gezeigt, wie groß Interesse und Bedarf an Informationen zu dieser historischen Zugkategorie sind.

Wir gratulieren dem EK-Verlag zu einem weiteren Buch, das wir voller Freude mit einem Prädikat in der Kategorie Literatur, dieses Mal für das Erscheinungsjahr 2011, auszeichnen können.

Kategorie Gesamtwerk

Die neue Kategorie Gesamtwerk, im Jahr 2010 erstmals an Claudius Veit von Velmo vergeben, soll besondere Leistungen ehren und wird nicht zwingend jährlich vergeben. Berücksichtigt werden hier besonderer Einsatz für die Spur Z, grundsätzliche Leistungen mit wegweisendem Charakter und das, was anderswo als „Lebenswerk“ bezeichnet wird.

Die Vielzahl an Ideen und deren Umsetzungen macht es also aus, auch wenn es für ein einzelnes Produkt in den übrigen Kategorien vielleicht nicht reichen würde.

2011 haben uns zwei Leistungen sehr beeindruckt und mit beiden hat die Firma Noch sehr viel zu tun: Zuerst ist der umfangreiche Ausbau des Rokuhan-Gleissystems zu nennen. Märklins Angebot ist seit vierzig Jahren technisch unverändert, die Antriebe der Weichen und besonders die Doppelkreuzweichen zeigen Beeinträchtigungen in der Betriebssicherheit.

Bislang mischte nur Micro-Trains diesen Markt auf, doch deren im Kreise der Zetties bisweilen als das „C-Gleis für Spur Z“ bezeichnetes Bettungsgleis wurde nicht sehr weit ausgebaut und besitzt deshalb nach wie vor Lücken. Die optische Lösung der Weichenantriebe war schon bei Erscheinen nicht mehr zeitgemäß.

Deshalb ist der Vorstoß Rokuhans sehr zu ehren, der durch den Vertrieb von Noch und aktives Einbringen von Ideen maßgeblich gefördert wird.

Doch unsere Wahl fiel auf die zweite Leistung, die allein Noch zuzurechnen ist und ein Stück weit auch das zuvor Beschriebene einschließt. Der Hersteller aus Wangen im Allgäu hat 2011 seinen 100. Firmengeburtstag gefeiert, der Anlass war, auch dessen Anteil an knapp 40 Jahren Spur-Z-Geschichte zu würdigen.

Noch hat den modernen Landschaftsbau maßgeblich geprägt und viele Entwicklungen vorangetrieben, die auch unserer Baugröße von Vorteil waren. Dazu gehören Fertiganlagen, die elektrostatische Begrasung für den kleinen Geldbeutel und innovative Gestaltungsprodukte.

Dazu gehören aber auch spurweitenspezifische Zubehörartikel, die in der Frühgeschichte der Spur Z ein wichtiger Anschlag für das Etablieren des Maßstabs 1:220 als ernsthafte Modellbahn waren. Wir denken an auch heute noch zeitgemäße LKW-Modelle sowie ihre älteren Vertreter auch im PKW-Bereich, die mittlerweile betagt aussehen.

Zu nennen sind ebenso die hervorragenden Setra-Busmodelle, die zuletzt der Z Club 92 und der Stammtisch Untereschbach e.V. aufgriffen und nachbestellt haben.

Viele Szene-Gestaltungspackungen ergänzten die Anlagen, darunter Materl, Plumpsklo, Baumstammbrunnen, Bänke, Bushaltestellenschilder und Telefonzellen.

Ein wichtiger, früherer Artikel waren Straßenverkehrsschilder, zu deren Lieferumfang auch Leitpfosten und Leitplanken gehörten.

Richten wir den Blick zurück auf die Zeit ab 1972, dann müssen wir anerkennen, dass ohne Noch ein wichtiger Motor gefehlt hätte, der die Basis für die heutige Detailverliebtheit, Kleinserienvielfalt und technische Herausforderungen gelegt hat.

Wir freuen uns daher, die Firma Noch für deren Jubiläumsjahr 2011 in der Kategorie Gesamtwerk auszeichnen zu dürfen.

Allen Preisträgern gratulieren wir herzlich und hoffen, dass diese Würdigung auch für die Zukunft Ansporn und Ehrgeiz ist, die Spurweite Z durch hervorragende Leistungen voranzubringen und weiterzuentwickeln!



40 Jahre ihrer hundertjährigen Geschichte hat sich Noch auch der Spurweite Z gewidmet und dabei viele wichtige Impulse gesetzt. Diesen Verdienst würdigen wir mit der Auszeichnung in der Kategorie Gesamtwerk. Foto: Noch

Die Seiten der Preisträger:

- <http://www.maerklin.de>
- <http://www.komi-miniaturen.de>
- <http://www.ratimo-z.de>
- <http://www.rokuhan.com/english/>
- <http://www.ek-verlag.de>
- <http://www.noch.de>

Lockheed L-1649A von Herpa **Super-Star der Lüfte**

Die Lockheed L-1649A Starliner sorgte ab 1956 für einen fulminanten, wenn auch kurzen Höhepunkt des Transatlantikverkehrs mit Kolbenmotorflugzeugen. Herpas Modell erinnert in gelungener Weise an diese Zeit. Und mit der Parabel-Lackierung der Lufthansa haben wir die wohl schönste Variante ausgewählt, die sich auf einer Spur-Z-Anlage in Szene setzen lässt.

Im Oktober 2010 haben wir mit der „Super Connie“ die erfolgreichste Bauart der langen Constellation-Reihe vorgestellt. Dieses Flugzeugmuster ging zurück auf den Flugpionier und TWA-Eigentümer Howard Hughes, der damit ohne Zwischenlandungen die Ost- und Westküste der USA verbinden wollte. Lockheed vollendete seine Skizzen und schuf ein Flugzeug, das zur Wegbereiterin des Weltluftverkehrs werden sollte.



Eine Flughafenszene macht sich auch auf einer (größeren) Spur-Z-Anlage gut. Und die Lockheed L-1649A „Super Star“ der Lufthansa gehört in der historischen Parabel-Lackierung sicher zu den schönsten Modellen, die sich dort einsetzen lassen. Das entsprechende Modell im Maßstab 1:200 liefert Herpa.

Ihre technische Vollendung erfuhren sie 1956 in Form der L-1649A Starliner, dem Schlusspunkt dieser Ahnenreihe. Mit diesem Flugzeug war es erstmals möglich, Transatlantikflüge wie Hamburg – New York bei voller Nutzlast ohne Tankstopp zu absolvieren – und das selbst bei heftigem Gegenwind. Möglich machte das eine zuvor nicht gekannte Reichweite von bis zu 11.300 km.

44 Exemplare dieses Baumusters wurden bis 1958 gebaut, die von nur drei Fluggesellschaften weltweit in Dienst gestellt wurden: TWA, Air France und Lufthansa. Doch nur vier davon entfielen auf die Lufthansa, die sie als „Super Star“ bezeichnete.

Hier sollte sie die Zeit bis zur Anlieferung der düsengetriebenen Boeing 707 überbrücken und den Bestand der L-1049G „Super Constellation“ auf den Nordatlantikrouten ergänzen.

Nur bis 1960 währte ihre Zeit im Passagierdienst. Dort setzte sie ab November 1958 mit dem auf ihr eingeführten Senator-First-Class-Service einen bis heute nicht mehr erreichten Standard. Schlafsessel

und besonders komfortable Sitze schränkten die Fluggastzahl an Bord auf nur 32 Personen ein – ein wahrhaft exklusiver Zirkel.

Trotz allen Komforts wurden sie bald von den schnelleren Düsenflugzeugen verdrängt.

Während ihre Vorgängerbauart auf die Mittelstrecke und den Inlandsverkehr gelangten, suchte die Lufthansa nach neuen Einsatzgebieten für ihre „Super Star“.

Schließlich wurden zwei Exemplare im Jahre 1960 beim Hersteller zu Frachtern umgebaut.

So flogen sie als Langstrecken-Frachtflugzeuge weiter über den Atlantik und trugen aufgrund ihrer hohen Frachtkapazität auf ihre Weise zum deutschen Wirtschaftswunder bei. Doch 1966 trennte sich die Lufthansa von ihnen und verkaufte sie an Zweitbetreiber.

Aktuell wird im Auftrag der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung eine Maschine flugfähig restauriert, zwei weitere Exemplare, darunter eine der früheren Frachtmaschinen, dienen als Ersatzteilspender.

Maße und Daten zur Lockheed L-1649A „Starliner“ bzw. „Super Star“				
	Vorbild	1:200	1:220	Modell
Länge	35.420 mm	177,1 mm	161,0 mm	175,0 mm
Höhe	7.150 mm	35,8 mm	32,5 mm	34,0 mm
Spannweite	45.720 mm	228,6 mm	207,8 mm	226,0 mm
Max. Startgewicht	72.575 kg	---	---	276 g
Propeller	dreiblättrig	---	---	dreiblättrig
Antrieb	4 x luftgekühlte 18-Zylinder-Doppelsternmotoren Typ Curtiss-Wright Turbo-Compound 988TC18-EA 2 mit je 3.400 PS (2.536 kW) Leistung			
Reisegeschwindigkeit	510 km/h			
Reichweite	max. 11.300 km			
Dienstgipfelhöhe	7.600 m			
Kapazität	max. 99 Passagiere (32 im Senator-First-Class-Service der Lufthansa)			
Besatzung	8 Personen			
Jungfernflug	10. Oktober 1956			



Zu den Details, die dieses Modell ausmachen, gehören die filigran aufgedruckten Scheibenwischer an der Pilotenkanzel. Der Größenvergleich mit den Preiser-Figuren (Art.-Nr. 80912) im Maßstab 1:200 zeigt, dass dieses Flugzeug auch im Maßstab der Spurweite Z nicht wie ein Kompromiss wirkt.

Die Zeichen stehen also gut, dass bald ein neues Super-Star-Zeitalter anbrechen kann.

Und das gilt auch für den Maßstab 1:220: Herpa hat mit seiner Miniaturisierung einer Lufthansa-Maschine (Art.-Nr. 554411) im Maßstab 1:200 eine Grundlage geschaffen, neben der traditionellen Epoche III auch die moderne Zeit um ein außergewöhnliches Museumsstück zu bereichern.

Da das Flugzeugmodell, gerechnet auf den nominalen Maßstab 1:200, geringfügig zu klein geraten ist, nähert es sich unserer Baugröße noch etwas an und verringert den Kompromiss, der einzugehen ist.

Selbstverständlich passen die Maße nicht exakt zur Spurweite Z, doch bei einem Flugzeug fallen die Abweichungen mangels Vergleichspunkten für unser Auge nicht auf. Sie erscheinen uns spontan sogar eher zu klein als zu groß.

Wer genug Platz hat, einen Flughafen auf Anlage oder Modul zu implementieren, der wird deshalb für dieses Modell dankbar sein. Keine andere Lackierung der Lufthansa wird bei den Flugzeugfreunden so geschätzt wie die „Parabel“.

Und sie bietet gleichzeitig eine Einladung, durch gezielte Illumination Reflexe zu erzeugen und so für zusätzliche Spannung zu sorgen. Möglich macht dies, dass Herpa den Bauch der Verkleinerung hochglanzpoliert hat, um den korrekten Eindruck des Vorbilds genauestens wiederzugeben.



In der Seitenansicht zeigt sich die volle Eleganz der „Super Star“. Die Farben der Lufthansa mit dem Chrom glänzenden Bauch stehen ihr gut.

Hinzu kommen die vielen Feinheiten der Vorbildbeschriftung und aufgedruckten Details, die auch die eckigen Passagier-raumfenster plastisch erscheinen lassen.



An der Kanzel wurden selbst die Scheibenwischer für die Piloten nicht vergessen. Aus dem Dach schaut eine Antenne für den Funkverkehr hervor.

So können wir das Abheben unseres Modells kaum noch erwarten. Der Blick fällt auf den großen Stern auf der Längsseite des Rumpfes, wandert weiter zum markanten Kranich auf der Seitenflosse und verharrt – ein Flug mit dieser Schönheit, ein Traum.



Und schon werden die mächtigen Motoren angelassen, ein sonores Dröhnen füllt die Luft.

Bald geht es los in Richtung Amerika. Langsam setzt sich das

Bild Mitte links:
Stolz schrieb die Lufthansa „Super Star“ ans Heck ihres Flaggschiffs. Doch dessen große Zeit währte nur kurz.

Bild unten links:
Unterschiedliche Farbfelder, Funkantenne und aufwändige Aufdrucke sorgen für ein stimmiges Modell.

markante Fahrwerk in Bewegung, die Maschine begibt sich aufs Rollfeld und weiter zur Startbahn. Die

Motoren heulen auf, das Flugzeug gewinnt langsam, dann immer schneller an Fahrt. Das lange Bugrad hebt ab und schon erhebt sich der gesamte Koloss in die Lüfte. Wir werden wach – ein Traum, entstanden auf der Modellbahn.

Herstellerseiten:

<http://www.herpa.de>

Seiten zur Restaurierung des hist. Flugzeugs:

<http://www.lufthansa-technik.com> (unter „Media Relations“)

Anzeige



Kleine Helfer zum Selbstbauen

Hilfsmittel für die Lokwartung

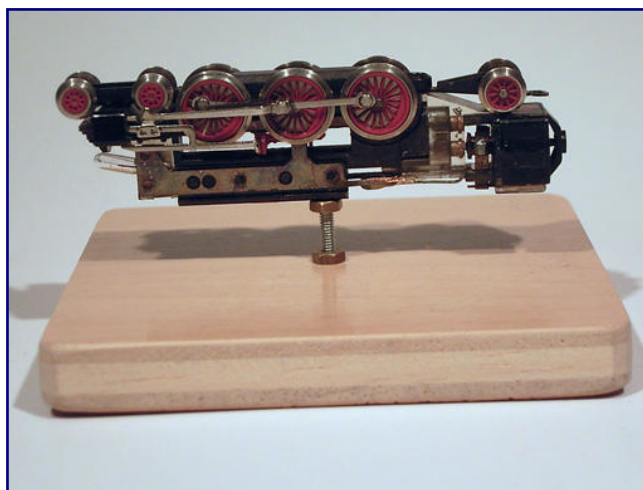
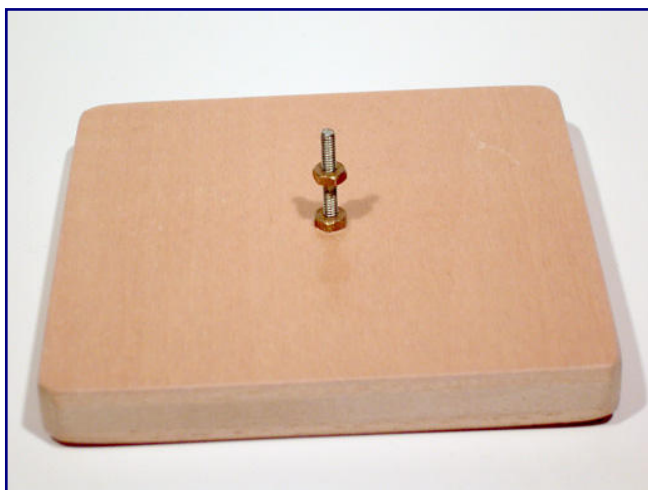
Es sind oft die kleinen Dinge, die Großes ausmachen können. Peter Grundmann hatte in Zell (Mosel) einige selbst gebastelte Hilfswerkzeuge dabei, mit denen er seine Modelle in den Wartungspausen wieder fit für den Anlageneinsatz machte. Da sie auch das Interesse vieler Besucher fanden, stellt er seine Hilfsmittel heute hier als Anreiz zum Nachbau vor.

Von Peter Grundmann. Ich habe mir einige kleine mechanische Hilfsmittel für die Pflege, Wartung und Reparaturen meiner Lokmodelle gebaut. Keines davon kostet viel Geld, sie helfen mir aber sehr, an deren Mechanik zu arbeiten.

Einfache Wartungshalterung

Bei den Dampflokomotiven stellt sich oft ein Problem bei Arbeiten am Fahrwerk, wenn das Chassis nicht von alleine in einer definierten Position auf dem Werkstisch liegen bleibt. Glücklicherweise wird, zumindest bei den Modellen aus älterer Fertigung, das Gehäuse immer mit einer Gewindeschraube M2 gehalten.

Dieses Gewinde bietet auch bei Wartungs- oder Reparaturarbeiten einen guten Haltepunkt. Ein kleines Sperrholzbrettchen, bei mir ca. 8 x 8 cm groß, erhielt deshalb mittig eine 2-mm-Bohrung, in der nun eine solche Gewindeschraube steckt. Unten ist das Bohrloch gesenkt, so dass der Kopf nicht übersteht und das Gebilde eben auf dem Tisch liegt. Die Schraube kann, damit sie sich nicht mehr lösen kann, mit Kleber fixiert werden.



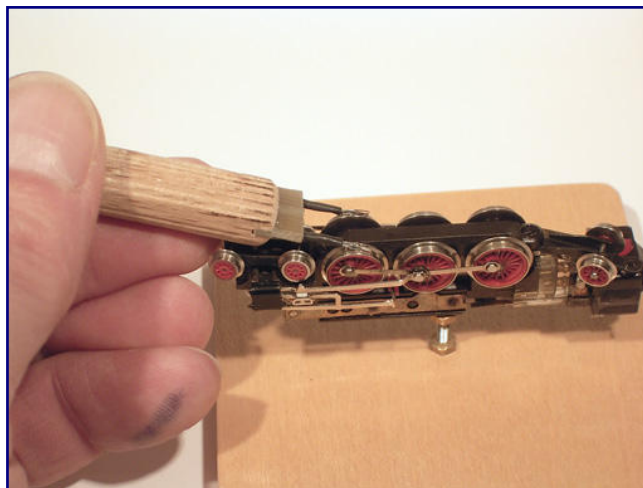
Die Haltevorrichtung (links) eignet sich für viele Dampflokomotive. Das Modell wird aufgeschraubt und mit der Mutter kontert – schon sitzt es fest und kann gewartet oder repariert werden (rechts).

Die zu bearbeitende Lok wird dann vorsichtig einige Gänge auf die Schraube gedreht. Anschließend wird durch die auf dem Gewinde wartende Mutter mittels eines kleinen 4-mm-Schraubenschlüssels aus dem Feinmechaniker-Werkzeugsatz gekontert. Die Lok ist dann starr auf dem Brettchen fixiert und kann wesentlich leichter behandelt werden. Vor allem, wenn ich zur gründlichen Reinigung mal die Achsen ausbauen und wieder einlegen muss, leistet das Brettchen wertvolle Dienste.

Mobile Stromzuführung

Doch um die elektrischen (und mechanische) Funktion einer Lok zu testen, muss ihr Strom zugeführt werden. Hierbei hilft mir ein weiteres, in wenigen Minuten hergestelltes Teil. Ein Stück Dübelholz („Holzdübel“) mit 10 mm Durchmesser habe ich der Länge nach mit einem 3-mm-Loch versehen und ihm vorne zusätzlich noch einen 1,5-mm-Querschlitz verpasst.

In diesen Schlitz steckte ich ein kleines Stück einer kupferkaschierten Epoxydharzplatine. Die Kupferbeschichtung habe ich in der Mitte mit einer Feile durchtrennt, damit sich zwei kurze Abschnitte einer etwas kräftigeren Litze voneinander isoliert anlöten lassen.



Aus einem Holzdübel, einem Stück Epoxidharzplatine und etwas Litze entsteht eine Stromzuführung für Wartungszwecke (links). Werden deren Kabelenden an die Strom aufnehmenden Räder eines Lokmodells gehalten, lässt sich schnell deren Funktion testen (rechts).

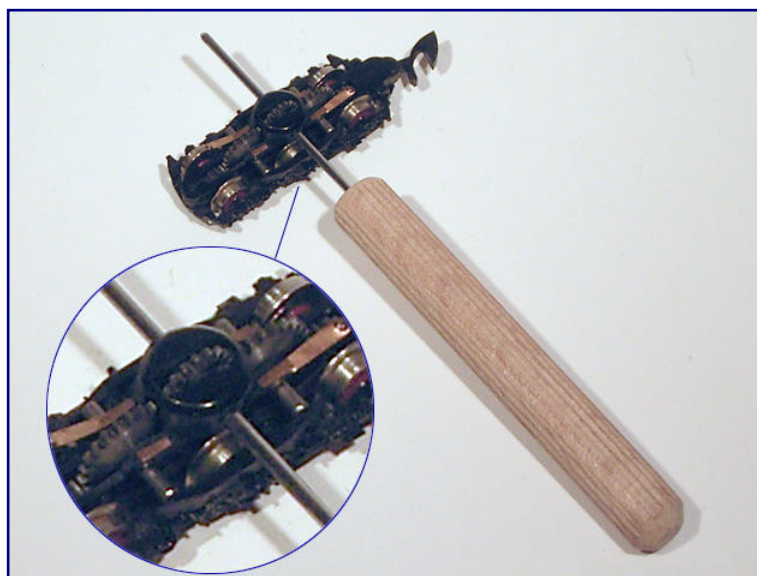
Durch das axiale 3-mm-Loch wird eine Stromzuführung angeschlossen. Damit kann ich durch Anlegen an die den Strom abnehmenden Achsen schnell und einfach auf der vorher gezeigten Haltevorrichtung ausprobieren, ob der Wartungs- oder Reparaturkandidat wunschgemäß funktioniert.

Haltestift für Drehgestelle

Für Arbeiten an den Drehgestellen von E- und Diesellokomotiven habe ich mir ein weiteres Hilfsmittel gebaut.

Der Stift des mittig im Drehpunkt eines Spur-Z-Drehgestells angebrachten Zahnrads hat einen Durchmesser von 1,2 mm - zum Halten des Drehgestells bei Arbeiten daran ist er jedoch zu kurz.

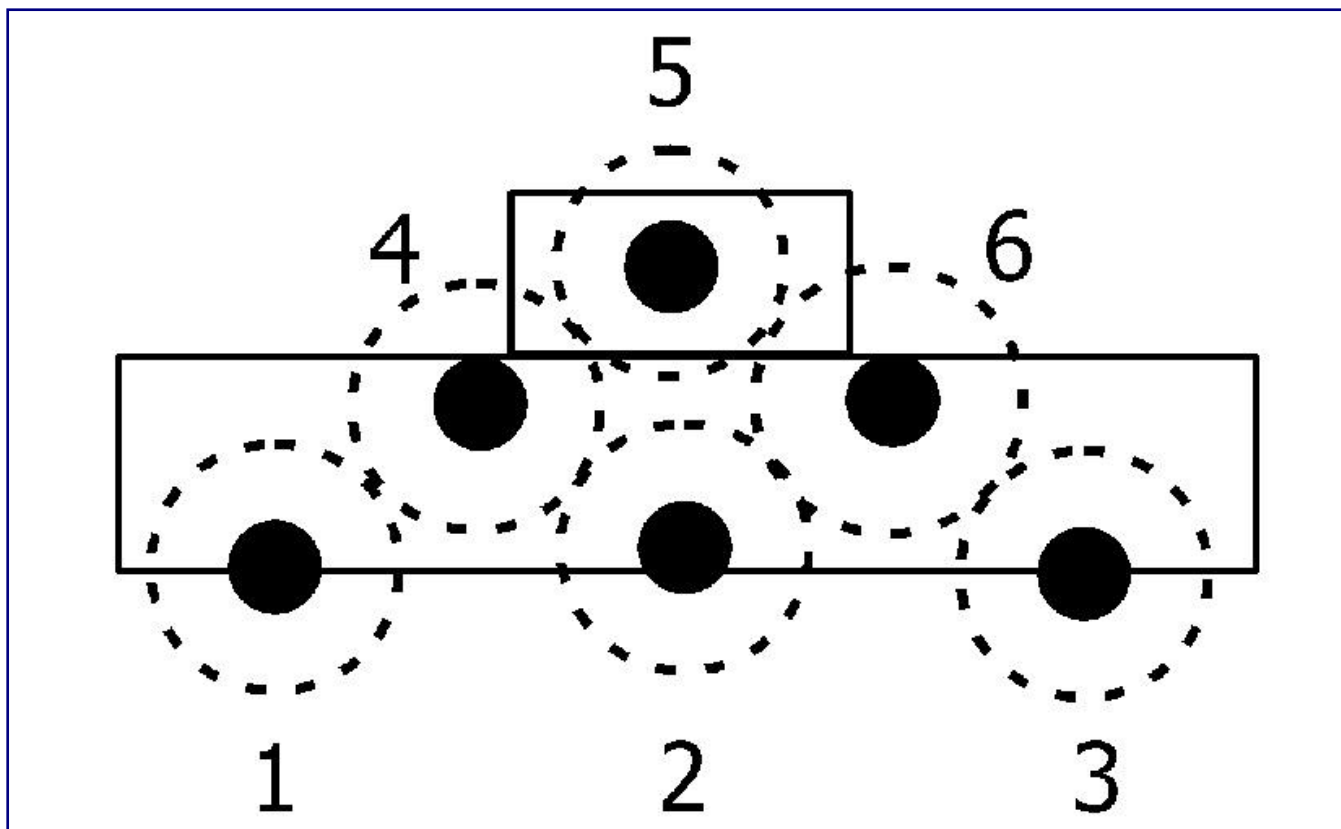
Ein Stück Stahldraht aus dem Modellbau-fachhandel, ersatzweise vielleicht sogar ein stumpfer Bohrer oder Nagel, in einem kleinen Griff befestigt, schafft hier schnelle Abhilfe.



Ein hilfreiches Haltewerkzeug für Wartungsarbeiten an den Drehgestellen.

Er schafft bessere Möglichkeiten zum Halten des Drehgestells, während ich daran arbeiten muss.

In diesem Zusammenhang noch ein kleiner Tipp zu den dreiachsigen Märklin-Drehgestellen, wie denen der Baureihen 103 und 151. Es gibt nur einen einzigen Weg, diese leichtgängig zusammenzubauen. Anfängern und Neueinsteigern ist dies oft nicht bekannt und sie rätseln dann wegen des schlechten Laufs ihrer erwarteten Lok.



Vereinfachtes Schema eines Märklin-Drehgestells: Die richtige Reihenfolge des Einbaus von Zahnrädern und Achsen wird im Text beschrieben.

Die drei Achsen unten sind mit je einem Zahnrad versehen. Diese greifen in die Zwischenräder 4 und 6 (siehe Zeichnung) ein. Das Zahnrad 5 soll das im Drehpunkt des Drehgestells montierte Rad darstellen.

Wenn zunächst die drei Achsen, dann die Zwischenräder 4 und 6 und erst zum Schluss das Rad 5 eingebaut wird, laufen die Drehgestelle mit zu großer Reibung. Es gelingt dann nämlich wegen der Verzahnung nicht, das mittlere Zahnrad in die richtige Lage zu bringen.

Deshalb ist zunächst eines der Zwischenräder 4 oder 6 zu montieren, dann das mittlere Zahnrad 5 und die Achse 2 und zum Schluss erst das zweite Zwischenrad 6 bzw. 4. Denn nur wenn die vier Zahnräder leichtgängig miteinander in Eingriff stehen, ist ein ordentliches Fahrverhalten der Lok zu erwarten. Übrigens: Es mag hier etwas übertrieben gezeichnet sein, aber die mittlere Achse berührt bei korrekter Montage die Schienen nicht, sie läuft funktionslos mit.

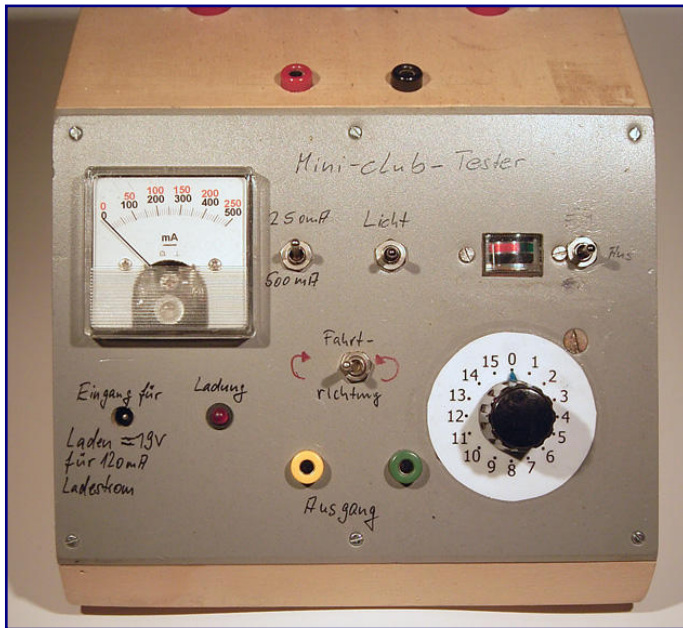
Ein Leinentuch wirkt Wunder

Noch ein Tipp, der meiner Meinung nach das Arbeiten an den kleinen Teilen erleichtert: Ich habe mir ein Stück kräftiges, weißes Leinentuch besorgt, das doppelt auf meinem Werk Tisch liegt. Es verhindert weitgehend, dass die kleinen Schrauben und Achsen auf dem Tisch wegrollen und zu Boden fallen.

Des Weiteren sind die extrem kleinen Teile, wie z. B. Kupplungsfedern, leichter darauf wiederzufinden. Ich finde es auch angenehmer, auf der textilen Oberfläche als auf einer harten, kalten Tischplatte zu arbeiten.

Groupie-Loktester in Luxus-Ausführung

Zum Schluss möchte ich noch ein Foto meiner Test-Stromquelle zeigen. Diese ist allerdings nicht ganz so einfach herzustellen. Da ich schon des Öfteren auf mehrtägigen Ausstellungen war, fielen auch dort mal Kleinreparaturen und Wartungen an.



Der „Groupie-Loktester“ dient als Stromquelle für einen Loktest.

Ich habe die Erfahrung gemacht, dass der Stromverbrauch einer Lok ein gutes Maß ist, das Erfordernis einer Wartung zu erkennen. Entscheidend ist natürlich, dass die Stromaufnahme des frisch gewarteten Modells als Referenzmaß bekannt ist.

Nach meinen Beobachtungen verbrauchen Modelle mit fünfpoligem Motor klassischer Bauart bei mittlerer Geschwindigkeit etwa 100 – 150 mA Strom, solche mit dreipoligem Motor, insbesondere ältere Modelle, auch schon mal 250 – 300 mA. Es sind aber auch Fahrzeuge bekannt, die sich mit nur 55 mA begnügen.

Eine deutlich höhere Stromaufnahme als im gereinigten Zustand deutet auf eine Verschmutzung des Getriebes durch Staub und Fasern oder des Kollektors durch übermäßigen Kohleabrieb hin. Daher möchte ich immer schnell den Strom messen können.

Auch die Spannung, bei der eine Lok anfährt, ist ein Indiz für die Notwendigkeit eines „Bw-Aufenthalts“. Bei der Konzeption war auch zu bedenken, dass Steckdosen und Lichtquellen auf Ausstellungen immer Mangelware sind. Also musste das Gerät netzunabhängig arbeiten können und eine Beleuchtung anschließbar sein.

So entstand das abgebildete Gerät. Ein 12-V-Akku versorgt die erforderliche Elektronik mit Strom. Diese liefert in 15 Stufen eine Spannung bis zu etwa 8 Volt, der Strom wird auf einem Messgerät mit umschaltbarem Messbereich (250 / 500 mA) angezeigt.

Den Stufenschalter fand ich zweckmäßiger als ein Potentiometer, weil so leichter definierte Werte für z. B. die Anfahrspannung getroffen werden. Ein Einschalter sowie ein weiterer für die Umpolung der Fahrspannung durften auch nicht fehlen.

Der Akku kann mit einem kleinen Steckernetzteil geladen werden. Eine Leuchtdiode zeigt die Ladung an, der Ladezustand kann mit einem weiteren, kleinen Instrument überwacht werden. Außerdem kann ich oben eine 12-V-Halogenleuchte anschließen, die mit einem weiteren Schalter aktiviert wird. Die Beschriftung der Frontplatte genügt zwar keinen höheren Ansprüchen, das Gerät leistete aber schon viele Stunden wertvolle Dienste.

Text, Zeichnungen und Fotos: Peter Grundmann

Informationen und Kontakt zu Peter Grundmann:
<http://www.groupiemebtron.de>

Adventstreffen bei Zug und Wein Der Schlusspunkt 2011 in Zell

Wo sonst sollte der Jahresabschluss der Zetties stattfinden? Zell an der Mosel ist zur Tradition geworden. Aus mehreren Ländern Europas pilgern sie ins Weinstädtchen, um bei einem Gläschen Wein über ihr Hobby zu plaudern, Modelle zu bewundern und ihre Anlagen im Betrieb vorzuführen. Ende November 2011 war es nicht anders.

Jahr für Jahr wartet auf uns Zetties ein immer gleiches Programm und doch ist keine Auflage des Adventstreffens mit seinen Vorgängern vergleichbar. Und da wechseln nicht nur die Gesprächsthemen an den Stammtischtreffen am Freitagabend und in großer Runde am Samstag.



2011 war die Runde der Teilnehmer neu gemischt und sorgte für neue Vielfalt und willkommene Abwechslung.

Bei den Kleinserienanbietern fehlten KoMi-Miniaturen, Rolfs Laedchen und High Tech Modellbahnen. Da die Veranstaltung aber unkommerziell geprägt ist, war das zu verschmerzen.

Gesprächsgesamheiten finden sich auch anderweitig. Aufgerückt sind dafür neue Akteure, die sich durch und durch begeistert zeigten und ebenso Begeisterung fanden – doch dazu später mehr.



Auch 2011 gab es wieder interessante Anlagen und Modelle zu sehen: Bei Hans-Georg Kunz fuhr der neue Nahverkehrstriebzug Baureihe 642 von Hagemodell (oben), bei Hans van den Haak gehörte die Windmühle zu den Blickfängen (unten).

Zu den traditionellen Teilnehmern zählten Hans-Georg Kunz und Roland Rauschenbach, beide wieder mit tatkräftiger Unterstützung ihrer Ehefrauen.

Zu sehen gab es eine von Rhein-Motiven geprägte Modulanlage mit dem Dampflokbetriebswerk als linkem Wendepunkt. Der rege Betrieb auf der Drehscheibe wusste einmal mehr die Jüngsten zu faszinieren und zu fesseln.

Zu den traditionellen Teilnehmern gehörten auch Hans van den Haak (Niederlande), Manfred Forst und Hans-Ulrich Druske. Sie hatten ihre Module zu einem neuen Arrange-

ment zusammengestellt, dass sowohl im nordeutschen Flachland als auch bei den holländischen Nachbarn zu Hause sein könnte. Auf der zweigleisigen Hauptstrecke dominierte die Dieseltraktion: Märklins neue V 300 wurde ebenso gesichtet wie die V 100²⁰ oder die V200¹.

Sehenswert waren auch die im Papiermodellbau entstandenen Gebäude bei Hans van den Haak, darunter eine Burg und eine Windmühle mit bewegten Flügeln.

Altmeister Manfred Forst zeigte seine Ziegelei, auf der auch eine Feldbahn (Spur Zf) aus dem Hause Saller zu Hause war.

Sehr auffallend war die Spannbetonbrücke auf einem Modul von Hans-Ulrich Druske, die unserer Erinnerung nach erstmals in Zell zu sehen war.

Nicht in ein Modul integriert, aber nicht minder sehenswert war eine kleine Altstadtscene von Manfred Forst, die wie nahezu alle seine Eigenbauten aus Papier/Karton entstanden ist und mit verschiedenen Automodellen in lebhafter Szene präsentiert wurde.

Hingucker anderer Art gab es bei Trafofuchs: Wie in Göppingen wurde anhand der Vierjahreszeiten-Kofferanlage vorgeführt, welche Figuren nach konkreten Vorlagen möglich sind – in diesem Fall Personen aus bekannten Kunstwerken des 19. Jahrhunderts.

Für ungläubiges Staunen sorgte aber auch gleich drei Spur-Z-Modellbahnanlagen im Maßstab 1:220, also eine Modellbahn im Modellbahnformat, mit Motiven leicht hügeliger Landschaft, Häusern, Bäumen und Wegen oder eines Flusstals mit Eisenbahnbrücken.

Entwickelt von Detlev Stahl (Norm24) für den 3D-Druck, wurden sie von Trafofuchs in Szene gesetzt und mit einem 1,5-Volt-Motor angetrieben. Eine der Anlagen zeigte passend zum Adventstreffen Torsten Schubert und Chefredakteur Holger Späing bei Fotoarbeiten, ein weiterer Beleg für konkreten Vorbildern nachempfundene Figuren.



Bild oben:
Als Meister des Karton- und Papiermodellbaus beeindruckte Manfred Forst mit dieser Altstadtscene.

Bild unten:
Die Spur-Z-Anlage im Maßstab 1:220 dürfte wohl die kleinste Modellbahnanlage der Welt sein. Auf ihr findet ein nämlich ein funktionierender Kreisverkehr statt. Den Trainini®-Fototermin hat Trafofuchs gekonnt in Szene gesetzt. Foto: Birgit Foken-Brock

Nach Zell gefunden hatten auch wieder Gerhard Maurer und Ulrich Günther. Während Ulrich Günther sein Bahnhofssegment mit neuen, selbst patinierten und beladenen Zügen ausgestattet präsentierte, führte Gerhard Maurer seine beliebten Module Bahnhof Ruschberg, Ruschberger Mühle, Wassermühle Gerhardingen (rechtes Wendemodul) und sein Brückenmodul als „Soloeinlage“ im Digitalbetrieb (Steuern und Fahren) vor.

Derzeit entsteht bei ihm ebenfalls nach Originalplänen, aber wieder eingebettet in die vom ZIST55 verwendete Jörger-Norm, der Bahnhof Baumholder, der den noch etwas „holperig“ wirkenden Übergang am linken Wendemodul vervollständigen wird. Es ist das entscheidende Stück, das hier noch fehlt und den Betrieb mit umfangreichen Gleisanlagen, angetriebenem Kohlen- und Wasserkran noch spannender gestalten wird.



Erstmals in Zell war Graham Jones (Z Club GB) mit seiner Anlage „Fryton“. Die Kinder waren begeistert, denn mit dem blau lackierten „Thomas“ fuhr hier eine bekannte Kinderseriendampflokomotive. Die Erwachsenen staunten über das authentische Flair vergangener LNER-Zeiten oder das schöne Schwanenpaar links im Vordergrund.

Klaus Moser vom Stammtisch Bayern hatte eine kleine, aber feine Präsentation mitgebracht. Er zeigte einen Testkreis aus Rokuhan-Bettungsgleis, auf dem ein Triebzug aus dem 3D-Druckverfahren seine Runden drehte. Das Modell hatte er selbst lackiert und mit Hilfe eines japanischen Shinkansen-Fahrwerk motorisiert.

Seine Stammtischfreunde waren ohne Anlage gekommen, zeigten aber verschiedene ZFI-Souvenirartikel, mit deren Erwerb sich die Finanzierung des Forums und die weiteren Aufgaben des Vereins unterstützen lassen.

Mit dabei war auch Oliver Passmann. Er beschränkte sich dieses Mal aber darauf, seine vorhandenen Produkte vorzuführen und Interessenten technische Lösungen für deren Problematiken aufzuzeigen. Wegen laufender Auftragsentwicklungen konnte er keine Neuheiten vorführen.

Erstmals in die Moselstadt gekommen war Graham Jones vom Z-Club GB. Und auch ihm hat es super gefallen, wie ihm stets anzumerken war. Mitgebracht hatte er wieder seine kleine Anlage „Fryton“, die bereits im September 2011 in Göppingen zu sehen war. Sie war in der Zwischenzeit sehr viel weiter gebaut worden und kann als weitgehend fertig bezeichnet werden.

Zur großen Freude der Kinder war neben dem typisch englischen Rollmaterial mit Dampf- und Dieseltraktion auch wieder die kleine, blaue Satteltankdampflok Thomas unterwegs, die den Kleinen aus der gleichnamigen Fernsehserie bestens von der Insel Sodor bekannt ist. Die Erwachsenen freuten sich hingegen über witzige und leidenschaftlich gestaltete Kleinszenen oder das Schwanenpaar auf dem Wasser des Anlagenvordergrunds.



Eine typisch englische Kleinstadtatmosphäre zeigt die Anlage „Fryton“ von Graham Jones.

Eine Vielfalt an unterschiedlichen Szenen und Landschaften bot die große Modulanlage der Modellbahnfreunde Bliessen e.V. rund um Peter Grundmann.

Besonderes Augenmerk wurde hier auf möglichst authentische und lange Züge gelegt, unter denen nur der kleine Schienenbus mit Steuerwagen aus der Reihe fiel.

Peter Grundmann zeigte aber auch ein paar Ideen aus seiner Bastelwerkstatt, die wir heute ebenfalls in einem separaten Beitrag vorstellen. Einige Besucher wunderten sich über den sicheren und gut organi-

sierten Fahrbetrieb auf der Anlage – sei es auf freier Strecke im Blockabstand oder im großen Stadtbahnhof.

Zurückzuführen ist dies auf seine digitale Anlagensteuerung Groupie-MEB-Tron, die vor längerer Zeit auch in der Fachpresse vorgestellt wurde und seitdem viele neue Freunde gefunden hat.

Die PC-gesteuerte, digitale Blocksteuerung ist eine Alternative für diejenigen Modellbahner, die ihre analogen Lokomotiven nicht umbauen möchten.

Wer sich aber den Aufbau elektronischer Schaltungen zutraut und nicht auf fertige Systeme ähnlicher Art zurückgreifen möchte, dem bietet es eine kostengünstige Alternative.

Und Programm und Elektronik werden auch hier ständig weiterentwickelt. Fragen zu diesem System erläuterte Peter Grundmann in Zellen und freute sich über das Interesse der wissensdurstigen Besucher.



Der Fahrbetrieb auf der Modulanlage der Modellbahnfreunde Bliessen wurde vom Programm Groupie-MEB-Tron gesteuert, das Peter Grundmann entwickelt hat und weiterhin pflegt.

Eine kleinere Modulanlage hatte das team Z hamburg mitgebracht. Die neue Stammtischformation aus der Hansestadt präsentierte neben ihrem bereits bekannten Wendemodul um Felsmassiv mit Burg und dem Streckenmodul mit erhaltenem Schloss auch ein neues, linkes Wendemodul, das noch auf den Landschaftsüberzug wartet.

Die provisorische Lösung mit Farbgestaltung zeigte sich dennoch sehr ansprechend und vermittelte einen guten Eindruck davon, wie die Züge hier künftig einen kleinen Fluss überqueren werden.

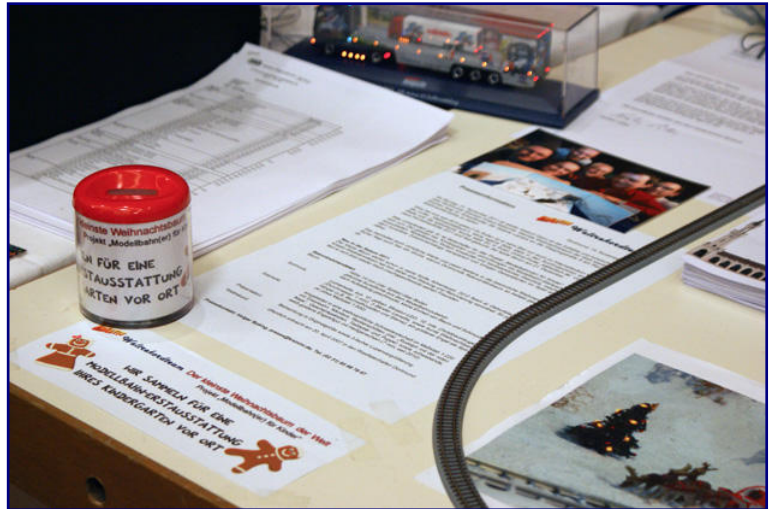
Am Gemeinschaftsstand von **Trainini®** und Z-Lights (Torsten Schubert) gab es Neues und Bekanntes zu sehen. Als Vitrinenpräsentation wurden hier die Gebäudemodelle von Archistories gezeigt, darunter die bereits lieferbaren Bausätze und die auch in Göppingen vorgeführten Neuheiten.

Ergänzt wurde dies durch Gerhard Finster, der neben seinen „Baumschule“-Vorführungen (Eigenbau von Bäumen) ebenfalls den Bausatz „Stellwerk Tornstein“ zeigen konnte.

Ein wichtiges Anliegen für **Trainini®** war das Vorführen eines großen Rokuhan-Testovals mit Ausweichgleis sowie des einzigartigen Flexgleises für das Bettungssystem.

Dargestellt werden sollte auch, wie die Rokuhan-Produkte mit einem Märklin-Transformator als Energiespender für Gleise und Weichenschaltungen kombiniert werden. Dieser erste Schritt spart einen Teil der Einstiegskosten beim Umstieg auf das neue Gleis.

Als Vorfuhrmuster auf dem Gleis diente die V 60 aus Märklins neuester Startpackung 81564, in der diese Lok wie auch der offene Wagen Omm 52 / E 037 erstmals als Epoche-III-Modelle angeboten werden. Ergänzt wurde das Duo von einem schwarzen Kühlwagen mit Märklin-Bedruckung.



Trainini® informierte über das Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ und sammelte Spenden, die den Zeller Kindergärten zu Gute kommen sollten (Bild oben). Spur-Z-Ladegut Küpper zeigte eigene Produkte auf Dioramen, darunter die neuen Baustrahler bei Kanalarbeiten (Bild Mitte). Torsten Schubert hatte u.a. verschiedene MWB-Autoneuheiten mitgebracht, darunter der überaus gelungene Volkswagen Transporter T2 (Bild unten).

Zum Nachlesen der Vorteile und Merkmale des Rokuhan-Systems gab es selbstverständlich auch Informationsbroschüren von Noch zum Mitnehmen, in denen neben aktuellem und künftigem Lieferprogramm auch verschiedene Besonderheiten aufgezeigt werden. Unterlagen lagen ebenso wieder von Archistories aus.



Im Gegenlicht zeigen sich die von Bahls gesuperte und umgebaute Dampflok der Baureihe 86 der Geisterwagen auf G-10-Basis aus dem Programm desselben Herstellers.

Torsten Schubert präsentierte verschiedenes Rollmaterial, darunter Lackiervarianten von SMZ und den vom „Controller“ lackierten Touristikzug der DB AG, seine Lichteffektdioramen sowie militärische und zivile Straßenfahrzeuge aus der Produktion von Z-Panzer, Alvaro und MWB. Modellbau Wolfgang Baumann war wieder der Garant für Neuheiten, die es erstmals zu sehen gab.



Eine herrliche Kulisse für seine tollen Automodelle bildeten verschiedene, neue Dioramen von Helmut Küpper, auf denen er in gelungener Weise das Angebotssortiment von Spur Z Ladegut Josephine Küpper einsetzte.

Doch selbstverständlich ließ sich das gesamte Lieferprogramm auch einzeln am Stand bewundern und begutachten.



Das Wassermühlendiorama (Bild oben) und die amerikanische Kleinstadt (Bild unten) von Aspenmodel zeigen die im Text genannten Bausätze. Das rechte Gebäude im unteren Bild war eine aktuelle Neuheit von TBS.

Standnachbarn von Josephine und Helmut Küpper waren Michael Bahls (Bahls Modelleisenbahnen) und Maxi Mehnert (Aspenmodel).

Auch hier lohnte sich ein Besuch wieder einmal. Michael Bahls zeigte eine Baureihe 86, die mit sämtlichen Superungen aus seiner Werkstatt ausgestattet war.

Trotz großenrichtigen Puffern, Verfeinerungen am Lack, geätzten Lokschildern und einer vollständigen Detailsteuerung war aber der eingebaute Glockenankermotor der eigentliche Höhepunkt. Er machte das Modell zur bewundernswerten Neuheit und sorgte zudem für freien Durchblick durchs Führerhaus. Fehlte eigentlich nur noch das Lokpersonal, das Trafofuchs auf Wunsch sicher auch ergänzen kann.

Durchblick gab es beim Geisterwagen auf Märklin-G-10-Basis zwar nicht, aber dafür glänzt dieser ebenso mit guten Fahreigenschaften und verhilft künftig rollfähigen, aber antriebslosen Lokmodellen aus dem Hause Bahls zur Fahrt über die heimische Anlage.



Nach dem Umbau durch Peter Rogel sah Märklins Baureihe 89 wie eine richtige US-Dampflokomotive der Epoche I aus. So passte sie gut in seine Schauanlage.

Und auch bei Aspenmodel gab es tolle, neue Modelle zu sehen, die die Herzen der US-Bahnfreunde höher schlagen lassen.

Arrangiert waren sie in tollen Dioramen, die dank Fahrzeugen, Motorrädern und Pferdekutschen von Micron Art und Figuren von Trafofuchs zum Leben erwachten. Die Bäume stammten aus eigener Herstellung.

Auf den beiden Dioramen wurden Gebäude von Stonebridge Models gezeigt. Auf einem Wassermühlendiorama waren dies die Bausätze "Scenic River Mill", "Corn Crib", "Chicken Coop", "Covered Bridge Ohio" und das "Greenhouse".

Das Stadtdiorama zeigte „Joe's Roadhouse“, „Brentwood House“, „Fry's Fish Packing“ mit Paletten und die aktuellste Neuheit „Plain Jane's Thrift Store“ mit LED-Innenbeleuchtung von Town Builder System (TBS; Kooperation zwischen Stonebridge Models und NZT Products).

Schwerpunktmäßig dem US-Markt widmet sich auch Peter Rogel. Neben der Produktpräsentation seines Vertriebs Z-Railways hatte er auch eine kleine Anlage nach amerikanischen Motiven mitgebracht. Unter den wenigen, aber ansprechend platzierten Gebäuden war auch ein neues, kleines Postamt, das auf Kunden wartete.

Gespannt schauten viele Besucher auch auf seinen Umbau einer Baureihe 89 aus dem Hause Märklin, die mittels Kuhfänger, offenem Führerstand und neuem Tender aus dem 3D-Druckverfahren von Peter Rogel zu einer US-Dampflokomotive verwandelt worden war und vor einem Lokschuppen auf Einsatz wartete.

Die Blicke der Besucher sehr lange zu fesseln vermochte das Betriebswerk Hamburg-Altona von Rainer Tielke, das erstmals in Zell zu sehen war.



Unruhig aber beharrlich warteten die Kinder auf die Vorführung der Doppeldrehscheibe, als wir unsere Magazinaufnahmen fertigten und den Betrieb kurzzeitig unterbrechen mussten.

Ein Blick über den Rundschuppen zeigt die neuen Triebwagenhallen und die Versorgungsgleise für Dampflokomotiven auf Rainer Tielkes Anlage „Bw Hamburg-Altona“.

Zur Freude der Zetties, die den Bau des Großbetriebswerks mit über fünfzig Rotundengleisen kontinuierlich verfolgen, war es schon wieder erheblich weiter vorangeschritten. Fast fertig waren die großen Triebwagenhallen, in denen es sich der TEE-Triebzug VT 11⁵ und sein Vorgänger VT 08⁵ schon gemütlich gemacht hatten. Auch Märklins neue V 300 001 war hier bestens aufgehoben.



Ein Blickfang im Betriebswerk Hamburg-Altona sind die zweifarbig beleuchteten Laternen der Gelenkwasserkräne. Sie sorgten bereits bei Freunden größerer Spurweiten für ungläubiges Staunen.

Beeindruckend war die hinter dem Hallenensemble platzierte Versorgungsanlage für die Dampftraktion. Dort wurde Lösche gezogen, ausgeschlackt und Wasser gefasst. Damit den Maschinen bei Ein- und Ausfahrt nichts passiert, waren die Laternen aller vier Gelenkwasserkräne rot und weiß beleuchtet. Von den Kabeln der Zuleitungen schien indes jede Spur zu fehlen. Selbst die LED waren nicht ohne Weiteres zu erkennen.

Damit kommen wir zur letzten Anlage, die wir hier vorstellen möchten. Sie war Überraschung und Höhepunkt zugleich.

Dass sie aus Belgien stammt, verrieten nicht nur ihre Erbauer Toon Versnick, Pieter Willems und Jan van Casteren durch ihren Akzent. Wer regelmäßig nach Zell kommt, erkannte sofort die Handschrift der drei im Landschaftsbau dieses Meisterstücks.



Bei den Besuchern immer wieder gern gesehen ist die Baureihe 601, hier als Alpen-See-Express unterwegs im Bahnhof Drakenburg. Diese Anlage aus Belgien war die landschaftlich am schönsten gestaltete in Zell (Mosel).

Es ist verblüffend, wie sie jedes Jahr eine neue Anlage in dieser Perfektion präsentieren können. Ihr Händ-

chen für Landschaften, Detailszenen und farbliche Harmonie der wiedergegebenen Natur ist einmalig. Und so war auch „Drakenburg“ ein Hingucker in jeder Hinsicht.

Wer den Zügen bei ihrer Fahrt aus dem linken Tunnelportal zusah, über dem hoch oben die Dracheburg thronte und verfolgte, wie sie auf einer Kastenbrücke (Hack Brücken) das Flüsschen überqueren, um nach einem Geländedurchschnitt den Bahnhof der Touristenstadt zu erreichen, der verfiel der Träumerei.

Spätestens wenn der Alpen-See-Express seine Reise durch die Landschaft fortsetzte, eine Begegnung mit einem schweren Güterzug, geführt von einer Baureihe 151, absolvierte, um dann nach Passieren einer parallel verlaufenden Straße an einer kleinen Fabrik vorbei rechts unter einer Brücke zu verschwinden, währte sich wohl jeder Besucher wohl irgendwo am schönen Mittelrhein.

Eingerahmt von solch schönen Motiven lud die Anlage auch zum genauen Studieren der landschaftlichen Lösungen ein. Doch auch im Bereich der kleinen Stadt gab es schöne Szenen zu sehen. Da fuhr ein Militärkonvoi am romantischen Altstädtchen vorbei, dessen Mittelpunkt der kleine Marktplatz ist, der von einem Brunnen und einem Lokomobil als Skulptur geschmückt ist.

Wir hoffen, dass diese gelungene Darstellung nicht zum letzten Mal auf einer Ausstellung in Deutschland zu sehen war! Träumen durften übrigens auch die Kinder des kleinen Weinstädtchens: Drei Kindergärten hat Zell vorzuweisen und für eben diese wurde vom Kreativ-Weltrekordteam während der Ausstellung gesammelt.

Vor allem die Modellbahner zeigten sich in vorweihnachtlicher Spendierlaune und so kamen insgesamt 110,23 EUR zusammen. Aufgestockt durch die eigene Spende von **Trainini®** sowie die Portounterstützung eines Sponsors konnten dann für alle drei Einrichtungen Märklin-my-toys-Startpackungen „Kinder-ICE“ beschafft werden.

Der die Modellbahnausstellung ausrichtende Gewerbeverein Zell (Mosel) legte seinerseits noch etwas darauf und spendierte jedem Kindergarten zehn zusätzliche, gerade Gleise zur Erweiterung des Ovals. Zettie und Hauptorganisator Jörg Neidhöfer konnte dann zusammen mit der Vereinsvorsitzenden Jutta Koch die „Bescherung“ der Kinder übernehmen.

Nachdem das anfängliche Staunen überwunden war, durften alle Kinder abwechselnd an die Fernbedienung und das Objekt ihrer Begierde auf die Strecke schicken. Glücklicherweise hielten die Batterien diesem Marathon stand.

Die von so viel Freude beeindruckten Erzieherinnen begannen gleich Pläne für Bastelrunden zu schmieden: Aus Kartonbastelbögen sollen nun Tunnel und Häuser entstehen, um Phantasie und Geschick der Kinder weiter zu fördern. Sie stellten aber auch fleißig Fragen zu den Erweiterungsmöglichkeiten. Ein kompetenter Modellbahnhändler im Einzugsgebiet von Zell wurde daher gleich als Ansprechpartner für solche Pläne genannt und vermittelt.

Das Kreativ-Weltrekordteam und der Gewerbeverein übergaben zusätzlich Begleitbriefe und Elterninformationen, die zu eigenen Aktionen und Spendensammlungen für den Ausbau anregen. Die glücklichen Kinder, unsere Modellbahner von morgen, verabschiedeten die Geschenke-Überbringer mit einem gesungenen Dankeschön.

Dieser Dank gebührt allen, die sich an dieser Sammelaktion beteiligt haben und sie erst zu einem Erfolg haben werden lassen. Eine Fortsetzung, so viel ist gewiss, wird es bei ähnlichen Anlässen sicher geben!

Die Seiten der Teilnehmer:

- <http://www.aspenmodel.de>
- <http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>
- <http://www.forstberg.de>
- <http://www.gerhardingen.de>
- <http://www.groupiemebtron.de>
- <http://www.modulbauimteam.de>
- <http://www.ratimo-z.de>
- <http://www.passmann.com>
- <http://www.spurzladegut.de>
- <http://www.trafofuchs.de>
- <http://www.z-freunde-international.de>
- <http://www.zist55.de>
- <http://www.z-lights.de> (Seiten noch im Aufbau)
- <http://www.z-railways.de>

Veranstaltungsanzeige

Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220

**4. 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

Das war 2011 für uns Zetties Unser Jahresrückblick

Fast schon traditionell schauen wir zum Jahresanfang nicht nur voraus sondern auch zurück. Was haben wir vom abgelaufenen Modelljahr erwartet? Was davon ging in Erfüllung? Im Zeitraffer zieht das Jahr 2011 noch einmal an uns vorbei, bevor wir den Blick auf das frisch begonnene 40. Jubiläumsjahr der Spurweite Z richten.

Das Jahr 2011 fing für **Trainini®** gut an: Mit dem Titelthema „Ladegüter“ haben wir den Nerv unserer Leserinnen und Leser getroffen. Ein Marktüberblick über ab Werk verbaute Ladeeinsätze und solche, die es wahlweise zuzukaufen gibt, wurde dankbar aufgenommen.



„Ladegüter“ war eines der beiden beliebtesten Themen 2011 unserer Leserinnen und Leser. Besonders die Rübenkampagne im Modell wusste zu begeistern.

Noch gefragter waren unsere Selbstbauvorschläge für verschiedene Ladegüter mit einigen Hinweisen zur Ladungssicherung.

Besonders das klassische Schüttgut Zuckerrüben erfreute sich großer Beliebtheit und zeigte, dass die beim Vorbild längst vergessenen Rübenkampagnen im Modell das Zeug zum Klassiker haben.

Aus diesem Grund ist für dieses Spezialthema nach wie vor eine kleine Fortsetzung geplant, die aber aller Voraussicht nach nicht im Jahrgang 2012 unterzubringen sein wird.

Wir möchten dann zeigen, wie aus offenen Güterwagen die typischen „Rübenwagen“ mit Zweckbindung werden.

Auch für Märklin begann das Jahr mit guten Nachrichten, denn der Göppinger Traditionshersteller konnte das Insolvenzverfahren beenden und endlich eine neue Zeitrechnung einläuten. Gewiss stehen dem Haus nach wie vor schwere Zeiten bevor, denn die Probleme am Modellbahnmarkt sind längst nicht überwunden.

Trainini® kündigte derweil den Umzug seiner Seiten zu einem neuen Dienstleister an, der reibungslos vonstatten gehen sollte. Gründe waren vor allem die gestiegenen Ansprüche an die bereitgestellten Datentransfervolumen wegen der immer weiter zunehmenden Beliebtheit unseres Magazins und die geplante Umstellung auf ein modernes CMS-System.

Letztere sollte mit einem grundlegend überarbeiteten Erscheinungsbild einhergehen. Zwölf Monate später ist das Vorhaben keinesfalls beendet; ehrenamtliche Arbeit muss halt bisweilen vor wichtigeren Themen zurückstehen. Lediglich die Seiten der Arbeitsgemeinschaft IVzett werden wie geplant seit März 2011 über das CMS-System verwaltet.

Am 5. Januar 2011 starb im Alter von 81 Jahren Hans Vallen, Inhaber und langjähriger Geschäftsführer des Zubehörherstellers Busch. Er gehörte zu den Pionieren, die die moderne Entwicklung der Modelleisenbahnen nach dem Zweiten Weltkrieg entscheidend geprägt haben. Bereits drei Tage zuvor verstarb mit Fritz Wagener eine Persönlichkeit, die das Unternehmen Herpa zu einem der bekanntesten Namen der Modellbahnbranche entwickelt hatte.

Den Februar bestimmte wieder die Spielwarenmesse Nürnberg, doch auch die dort nicht vertretenen Kleinserienhersteller sorgten für Überraschungen. Insgesamt standen die Zeichen 2011 auf weniger Neuheiten als in vergangenen Jahren, doch dafür legten alle Anbieter großen Wert auf konsequent am Vorbild ausgerichtete Umsetzungen.

Die Gründungsversammlung der Z-Freunde International e.V. am 12. März 2011 beendete eine heimatlose Zeit für viele Zetties, die sich in Internetforen informieren und austauschen. Das Frühjahr sollte schon ein erster Höhepunkt für den jungen Verein werden, wie sich einen Monat später auf der Intermodellbau in Dortmund zeigte.

Wir haben den März für den Probebau des Stellwerks Baruth von Moebo exclusive genutzt. Dieser Beitrag half, Vorbehalte gegenüber dem im Modellbahnbereich leicht aber beständig wachsenden Kartonmodellbau abzubauen. Die Vielfalt der Möglichkeiten mit diesem Werkstoff sind fortan auch unseren Lesern kein Fremdwort mehr.

Redaktion und die Messe Westfalenhallen Dortmund freuten sich, mit Norbert Dickel, ehemaliger BVB-Fußballprofi und heute Stadionsprecher der Borussia, einen hochkarätigen Prominenten als Pate für die Hauptmesseattraktion der Intermodellbau gewonnen zu haben.

Auf einer Pressekonferenz wurde das vom Stammtisch Untereschbach e.V. präsentierte Stadion im Maßstab 1:220 vorgestellt, in dem eine bis auf die Gesichtszüge exakte Trafofuchs-Verkleinerung von Norbert Dickel zu sehen ist.

Das Gespräch der Zetties auf der Intermodellbau bestimmten zwei Themen: Der gelungene Einstand der Z-Freunde International e.V. als neuer Gruppierung in der Baugröße Z, die offiziell dem MOBA als Dachverband beitrug, und unter den Exponaten besonders der erste Teil von Rainer Tielkes Mammutprojekt „Bw Hamburg-Altona“ mit gewaltiger Doppeldrehscheibe. Beides sorgte dafür, dass die kleine Spur groß auffiel.

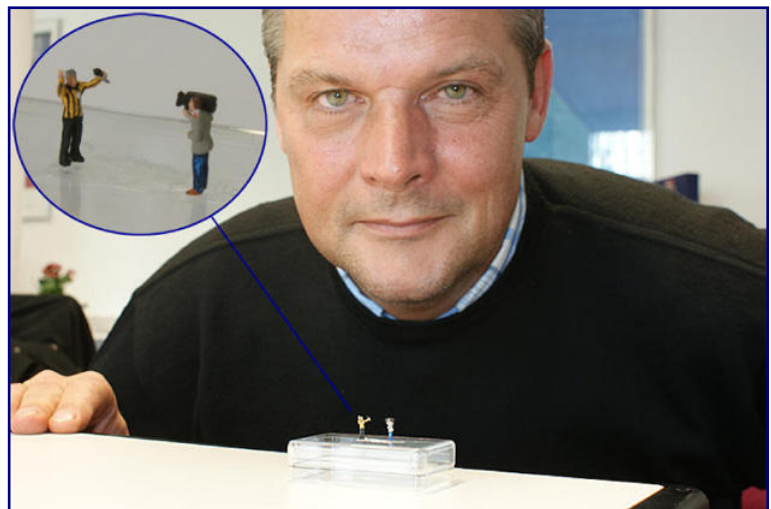


Bild oben:

Das in Fotomontage veränderte Ortseingangsschild von Zell (Mosel) diente als Symbol für die Vereinsgründung der Z-Freunde International e.V., die dort ihren Sitz haben. Foto: Jörg Neidhöfer

Bild unten:

Als prominenter Partner für das Projekt zur Intermodellbau 2011 konnte Ex-BVB-Profi Norbert Dickel gewonnen werden. Der „Held von Berlin“ präsentierte in einer Pressekonferenz seine eigene Figur im Maßstab 1:220, die Trafofuchs geschaffen hatte.

Im Magazin bestimmten gleich drei wichtige Themen den April: Mit den Bausätzen „Das Werk“ wurde der Kartonmodellbau mit hochwertigen Architekturwerkstoffen in Museumsqualität wieder aufgegriffen und zeitgleich startete das Jahresschwerpunktthema „Anlagenbau“. Bis zur Dezember-Ausgabe verriet Götz Guddas am Bau seiner Erweiterung „Sägethal“ seine Tricks und Kniffe für perfekte Ergebnisse.

Das dritte Thema war der 20. Geburtstag des Stammtisches „Z-Modulteam Rhein-Ruhr“ oder kurz ZMRR, der auch in diesen Monat fiel. Am 5. Juni 2011 sollte dieser Anlass mit einem speziell der Nenngröße Z gewidmeten Fahrtag in der Modellwelt Wuppertal öffentlich gefeiert werden.



Der Bau der Anlagenerweiterung „Sägethal“ von Götz Guddas bildete den Jahresthemenschwerpunkt 2011. Schritt für Schritt erläuterte er, wie seine Anlage entstanden ist und verriet wertvolle Tipps.

Im Mai 2011 feierte Noch mit einem Tag der offenen Tür am Firmensitz den 100. Geburtstag des Unternehmens. Noch gehört zu den wichtigsten und größten Zubehörherstellern der Modellbahnbranche. In der Spurweite Z gab es im Jahresverlauf mit der Übernahme des Europavertriebs für den japanischen Anbieter Rokuhan weitere Schlagzeilen. Der Ausbau dieses neuen Gleissortiments soll beständig vorangetrieben werden. Vorgestellt haben wir es im Juli.

Am 4. Mai 2011 wurde der Flughafenabschnitt im Hamburger Miniaturwunderland offiziell vor geladenen Gästen eröffnet. Auch **Trainini®** war dabei und konnte deshalb aus nächster Nähe von diesem Ereignis berichten.

Der Juni sollte zu einem vorübergehenden Höhepunkt für unser Magazin werden. Das Titelthema „Rote und blaue F-Züge“ begeisterte unsere Leserinnen und Leser wie kein zweites im abgelaufenen Jahr.

Viele Rückmeldungen und Gesprächen zeigten uns, dass wir voll ins Schwarze getroffen haben und ähnliche Themen immer wieder erwünscht sind.

Doch das war 2011 gar nicht so einfach, denn ein bleibender Punkt waren anhaltende Lieferverzögerungen im Hause Märklin.

Immer wieder mussten wir geplante Themen kurzfristig verschieben und neben Vorbildberichten, die vor allen von spurfremden Lesern sehr geschätzt werden, litten vor allem die Vorbereitungen für die Wahl der „Neuerscheinungen des Jahres 2011“ darunter: Entweder es gab nichts zu testen oder die Auslieferungsqualität ließ zu wünschen übrig.



Auch das Thema „F-Züge“ traf den Nerv unserer Leserinnen und Leser. Beiträge mit ähnlichen Themen wurden für die Zukunft ausdrücklich gewünscht.

Erster Lichtblick war eine Meldung zur abgeschlossenen Standorterweiterung in Győr (Ungarn). Konstruktion und Produktion der Spurweite Z konnten in der Folge dorthin umziehen. Trotzdem war ein gewaltiger Lernprozess zu erwarten, denn das ungarische Werk hatte zuvor nur Erfahrungen mit den großen Spuren, nicht aber mit dem Maßstab 1:220 sammeln können.

Mit der Gotthard-Anlage des US-Amerikaners Robert Allbritton präsentierten wir unseren Leserinnen und Lesern im Juli ein spannendes Sommerthema. Die gigantische Anlage besticht neben ihren Maßen auch durch viele Szenen und Details, die dem schweizerischen Vorbild genauestens nachempfunden wurden.



Im August erfuhr unser Stellwerk Baruth, dessen Bau wir im März vorgestellt hatten, eine Alterung.

Auch für uns waren das neue Erfahrungen mit den Kartonmodellen und ebenso mit den Produkten von Modelmates, die uns sehr überzeugt haben.

Premiere im Bericht feierte auch das anspruchsvolle Begrümmungsmaterial von Silhouette (miniNatur).

Eine besondere Neuheitenankündigung war in derselben Ausgabe zu finden: MKC, was für „Modellbahn Kreativ Chemnitz“ steht, zeigte erste Muster von zum „Glaskasten“ passenden Personenwagen.



Bis zur Serie waren (und sind) noch einige Änderungen einzuarbeiten, doch die Nachricht wurde gut aufgenommen. Endlich sind passende, kurze Personenwagen zum übrigen Modell von Z-Modellbau in Sicht!

Die September-Ausgabe gehörte dem 3D-Druck. Damit haben wir einer weiteren Innovation, die immer weiter in unserer Baugröße Fuß fasst, Platz in unserem Magazin eingeräumt.

Mit einer Neuheitenoffensive machte MWB nach längerer Zeit wieder von sich reden. Mercedes 190 und Audi A6 Avant (Bild oben) gehörten dazu. Das Wunschmodell des Jahres ist sicher der gedeckte Wagen Bauart Oppeln, umgesetzt von FR.

Modelplant war genau der richtige Anbieter, um die Technik und deren Möglichkeiten ins rechte Licht zu rücken.

Zum Sortiment gehören neben Waggoninneneinrichtungen auch verschiedene Gebäudebausätze. Aus belastbarem und haltbarem ABS hergestellt, zeigen sie eine hervorragende Qualität.

Modellbau Wolfgang Baumann (MWB) überraschte derweil mit einer Neuheitenoffensive. Nach langer, gesundheitsbedingter Pause, sollte sich das Modellprogramm binnen weniger Monate auf fast 200 Fahrzeuge fast verdoppeln. Den meisten Zetties war nicht mal bewusst, dass es bei MWB zu diesem Zeitpunkt bereits 100 verschiedene Automodelle zu kaufen gab.

Märklin wandte sich kurz vor den Märklintagen, die Mitte September zusammen mit der Internationalen Modellbahnausstellung in Göppingen stattfanden, mit einem offenen Brief an seine Kunden.

Der Hersteller entschuldigte sich für anhaltende Qualitätsprobleme in der Spurweite Z und gelobte Besserung.

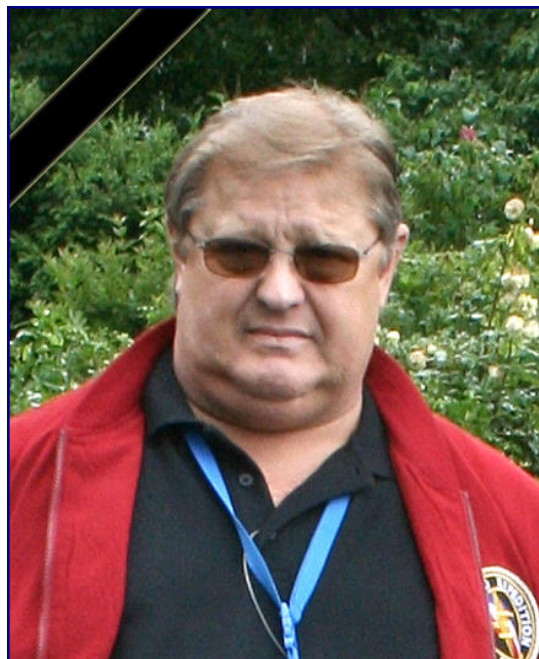
Als Grund nannte er an Drittfirmen vergebene Produktionsaufträge, die nicht mit der erforderlichen Präzision ausgeführt wurden.

Dies solle mit dem Produktionsaufbau in Ungarn ein Ende finden – ein Bekenntnis, an dem die Zetties den Hersteller künftig messen werden!



Dampf und die Spurweite Z bestimmten die Märklintage im September 2011.

Mit der Epoche-IV-Version des gedeckten Güterwagens „Oppeln“ zeigte FR Freudenreich Feinwerktechnik fast zeitgleich, wie es richtig gemacht wird. Ein großes Wunschmodell der Zetties war dieser mit Abstand zahlenstärkste gedeckte Wagen Deutschlands. Und er wurde ein großer Erfolg, zumal die Modelle in bekannt perfekter FR-Qualität zur Auslieferung kamen. Unser Testbericht folgte im Oktober.



Günther Kulzer arbeitete an einem gemeinsamen Projekt mit uns. Leider starb er am 3. September 2011, bevor es veröffentlicht war. Foto: Axel Hempelmann

Leider brachte der Spätsommer aber auch eine schlechte Nachricht: Am 3. September 2011 verstarb mit Günther Kulzer ein engagierter Zettie, mit dem wir ein gemeinsames Projekt angegangen waren, das veröffentlichungsreif in der Schublade wartete.

Wegen seines schlechten Gesundheitszustand hatten wir es zuvor mehrfach verschoben. Günther wird deshalb im Rahmen der Jubiläumsberichte zu „40 Jahre Mini-Club“ seine verdiente Würdigung erhalten.

Schwerpunkt unserer Berichte im Oktober waren die Märklintage. Grund dafür war die zeitgleich abgehaltene „Spur-Z-Convention Süd-Deutschland“, die für ein Zettie-Treffen fast in vergleichbarer Größenordnung von Altenbeken sorgte.

Nahezu alle wichtigen Spur-Z-Gruppierungen fanden den Weg nach Göppingen, hinzu kamen viele Groß- und Kleinserienhersteller. Im Gepäck hatten sie tolle Anlagen und spannende Neuheiten.

Gemeinschaft war Trumpf, was auch Märklin erkannte. Neben dem obligatorischen Pressefrühstück gab es auch ein Treffen von hundert ausgewählten Insider-Clubmitgliedern, die einen Abend lang Gelegenheit zum Gespräch mit der Geschäftsführung und dem Produktmanagement hatten. Anfang Oktober wurde dann bekannt, dass mit Wolfrad Bächle ein zweiter Geschäftsführer bei Märklin für den Bereich Technik berufen wurde.

Trainini® feierte als Projektbeteiligter und geladener Gast am 7. Oktober 2011 die Uraufführung des Dokumentarfilms „Streifzüge (durch 155 Jahre Rheiner Eisenbahngeschichte)“ im City-Kino Rheine. Zuvor hatte Landesverkehrsminister Harry K. Voigtsberger vor den Gästen symbolisch die alte Triebwagenhalle des Bw Rheine durchschnitten, die im Rahmen eines Stadtentwicklungsprojekts eine neue Aufgabe erhalten wird.

Der Kibri-Katalog 2012/13 kam neu zu den Händlern und enthält auch wieder Fotomotive von **Trainini®**. Bei Ztrains ging ein neues **Trainini ARCHIV** für Nordamerika an den Start und hilft, unsere Position auch dort weiter zu festigen.

Im November erscheint traditionell der **Trainini Fotokalender** fürs kommende Jahr. Erstmals zierte ein US-Motiv die beliebte Motivsammlung. Angesichts der gut gestalteten Szene und des eindrucksvoll umgesetzten Fotos fand auch diese Ausgabe wieder breiten Anklang über Grenzen hinaus.

Der Blick in den elektronischen Bundesanzeiger bewies, dass nicht alles Gold ist, was glänzt. Hatte Märklin in seinen Presseveröffentlichungen stets mit einem EBIT (Ergebnis vor Steuern und Zinsen) von 10 Mio. EUR für das Geschäftsjahr 2010 geworben, zeigte der Blick in die Bilanz letztendlich einen Jahresfehlbetrag von 400.000 EUR.

Mit einer V 100²⁰ in Epoche-III-Ausführung kam im November ein Modell in den Handel, das auch von Märklin als in Ungarn produziert hervorgehoben wurde und endlich wieder frei von Mängeln ist.

Leider ließ sich diese Erfahrung nicht auf alle folgenden Auslieferungen übertragen.

Für den kleinsten Weihnachtsbaum der Welt begann am 22. November 2011 seine bereits fünfte Schaufenstersaison.



Die V 100 2263 (Art.-Nr. 88698) war die wohl erste im ungarischen Märklin-Werk gebaute Spur-Z-Lok. Sie gelangte im November 2011 in den Handel.

Als Zugpferd für das Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ wurde er wieder zum Erfolgsgarant auch bei den diesjährigen Spendensammlungen nur eine knappe Woche später: Alle drei Kindergärten in Zell (Mosel) konnten mit Modellbahn-Startpackungen („Kinder-ICE“) ausgestattet werden – Maximalziel erreicht. Dafür gilt allen Spendern unser herzlicher Dank.

Sammelort war das Adventstreffen im Weinstädtchen an der Mosel. Wie immer war das Treffen gut besucht und voller sehenswerter Exponate. Ein ausführlicher Bericht ist ebenfalls in dieser Ausgabe zu lesen. Der Gewerbeverein als Veranstalter legte übrigens noch weiteres Gleismaterial zu den gesammelten Spenden und sorgte damit für noch mehr Freude bei den Kindern.

Ein Leserbrief sorgte in der Dezember-Ausgabe für anhaltende Diskussionen im Forum der ZFI. Die darin vorgestellte Baureihe 218 mit Geräuschdecoder und Lautsprecher ist sicher keine Weltneuheit mehr, aber längst nicht alltäglich. Das schien bei teilweise erregten Diskussionen bisweilen unterzugehen. Am Ende waren sich aber alle einig: Dem Erbauer gebührt Anerkennung für seinen Umbau, der sehr ordentlich durchgeführt wurde.



Mit dieser Aufnahme in der Dezember-Ausgabe wollten wir Produkthanregungen liefern, die sicher auch im Maßstab 1:220 viele Freunde fänden: Eine Baureihe 50⁴⁰ macht sicher auch in der kleinen Spur eine gute Figur. Mit einem neuen Güterzugbegleitwagen und Muldenkippwagen ließen sich dagegen echte Lücken schließen.

Kurz vor dem Jahresende kamen dann noch weitere, sehr wichtige Neuheiten in den Handel. Bei Märklin waren dies die V 200⁰ und die Baureihe 216, beides Insider-Clubmodelle, sowie eine Säuretopfwagenpackung. FR erfreute seine Kunden mit den wichtigsten Varianten des „Oppeln“, nämlich den Ausführungen für die deutschen Epochen II (DRG) und III (DB).

Mit der Baureihe 50⁴⁰ und den Muldenkippwagen regten wir in den Meldungen interessante Modelle auch für den Maßstab 1:220 an, doch erhielten wir dazu bislang leider kaum Resonanz aus dem Leserkreis.

Unsere Magazinseiten:
<http://www.trainini.de>

Leserbriefe und sonstige Meldungen **Zetties und Trainini im Dialog**

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso finden hier Hinweise auf Veranstaltungen oder Treffen mit Spur-Z-Bezug ihren Platz, sofern wir rechtzeitig informiert werden.

Folgenden Dank und neue Themenwünsche erhielten wir:

(...) Des Weiteren möchte ich mich bei Ihnen und Ihren Helfern von **Trainini** bedanken für ihre unentgeltliche Arbeit für uns Zetties.

Ihre Hefte sind für mich, da ich mir zurzeit eine neue Z-Anlage in der Größe von 2,5 x 1,25 m baue, wertvolle Hilfe. Daher meine Bitte fürs neue Jahr, wenn möglich mehr Technik-Themen zum Anlagenbau, diverse Schaltungen und Digital zu bringen.

Letzteres war bei den Märklin-Tagen eine wichtige Erkenntnis, welche Möglichkeiten es hier gibt. Denn sowohl mein Händler in Nürnberg, als auch das Haus Märklin hüllt sich dazu in Schweigen (Spielwarenmesse 2011).

Manfred Mörtel, Roth-Eckersmühlen

Antwort der Redaktion: Ihrem Wunsch kommen wir im Rahmen unserer Möglichkeiten gern nach. Bei Digitalthemen fehlt es uns leider aber häufig an kompetenten Autoren, die uns ihre Hilfe anbieten. Vielleicht findet der Technik-Artikel in dieser Ausgabe ja auch Ihr Gefallen? Das Thema Anlagenbau war Jahresthemenschwerpunkt 2011, weshalb nun erst mal eine Pause ansteht. Das heißt aber nicht, dass wir es aus dem Auge verlieren! So werden wir den Dioramenbau demnächst wieder fokussieren.

Seinen Dank verbindet dieser Leser mit Neujahrswünschen:

Herzlichen Glückwunsch zu der tollen Weihnachtsausgabe. Ich freue mich jedes Mal, wenn es wieder Zeit ist, dass eine neue Ausgabe erscheint. Es werden auch immer wieder einmal ältere Ausgaben angeschaut, weil es sehr viele tolle Anregungen gibt.

Ich wünsche ein schönes, friedvolles Weihnachtsfest und ein erfolgreiches und gesundes Jahr 2012.

Andreas Steuer, Berlin
Zimmermann (Schweiz), per E-Mail

Auch Fragen und weitere Anregungen erreichten unsere Redaktion:

Ich habe mich sehr gefreut, als ich endlich wieder einen Testbericht einer Märklin-Lokomotive lesen konnte. Ich hoffe, weitere Testberichte folgen. Als die Zugpackung „Kalktransport“ erschien wartete ich leider vergeblich und als es bei meinem Händler nur noch 1 Exemplar gab habe ich auf gut Glück zugeschlagen.

Könnten Sie erläutern, wieso kein Test stattfinden konnte?



Ihrem Aufruf, Ideen für neue Modelle vorzutragen, möchte ich ebenfalls nachkommen. Für Märklin wäre es sicher am schnellsten möglich, vorhandene Modelle abzuändern.

Daher die folgenden Vorschläge: Aus der Metronom-Lok eine verkehrsrote BR 146 herstellen. Bei der Baureihe 05 die Stromlinienverkleidung entfernen und ein Epoche-III-Modell entsteht.

Für Varianten des Taurus (Reihe 1116 oder 1216), besonders den Railjet, wäre ich ebenfalls dankbar. Natürlich kann man aus der V 300 noch die Baureihe 230 der Epoche IV machen.



Ein Wunschmodell für Leser Peter Schleweit ist die Baureihe 146 der Deutschen Bahn AG im verkehrsroten Lack.

Schön wären auch neue Waggonsets wie z.B. schweizerische Intercity-Doppelstockwaggons, aktuelle ÖBB-Personenwagen oder der Berlin-Warschau-Express.

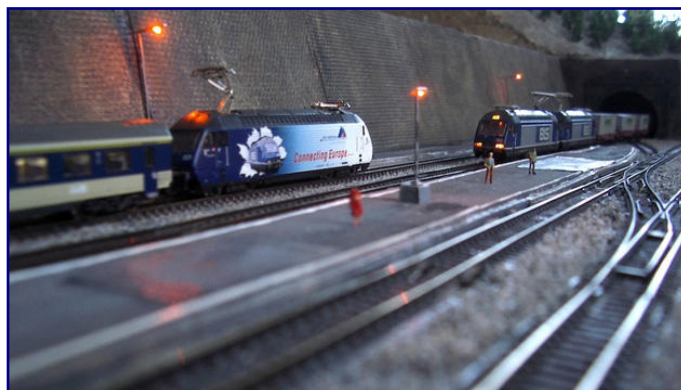
Peter Schleweit, Hannover

Antwort der Redaktion: Wir verweisen im Zusammenhang mit der Frage nach dem fehlenden Testbericht auf den offenen Brief Märklins, den wir in der September-Ausgabe 2011 veröffentlicht haben. Auch im Artikel zu den Neuerscheinungen des Jahres 2011 in dieser Ausgabe haben wir die Problematik noch mal aufgegriffen. Zum Test nach Auslieferungsbeginn zeigten sich schwere Mängel, weshalb wir ohne Ergebnis abrechnen mussten. Ein revidiertes Modell steht uns leider bis heute nicht zur Verfügung. Angesichts der Marktbedeutung der „Ludmilla“ planen wir aber einen neuen Test samt Bericht.

Weitere Neujahrswünsche 2012 kamen aus der Schweiz:

Herzlichen Dank für die zwölf informativen und spannenden **Trainini**-Ausgaben in diesem Jahr. Ich wünsche euch weiterhin gute Fahrt, viel Erfolg und gutes Gelingen im neuen Jahr!

Martin Zimmermann (Schweiz), per E-Mail



Fotograf mit Neujahrswunsch aus der Schweiz. Foto: Martin Zimmermann

Märklins Insidermodelle 2012:

Aufmerksame Leser werden es bemerkt haben, dass wir es in der Dezember-Ausgabe versäumt haben, Ihnen die Insider-Club-Modelle 2012 von Märklin vorzustellen. Heute belassen wir es bei einer kurzen Meldung, Ausführlicheres folgt dann im Rahmen unseres Messeberichts aus Nürnberg, mit dem alle Frühjahrsneuheiten detailliert vorgestellt werden.

Die Mitglieder in Märklins Kundenclub dürfen sich auf eine große Premiere freuen: Erstmals wird eine Spur-Z-Dampflokomotive aus Göppingen mit einer vollständigen Detailsteuerung ausgestattet. Eine warmweiße LED-Beleuchtung als nun gültigem Standard bei Neukonstruktionen gilt hier ebenso.

Und auch die Wahl des Vorbilds verkündet zum vierzigsten Geburtstag der Spurweite Z einen Höhepunkt: Die Baureihe 01 war Deutschlands bekannteste Schnellzugdampflok, prominenteste und offiziell erste Einheitslok sowie Paradeferd der Reichsbahn.

Erscheinen soll sie mit Altbaukessel, Witte-Blechen und Computernummer als 001 161-9 im Betriebszustand ihrer letzten Dienstjahre von 1968 bis 1973 (Art.-Nr. 88010).

Als Jahreswagen gibt es wieder eine Formneuheit, ebenfalls in Ausführung der DB. Der Kleinviehverschlagwagen Vh 14 (Art.-Nr. 80322) weist feine, durchbrochene Seitenwände auf und war bei der DB noch ein Relikt der späten Länderbahnzeit. Hinsichtlich Größe und Abmessungen ähnelt er dem bekannten G 10. Das Modell besetzt ein bisher stark vernachlässigtes, wenn auch hoch interessantes Segment des Güterverkehrs.

Einen ersten Überblick über ausgewählte Märklin-Neuheiten 2012 für die Spurweite Z bietet Ihnen die **Trainini®**-Redaktion unter folgendem Link (v.a. bei Formneuheiten erste Handmuster der Modelle):

https://picasaweb.google.com/115173573680687438686/MarklinZNeuheitenVorstellung2012?authuser=0&authkey=Gv1sRgCM-2_vIE04OhAQ&feat=directlink



4. Internationaler Tag der Spurweite Z:

Dieses Mal besonders wichtig wegen des 40. Jubiläumsjahres unserer Baugröße findet der Internationale Tag der Spurweite Z bereits zum 4. Mal am 20. Februar statt.

Die US-Schreibweise des gewählten Datums (2-20) weist besonders gut auf unseren Maßstab hin und soll Ansporn sein, sich kreativ und bewusst mit unserer Modellbahn zu beschäftigen.

Ganz gleich, ob Sie das für sich im „stillen Kämmerlein“ tun, im Kreise Ihrer Familie oder auch öffentlich, um für unser Hobby zu werben: Nutzen Sie diesen Tag im Sinne der kleinen Bahn!

Wenn Sie Lust haben, freuen wir uns auch gern über Ihre Berichte an die Redaktion (oder Spur-Z-Forum der Z-Freunde International), wie Sie den Tag verbracht haben und warum die Wahl so und nicht anders ausfiel.

Unser Anliegen ist es, den 20. Februar jedes Jahr zu etwas Besonderem zu machen und für ein gutes Bild der Baugröße Z in der Öffentlichkeit zu sorgen.

Aktuelle AZL-Auslieferungen:

Bei AZL steht die Auslieferung neuer Güterzugbegleitwagen mit Seitenausguck an. Die gelbe Variante für die Union Pacific ist beschriftet als "North Platte Service Unit" und mit zwei verschiedenen Betriebsnummern erhältlich (Art.-Nrn. 92002-3 und 92002-4).

Von den gedeckten ACF-3-Schütten-Wagen erscheinen Ausführungen der CN als Viererpackung (90318-1) und Einzelwagen (91318-1). Wie gewohnt zeigen sie alle verschiedene Betriebsnummern.

Eine Wiederauflage erfahren die Doppelstock-Autotransportwagen in Ausführung der CP. Gleich zwei Viererpackungen (90206-3 und 90206-4) sowie Einzelwagen (91206-3 und 91206-4) stehen zur Auswahl.



Güterzugbegleitwagen mit Seitenausguck von AZL in der UP-Version (Art.-Nr. 92002-3). Foto: **Ztrack**

Allerdings haben die Wagenpackungen eine sehr geringe Auflage, die Einzelwagen sind herstellerseitig bereits ausverkauft.

Marketingleiter Schilling verlässt Märklin:

Lars Schilling, sieben Jahre lang Marketing-Leiter Märklins, hat überraschend am Jahresende 2011 gekündigt. Dies wurde am 29. Dezember 2011 bekannt. Wie bei leitenden Angestellten allgemein üblich, wurde der 37-Jährige sofort beurlaubt. Firmenchef Stefan Löbich bedauert die Kündigung in der lokalen Press. Zitiert wurde er dort mit den Worten, es habe nicht den Funken von Disharmonie gegeben.

Lars Schilling wurde einst von Paul Adams zu Märklin geholt. Unter Axel Dietz, einem der Geschäftsführer in der Kingsbridge-Ära, erlebte er den Aufstieg zum Marketing-Direktor und leitenden Angestellten. Er verantwortete neben dem Marketing auch den Vertrieb bei Märklin. Im Rahmen interner Neustrukturierungen musste der Prokurist aber die Vertriebsverantwortung wieder abgeben.



Lars Schilling hat Märklin zum Jahresende 2011 verlassen.

Feuer bei Woodlands Scenics:

Erste Meldungen klangen schlimm. Im Werk des US-amerikanischen Zubehörherstellers, dessen Landschaftsbaumaterialien in Europa besonders durch den Vertrieb über Noch bekannt sind, hat es am 5. Januar 2012 gebrannt. Sofort wurden Sorgen bezüglich der Produktion laut, einzelne Modellbahner rieten zu Bevorratungskäufen.

Mittlerweile gibt der Hersteller weitgehend Entwarnung. Nur 8 % der Einrichtungen seien beim Brand einer Halle zerstört worden, die Produktion droht offenbar nicht in größerem Umfang und für längere Zeit auszufallen. Menschen sind glücklicherweise nicht zu ernsthaften Schäden gekommen.

Dies berichtete der Modellbahn-Kurier in einer Internetmeldung auf seinen Seiten (<http://www.modellbahn-kurier.de>) vor wenigen Tagen.

Zum Jahreswechsel 2011/12 gab es folgende Märklin-Auslieferungen:

Kurz vor Jahresende, aber sicher zu spät für das Weihnachtsgeschäft der Händler, brachte Märklin die ersten Modelle lange erwarteter Neuheiten in den Handel, darunter zwei Insider-Clubmodelle. Durch unsere Redaktion werden sie für das Auslieferungsjahr 2012 gewertet, was entsprechende Auswirkungen für Nominierungen zu „Neuerscheinungen des Jahres“ nach sich zieht.

So durften sich die Zetties mit der neuen Baureihe 216 (Art.-Nr. 88783) über das Clubmodell 2011 freuen, dass die Nachfolge des historischen Modells von 1972 antritt. Die Lok ist passend zur Epoche IV beschriftet und altrot lackiert.



Die Säuretopfwagenpackung 82315 gehört zu Märklins Neuauslieferungen Ende Dezember 2011. Wer seine Packung über den Händler an Märklin einreicht, bekommt zwei der Wagen entsprechend der Produktbeschreibung auf eine Ausführung mit Bremserhaus umgebaut.

Zeitgleich fand mit der V 200⁰ samt Mitteleinstiegswagen und Silberlingen als Zugpackung (81175) auch das Clubmodell 2010 den Weg zu den Modellbahnern. Die Freude über die gelungene Lok wird aber durch einzelne Mängel getrübt: Die enge Verpackung führt schnell zum Abbruch der Puffer und bei vielen Silberlingen sind Krümmungen des Wagenkastens festzustellen.

Betroffene Packungen sollen über den Fachhändler an Märklin gesandt werden. Voraussichtlich ab Ende Februar 2012 stehen bei Märklin korrekte, neu produzierte Aufbauten bereit und der Austausch kann dann anlaufen.

Eine Auffälligkeit enthält auch die Säurewagenpackung (82315), eine MHI-Exklusivserie 2011. Entgegen der Ankündigung sind meist alle fünf Exemplare mit Bremserbühne in den Fachhandel gelangt. Kunden werden gebeten, ihre Wagenpackung über den Fachhändler an Märklin zurücksenden zu lassen. Das Nachrüsten von Bremserhäusern an zwei der Wagen kann ab sofort erfolgen.



Mini-Club-Freunde freuen sich über gleich drei gedeckte Güterwagen G 10 ohne Bremserhaus im Waggon-Display 86601. Ergänzt werden sie durch ein Exemplar gleichen Typs mit Bremserhaus, einen Niederbordwagen X 05 ohne und einen offenen Wagen O 10 mit Bremserhaus. Alle einzeln verpackten Wagen können vom Händler auch separat verkauft werden.

Einzeln ist ein Säuretopfwagen mit Bühne als Jahreswagen 2011 des Märklin-Magazins (80821) zu erhalten. Der dunkelgraue Wagen mit blauen Säuretöpfen hat zwar kein Vorbild, ist aber farblich sehr ansprechend und deshalb auch sehr gelungen.

Die letzte Neuheit, die wir vermelden dürfen, ist ein neues Altbauwaggon-Display (86601). Die sechs Güterwagen darin sind einzeln verpackt und können daher von den Händlern auch als Einzelmodelle veräußert werden. Es besteht aus jeweils einem offenen Wagen O 10 mit Bremserhaus, einem Niederbordwagen Xt 05 mit Bühne sowie vier gedeckten Wagen G 10.

Ein gedeckter Wagen trägt ein Bremserhaus, die übrigen drei nicht. Ein bremserhausloses Exemplar besitzt Schiebetüren zum Öffnen, was zur Optik der detailliert geprägten Schiebetüren der anderen Wagen gar nicht passen will. Aber immerhin hat Märklin den Wunsch vieler Zetties erhört, endlich das Vorbildverhältnis zurechtzurücken und das Übermaß an Wagen mit Bremserhäusern abzubauen.

Glms 207 in einmaliger Serie bei FR:

Eine Neuheit im Programm von FR Freudenreich Feinwerktechnik können wir nicht bis Februar (Messeausgabe) warten lassen. In einmaliger Serie fertigt dieser Hersteller dann nämlich schon den gedeckten Güterwagen Glms 207 der DB (Art.-Nr. 49.342.10) für die Epoche IV.

Die Vorbilder dieses Wagens entstanden 1967 auf den Fahrwerken des älteren Gms 35, die zwischen 1948 und 1950 im Ausland als verstärkte Austauschbauart auf Basis der Gattung „Bremen“ (Kriegsbauart) gebaut worden waren. Sie hatten weit außen liegende Achsen mit 7.000 mm Achsstand, kein Sprengwerk und einen Aufbau aus nichtverdichteten Kunstharzholzplatten.



Der Glms 207 erscheint bei FR in einmaliger Serie. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Der Wagenkasten besaß auf jeder Seite nur eine dicht schließende Ladeluke. Deshalb waren die Wagen nur für den Transport nässeempfindlicher, nicht verderblicher Güter zugelassen.

Sowohl die Aufbauten als auch die Fahrwerke der Modelle bestehen aus verlöteten Ätzteilen. Saubere Lackierung und Tamponbedruckung gehören zum FR-Standard. Beidseitig isolierte Achsen, größenrichtige Puffer und spezielle Kupplungen mit Kompatibilität zu Märklin gehören zu den weiteren Merkmalen.

Da die Wagen nicht auf Vorrat produziert werden, ist eine Vorbestellung erforderlich. Geplant sind 40 Modelle; mehr werden nur dann gefertigt, sofern dafür verbindliche Bestellungen eingegangen sind.

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. 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 Knaut
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert, Peter Grundmann

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.

Werbende Anzeigen mit Spur-Z-Bezug und Veranstaltungshinweise Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit entgegengenommen. Sie erscheinen vom redaktionellen Teil getrennt auf alleinige Verantwortung des Inserierenden. Vorrang haben stets Anzeigen von Kleinserienanbietern.

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.