

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



Die Metamorphose zum ICE 1

**Baubericht Funkmesswagen
Im Gespräch mit Michael Pluta**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

2009 verspricht ein spannendes Jahr zu werden. Das liegt an den Neuheiten, die wir im Februar vorgestellt haben, ebenso wie an der Zukunft Märklins, die sich hoffentlich bald entscheiden wird.

Begeistert haben uns die von Insolvenzverwalter Dr. Michael Pluta vorgestellten Personalabbaupläne und die Schließung des Standorts Nürnberg nicht – damit sind wir sicher nicht allein. Stutzig macht uns, wie schnell er wieder in die Erfolgsspur zu gelangen glaubt, wie hoch er die erforderliche Investitionssumme sieht und welche Umsatzgrößen genannt wurden.

Wir können nur hoffen, dass er die Probleme richtig erkannt hat und sie tatsächlich beim Schopfe packt. Nur dann wird es ein Ende mit Schrecken sein. Anderenfalls droht Märklins Zukunft zum Schrecken ohne Ende zu werden, wie wir befürchten.

Vor der Bekanntgabe seiner Pläne hat **Trainini®**-Reporter Bernd Michaelsen in Hamburg mit Herrn Pluta gesprochen. Natürlich berichten wir heute also auch von dieser Zusammenkunft.

Spannend wird 2009 aber auch wegen der vielen Leserprojekte, die wir als Jahresthemenschwerpunkt präsentieren. Heute dürfen wir mit dem ICE 1 von Torsten Scheithauer einen wahren Knaller vorstellen, der auch Sie bestimmt begeistern wird.

Das Gleiche gilt für den SBB-Funkmesswagen, den Jens Wimmel im Eigenbau geschaffen hat. Der Wagen ist ein weiteres Beispiel für seinen Ideenreichtum und seine Kreativität. Daher rundet sein Umbaubericht den heutigen Themenschwerpunkt ab.

Wer regelmäßig **Trainini®** liest, der weiß, dass die Redaktion stets auf der Suche nach geeigneter Fachliteratur ist, die Vorbild- und Fachwissen vermittelt, Modellbauanleitungen gibt oder auch zu eigenen Projekten motivieren kann.

Besonders gut gefallen hat uns die Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals über das deutsche Krokodil E94. Das Heft gibt einen genauen Abriss der vielseitigen Vorbildgeschichte und lässt kein Thema aus. Mit diesem Überblick versehen, nimmt man ein Spur-Z-Modell mit einem völlig neuen Blick in die Hand.

Auch die zweite Sonderausgabe „66 Reisezüge für Modellbahner“ hat es in sich. Obwohl auf die Spurweite H0 ausgerichtet, können auch Spur-Z-Freunde darin fündig werden und abwechslungsreiche und vorbildnahe Züge aus Groß- und Kleinserienmaterial für die eigene Anlage zusammenzustellen.

Unsere Eindrücke lesen Sie im Bericht, der auf Seite 17 beginnt. Vielleicht gibt diese Ausgabe ja auch entscheidende Impulse, durch eigene Ideen oder spontanes Umsetzen lang gehegter Pläne „Futter“ für zukünftige **Trainini®**-Berichte zu liefern?

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Wunschmodell selbst gebaut.....4
Wenn's erstmal gefunkt hat.....13

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Von Krokodilen und Eisenschweinen.....17

Impressionen

Märklin, Messen und Ausstellungen.....23
Zetties und Trainini im Dialog.....30

Wir danken Herrn Michael Pluta für sein Gespräch mit Bernd Michaelsen und unseren ehrenamtlichen Helfern für ihre Berichte.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 18. April 2009

Titelbild:

Der ICE 1 ist bestimmt nicht nur der Wunsch von Torsten Scheithauer, doch kaum jemand dürfte sich zuvor an den schwierigen Umbau gewagt haben. Das Ergebnis, das in Geseke 2008 auf der Modulanlage von Manfred Jörger vorgeführt wurde, überzeugt in jeder Hinsicht.

Wie der ICE-V zum ICE 1 wurde

Wunschmodell selbst gebaut

Ab 1990 beschaffte die Deutsche Bundesbahn insgesamt 60 Garnituren des ICE 1 (BR 401) als Nachfolger des ICE-V (BR 410), zuvor ICE-Experimental genannt. In den Spurweiten H0, TT und N erfolgten jeweils Modellumsetzungen durch mindestens einen Hersteller. Märklin folgte dem Beispiel für die Nenngröße Z bis heute leider nicht. Stattdessen präsentierte der Hersteller nur eine Variante des ICE-V mit Anschriften der Serien-Garnitur auf USA-Besuch wegen Vorführfahrten.

Von Torsten Scheithauer. Um auch den frühen Hochgeschwindigkeitsverkehr auf deutschen Schienen vollständig wiedergeben zu können, schien mir der ICE 1 unabdingbar. Auf ein Märklin-Modell konnte ich ja leider nicht zurückgreifen und ein Tausch der Amtrak-Schriften gegen DB-Embleme schien mir nicht ausreichend. Heute möchte ich aufzeigen, wie ich auf Basis des ICE-V von Märklin mittels Umbau doch noch zu meinem Wunschmodell gekommen bin.

Erforderliches Material

Basis für den Umbau ist die Märklin-Packung 8871, sowie je nach Belieben eine gewisse Anzahl von Mittelwagen 8771. Außerdem werden noch eine Gehrungssäge, eine Trennscheibe (im Feinbohrschleifer) oder eine Fräse benötigt. Zur Lackierung brauchen wir lichtgraue Farbe und verschiedene Grautöne (z.B. Revell). Bedruckbare transparente Klebefolien (z.B. Zweckform) oder Nassschiebefolien können für die Darstellung von Anschriften und des Zierstreifens verwendet werden.



Der Umbau beginnt mit den Arbeiten an den Wagenübergängen. Betroffen sind nicht nur die Faltenbälge sondern auch der Wagenkörper selbst.

Umbau der Übergänge

Nach Reinigung und Demontage der Modelle folgt zunächst der Umbau der Wagenübergänge. Da der ICE 1 nicht über die aerodynamische, geschlossene Außenhaut des ICE-V verfügt, sondern über Faltenbälge, müssen die Übergänge umgebaut werden. Dazu müssen die rundlichen Teile der Wagen abgetrennt werden, was auf verschiedene Arten erfolgen kann:

1. mit der Gehrungssäge
Diese preiswerte Art bietet gerade Trennmöglichkeiten und ist auch für Ungeübte einfach zu handhaben. Das Ergebnis wirkt allerdings recht grob. Der Nachteil fällt bei diesem Umbau aber nicht stark ins Gewicht, da man nie einen Wagenübergang als Abschluss sieht.
2. mit der Trennscheibe
Sie arbeitet schnell und liefert glatte Ergebnisse. Wird die Trennscheibe aber nicht mit Hilfe einer sicheren Führung eingesetzt, kann das Gehäuse leiden. Eventuell kommt es zum Totalverlust eines Wagens. Auch ist wegen der auftretenden Reibungshitze die richtige zu beachten.

3. die Fräse

Saubere und hochpräzise Ergebnisse liefert bei sauber eingespanntem Gehäuse und gerade laufender Maschine eine Fräse.

Egal für welche Alternative man sich entscheidet: Am Wagen- und Triebkopfübergang sollte möglichst etwa 1 mm Material stehen bleiben. Nach Abschluss aller weiteren Bauarbeiten wird der Faltenbalg nachgebildet, dafür bietet sich graues Tonzeichenpapier an.

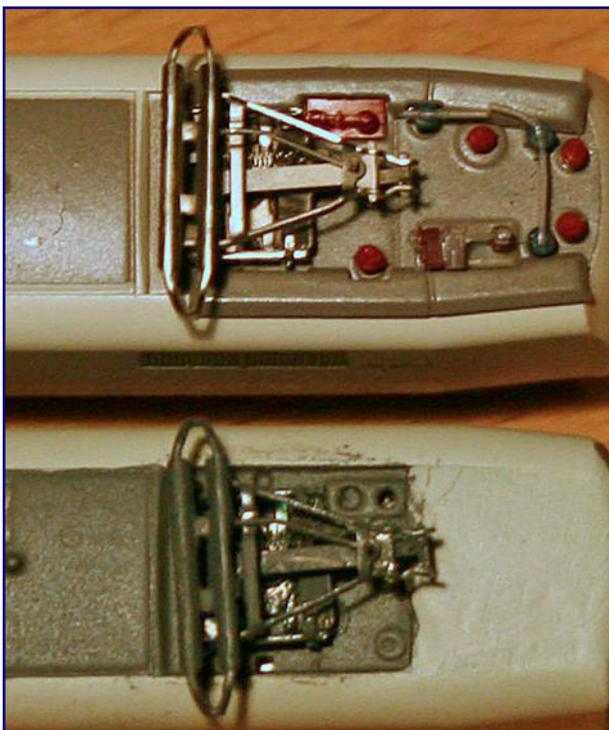
Nachfolgend müssen wir noch verschiedene Arbeiten an den unterschiedlichen Fahrzeugtypen durchführen:

Triebköpfe

Auf den Triebköpfen entfallen alle Ansatzteile des Daches. Weder die seitlichen Windleitbleche noch die Isolatoren sind auf einem ICE-1-Triebkopf zu finden. Erfreulicherweise haben die Märklin-Konstrukteure die Windleitbauteile nicht einfach als Ansteckteil konstruiert, sondern darunter die korrekte Form des Gehäuses wiedergeben. Nach deren Abnahme müssen deshalb nur die Stecklöcher verschlossen werden.



Auch an den Triebköpfen bleibt viel zu tun: Als Erstes werden die überzähligen Lüftungsgitter verspachtelt. Foto: Torsten Scheithauer



Der direkte Vergleich zeigt die auf dem Dach zu entfernenden Teile: Die seitlichen Windführungsbleche müssen ebenso weg wie die Dachleitungen des Prototyps. Foto: Torsten Scheithauer

Nach dem Dach kümmern wir uns nun um die Seitenflächen. Mit feiner Spachtelmasse sollten einige Lüfter abgedeckt werden, auch an der Front sind einige Details durch Verspachteln zu überdecken.

Drei sichtbare Detailfehler akzeptieren wir als Kompromiss, um einen nicht von jedermann beherrschbaren Aufwand zu vermeiden:

1. Die Fenster der BR 401 sind anders dimensioniert,
2. die Tür für den Lokführer sitzt beim Vorbild des ICE 1 weiter zur Triebkopfmitte versetzt (erst hinter den Lüftern) und
3. die Stirnlichterform weicht vom Vorbild leicht ab.

Mittelwagen 1. und 2. Klasse (BR 801/802)

Für die Mittelwagen sollten zusätzliche Fensterdurchbrüche an den Seiten gemacht werden, wer schon einmal mit einem ICE 1 gefahren ist, erinnert sich vielleicht daran, dass die Wagen nur an einem Ende über Abteile und Toiletten verfügen, an



Der fertig umgebaute und umbeschriftete Triebkopf wirkt glaubhaft umgesetzt. Trotzdem sind noch einige Kompromisse hinzunehmen, die sich auch mit großem Aufwand nicht auf Basis des Serienmodells vermeiden ließen.

dem anderen Ende reicht dafür das Großraumabteil direkt bis an die Außentüren.

Außerdem sollte das kleine Mittelfenster des Ergänzungswagens (Märklin 8771) auf eine normale Abmessung vergrößert werden. Wer es noch vorbildnäher haben möchte, kann die Drehgestelle austauschen. Die luftgefederten Drehgestelle wurden erst ab dem ICE 2 (BR 402)

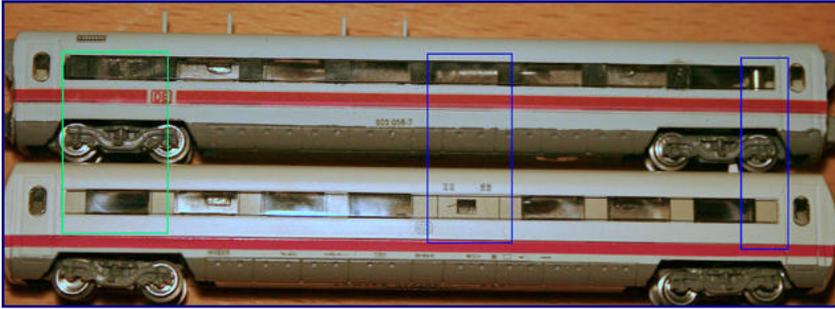
wieder eingebaut, ein ICE 1 hingegen fährt auf schraubengefederten Drehgestellen. Auch vorbildgetreu: einen Mittelwagen des ICE 2 in einen Zug der Bauart ICE 1 einzustellen.



Dieses Foto verdeutlicht die Änderungen im Fensterbereich der Mittelwagen. Ebenso werden so die geänderten Wagenübergänge deutlich. Foto: Torsten Scheithauer



Der fertig umgebaute Mittelwagen ist umlackiert und neu beschriftet worden. Weil er direkt hinter dem Triebkopf läuft, erhielt er auch den Taufnamen der Stadt, wie er zur Vorbildgarnitur gehört. Seine Längenverkürzung fällt ohne direkten Vorbildvergleich nicht mehr auf.



Die Rahmenmarkierungen zeigen die Stellen, an denen die Längsseite des ICE-V-Mittelwagens zu ändern ist. Zu ergänzen sind anschließend noch die Dachantennen. Foto: Torsten Scheithauer

Servicewagen (BR 803)

Die Arbeiten am Servicewagen ähneln denen der normalen Sitzwagen, allerdings muss dieser Wagen noch vier Antennen erhalten. Gleisnägel bieten sich hierfür an, da sie stabil und dünn sind. Die Höhe der Antennen lässt sich leicht mit einem Seitenschneider korrigieren.

Die Gleisnägel werden einfach von innen durch das Wagendach gesteckt. Je nachdem, ob ein ICE 1 vor

oder nach der jüngst erfolgten Umgestaltung („Re-Design“) wiedergegeben wird, ist dieser Servicewagen als 2.-Klasse-Wagen oder um 180° gedreht als 1.-Klasse-Wagen (=aktuelle Betriebsausführung) einzureihen. Die Wagenhälfte mit den Funkantennen ist aber bei beiden Vorbildausführungen mit dem Speisewagen („BordRestaurant“) gekuppelt.



Im hier vorgestellten Zug ist der Servicewagen als Wagen der 2. Klasse eingereiht. Die Aufmerksamkeit der Betrachter ist ihm dank der Dachantennen sicher.

Speisewagen (BR 804)

Der Speisewagen („BordRestaurant“) ist der Wagen mit dem höchsten Arbeitsaufwand, denn jetzt müssen Fenster und die Türen an den Wagenenden verschlossen werden. Stattdessen erhält er neue Türen in der Wagenmitte für die Beladung der Bordküche, ebenso muss der charakteristische Buckel aufgesetzt werden.

Als Basis habe ich einen Wagen aus dem Grundset 8871 genommen, weil dieser in der Mitte große Fenster besitzt. Hier bemerkt man die verkürzte Länge der ICE-V-Wagen am meisten, deshalb sind hier einige Kompromisse an den Fenstern erforderlich. Am stärksten betroffen ist bei meiner Umsetzung die Küche, weil sich die Abweichungen an dieser Stelle am besten verstecken ließen.

Der Restaurant-Bereich erhält (vorbildgetreu) vier Fenster, dazu muss im Fensterband noch aus dem geschlossenen Teil ein Fenster eingeschnitten werden. Dieses ist etwas kleiner als die drei anderen Fenster. Es ist darauf zu achten, den Fensterholm stehen zu lassen und diesen nicht mitzutrennen, weil er auch der Stabilität des Wagenskastens dient.

Auf der Seite des „BordTreffs“ finden die gleichen Arbeiten statt, nur dass ihm lediglich drei Fenster zugeordnet sind. Also werden die Fenstereinsätze nun aufgeteilt. Zunächst widmete ich mich der Küchenseite des Waggons. Der Wagenaufbau liegt dafür mit folgender Längsseitenanordnung vor mir: BordTreff – Küche – Restaurant (von links nach rechts).

Der „BordTreff“ besitzt auf der Küchenseite drei Fenster mit zwei Dachholmen in der Mitte. Direkt nach dem dritten Fenster ist das Fensterband zu trennen. Nun betrachten wir die rechte Seite - den Restaurantbereich. Hier sind vier Fenster mit drei Dachholmen festzustellen, deshalb wird nach dem vierten Fenster das Fensterband abgetrennt.

Nun bleibt ein mittiger Fenstereinsatz übrig, welcher zwei Fenster und drei Holme abdeckt. An dieser Stelle wird das Fenster eingeklebt und verspachtelt, denn es bildet die im Vorbild verblechte Küchenrückwand.



Der meiste Aufwand entsteht beim Umbau zum charakteristischen Buckelspeisewagen: Der Vergleich beider Fahrzeugseiten zum Ursprungsmodell verdeutlicht die erforderlichen Änderungen an der Küchenseite (oben) und Gangseite (unten). Foto: Torsten Scheithauer

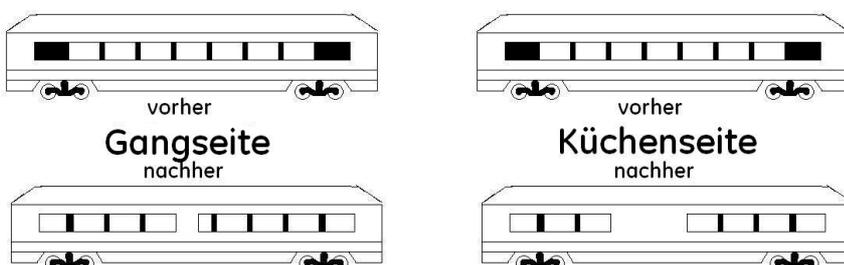
Anschließend folgt die Gangseite des Wagens. Dafür liegt der Wagenaufbau nun auf der Längsseite wie folgt vor mir: Restaurant - Gang/Küche – BordTreff.

Auf der Gangseite ist mittig eine Tür für die Warenbelieferung einzubauen. Beim Vorbild sitzt diese Tür nicht irgendwo im Gang sondern genau gegenüber dem Küchenzugang. Nur so lässt sich die Warenanlieferung so schnell und einfach wie möglich durchführen.

Für die Modellumsetzung wird das Fensterband nun wieder getrennt. Allerdings fangen wir dieses Mal beim Restaurantbereich an: Wie auf der anderen Wagenseite wird der Fensterbereich nach vier Fenstern getrennt. Nun wird die Länge vom Dachholm und etwa des halben Fensters gebraucht, weil in das kleine Restfenster, das stehen bleibt, später die Rastnase des Wagenbodens einrasten soll.

Das kleine Fensterteil wird mit der Außenhaut bündig verklebt. Auf der rechten Wagenhälfte sollten nun vier große und das kleine Fenster übrig bleiben.

Die Bauschritte sollen durch die eine Skizze zur Fensteraufteilung verdeutlicht werden. Schwarz markierte Teile sind die nicht durchbrochenen Bereiche im Fensterband:



Zeichnung: Torsten Scheithauer

Der Dachaufbau mit dem charakteristischen Buckel des ICE 1 kann aus verschiedenen Materialien entstehen. Es empfiehlt sich aber meiner Ansicht nach auf jeden Fall ein leichtes, gut zu bearbeitendes Baumaterial. Für meinen Umbau habe ich auf halbiertes Rundholz zurückgegriffen, das verspachtelt wurde.

Die Fenster wurden erst nach der lichtgrauen Lackierung aufgeklebt, sie wurden dazu auf selbstklebende Folie gedruckt. Beim Anpassen des Aufbaus sollte darauf geachtet werden, dass das Fensterband den erhöhten Bereich nahezu komplett abdeckt, denn direkt im Anschluss folgt die Schräge, die zur Normal-Dachhöhe am Ende des Wagens zurückführt.



Die Fensterpartie ist fertig, das Buckeldach eingepasst, das Modell ist korrekt lackiert und beschriftet. Damit ist auch der letzte und für den Vorbildeindruck wohl markanteste Bestandteil eines ICE 1 erfolgreich umgesetzt worden. Wir widmen uns nun der Technik für einen sicheren Betrieb der langen Garnitur.

Lackierung / Beschriftung

Sobald alle Umbauten fertig und abgeschlossen sind, beginnt die Phase des Lackierens. Die Gehäuse werden in lichtgrauer Farbe (RAL 7035) lackiert. Dabei spielt es keine Rolle, für welche ICE-Lackierung (orientrot/pastellviolett oder verkehrtsrot) sich der Modellbahner entscheidet, weil der Grundton bei allen ICE-Ausführungen bisher gleich geblieben ist.

In einem nächsten Arbeitsschritt sollte das Fensterband anthrazitfarben ausgelegt werden, weil dies den Wagenkasten fürs Betrachterauge etwas zu strecken scheint. Die Türfenster der Restaurant-Ladetür werden im gleichen Farbton hochglänzend aufgemalt.

Die Wagenübergänge, der Fahrzeugboden und die Drehgestelle, werden je nach Lackierungsvariante in verschiedenen Grautönen lackiert. Dazu empfiehlt sich eine vorausgehende Studie von Vorbildfotos. Wenn alles gut durchgetrocknet ist, kann die Gestaltung der Details und des Zierstreifens erfolgen.

Folgende RAL-Farben sind erforderlich:

Nachbildung der Ursprungsversion

Wagenkasten	Lichtgrau RAL 7035
Zierstreifen	Orientrot RAL3031 / Pastellviolett RAL4009
Wagenboden und Stirnseiten	Quarzgrau RAL7039

Nachbildung des aktuellen Zugs

Wagenkasten	Lichtgrau RAL 7035
Zierstreifen	Verkehrsrot RAL 3020
Wagenboden und Stirnseiten	Basaltgrau RAL7012
Drehgestelle	Tiefschwarz RAL 7040

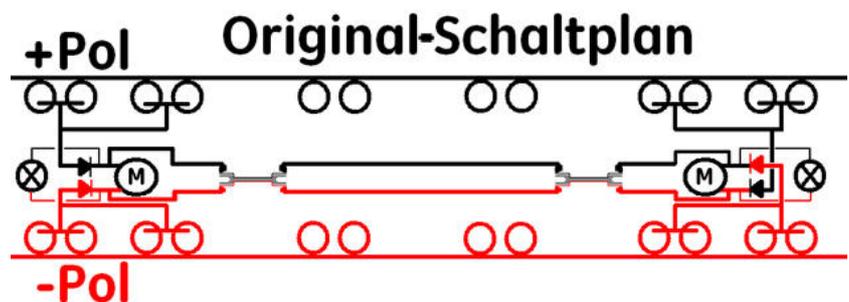
Ich habe mich für selbstklebende Laserdruckerfolie von Zweckform entschieden und darauf alles aufgedruckt was auf ich auf meinen Modellen finden wollte: Betriebsnummern (siehe Adresstipp für komplette Zugzusammenstellungen mit passenden Betriebsnummern im Informationskästchen am Ende des Beitrags), Zierstreifen, Dachfenster für den Speisewagen, ICE-Schriftzüge und Schriftzug samt Wappen der Namen gebenden Stadt bei getauften Garnituren – in meinem Fall Mühldorf am Inn.

Abschließend empfehle ich eine Fixierung und Versiegelung mit Klarlack, um das Bastelergebnis dauerhaft gegen leichte Stöße und andere mechanische Einwirkungen zu schützen.

Technik / Betrieb

Der Betrieb mit diesem langen Zug stellt eine Herausforderung dar und ist mit im Ursprungszustand praktisch nicht mehr möglich. Umgebaut (Vergleich der Schaltpläne siehe Abbildung) habe ich deshalb auch die Elektrik des Zugs, weil die Stromdurchleitung an den stromführenden Kupplungen schon mal ausgesetzt hat. Ursache war die Vielzahl an Kontakten, welche in der Summe störungsanfälliger wurden.

Bei einem Zug mit 8 Mittelwagen kommen 18 Kontaktpunkte zusammen (9 Kupplungen mit jeweils 2 Kontaktpunkten pro Pol). Insgesamt ergeben sich also 36 Kontaktpunkte für beide Pole. Funktioniert nur an einem einzigen von ihnen die Stromdurchleitung nicht, setzt die Stromversorgung des zweiten Triebkopfes sofort aus. Es kommt zu einem Ruck und im schlimmsten Fall auch zur nachfolgenden Entgleisung.



Zeichnung des Schaltplans zum ICE-V (Märklin 8871): Torsten Scheithauer

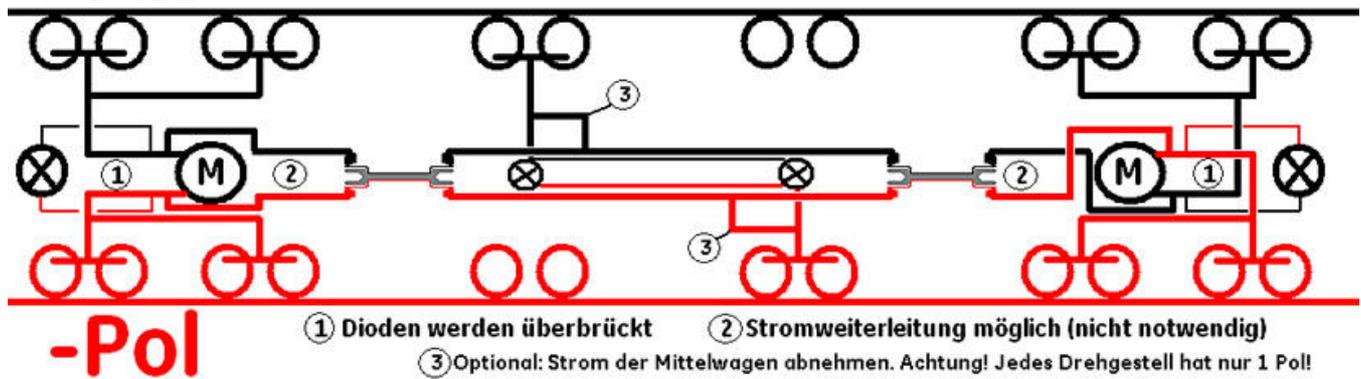
Deshalb funktionierte der ursprüngliche Schaltplan besonders bei Kurvenfahrten nicht mehr zuverlässig und kann Betriebsbahnern nicht empfohlen werden. Zwei Möglichkeiten möchte ich nun vorstellen, um dieses Problem zu beheben.

Möglichkeit 1

Die Dioden der Triebköpfe werden überbrückt. Jeder Triebkopf kann dann allein vorwärts und rückwärts fahren. Vorteil ist der sichere Betrieb, aber der Zug hält in Blockstellen unter 110 cm (ca. Länge von einem 10-teiligen Zug) nicht sicher an, weil der hintere Triebkopf weiterschieben wird.

Optional ließen sich bei dieser Umbauversion auch die Mittelwagen zur Stromabnahme heranziehen, wobei aber zu beachten ist, dass jedes Drehgestell ab Werk nur einen Pol abnimmt. Sinnvoll ist diese Möglichkeit für Modellbahner, die ihren Zug nur auf Sicht und ohne automatische Signalsteuerung fahren wollen.

+Pol Schaltplan mit autarken Triebköpfen



Zeichnung: Torsten Scheithauer

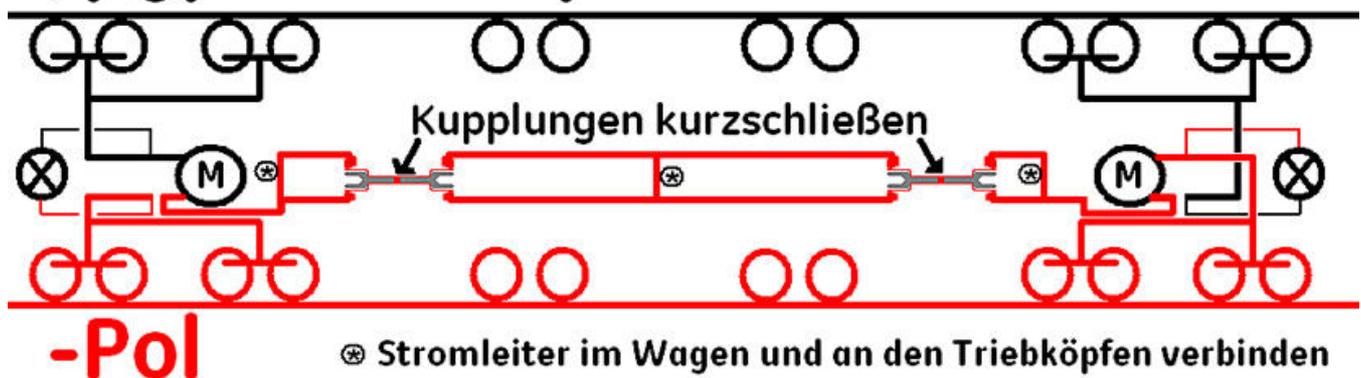
Möglichkeit 2

Die Motoren werden in Reihe geschaltet. Dabei sollten dann auch die Kupplungen und die Stromleiter in den Mittelwagen mit einer Kupferlitze umwickelt oder vorsichtig verlötet und damit kurzgeschlossen werden.

An jedem Übergang stehen dann 2 Kontaktpunkte für nur einen durchzuleitenden Pol bereit. Diese Arbeit ist aufwändiger als die erste Möglichkeit, aber der Zug bleibt so absolut steuer- und signalbeeinflussbar.

Er kann, wenn alle Trennstellen der Norm entsprechend auf der in Fahrrichtung rechten Seite liegen, in einem Blockstellenbereich gewöhnlicher Länge (bei Märklin-Gleisen nur 13,5 cm) angehalten werden. Wird der Trafo versehentlich umgepolt, kann er ebenso nicht unverhofft losfahren, denn der Rückleiter ist immer noch abgesperrt.

+Pol Schaltplan Reihe



Zeichnung: Torsten Scheithauer

Ich empfehle daher jedem analogen Betriebsbahner diese zweite Variante, denn nur sie bietet eine sichere Verbindung auch bei zehnteiligen und längeren Zügen ohne neue Nachteile. Außerdem wird die zu hohe Modellgeschwindigkeit herabgesetzt, weil die beiden Motoren nur noch je die halbe Spannung erhalten.

Mit zunehmender Zuglänge ist noch eine Umrüstung auf Haftreifen zu überlegen, da sonst nur in der Ebene gefahren werden kann. Meinen Zug habe ich zusätzlich noch auf LED-Stirnbeleuchtung umgerüstet. Nun leuchtet sie heller und konstanter - auch bei geringer Spannung.



Der Umbau ist abgeschlossen. Der Serienzug des ICE 1 kann jetzt auch im Modell auf große Reise gehen – wie hier auf einem Modul von Manfred Jörger während des 2. Spur-Z-Treffens in Geseke.

Fazit

Der Umbau des ICE-Prototyps ist zwar nur mit großem Aufwand, viel Geschick und einigen Kompromissen möglich. Ich bin aber der Meinung, dass diese Aufgabe durchaus lösbar ist und der Aufwand sich auch lohnt. Erfreute Blicke von Messe- und Ausstellungsbesuchern bestätigten mich schließlich in meinem Ergebnis, das mir immerhin einen großen Wunschezug auf die Schienen gebracht hat!

Text und Umbau: Torsten Scheithauer

Geeignete Betriebsnummern für das Umbauprojekt:

<http://www.lokreport.de/ice/ICE-1.pdf>

Anbieter für Haftreifen:

<http://www.lokomotiven-bahls.de>

<http://www.system-joerger.de>

Neuer Eigenbau von Jens Wimmel Wenn's erstmal gefunkt hat

Jens Wimmel ist längst ein alter Hase im Bereich der Spurweite Z. Er setzt sich stark für den digitalen Betrieb ein, betreibt die aktuellste und umfangreichste Linkseite für unsere Spur Z und besticht immer wieder mit durchdachten Eigenbauten. Meist haben sie schweizerische Vorbilder, denn der Wahl-Schweizer ist begeistert von der Eisenbahn, die er direkt vor der Haustür findet.

Von Jens Wimmel. Über einen Mangel an Speisewagen konnte ich mich nicht beklagen, ein Funkmesswagen fehlte mir hingegen schon. Das leuchtend gelbe Original ist ein Blickfang, der auch meiner Anlage gut tun könnte. Also habe ich mich intensiver mit dem Vorbild auseinandergesetzt, um herauszufinden, ob dieser Wagentyp nicht auch für die Spur Z machbar wäre.

Ich habe, so glaube ich, eine brauchbare Lösung gefunden, die ich Ihnen heute vorstellen möchte.



Dieser Messzug aus Re 460, dem Funkmesswagen und einem EW-IV-Steuerwagen Bt war die Vorbildvorlage für Jens Wimmels Umbau. Der Zug ist hier in Zürich unterwegs. Foto: Adrian Senn

Der Funkmesswagen der SBB

Einige der RIC-UIC-Wagen der SBB aus den sechziger Jahren wurden in den Neunzigern umgebaut und sind seitdem als Dienst- und Sonderwagen im Einsatz.

Auf diese Weise entstand auch die Vorlage für mein Modell. Der Funkmesswagen zum Ausmessen der HF-Versorgung entstand aus dem 2.-Klasse-Wagen Bm 51 85 22-70 026-0 und wurde 1995 in seiner Funktion in Betrieb genommen.

Er ist ein wichtiges Instrument, um die Qualität eines jeden Systems, welches auf Funk basiert, zu gewährleisten. Im Wagen sind Systeme installiert, die PMR und GSM(-R)-Anwendungen messen können. Diese Systeme enthalten Mess-Empfänger, Testgeräte für Mobilfunk, Mess-Antennen und Computer.

Der Einsatz des Funkmesswagens wird durch die Telecom SBB koordiniert. Das Programm für die Messfahrten und die Messzüge werden in einer Jahreseinsatzplanung festgelegt.

Anbei noch einige technische Daten des Vorbilds:

Fahrzeugnummer	X 60 85 99-73 109-8
Länge über Puffer	26,40 Meter
Höhe (inkl. Antennen)	4,40 Meter
Breite	2,825 Meter
Bruttogewicht	42 Tonnen
Bremse	O-PR (GS)
Bremsgewicht	57 Tonnen
Achszahl	4
Drehgestellabstand	19 Meter
Heizleitung	1.000 Volt / 16,7 Hz
Vielfachsteuerung	Typ III d und EP-Leitung
Basis	Bm 51 85 22-70 026-0



Abbildung: SBB

Der SBB Funkmesswagen als Z-Modell

Der Gedanke, diesen exotischen Farbtupfer auch für die Spur Z zu realisieren, kam mir beim Anblick meiner mehrfach vorhandenen SBB-Speisewagen, wie sie z.B. in der Märklin-Zugpackung 87660 enthalten sind.

Der Speisewagen entspricht zwar nicht der RIC-Bauart, hat aber zumindest die gleiche Länge und eine brauchbare Fensteranordnung. Die falschen Drehgestelle musste ich in diesem Zusammenhang akzeptieren. Als Zettie ist man schließlich solche Kompromisse gewöhnt...

Dank Spritzpistole mit Kompressor und Thermotransferdrucker OKI DP-5000 bin ich in der glücklichen Lage, Farbvarianten auf Basis vorhandener Modelle in annehmbarer Ausführung realisieren zu können.

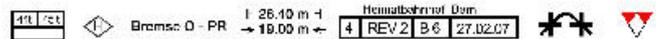
Der größte Aufwand beim Funkmesswagen war aber nicht das Lackieren oder Aufbringen der Schiebebilder, sondern das Erstellen der erforderlichen Grafiken, wie dem komplett neu gezeichneten Railcom-Logo.

Auch für das Anschriftenfeld in der Mitte des Wagens gingen einige Stunden ins Land. Grund dafür war die in meinem Computer nicht vorhandene Schriftart „Neue Helvetica“, welche die SBB verwenden. Dank einer Internetseite (siehe Infokästchen) konnte ich die Beschriftungen schließlich doch noch im richtigen Schrifttyp erstellen.

Natürlich ist, angesichts einer Schrifthöhe von teilweise weniger als 0,5 mm, die Frage erlaubt, ob nicht auch eine vorhandene genügt hätte...

FUNKMESSWAGEN Telecom SBB

X 60 85 99-73 109-8 160 R



Das komplette Anschriftenfeld als selbsterstellte JPG-Grafik.

Das Vorbild des Funkmesswagens besitzt Antennen aber keinen Pantographen. Deshalb musste das Speisewagendach durch ein anderes, passendes Wagendach ersetzt werden. In Frage kam hier das Modell eines Eurofima-Wagens, den Märklin unter der Artikelnummer 8741 umgesetzt hat.



Vollkommen gelungen und glaubhaft umgesetzt wirkt der im Eigenbau entstandene Funkmesswagen im Maßstab 1:220.

Entscheidend war das gesickte Dach, das nicht nur die erforderlichen Bohrungen für die Antennen erleichterte, sondern auch weitgehend dem Vorbildwagen entspricht. Da die Rastnasen, die normalerweise innen zwischen den Fenstern zum Halt in den Wagenaufbau greifen, wegen anderer Fensterteilung nicht passten, musste das Dach mit Abschluss der Arbeiten aufgeklebt werden.

Die Fenstereinsätze selbst saßen aufgrund der zusätzlichen Farbschicht ausreichend fest im Gehäuse. Die Antennen wurden aus 1 mm starkem Messingdraht hergestellt, ins Dach eingeklebt und dunkelgrau lackiert.

Mit diesem relativ geringen Aufwand habe ich mir ein schönes, individuelles Modell schaffen können,



Der Messzug ist in der Vorbildzusammenstellung bei Jens Wimmel unterwegs im Anlageneinsatz.

das mir bislang in meiner Sammlung fehlte. Zum Einsatz kommt es natürlich auf meiner digital betriebenen Julierbahn, die ich gern auch auf Ausstellungen zeige.

Ich hoffe, mein Umbau wird Sie bei der nächsten Gelegenheit ebenso begeistern, wie er mich gereizt hat. Denn gerne erfahre ich das von Ihnen im persönlichen Dialog.



Die vorbildgerechte Zusammenstellung aus Re 460, dem selbstgebauten Funkmesswagen und einem Steuerwagen Bt beeindruckt wohl jeden Betrachter.

Text und Umbau: Jens Wimmel
Alle nicht gekennzeichneten Bilder: Jens Wimmel

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

Schrifttypenquelle für die Fahrzeugdaten:
<http://www.myfonts.com>

SBB-Vorbildaufnahmen zum Thema:
<http://www.senn.ch>

EJ-Sonderausgabe für die Baureihe E94 Von Krokodilen und Eisenschweinen

Die E94 war ein Pionier der Elektrotraktion auf deutschen Schienen. Als damals leistungsstärkste Ein-Rahmen-Lok, geradezu revolutionär mit Tatzlagerantrieb und ohne Laufachsen konstruiert, ebnete sie den Weg für den modernen Ellokbau, an den die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Reichsbahn in der DDR nahtlos anschließen konnten. Eine Sonderausgabe des Eisenbahn-Journals zeichnet die lange und facettenreiche Geschichte von der Entwicklung kurz vor dem 2. Weltkrieg bis zu den letzten, aktiven Maschinen der Gegenwart nach.

Konrad Koschinski
E94
Technik und Einsatz, Museales und Aktuelles

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2009

Magazin mit Klebebindung
Format 21 x 29,7 cm
92 Seiten mit überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-89610-301-7
Best.-Nr. 53 09 01
Preis 12,50 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Selten hatte der Verfasser dieser Buchbesprechung ein Baureihenportrait vor sich liegen, das so gut gelungen scheint. Frei von Verbesserungspotenzial ist es natürlich nicht, aber das soll noch herausgearbeitet werden.

Doch zunächst stellt sich die Frage, welche Erwartungen ich an das mir vorliegende Werk habe und wofür ich das angelesene Wissen nutzen möchte? Im konkreten Fall der Sonderausgabe über das deutsche Krokodil waren es Assoziationen mit Märklins Spur-Z-Modellen, die mir als optisch und technisch gut gelungen in Erinnerung sind.

Doch wie viele Modelle beherbergen sie natürlich Kompromisse. Diese erkennen und genauer nachprüfen zu können, aber ebenso Ideen für einen vorbildnahen Einsatz auf der Modellbahn zu gewinnen, war meine Motivation, sich mit diesem Heft genauer auseinanderzusetzen. Schließlich bringt solche Lektüre bisweilen den Impuls, der die Superung oder auch einen Umbau von Großserienmodellen auslöst.

In der vorliegenden Sonderausgabe bin ich fündig geworden. Bereits im Vorwort streift Konrad Koschinski die gesamte Geschichte des deutschen Krokodils und erinnert an ihre Rolle, die sie im Verkehrswesen gespielt hat. Die Entwicklung der Nachfolgerin E50 setzte schließlich auch an ihrer Technik an und sah doch völlig anders aus. Hinzu kam die imposante Erscheinung der schweren Lokomotive.

Beim Umblättern gelangte ich zu einer Fotogalerie, wie sie typisch für das Eisenbahn-Journal ist, denn dieser Stil prägt auch die regulären Monatsausgaben. Sie zeigt sich vielseitig und verbildlicht viele



Aspekte des E94-Einsatzes in zeitlicher Hinsicht und bezogen auf die sie einsetzenden Bahnverwaltungen. Damit ist die erste Einstimmung ins Thema gut abgerundet.

Als interessant erwies sich auch das Umfeld und der zeitliche Kontext, der zur Entwicklung der Lok auf Basis der E93 führte: Die fortschreitenden Elektrifizierungen im Süden Deutschlands sorgten für Bedarf an zusätzlichen Elloks, die E93 gelangten an die Leistungsgrenzen – vor allem auch im Bereich der Höchstgeschwindigkeit.

Ein besonders Kapitel ist die Beschaffung der E94, denn sie erstreckt sich von 1940, also der ersten Hälfte des 2. Weltkriegs bis in die fünfziger Jahre, also einer Zeit, in der Restriktionen der Besatzungsmächte Folge zu leisten war und schließlich schon die Einheitselloks in der Planungs- und Konstruktionsphase waren.

Der Autor ordnet die Beschaffung und eine kurze, für Laien verständlich formulierte Beschreibung der Technik gut und spannend in diesen Kontext ein. Sehr schön lässt sich deshalb nachvollziehen, wie mit der E94 im Sinne von Vereinfachungen oder Verbesserungen experimentiert wurde und schließlich sogar eine beeindruckende Leistungssteigerung zu erreichen war, die später den Nachfolgern zu Gute kommen sollte.

Die Einsatzgeschichte der Loks wird zeitlich und nach Bahnverwaltungen unterteilt: Den ersten Teil bestimmt der Kriegseinsatz in Deutschland und Österreich bis 1945, die Nachkriegszeit wird für jede Bahnverwaltung separat betrachtet. Eine lange Einsatzgeschichte konnte die E94 bei der Bundesbahn verbuchen, die ja auch noch Loks fertig- und nachbauen ließ. Allerdings beschränkte sie sich auf relativ wenige Modernisierungen und Umbauten an ihren Loks.

Die Bundesbahn-Episode im „Leben“ der deutschen Krokodile wird ausführlich beschrieben (und auch bebildert). Ein Bruch war aber das Ende der Unterhaltung der Baureihe 194 und damit das rechnerisch schon abzusehende Ende ihrer Betriebsgeschichte. Es fehlt der Hinweis darauf, wann dies erfolgte, um die gut begonnene und detailliert ausgeführte Zeitreihe ab hier weiter nachvollziehen zu können.

Bei der Deutschen Reichsbahn der DDR waren die später als 254 eingereichten Loks mit dem Spitznamen „Eisenschweine“ unverzichtbar. Beschrieben werden die technischen Probleme, die für eine Rückkehr in den Betriebsdienst zu lösen waren. Da die Lokomotiven zunächst als Reparationsgut an die UdSSR abzugeben waren und mehr schlecht als recht auf russische Breitspur angepasst wurden, waren sie in beklagenswertem Zustand.

Konrad Koschinski versteht es, dem Leser zu erklären, warum die DR mit enormem Aufwand ihre Loks wieder betriebsfähig bekommen musste. Ein Ersatz durch Neubauloks zog sich viel zu lange hin. Wegen ihrer Bedeutung nahm die DR auch Modernisierungen an ihren „Eisenschweinen“ vor.

Auflockernd wirkt übrigens das eingeschobene Kapitel mit der Überschrift „Der erste Kontakt“, in dem ein Bahn-Mitarbeiter beschreibt, wie er zum ersten Mal nach dem Mauerfall eine abenteuerliche Eisenbahnreise in die DDR unternimmt, um dort Eisenbahnen zu sehen und fotografieren. Die Besichtigung des Führerstands einer DR-254 in Leipzig war der entscheidende Höhepunkt.

Geradezu amüsant ist die Überführungsfahrt der Museumslok E94 279 aus DB-Beständen. Statt sie leer mitlaufen zu lassen, gelingt es dem überführenden Mitarbeiter, sie als Zuglok vor der modernen Traktion einzustellen. Der reguläre Lokführer des Güterzugs zeigt sich trotz anfänglicher Skepsis beeindruckt, was die „alte Dame“ zu leisten in der Lage ist.

Am längsten im Plandienst stand das deutsche Krokodil in Österreich. Die dort als Reihe 1020 eingereichten Loks wurden umfassend modernisiert, was auch starke Änderungen im äußeren Bereich zur Folge hatte. So wurden die drei Frontscheiben gegen je zwei gummigefasste Scheiben ausgetauscht. Hinzu kamen weniger auffällige Änderungen.

Für viele wird es dennoch neu sein, dass längst nicht alle Maschinen einen Komplettumbau erhielten. Ebenso wenig dürfte das für deren Einsatzspektrum gelten: Wo waren die Maschinen anzutreffen und welche Strecken bedienten sie? Im Alpenland, das sogar eine Bauart des schweizerischen Originals betrieb, war die Reihe 1020 sogar vor Intercity-Zügen anzutreffen!

Was fehlt, sind belegende Fotos zu Varianten, die im Text beschrieben werden: Lackierung in Blutorange mit einem Dach in Beige, die Traditionsloks im tannengrünen Anstrich oder auch die abweichende Lüfteranordnung der Nachbauloks, die nicht umfassend modernisiert wurden.

Der Kreis schließt sich in den Ausführungen zu den heute noch oder wieder aktiven Loks. Zu ihnen gehören längst nicht nur klassische Museumsloks oder die bekannte, blaue Schublok der privaten MWB auf der Spessarttrampe. Das Thema fasziniert mit jeder Zeile mehr, denn vielfältiger könnte die Geschichte einer Baureihe nicht sein.

Schön ist, dass der Autor durch die gesamte Ausgabe hindurch eine einfache und kurzweilige Darstellungsweise beibehält. Der Umfang eines gedruckten Magazins lässt es nicht zu, sich in einzelnen Einsatzplänen umfangreich einzuarbeiten, ein vollständiger Überblick wird trotzdem vermittelt.

Etwas trockener, aber dennoch wichtig ist die Statistik am Ende des Sonderhefts. Sie ist schließlich nicht zum Durchlesen gedacht, sondern den geschichtlich oder technisch Interessierten, der Anhaltspunkte zu einem konkreten Vorbild sucht. Diese bekommt er mit Betriebsnummer, Herstellerdaten, Angaben zum ersten und letzten Bw, Ausmusterung und letzter Betriebsnummer. Einbezogen sind die Maschinen der DB, DR und ÖBB.

In der Zusammenfassung lässt sich feststellen, dass „E94 - Technik und Einsatz, Museales und Aktuelles“ die Ansprüche eines jeden Krokodilfreunds erfüllen dürfte: Weniger technisch interessierten Modellbahnern wird die Lektüre vollauf genügen, für alle anderen verschafft sie einen guten Überblick und stellt deshalb einen guten Einstieg in die lange Geschichte eines interessanten Vorbilds dar.

Ergänzen könnte man nur einen Punkt, der frühere Sonderausgaben häufig abgeschlossen hat: eine mehr oder weniger vollständige Auflistung von E94-Modellen aller Hersteller und Spurweiten. Ein solches Kapitel hätte die Brücke geschlagen zu unserem Hobby. Da bin ich mir sicher, denn da macht Lesen Lust und Hunger auf die Modellbahn. So, und jetzt muss ich unbedingt zurück an den Trafo...

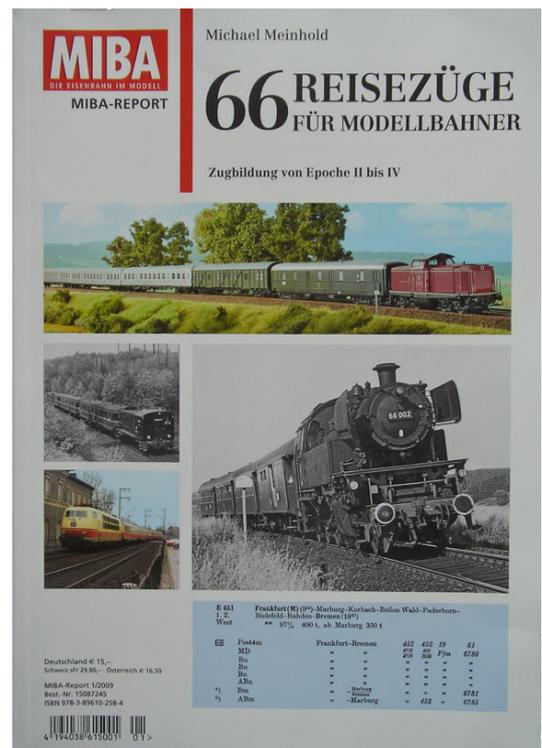
Michael Meinhold
MIBA-Report 1/2009
66 Reisezüge für Modellbahner
Zugbildung von Epoche II bis IV

Verlagsgruppe Bahn GmbH, MIBA-Verlag
Nürnberg 2009

Magazin mit Klebebindung
Format 21 x 29,7 cm
100 Seiten mit über 280 Abbildungen

ISBN 978-3-89610-258-4
Best.-Nr. 15087245
Preis 15,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Die vorliegende Broschüre aus der Sonderausgabenreihe MIBA Report ist gleichzeitig eine Ehrung für ihren Autor Michael Meinhold. Im Januar (**Trainini**® berichtete) verstarb der Fachjournalist und ehemalige MIBA-Chefredakteur nach kurzer, schwerer Krankheit. So hat er das Erscheinen seines letzten Werks, das ihm besonders am Herzen lag, leider nicht mehr miterlebt.

66 Reisezüge für Modellbahner schließt nahtlos an die vierteilige Zugbildungsreihe der letzten Jahre an. Michael Meinhold gibt darin insgesamt, wie der Titel vermuten lässt, 66 Vorschläge für die Anlage – leider alle für die Spurweite H0. Das Besondere im Vergleich zur vorausgegangenen Reihe ist, dass das Feld dieses Mal von den Platzbeschränkungen eines Modellbahners her betrachtet und bearbeitet wird.

Gezielt werden deshalb nur Garnituren betrachtet, die mit den Maßen einer Anlage üblicherweise harmonieren. Ganz ohne Vorbild geht es bei dieser Betrachtungsweise natürlich auch nicht, d.h. die Vorschläge werden durch historische Originalfotos und Reihungspläne belegt. Häufig bieten sich dann abschnittsweise Vorbildreihungen wie z.B. Flügelzüge für das Modell an. Auch die früher häufig anzutreffenden Kurswagenanbindungen werden nicht vergessen.

Die (überflüssige) Selbstbeschränkung auf die Spurweite H0 ist deren überwältigendem Marktanteil und, zu einem geringeren Teil, dem in dieser Baugröße allzeit vorherrschenden Platzproblem geschuldet. Solche Kompromisse müssen Spur-Z-Freunde freilich nicht eingehen, denn hier bestimmen fast nur die Zugkräfte der Loks die maximale Wagenzahl.

Überraschend mag für uns sein, dass es auch in H0 noch Umsetzungslücken bei bestimmten Wagentypen gibt, darunter CIWL-Schlafwagen und moderne Postwagen. Das erfordert Improvisationsvermögen, denn auch beim Vorbild waren bisweilen einzelne Wagen wegen eines Ausfalls zu ersetzen, was eine entsprechende Rechtfertigung für die Modellumsetzung verschafft. Der Autor wusste auch dies durch passende Vorbildaufnahmen zu belegen.

Insgesamt ist der Band „66 Reisezüge für Modellbahner“ eine reichhaltige Mischung querbeet durch alle Zuggattungen: Intercity der siebziger Jahre werden ebenso behandelt wie die blauen F-Züge, berühmte oder für die Modellbahn besonders geeignete, internationale Verbindungen. Interessant sind auch die schon legendären Heckeneilzüge, in denen typisches Hauptbahnmaterial auch auf der eingleisigen Nebenstrecke des Modellbahndylls verkehren darf.

Unverständlich bleibt wieder einmal, warum sich eine insgesamt gelungene Modellbahnbrochure nicht spurweitenoffen präsentiert. Die Anregungen, die hier gegeben werden, eignen sich für Modellbahner aller Baugrößen und sind deshalb besonders für die Freunde der Spurweiten N und Z nicht minder interessant. Dies könnte anschaulich durch Aufnahmen von Zuggarnituren in allen verbreiteten Spurweiten berücksichtigt werden, ohne für die Masse der Modellbahner langweilig zu werden.

Im aktuellen Fall wird dieses Manko etwas gemildert, dass zu den gezeigten Zugzusammenstellungen zwar Herstellernamen genannt werden, sich der Verfasser aber nicht in ausführlichen Artikelnummerzusammenstellungen verliert. Viele der gezeigten Garnituren lassen sich problemlos oder mit Einschnitten auch für die Spur Z nachbilden. Zetties dürften keine Probleme damit haben, Hersteller und Artikelnummer selbst herauszufinden.

Wir möchten es nicht versäumen, die einzelnen Kapitel von „66 Reisezüge für Modellbahner“ aus der Spur-Z-Sicht zu überfliegen: Insgesamt 27 Abschnitte zählt das vorliegende Werk, die überwiegend konkreten Zugläufen oder Zugarten gewidmet sind.

Darunter befinden sich ausgefallene Kombinationen wie historische Autoreisezüge, Langenschwalbacher-Kombinationen oder bis zu 4 gekoppelte Triebzüge der „Rheinblitz-Gruppe“, die sich teilweise mit den SVT 04 und VT 08⁵ auch im Maßstab 1:220 nachbilden ließen.

Für den Internzonenzug dürfte das schon schwieriger werden, denn dort hätte der Spur-Z-Freund spürbare Kompromisse einzugehen und müsste auch auf Kleinserienmaterial zurückgreifen. In die gleiche Kategorie fällt der Orient-Express des kalten Kriegs. Schwierigkeiten treten auch bei Zügen mit Schlafwagen wie den D 511/512 auf, gehört dieser Wagentyp doch zur absoluten Mangelware der Baugröße Z.

Nicht nachzubilden sind bisher Züge mit Schürzen-Eilzugwagen der Verwendungsgruppe 44. Dasselbe gilt für D 73/74 Hamburg-Altona – Basel (fehlender Wagen PwPost), D 183/184 Zürich - Wilhelmshaven und die E 713/714 und E 719/720 mit DB-Doppelstockwagen. Der Wende-Eilzug Frankfurt/Main – Köln scheitert nur am Mitteleinstiegssteuerwagen, was sich vielleicht durch den Eigenbau eines „Hasenkasten“ (Silberling-Steuerwagen) als Provisorium umgehen ließe.

Bei anderen Zügen sieht es da erheblich leichter aus: Umbau-Dreiachser-Garnituren, F 164/164 „Loreley-Express“ und die bunten Garnituren der siebziger Jahre. Auch bei den D-Zügen der Reichsbahnzeit oder den Reisebürozügen der Wirtschaftswunderzeit lassen sich mit Phantasie und Kreativität interessante Kombinationen zusammenstellen.

Komplett in den Bereich der Kleinserien gelangen wir bei Akkutriebwagen-Kombinationen (mit zusätzlich eingestellten Wagen) und Wendezügen mit V36-Bespannung, die dank Bahls Modelleisenbahnen und Westmodel längst kein Problem mehr darstellen. Kurze Schnellzüge mit zwei bis drei Wagen sind hingegen etwas für jedermann, denn für viele Modellbahner auch in unserem Maßstab stellen solche Vertreter die ideale Kombination für die heimische Anlage dar.

Die bunten Personen- und Eilzüge der frühen Bundesbahn sind ein Freibrief für jeden Modellbahnfreund, erlauben sie doch den gemischten Einsatz (fast) allen Rollmaterials im gleichen Zug. Da kommen die alten preußischen Abteilwagen ebenso zum Einsatz wie Umbauwagen, Reichsbahnbauarten und sogar moderne Personenwagen der Bundesbahn.

Auch viele blaue F-Züge lassen sich vorbildnah und glaubhaft in der Nenngröße Z umsetzen. Zu ihnen gehören neben dem Langläufer F 13/14 „Dompfeil“ mit Altbaumaterial in frühen Jahren oder später mit DB-Neubaupersonenwagen auch der F 21/22 „Rheinpfeil“ sowie die Fernzüge „Gambrinus“ und „Mercur“. Interessant ist neben dem Wagenmaterial stets auch die Vielfalt der eingesetzten Zugloks.

Schwieriger wird es mit dem F 55/56 „Blauer Enzian“, den Heckl Kleinserien Mitte der neunziger Jahre aufgelegt hatte. Bei Märklin ist er seit dem Henschel-Wegmann-Zug zumindest absehbar geworden. Sicher würde er auch in der Spurweite Z zu den absoluten Höhepunkten gehören.

Einen solchen haben wir uns mit den Heckneilzügen aufgehoben: Sowohl der E 791/768 Waldeck – Amsterdam als auch der „Heckenblitz“ E 451/452 Bremen – Frankfurt/Main erfordern Kompromisse in der Modellumsetzung, aber in einem Fall liefert der Autor gleich einen passenden Bildbeweis für den Einsatz des Schürzen-Postwagens statt dem moderneren Exemplar gleich mit. So wird der Zettie bestimmt keine Hemmungen haben, eine Donnerbüchse oder einen Neubauwagen als Packwagen einzusetzen.

Damit schließt sich der Kreis. Die vorliegende Broschüre hat uns gut gefallen, denn sie berücksichtigt die Einschränkungen und Probleme des Modellbahners und liefert durch Bildbelege Anreize für die Kreativität beim Zusammenstellen der eigenen Züge. Trotzdem orientiert sie sich immer und konsequent am Vorbild. Keine Garnitur ist ohne Vorbildbezug oder der Phantasie entsprungen.

Das macht sie für „Nietenzähler“ wie Betriebsbahner interessant. Den einen bewahrt sie vor Umsetzungssünden, dem anderen liefert sie einfach Inspiration und Gefühl für glaubhafte, aber abwechslungsreiche und bunte Garnituren. Und wenn die Verlage und Verfasser noch lernen, dass die Modellbahnszene ebenso bunt und abwechslungsreich in ihren Spurweiten ist, wäre auch dort ein großer Schritt getan.

Informationen des Eisenbahnjournals:

<http://www.eisenbahn-journal.de>

Informationen der MIBA:

<http://www.miba.de>

Veranstaltungshinweis

Auch die 31. Intermodellbau in Dortmund – Europas größte Ausstellung für Modellbau und Modellsport – vom 22. – 26. April 2009 verspricht wieder zum Eldorado der Spurweite Z zu werden.

Dafür werden schon die Z-Friends Europe mit vielen Attraktionen und Anlagen sorgen. Darunter sind spektakuläre Höhepunkte modellbauerischen Könnens wie auch kleinere Blickfänge.

Weltpremiere wird ein kleines Sägewerk feiern, das nicht nur filigran im kompletten Eigenbau entstand, sondern auch noch voll funktionsfähig ist!

Abgerundet wird der Auftritt durch viele Groß- und Kleinserienhersteller, darunter Heckl Kleinserien, Saller, Lütke Modellbahn und Kuswa.

Westfalahallen Dortmund, Hallen 1 - 8
Öffnungszeiten: täglich 9.00 – 18.00 Uhr, sonntags 9.00 – 17.00 Uhr. Erreichbar mit der U-Stadtbahn ab Hbf.



Ausblicke unter Michael Pluta

Märklin, Messen und Ausstellungen

Die Messesaison hat begonnen. Mit der letzten Faszination Modellbau in Sinsheim ist es nun an der Zeit einen ersten Blick zurück zu werfen. Vorher wollen wir aber in die Zukunft blicken und berichten exklusiv vom Treffen zwischen dem (zum Gesprächstermin noch vorläufigen) Märklin-Insolvenzverwalter Michael Pluta und Trainini®-Reporter Bernd Michaelsen. Schließlich bestimmt die Frage nach Märklins Zukunft unser aller Hobby entscheidend mit.

Freitag, der 13. März 2009 sollte kein Unglückstag für Märklin werden. Schließlich wurde an diesem Tag im Hamburger Miniaturwunderland eine Sonderausstellung zu 150 Jahren Märklin-Geschichte eröffnet, die noch bis zum 6. Juni 2009 dort zu sehen ist.

Am Vorabend fand ein kleiner Empfang bei Pommes und Sekt statt, in dessen Rahmen die Ausstellung vorgestellt und offiziell eröffnet wurde. Nur verhältnismäßig wenige Gäste waren eingeladen, eine deutliche Mehrheit von allein 50 Modellbahnfreunden war über das Internet ausgelost worden. Zu ihnen gesellte sich noch eine Handvoll Pressevertreter, zu denen seitens der Fachpresse nur **Trainini®** gehörte.

Unserem Wunsch, bereits eine halbe Stunde vor Veranstaltungsbeginn mit dem vorläufigen Insolvenzverwalter Märklins, Herrn Michael Pluta, sprechen zu dürfen, wurde gern stattgegeben. Ruhig und ausführlich beantwortete er die Fragen von **Trainini®**-Reporter Bernd Michaelsen, während Stefan Wirth Fotoaufnahmen von der Zusammenkunft fertigte. In der Folge entwickelte sich ein lockeres und sehr informatives Gespräch.

Ungeduldig scharften sich die Vertreter des NDR und eines Hamburger Radiosenders, um ihrerseits Aufnahmen zu machen und Fragen an den Interviewpartner stellen zu dürfen. Störungen einer ungeduldigen Journalistin unterband Heinz Lübke geschickt, indem er der Dame einfach die Sicht versperrte. Solche Szenen zeigen deutlich, wie gefragt der Mann an Märklins Spitze derzeit ist und welches Potenzial die Marke dank der Emotionen, die sie weckt, besitzt.



Michael Pluta ist der für Märklin bestellte Insolvenzverwalter. Zum Zeitpunkt des Gesprächs mit **Trainini®** war das Insolvenzverfahren noch vorläufig. Foto: Pluta Rechtsanwalts GmbH

Schließlich kamen alle Journalisten zu Zuge und zogen zufrieden wieder von dannen. Die Ergebnisse, die Bernd Michaelsen zusammengetragen hat, stimmen optimistisch, ohne in eine blinde Euphorie zu verfallen oder die Realität aus den Augen zu verlieren.

Erwartungsgemäß hat sich Herr Pluta während des Gesprächs sehr zurückgehalten. Alle Antworten wirkten ruhig und überlegt. Keine Frage, der Mann ist ein Profi und versteht sein Handwerk: Kaum jemand verfügt über so viel Erfahrung im Umgang mit Unternehmensinsolvenzen, wie er.

Hinzu kommt, dass er auch bekennender Märklin-Modellbahner von Kindesbeinen an ist. Wohl deshalb hat er den Modellbahnmarkt gleich als emotional bestimmt erkannt und einen Investor mit Herzblut

gefordert. Wohl alle Modellbahner dürften ihm an dieser Stelle zugestimmt haben, haben sie doch bei Märklin eine Geschäftsführung lange vermisst, die um diese Besonderheiten wusste.

Kurzvita von Insolvenzverwalter Michael Pluta:

1950	am 20. Mai geboren in Ulm als Sohn eines Werkzeugmaschinenhändlers
1971	Jura-Studium in Hamburg (bis 1975)
1975	Referendarzeit in Hamburg (bis 1978)
1978	Beginn einer dreijährigen Tätigkeit im elterlichen Betrieb
1981	Rechtsanwalt beim Amtsgericht Ulm
1982	Gründung einer eigenen Kanzlei in Ulm Beginn der Spezialisierung auf Insolvenzen
1986	Rechtsanwalt beim Oberlandesgericht Stuttgart
1990	vereidigter Buchprüfer
2002	Gründung der Pluta Rechtsanwalts GmbH zusammen mit fünf Partnern
2007	Übernahme der Insolvenzverwaltung des Mobiltelefonherstellers Benq (3.100 Mitarbeiter)
2008	Jahresumsatz von ca. 20 Mio. EUR > 200 Arbeitnehmer
2009	Übernahme der Insolvenzverwaltung des Modellbahnherstellers Märklin mit Trix & LGB

Unser Reporter Bernd Michaelsen hat deshalb sogar über die Idee einer „Volksaktie“ für Märklin-Freunde diskutiert. Es hat Herrn Pluta richtig Spaß gemacht, denn dieses Thema bietet sowohl seriöse Ansätze wie auch humorvolle Facetten, was in diesen Zeiten gewiss nicht einfach aufzubringen ist. Schließlich erfordert eine Insolvenz immer auch viel menschliches Feingefühl.

Letztendlich haben sich Herr Pluta und Bernd Michaelsen vorgestellt, wie eine Aktionärsversammlung bei Märklin aussehen könnte: Wäre das vielleicht ein Albtraum? Etliche Tausend Kleinaktionäre, alle voller Leidenschaft für Märklin – mit dem gewünschten Herzblut und reichlich Modellbahnwissen, aber nicht zwangsläufig mit betriebswirtschaftlichem Wissen ausgestattet.

Diese Vorstellung trägt für uns gewisse Züge eines internationalen Fußballspiels: 11 Menschen auf dem Platz, ein paar auf der Bank und 80 Mio. Nationaltrainer vor dem Fernseher. Märklin-Geschäftsführer mochten wir alle unter ähnlichen Umständen bei aller Begeisterung nicht sein. Obwohl die Idee an sich ja nicht völlig abwegig sein muss. Fürs Erste bleiben wir aber beim Solidaritätswagen.

Erfreulich ist für **Trainini®** zu vernehmen, dass die Stimmung bei Märklin besser sei, als häufig angenommen und auch berichtet wird. Das soll ausdrücklich nichts beschönigen, aber in eine durch Resignation und Verzweiflung hervorgerufene Starre scheinen Märklins Arbeitnehmer nicht zu verfallen. Eher scheinen sie gewillt, ihre Leistung und Kompetenz gerade in der schwersten Krise der hundertfünfzigjährigen Geschichte zu beweisen.

Schnell ist nun zu merken, dass sich der Insolvenzverwalter eher als Notarzt denn Totengräber versteht. Und er kann die betroffenen Menschen mitnehmen auf seinem Weg. Das verleiht ihm Glaubwürdigkeit bei den Betroffenen. Das muss man wissen oder selbst erleben, um verstehen zu können, wie der vom Handelsblatt zitierte Ausspruch „Ich von ein Freund von Pleiten, denn ich lebe davon“ wirklich zu verstehen ist.

Vielleicht liegt es gerade an dieser Professionalität, dass Märklin auch weiter von Zulieferern bedient wird. Von Problemen wird nicht berichtet. Auch mit dem – gerade erst zusammengestrichenen oder terminverlegten - Lieferprogramm läuft es erstaunlich gut. Die Kunden, Freunde und Händler der Marke Märklin scheinen das



Vor der Eröffnung der Ausstellung in Hamburg sprach **Trainini®**-Reporter Bernd Michaelsen (rechts) ausführlich mit Herrn Pluta (Mitte) über die Situation bei Märklin. Foto: Stefan Wirth

Haus durch ihren Konsum stützen und sichern zu wollen.

Selbstverständlich haben wir nach der Zukunft der Spurweiten gefragt: Derzeit ist nicht angedacht, die hauseigenen Spuren Z oder 1 aufzugeben. Sie werden im Rahmen des Insolvenzverfahrens als strategische Sortimentsbestandteile gesehen und fortgeführt. Da Märklin mit dem Vermächtnis von Trix aber auch die Spur N im Hause hat, wird es zukünftig (unter einem neuen Eigentümer) vielleicht auch zu anderen strategischen Entscheidungen bei den kleinen Spuren kommen können.

Stefan Wirth sprach derweil mit (dem inzwischen gekündigten) Pressesprecher Herrn Roland Gaugele über die Modellpolitik von Märklin. Das bot Anlass zu Fragen auch an Herrn Pluta zu diesem Thema.



Ausgerechnet zum äußerst werbewirksamen Firmenjubiläum erwischte es den Göppinger TraditionsHersteller. Logo: Märklin



Den Auftakt ins Firmenjubiläum haben sich wohl alle anders vorgestellt. Nun steht Michael Pluta als Insolvenzverwalter an der Spitze von Märklin und bemüht sich im Interesse der Gläubiger um eine dauerhafte Rettung.

sich Leute in Göppingen suchen müsse, um z.B. die personalpolitischen Fragen zu klären (Verweis auf die Kurzmeldungen dieser Ausgabe!). Konkreter wollte er nicht werden.

Seinen Gesprächseindruck fasst Trainini®-Reporter Bernd Michaelsen wie folgt zusammen:

1. Märklin scheint bei Herrn Michael Pluta in sehr guten Händen.
2. Das Haus Märklin benötigt Ruhe vor äußeren Einflüssen, um sich für die Zukunft aufstellen zu können.
3. Alle Lieferanten stehen ohne Einschränkungen zum Hause Märklin und liefern weiter zu.
4. Das Geschäft läuft, gemessen am Bestelleingang seit Eintritt der Insolvenz, recht gut.
5. Zu möglichen Käufern für Märklin äußert man sich in der jetzigen Phase gar nicht.

Mit dieser Zusammenfassung beenden wir den Bericht von der Ausstellungspremiere in Hamburg und wenden uns der letzten Faszination Modellbau in Sinsheim zu:

Warum man in der Vorkriegszeit den SVT 137 „Bauart Leipzig“, dessen Handmuster heute einer der Höhepunkte der Märklin-Ausstellung ist, nicht zur Produktion und Auslieferung gebracht hat, wurde mit Zwängen der damaligen Materialwirtschaft begründet.

Heute kann Märklin auf große Erfolge von Triebzügen verweisen. Beispielhaft seien der „Weltmeisterzug“ VT 08⁵ und der „Trans-Europ-Express“ VT 11⁵ genannt. Auch scheint man den Erfolg anderer Triebwagenmodelle bei Mitbewerbern gesehen zu haben, wie unsere Berichtersteller den Eindruck hatten.

Auch die Fragen zu den Geschäftsführern von Märklin beantwortete Herr Pluta erwartet locker. Es gibt nur zwei Leute in der Geschäftsleitung, nämlich ihn und seinen Stellvertreter. Für den Insolvenzverwalter sei es aber klar, dass man

Dank eigener Autobahnausfahrt mit ausreichendem Parkplatzangebot am neuen Fußballstadion ließ sich die Messe erstmals stressfrei erreichen. Der Modellbahnbereich befand zum 2. Mal in der großen und vor allem sehr hellen Halle 1. Das verbreitete ein angenehmes Klima. Eine gute Belüftung und breite Gänge prägten das Bild.

Diese breiten Gänge dürften aber auch der Tatsache geschuldet sein, dass mancher Klein- und Großserienhersteller gar nicht mehr nach Sinsheim kam. Wir meinen, dass die gemeldete Rekordbesucherzahl von 55.000 Messebesuchern allein nichts zum Erfolg der Messe aussagen kann.

Was uns positiv aufgefallen ist, war die Durchmischung der Altersschichten besonders auch mit Jugendlichen. Das Angebot der Händler war, besonders auch für Spur Z, im Vergleich zu vielen anderen Veranstaltungen durchaus akzeptabel. Schnäppchen ließen sich aber allenfalls in Ausnahmefällen machen.



Da staunen die Preiserlein und Autoinsassen nicht schlecht: Die Schrankenbäume haben sich für den historischen Adler von Railex gesenkt, der eine Museumsfahrt durch Liependorf auf der Anlage von Piero Sbiroli absolviert. Foto: Joachim Ritter

Unter den Ausstellern galt das besondere Interesse natürlich Märklin. Präsent war das Göppinger Unternehmen mit einem gewohnt großen Stand, aber leider ohne Z-Anlage. Die Stimmung war besser als zuvor erwartet und gern wurden die vielen Fragen der Kunden beantwortet.

Schon traditionell bot die Faszination Modellbau die erste Gelegenheit, die Neuheiten der Modellbahnhersteller zu betrachten. Märklin bot das Buch „Mini-Club-Praxis“ von Karl Albrecht und den aktuellen Märklin-Magazin-Jahreswagen zu einem Sonderpreis an.

Lütke Modellbahn wartete mit einigen bislang noch unbekanntenen Neuheiten auf. Besonders die neuen Bahnsteige mit ihren feinen Tragwerken und die große Bahnsteighalle waren ein echte Blickfänge. Pferdefreunde kamen dank gleich drei Neuheiten zum Thema Gutshof / Gestüt ebenfalls auf ihre Kosten. Der neue Lokschuppen, die Shedhalle; Profile und Mikrostreifen rundeten seine Präsentation ab.

Für Lokbeschriftungen aller Art ist Kuswa Modellbau die Hauptanlaufstelle, was in Sinsheim nicht anders sein sollte. Wie wir erfahren durften, beabsichtigt Gerd Kuswa, demnächst einen Ergänzungssatz anzubieten, mit dem sich ein Hochbordwagen Eaos (z.B. Märklin 8650) in einen Wagen der Nachfolgebauart Ealos wandeln lässt. Das Vorbild besitzt erhöhte Stirnwände.



Ein Blick über das Betriebswerk und den Bahnhof Liependorf auf der Anlage von Piero Siroli. Nicht nur die viele Lokomotiven sondern besonders die Figuren verleihen der Miniaturwelt Leben. Foto: Joachim Ritter

Ein zuvor nicht bekannter Hersteller ist die tschechische Firma Model Scene (<http://www.model-scene.com>) aus Prag. Sie bietet sehr feine und authentisch gearbeitete Bäume in hoher Qualität und kundenfreundlichen Preisen an (Laubbäume, Tannen/Fichten und Hochstammfichten). Das eine oder andere scheint auch für Z geeignet.

Hack Brücken zeigte in Sinsheim sein Komplettangebot an Metallbrücken. Beim Aktionshaus MZZ gab es schöne Automodelle, darunter auch noch besonders günstige Restposten älterer Produktion.

MÜT, Rautenhaus, Littfinski und Tams Elektronik hielten mit bekannt breitem Angebot die Fahne der mittlerweile Digitaltechnik hoch, die auch in der Spurweite Z längst auf dem Vormarsch ist. ESU (Electronic Solutions Ulm) hingegen war nicht als Aussteller auf der Messe.

Schließlich waren neben einer Mischung aus Anlagen verschiedener anderer Spurweiten auch einige Z-Anlagen aufgeboten: Piero Sbiroli (Schweiz) zeigte auf seiner unglaublich detaillierten Anlage „Liependorf“ wieder ein buntes Treiben mit Figuren und Detailszenen. Auch beleuchtungstechnisch war sie ein Höhepunkt der Ausstellung.

Thomas Globisch zeigte eine schöne Anlage mit viel Fahrbetrieb. Ein alter Bekannter ist Karl Scharf. Er war mit seinen Schützenscheiben-Anlagen, hier unter dem Motto „Vier Jahreszeiten“ präsent. Alle drei bisher genannten Anlagen nahmen am Anlagenwettbewerb teil. Leider landete keine unter den ersten drei Plätzen, was aus unserer Sicht nur an der Spurweite liegen kann, die eben nicht die Mehrheit der Modellbahner repräsentiert.

Der Anlagenwettbewerb etwa in Hallenmitte war Treffpunkt vieler Zetties. Dort wurde freudig Wiedersehen „gefeiert“ und sich rege ausgetauscht. Sogar einige anwesende Aussteller schauten dort gern vorbei.

In unserer Aufstellung fehlt nur noch die ZSRR-Modul-Anlage. Feinste Details auf den Modulen wie Kinder beim Drachensteigen, das Wasserschloss Dyck und Industrieanlagen prägen diese Anlage. In einer Vitrine zeigten die Stammtischmitglieder verschiedene Mini-Dioramen mit schweren Motorrädern bei einer Ausfahrt, Golfspielern, eine Dampflokbekehrung sowie Fahrzeugumbauten und Umlackierungen.

Wer seine Fachliteratur ergänzen wollte, wurde beim EK-Verlag der Verlagsgruppe Bahn (VGB) fündig. Die anderen Hallen boten Gelegenheit für den Blick über den Tellerrand der Modellbahn und lieferten Anregungen oder sogar Zubehör- und Bastelteile fürs eigene Hobby.

Alles in allem war es wieder eine angenehme Messe, der man an diesem Standort trotz der früher chronischen Parkplatzprobleme doch eine kleine Träne nachweint. Schließlich konnte man sich aus und fand sich deshalb gut zurecht. Guten Mutes und voller Erwartung gehen wir nun nächstes Jahr nach Karlsruhe. Die dortige Faszination Modellbau wird dort hoffentlich nahtlos an ihre Erfolge anschließen.



Bild oben:
Thomas Globisch zeigt auf seiner Anlage vor allem Fahrbetrieb, denn den wollen Messebesucher regelmäßig sehen.

Bild unten:
Karl Scharf präsentierte sich unter dem Motto „Vier Jahreszeiten“. Hier schickt er die Zuggarnitur mit bayerischer S 3/6 durch den Herbst auf Reisen.

Beide Fotos: Joachim Ritter

Trainini®

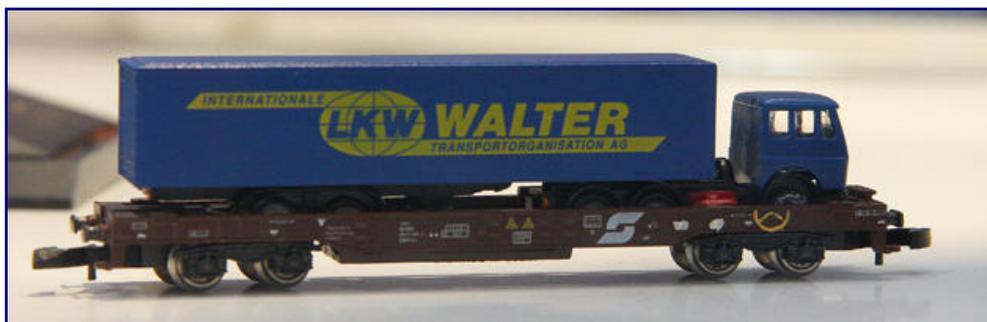
Praxismagazin für Spurweite Z

Zwei Modellbahner - zwei Umbauprojekte . Dennoch passen sie perfekt zusammen.

Während es sich beim Personenwagen (Bild oben) um eine rein private Bastelei aus einem Forum handelt, wird der LKW-Transportwagen (Bild unten) von Géza Hanreich aus Ungarn im Modellbahnerauftrag auf Märklin-Basis umgebaut.

Der ZSRR zeigte beide Fahrzeuge in seiner Vitrine und setzte sie auch auf seiner Modulanlage ein.

Beide Fotos: Joachim Ritter



Gesprächsbericht: Bernd Michaelsen, Holger Späing
Messebericht: Joachim Ritter, Bernd Knauf

Werbung

Trainini Z Friends Europe
Wunschmodellumfrage 2009
Welches Kleinserienmodell vermissen Sie?

Noch bis zum 15. Mai 2009 im Forum der Z-Friends Europe (<http://www.z-friends-europe.eu>) das persönliche Kleinserien-Wunschmodell vorschlagen und anschließend über **Trainini®** abstimmen!

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Mit Märklins Sortimentpolitik beschäftigt sich dieser Leser:

Zuerst möchte ich Ihnen ein dickes Lob aussprechen für die Trainini-Hefte, die Sie (...) seit geraumer Zeit veröffentlichen. Ich lese diese von Beginn an und muss sagen, dass ich immer mit Spannung das nächste Heft erwarte. Auch das gerade erschienene "Messeheft" ist wieder Spitze, bietet es doch einen tollen Überblick über die Neuheiten für uns Zettis.

(...) Ich würde (...) gern auf meiner (...) Z-Anlage vorbildgerechte Züge fahren. Sicher ist das, mit Einschränkungen, mit dem vorhandenen Märklin-Material möglich; es wundert mich aber trotzdem seit Jahren, dass von Seiten der Z-Freunde nicht nach verschiedenen sogenannten Butter-und-Brot-Modellen gefragt wird, die keine Exoten (...) sind. (...) Hier einige Beispiele was ich meine:

- 26,4-m-Wagen BDm, ABm (der ließe sich ja durch einen AB-Mitteleinstiegswagen ersetzen, wenn es diesen wenigstens einzeln in grün gäbe), ein moderner Postwagen. (...)
- Wo waren (...) die "Silberlinge" in CFL-Lackierung (passend zur NOHAB-Lok in CFL-Ausführung; Anm. der Redaktion), auch wenn diese dann nicht zu 100% dem Vorbild entsprochen hätten?
- die Schlafwagen und Schürzenwagen aus den Gepäckwagen (Pw4ü-28) aus dem alten Rheingold,



Der Anregung unseres Lesers folgen, käme neben einem Vierachser auch diese zweiachsige Postwagen-Bauart in Frage, die weit verbreitet war.

diversen Sets einzeln! Dazu vielleicht der der nach dem Krieg ja in grün fuhr.

Die Reihe ließe sich noch lange fortsetzen, auch mit Modellen, deren Grundformen bei Märklin vorhanden sind! Nun ein (ganz) kleiner Ausflug zu den Güterwagen:

- ein modernerer Güterzug-Gepäckwagen fehlt (z.B. Gmhs 54); ersatzweise eine Donnerbüchse mit entsprechender Beschriftung (...)
- der GI Dresden (...) DB braun, (...) Epoche 3 ohne Reklame; gleiches gilt für den G 10 ohne Bremserhaus, oder wie wäre es mal mit einem "Oppeln"?
- Was unbedingt noch fehlt, ist ein anderer O-Wagen als der Omm 52 (sieht langweilig aus, so ein Ganzzug aus nur einem O-Wagen-Typ)



Der Pwghs 54 als modernerer Güterzugbegleitwagen war bis in die Siebziger auf Hauptstrecken anzutreffen und basiert auf dem Gmhs 54 des Leservorschlags.

- ein 2-achsiger Nachkriegs-Rungenwagen mit Stahlwänden und Stahlrungen

(...) Zum Schluss nur 3 Anregungen zu Dampflok (praktisch keine Formänderung):

- BR 38 mit Witte-Blechen und Wannentender
- BR 24 mit Witte-Blechen
- BR 41 mit Witte-Blechen.

(...) Man könnte ja abwechseln mit den Modellen. Vor allem sollte sich Märklin endlich diese Set-Taktik abgewöhnen! (...) Das Geld dafür könnte man ja ggf. durch den Verzicht auf die Entwicklung eines Lok-Exoten herausholen.

Wenn Sie es (...) von allgemeinem Interesse halten, können Sie ja mal meine Vorschläge in einem Trainini-Heft zur Diskussion stellen.

Manfred Krahn, Köln

Leserreaktion auf unseren Aprilscherz (siehe auch die separate Kurzmeldung):

Als ich heute Abend Deine Seite aufgerufen habe, habe ich mich sehr gefreut, dass Du die Meldung über Z3 exklusiv auf Trainini bringen konntest. Auf diese Spurweite haben wir Zetties gewartet. Jetzt können wir uns noch mehr anstrengen und die Lupen können jetzt endlich noch stärker werden.

Ob es die Toblerone auch künftig in dieser Größe geben wird? Oder nur heute, am 1. April? Gut gemacht!

Hans Munz, per E-Mail

Aktuelle Neuheitenauslieferungen bei Bahls:

Bei Bahls Modelleisenbahnen gibt es aktuelle Auslieferungen aus dem Programm 2008 zu vermelden. So erreichten im März die ersten, gesuperten Dampflokomotiven der Baureihe 78 (Art.-Nr. 5078) und 86 (5086) ihre neuen Besitzer.

Noch nicht angekündigt war die ebenfalls erstausgelieferte Modifikation der Baureihe 85 (5085), die eine weitere Neuheit 2009 darstellt. Alle Änderungen an den drei verschiedenen Märklin-Serienmodellen umfassen ein komplettes Gestänge, Bremsenachbildungen (auch an Vor- und Nachlaufgestellen bei der BR 78), angesetzte Beschilderungen, echte Kohle im Tender, größenrichtige Puffer sowie nun auch große Gegengewichte an den Treibachsen. Wahlweise sind auch Digitalumrüstungen und Haftreifen erhältlich.



Offenbar konnte unser Umbau des „Steppenpferds“, den wir in zwei Teilen Ende 2007 und Anfang 2008 vorgestellt haben, begeistern: Die Baureihe 24 mit Witte-Windleitblechen wird nun als Wunschmodell angeregt.



Einer der aktuellen Neuauslieferungen bei Bahls Modelleisenbahnen: gesuperte Dampflokomotive der Baureihe 86 auf Märklin-Basis. Foto: Bahls Modelleisenbahnen



Nicht angekündigt war die gesuperte Version der Baureihe 85 von Märklin. Sie ist unter Art.-Nr. 5085 erschienen. Foto Bahls Modelleisenbahnen

Trainini®-Veröffentlichung bei Herpa:

In der aktuellen Ausgabe 2/2009 des zweisprachigen Flugzeugmagazins „WingsWorld“ (deutsch/ englisch) von Herpa ist eine Veröffentlichung des **Trainini®**-Chefredakteurs Holger Späing zu finden. Wer sich noch gut an das internationale Spur-Z-Wochenende in Geseke 2008 erinnert, dem wird das Thema nicht unbekannt vorkommen.

Dort wurden nämlich die wichtigsten Bestandteile des Bastelberichts bereits lose in einer Vitrine zusammengestellt und unter dem Stichwort **Trainini Projekte** gezeigt. Anschließend entstand aus der eigentlich für Modellautos gedachten Tischvitrine, dem Modell einer Lockheed F-104G Starfighter der deutschen Luftwaffe (JaBoG 36 aus Hopsten bei Rheine) im Maßstab 1:200 und einigen Modellbahnmaterialelementen der Firma NOCH ein kleines Diorama zur wirkungsvollen Präsentation von Flugzeugmodellen.

STOPOVER Diorama

Holger Späing ist ein Hobbymodellbauer und Autor des Trainini®-Magazins. In der aktuellen Ausgabe 2/2009 des zweisprachigen Flugzeugmagazins „WingsWorld“ (deutsch/ englisch) von Herpa ist eine Veröffentlichung des **Trainini®**-Chefredakteurs Holger Späing zu finden. Wer sich noch gut an das internationale Spur-Z-Wochenende in Geseke 2008 erinnert, dem wird das Thema nicht unbekannt vorkommen.

Dort wurden nämlich die wichtigsten Bestandteile des Bastelberichts bereits lose in einer Vitrine zusammengestellt und unter dem Stichwort **Trainini Projekte** gezeigt. Anschließend entstand aus der eigentlich für Modellautos gedachten Tischvitrine, dem Modell einer Lockheed F-104G Starfighter der deutschen Luftwaffe (JaBoG 36 aus Hopsten bei Rheine) im Maßstab 1:200 und einigen Modellbahnmaterialelementen der Firma NOCH ein kleines Diorama zur wirkungsvollen Präsentation von Flugzeugmodellen.

In der aktuellen Ausgabe der WingsWorld ist ein Baubericht von Chefredakteur Holger Späing erschienen. Die einzelnen Dioramenelemente wurden bereits 2008 in Geseke als Projekt gezeigt. Heftabbildungen: Herpa

Trainini Jahres-CD 2008 umzugsbedingt auf den verschoben.

Mit Abschluss aller Umzugsarbeiten Ende April werden die Arbeiten an diesem Projekt wieder aufgenommen. Für das knapp 30-minütige **Trainini Jahresvideo 2008**, das wieder Bestandteil des

In Vorbereitung ist neben den bereits angekündigten, großen Dampflokotiven auch eine Baureihe 18⁶ der DB, die durch Neubekesselung aus der ehemaligen, bayerischen S 3/6 hervorgegangen war und im Gegensatz zu den Märklin-Modellen über ein gerades Führerhaus verfügt. Sie wird sich das Fahrwerk mit der ebenfalls noch in Vorbereitung befindlichen Baureihe 01¹⁰ Öl der DB teilen.



Die Idee ist natürlich auch für die Modellbahn in unserem Maßstab adaptierbar. So wundert es auch nicht, dass die in Geseke gezeigten Elemente nicht nur einen Ausblick auf zukünftige Themen gegeben haben sondern gleich eine Inspiration für Basteleien lieferten, die von einem Modellbahner längst im Forum der Z-Friends Europe vorgestellt wurde.

Interessenten zum Artikel wenden sich bitte direkt an den Herausgeber Herpa Miniaturmodelle GmbH (<http://www.herpa.de>). Chefredakteur und Ansprechpartner ist Herr Thomas Borgmann.

Aktueller Stand zur **Trainini Jahres-CD 2008**:

Wie wir bereits in der Februar-Ausgabe meldeten, mussten wir das Erscheinen der Zeitraum Mitte / Ende des 2. Quartals 2009

Archivmediums sein wird, sollen Anfang Mai noch zwei Szenen im Krefelder Z-Stübchen neu gedreht werden.

Trainini Jahres-CD 2008



Diese CD ist unverkäuflich.

Anschließend können alle Kapitel plangerecht geschnitten und zusammengestellt werden. Schon jetzt zeichnet sich ab, dass über die vielen, publikumsstarken Veranstaltungen des letzten Jahres – erinnert sei nur an Geseke, Dortmund, Bremen, Sindelfingen und Köln – nicht alle im gewünschten Umfang berichtet werden kann.

Natürlich werden wir versuchen, zusammen mit den Bahnjubiläen „100 Jahre S 3/6“ und „75 Jahre Fliegende Züge“ wieder eine facettenreiche und interessante Auflage zu erstellen, die möglichst viele Interessen abdecken kann.

Sobald die **Trainini Jahres-CD 2008** fertig gestellt ist, werden wir Sie an dieser Stelle informieren. Für schnellen Überblick soll auch wieder ein Vorschauvideo auf unsere Seiten eingestellt werden.

Rettungsplan des Insolvenzverwalters für Märklin:

Am 17. März 2009 erfuhren die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer von Märklin auf einer Betriebsversammlung wie es mit ihrer Firma weitergehen soll. Herr Michael Pluta, zu diesem Zeitpunkt noch vorläufiger Insolvenzverwalter, plante Entlassungen von 397 der insgesamt noch 1,417 Beschäftigten des gesamten Unternehmens. Die endgültigen Kündigungen wurden rechtzeitig zur Eröffnung des Insolvenzverfahrens am 31. März ausgesprochen.

Betroffen sind alle rund 60 Personen am Standort Nürnberg, wo aus Sicht Plutas nicht Kernkompetenzen der Märklin-Marken angesiedelt sind und rund 180 Menschen im ungarischen Győr. Für den Hauptstandort Göppingen konnten Betriebsräte und Gewerkschaft in Verhandlungen 39 der ursprünglich zum Abbau vorgesehenen 166 Stellen retten.

Damit verloren aber immer noch 127 Beschäftigte ihre Arbeit und werden nun für sechs Monate durch eine Transfergesellschaft aufgefangen. Jetzt gilt es, mit der verbliebenen Belegschaft von 524 Personen das Insolvenzverfahren gut zu überstehen. Gemeldet wurde, dass Einvernehmen zur Fortführung des Unternehmens bestünde.

Der vorläufige Insolvenzverwalter sah den harten Schritt der Kündigungen als unausweichlich und längst überfällig. Schnelles Handeln war gefragt, weil zum 1. April 2009 das staatliche Insolvenzgeld auslief und Märklin sich aus seinen Erlösen nun wieder selbst tragen muss.

Die Kündigungen trafen u.a. den Märklin-Pressesprecher und Kurator vieler Ausstellungen Roland Gaugele, der schon 25 Jahre für Märklin in verschiedenen Positionen tätig war. Betroffen ist auch seine Kollegin Gabriele Schwämmle, womit die bisherige Pressestelle faktisch aufgelöst wurde.

Mit den eingeleiteten Schritten will Herr Dr. Pluta 2009 wieder den Vorjahresumsatz von 121 Mio. EUR erreichen, keine roten Zahlen mehr schreiben (Vorjahresverlust ca. 21 Mio. EUR) und 2010 dann sogar 2,5 Mio. EUR Gewinn erwirtschaften.

Trainini® bezweifelt, dass diese Umsatzziele einer nachhaltigen Aufnahmefähigkeit des gegenwärtigen Modellbahnmarkts entsprechen. Außerdem fragen wir uns, wie diese Größen mit einer um etwa 25% verringerten Belegschaft erreicht werden können?



Hier traten sie noch gemeinsam auf: Michael Pluta (Mitte) und Roland Gaugele (rechts) am 13. März 2009 bei einer Eröffnung der Märklin-Ausstellung. Gute zwei Wochen später ist der ehemalige Pressesprecher den Sparplänen des Insolvenzverwalters zum Opfer gefallen. Foto: Stefan Wirth

Zweifellos aber wird sich Märklin nur gut saniert weiterverkaufen lassen. Das wissen auch die übrig gebliebenen Arbeitnehmer in Göppingen und Győr sowie die Arbeitnehmervertreter. Verwundern darf aber das im Rahmen eines Unternehmenskaufs genannte Gesamtinvestitionsvolumen von 100 Mio. EUR. Ein Interessent muss die Finanzierbarkeit dieser Summe nachweisen, um überhaupt in ernsthafte Kaufverhandlungen mit der Kanzlei eintreten zu dürfen.

Dieser Riesenbetrag, der nicht leicht wieder zu verdienen sein würde, führte in Modellbahnerkreisen längst zu Bedenken, ob nicht ernsthafte Interessenten gewollt oder ungewollt abgeschreckt würden. Herr Pluta täte unserer Ansicht nach gut daran, näher zu erläutern, für welche Zwecke einzelne Teilbeträge daraus aufzuwenden wären.

Unterdessen hieß es, dass auch die Umwandlung Märklins in eine Publikumsgesellschaft mit oder ohne einen größeren Investor erwägt werde. Die Marketingchance aus dieser Idee sei einmalig. Viele Märklin-Freunde wollten sich mit Beträgen zwischen 100 und 500 EUR an der angeschlagenen Gesellschaft beteiligen.

Herr Pluta hält die erforderlichen Gesamtbeträge aus diesem Kreis durchaus für am Markt zu beschaffen. Der Verkauf Märklins soll möglichst im August abgeschlossen sein, damit der oder die neuen Käufer bereits vom Weihnachtsgeschäft profitieren können.

Weitere Ersatzteilquelle für Märklin Mini-Club:

Wer hat sich nicht schon geärgert, dass ein dringend erforderliches Ersatzteil für eine Spur-Z-Lok von Märklin nicht mehr oder vorübergehend nicht lieferbar ist? Gleich mehrere Anbieter haben sich dieser Lücke angenommen und Angebote für Zetties entwickelt.

Ein weiteres davon können wir heute dank eines Lesertipps vorstellen: Bahnhöfle Modellbahnen im baden-württembergischen Bretten. Unter deren Seite mit der URL-Adresse <http://www.bahnhofle.de/mbt/mbtcgi-bin/iboshop.cgi?show4370,3929879810,900> finden sich viele Neuteile, auf die so mancher vergeblich gewartet hat.

Bei den auch für größere Spurweiten angebotenen Ersatzteilen handelt es sich übrigens um Neuteile und nicht um aus anderen, defekten Modellen gewonnenen Ersatz. Der Kontakt zu diesem Anbieter ist auf Deutsch, Englisch und Französisch möglich.

„Fahrt erwarten“ für unsere Spur Z:

Märklin gab am 19. März 2009 über eine beauftragte Werbeagentur bekannt, dass die Spurweite Z ein wichtiger Bestandteil der eigenen Sortimentsstrategie bleibe. Natürlich können sich solche Angaben gegenwärtig nur auf die Insolvenzverwaltung beziehen, doch sie zeigen letztendlich erste Ergebnisse der Analysen durch Insolvenzverwalter Dr. Michael Pluta.

Er hat die Interessen der Gläubiger zu wahren und Vermögenswerte zu ihrer Befriedigung zu sichern. Anscheinend ist dazu auch die kleinste, eigene Spurweite geeignet. Damit wurden Angaben bestätigt, die bereits gegenüber **Trainini®** eine Woche zuvor, am 12. März 2009 auch durch den Insolvenzverwalter persönlich getroffen wurden (siehe auch separater Artikel).



„Fahrt erwarten“ lautet das Ergebnis der Insolvenzverwaltung für unsere Spurweite Z. Damit stehen die Chancen gut, dass auch diese Baugröße eine Zukunft in bekannter Großserienproduktion hat.

Der Nachricht durch die Agentur ist aber zusätzlich auch zu entnehmen, dass auch künftig neu konstruierte Modelle und Wiederauflagen (gemeint sein dürften neben Farbvarianten auch Klassiker; Anm. der Redaktion) folgen werden.

Neuheit bei Full Throttle:

William Dean Wright hat unser seiner Marke Uncle Will's Full Throttle zwei neue, offene Schüttgutwagen ausgeliefert. Es handelt sich um einen US-Wagen-Typ mit Entladung nach unten durch zwei Rutschen („Two-bay Hopper“) in blauer Lackierung und Bedruckung der L&N (Louisville & Nashville).



Neuer Two-bay hopper der Louisville & Nashville (L&N) mit der Betriebsnummer 60058 aus der Doppelpackung 1 zu diesem Wagentyp von Uncle Will's Full Throttle (Art.-Nr. WDW 3016 L&N). Foto: Full Throttle

Der Wagen wird in Doppelpackungen (Art.-Nr. WDW 3016 L&N) mit den Betriebsnummern 60002 und 60058 (Set 1) sowie 60027 und 60097 (Set 2) ausgeliefert. Auf dem Foto ist der Wagen mit der Betriebsnummer 60058 aus dem ersten Set zu sehen.

Erhältlich sind die Wagen u.a. über das Ztrack-Center (<http://www.ztrackcenter.com>) unseres Partnermagazins.

Frühjahrsneuheiten bei Z-Modellbau:

Drei neue Modellvarianten hat Z-Modellbau in der zweiten März-Hälfte ins Programm aufgenommen. Darunter entfallen gleich zwei neue Versionen auf den „Glaskasten“, der im Dezember 2008 mit insgesamt gutem Ergebnis von **Trainini®** getestet wurde.

Die urige Lok erscheint nun im grünen Lack der Königlich Bayerischen Staatsbahn als PtL 2/2 4522 (Art.-Nr. 1102) mit schwarzem Dach. Die vom Hersteller veröffentlichten Fotos zeigen sie ohne Rahmenlinien am Führerstand, mit Blindwelle, Messingschildern, Dreilicht-Spitzensignal sowie korrekt außermittig platzierter, flacher Glocke.

Dringend wird damit der Bedarf an neuen, bayerischen Lokalbahnwagen, denn besonders für diese Länderbahnausführung gibt es keinen dazu passenden Personenwagen! Wir hoffen, dass schnell Abhilfe folgt und das Angebot zu einem kompletten Zug erweitert wird.

Eine Einzelgängerin im Dienst der BBÖ war nach dem 2. Weltkrieg die 98 304 (Art.-Nr. 1103), die 1945 von Rosenheim nach Wörgl umbeheimatet wurde. Sie leistete dort bei verschiedenen Zugförderungsstellen Dienst, darunter auch in Wien. 1953 wurde sie bei der inzwischen als ÖBB firmierenden Bundesbahn Österreichs in 688.01 umgezeichnet, 1957 erfolgte ihre Ausmusterung.

Sie ist komplett schwarz lackiert, besitzt aber ein rotes Gestänge und spitze Ziffern, die beim Vorbild auf dem Führerhaus angemalt waren. Zu ihrer Ausrüstung gehören weiter ein Zweilicht-Spitzensignal, eine Blindwelle. Auf dem Dach sind korrekt weder eine Dampflocke noch eine Petroleumlampenentlüftung, weil die Originallok elektrisch beleuchtet war.

Dritte im Bunde ist eine neue Version der niederländischen Kleinlok Sik in Ausführung der Niederländischen Staatsbahn (Art.-Nr. 3111), die in Deutschland kaum bekannt ist. Ihr Vorbild war eine Wegbereiterin auch für die deutsche Köf. Sie erscheint nun im dunkelgrünen Lack mit schwarzem Dach und roter Pufferbohle.

Da alle Modelle erst nach Auftragseingang gefertigt werden, ist mit einer dreimonatigen Wartezeit zu rechnen. Interessenten und Besteller finden weitere Informationen unter <http://www.z-modellbau.de!>



Alle drei Z-Modellbau-Neuerscheinungen auf einen Blick: PtL 2/2 4522 der K. Bay.Sts.B. (Art.-Nr. 1102), 98 304 der BBÖ (1103) und die grüne Sik der NS (3111). Fotos: Z-Modellbau

Trainini® hat einige Leser in den April geschickt:

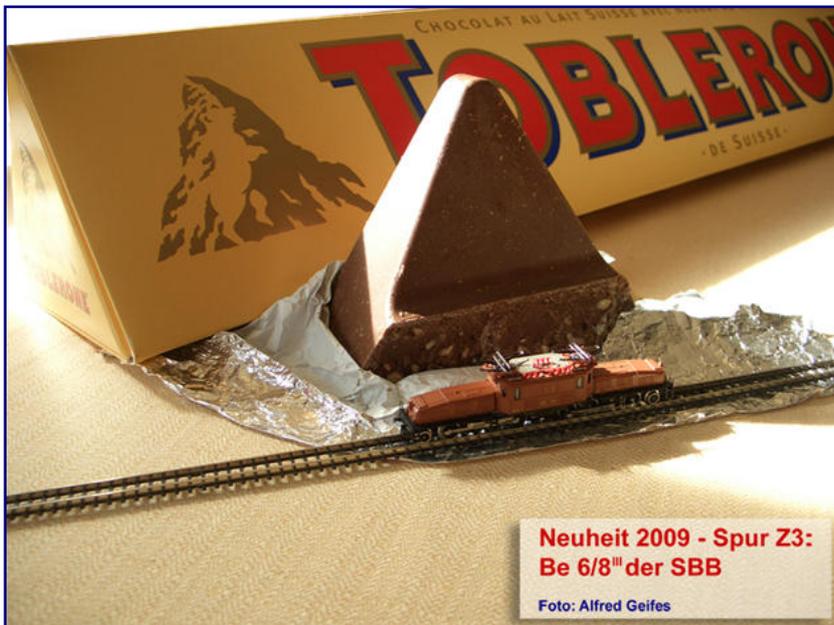
Erstmals hat sich auch **Trainini®** einen Scherz zum 1. April einfallen lassen. Er stammte von Alfred Geifes, der sich mit diesem Vorschlag schon im letzten Jahr an die Redaktion wandte.

Wir haben gemeldet, dass der Titel „Kleinste Serieneisenbahn der Welt“ wieder neu vergeben werden musste. Nun seien Modelle im Maßstab 1:660, also mit 2,2 mm Spurweite konstruiert worden. Der Name der neuen Spur laute „Z3“, der Hersteller „Z3 Lines“.

Ein gesamtes Startset mit reichlich Ausstattung und sogar digitaler Ausführung sei für 104,09 EUR Kaufpreis in Vorbereitung. Im Preis verbarg sich natürlich das Datum 1.4.2009, womit sich dem Aprilscherz auf die Schliche kommen ließ.

So wurde mit einer gehörigen Portion Humor spekuliert, ob Patente von Märklin genutzt würden oder die Firma gar selbst mit hinter der Entwicklung stecke, um sich den Weltrekord zurückzuholen.

Einige Leser riefen sogar erstaunt an, ob auch jemand aus der Redaktion dieses Kleinstmodell tatsächlich mit eigenen Augen gesehen habe oder es sich bloß um fremde Behauptungen handele.



Mit einer Scherzmeldung und diesem Bild haben wir unsere Leserinnen und Leser in den April geschickt. Foto: Alfred Geifes

Die meisten jedoch durchschauten den Trick mit der Schokoladentafel sehr schnell: Es handelte sich um eine gewöhnliche Spur-Z-Lok, deren Kupplungen vorne und hinten in der Bildbearbeitung wegretuschiert worden waren. Die Schokoladentafel war ein riesiges 4,7-kg-Exemplar, das selbst ein Modell im Maßstab 1:220 winzig aussehen lässt.

Mangels anderer Orientierungspunkte und der Erwartung an die Größe einer „normalen“ 100-g-Tafel war die optische Täuschung leicht möglich.

Wir danken allen Leserinnen und Lesern unserer Meldung für den bewiesenen Humor und Alfred Geifes für die witzige Idee. Uns hat Spaß gemacht!

Neues aus der Stader Waggon schmiede:

Als Besteller- und Interessenteninfo Nr. 1 der „Stader Waggon schmiede“ erhielten wir neue Informationen von KoMi-Miniaturen zu einem sehr spannenden Projekt, das wir gern schon mit einigen Informationen hinter den Kulissen begleitet haben.

Inhalt ist eine erste Probemontage des selbstentwickelten offenen Güterwagens Ommr 42 der Deutschen Bundesbahn. Realisiert werden beide Varianten des Fahrzeugs – mit und ohne Bremserbühne – zu je 40 Exemplaren.

Der Altbaugüterwagen wurde zwischen 1958 und 1961 aus der Bauart Linz, bei der DB als Omm 32 eingereiht, gefertigt. Es entfiel u.a. das vorherige Sprengwerk unter dem Wagen, weil durchgehende Längsträger verbaut wurden. In der Ausführung mit Bremserbühne ist der Wagen im Vorbild um 700 mm länger. Im Modell berücksichtigt wird zudem auch die abweichende Aufteilung der Versteifungsstreben an der nichtklappbaren Stirnwand sowie weitere Feinheiten.



Bereits die erste Probemontage des offenen Güterwagens vom Typ Ommr 42 mit und ohne Bremserbühne verspricht ein gutes Modell aus der Stader Waggon schmiede. Interessenten sollten mit einer Vorbestellung daher nicht länger zögern Foto: KoMi Miniaturen

Die letzten Vertreter dieser Wagengattung wurden erst 1987 ausgemustert. Das verspricht einen bunten und epochenübergreifenden Einsatz auf der Modellbahn. Da es nur wenige offene Güterwagen in Bundesbahnausführung gibt, wird er das Angebot sinnvoll und gut bereichern. Ganzzüge vergangener Zeiten erhalten so doch noch eine belebende Wagen Vielfalt.

Der Wagen wird aus Ätzteilen gefertigt, die von FR Freudenreich Feinwerktechnik zugeliefert werden. Nach der Lackierung werden sie um Tampondruck-Beschriftungen ergänzt.

Für die Zurüstteile der Buckelbleche an den Türen konnten nun auch die Aufträge vergeben werden. Es folgen noch einige die Montage erleichternde Änderungen an den Ätzvorlagen.

Die Trainini®-Redaktion ist umgezogen:

Wir bitten alle diejenigen, die schriftlich mit uns kommunizieren, zu beachten, dass die Trainini®-Redaktion zum 15. April 2009 umgezogen ist. Da bei der Post kein Nachsendeauftrag gestellt wurde, ist die alte Anschrift spätestens nach dem 30. April 2009 nicht mehr erreichbar.

Die neue Adresse ist im Impressum unserer Seiten und des Magazins hinterlegt. Wichtig ist diese Information vor allem für alle Hersteller, mit denen wir im Kontakt stehen. Da es einige Zeit beanspruchen dürfte, bis alle durch uns informiert sind, ohne jemanden vergessen zu haben, halten wir eine Änderung auf Basis dieser Kurzmeldung für sinnvoll.

Mai-Juni-Neuheiten bei Herpa:

Das Herpa-Flugzeugsortiment im Maßstab 1:200 bringt auch für die Monate Mai und Juni 2009 Neuheiten, die sich für Spur-Z-Anlagen nach europäischem Vorbild eignen, darunter sind sowohl zivile als auch militärische Flugzeuge überwiegend der Gegenwart und jüngeren Vergangenheit.

Die Mikoyan MiG-29 „Fulcrum“ des Jagdgeschwaders 3 „Vladimir Komarow“ der NVA / LSG (Nationale Volksarmee, Luftstreitkräfte) im letzten Lackierschema vor der Wende (Art.-Nr. 552622) wird aus einer überarbeiteten Form gefertigt und wird mit austauschbarer Cockpitkanzel ausgeliefert.



Auch die Dassault Mirage 2000C EC 2/5 „Ile de France“ der Französische Luftwaffe

Schweizerische Luftwaffe McDonnell Douglas F/A-18C Hornet Fliegerstaffel 11 „Tiger Meet 2004“ (Art.-Nr. 552653). Foto: Herpa

(Armée de l'Air) im Farbschema „Operation Daguet 1990“ (552677) erhält eine austauschbare Cockpitkanzel und ist sogar eine Formneuheit. Hinzukommt noch die McDonnell Douglas F/A-18C

Hornet der Fliegerstaffel 11 der schweizerischen Luftwaffe in ihrer Sonderlackierung „Tiger Meet 2004“ (552653), die ebenfalls mit austauschbarer Kanzel geliefert wird.



Eine weitere Frühjahrsneuheit 2009 ist die Lufthansa Douglas DC-8-51 (552493). Foto: Herpa

Nach zivilen Vorbildern erscheinen die ATR-42-500 im Farbschema der Air France (552608), die von der Airlin Air betrieben wird und heute Kurzstreckenflüge für die große, französische Luftfahrtgesellschaft abwickelt sowie die Douglas DC-8-51 der Lufthansa (552493). Letzteres Flugzeug hat eine bewegte Vorbildgeschichte, denn es kam nur übergangsweise als Mietflugzeug zum damals treuen Boeing-Kunden Lufthansa.

Bei Zivilmodelle kennzeichnet neben ihrer Fertigung aus Metall noch eine echte Gummibereifung.

Nachfolger gesucht:

Aus gesundheitlichen und privaten Gründen möchte sich der Inhaber von Marsilius Trains in Krefeld gern von seinem Geschäft trennen. Daher wird mittelfristig ein Nachfolger gesucht, der Kunden- und Lieferantenstamm wie auch Warenbestände und die eigene Marke übernehmen soll.

Helmut Marsilius würde die Übergabe durchaus über einen zu bestimmenden Zeitraum noch persönlich begleiten, um eine nahtlose Fortführung zu ermöglichen.

Zum Portfolio gehören US-Artikel und –Modelle der Spuren N und Z sowie die eigene Produktlinie Marsilius Line, unter der bisher z.B. amerikanische Personenwagen nach dem Vorbild der Union Pacific erschienen sind.

Interessenten finden Informationen unter <http://www.n-trains.de/nachfolge.htm>. Sollte sich keine Person finden, wird Herr Marsilius die Geschäfte selbst weiter fortführen.

FR-Neuheit zur Zmod-Show in Oslo:

Pünktlich zur Ausstellung „Zmod-Show“ in Oslo, die zeitgleich mit Erscheinen dieser Ausgabe stattfindet, veröffentlicht FR Freudenreich Feinwerktechnik (<http://www.fr-modell.de>) eine dazu passende Neuheit, die in limitierter Auflage von 40 Exemplaren erscheint und zur Ausstellung erstmals angeboten wird.

Es handelt sich um einen Schiebewandwagen Bauart Tbis der Firma Norpapp (Art.-Nr. ZF801), eingestellt bei der Norwegischen Staatsbahn NSB. Die Vorbilder des Wagens wurden bei Aspelin

Stormbull in Norwegen gebaut. Auffälligster Unterschied zu ihren deutschen Pendanten sind die Bremserbühne und UIC-Puffer mit runden Tellern.

Die Modelle haben ein Fahrgestell aus Neusilber und Edelstahl, das bleifrei verlötet wird. Ihr Oberteil ist basiert auf dem Märklin-Wagen deutscher Bauart und ist daher aus Kunststoff. Vor der Neulackierung im norwegischen Farbschema wurden die Aufbauten zur guten Wiedergabe aller Details komplett entlackt.



Der Schiebewandwagen des Typs Hbis hat ein norwegisches Vorbild und gehört dort der Firma Norpapp. Er erscheint bei FR Freudenreich Feinwerktechnik in limitierter Auflage von 40 Wagen (Art.-Nr. ZF801) zur „Zmod-Show 2009“ in Oslo. Die Detailvergrößerung zeigt ein Beispiel für die lupenlesbaren Anschriften, die im Tampondruckverfahren aufgebracht wurden. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Die Bedruckung erfolgte mit Tampondruck, der bis zur Buchstabengröße von 0,24 mm lupenlesbar aufgebracht wurde (siehe Produktfoto).

In der zweiten April-Hälfte sollen dann auch die hellgrauen, offenen Güterwagen vom Typ L7 (später E) der SBB fertig sein. Wir haben dieses Modell als Variante des Modells ZF308 bereits in der Februar-Ausgabe angekündigt.

Erste Märklin-Solidaritätswagen ausgeliefert:

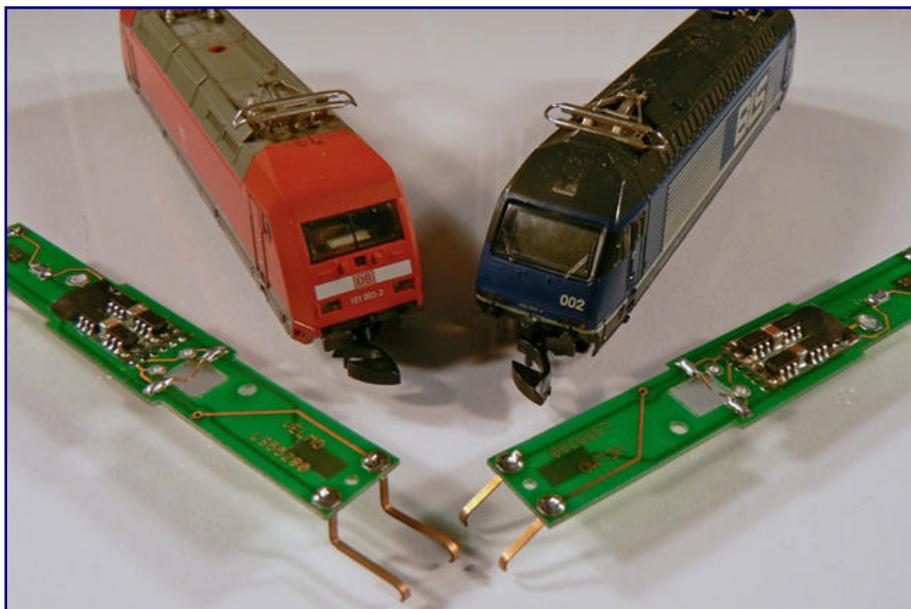
Der beidseitig verschieden bedruckte Spur-Z-Solidaritätswagen von Märklin (Art.-Nr. 86150) ist nun in die Auslieferungsphase gegangen. Die ersten Besteller halten bereits ihr gelungenes Exemplar in den Händen, so dass auch die übrigen sicher nicht mehr lange werden warten müssen.

Neuer Selectrix-Decoder für viele Märklin-Werbeloks:

Beim Tauschplatinenspezialisten Velmo erscheinen für Märklins BR 101 der DB AG (Art.-Nr. LS55280-A) und für die Serien 460 SBB und 465 der BLS (LS55280-B) neue Tauschplatinen zur Umrüstung für den Digitalbetrieb. Sie hören auf das Selectrix-Format. Bestandteil der Platine ist wieder der Decoder SLX831 von Rautenhaus.

Die Märklin-Modelle, die sich damit umbauen lassen, sind in großer Zahl als Werbelokomotiven erschienen und daher auf vielen Modellbahnanlagen verbreitet.

Das Besondere an den Tauschsätzen von Velmo ist wieder, wie gewohnt, dass sich Spur-Z-Modelle mit ihnen ohne Umbau für den Digitalbetrieb umrüsten lassen. Der Ursprungszustand lässt sich so jederzeit wieder herstellen, was besonders für Sammler ein wichtiges Kriterium darstellt.



Velmos neue Digital-Tauschplatinen (Art.-Nr. LS55280-A und LS55280-B) für das Format SCX versorgt ab sofort die Vielzahl der Märklin-Werbelokomotiven auf Basis der deutschen Baureihe 101 und der schweizerischen „Lok 2000“. Foto: Velmo, Claudius Veit

Ein weiteres Projekt ist die Überarbeitung der Velmo-Seiten (<http://www.velmo.de>). Gezielt für Digitalneulinge soll

es dort bald viele Antworten auf typische Fragen geben, um den Einstieg in die digitale Z-Welt zu erleichtern.

Zusätzlich wird eine Querverweisliste, sortiert nach Märklin-Artikelnummern, sämtliche verfügbaren Decoder aus dem Velmo-Programm auflisten. Auch Loks aus Zugpackungen und Sonderserien werden berücksichtigt. Dies vereinfacht die Suche nach dem passenden Decoder, weil vielen Spur-Z-Bahnern die genauen Baureihenbezeichnungen aller Loks nicht stets präsent sind.

Immerhin bietet Velmo mittlerweile für über 200 Märklin-Modelle einen passenden Decoder an!

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J.Kluz

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

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

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

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

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

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

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