

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



Runder Geburtstag beim ZMRR

Das große Werk im kleinen Maßstab
Schritt für Schritt zur Anlage (Teil 1)

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

in diesem Monat feiert das Z-Modul-Team Rhein-Ruhr (ZMRR) sein zwanzigjähriges Bestehen. Wir freuen uns, die regionale Gruppe von Zetties in dieser Ausgabe vorstellen zu dürfen.



Holger Späing
Chefredakteur

Zufällig verbindet mich einiges mit dem ZMRR, was heute vermutlich nicht mal mehr den Aktiven in Solingen bekannt ist: Es war die erste Spur-Z-Vereinigung, mit der ich nach meinem Einstieg in die kleine Spurweite auf der Intermodellbau in Dortmund bewusst in Kontakt kam. Klaus Hammesfahr war es, der meine Begeisterung für Modulanlagen und den Umbau von Rollmaterial weckte.

Insofern ist er der geistige Vater vieler Vorschläge, die seitdem in unserer Redaktion gedeihen konnten. Ich freue mich, dass er immer noch aktiv dabei ist. Es ist mir ein persönliches Anliegen, vor diesem Hintergrund auch auf die Jubiläumsausstellung am 5. Juni 2011 in der Modellwelt Wuppertal hinzuweisen, zu der das ZMRR alle Interessierten herzlich einlädt – gern auch als Aussteller.

Vielleicht sehen wir uns ja dort und finden Zeit für ein nettes Gespräch?

Ein weiteres, dominierendes Thema dieser Ausgabe ist der Anlagenbau: Heute beginnen wir unsere gemeinsam mit dem Experten Götz Guddas aufgelegte Reihe. Schritt für Schritt möchten wir Ihnen zeigen, wie aus Holz, Gips und anderen Werkstoffen sowie jeder Menge guter Ideen die persönliche Traumanlage entsteht.

Ich möchte Sie ermutigen, es selbst zu wagen und einfach ans Werk zu gehen, ohne sich Gedanken darüber zu machen, was alles schief gehen könnte. Sie werden sehen, der Anlagenbau ist kein Hexenwerk. Sicher kostet er Zeit und Geld, vermittelt aber auch viele wertvolle Erfahrungen. Einmal begonnen verlieren die meisten Anfänger schnell die Scheu vor ihrem Erstlingswerk.

Fragen auf dem Weg zum eigenen Werk beantworten wir natürlich gern. Eine weitere Empfehlung ist das kostenlose Forum der Z-Freunde International e.V., in dem Gleichgesinnte immer gern mit Rat und Tat zur Seite stehen.

Den thematischen Abschluss macht ein weiterer Hartkartonbausatz: Das Werk von Märklin fällt nicht nur durch seine Dimensionen aus dem Rahmen, es besetzt ein lange vernachlässigtes Segment in gelungener Weise.

Er gefiel uns auch hinsichtlich seiner Architekturwahl, des Preis-Leistungsverhältnisses und der flexiblen Einsatzmöglichkeiten, die sich bei weitem nicht nur auf eine Autofabrik beschränken müssen. So verspricht der Kartonmodellbau unverhofft zu einem zweiten Jahresschwerpunktthema zu werden. Es zeigt sich, dass diese noch recht junge Technik auch in Europa kräftig auf dem Vormarsch ist.

Nicht vergessen wollen wir die Kurzmeldungen am Ende der Ausgabe. Mit dem Frühling kündigen sich bereits wieder viele, weitere Neuheiten an, obwohl die Spielwarenmesse gerade mal zwei Monate hinter uns liegt. In diesem Sinne wünsche ich Ihnen eine angenehme Lektüre!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Autofabrik mit viel Potenzial.....4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Holzarbeiten exakt nach Plan.....11

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Aktuell kein Beitrag

Impressionen

20 Jahre Z-Modul-Team Rhein-Ruhr.....20

Zetties und Trainini im Dialog.....31

Impressum.....41

Wir danken Frank Drees (Archistories), Lothar Kuballe und Götz Guddas für ihre Unterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. April 2011

Titelbild:

Dorthausen West heißt der Bahnhof auf einem der Module des ZMRR. Soeben ist eine 111 mit einer S-Bahn der Rhein-Ruhr-Region in den für das Bergische Land typischen Bahnhof eingefahren.

Das Werk von Märklin

Autofabrik mit viel Potenzial

Über neue Gebäudemodelle konnten die Zetties in den letzten Jahren nicht klagen. Mit der Komplettierung des Schwerpunktthemas „Das Werk“ durch den Ergänzungsbausatz 89796 hat der Göppinger Marktführer für einen Meilenstein gesorgt. Wir nutzen die Gelegenheit für einen ausführlichen Blick auf die beiden Bausätze und die Möglichkeiten, die sich mit ihnen für die Modellbahnanlage ergeben.

Mit Schwerpunktthemen hat Märklin in der jüngeren Vergangenheit nicht nur die Zetties erfreut. Die Idee, einen großen Teil des Neuheitenprogramms einem festen Thema zu widmen und verschiedene Modelle aufeinander abzustimmen, fand bei den Modellbahnern gute Resonanz. Märklin verstand es, seinem Rollmaterial passende Gebäudebausätze hinzuzugesellen, was in der Summe beeindruckende Motive für die Anlagengestaltung hervorbrachte.

Bei Industriethemen bietet sich dafür besonders die Baugröße Z an, denn die tendenziell großen Gebäudekomplexe haben einen enormen Platzbedarf, den kaum eine H0-Anlage bieten kann. Selbst in der Spurweite Z geraten wir an Grenzen. Wer jemals ein echtes Automobilwerk gesehen hat, der weiß aus eigenem Erleben, dass es ohne Kompromisse im Modell nicht darstellbar ist. Das gilt auch für die Werke zur Nutzfahrzeugproduktion sowie für vergangene Epochen der Zeitgeschichte.



Märklins Gebäudegruppe „Das Werk“ (Art.-Nr. 89797) bietet Einsatzmöglichkeiten weit über eine Autofabrik hinaus. Auch im Maßstab 1:220 nimmt der Bausatz eine ansehnliche Fläche ein. Foto: Archistories

Deshalb stellt auch Märklins Schwerpunktthema letztendlich nur einen Kompromiss dar: Das vollständige Gebäudeensemble braucht sehr viel Platz auf der Modellbahnanlage und beeindruckt durch seine große Ausdehnung. Dennoch ist es weit von den Proportionen seines Vorbilds entfernt.

Wohl deshalb ist auf der Bausatzverpackung neutral von einem Industriebetrieb zu lesen, obwohl der Bezug zum Automobil durch das themenbezogen angebotene Rollmaterial unübersehbar ist. Unsere Anregungen gehen dahin, den Architekturbausatz auf einem Modul einzusetzen, das sich ausschließlich dem Industriethema widmet und trotzdem nur den überschaubaren Ausschnitt eines größeren Werks glaubhaft darzustellen versucht.

Dabei ist es gleichgültig, ob die beiden Bausätze tatsächlich als Automobilfabrik der fünfziger und sechziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts eingesetzt werden oder nicht. Der typische Stil der verschiedenen Gebäude folgt dem Zeitgeschmack industrieller Zweckbauten des frühen 20. Jahrhunderts. Dessen Vorstellungen galten unabhängig vom jeweiligen Gewerbe.



Jüngst ausgeliefert wurde auch der Ergänzungsbausatz (89796), der das Fabrikensemble durch Werkshallen und Kamin sinnvoll ergänzt. Foto: Archistories

Deshalb wären einzelne Gebäude auch in völlig anderem Zusammenhang nutzbar: Die Verwaltung könnte ebenso gut zu einer Zeche gehören, einer der Werkshallen könnte dort eine Maschinenhalle darstellen. Die weiteren Hallen ließen sich ebenso in der Metallbearbeitung oder im Maschinenbau finden.

Unser Lösungsvorschlag der Ausschnittswiedergabe auf einem Modul bindet derweil auch den Schienenverkehr sehr gut ein, denn er erlaubt gleichzeitig einen ungestörten Blick auf Rangier- und Anschlussgleise der Werkshallen: Die die Gebäude nehmen dort auch eine Funktion als optischer Abschluss des Moduls nach hinten wahr.

Die Illusion der weiteren Ausdehnung ließe sich über Hintergrundkulissen fortführen, wie sie bei MZZ zu finden waren oder nach individuellen Vorstellungen bei JoWi-Modellbahnhintergrund zu bestellen sind.

Diese Ideen vorausgeschickt, widmen wir uns den beiden Märklin-Bausätzen nun etwas detaillierter. Anmerken möchten wir aber, dass wir bislang keines der Gebäude selbst zusammengebaut haben. Dieser Artikel darf deshalb nicht als Testbericht missverstanden werden.

Bewerten können wir auf Basis bisheriger Erfahrungen mit anderen Bausätzen die allgemeine Umsetzungsqualität des Produkts - nicht aber die individuelle Passgenauigkeit der Einzelteile sowie die tatsächliche Stabilität der einzelnen Gebäude. Da uns Märklins verantwortlicher Zulieferer Archistories,

ein junges Unternehmen aus Hannover, aber bekannt ist, vertrauen wir auf die Qualität, die wir aus anderen Arbeiten kennen gelernt haben.

Konkrete Bedenken haben wir vor allem deshalb nicht, weil es vor der Produktion auch einen Probezusammenbau auf Herstellerseite gab, aus dem die in unserem Beitrag gezeigten Aufnahmen stammen. Produktionsschwankungen, die messbaren Einfluss auf die Auslieferungsqualität haben, waren und sind nicht zu erwarten.

Beim verwendeten Architektur-Hartkarton handelt sich um durchgefärbtes Material in Museumsqualität, das aufgrund seiner Dichte und Dicke keine statischen Probleme erwarten lässt.

Alle Teile sind präzise in Lasertechnik geschnitten, alle anzusetzenden Teile lassen sich exakt positionieren, wie wir schnell herausfinden konnten.

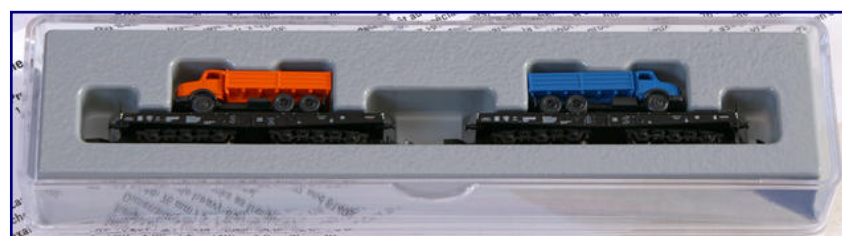
Für das gewählte Material spricht auch Märklins Empfehlung, handelsüblichen Weißleim für die Montage zu benutzen.

Im Gegensatz zu den sonst häufig verwendeten Klebstoffen wie Uhu hart basiert er auf Wasser. Dies ist ein Indiz für die relative Unempfindlichkeit dieses hochwertigen Architekturbausatzes. Denken Sie aber bitte daran, möglichst einen Leim ohne Schlagstoffe zu verwenden! Wir erinnern noch mal an unseren eigenen Fehler aus dem Baubericht der März-Ausgabe.

Ein anderer Klebstoff empfiehlt sich laut Anleitung nur für die Fenster, die als Folien hinter die Rahmen zu kleben sind. Hier ist ein Alleskleber auf Lösemittelbasis die erste Wahl. Im Bereich der Klebeflächen lässt sich die Folie durch Aufrauen sogar noch etwas „vorbereiten“, um eine höhere Haftung auf dem Karton zu erzielen.



Feine Gravuren des Mauerwerks und aller Details prägen die Gebäude beider Bausätze, die Fugen heben sich hell vom Stein ab. Die Farbe des Kartons entspricht übrigens dem Stellwerk Baruth, wie wir es in der letzten Ausgabe vorgestellt haben. Foto: Archistories



Zum Lieferumfang der Ergänzungspackung gehören auch zwei Schwerlastwagen vom Typ Sa 705 der DB, beladen mit zwei gelungenen Mercedes-Rundhaubern mit Kippmulden.

Die gewählte Mauerwerksfarbe für „Das Werk“ entspricht übrigens exakt dem Ziegelrot des Stellwerks Baruth von Moebo exclusive, das wir für die letzte Ausgabe gebaut haben - ein Punkt am Rande, der vielleicht für den einen oder anderen Zettie nicht unerheblich sein dürfte.

Der erste Punkt, der uns auffiel, waren die gut bebilderten und

ausführlichen Anleitungen, die Märklin seinen Bausätzen 89797 (Grundpackung „Das Werk“) und 89796 (Ergänzungsbauatz inkl. zwei beladener Schwerlastwagen) beigelegt hat.

Sie beginnen mit allgemeinen Hinweisen in Textform in den vier Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch und Niederländisch. Dort sind auch die Leim- und Klebstoffempfehlungen des Herstellers zu finden. Es folgen grafische Darstellungen aller Bauteilbögen samt Kennzeichnung der Teile durch ein originäres Kürzel, das beim Zusammenbau eine eindeutige Zuordnung ermöglicht.

Die folgenden Schritt-für-Schritt-Illustrationen lassen sich unabhängig von der Landessprache leicht verstehen und gut nachvollziehen. Sie ersparen deshalb lange, länderspezifische Anleitungstexte. Doch obwohl sie jedem noch so guten Text haushoch überlegen sind, fehlen einige Anmerkungen in deutscher Sprache nicht: Warum dort auf die übrigen drei Sprachen verzichtet wurde, erschließt sich uns nicht. Möglich ist, dass hier nach Teilaufgaben für die verschiedenen Märkte differenziert wurde.



Auch ein schöner Rücken kann entzücken: Das Werk macht aus jeder Perspektive eine gute Figur. Und auch das Preis-Leistungsverhältnis ist tadellos. Foto: Archistories

Unmissverständlich lässt sich jedenfalls nachvollziehen, wohin ein Bauteil gehört und wie es dort anzubringen ist. Besonders hilfreich ist das an den Stellen, an denen mehrere Elemente funktionell zusammenwirken. In diesen Fällen kann die Einbaureihenfolge entscheidend sein.

Als Beispiel sei dafür der rechteckige Schornstein der Werkserweiterung genannt: Der insgesamt 141 mm hohe Industriekamin mit quadratischer Grundfläche besteht aus besonders vielen Teilen. Sie bilden außen exakt die sich verjüngenden Formen des Vorbilds nach, während Innenteile für die erforderliche Stabilität des Elements sorgen.

Werfen wir bei dieser Gelegenheit doch gleich einen Blick auf die einzelnen Bestandteile der beiden Bausätze. Märklins Architektur-Bausatz-Set „Das Werk“ (Art.-Nr. 89797) beinhaltet vier einzelne Gebäude, die bereits als vollständige Industrieinheit genutzt werden können:

- ein Direktions- und Bürogebäude,
- eine Produktions- und Werkhalle mit Sattel-Mansarddach,
- eine Produktions- und Werkhalle mit Sheddach, fünffach geteilt sowie
- eine Portierloge (auch als kleines Mehrzweckgebäude nutzbar).

Das Ergänzungsset „Das Werk“ (89796) vervollständigt diesen Komplex wie folgt:

- ein Heizhaus,
- einen Industriekamin und
- eine Produktions- und Werkhalle mit Mansarddach sowie
- zwei Schwerlastwagen Sa 705 der DB, beladen mit LKW-Modellen Mercedes Rundhauber.

Zu diesem Themenschwerpunkt gehört auch die noch nicht ausgelieferte Zugpackung 81409 mit einer Diesellokomotive der ehemaligen DB-Baureihe 261 in Farben und Beschriftung der früheren Daimler-Benz AG, zwei Autotransportwagen Laaes 541 mit Mercedes-PKW-Modellen als Ladegut, einem Schiebewardwagen Hbis sowie einem weiteren Schiebewardwagen mit Anschriften des Autozulieferers „Continental“, Typ Hbis-t.

Beschriftet sind alle Schienenfahrzeuge passend zu Epoche IV, woraus sich in Verbindung mit den Automodellen ein Einsatzzeitfenster zwischen 1967 und 1976 ergibt, denn in diesem Zeitraum wurde der Mercedes /8 – eines der größten Erfolgsmodelle von Mercedes-Benz – gebaut und als Neuwagen ausgeliefert.



Letzte, noch fehlende Ergänzung ist die Zugpackung mit Mercedes-Werksdiesellok und vier Güterwagen (81409). Beladen sind die Autotransportwagen mit einem der größten Erfolgsmodelle in der PKW-Geschichte der früheren Daimler-Benz AG.

Strukturell folgen die Bausätze dem gleichen Prinzip, das wir beim Stellwerk Baruth kennen gelernt haben: Den Kern bildet ein Innengebäude aus dunklem Karton. Dessen Teile bilden die statische Grundlage für das fertige Modell und übernehmen gleichzeitig die Wiedergabe von Innenwänden, Türen und Fenstern.

Auf diesen Gebäudekern werden die Außenwände aufgeleimt, auf denen in Lasergravur die Ziegelsteinstruktur typischer Gründerzeitbauten wiedergegeben wurde.

Die Größe der Ziegel ist als absolut maßstäblich zu bezeichnen, die Tiefe der Gravuren überzeugend. Damit stimmt auch der Eindruck der Mauerwerksfugen, die heller hervortreten und gemeinsam mit den Backsteinen für einen harmonischen Eindruck sorgen.

Die Dächer bestehen auch hier aus stabilen Unterplatten, die oben aufgelegt und auf den Innenwänden durch einfaches Anklipsen befestigt werden. Die für den Betrachter sichtbare Dachauflage ist dünner und ruht auf dieser Unterkonstruktion.



Die Ziegelstrukturen sind als absolut maßstäblich zu bezeichnen. Sie spielen eine entscheidende Rolle bei der Wahrnehmung. Foto: Archistories

Zum Abschluss sind noch Ansetzteile aufzuleimen, mit denen besondere Strukturen dreidimensional wiedergegeben werden. Dazu gehören Hausschornsteine ebenso wie umlaufende Grundmauern zur Einfassung der Gebäude.

Wichtig ist an dieser Stelle noch der Hinweis, dass „Das Werk“ weitere, besondere Details wie manuell zu öffnende Hallentore besitzt. Dies vervielfacht die Möglichkeiten einer flexiblen Darstellung verschiedener Anlagenszenen, z.B. bei Verlegen eines Gleisanschlusses in eine Werkshalle. Wir halten es mit zusätzlichen, den Karton noch weiter durchhärtenden Maßnahmen – realisiert durch Lösemittel und cyanacrylatbasierte Kleber – auch für möglich, einen elektrischen Torantrieb zu installieren.



Aufwändig konstruiert ist auch der viereckige Kamin des Heizhauses – auch wenn ihm das von außen nicht anzusehen ist. Ein interessantes Detail für die Szenenausgestaltung sind die manuell zu öffnenden Werkstore der Hallen. Foto: Archistories

Natürlich erfordert das viel Tüftlerarbeit, aber diese Aufgabe scheint lösbar zu sein. Wer Ambitionen in diese Richtung hat, sollte dies schon vor dem Zusammenbau berücksichtigen, um die erforderliche Mechanik und deren Antrieb an geeigneter Stelle vorzusehen.

Insgesamt weisen die beiden Märklin-Bausätze nach dem Archistories-Schema einen geringeren Detaillierungsgrad als die Mehrzahl der eigenen Bausätze auf. Dies soll unsere Leserinnen und Leser aber nicht beunruhigen, denn es ist den Gebäuden nicht anzusehen: In diese Bewertung fließen auch Besonderheiten wie eine Innenraumaufteilung ein und die ist bei einem Fabrikgebäude entbehrlich.

Eine weitere „Flucht ins Detail“ hätte einen akzeptablen Marktpreis konterkariert. Und gerade hier steckt nämlich ein weiterer Pluspunkt, der ausdrücklich zu betonen ist! Märklin hat für die beiden Bausätze eine äußerst moderate Preisempfehlung ausgesprochen. Dies wird sofort deutlich, wenn der

Lieferumfang der Bausätze und die Größe der einzelnen Gebäude mit anderen Angeboten, meist aus dem Bereich der Spritzgusstechnik, verglichen wird.

Zusammengefasst haben uns sowohl die ausgefallene Idee, mit der das vernachlässigte Segment großer Industriebauten erfolgreich besetzt wird, deren hochwertige und durchdachte Umsetzung sowie das gute Preis-Leistungsverhältnis der Bausätze beeindruckt. Aus diesem Grund sind Märklins Grund- und Erweiterungsbausatz als logische Einheit für die Neuerscheinung des Jahres 2011 in der Kategorie Zubehör nominiert.

Hersteller- und Vertriebsinformationen:

<http://www.maerklin.de>

<http://www.archistories.com>

Anzeige

Jetzt erhältlich...



175 Jahre deutsche Eisenbahngeschichte anhand der Spurweite Z dargestellt im

Trainini Jahresvideo 2010:

175 Jahre deutsche Eisenbahnen

5 Jahre Trainini

Bestellungen an jahres-cd@trainini.de
(Abgabe gegen Eigenkostenerstattung)

Trainini
Komplett Spur Z.

Schritt für Schritt zur Anlage (Teil 1)

Holzarbeiten exakt nach Plan

Mit diesem Artikel über den Rohbau einer Modellbahnanlage beginnen wir unser Jahresschwerpunktthema 2011. Als kompetenten Partner für diese Reihe haben wir mit Götz Guddas einen anerkannten Zettler gewinnen können, der uns Schritt für Schritt zur Traumanlage führen wird. Den Anfang machen neben einer guten Vorplanung die Holzarbeiten. Bis die Landschaft sichtbar wachsen kann, sind wichtige Vorbereitungen zu treffen.

Von Götz Guddas und Holger Späing. Aller Anfang ist schwer – das gilt auch und besonders für eine Modellbahnanlage. Es gibt verschiedene Techniken, wie aus Holz eine Landschaft wird, in der unsere Modelle fahren können. Die älteste und einfachste davon ist der klassische Plattenbau. Bei ihr werden auf eine solide Echtholzplatte – bitte keine schweren und wenig tragfähigen Pressspanplatten verwenden – Gleise verlegt, Häuser gesetzt und Berge aufmodelliert.



Schritt für Schritt beschreiben wir das Entstehen der Anlage „Sägethal“. Doch bevor die Landschaft wie auf diesem Bild aussieht, sind viele Schritte erforderlich: Wir beginnen mit Planung und Holzarbeiten. Foto: Götz Guddas

Ihr Nachteil liegt auf der Hand: Keine Vorbildlandschaft verläuft über größere Flächen völlig eben. Landschaft bedeutet ein ständiges Auf und Ab, Berg und Tal, Erhebungen und kleinere Einschnitte. Daher sannen die Modellbahner schon früh nach alternativen Techniken. Als Nachfolger ist der offene Rahmenbau anzusehen.

Bei dieser Technik konzentrieren sich die Vorarbeiten des Modellbauers auf das Bauen eines stabilen Rahmens aus Holzprofilen, der die Außenmaße der späteren Anlage definiert. Als Versteifungen und Auflagen für die spätere Struktur werden Quer- und Längsstreben, ebenfalls aus Holz, eingebaut. Damit ergibt sich in der Summe wieder eine ebene Grundfläche als Ausgangsbasis. Ihr Untergrund nimmt später elektrische Anschlüsse auf und verbirgt die Kabelführungen.



Die Spantenbauweise ist allen anderen Techniken überlegen, stellt aber hohe Anforderungen an den Modellbauer. „Sägethal“ entstand auf diese Weise. Foto: Götz Guddas

Die Fläche wird im Gegensatz zum klassischen Anlagenbau nicht vollflächig mit einer Holzplatte abgedeckt. Nur Teilflächen, z.B. die Standorte von Häusern erhalten Auflagen aus Sperrholz.

Gleiches gilt für die Eisenbahntrassen, die passgenau zurechtgesägt und dann als erstes eingebaut werden.

Dafür sind zwischen Rahmen und Streben zusätzliche Klötze und Leisten einzusetzen, mit denen sich der spätere Gleisverlauf in gewünschter Höhe darstellen lässt. Auf diesen Distanzhölzern werden die Trassenbretter montiert.

Eine Weiterentwicklung dieser Technik ist die Spantenbauweise. Sie stammt ursprünglich aus dem Schiffs- und Flugzeugbau und erwies sich schon dort als

stabile und Gewicht sparende Lösung, weil hier Tragrahmen und Formgebung als konstruktive Einheit umgesetzt werden.

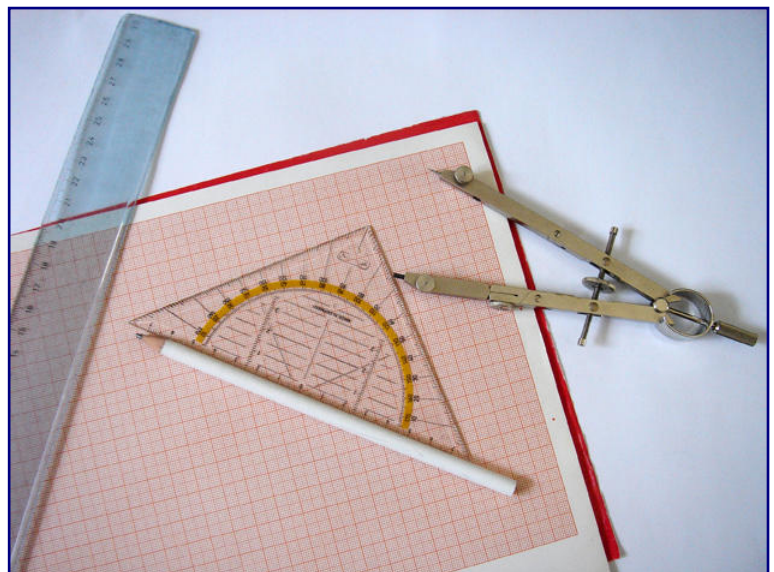
Das erspart Doppelarbeiten und mit ihnen auch Material. Als Beispiel sei das Innenleben eines Flugzeugflügels genannt. Die vielen Rippen, die ihm nach außen die Form geben, nennt man Spanten.

Planerische Grundlage

In dieser Bauart entstand auch die Erweiterung der Anlage „Güglingen“ von Götz Guddas, deren Bau wir, über mehrere Ausgaben verteilt, beschreiben wollen.

Sie erfordert gute Kenntnisse in der Holzbearbeitung, weil hohe Präzision gefordert ist und nahezu alle Landschaftsstrukturen bereits im Vorfeld zu berücksichtigen sind.

Weil jeder Spant, den wir in den Rahmen einfügen, eine Funktion als Querstrebe und Stütze für die später aufzulegende „Haut“ der Landschaft hat, ist umfassendes und gründliches Planen eine wichtige Voraussetzung, bevor wir überhaupt mit dem Bau beginnen können.



Die klassische Planungsmethode ist das Zeichnen mit Bleistift und Zirkel auf Millimeterpapier.

Diese Phase lässt sich klassisch mit Blei-

stift, Lineal, Geodreieck, Zirkel und Gleisplanschablone (Märklin 0212) auf Millimeterpapier absolvieren oder in moderner Weise am PC. Geeignete Programme sind Raily oder auch Wintrack (von Modellplan), das wir im letzten Jahr vorgestellt haben.



Einen plastischen Eindruck vom geplanten Gleisverlauf bietet Märklins nicht mehr erhältliche Gleisplanspiel oder die 3D-Ansicht des Planungsprogramms Wintrack.

Wintrack bietet zugleich auch die Möglichkeit, neben der Gleis- und Landschaftsplanung die Spanten direkt einzubeziehen.

Der Rechner ermittelt dann selbstständig Länge, Höhe und Zuschnitte aller vorgesehenen Streben.

Werden Sie mittels Plotter in Originalgröße ausgegeben, können die Drucke auch als Schablone oder Zeichenhilfe verwendet werden.

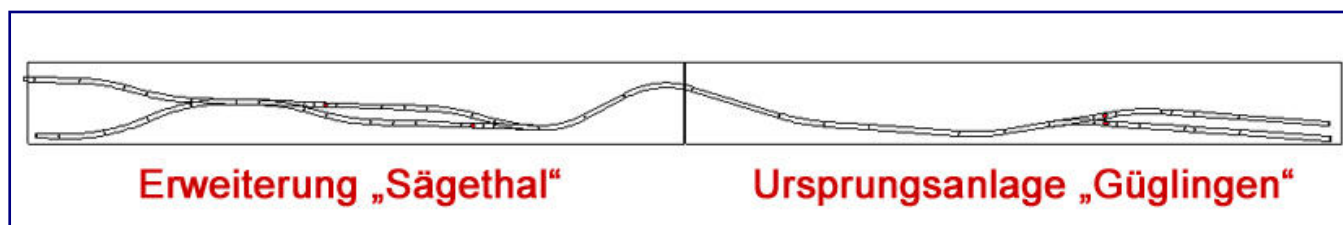
Doch grau ist alle Theorie: Egal wie die Vorplanungen erfolgen, jede Modellbahnanlage kann, wenn sie fertig ist, ganz anders wirken, als es auf dem Plan noch den Eindruck gemacht hat.

geringem Raum konzentriert wurden. Mag eine Steigung am Bildschirm noch akzeptabel wirken, entpuppt sie sich in der Wirklichkeit vielleicht doch als zu steil.

Vielleicht wirkt sie überladen, weil zu viele Gleise verlegt oder zu viele Themen auf

Wintrack bietet auch hier eine wichtige Hilfe dank 3D-Darstellungsoption. Leider ist im Lieferumfang nur wenig Gestaltungszubehör mit entsprechenden Grafiken hinterlegt. Abhilfe bieten entweder Erweiterungsangebote des Herstellers oder kostenlose Dateien, die von Wintrack-Nutzern über ein Forum weitergegeben werden.

Klassisch lässt sich ein dreidimensionaler Eindruck durch ein verkleinertes Modell gewinnen. Zu diesem Zweck bot Märklin ein Gleisplanspiel (Art.-Nr. 0232) im Maßstab 1:5 gegenüber den Miniclub-Schienen an. Heute ist es leider nur noch gebraucht zu beziehen.



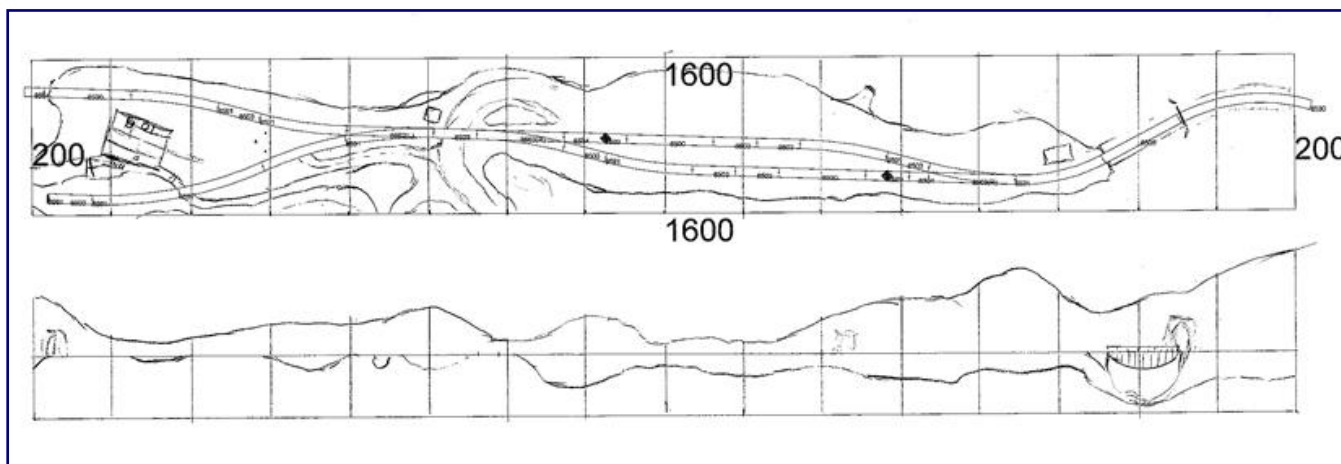
Der Gleisplan wurde mittels Raily erstellt, abweichend dann aber zu einem großen Teil mit Flexgleisen gebaut. Dies ermöglicht einen harmonisch geschwungenen Trassenverlauf. Zeichnung: Götz Guddas.

Doch langer Rede kurzer Sinn, wir kehren zurück zu den Planungen für den Anlagenanbau „Sägethal“. Die eingleisige, aus Güglingen kommende Nebenstrecke der Epoche III, verläuft in leicht geschwungener Streckenführung durch ein kleines Tal, das vorn durch einen Bachlauf und hinten durch einen Geländeanstieg begrenzt wird. Der sanfte Verlauf der Trassen lässt Märklins Flexgleis (8594; 660 mm Länge) geeignet erscheinen, womit kein Festlegen auf eine starre Geometrie erforderlich wird.

Zu berücksichtigen sind ein kleiner Ausweichbahnhof, im rechten Anlagendrittel und der Gleisanschluss eines Sägewerks (siehe **Trainini** 6/2009) im linken Anlagendrittel. Dieses Sägewerk soll endlich seinen Platz auf einer Anlage finden und ist konkreter Auslöser für den Bau der Anlagenerweiterung von Götz Guddas.

Der Tunneldurchstich am ersten Segment ist bereits erfolgt, so dass Götz Guddas jetzt richtig loslegen kann. Nur die Weichenantriebe müssen vorher konstruiert werden, da er da so seine eigenen Vorstellungen hat.

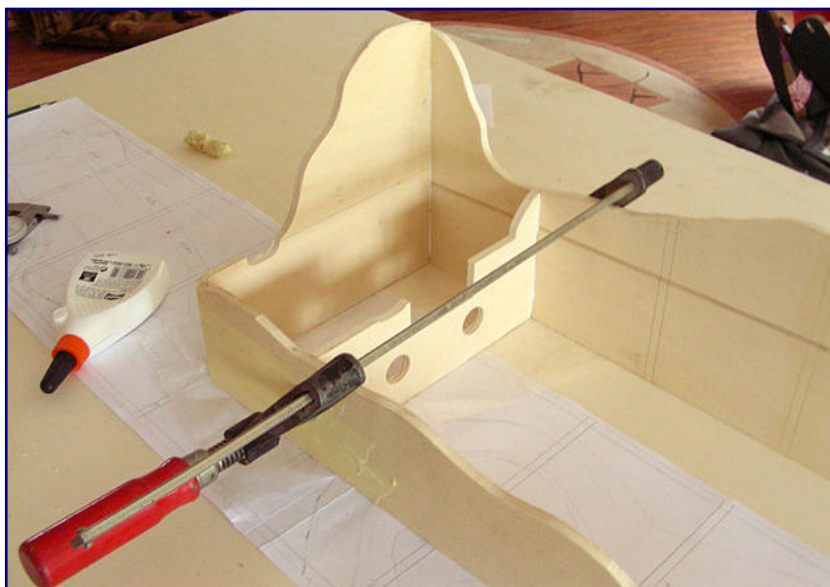
Bevor überhaupt die erste Rippe konstruiert und ausgesägt werden kann, ist – wie zuvor schon beschrieben - ganz genau zu planen, wie das Gelände später aussehen soll. Der Gleisplan entsteht in diesem Fall mit dem Programm Raily. In Originalgröße ausgedruckt und alle Blätter zu einem großen Dokument zusammengeklebt, erfolgt das Anzeichnen des Rippenabstands darauf.



Der nächste Planungsschritt bestand im Skizzieren der vorgesehenen Landschaft (oben), des Trassenverlaufs sowie der Höhen an Vor- und Rückseite der Anlage (unten). Anschließend wurde die Position aller Spanten eingezeichnet, um die Höhen wesentlicher Punkte aus der Zeichnung abnehmen zu können. Zeichnung: Götz Guddas

Das Gleistrassenbrett liegt wegen der Viessmann-Signale mit ihren langen Antrieben 80 mm über der Unterkante der Anlage. Auch das muss auf dem Plan festgehalten werden. Ebenso sind Brückenlager und Tunnelportale einzuzichnen. Unter der Trasse ist noch ausreichend Platz für die Unterflur-Weichenantriebe vorzusehen, sonst erschweren wir uns den Zugang mit Werkzeugen für das Fertigen der Einbaulöcher. Öffnungen für die Kabel dürfen ebenfalls nicht vergessen werden.

Nun kann der eigentlich Bau der Anlage beginnen: Aus 6-mm-Pappelsperholz wird der Anlagenrahmen aus zwei langen und zwei kurzen Geländerippen ausgeschnitten, an den Ecken auf Gehrung gesägt und mit Holzleim verleimt.

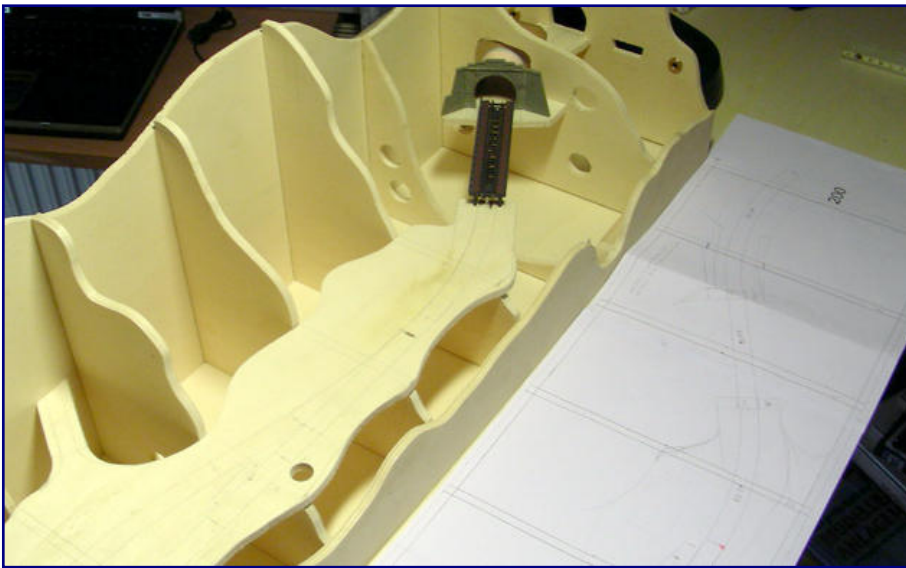


Aus 6-mm-Pappelsperholz wird der Außenrahmen gebaut. Anschließend werden die 15 Spanten nach und nach eingesetzt. Foto: Götz Guddas

Anschließend setzen wir die 15 Spanten nach und nach in den Rahmen ein. Beim Verleimen ist stets darauf zu achten, dass die Landschaftsrippen gerade und rechtwinklig in den Rahmen eingesetzt werden. Nur dann können wir davon ausgehen, dass auch die gesamte Anlage gerade wird und unserem Plan entspricht.

Trassenbretter

Das Gleistrassenbrett wird vom Plan und Spantengerüst abgemessen und auf eine Sperrholzplatte gezeichnet. Die Gleise müssen nun sehr genau aufgezeichnet werden, damit die Unterflur-Weichenantriebe später exakt an der richtigen Stelle sitzen. Spätere Korrekturen würden mehr Zeit erfordern als ein von Beginn an gründliches Arbeiten.



Auf die Spanten wird das Trassenbrett aufgesetzt, auf dem alle Gleisverläufe, Straßen und Wege bereits angezeichnet wurden. Wichtig ist eine exakt waagerechte Ausrichtung der Platte. Der in Originalgröße ausgegebene Anlagenplan ist dabei immer zur Hand (im Bild unten). Foto: Götz Guddas

Die Ausfräsungen für die Signale, Weichenstelldrähte und Antriebe folgen als nächstes.

Dann werden die beiden Trassenbretter ausgesägt und in das Spantengerüst eingepasst.

Mit etwas Vorstellungskraft lässt sich schon jetzt erahnen, wie die Landschaft später aussehen wird.

Bevor die Gleistrasse eingeleimt wird, empfiehlt es sich, an ihre Hinterkante schon den Fliegendraht mit dem Tacker anzuheften, weil der Bereich nach dem Einbau in die Anlage für das Werkzeug nicht mehr zugänglich ist.

Sobald das erfolgt ist, wird das Trassenbrett eingeleimt und das daran hängende Fliegengitter auch mit dem Spantengerüst verbunden.

Bachlauf und Brücke

Wer nur wenig Platz hat, der muss sich gut überlegen, wie viele und welche Themen seine Anlage verträgt. Nichts ist schlimmer als eine überladen wirkende Anlage: Jede Glaubwürdigkeit und Authentizität wäre dahin. Auch bei bester Ausgestaltung würde keine Szene mehr realistisch wirken.

So erwies sich der Glaube, das Sägewerk, den Bachlauf, den Weg, die Gleise und etwas Landschaft glaubwürdig zu vereinigen, würde ganz leicht werden, schnell als Irrtum. Es war gut und detailliert zu planen, um all das auf kleinem Raum zu einem stimmigen Gesamtwerk zusammenzufügen. Und manches Detail wird nun dennoch zur großen Herausforderung.

Geplant war, zwei Tunnelportale zu einer Natursteinbrücke umzufunktionieren und über den Bach zu führen. Alle Landschaftsstrukturen sollten mittels Fliegendraht und Gipsbinden entstehen, aber beim Bachlauf erweist sich das bald als zu schwierig.

Kurzerhand werden nachträglich viele Schichten Sperrholz unter das Trassenbrett geleimt und das so entstehende Holzmassiv ausgefräst. Mit einem 8-mm-Fräser wird der Bachlauf auf der Fräse

herausgearbeitet und danach mit einer Feile geschmeidig geschliffen. Götz Guddas fühlt sich bei dieser ursprünglich nicht geplanten Arbeit wie ein Krippenschnitzer.

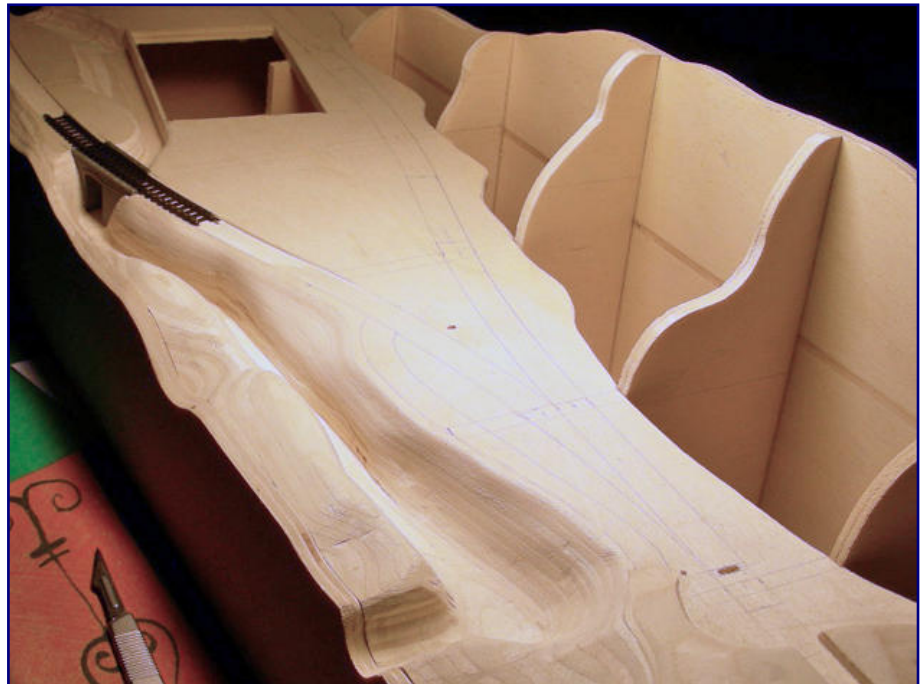
Um die Landschaft um den Bach dreidimensional in angemessener Weise gestalten zu können, muss der Bachlauf tiefer als ursprünglich geplant gelegt werden.

Leider hat die Wassermühle dadurch kein Wasser am Rad.

Deshalb muss noch ein Wehr mit Staustufe entstehen, die immer genug Wasser am Mühlenrad hält, um das Wasser anschließend 13 mm in die Tiefe stürzen zu lassen.

Eine zum Sägewerk passende Brücke lässt sich nur einbauen, wenn sie noch vor dem Wehr den Bach überquert.

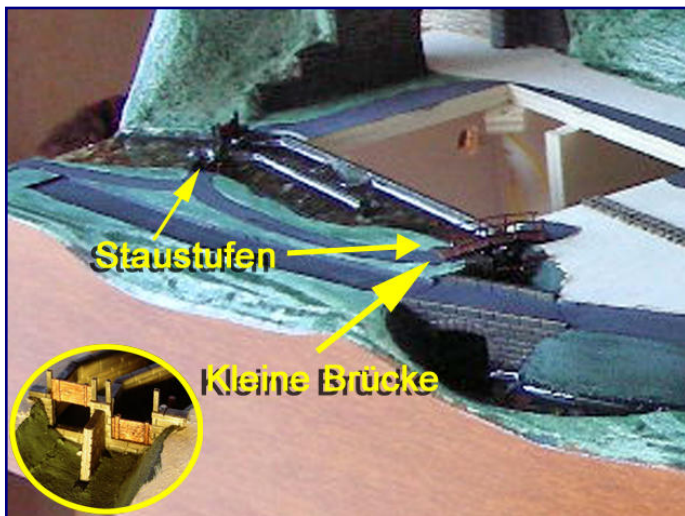
Danach läuft der Bach in ein breiteres Bett, eine Art See, um dann von der Anlage zu verschwinden. Viel Nachdenken war erforderlich, bis diese Planänderung gelungen umgesetzt werden konnte.



Abweichend vom ursprünglichen Plan musste das Bachbett aus mehreren, verleimten Sperrholzplatten gefräst werden. Foto: Götz Guddas

Brückenköpfe, Tunnelportal und Segmentübergang

Nun ist der kleinste Trassenteil dran, der es aber ziemlich in sich hat, wie bald festzustellen ist. Der Wunsch, den Gleisstoß zum Ursprungssegment nachträglich einfach justieren zu können, bereitet einige Kopfschmerzen.

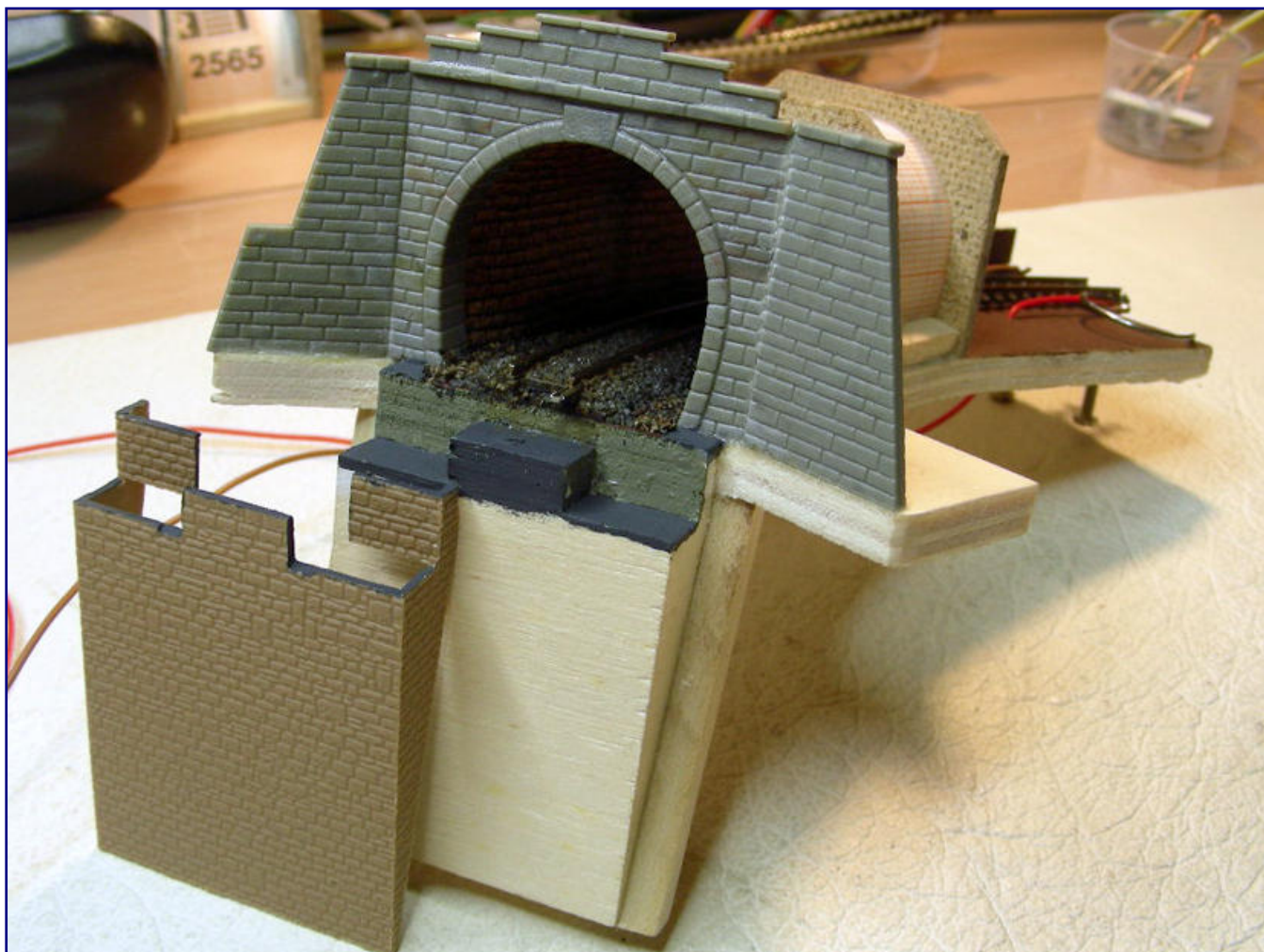


Diese Aufnahme erläutert die Anordnung der Staustufen und der kleinen Holzbrücke. Foto: Götz Guddas

Das Gleisende wird mit Übermaß abgetrennt, mit einem Stück Platine verlötet, das die Schwellen ersetzt und dem Gleis Halt gegen Verschieben gibt.

Mit ein paar alten Rampamuffen M 2,5 und den passenden Schrauben wird nun ein justierbarer Anschlag hergestellt. Zwei Federn drücken das Ende des Gleises immer nach unten und gegen die seitlich einwirkende Stellschraube. An die Platine wird nun auch gleich der Gleisanschluss gelötet.

Die Brückenköpfe erhalten eine Basis aus Sperrholz, verleimt mit der jeweiligen Gleistrasse. Schräg angeleimte Leisten nehmen später den Landschaftsüberzug auf.



Als knifflig erwies sich das kürzeste Trassenteil von der rechten Anlagenkante zur Brücke (Bild oben). Rechtes Brückenwiderlager, Tunnelportal und -röhre bilden mit ihm ein Bauteil. Nach Fertigstellen steht eine Einpassprobe an (Bild unten). Danach werden an den später nicht mehr ohne weiteres zugänglichen Stellen die ersten Fliegendrähte befestigt. Fotos: Götz Guddas

Damit die Widerlager später wie gemauert aussehen, fertigt Götz Guddas zwei Schuhe aus Mauerplatten, die sich später, nach den Gipsarbeiten, auf die Brückenköpfe schieben lassen.

Das Tunnelportal von Faller erhält an der Rückseite eine angedeutete Tunnelröhre aus Mauerwerk-/Felsdruckkarton. Das später im Tunnel liegende Gleis wird jetzt schon eingeschottert und mit einer Rostnachbildung lackiert, denn später wäre kaum noch ein Zugang möglich. Nun können die Trassenbretter an der hinteren Kante mit Fliegengitter bedeckt werden. Sobald der Fliegendraht mit Hilfe eines Tackers fixiert ist, können die Bretter in das Spantengerüst eingeleimt werden.

Schacht Conrad

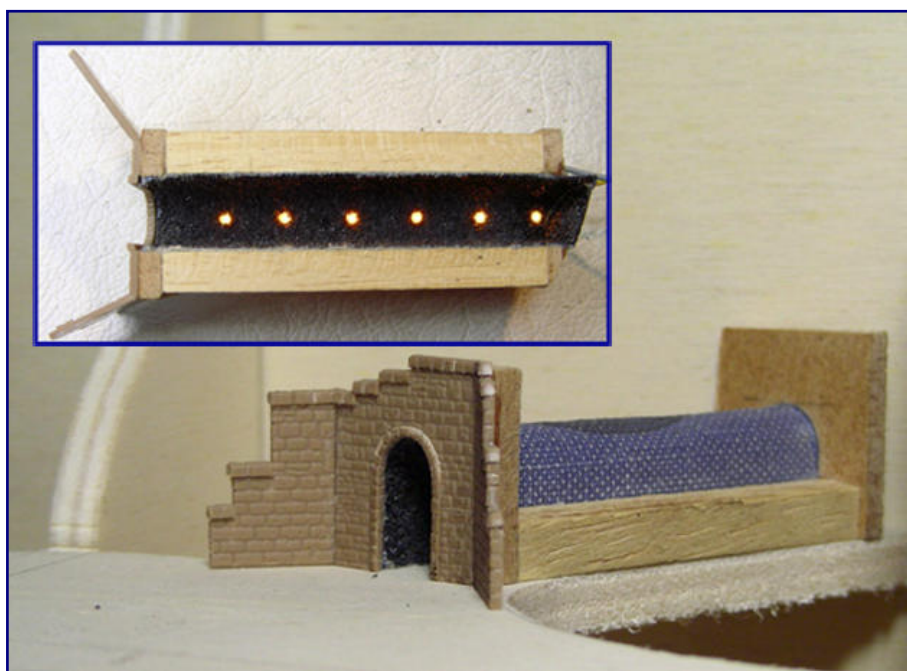
Es gibt noch eine unverplante Ecke im Bereich hinter dem zweigleisigen Ausweichbahnhof. Noch ist nicht ganz klar, was hier entstehen könnte, aber die Fläche wirkt derzeit zu kahl.

In diesem Bereich wird deshalb erst mal ein alter Stollen in den Berg getrieben.

Aus Mauerplattenresten von Kibri, die beim Bau der Brückenköpfe übrig blieben, lässt sich ein kleines Tunnelportal herstellen, das glaubhaft ein so genanntes Mundloch nachbildet.

Für die Felswände im Stollen verwendet der Erbauer ein Stück altes Schleifleinen in Körnung 40, das sich recht gut mit Spanten und Leisten in Form bringen lässt.

Ein seit Jahren gelagerter Bestand an Feldbahngleisen von Saller Modellbau kommt nun in perfekter Weise zum Einsatz:



Aus Sperrholz, Schleifleinen und Kibri-Mauerplatten entsteht ein alter Stollen von Schacht Conrad. Mittels LED (Bild im Bild) wird der Stollen beleuchtet und entfaltet seine Tiefenwirkung. Saller-Feldbahngleise sorgen später für den Anschluss an die Verladung.
Foto: Götz Guddas

Sie passen prima zum Thema des in geringem Umfang betriebenen Bergbaus in Sägethal – so der gewählte Name des Ortes.

Mittels LED in SMD-Bauform, montiert in der Stollendecke, lässt sich der alte Schacht auch schummrig ausleuchten. Eine umgekippte, verrostete Bergbaulore und eine verwitterte Abraumhalde stellen den aktualisierten Plan für die spätere Ausgestaltung dar.

Der Weg zum Archiv (Sägewerksbericht in Ausgabe 6/2009):

<http://www.z-freunde-international.de>

Hersteller für das verwendete Material:

<http://www.maerklin.de>

<http://www.faller.de>

<http://www.viessmann-modell.com/kibri>

<http://www.conrad.de>

Veranstaltungsanzeige



ZMRR

Z-MODUL-TEAM-RHEIN-RUHR

www.zmrr.de

1991 **20 JAHRE** 2011

Hallo liebe Z'ler,
am Sonntag, dem 5. Juni 2011
findet in Wuppertal
ein Spur Z – Tag statt.

Interessierte Aussteller -
ob Einzelperson, Gruppe oder Verein
- welche ein Einzelstück, eine Anlage etc. ausstellen
wollen, melden sich bitte bei:

Lothar Kuballe unter zmrr@zmrr.de
mit Angabe der Art und Größe an.

Ein Stammtisch im Wandel der Zeit **20 Jahre Z-Modul-Team Rhein-Ruhr**

Klaus Hammesfahr war es leid, sich alleine mit der Spur Z und der Eisenbahn im Allgemeinen zu beschäftigen. Ende 1990 versuchte er, für ein gemeinsames Treffen zu begeistern. In Inseraten, Beiträgen aus Eisenbahnzeitschriften sowie mittels persönlicher Kontakte hat er sie gefunden. Heute feiert das daraus entstandene Z-Modul-Team Rhein-Ruhr seinen 20. Geburtstag. Trainini gratuliert herzlich.

Von Lothar Kuballe. So kam es im April 1991 zum ersten Treffen im Café Henn in Solingen-Merscheid. Neben Klaus Hammesfahr fanden sich seinerzeit noch Jochen Brüggemann, Alfred Geifes, Gregor Gorys, Klaus Niggemann und Wolfgang Urban ein.

Nach einem intensiven Gedanken- und Erfahrungsaustausch beschlossen die Gründer, sich künftig monatlich in Solingen zu treffen. Ziel war es, noch weitere Spur-Z-Bahner für diese Gruppe zu gewinnen.

Und so schloss sich schon einen Monat später Franz-Josef Behrens der Gruppe an. Bis zum Ende des Jahres 1991 blieb es bei diesen sieben Mitgliedern.

Dann verstarb leider nach kurzer Krankheit unser Mitglied Wolfgang Urban im Dezember 1991, so dass er seine besonderen Fähigkeiten nicht mehr in die Gruppe einbringen konnte.

Im Januar 1992 folgte Wolfgang Hirt, der auch beim Z Club 92 sehr aktiv wurde, und nachdem sich Lothar Kuballe im April vorgestellt hatte, schlug Alfred Geifes vor, doch eine gemeinsame Modulanlage zu bauen.

Schnell einigten sich die Aktiven sich auf den Namen der Gruppe: Z-Modul Rhein-Ruhr. Es folgten rege Diskussionen über das „Wie“ der geplanten Modulanlage.

Schnell war klar, dass jedes einzelne Modul in einem Kleinwagen transportierbar sein sollte und es eine Abstellmöglichkeit für die Züge geben musste. Eine Kasten- oder geschlossene Form, wie etwa beim Z-Club International, kam deshalb nicht in Frage.

Als alle Unklarheiten beseitigt waren, bestellten Franz-Josef Behrens, Jochen Brüggemann, Gregor Gorys, Klaus Hammesfahr und Lothar Kuballe im Juni 1992 je ein Modul und Alfred Geifes direkt zwei Module.



Klaus Hammesfahr ist der Gründervater des ZMRR: Auf seine Initiative fanden sich die Aktiven zum ersten Treffen ein. Foto: ZMRR

Auf dem August-Treffen konnte Alfred Geifes bereits die Moduleile ausliefern und da Lothar Kuballe die ersten Seiten der Bauanleitung fertig gestellt hatte, stand dem Bau nun nichts mehr im Wege. Um ein einheitliches Gesamtbild zu erhalten, war es allerdings erforderlich, dass sich die angrenzenden Teammitglieder, zwecks Anpassungen der Übergänge und des Landschaftsbildes, des öfter treffen und abstimmen mussten.



Am 26. Juni 1993 wurden die Module des ZMRR zum ersten Mal zusammengebaut. Foto: ZMRR

dann die erste öffentliche Präsentation aller sieben Module.

K. Andreas Hellmich, mittlerweile zur Gruppe gehörend, entschloss sich nun auch zwei Module - ausgelegt als Eckmodule - zu bauen.

Obwohl Wolfgang Hirt sowie Helmut und Markus Küpper 1993 nicht mehr erschienen, wuchs die Gruppe in jenem Jahr auf 14 Personen an.

1994 wird als eines der aktivsten Jahre des ZMRR in die Geschichte eingehen. Das „Rekordjahr“ begann am 8. Januar mit einem Probeaufbau und Testbetrieb in Gevelsberg.

Da Klaus Hammesfahr und Lothar Kuballe seit April auch zum Stammtisch Untereschbach fuhren, kamen von dort noch Achim Grob, Harald Schulz, Dietmar Stäbler sowie Helmut und Markus Küpper hinzu. So wuchs unsere Gruppe bis Ende 1992 auf 13 Personen an.

Die ersten Treffen 1993 wurden von allen Modulbauern auch genutzt, spezifische Problematiken mit den anderen zu besprechen und zu klären. So konnte schon am 26. Juni 1993 der erste Aufbau aller sieben Module in Monheim erfolgen.

Alle Gleise waren bereits verlegt und so konnten die ersten Züge fahren. Dabei wurden auch die Haftreifen und Kurzkupplungen von Klaus Niggemann ausgiebig getestet.

Ebenso konnten die neuen Mitglieder Joachim Buchwald, Werner Dionisius und Peter Krup einen Eindruck der Modulanlage hinsichtlich ihrer Maße und deren Erscheinungsbild gewinnen.

Im September 1993 wurden die Module von Alfred Geifes, Klaus Hammesfahr und Lothar Kuballe in Speyer gezeigt – damit wurde zumindest schon ein Teil der Arbeiten öffentlich bekannt.

Zur Modellbahnausstellung der H0-Freunde in Monheim am 6. November desselben Jahres erfolgte



Die Modellbahnausstellung in Monheim am 6. November 1993 war die erste öffentliche Präsentation aller sieben Module. Foto: ZMRR



Lothar Kuballe, Werner Dionisius, Klaus Niggemann und Gregor Gorys (v.l.n.r.) warten auf der Intermodellbau 1994 auf die ersten Besucher. Foto: ZMRR

Eine Woche später folgte mit der Teilnahme an der 12. Modellbahnausstellung eine Vorführung in Kaarst. Im April 1994 nahmen wir dann an der 16. Intermodellbau in Dortmund teil.

Die Monate Mai und Juni 1994 wurden genutzt, um einen besseren Namen und ein eigenes Logo zu finden.

Werner Dionisius entwarf das Logo, mit dem wir uns auf den Namen Z-Modul-Team Rhein-Ruhr einigten.

Die zweite Jahreshälfte nutzten wir, um T-Shirts mit dem Logo zu bestellen und eine eigene Ausstellung vorzubereiten.

Am 17. und 18. September 1994 führten wir unsere erste Hausmesse in Solingen durch, auf der alle neun Module gezeigt werden konnten.

Angelockt durch diese Veranstaltung schloss sich im Oktober auch Rainer Gawrikow unserem Team an.

Da die Eckmodule von K. Andreas Hellmich aufgrund seiner plötzlichen Verabschiedung wegfielen, entschloss sich Rainer Gawrikow spontan, diese neu zu bauen.

Unseren Jahresabschluss bildete im November die Internationale Modellbahnausstellung in Köln – nunmehr die fünfte Ausstellung 1994 für unsere Gruppe.



Das erste Logo des Z-Modulteams Rhein-Ruhr aus dem Jahr 1994 – entworfen von Werner Dionisius. Bild: ZMRR

Mit dem Abschied von Harald Schulz und Dietmar Stäbler sank die Mitgliederzahl zum Jahresende auf 12 Mitglieder.



Beispiel für die Arbeiten von ZMRR-Mitgliedern: Glashaus mit Flachbau von Werner Dionisius. Foto: Werner Dionisius

Im Januar 1995 erschien die 1. Ausgabe der Z-creativ - unsere Teamzeitung.

Sie wurde mit Informationen rund um das Thema Eisenbahn und mit Beiträgen von Teammitgliedern zum Leben erweckt.

Gestaltung und Ausführung übernahm Rainer Gawrikow.

Im April ging es mit der Teilnahme an der 17. Intermodellbau in Dort-

mund weiter. Im Juli wurden für jedes Teammitglied zwei Sweatshirts bestellt, welche bei Zugluft in den Messe- und Ausstellungshallen besser geeignet sind. Außerdem hatte nicht jedes Mitglied ein Kleidungsstück mit Erkennungswert.

Am letzten September-Wochenende 1995 führten wir unsere erste und bislang einzige Auslandsausstellung durch:

Sie führte uns nach Genk (Belgien). Mit dem Ausscheiden von Joachim Buchwald sank unsere Mitgliederzahl 1995 auf 10 Personen.



Einzelne Werke von Werner Dionisius hatten wir bereits in der Vergangenheit als Leserzuschrift vorgestellt. Auch Polizeiwagen und Schwertransport stammen von ihm. Foto: Werner Dionisius

1996 wurde das 5-jährige Jubiläum mit einem Jahreswagen gefeiert: ein Containerwagen mit dem Logo auf der einen und den 10 Mitgliedernamen auf der anderen Seite.

Die ersten Monate des Jubiläumsjahres nutzten wir, um unsere zweite Hausmesse in Solingen vorzubereiten. Diese fand dann am 21. und 22. September 1996 statt. Hier wurde unser Sonderwagen, beschränkt auf 25 Exemplare, vorgestellt und angeboten. Es war ein Niederbordwagen mit dem 5-Jahres-Logo auf einer Planennachbildung.



Als Andenken ans fünfjährige Bestehen 1996 fertigten sich die Mitglieder einen Containerwagen mit Jubiläumslogo und den Namen ihrer Runde (Bild oben). Zur Hausmesse im September folgte dann ein Niederbordwagen mit Logo auf der Planennachbildung (Bild unten). Fotos: ZMRR

an der Intermodellbau in Dortmund teil – mittlerweile die schon zwanzigste Auflage dieser führenden Messe. Wir waren nun schon zum dritten Mal hier vertreten. Durch spanische Journalisten auf der

Die nächsten Monate gingen wir etwas ruhiger an. Am 9. November brach dann mit einer eigenen Präsenz im Internet eine neue Ära für unser Team an.

Rainer Gawrikow hatte unsere Seiten erstellt und hochgeladen. Die Mitgliederzahl blieb konstant.

Die erste Jahreshälfte 1997 verlief wieder ruhig - einzig im Juni erschien ein Bericht im Märklin-Magazin.

Im September nahmen wir am 1. Internationalem Z-Treffen im Z-Club-92-Museum in Bochum teil, welches ja leider längst Geschichte ist.

Unsere insgesamt 10. Ausstellung folgte im November mit der Teilnahme an den Gangelter Modellbautagen. Und wieder blieb unsere Mitgliederzahl konstant.

1998 nahmen wir ein weiteres Mal

Messe kamen wir sogar zu einem Bericht in der Auslandsfachpresse, der Maquetren, in deren Oktoberausgabe 1998. An der Mitgliederzahl änderte sich wieder einmal nichts.

Im Januar 1999 erschien unsere Z-creativ schon im 5. Jahrgang und das ZMRR wurde im Mai gleich zwei Mal in der Fachpresse erwähnt: Das Eisenbahn-Journal sowie „Le train“ (Frankreich) - eine weitere Auslandszeitschrift - berichteten über uns.

Vom 29. Oktober bis zum 2. November 1999 nahmen wir das erste Mal in Stuttgart an der Messe „Modellbau Süd“ teil.

Da Peter Kruip aus beruflichen Gründen nicht mehr an unseren Treffen teilnehmen konnte, fiel die Mitgliederzahl 1999 auf 9 Personen ab.

Deshalb gingen wir das Jahr 2000 etwas ruhiger an und konzentrierten uns voll auf die 4. Teilnahme an der Intermodellbau Dortmund im April.

Allmählich schlich sich das Gefühl einer gewissen Sättigung ein. Wir waren satt von den vielen Ausstellungen, zumal es meistens die gleichen Mitglieder waren, die den Messtand besetzten.

Dazu kam, dass es im Arbeitsleben auch nicht mehr so einfach war.

Der Stress nahm zu, so dass wir die Ruhe und die tollen Gespräche während unserer Treffen mit einer Tasse Kaffee und einem schönen Stück Kuchen genießen wollten.

Die Mitgliederzahl konnte aber konstant gehalten werden.

Die Zeit verflog und schon stand im April 2001 das bereits 10-jährige Jubiläum an. Auf eine Ausstellung, geschweige denn eine Hausmesse, hatte aber niemand große Lust. So kam es zu einer Ausstellungspause und nachdem sich Klaus Niggemann im Dezember 2000 verabschiedet hatte, ging unsere Mitgliederzahl auf acht zurück.

Der Januar 2002 brachte plötzlich gleich drei neue Teammitglieder: Anna Kögler, Markus Löbel und Manfred Thalwitzer. Durch diese Verstärkung beflügelt, konnten wir eine Einladung nach Stuttgart annehmen.

Im September 2002 stießen noch Gabriele Wedmann und Michael Klingenhöfer zu uns. Zum Oktober-Treffen folgte Detlev Stahl. Im November war dann die Modellbau Süd in Stuttgart, unsere mittlerweile



Bild oben:
Gruppenfoto zur 3. Teilnahme an der Intermodellbau 1998 mit (v.l.n.r.) Jochen Brüggemann, Klaus Hammesfahr, Gregor Gorys, Alfred Geifes, Lothar Kuballe, Rainer Gawrikow und Franz-Josef Behrens.

Bild unten:
Die „Modellbau Süd“ verschlug den ZMRR 1999 nach Stuttgart. Die Aufnahme zeigt die Gesamtansicht aller gezeigten Module. Fotos: ZMRR

14. Ausstellung. Was damals aber niemand ahnen konnte: Es sollte die vorerst letzte Ausstellung für viele Jahre sein. Erfreulich für uns war, dass unsere Mitgliederzahl auf 14 Personen stieg.

2003 erfolgte keine öffentliche Aktivität im Sinne einer Modulpräsentation. Vielleicht lag es auch daran, dass - wie ein Sprichwort sagt - zu viele Köche den Brei verderben.

Wir begnügten uns mit dem „Kaffeekränzchen“ und schoben Ausstellungen mit allgemeinen Ausreden und trotz stabiler Mitgliederzahl weit von uns.

So begann das Jahr 2004 mit einem Paukenschlag: Schon im Januar legte Alfred eine Agenda auf den Tisch, in der es u. a. um die Prioritäten jedes einzelnen Teammitgliedes und um die Frage „Wie geht es weiter mit dem ZMRR?“ ging.



Eine Dampflokomotive der Baureihe 03 fährt mit einem Personenzug aus dem Tunnel des linken Endmoduls aus. Foto: ZMRR

Unsere Z-creativ erschien bereits im 10. Jahrgang, aber leider auch zum letzten Mal auf Papier.



Zwei Verkehrsträger treffen sich auf einem ZMRR-Modul: Oben zieht eine Lok der Baureihe 55 ihren Güterzug, unten kreuzt ein Binnenfrachtschiff ihren Weg.

Im Februar 2004 erklärte Klaus Hammesfahr überraschend seinen Rücktritt als „Präsident“ und Rainer Gawrikow gab die Betreuung unserer Internetseiten ab. Es lag eine geschockte Atmosphäre im Raum.

Der März brachte endlich positive Impulse: Drei Mitglieder wollten je ein Modul bauen und die Stimmung hellte sich wieder auf. Zum neuen Teamleiter wurde Lothar Kuballe im April 2004 für eine Dauer von zunächst vier Jahren gewählt. Zudem wollte ein Mitglied die Z-creativ als elektronisches Dokument übernehmen.



Eine Dampflokomotive der Baureihe 050 durchfährt mit einem leichten Güterzug ein Streckenmodul. Foto: ZMRR

Im Mai wurde Detlev Stahl zum neuen Seitenbetreuer gewählt und Manfred Thalwitzer kam zum letzten Mal zu unseren Treffen.

Leider verabschiedete sich im Juni auch Rainer Gawrikow vom Team. Und wie der Zufall im Leben so spielt, tauchen in schweren Zeiten kleine Lichtblicke am Horizont auf.

Doch trotz eigentlich aufmunternder Worte, die in einem Internetforum am 1. Juli 2004 zu lesen waren (welches für mich Ansporn und Verpflichtung für das Team war und ist) blieb der Wurm drin:

„Das ZMRR ist eine ehrwürdige Institution in der Z-Szene. Die Jungs haben schon zu einer Zeit eine imposante Z-Anlage präsentiert und damit auf Ausstellungen Werbung für Z gemacht, als ich...

Anders gesagt, wir vom Stammtisch versuchen derzeit das Rad neu zu erfinden, während - zumindest in dieser Region - das Z-Modul-Team der eigentliche Raderfinder ist und schon zehn Jahre vor unserer ersten Zusammenkunft mit Hilfe dieses Radtyps eine Luxuslimousine aufgebaut und präsentiert hat.“

Im Oktober gesellte sich Herr Schmitz (an seinen Vornamen kann sich leider niemand mehr erinnern) zum Team dazu, doch dafür mussten sich aufgrund einer

beruflichen Versetzung in den Süden Gabi und Michael Klingenhöfer vom Team verabschieden.

Dadurch wurden einige Planungen wieder über den Haufen geschmissen. Unsere Mitgliederzahl erreichte 2004 zumindest kurzzeitig den höchsten Stand von 15 Personen.

Wahrscheinlich durch die heftigen Diskussionen und dem im Vorjahr herrschenden rauen Ton, blieb Herr Schmitz ab Februar 2005 den Treffen fern. Leider fehlte unterjährig auch das eine oder andere, weitere Teammitglied, so dass sich meist nur zwei bis drei Personen zum Treffen einfanden. Eine Stagnation trat ein. Unsere Gesamtstärke belief sich durch die Ausfälle im vorherigen Jahr auf nur noch 11 Mitglieder.



Auch der Schienenbus ist auf den ZMRR-Modulen heimisch. Foto: ZMRR

Leider zog sich die negative Tendenz auch 2006 wie ein roter Faden durch das Jahr. Die Stimmung blieb unterkühlt, die Treffen blieben Klatsch und Tratsch. Es tat sich nichts.

Selbst Kaffee und Kuchen konnten kein Wohlgefühl erzeugen, zumal mehr als drei Mitglieder beim Treff weiterhin eine Seltenheit waren. Die Mitgliederzahl belief sich auf zehn.

Im Mai 2007 erschien dann die erste Z-creativ in elektronischer Form - leider war es gleichzeitig die letzte Ausgabe. Dies spiegelt gut die Situation und die Stimmung wieder, die leider vorherrschte.

Anna Kögler und Markus Löbel verließen unsere Gemeinschaft. Nachdem sich im August auch Detlev Stahl verabschiedete, übernahm Gregor Gorys die Betreuung unserer Seiten. So klang das Jahr langsam aus, aber nicht ohne einen Beschluss: Zusammenbau und Probe der Module im Jahr 2008.

Die ersten Monate wurden genutzt, um sich zu sammeln und Pläne für die Zukunft zu schmieden. Immer waren wir auf 7 Mitglieder zusammengeschrumpft. Im Mai wurde Lothar wieder einstimmig zum Teamleiter für weitere 4 Jahre gewählt und durch gute Kontakte kam es zu einem Probeaufbau der Module in der Zimmerei Heider.

Bis auf ein paar Kleinigkeiten war die Modulanlage in gutem Zustand. Die zweite Jahreshälfte konnten wir deshalb entspannter angehen. Wir setzten uns trotzdem ein Ziel: die Möglichkeit für einen Fahrtag zu finden.

Nach den ersten beiden Treffen 2009 traten wir im März gemeinsam einen Ausflug nach Krefeld an. Unser Ziel war das Z-Stübchen von Walter Schmidt. Im April fand dann schließlich der geplante Fahrtag in Solingen statt.

Dort wurden kleinere Mängel an der Anlage beseitigt und Rainer Gawrikow schloss sich, zumindest passiv, wieder unserem Team an. Voller Zuversicht konnten wir nun im Mai 2009 den 1. öffentlichen Fahrtag durchführen.

Der Spur-Z-Tag am 5. Juni 2011 in Wuppertal:

Modellwelt Wuppertal
Königsberger Str. 1
42277 Wuppertal-Wichlinghausen

in der Zeit von 11 – 17 Uhr
Eintritt (Erw.) 5,00 EUR

Erreichbar auch über die Buslinien 618, 624 und 646
Haltestelle: Schimmelsburg (ca. 100 m zur Modellwelt)

Das war nach sieben langen Jahren endlich wieder ein Lebenszeichen des ZMRR in der Öffentlichkeit! Wegen der positiven Resonanz der Besucher waren wir uns schnell einig, eine solche Veranstaltung auf jeden Fall zu wiederholen. Und schon im September konnten wir den nächsten Fahrtag in einer Aula in Opladen organisieren, die genug Raum für eine Erweiterung bereit hielt. Unsere Mitgliederzahl erholte sich wieder leicht auf acht Personen.

Heftiger Schneefall führte im Januar 2010 dazu, dass unser erstes Treffen im neuen Jahr ausfallen musste. So bildete der Februar unseren Jahresauftakt, zu dem wir uns bei Klaus Hammesfahr anlässlich seines 80. Geburtstag einfanden, der gleich mitgefeiert wurde.



Die orientrote 218 hat mit ihrem Kesselwagenzug die halbe Strecke zwischen den beiden Modulenden zurückgelegt. Foto: ZMRR

Wir planten für Mai einen weiteren, öffentlichen Fahrtag, welcher dann leider nicht zustande kam, nachdem sich Franz Josef Behrens Ende April überraschend verabschieden musste. Zumindest gelang es uns noch, im September diesen Fahrtag in Solingen nachzuholen.

Auf den folgenden zwei Treffen entschieden wir uns für ein moderneres Logo, das wieder von Werner Dionisius entworfen wurde.

Das Dezembertreffen mit einem abendlichen Weihnachtsessen fiel leider wieder dem Winter zum Opfer – ein weiteres Mal lag ganz Deutschland unter einer dicken Schneedecke.

Anfang Januar 2011 erhielten wir von Alfred Geifes ein verspätetes Weihnachtsgeschenk: Wir erhielten die Möglichkeit zum stationären Einzug in die Modellwelt Wuppertal.

Nachdem Alfred Geifes, Jochen Brüggemann und Lothar Kuballe eine Besichtigung vornahmen, konnte nach Rücksprache zwischen allen sieben Teammitgliedern am 16. Januar 2011 während unseres Treffens Einstimmigkeit herbeigeführt werden.

Seit dem 1. Februar 2011 „residieren“ wir nun dort und so werden alle Treffen gleichzeitig auch zu Fahrtagen. Mittlerweile haben wir schon zwei dieser Runden erfolgreich hinter uns gebracht.



Schon mit Blick auf das 20-jährige Bestehen haben sich die ZMRR-Mitglieder 2010 für ein neues Logo entschieden. Bild: ZMRR

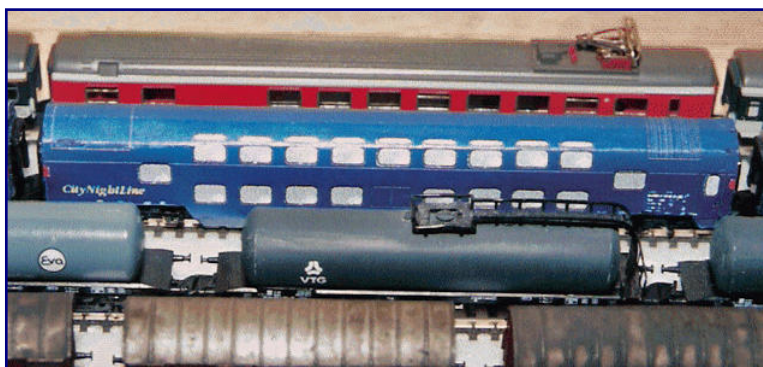
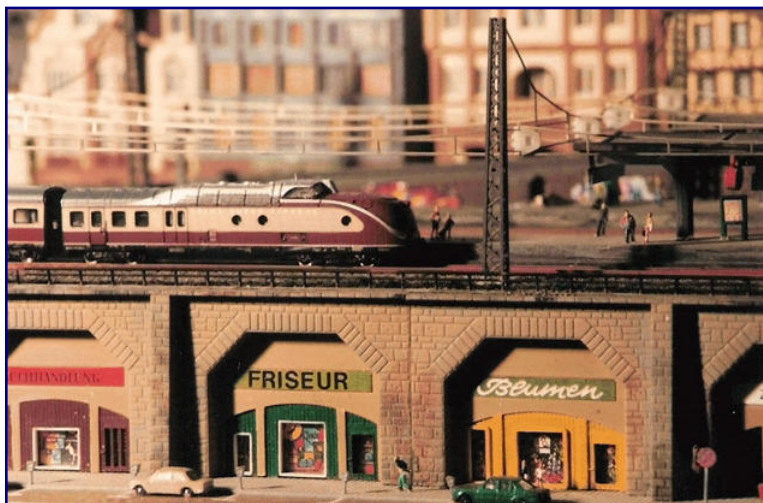


Bild oben:
Ankunft eines VT 11⁵ im letzten Licht des Tages.

Bild Mitte:
Auch Waggonumbauten gehören zu den Arbeiten der ZMRR-Enthusiasten.

Bild unten:
Auch Märklins schwere Güterzugdampflok der Baureihe 44 verlangte Nacharbeiten – links das Ursprungsmodell, rechts die umgebaute Lok, die nun auch den dritten Zylinder besitzt. Fotos: ZMRR

Da die Modellwelt eigene Veranstaltungen plant und durchführt, wird der 5. Juni 2011 unter das Motto „Spur-Z-Tag“ gestellt.

Dazu dürfen wir im Auftrag der Modellwelt einige Quadratmeter Ausstellungsfläche für Einzelpersonen, Gruppen oder Vereine kostenlos vergeben.

Darauf haben wir in der Februar- und März-Ausgabe von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** bereits hingewiesen. Gern wiederholen wir dies hier ein weiteres Mal.

Sicher hoffen nicht nur wir vom Z-Modul-Team Rhein-Ruhr, dass es eine gelungene Veranstaltung und ein schöner Tag wird.

Vielleicht sehen wir uns ja am 5. Juni 2011 in der Modellwelt Wuppertal wieder? Oder wir lernen Sie sogar als neues Teammitglied kennen?

Ergänzend zu den manchmal eher „trockenen“ Fakten möchte ich anfügen, dass auf vielen Treffen Arbeiten von Teammitgliedern gezeigt wurden, die teilweise im Nachgang auch in Berichten der Fachpresse auftauchten.

So wurden neben Waggon-, Häuser- und Fahrzeugumbauten auch Schlussbeleuchtungen, Kurzkupplungen, Haftreifen, Dioramen, Koffieranlagen und Kleinstanlagen gezeigt, die unsere Treffen zu etwas ganz Besonderem werden ließen.

Die Bauanleitungen sind, wie auch die Termine unserer Treffen und Angaben zur Modulanlage, auf unseren Internetseiten zu finden.

Mittlerweile sind leider häufig auch Lokomotivumbauten erforderlich, die sich aus einer meiner Meinung nach tendenziell schlechteren Auslieferungsqualität ergeben.

Beispielhaft hierfür sei Märklins Güterzugdampflok der Baureihe 44 genannt, bei der das Gehäuse meist schief sitzt.

Die Preisentwicklung hat dem lange nicht Rechnung getragen – Im Gegenteil, wie ich finde. Welcher Jugendliche kann sich unser Hobby heute noch leisten? Oder wollen wir keinen Modellbahnnachwuchs mehr? Dann bräuchten wir, die vielen Gruppen und Vereine, uns in Zukunft nicht mehr anzustrengen, unser Hobby präsent zu halten und publik zu machen.



Viel Betrieb herrscht im Bahnhof Dorthausen West. Und so kann es auch am 5. Juni 2011 sein, wenn viele Zetties dem ZMRR einen Geburtstagsbesuch abstatten wollen. Foto: ZMRR

Zum Schluss möchte ich mich bei allen 26 ehemaligen und aktuellen Teammitgliedern für die Zeit und den Einsatz bedanken. Ohne wäre all das nicht möglich gewesen und es gäbe heute keine 20 Jahre Z-Modul-Team Rhein-Ruhr zu feiern. Ich hoffe, wir sehen uns am 5. Juni 2011 in fröhlicher Atmosphäre wieder.

ZMRR im weltweiten Netz:
www.zmrr.de

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Unsere Leser sind breit auf unterschiedliche Spurweiten verteilt:

Durch einen Link auf www.kartonist.de bin ich auf Ihr tolles Projekt aufmerksam geworden. Obwohl kein „Zettie“, sondern „NeuNer“, finde ich das Magazin sehr interessant.

Als jemand, der sich schon seit längerem mit Kartonmodellen für die Modelleisenbahn beschäftigt, freuen mich auch die Artikel und Links in der aktuellen Ausgabe, die sich mit Kartonmodellbau befassen.

Ein Link, der auch gerade die „Zetties“ sehr interessieren könnte, ist www.gleimo.de. Hier bietet die Familie Kühnel eine Vielzahl Kartonmodelle zum Kauf an.

Themen sind schwerpunktmäßig Gebäude aus Thüringen, Sachsen und Bayern, aber auch Liebhaber anderer Landschaften können sich hier bedienen. Alle Modelle sind auch in 1:220 erhältlich.



Spur-N-Freund Ulrich Albers empfiehlt allen Zetties die Seiten von Gleimo und zeigt im Kartonmodellbauforum selbst, was sich aus deren Bausätzen erstellen lässt.

Weiter werden hier auch kostenlose Modelle zum Download und Selbstdruck angeboten, die nicht nur auf der Download-des-Monats-Seite zu finden sind, sondern teilweise auch im normalen Angebot „versteckt“ sind. Etwas Suchen bringt hier viele „Schätze“ zu Tage.

Mit etwas Superung lassen sich recht realistische Gebäude erstellen, wie ich hier vorgestellt habe:

<http://www.kartonist.de/wbb2/thread.php?postid=117356#post117356> und
<http://www.kartonist.de/wbb2/thread.php?threadid=5266>.

Ich würde mich freuen, wenn Sie diesen Link in einer Ihrer nächsten Ausgaben veröffentlichen würden.

Ulrich Albers, Jever

Über die Seitenempfehlung hat sich auch dieser Leser gefreut:

Vielen Dank für den Link zu den Ausschneidebögen im neuesten **Trainini** (Seite 24). Ich habe mich am Wochenende einmal an einem Bausatz versucht.

Leider habe ich nirgends Angaben zum Maßstab gefunden, so dass ich mit der Skalierung experimentieren musste und bin, unter der Annahme, dass die Eingangstür realiter eine Durchgangshöhe von 2,00 – 2,10 m hat, auf 75 % für den Maßstab 1:220 gekommen.

Anliegend einmal ein Bild vom jetzigen Bauzustand; ergänzen möchte ich noch einen Schornstein und die bisher nur aufgedruckten Markisen. Dem Dach habe ich eine Reihe Firstziegel spendiert, da dort genau eine Klebekante verläuft.

Jörg Endreß, Bremen

Hilfe erbeten für den **Trainini Index 2011**:

Das Angebot einer Suchfunktion nach Themen und Überschriften über alle bisherigen Ausgaben, bislang von Rainer Schubert erstellt und von uns als **Trainini Index** kostenlos angeboten, wurde bisher von unseren Leserinnen und Lesern sehr geschätzt. Die Einführung dieser Funktionalität geht auf konkrete Leserwünsche zurück, die mit der **Trainini Lesenumfrage 2006** an uns gerichtet wurden.



Unser Tipp zu Ausschneidebögen in der letzten Ausgabe brachte dieses Leserresultat. Foto: Jörg Endreß.

Leider kann Rainer Schubert aus technischen Gründen die jeweils zum Jahresende aktualisierte ZIP-Datei künftig nicht mehr erstellen. Wir suchen daher im Leserkreis Personen, die über eine entsprechende Möglichkeit verfügen und zur Erstellung bereit wären: Erforderlich ist das Programm Adobe Acrobat nicht höher als Versionsnummer 8 – danach war diese Option leider nicht mehr enthalten.

Nur mit Ihrer Hilfe können wir diesen Dienst auch künftig anbieten. Wer sich angesprochen fühlt und die erforderliche Technik besitzt, möge sich bitte über die Kontaktdaten im Impressum mit der Redaktion in Verbindung setzen.

Dafür bedanken wir uns auch im Namen aller Leserinnen und Leser schon jetzt sehr herzlich. Der neue **Trainini Index**, der alle Ausgaben bis einschließlich Dezember 2010 berücksichtigt, steht auf unseren Seiten zum kostenlosen Herunterladen bereit.

Für Spur Z geeignete Hintergründe bei DM-Toys:

DM-Toys, ein sonst auf die Spurweite N spezialisierter Anbieter aus dem niederrheinischen Viersen, hat in sein Sortiment nun auch Dioramenhintergründe der Firma Gaugemaster aufgenommen, die sich ebenfalls für kleinere Anlagen der Spurweite Z eignen.

Gemeinsam ist den verschiedenen Motiven ein einheitliches Maß von 1.372 x 152 mm (entspricht 54 x 6 Zoll) und eine Aufteilung in drei Elemente, die aneinanderzufügen sind.

Ein gestochen scharfer Druck auf hochwertigem Papier mit einer Stärke von 150 g/cm² soll eine lange Haltbarkeit gewährleisten. Erhältlich sind die Motive „Ländlich“ (Art.-Nr. GM751), „Dorf“ (GM754), „Himmel bewölkt“ (GM755), „Schwerindustrie“ (GM756) und „Kleinstadt“ (GM758).



Bildausschnitt aus dem Hintergrundmotiv „Schwerindustrie“ (Art.-Nr. GM756), das gut für die Spurweite Z geeignet ist.

Der Direktvertrieb von Daniel Mrugalski ist erreichbar unter <http://www.dm-toys.de>

Dekorationsbögen gratis bei Viessmann:

Viessmann verkürzt die Wartezeiten für Neuauflagen von Kibri-Bausätzen mit hochauflösenden Druckvorlagen für verschiedene Dekorationsbögen. Selbst ausgedruckt auf stärkerem Papier, Etiketten oder Aufklebern – für die Nenngröße Z natürlich unter geeigneter Druckgrößenskalierung – lässt sich damit Farbe in Bahnhöfen oder auf die Straßen bringen.

Neben Verkehrs- und Bahnhofsschildern finden sich auf den Bögen nämlich auch Werbeplakate verschiedener Zeitabschnitte sowie weitere Schildertypen. Dies ist ein weiterer Grund, Viessmanns Seiten im Internet mal wieder zu besuchen und sich aktuell zu informieren:

Nach Aufruf der Seite <http://www.viessmann-modell.de> ist die Rubrik „Service“ (Auswahl links) und dort der Punkt „Download“ aufzurufen. Ein Klick auf die rechte Maustaste und Bestätigen der Funktion „Ziel speichern unter...“ bestätigen das lokale Speichern der PDF-Datei.

Das Angebot startet Viessmann übrigens mit den Themen „Bahn“, „Straße – Freizeit – Bau“, „Handel – Gewerbe – Industrie“ sowie „Alpenland“. Für alle interessierten Modellbahner heißt das: „Ausdrucken, Ausschneiden, Aufkleben – fertig!“

Eine weitere Produktidee bei Z-Panzer:

Dass mit dem Unimog 1300 ein neues Fahrzeugmodell von Z-Panzer in die Produktion gegangen ist, haben wir bereits in unserer Februar-Ausgabe gemeldet. Wir freuen uns, dazu eine aktuelle Modellvariante vorstellen zu dürfen, die auf den Seiten nicht zu finden ist.

Als Muster wurde uns der geländegängige Klein-LKW mit Plane in den Farben des Technischen Hilfswerks vorgestellt.

Damit lassen sich frühere Modelle von Märklin und auch anderen Herstellern zu modernen Hilfszügen des THW zusammenstellen.

Sie ergeben besonders als Ladegut auf Schwerlast- und Flachwagen einen äußerst interessanten Güterzug, der viele Blicke auf sich zieht.

Interessenten wenden sich direkt an Andrew Hart unter <http://www.z-panzer.com>.



Der Unimog 1300 als THW-Variante: Auf Wunsch ist auch er bei Z-Panzer erhältlich.

Sommerneuheiten 2011 bei Märklin:

Auf der Intermodellbau in Dortmund hat Märklin seine Neuheiten 2011 vorgestellt. Für die Zetties gibt es als MHI-Einmalserien eine Dampflok Baureihe 41 mit Wagnerblechen der DB und Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ (Art.-Nr. 88274) sowie eine dazu passende neue Wagenpackung (86601) mit sechs Altbaugüterwagen, darunter allein vier gedeckte Wagen G10 – drei davon erscheinen ohne Bremserhaus.

Gleichzeitig wird der Märklin-Magazin-Jahreswagen 2011 (80821) angekündigt. Dieses Jahr handelt es sich um einen Säuretopfwagen in grauer Lackierung mit 12 blauen Topfnachbildungen

Den Modellen aus der Güterwagenpackung 86601 werden wir uns in der nächsten Ausgabe noch genauer widmen.

März-Neuheiten von Creativ-Modellbau Klingenhöfer:
THW-Helfer gehören zu den März-Neuheiten 2011 von Creativ-Modellbau Klingenhöfer. Verschiedene Packungen (Art.-Nrn. 2176 bis 2178) zeigen die Freiwilligen des Technischen Hilfswerks in aktueller, blauer Einsatzkleidung mit gelben Reflektoren.

Teilweise tragen die Figuren auch Warnwesten und Arbeitsgeräte. Die drei erhältlichen Konfigurationen erhalten jeweils vier oder fünf Helfer und passen gut zum bereits vorgestellten THW-Boot.

Die neuen, tanzenden Paare (1315 bis 1319) führen neben Standardtänze auch den Rock'n'Roll vor.

Zu den dargestellten Tanzkünsten gehören bekannte Dreh- und Hebefiguren, die keinen Zweifel am dargestellten Tanzstil lassen.



Tanzende Paare (Art.-Nrn. 1315 bis 1319; Bild oben) und verschiedene THW-Helfer (2176 bis 2178; Bild unten) gehören zu den aktuellen Neuheiten bei Creativ-Modellbau Klingenhöfer. Fotos: Creativ-Modellbau

Damit beleben sie zusammen mit den schon länger erhältlichen Musikern künftig Volksfeste und andere Gesellschaftsveranstaltungen der Spurweite Z. Zu finden und beziehen sind die Neuheiten unter <http://creativ-modellbau-spurz.npage.de>.

Im Vertrieb über eine elektronische Auktionsplattform sind auch noch verschiedene Kutschen mit fein geätzten Rädern zu finden.

Die **Trainini Jahres-CD 2010** ist fertig:

Gerade noch rechtzeitig zur Intermodellbau wurde die **Trainini Jahres-CD 2010** fertig.

Thema des auf ihr archivierten, knapp 30-minütigen **Trainini Jahresvideos 2010** ist das Bahnjubiläum „175 Jahre deutsche Eisenbahnen“, das unser Jahresschwerpunktthema war. Auch der fünfjährige Geburtstag unseres Magazins im letzten Jahr wird kurz angerissen.

Anders als alle bisherigen Ausgaben wird es keinen expliziten Rückblick auf die Veranstaltungen des abgelaufenen Jahres geben.

Stattdessen werden 175 Jahre deutsche Eisenbahngeschichte weitgehend chronologisch anhand von

Trainini Jahres-CD 2010



175 Jahre deutsche Eisenbahnen

Diese CD ist unverkäuflich.

Spur-Z-Modellen und ausgewählten Vorbildaufnahmen dokumentiert. Die Vorbildsequenzen kontrastieren die gelungenen Eindrücke der Verkleinerungen.

Wie gewohnt ist die **Trainini Jahres-CD 2010** als Super-Video-CD (SVCD) konzipiert, die einen zusätzlichen Datenordner mit allen Magazinausgaben 2010, den **Trainini Index 2010**, den **Trainini Fotokalender 2011** sowie Druckmotive für CD-Hüllen enthält.

Wichtig: Nicht alle DVD-Spieler kommen mit dem Datenformat der SVCD zurecht. Bei gezieltem Aufruf der Videodatei (mpeg) am heimischen Rechner sollte das Abspielen aber kein Problem darstellen.

Die **Trainini Jahres-CD 2010** wird nicht kommerziell angeboten. Ihr Bezug ist ab sofort gegen Erstattung der Eigenkosten beim Herausgeber möglich.

Für Stammtische und Vereine sind Multiplikationen erwünscht, die das kostenlose Vervielfältigen eines Musterexemplars für ihre Mitglieder übernehmen. Bitte vergessen Sie nicht, in Ihrer Bestellnachricht die Zustelladresse vollständig anzugeben!

Bestellungen werden in der Reihenfolge des Eingangs bearbeitet, weshalb zunächst bereits erfolgte Reservierungen abgearbeitet werden. Rechnen Sie deshalb bitte zunächst mit einem Zeitfenster von etwa zwei Wochen ab Bestelldatum, bis ein fertiges Exemplar per Post eingeht.

Bericht von der Faszination Modellbau in Karlsruhe:

Vom 24. bis zum 27. März 2011 fand mit der Faszination Modellbau in Karlsruhe die erste Publikumsmesse der neuen Saison statt. In der Spurweite Z gab es die noch in der Entwicklung steckenden Neuheiten von Heckl Kleinserien zu sehen, die in Richtung Produktionsreife weiterentwickelt wurden. Ebenso vertreten war die Firma Railex.

Michael Bahls stellte am Stand von Aspenmodel seine DB-Dampflok der Baureihe 23 vor – bis zur Fertigstellung der Baureihe 01¹⁰ die Parade-lok in seinem Kleinserienprogramm.

Eine Überraschung war die Baureihe 94⁵ in DRG-Ausführung (Art.-Nr. 88942) am Stand von Märklin.

Gerade vor dem Hintergrund der mehrfach erfolgten Lieferterminverschiebungen für die verschiedenen Modelle dieser Reihe weckte das nahezu serienreife Handmuster am Stand Vorfreude auf ein schönes Modell.



Nachvertonung des Trainini Jahresvideos 2010 im Redaktionsbüro: Chefredakteur Holger Späing (links) und Hintergrundsprecherin Jessica Seidel (rechts). Foto: Torsten Schubert



Ein seriennahes Handmuster der Baureihe 94⁵ in DRG-Ausführung (Art.-Nr. 88942) zeigte Märklin auf der Faszination Modellbau in Karlsruhe.

Besonders vorteilhaft wirkte das komplett rot lackierte Fahrwerksteil, das wir uns auch für die Produktion wünschen.

Seitens der Händler gab es leider kaum Angebot für die kleine Spur. Erfreulich ist es daher, dass Graham Jones wenigstens mit einer seiner gelungenen Anlage nach englischem Vorbild die ideellen Aussteller gut vertrat.

Vertrieb von 1zu220-Modelle endgültig geschlossen:

Am 31. März 2011 endete die Vorbestellphase der Neu- und Wiederauflagen bei 1zu220-Modelle. Die bis zu diesem Zeitpunkt eingegangenen Bestellungen reichen jedoch nicht für eine Vorfinanzierung der Produktion. Deshalb werden die angekündigten Modelle nicht in Auftrag gegeben und ausgeliefert.

Aus dem Ergebnis dieses Versuchs schlussfolgerte 1zu220-Modelle, dass entweder das Interesse der Kunden an Ätzbausätzen durch die Verbreitung modernerer Produktionstechniken nachgelassen hat, oder die neue Vertriebsform von den Kunden nicht akzeptiert wird. So sah der Anbieter keine Marktchancen für seine Produkte und hat sich als Kleinserienhersteller leider zurückgezogen.

Die gute Nachricht lautet, dass der Konstrukteur der Modelle, Andreas Petkelis, der Spur-Z-Gemeinde erhalten bleibt und seine Basteleien über Forum und private Seite vorstellen wird. Auch **Trainini®** wird er weiter als Lieferant von Fotografien zu Vorbild und Modellen unterstützen.

Herpa-Neuheiten für Juli/August 2011:

Im der Spurweite Z nahen Maßstab 1:200 erscheinen in der Kollektion von Herpa Wings folgende Neuheiten für Juli/August 2011, die auf Anlagen nach europäischem Vorbild Verwendung finden können:

Air France Lockheed L-1649A "Starliner" (Art.-Nr. 554190),
Condor Airbus A320 "Peanuts" (554206),
Crossair Fokker 50 (554213),
Lufthansa Vickers Viscount 800 (554220),
Swiss Air Lines Airbus A340-300 (554237),

Italienische Luftwaffe (AMI) Lockheed Martin F-16A Fighting Falcon 37 Stormo "Green Lightning" (554299),

Aeroflot Antonov AN-12 (554239) und
Iberia Convair CV-440 (554336).

Dazu gesellen sich noch zwei Wooster-Modelle, die mit eingezogenen Fahrwerken wiedergegeben werden:

Lufthansa Airbus A340-600 (609043) und
Alitalia Airbus A330-200 (609050)

Neuheit auch bei Modelplant:

Bei Modelplant (<http://www.modelplant.de>) ist ein neuer Wasserturm unter der Art.-Nr. M-0507 erschienen. Wie alle Modelle des 3D-Druck-Anbieters wird auch dieses Modell aus ABS hergestellt, die Materialfarbe ist Elfenbein.



Drei ausgewählte Neuheiten von Herpa Wings: Air France Lockheed L-1649A „Starliner“ (Art.-Nr. 554190), Condor Airbus A320 „Peanuts“ (554206) und Lufthansa Vickers Viscount 800 (554220). Fotos: Herpa

Die Vorbilder des Wasserturms standen während der Dampflokzeit in kleinen Betriebswerken oder in der Nähe von Bahnhöfen. Aufgrund seiner Bauweise ist das Modell ohne weiteres auch für Anlagen nach US-Vorbild geeignet.

Neues FR-Modell schnell vergriffen:

Bei FR Freudenreich Feinwerktechnik erschien noch im März eine Zweitaufgabe des italienischen Spitzdachwagens Typ H (Wärmeschutzwagen; Art.-Nr. 39.340.10).

Gegenüber dem ersten Modell dieser Bauart wurden die Betriebsnummer geändert, ein Fehler korrigiert (Geschwindigkeitskategorie „1“ statt „★“) und das Beschriftungsschema verändert, um das Modell auch für Käufer der Erstaufgabe interessant zu machen.

Leider ist dieses Modell mit Erscheinen in Deutschland bereits ausverkauft.



Auch die Zweitaufgabe des italienischen Spitzdachwagens Typ H von FR mit geänderten Anschriften (Art.-Nr. 39.340.10) war im März bereits mit Erscheinen in Deutschland ausverkauft.

Einzelne Exemplare sind eventuell noch in der Schweiz (Spielwaren Rechsteiner unter <http://www.toysshop.ch>) und vielleicht auch in den USA bei Scandinavian Galleries (<http://www.scandinaviangalleries.com>) erhältlich.

Tag der offenen Tür bei Noch in Wangen:

Noch lädt anlässlich seines 100-jährigen Unternehmensjubiläums am Sonntag, den 29. Mai 2011 zu einem Tag der offenen Tür an seinen Firmensitz in Wangen (Allgäu) ein. Diese Einladung richtet sich an interessierte Modellbahnbegeisterte aus aller Welt. Detaillierte Informationen finden Sie auf den Seiten von Noch: <http://www.noch.de>.

Auch mit den aktuellen Auslieferungen geht es im Mai wieder weiter. In den Handel gelangen in den nächsten Wochen die neuen Boden-Strukturpasten in den Ausführungen „Land & Natur“ sowie „Industrie & Gewerbe“.

Traktoren aufpeppen mit KoMi-Miniaturen:

Mit einer Neuheit aus der Reihe Zpur® erfreut KoMi-Miniaturen die Freunde von Ackerschleppern.

Der in Zell vorgestellte Zurüstsatz für verschiedene Treckermodelle im Maßstab 1:220 ist nun lieferbar.

Der Bausatz Seitenmähbalken enthält neben dieser Schneidvorrichtung für Weideflächen noch weitere Zurüstdetails wie Überrollbügel, Dreispeichenlenkrad, Anhängerkupplung mit Ackerschiene, Seitensitzbank, Kleinteile wie Außenspiegel sowie Fahrersitz mit Pedalen, Schaltknüppel und Handbremse.



Zum hundertjährigen Unternehmensjubiläum lädt Noch alle Freunde der Marke am 29. Mai 2011 zum Tag der offenen Tür an den Firmensitz in Wangen (Allgäu) ein. Foto: Noch

Der Bausatz ist so gestaltet, das er für viele handelsübliche Traktormodelle in Spur Z verwendet werden kann und eine epochengerechte Anwendung erlaubt. Der bewegliche Mähbalken kann in Arbeits- und Transportstellung eingestellt werden.

Bestellungen und Anfragen nimmt der Anbieter unter zpur@gmx.net entgegen.

Neuheiten bei Ladegut Küpper:

Ein umfangreich beleuchteter MAN 6x6 des THW (Art.-Nr. Z-EX-5 – THW) mit Scheinwerfern, Rückleuchten und Blaulichtern ergänzt die im Februar angekündigten Exklusivmodelle.

Neu sind auch fünf verschiedene Ausführungen von Pult-/Fachwerkträgern im Ladegutsortiment (Z-100.004 & Z-100.005 sowie Z-200.003 bis Z-200.005).

Sie unterscheiden sich in ihren Formen und Abmessungen (Länge/Höhe) zwischen 42/10 mm und 65/14 mm.

Sie eignen sich als Ladegut für LKW-Modelle und Eisenbahnwagen ebenso wie für den Eigenbau einer Werkhalle.

Jede Packung enthält vier Exemplare (ausreichend für zwei komplette Dachelemente) und Abstandsleisten zu Transportsicherung.



Die neuen Ladegüter eignen sich für Eigenbauten und zur Verladung auf Eisenbahn oder LKW: Die Anwendungsbeispiele verdeutlichen die Unterschiede und die Einsatzmöglichkeiten. Foto: Spur Z ladegut Josephine Küpper

Die handgefertigten Teile aus Holz sind noch nicht verklebt und ermöglichen dadurch ein individuelles Anpassen an das jeweilige Modell für den Transport oder alternative Verwendung. Für weitere Informationen und Bezug rufen Sie bitte die Seite <http://www.spurzladegut.de> auf.

Aktuelle AZL-Auslieferungen:

Seitens AZL erfolgte im April die Auslieferung einer Southern-Pacific-Variante des offenen US-Güterwagens vom Typ 3564 als Viererpackung (Art.-Nr. 90250-1) und Einzelwagen (91251-1). Alle Wagen tragen verschiedene Betriebsnummern und eine braune Lackierung.

Nachgeliefert werden derzeit auch Kühlwagen in der Beschriftung als „Pacific Fruit Express“, die als Zugpackung zusammen mit der US-Dampflok „Challenger“ angeboten wurden. Zu diesen Zugpackungen gehören jeweils 12 Kühlwagen mit verschiedenen Betriebsnummern und ein Güterzugbegleitwagen. Einzelne Modelle (derzeit) nicht erhältlich.

Auflösung unseres Aprilscherzes 2011:

Den Traditionen von Aprilscherzen folgend, haben auch wir versucht, unsere Leserinnen und Leser auf den Arm zu nehmen. Natürlich entsprang die sensationelle Neuheit ausschließlich unserer Phantasie. Auf unseren Seiten und in verschiedenen Foren haben wir mit folgender Ankündigung einige Zetties reingelegt:

„Vorab wurde die erste Sommerneuheit 2011 von Märklin bekannt und diese hat es wirklich in sich. Der Göppinger Traditionshersteller wagt den Schritt in eine serienmäßig angebotene Digitaltechnik für seine

kleine Spurweite! Eine frühere, später zurückgezogene Ankündigung aus dem Jahr 1989 zeigt, dass die technischen Voraussetzungen und Fähigkeiten schon seit jeher bei den Schwaben vorhanden sind.

Als Digitalformat hat der Marktführer das durch die Modellbahninteressenverbände und vor allem in den USA weit verbreitete DCC gewählt, das zunehmend auch bei der Marke Trix an Bedeutung gewinnt.

Es bietet Märklin die erforderlichen Voraussetzungen für eine lastgeregelte Steuerung und umfangreiche Zusatzfunktionen auch in Modellen der Baugröße Z.

Dazu gehören Lichtfunktionen, ein Rangiergang und vielleicht in absehbarer Zukunft auch Lokgeräusche.

Erstes Modell mit dieser neuen Technik wird die einmalig und exklusiv für Mitglieder des Insider-Clubs aufgelegte, frühere Henschel-Studie zur E01 in stahlblauer Lackierung für die Deutsche Bundesbahn (Art.-Nr. 84577).

Das Modell basiert auf dem Fahrwerk der Baureihen 103/151 mit dem bekannten Fünfpolmotor, besitzt einen Antrieb auf alle sechs Achsen sowie fahrtrichtungsabhängig wechselnde Stirn- und Schlussbeleuchtung mittels wartungsfreier LED (warmweiß/rot). Die Schlussleuchten sind im Digitalbetrieb abschaltbar. Rangierlicht (Stirnbeleuchtung an beiden Fahrzeugenden) ist ebenfalls digital schaltbar.

Vorbild für das Modell ist eine nicht realisierte Formstudie des Lokomotivherstellers Henschel (Kassel) für eine als E01 projektierte, schwere Schnellzuglok. Diese Lok sollte Anfang der sechziger Jahre des letzten Jahrhunderts im Rahmen des DB-Neubauprogramms entstehen und oberhalb der Leistungsklasse der E10 angesiedelt sein.

Im Original gab es diese Lok nur auf dem Reißbrett und in Form verschiedener Holzmodelle, an denen unterschiedliche Lackierungsmuster getestet wurden und Versuche im Windkanal stattfanden. Die E01 mündete wenig später in der Entwicklung der späteren Paradelok E03, die 1965 ihre Premiere feierte.

Vorgesehen war die E01 für den leichten F-Zug- und TEE-Verkehr wie den berühmten Zügen „Rheinpfil“ und „Rheingold“. Ihre stahlblaue Lackierung entspricht dem in der Epoche III geltenden Schema, das für elektrische Lokomotiven mit V_{\max} über 140 km/h vorgesehen war.

Weitere Studien beschäftigten sich mit einer geeigneten Aufteilung für die TEE-Farben purpurrot und beige. Das neue Märklin-Modell zeigt anschaulich, wie eine optisch den Einheitselektrolokomotiven der Bundesbahn folgende Schnellfahrlok hätte aussehen können.“



Natürlich war die Meldung einer Digitalneuheit von Märklin nur ein Aprilscherz. Die Henschelstudie zur Baureihe E 01 von 1961, die unser angebliches Produktfoto zeigte, gab es inklusive der Frontzierstreifen aber wirklich – allerdings nur auf dem Papier neben zwei weiteren Gestaltungsvorschlägen.

Tatsächlich wahr an unserer Geschichte ist allerdings, dass es die erwähnte Henschel-Studie von 1961 gab. Diese E01 ist zwar nicht gebaut worden, sah auf dem Reißbrett aber – bis auf wenige spurweitentypische Merkmale – wie unsere Fotomontage aus, die natürlich nicht von Märklin stammte. Es gab sogar mindestens zwei weitere Entwürfe mit etwas anderem Äußeren, von denen der letzte bereits als E03 bezeichnet wurde.

Erfreulich waren Reaktionen von Modelleisenbahnern, die bescheinigten, dass die E01 in dieser Gestaltung und Farbgebung eine sehr schöne Lok geworden wäre und sie eigentlich auch gut zu Märklin passen würde. Die Begeisterung reichte sogar dahin, Ideen zum Eigenbau auf Basis von zwei „Bügefalten“-Gehäusen und einem E03-Fahrwerk zu entwickeln.

Letzte Meldung:

Jens Wimmel (<http://www.zettzeit.ch>) hat äußerst gelungene Felgenachbildungen für den Noch-Bus, der als ZettZeit-Special erscheint, und den Mercedes-Benz Actros von Herpa entwickelt.

Die ausgezeichnet detaillierte Zugmaschine zeigt nämlich genau an dieser Stelle erhebliche Schwächen – es ist quasi die Achillesferse des LKW-Modells.



Die neuen Zurüstteile von ZettZeit werten viele Fahrzeugmodelle enorm auf. Foto: Jens Wimmel

Dank Jens Wimmels Lösung, die er erst vor wenigen Tagen vorgestellt hat, kann dieses Manko bald der Vergangenheit angehören. Ob die Zurüstteile auch einzeln für eigene Superungen angeboten werden, ist noch nicht bekannt.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knaut
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert, Götz Guddas und Lothar Kuballe

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

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

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

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

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

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

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