

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



Gigantische Gotthardrampen

**Reisezugwagen mit Innenleben
Rokuhan-Gleistest**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

spannende Themen im Hochsommer – das war unser Bestreben, als wir diese Ausgabe in der Redaktion geplant haben. Und ich hoffe, dies war auch aus Ihrer Sicht von Erfolg gekrönt.

Traditionell nutzen wir die Reisezeit dafür, Ihnen Themen und Anlagen zu präsentieren, die typische Urlaubsziele zum Thema haben. Doch dieses Mal haben wir wirklich etwas Außergewöhnliches gefunden: Die Rede ist von der Gotthardanlage des Amerikaners Robert Allbritton.

Sie sprengt schon durch ihr enormes Maß gewohnte und übliche Dimensionen. Trotzdem bleibt sie auch in der Gestaltung nicht hinter höchsten Erwartungen zurück. Die Idee kam ihrem Schöpfer bei einem Europurlaub im Jahre 1998. Kurzerhand wurde die Modellbahnlandschaft im Maßstab 1:1 in der Nenngröße Z nachgebaut.

Wenn sie daran Gefallen finden, dann passen auch unsere übrigen Themen zu den Wünschen, die daraus entstehen: Götz Guddas zeigt heute, wie Leben auf seine Anlage kommt und erste Details gebaut werden.

Optisch ist das Begrünen einer Modell-Landschaft ein gewaltiger Schritt. Doch auch die kleinen Accessoires tragen viel zur guten Gesamtwirkung bei. Lassen Sie sich beeindrucken, wie solch ein Wunderwerk entsteht.

Neu am deutschen Markt ist seit diesem Monat das Gleissystem von Rokuhan, das von Noch vertrieben wird. Das sollte Garant für eine gute Verfügbarkeit sein. Deshalb wollten wir frühzeitig wissen, wo die Stärken und Schwächen der Artikel liegen, die aus Japan zu uns kommen. Steht uns eine Revolution der Gleistrassen bevor?

Zu guter letzt dürfen wir auch einen Artikel von Jens Wimmel nicht vergessen. Er hat die beeindruckende Wirkung von fein gestalteten Inneneinrichtungen in Personenwagen erkannt. Als Wahlschweizer ist er bestens mit dem Fuhrpark der SBB vertraut.

Da wundert es uns nicht, dass er für seine Demonstration einen modernen Panoramawagen gewählt hat, zumal großzügige Blicke in sein Innenleben möglich sind.

Allerdings verlangen derart ausgerüstete Modelle idealer Weise auch nach einer Innenbeleuchtung. Und leider passen die kommerziell angebotenen Produkte nicht. Eigenbau war daher gefragt. Jens Wimmel hat auch dafür eine Lösung gefunden, wie er Ihnen zeigen wird.

Abgerundet wird dieses Heft wie alle Ausgaben durch aktuelle Kurzmeldungen und Leserbriefe. Ihre Kritik und Rückmeldungen helfen uns, Wünsche und Ansprüche besser zu verstehen und kennen zu lernen. Dafür sage ich im Namen der Redaktion an dieser Stelle herzlichen Dank. Finden werden Sie aber auch spannende Neuheiten, die mitten im Sommer die Lust auf Modellbahn wecken – in diesem Sinne viel Spaß beim Lesen!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Panoramablick auf Preiserlein.....4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Eine kleine Welt erwacht zum Leben.....8

Technik

Eine Konkurrenz für Märklin?.....14

Literatur

Aktuell kein Beitrag

Impressionen

Amerikanischer Traum der Alpen.....22

Zetties und Trainini im Dialog.....30

Impressum.....37

Wir danken Robert J. Kluz, Robert Allbritton, Götz Guddas und Jens Wimmel für ihre Unterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 17. Juli 2011

Titelbild:

Nicht nur im Vorbild, auch im Modell ist der Gotthard eine beeindruckende Erscheinung. Eine Re 10/10 der SBB, gebildet aus Modellen von SZL, schleppt einen LKW-Transitzug bei Biaschina. Foto: Robert Allbritton

Inneneinrichtungen von Modelplant Panoramablick auf Preiserlein

Inneneinrichtungen waren ein lange vernachlässigtes Thema in der Spurweite Z. Das Angebot war zeitlich und mengenmäßig begrenzt, weil sich nur wenige in eigener Regie um Lösungen bemüht haben. Dies gehört mittlerweile der Vergangenheit an, denn Modelplant bietet für viele Märklin-Modelle überaus detaillierte Inneneinrichtungssätze an, die im 3D-Druckverfahren aus dem Kunststoff ABS entstehen. Jens Wimmel hat sie für uns getestet.

Von Jens Wimmel. Dank Thorsten Loth von Modelplant werden neuerdings auch Spur-Z-Modelle fahrgasttauglich. Seine dreidimensional gedruckten Inneneinrichtungen sind modellspezifisch und passen sehr exakt in die Wagen. Eben dieses 3D-Druckverfahren gestattet kleine Serien, so dass sich die Eigenheiten auch von weniger verbreiteten Vorbildern ohne großen Aufwand ins Modell umsetzen lassen.

Der Einbau der Einrichtungen ist sehr einfach. Zuerst wird das Dach abgenommen. Dann müssen die Fenstereinsätze auf einer Seite herausgenommen werden.

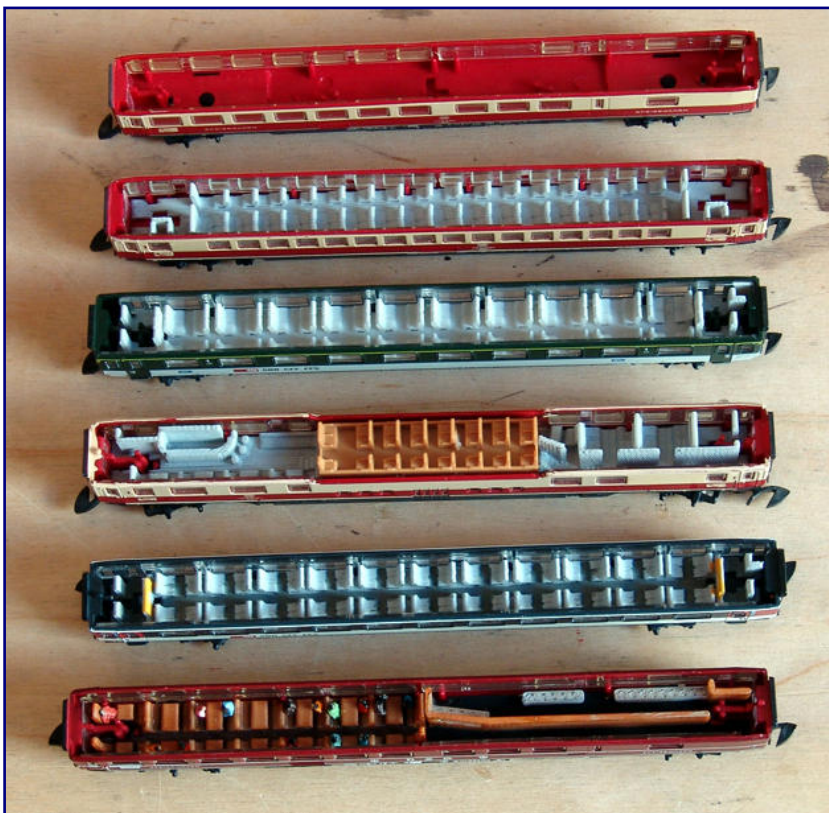
Mit einem kleinen Schraubenzieher hebt man das Ballastgewicht aus dem Wagenboden. Dessen stehen gebliebene Halterungen entfernt man mit einem kleinen Fräser oder einem Messer.

Nachdem der Innenraum ausgeblasen ist, können die Fenstereinsätze wieder in ihre Halterungen gesetzt werden. Nun kann man die zuvor farblich bearbeitete und mit Figuren besetzte Einrichtung einlegen und das Dach wieder aufsetzen.

Bei kaum einem Modell störte die nicht vorhandene Inneneinrichtung derart, wie bei den ansonsten sehr gelungenen SBB-Panoramawagen des Typs Apm.

Vergleichbar sind allenfalls die DB-Doppelstockwagen mit freiem Durchblick durch die Fenster der beiden Etagen – doch auch dafür gibt es mittlerweile einen Einrichtungssatz.

Wo beim Vorbild eine gediegene Einrichtung auf die Fahrgäste des Panoramawagens wartet, bietet das Märklin-Modell wie fast alle anderen Wagen nur einen „Laderaum“ ohne Sitzgelegenheit für die Preiserlein & Co. Die großen Fenster bieten leider einen allzu guten Einblick auf die gähnende Leere



Modelplant bietet bereits eine große Zahl verschiedener Inneneinrichtungen für unterschiedliche Wagentypen an. Nach Abnehmen des Daches sind für einen effektvollen Einsatz nur wenige vorbereitende Tätigkeiten erforderlich.

im Wageninneren - der SBB-Panoramawagen hatte bei Modelplant deshalb hohe Priorität bei der Umsetzung.

Im Lieferzustand sind die Einrichtungen aus ABS-Kunststoff elfenbeinfarben und müssen daher vor dem Einbau farblich überarbeitet werden.

Damit die Farbe haften bleibt, wurden sie mit Sprühgrund eingenebelt. Die anschließende Farbgebung erfolgt mit Pinsel oder Spritzgriffel.

Ich habe beim Beispiel des Panoramawagens den Pinsel gewählt, da ich auch feine Details gezielt hervorheben wollte.

Mit einer mittelgrauen Lackierung für die Sitze ist dem Vorbild recht nahe zu kommen. Der Fußboden hat in etwa dieselbe Farbe. Den Kopfbereich der Sitze habe ich mit der richtigen Farbe hervorgehoben, was das Erscheinungsbild etwas auflockert.

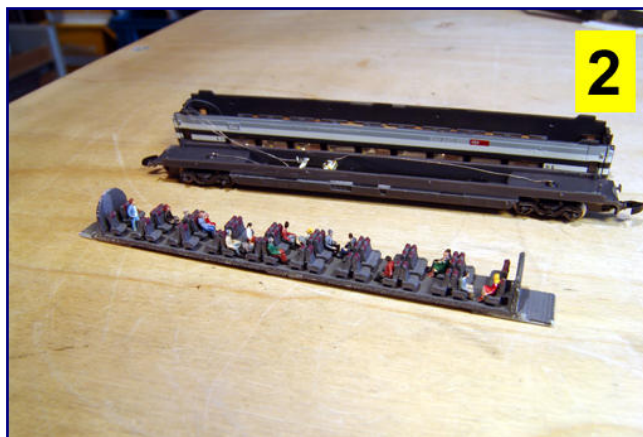


Den optischen Zugewinn beweist schon diese Stellprobe mit einer einzelnen Figur im Speisewagen: Der Waggon wird zum Blickfang.

Ob man die Einrichtungen in einer Grundfarbe belässt, oder Fußböden, Sitze und sogar die Bezüge im Kopfbereich farblich abhebt, das muss jeder Modellbahner mit sich selbst ausmachen. Im Anlagenbetrieb ist dieser Aufwand nicht wahrnehmbar

Dass die Wagen nicht leer sind, sieht hingegen auch das ungeübte Auge sofort. Durchweg nimmt das Dach bei normalen Personenwagen sehr viel Licht aus dem Innenraum. Es empfiehlt sich deshalb, die Modelleinrichtung grundsätzlich heller zu halten als sie es beim Vorbild tatsächlich ist.

Ebenso darf man aber auch grundsätzlich anders denken: Wenn man sich schon die Mühe macht, Wagen einzurichten und mit Figuren zu besetzen, dann soll die Arbeit auch gut gesehen werden und

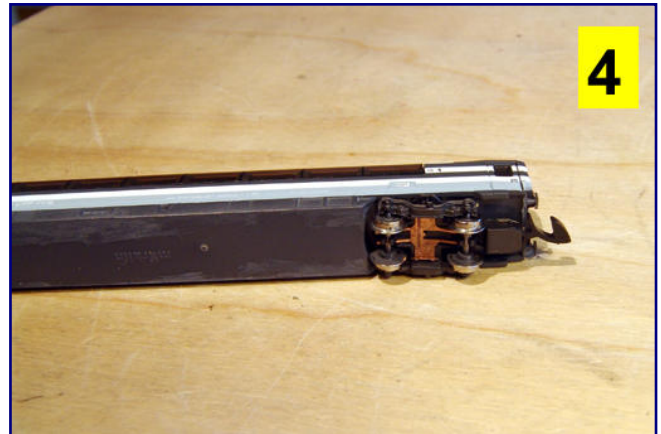


So kommt Leben in den SBB-Panoramawagen:

Der Wagenaufbau wird abgenommen und die Innenbeleuchtung vorbereitet. Elektronische Komponenten verschwinden in der Wagenwanne, die LED werden genau in Höhe der Fensterholme auf elastisches Platinenmaterial gelötet (Bild 1). Die Inneneinrichtung wird mit dem Pinsel bemalt, um auch Details wie die Nackenkissen hervorzuheben. Der Fußboden muss in diesem Fall nicht farblich abgesetzt werden. Einige Preiserlein bevölkern anschließend das Innere (Bild 2).

der Wagen darf technisch höheren Ansprüchen genügen. Also empfiehlt sich noch die Montage einer Wagenbeleuchtung. Ich habe dies beim SBB-Waggon Apm ebenfalls getan.

Der Panoramawagen stellt einerseits besondere Anforderungen an die Beleuchtung, bietet aber auch ausreichend Platz für technische Einrichtungen unter dem Kabinenboden. Der schmale Dachbereich mit den weit nach oben ragenden Fenstern erfordert eine möglichst flache Ausführung der Beleuchtung, damit diese nicht zu weit nach unten ragt.



Sobald Farbe und Klebstoffe getrocknet sind, wird der Aufbau wieder vorsichtig aufgesetzt (Bild 3). Beim Blick von unten zeigen sich die Achsschleifer aus Kupfer von Passmann (Bild 4). Ihre angelöteten Leitungen führen durch eine Bohrung im Drehzapfen ins Wageninnere, um dort die Innenbeleuchtung zu versorgen.

Außerdem sollten die LED hinter die Fenstersäulen gesetzt werden, um sie bestmöglich zu tarnen und den Vorbildeindruck eines durchgehenden „Lichtbands“ wiederzugeben. In den Wagen gelangt der Strom über Achsschleifer von Oliver Passmann, die in den Drehgestellen montiert werden – bis hierher ist es noch recht einfach, doch der Panoramawagen hat es in sich.

Die Basis der Beleuchtung bildet ein 2,5 mm breiter und nur 0,1 mm dicker Streifen elastischen Platinenmaterials von LED-Baron. Die Leuchtdioden wurden einzeln auf zuvor ausgemessene Markierungen gelötet, denn nur so konnten die richtigen Abstände eingehalten werden.

Dabei musste unbedingt auf die richtige Polung aller LED geachtet werden. Das manuelle Lötens der SMD-Bauteile ist wahrlich nichts für unruhige Gemüter und schlechte Augen!

Für die Spannungsversorgung des Platinenstreifens griff ich auf die Bauteile einer Hufing-Tronic-Innenbeleuchtung zurück, was natürlich nur eine Notlösung darstellte.

Schaltungstechnisch ist die Beleuchtung sehr einfach gehalten: Ein Brückengleichrichter im Wagenboden sorgt stets für die richtige Polarität. Nachgeschaltet sind ein 1-kOhm-SMD-Widerstand und zehn weiße LED in der Bauform 0603.

Für weitere Beleuchtungen sind die SMD-Leuchtdioden inklusive Widerstand und einem Brückengleichrichter im Elektronikversand für weniger als drei Euro erhältlich. Damit ist diese selbstgebaute Beleuchtung eine aufwändige, aber trotzdem günstige Lösung.

Die Wirkung eines beleuchteten, eingerichteten und mit Figuren besetzten Panoramawagens ist die Mühe auf jeden Fall wert. Schon ab etwa 4 V Gleichspannung funktioniert die Innenbeleuchtung und auch mit 10 V Digitalspannung ist sie nicht zu hell.

Trotz der überaus einfachen Schaltung ist diese Beleuchtungslösung also sehr universell verwendbar. Versuche mit einem Goldcap zur Spannungsstabilisierung habe ich noch nicht gemacht, da ich die Stromversorgung des Wagens bzw. des gesamten Zuges später auf eine sichere und elegante Art lösen möchte.

Alle Fotos: Jens Wimmel



Der fertige Wagen ist nun auch für Nachtdienst bestens gerüstet. Dank der Innenbeleuchtung kommen Preiserlein und Inneneinrichtung besonders gut zur Geltung. Fast vergisst der Betrachter, dass es sich bei dieser Aufnahme um ein Spur-Z-Modell handelt.

Seiten des Autors mit weiteren Bauberichten:

<http://www.zettzeit.ch>

Bezugsadressen für erforderliche Teile:

<http://www.modelplant.de>

<http://www.passmann.com>

<http://www.conrad.de>

<http://stores.ebay.de/ledbaron>

Figurenprogramm mit Reisenden:

<http://www.preiserfiguren.de>

<http://www.trafofuchs.de>

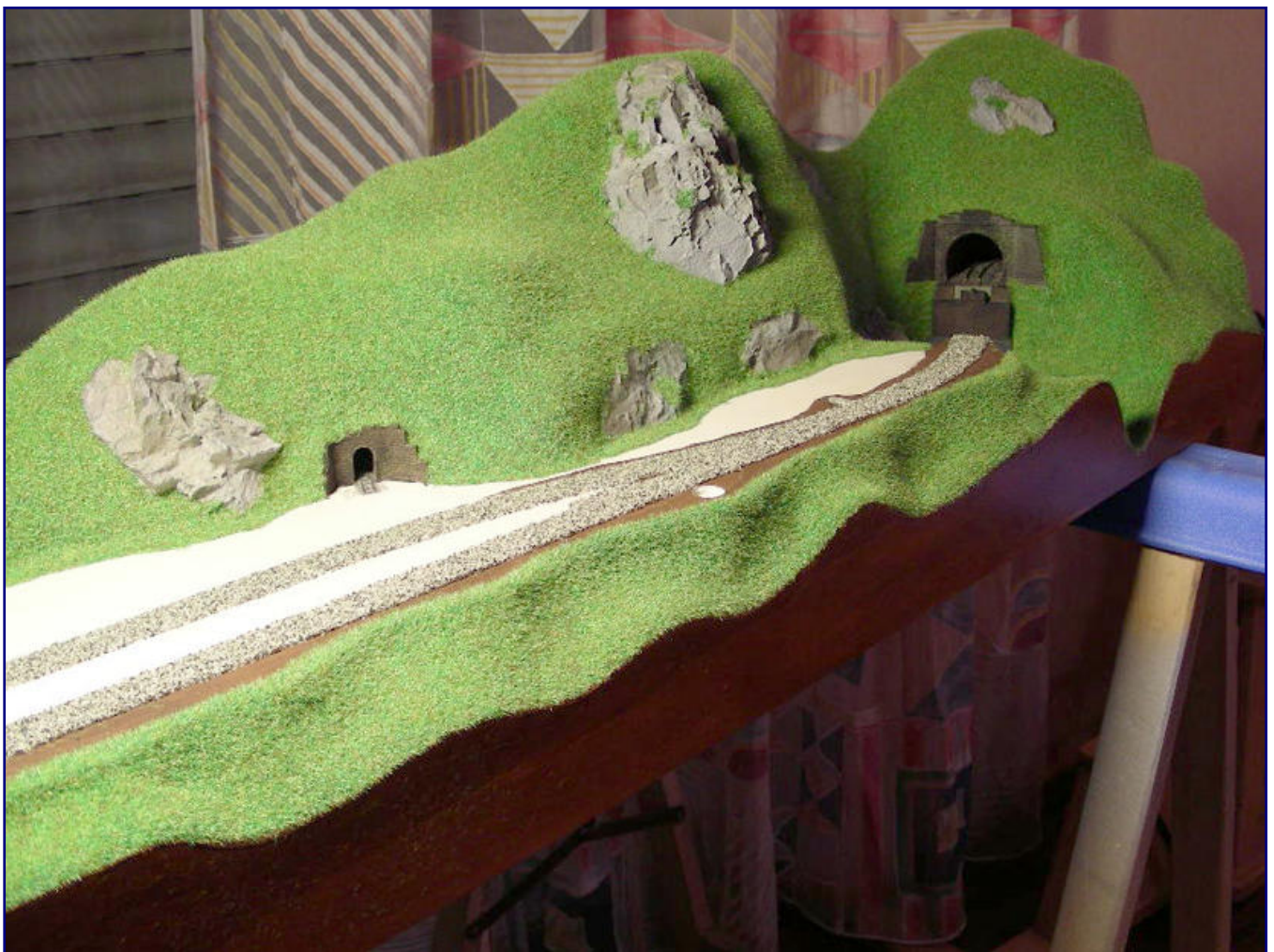
Schritt für Schritt zur Anlage (Teil 3)

Eine kleine Welt erwacht zum Leben

Auf der Anlage von Götz Guddas kommt mit der Begrasung Leben in die Landschaft. Anschließend können die Gleise dauerhaft verlegt werden. Nach und nach folgen dann verschiedene Details und Elemente, die der Szenerie das besondere und authentische Gepräge einer Nebenbahn der fünfziger Jahre geben.

Von Götz Guddas. Nach den vorbereitenden Tätigkeiten der letzten Folge ist nun endlich die Begrasung der Anlage an der Reihe. Dieser Schritt wird das Erscheinungsbild schnell und nachhaltig verändern. Sind die Fortschritte in der Rohbauphase nicht für jedermann und nicht auf den ersten Blick zu erkennen, so deuten sich nun gewaltige Veränderungen an.

Zweieinhalb Stunden habe ich den Elektrostaten geschwungen und Grasfasern „Frühlingswiese“ (Art.-Nr. 3359) von Heki aufgebracht. Allerdings sieht das frische Grün noch sehr neu aus. Aber das wird sich geben, sobald einige Tage Licht auf die Anlage scheinen konnte. Und auch am monotonen Eindruck der Rasenflächen ohne Bodendecker, Büsche und sonstiges Pflanzenwerk muss noch gearbeitet werden – aber das folgt später.



Das Begrasen der Anlage erfolgt vor dem endgültigen Verlegen der Gleise mit einem Elektrostaten. Ergebnis sind perfekt aufrecht stehende Grashalme. Nur der weitere Bewuchs fehlt noch...

Auch die hochgezogenen Bachufer – wir erinnern uns an das Gießharz fürs Wasser - sind nach der Begrasungsprozedur jetzt zugewachsen. Was höchst professionell aussieht, ist technisch leicht zu bewerkstelligen und heute auch von jedermann zu bezahlen: Die Grundfläche wird mit Graskleber von Noch bestrichen, der Gegenpol des Begrasers an eine Stecknadel geklemmt, die in der Leimfläche steht und dann die Fasern ins klebende Bett „geschossen“.

Senkrecht bleiben sie dort stehen und wirken nach dem Durchtrocknen wie echtes Gras. Zu beachten ist nur, dass die zu begrasende Fläche nicht zu groß gewählt wird. Der Leim darf erst abbinden, wenn alle bestrichenen Stellen mit Fasern bestückt sind! Deshalb arbeiten wir uns Schritt für Schritt über die Anlage.

Der Graskleber von Noch hat die Eigenschaft keine Haut zu bilden. Das erleichtert die Arbeit gegenüber verdünntem Holzleim enorm. Und mit dem Gras-Master hat Noch schon vor einigen Jahren für ein preisgünstiges Werkzeug gesorgt, das jetzt zum Einsatz kommt. Übrigens haben auch die anderen Zubehörhersteller mittlerweile mit ähnlichen Angeboten nachgezogen.

Gleise verlegen

Als nächstes sollen die Gleise verlegt werden. Es zeigt sich, dass niemand vor Missgeschicken gefeit ist:

Wenn ich gut gearbeitet habe, dann müssten alle Schlitze im Trassenbrett genau mit den Löchern für die Stelldrähte der Weichen überein kommen – doch eben das tun sie nicht.

Die Lücke in der Brücke ist nicht 110 mm sondern 111,7 mm groß geworden. Da muss ich wohl mit der Modul-Übergangsgleistrasse leicht verrutscht sein, denn die Brücke hatte auch schon etwas Spiel.

Glücklicherweise gibt es Märklin-Ausgleichgleise mit Über- oder Unterlänge. Das Gleis mit der Artikelnummer 8507 misst 112,7 mm und ist deshalb mein Kandidat zum Kürzen.

Das Gleis hat genau in der Mitte zwei Schwellen ohne Zwischenraum. Genau dort habe ich mit einem 1,0-mm-Fräser 1,0 mm herausgefräst und das Schwellenband wieder zusammengeklebt.

Auch die Gleisprofile werden an den Enden ohne Verbinder in gleichem Umfang abgefräst und anschließend die Grate entfernt. Nun passt alles ganz genau!

Die Strecke ist in elf Belegabschnitte aufgeteilt, damit ich später viele Möglichkeiten habe, die Züge per PC im automatischen Betrieb laufen zu

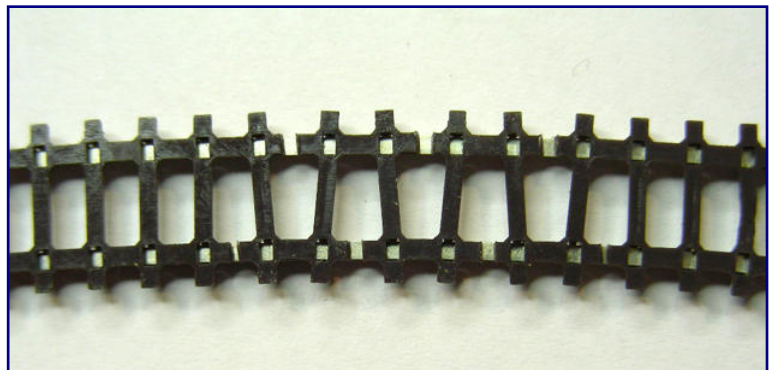


Bild oben:
Um eigene Radien außerhalb der Märklin-Geometrie sauber auszuformen, wird das Schwellenband an der Unterseite abwechselnd am oberen und unteren Gleisstrang durch geschnitten.

Bild unten:
Probleme bereitete die Brücke vor dem Tunnelportal, doch auch dieser Abschnitt funktioniert nun einwandfrei.

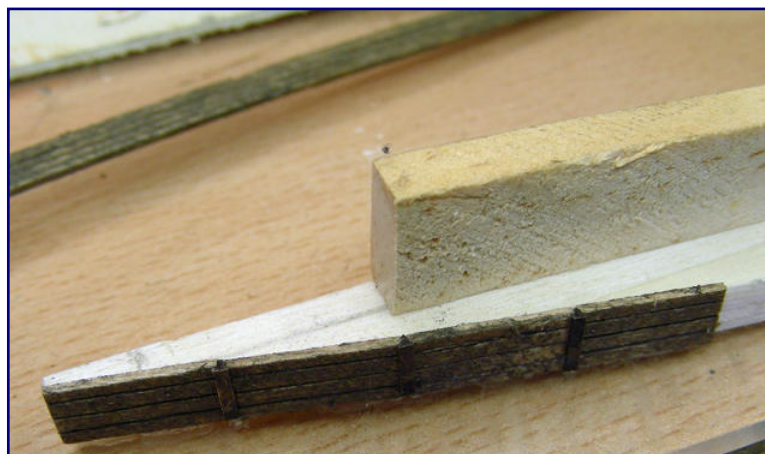
lassen. Jeder dieser Abschnitte ist ca. 22 cm lang. Das reicht, um dort die nur 18 – 20 cm langen Züge der Nebenbahn abstellen zu können. Jeder Abschnitt wird nun einseitig mit Kunststoff-Gleisschuhen isoliert.

Die je Streckenblock nötige Speiseleitung löte ich direkt unters Gleisprofil und knicke sie zwischen den Gleisen in den Schwellenzwischenraum. Ein Loch in der Gleistrasse führt die Leitung dann nach unten. Die Gleisprofile habe ich anschließend mit Rostfarbe angepinselt und nach und nach auf die Gleistrasse gelegt und dort mit Gleisnägeln fixiert. Nach dem Schottern werden die Nägel wieder entfernt.

Doch Halt! Vorher müssen noch diverse Reedkontakte und ein Bahnsteig für den kleinen Ausweichbahnhof angefertigt und eingebaut werden.

Schüttbahnsteig

Aus Buchenholz schneide ich Leisten im Format 0,8 x 5,5 mm, in die später noch Rillen geritzt werden. Sie sollen die Bahnschwellen darstellen, mit denen der Schüttbahnsteig gesichert ist. Messing-T-Profile in der Größe 1,5 x 1,5 mm habe ich mittels Fräse aufs Format 1 x 1 mm gebracht und in 5 mm lange Stücke geschnitten. Diese Profile werden anschließend mit Fohrmanns Messingbraun brüniert.



Der Schüttbahnsteig entsteht um einen Grundkörper aus Pappelsperrholz herum. Verkleidet wird er mit brünierten Messing-T-Profilen und selbstgeschnittenen Schwellen aus Buchenholzleisten.

Aus Pappelsperrholz fertige ich den nach dem Einbau in die Anlage nicht mehr sichtbare Grundkörper des Bahnsteiges.

Mit der Fräse bringe ich das Element auf eine Höhe von 4,8 mm. Die vorbereitete Bahnschwellenleiste patiniere ich mit brauner Farbe sowie Graphit und schneide Stücke von 12 mm Länge ab.

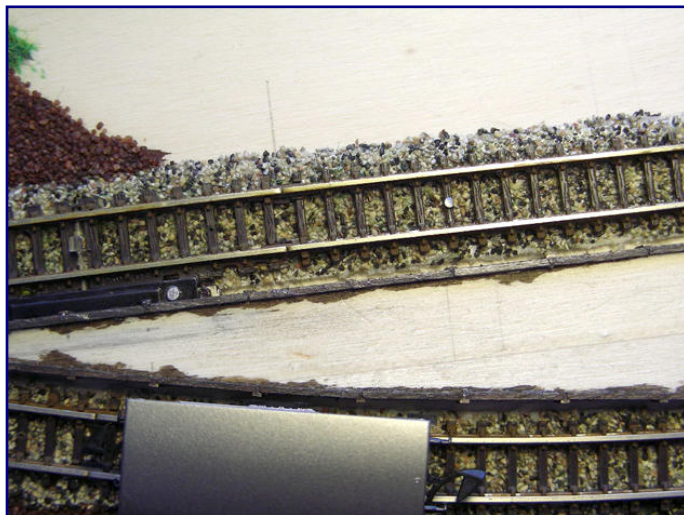
Abwechselnd werden dann Bahnschwellen und T-Profil nebeneinander mit Weißleim auf die Kanten des Sperrholzträgers geleimt. Eine Absenkung für eine Gleisquerung und zwei Aussparungen für Schaltgleise arbeite ich noch auf der Fräse ein.

Die Maße des Bahnsteigs könnten auf den Bildern trügen. Er misst 400 mm in der Länge, 21 mm in der Breite und nach Abschluss der Arbeiten 5,5 mm in der Höhe. 1,5 mm ragt er noch über die Schienenoberkante auf.

Wichtig ist auch, ausreichend lichten Raum für die Fahrzeuge einzuhalten. Am besten lässt sich dies vor der Fertigstellung mit einem Waggon

Bild rechts:

In den Bahnsteig einzuarbeiten waren zwei Aussparungen für die seitlichen Kästen der Schaltgleise (im Bild ganz links in der Mitte zu sehen). Ein Waggon mit Trittstufen hilft, die Profilverfreiheit für alle auf der Anlage verkehrenden Fahrzeuge sicherzustellen.



testen. Dazu ist das Modell auszuwählen, das im Bereich der Bahnsteigkante am meisten über die Gleisseiten hinausragt.



Das Modell eines G10 zeigt in der Nahaufnahme sehr deutlich, wo es bei fehlerhafter Gleisverlegung haken kann: Die Trittstufen brauchen gerade im Kurvenbereich ausreichend Abstand zur Bahnsteigkante.

Gut geeignet ist deshalb ein preußischer Abteilwagen, der über ausladende Trittstufen verfügt. Für meine Anlage ergab sich ein Abstand der Bahnsteigkante von 9,9 mm zur Gleismitte oder 4,0 mm vom Gleisprofil.

Überraschen mag nun, dass ich den Bahnsteig nach den bis hierher erfolgten Arbeiten abschraube, um ihn dann mit einer dünnen Haushaltsfolie ummantelt wieder einzusetzen.

Grund für diese außergewöhnliche Montageart ist der gewünschte Zugang zu den Schaltgleisen, falls später mal Reparaturarbeiten erfolgen müssen.

Die Folie schützt den Bahnsteig nur vorläufig, denn jetzt geht es ans Beschottern.

Nach dem Trocknen des Leims nehme ich den Bahnsteig wieder heraus und entferne sie. Zur Sicherheit habe ich die Unterseite des Bahnsteigs zuvor mit einer Kerze gewachst, damit unterkriechende Feuchtigkeit nicht beim Schottern alten Leim aktiviert und der Bahnsteig trotz aller Vorkehrungen doch noch anklebt.



Am Ende dieses Bauabschnitts geht es ans Beschottern. Nachdem von rechts unten kommend der Bahnhof erreicht ist, muss der Bahnsteig noch mit Folie gegen Verkleben gesichert werden, damit er später abnehmbar bleibt. Die Schienenflanken wurden rostig patiniert, wie im Bild gut zu sehen ist.

Die Oberfläche des ausgebauten Bahnsteigs habe ich dann mit feinem Sand bestreut, mit Wasser, dem ein Tropfen Spülmittel zur Entspannung beigegeben wurde, befeuchtet und anschließend den Sand mit Spülmittel-Wasser-Leim-Gemisch fixiert.

In gleicher Technik wird auch der Lagerplatz am Sägewerk gestaltet. Damit ist ein weiterer Bauschritt abgeschlossen.

Bahnübergänge

Bahnübergänge waren bereits als Rampen geplant und weitgehend vorbereitet.

Nach dem Legen und Einschottern der Gleise müssen aber noch die Schwellen aufgefüttert und die Straßen angeglichen werden.

Das habe ich nun mit Buchenholzresten vom Bahnsteigbau gemacht.

Bohlenfugen eingeritzt, mit Farbe zur Dreckimitation versehen und anschließend mit Holzleim fixiert.

Wie der Straßenbelag dargestellt wird, steht noch nicht fest. Derzeit fehlt noch die zündende Idee. Gleiches gilt auch für die Sicherung der Bahnübergänge.

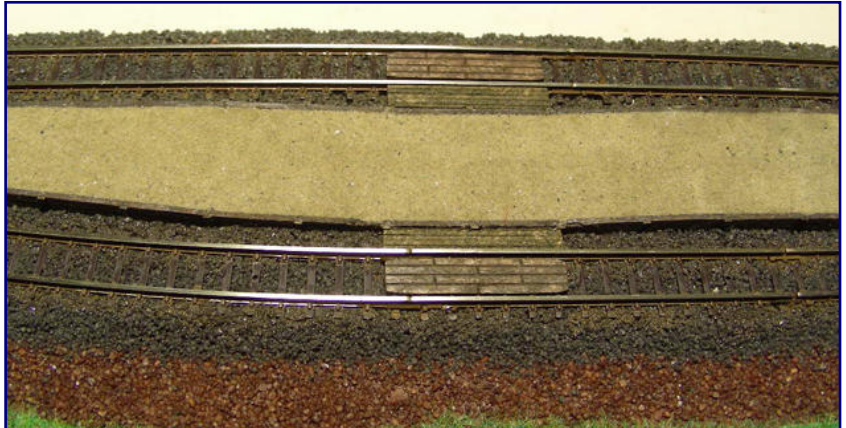
Kupplungsschutz

Als letztes Detail, das beim Vorbild eine wichtige Funktion hat und deshalb nicht vergessen werden sollte, habe ich einen Kupplungsschutz für die Bahnübergänge gebaut.

Entstanden sind sie wie beim Vorbild aus Holz. Dunkelbraune Farbe von Revell verleiht im die richtige Optik. Ausnahmsweise lässt sich hier Lack einsetzen, der bereits eingedickt ist und verklumpende Pigmente aufweist. Nach dieser Aktion ist er reif für die Entsorgung.

Die Farbe wird nicht umgerührt, es wird direkt ein wenig mit dem Pinsel von oben abgenommen. Die Farbe wird aufgetragen und wieder abgerieben. Das Ergebnis sieht aus wie altes Holz – Versuch geglückt.

Das war es erst mal mit den optisch sichtbaren Fortschritten. Im nächsten Teil geht es zunächst unter der Anlage weiter, denn dann folgt die Verdrahtung.



Der Bahnsteig hat eine Oberfläche aus feinem Sand erhalten (Bild oben). Alle Bahnübergänge – für Fußgänger wie Autofahrer – werden mit Bohlen belegt, die Straßenauffahrten angeglichen. Ein Auflaufschutz für herunterhängende Kupplungen (Bild unten; rechts und links der Bohlen) gehört zu den ersten Details, die nachgebildet werden.

Alle Fotos: Götz Guddas

Der Weg zum Archiv (Sägewerksbericht in Ausgabe 6/2009):
<http://www.z-freunde-international.de>

Hersteller für erforderliche Materialien:
<http://www.maerklin.de>

<http://www.busch-model.com>
<http://www.faller.de>
<http://www.heki-kittler.de>
<http://www.noch.de>

<http://www.conrad.de>
<http://www.fohrmann.com>
<http://www.modellbaufarben.de>

<http://www.uhu.com>

Anzeige

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

19.06.2011, 26.06.2011, 03.07.2011, 10.07.2011, 17.07.2011,
24.07.2011, 31.07.2011, 07.08.2011, 14.08.2011, 21.08.2011,
28.08.2011, 04.09.2011, 11.09.2011, 18.09.2011, 25.09.2011.

jeweils von 11:00 Uhr – 17:00 Uhr

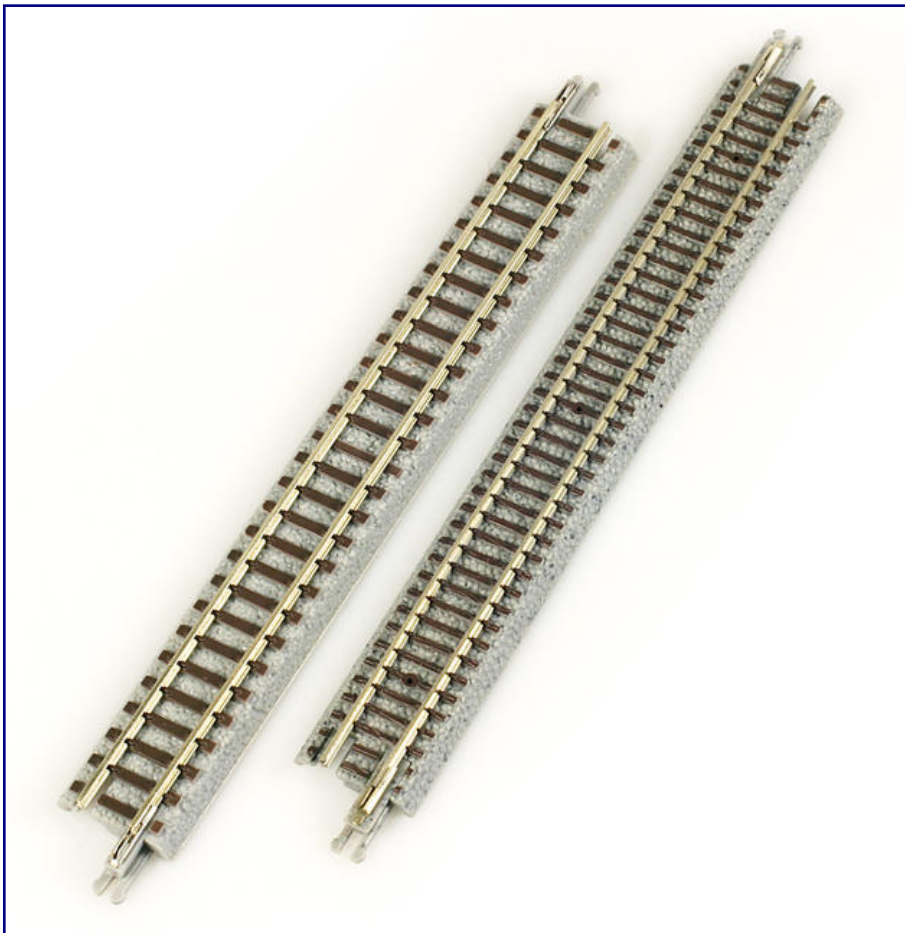
Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Neues Gleissystem von Rokuhan

Eine Konkurrenz für Märklin?

Ende 2010 überraschte der japanische Hersteller Rokuhan mit einem neuen Gleissystem für die Spurweite Z. Obwohl es zunächst nur in Japan angeboten wurde, schwappte die Information auch nach Europa und beschäftigte viele Zetties, ob es sich wohl als Alternative zu den Gleisen von Märklin und Micro-Trains eignen könnte. Zum 1. Juli 2011 hat Noch den Vertrieb in Deutschland übernommen und macht die Produkte über sein Vertriebsnetz einem breiten Publikum zugänglich. Deshalb widmen wir uns der Neuheit heute ausführlich.

Von Robert J. Kluz und Holger Späing. Die japanische Firma Rokuhan ist mit einem neuen Gleissystem in den Spur-Z-Markt eingetreten, das mit festem Schotterbett ausgeliefert wird. Diese Nachricht überraschte die Zetties Ende letzten Jahres, als das neue System in Japan erstmals angeboten wurde.



Bei aller Ähnlichkeit offenbaren die Gleise von Rokuhan (oben) und Micro-Trains (unten) doch eine Menge Unterschiede: Die gilt besonders für den Schwellenabstand und die Schottergravuren.

von einem guten Start. Außerdem hält Rokuhan noch einige Überraschungen bereit, wie wir in diesem Artikel noch zeigen werden.

Das neue Schienensystem wird sinngemäß als „klassisches Gleis mit Holzschwellennachbildungen“ bezeichnet. Es folgt der Geometrie, die Märklin 1972 bei der Einführung der Spurweite Z etablierte und

Ganz neu im Markt sind sie dennoch nicht: Ihre Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Produkten mit japanischen Spur-Z-Anbietern hat Geschichte.

Firmen wie Pro-Z haben sich ihrer Leistungen bedient. Allerdings betreten sie jetzt erstmals unter eigenem Namen die Spur-Z-Bühne.

Rokuhan spricht von einem „präzisen Eisenbahnsystem“ und bringt das schon im Firmenauftritt explizit zum Ausdruck.

Es ist offensichtlich, dass das Unternehmen bestens mit der Spur Z vertraut ist.

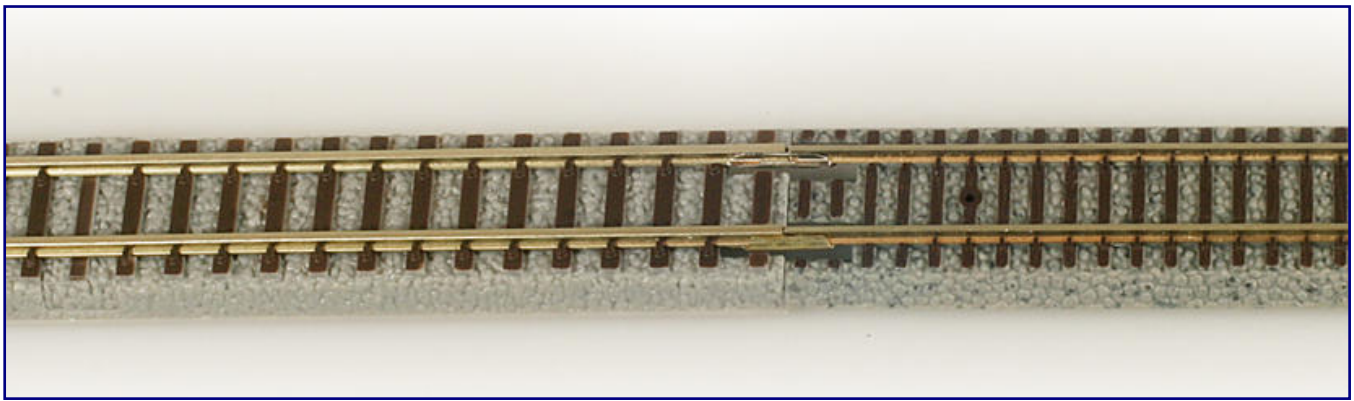
Das Einführungsprogramm umfasst 19 verschiedene Gleise samt Zubehör.

Da dies, im direkten Vergleich mit dem Märklin-Gleissystem, schon fast ein Komplettangebot ist, sprechen wir definitiv

an der sich auch Micro-Trains orientierte, als sie 2005 ihr neues Gleissystem einführten. Dies erlaubt es, bestehende Anlagenpläne für Märklin- oder MTL-Gleise auch mit Rokuhan-Gleise zu bauen.

Drei der vier dafür erforderlichen geraden Standardgleise sind bereits im Angebot Dies sind die Elemente mit 55 mm (Art.-Nr. R008), 110 mm (R001) und 220 mm Länge (R009). Es fehlt noch das kurze, aber durchaus wichtige 25 mm lange Ausgleichsstück. Nur Märklin bietet bislang ein solches Gleiselement an, das so wichtig für komplexere Gleisplanungen sein kann.

Die gebogenen Gleise sind der erste entscheidende Punkt, an dem Rokuhan sich äußerst positiv vom bislang Gewohnten abhebt: Erwartungsgemäß hat Rokuhan 45-Grad-Kurvenelemente mit 145 mm (R005), 195 mm (R002) und 220 mm Radius (R004) sowie ein 13-Grad-Bogen mit 490 mm Radius ausgeliefert, da sie immerhin als Standard zu bezeichnen sind. Doch das Unternehmen überraschte die Spur-Z-Freunde zusätzlich mit drei weiteren, neuen Radien.



Schwellenbreite und –abstand sind die markantesten Unterschiede zwischen Rokuhan (links) und MTL (rechts). Rokuhans Nachbildung eignet sich grundsätzlich besser für europäische, Micro-Trains' für amerikanische Vorbilder. Mangels Holzfasergravur wirken die Schwellen bei Rokuhan zu flach.

Dies sind Radien von 95 mm (R010), 120 mm (R011) und 170 mm (R003), für die ebenfalls 45-Grad-Elemente angeboten werden. Viele Zetties haben besonders die 170-mm-Kurve als lange Zeit bestehende, schmerzliche Lücke empfunden, passt sie doch ideal als Innenbogen zum Radius von 195 mm.

Freunde kleiner Anlagen werden hingegen für die beiden Radien dankbar sind, die sogar Märklins „Industrieradius“ noch unterschreiten. Beide sind sie sehr eng, aber sie bieten Optionen für das Gestalten extrem kompakter Anlagen, auf denen nur die kleinsten und kürzesten Lokomotiven und Wagen fahren – wie etwa die von Z-Modellbau angebotenen Kleinlokomotiven (Köf).

Interessant ist das Erscheinungsbild des neuen Gleises: Das Schotterbett ist grau und farblich dem Bettungsgleis von Micro-Trains, häufig umgangssprachlich als „C-Gleis“ bezeichnet, sehr ähnlich. Das Schotterrelief lässt sich aber nur bedingt mit MTL vergleichen.

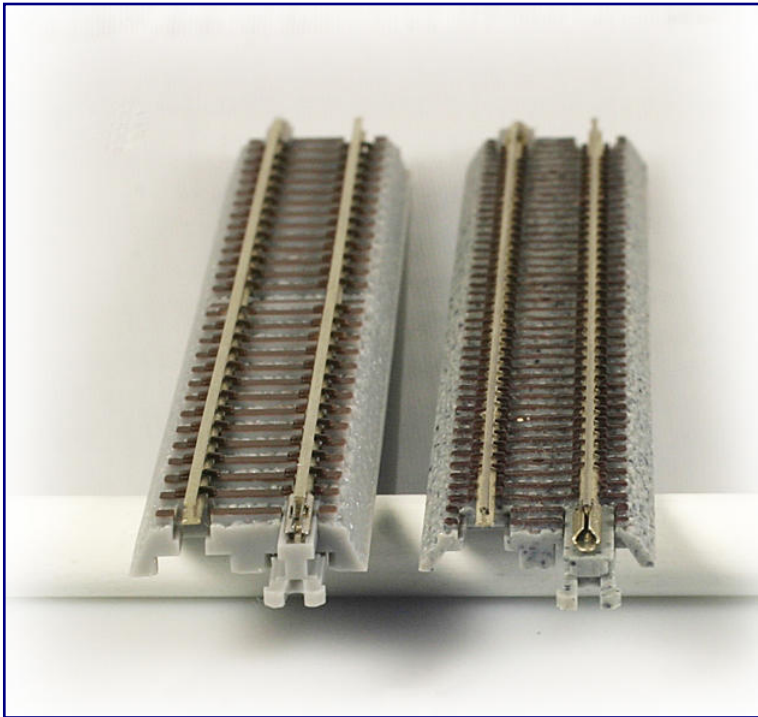
Enttäuschend sind nur die Schwellen und dort besonders die Schwellenabstände: Jahrelang haben Zetties die bestmöglichen Abstände diskutiert. Märklin hat seinem System einen großen Schwellenabstand zu Grunde gelegt, wie er für nordeuropäische Nebenbahnen typisch ist.

Micro-Trains baut auf einem sehr viel engeren Abstand, der für Nordamerikas Hauptbahnen bezeichnend ist. Rokuhan überschreitet nun sogar das von Märklin gewohnte Maß noch leicht. Wir haben folgenden Schwellenmittenabstand gemessen:

Märklin 3,81 mm, Micro-Trains 2,54 mm und Rokuhan 4,45 mm.

Die Rokuhan-Holzschwellen zeigen keine eingeprägte Oberflächenstruktur wie die von Micro-Trains. Obwohl sie wie diese dunkelbraun lackiert sind, wirken sie daher zweidimensional. Gleichzeitig sind die Schwellen deutlich breiter. Wir maßen 2,54 mm im Vergleich zu 1,27 mm bei MTL.

Sie erscheinen auch ein wenig größer als die von Märklin. Dies mag aber daran liegen, dass auch Märklin eine Holzmaserung in die Oberflächen eingeprägt hat. Rokuhan täuscht also wegen der uniformen Oberfläche eine größere Breite vor.



Scheinen die beiden Gleise auf den ersten Blick kompatibel, so fällt hier doch die unterschiedliche Größe der Kunststoffverbinder auf. Nur wenn sie weggelassen werden, lassen sich Rokuhan- (links) und MTL-Gleis (rechts) verbinden.

dass sie sich entfernen lassen. Sind sie abgenommen, verbleiben nur die die Schienenlaschen aus Metall am Gleis. Nun ließen sich beide Gleissysteme miteinander verbinden. Die Schienenhöhen passen jetzt nahezu perfekt zueinander.

Ein vorsichtiges Anfeilen der Übergänge kann Stöße am Gleisübergang glätten. Dennoch bleibt das Erscheinungsbild ein Knackpunkt: Obwohl die beiden Gleissysteme sich technisch verbinden lassen, sieht es optisch nicht allzu gelungen aus.

Im Rahmen der weiteren Betrachtung fällt zum eigenen Erstaunen auf, dass Rokuhan gar kein Anschlussgleis im Programm führt. Sie haben stattdessen eine einzigartige Lösung zur Stromversorgung der Gleise. Die Geraden mit 110 und 220 mm Länge haben beide einen kleinen Kunststoffeinsatz unter den Schwellen, der sich herausziehen lässt.

Dies ist gedacht, um das Gleis über den Gleisstrom-Adapter (A001) versorgen zu können. Das eine Ende wird am Transformator angeschlossen, das andere besitzt zwei Kupferstecker und führt über die geöffnete Anschlussstelle zum Gleis.

Ein graues Kunststoffteil sitzt dann nahe den Schienen. Durch seine Gestaltung erscheint es wie ein Bestandteil der elektrischen Gleisausrüstung. Dies ist auf der einen Seite nahezu genial gedacht, weil

Was die Außenmaße betrifft, stellen wir eine Gemeinsamkeit fest: Sowohl Rokuhan als auch MTL weisen eine Breite von 1,4 cm auf.

Die Höhe des Gleisbetts ist jedoch bei Rokuhan größer. Dort messen wir 0,65 cm bis zur Schienenoberkante, bei Micro-Trains sind es nur 0,5 cm

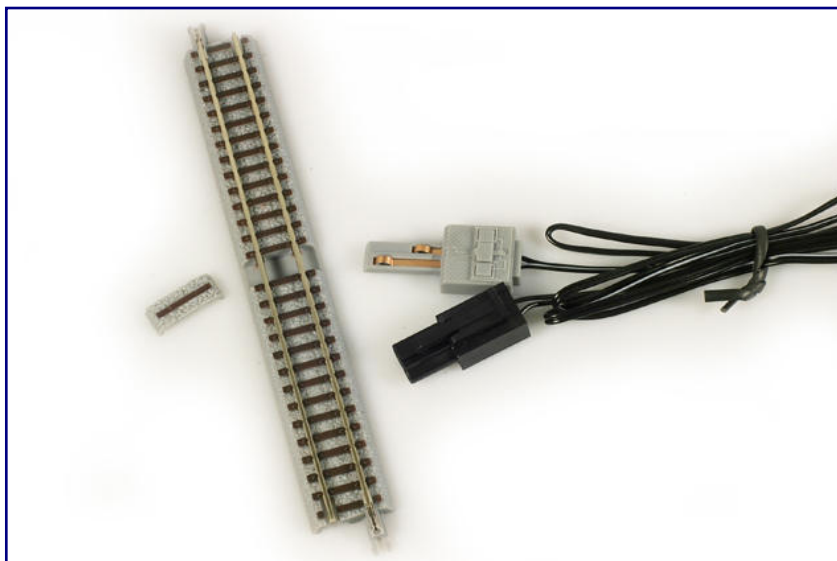
Weil der Unterschied nur gering ausfällt, ist ein gemeinsames Verwenden beider Systeme nahe liegend.

Immerhin ist das Gleisbett ja auch bemerkenswert ähnlich. Dies gilt auch für die Gleisenden und die Funktionsweise der Gleiskörperverbinder.

Diese Verbinder aus Kunststoff lassen sich jedoch trotz der vermeintlichen Verwandtschaft nicht zusammen verwenden.

Problem ist, dass ihre Größe verschieden ist. Was sie gemeinsam haben, ist aber,

der Gleisstecker mit dem Anschluss nahezu unsichtbar wird. Auf der anderen Seite stören aber die von unten an den Schienen anliegenden Kupferkontakte –sie sollten etwas getarnt werden.

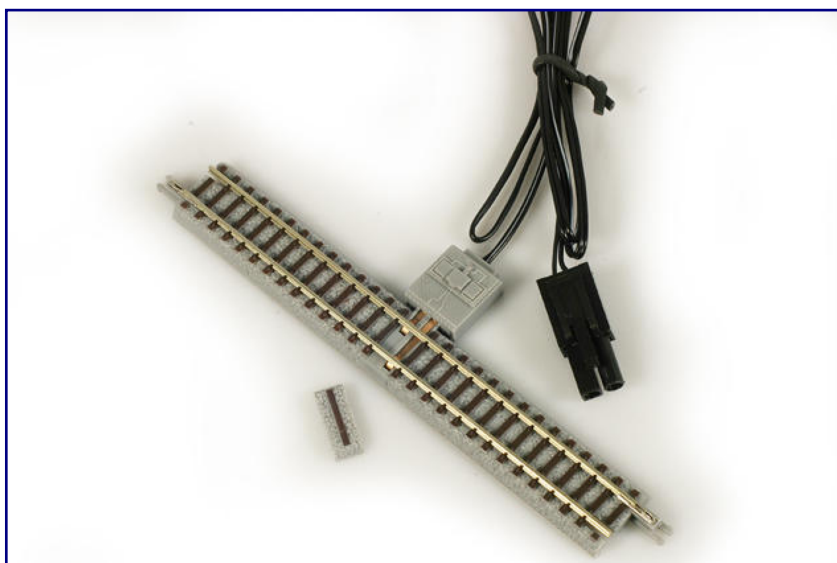


Ebenso wenig gelungen erscheint das graue Anschlusskästchen an der Seite des Gleises.

Obwohl es besser wirkt als bei MTL und Märklin, ist es ein Anhängsel, das in dieser Form schlicht überflüssig ist.

Wir wundern uns, dass Rokuhan nicht mit einer unter dem Gleisbett versteckten Lösung aufwartet.

Skeptisch bleiben wir bezüglich der Anschlüsse. Sie wirken etwas verloren und wir haben Sorge, dass Schmutz oder Oxidation an den Kontaktflächen zu Störungen in der Stromversorgung führen können.



Vorsicht ist auch beim Ausgestalten der Anlage geboten, denn auch Schotterkörnchen oder Leim könnten den Weg hierher finden. Einige Zetties werden sicher erwägen, diese Anschlüsse zu verlöten. Die Zeit wird zeigen, ob dies sinnvoll ist.

Nun ist der Zeitpunkt für den Praxistest gekommen. Ein Testoval mit 220 mm Radius und Ausweichgleis wird aufgebaut.

Beim Zusammenstecken der Gleise zeigt sich, dass sie sich sehr leicht verbinden lassen.

Der Anschluss der Gleise an die Fahrspannung erfolgt auf bislang unbekannte Weise: Ein Schwellenstück wird herausgeschoben (Bild oben) und ein spezieller Anschlusskontakt eingeschoben (Bild unten). Der schwarze Stecker wird am Fahrregler eingesteckt.

Sowohl in Geraden als auch Kurven

zeigten die Verbinder anschließend einen festen Sitz. Probefahrten bewiesen einen uniformen und glatten Fahrweg, an keinem Verbinder liefen Räder auf.

Alles verlief gut, bis die Weichen in das Testoval eingefügt wurden. Wenn ein Gleisstück an den Abzweig der Weichen angesteckt wird - in unserem Beispiel war dies der 490-mm-Ausgleichsbogen - lässt sich kein gerades Gleis mehr am durchlaufenden Weichengleis anstecken. Das feste Gleisbett verhindert ein Verbinden.

Dies kam nicht unerwartet, denn Micro-Trains hatte bei Einführen seines Bettungssystems das gleiche Problem. Sie lösten es, indem sie jeder Weichenpackung ein modifiziertes Gleisstück beilegten. Leider hat Rokuhan (bisher) kein solches Element, an dem sich an einer Sollbruchstelle das überflüssige Bettungsstück heraustrennen lässt.

Die Abbildungen der Anleitungen zeigen deutlich, dass Änderungen am Oberbau erforderlich sind, um die Weichen in das Gleisfeld einzufügen. Wir müssen zugeben, an dieser Stelle etwas fassungslos gewesen zu sein. Immerhin wird dieses Gleissystem als „präzise“ beworben. Dazu passt eine derart benutzerunfreundliche Konzeption nicht. Immerhin höhlt dieser Mangel den Ansatz einfacher Montage und Inbetriebnahme aus.

Als nächstes ging es ans Verkabeln der elektrischen Komponenten.

Der „Transformator“ (C001) mit grauem Kunststoffgehäuse und großer Anzeigeskala ist ziemlich außergewöhnlich: Er ist schon für den Betrieb eines einfachen Ovals mit Ausweichgleis ausgelegt.

Neben der Geschwindigkeitsregelung besitzt er einen Ein-/Aus-Schalter, einen Fahrtrichtungsschalter (Umpolung der Gleisspannung) und zwei Kippschalter zum Schalten von zwei Weichen.

Dies ist eine gute Idee, zumal auf der linken Seite des Geräts

eine Anschlussmöglichkeit für weitere Stellpulte vorgesehen ist. Das macht den Ausbau sehr einfach und das Fahrgerät bleibt leicht zu bedienen. In nur einer Minute kann es betriebsbereit aufgebaut werden: Anschlussstecker rein, fertig.

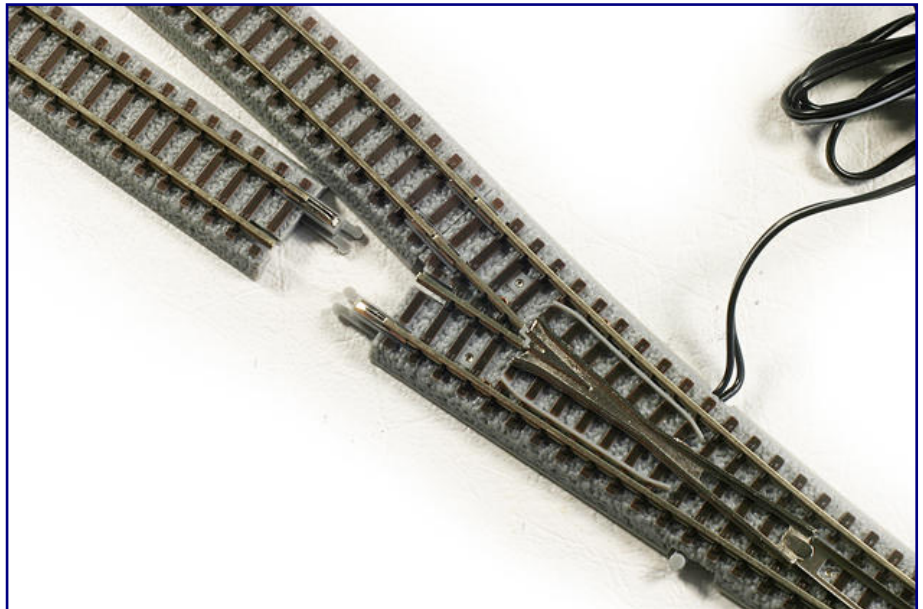
Zum Lieferumfang gehört ein länderspezifischer Netzadapter, der die richtige Versorgungsspannung an den Fahrregler liefert.

Die Weichen sind ab Werk elektrisch ausgerüstet und besitzen zwei Anschlusskabel, die aus dem Gleisbett herausgeführt werden. Hier zeigt sich ein sehr wichtiges Detail, das Rokuhans Konstruktion als richtig erweist: Der Antrieb wurde vollständig im Gleisbett versteckt. Es gibt keine Antriebskästen an den Seiten, wie wir sie von Märklin und MTL kennen. Zetties haben jahrelang nach einer solchen Lösung verlangt, Rokuhan hat diese Forderung dankenswerter Weise umgesetzt.

Die Anschlussdrähte besitzen einen weißen Kunststoffstecker an ihren Enden, die an der Fahrreglerrückseite eingesteckt werden. Sobald die Weichen damit angeschlossen sind, sind sie betriebsbereit und warten auf den Schaltimpuls. Diese Lösung ist einfach und dennoch elegant – in der Tat eine gelungene Umsetzung.

Jetzt noch das Gerät mit Spannung versorgen und die Kippschalter bedienen. Sofort wechseln die Weichenzenge ihre Position. Dies geschieht schnell und auffallend leise. Die Weichen haben an der Seite einen zusätzlichen, kleinen Stellhebel für manuelles Bedienen. Auch sie lassen sich leicht und widerstandsfrei bewegen.

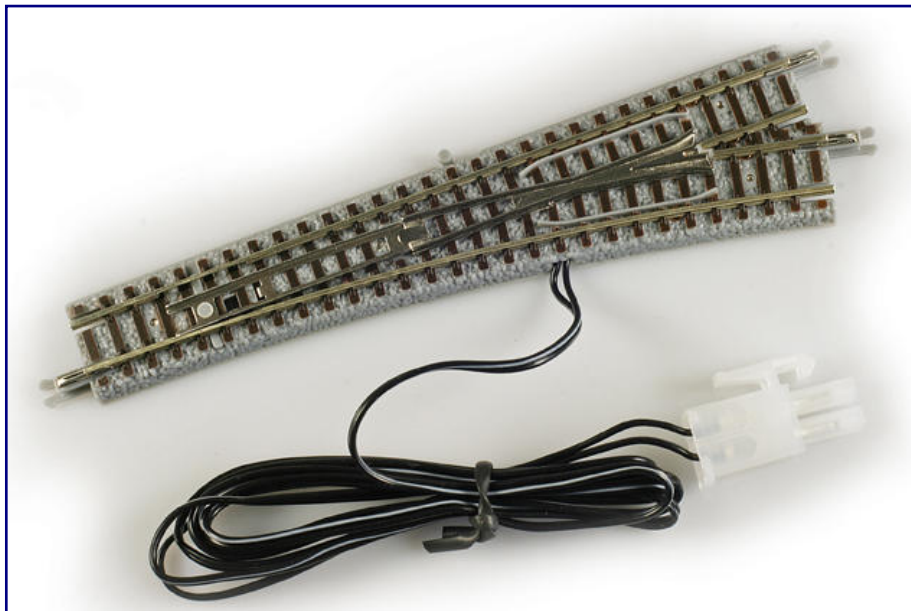
Völlig neu für die Spurweite Z ist die technische Konzeption als „denkende Weichen“. Sie steuern nämlich auch die Spannungsversorgung der anschließenden Gleise. Wir erläutern kurz, wie es



Gerade und Gegenbogen lassen sich ohne Nacharbeiten am Bettungskörper nicht mit Rokuhans Weichen verbinden. Wir erwarten vom Hersteller eine Lösung, die nicht nur von Bastlern zu beherrschen ist.

funktioniert: Wir gehen von einer Weiche aus, die am abzweigenden Strang zu einem Abstellgleis führt. Wenn die Weiche nun auf Abzweig gestellt wird, leitet sie auch den Fahrstrom dorthin durch.

Wird die Weichenzunge auf die durchlaufende Strecke zurückgestellt, unterbindet sie auch die Spannungsversorgung des Abstellgleises. Dieses Konzept ermöglicht den Verzicht auf schaltbare Abschnitte, wenn Lokomotiven abgestellt werden sollen.



Rokuhans Weichen „denken mit“ und schalten das Gleis stromlos, das nicht gestellt ist. Mit dem Fahrpult werden sie über den weißen Stecker verbunden.

Doch der wahre Praxistest der Weichen steht noch bevor, denn jetzt werden wieder Testlokomotiven auf die Strecke geschickt.

Und auch hier kann Rokuhan glänzen. Zum Einsatz kommt eine Vielzahl verschiedener Modelle unterschiedlicher Hersteller.

Der Schwerpunkt liegt auf typischen und verbreiteten Konstruktionen wie V 60, Schienenbus, vierachsigen Drehgestell-Lokomotiven von Märklin, der F7 und GP35 von MTL sowie GP7, SD70M, Budd RDC von AZL und der D51 von Tenshodo.

Absolutes Schwergewicht ist die „Challenger“ von AZL.

Im Testverlauf ergeben sich keinerlei Beanstandungen. Die Weichen und Gleise halten jedem Betrieb stand. Natürlich wird Rokuhan genug Spielraum gelassen haben, um verschiedene Produkte einsetzen zu können und das neue Gleissystem so universell wie möglich zu machen. Doch dass auch die „Challenger“ mit ihrer enormen Länge und vielen Tenderräder anstandslos durchläuft, war sicher nicht zu erwarten.

Es blieb bei einem kleinen Hoppler der Vorlaufräder, aber das war schon alles. Zu Entgleisungen und dergleichen kam es nicht. Wichtig erscheint uns der Hinweis, dass aktuell nur ein Betrieb der Weichen mit dem Rokuhan-Fahrgerät vorgesehen ist. Werden andere eingesetzt, sind Schäden nicht von einer Herstellergarantie gedeckt.

Zum Einsatz im Test kam auch Wagenmaterial von AZL, Full Throttle, Micro-Trains und Märklin. Auch hier gab es keine Probleme im Betrieb. Das System weist eine hohe Betriebssicherheit auf. Nicht übersehen werden sollte dabei übrigens auch die Spannungsregelung über das Fahrpult.

Die Feinregelung ist wirklich bemerkenswert. Langsam fahren und rangieren sind damit problemlos möglich. Die Regelung erfolgt stufenlos, denn es ließen sich keine Geschwindigkeitssprünge an den Modellen erkennen.

Optimiert scheint der Rokuhan-Regler indes für Glockenankermotoren. Damit ausgerüstete Modellen werden davon sicher profitieren. Doch auch ältere Motoren wie die von der MTL-F7 oder allen Märklin-Modellen zeigen immer noch ein gutes Fahrverhalten, auch wenn es nicht auf dem Niveau der Glockenankermotoren liegt.

Eine sinnvolle Option ist auch die Kurzschlusswarnanzeige auf dem Fahrpult: Absichtlich wurde eine Lok über eine falsch geschaltete Weiche geschickt. Sofort leuchtete die rote Warnanzeige auf und der Regler schaltete automatisch ab. In Betrieb genommen werden kann er jetzt nur noch durch Ausschalten des Geräts, Beseitigen des Fehlers und anschließendes Wiedereinschalten – ein wichtiger Sicherheitsaspekt zum Schutz der Modelle.

Rokuhan plant übrigens, sein Gleisangebot zu erweitern. Gedacht wird an eine 90-Grad-Kreuzung, schlankere Weichen und zusätzliche gebogene Gleisstücke. All das wird den Zetties sicher sehr willkommen sein.



Rokuhans Fahrregler beherbergt auch gleich ein Schaltpult für zwei Weichen. Weitere Schaltpulte werden sich künftig seitlich anschließen lassen. Zum Lieferumfang gehört ein Netzstecker in landestypischer Ausführung – im Bild der US-amerikanische Typ.

Trotzdem hinterlässt die neue Produktlinie in der Summe ein zwiespältiges Bild: Rokuhan hat viel getan, um der Spur-Z-Gemeinde ein durchdachtes Gleissystem anzubieten und die praktischen Ergebnisse bestätigen das auch.

Doch der Umstand, dass Gleise erst angepasst werden müssen, um sie an Weichen anschließen zu können, ist ein nicht zu leugnendes Manko. Dies kann viele Modellbahner mit wenig handwerklichem Können abschrecken.

Wenn sie aber ein betriebssicheres System, das jede nur gedachte Betriebsituation ermöglicht, suchen, dann finden Sie bei Rokuhan, was Sie brauchen. Deshalb sehen wir hoffnungsvoll und voller Erwartung in die Zukunft, wie dieses Gleissystem erweitert wird und neue Optionen eröffnet werden.

Herstellerseiten (japanisch und englisch):
<http://www.rokuhan.com>

Deutscher Vertrieb seit 1. Juli 2011:
<http://www.noch.de>

Alle Fotos: **Ztrack Magazine**

Int. Modellbahnausstellung und Märklintage 2011

Alles rund um die
große und kleine Eisenbahn
auf 38.000 qm, Spiel und Spaß
3 Tage lang!




Das Mega-Familienevent in Göppingen 16. bis 18.9.2011

Aktuelle Informationen unter www.maerklin.de



Die Gotthardanlage von Robert Allbritton Amerikanischer Traum der Alpen

Die Gotthardanlage von Robert Allbritton ist eine Meisterleistung, die weltweit einmalig ist. Deshalb ist sie mittlerweile auch in Europa bekannt geworden, obwohl sie hier noch nie zu sehen war. Wir freuen uns, in enger Zusammenarbeit mit unserem US-Partnermagazin Ztrack dieses in seinen Dimensionen und Details herausragende Werk vorstellen zu dürfen.



Einst war Robert Allbritton ein ganz gewöhnlicher Modellbahner. Von seinem Großvater bekam er eine Märklin-H0-Bahn nach deutschen Vorbildern geschenkt. So gab der Opa deutscher Abstammung ein Stück Tradition und Erinnerung an seinen Enkel weiter.

Später traten andere Interessen in den Vordergrund, die Modellbahn verschwand in Kisten und geriet langsam und für lange Zeit in Vergessenheit.

Das sollte sich nach dem Hochschulabschluss 1998 ändern: Gemeinsam mit seinen Freunden von der Universität war ein einmonatiger Aufenthalt in Europa geplant.

Ausgerüstet mit einem Wanderrucksack sollte die Reise mit dem Zug quer über den Kontinent gehen. Als es soweit war, machte aber nur noch eine einzige Studienfreundin mit – seine heutige Frau Elena.

Die Bahnreise von Zürich nach Chiasso mit Ziel Italien führte die beiden über den Gotthard und dort packte es Robert Allbritton: In der Landschaft, die am Zugfenster vorbeizog, erkannte er die perfekt scheinende Modellbahnanlage mit hohen Bergen, Dörfern, voller Landschaft und Wendetunneln.

Erinnerungen und Wünschen aus der Kindheit kamen wieder hoch: Eine Anlage nach diesem Vorbild wollte er haben.

Zurück in den USA ging es bald an die Umsetzung. In Frage kamen für das gewaltige Vorhaben nur die Spurweiten N und Z:

Für neun Millimeter Spurweite sprach das größere Angebot an Fahrzeugen nach schweizerischem Vorbild, doch nur die kleinste Baugröße konnte ein großzügiges Verhältnis zwischen Bahn und Landschaft gewährleisten.

So entstand vier Jahre nach dem ersten Schweiz-Besuch eine Anlage in der Nenngröße Z.

Geplant wurde sie mit dem Programm AutoCAD am Computer. Dies ermöglichte bereits einen guten, dreidimensionalen Eindruck vom äußerst anspruchsvollen Vorhaben.

Entstanden ist die Anlage ab April 2001 und hat binnen vier Jahren

Die Ausdehnungen der Gotthard-Anlage von Robert Allbritton übertreffen alle bekannten Spur-Z-Anlagen. Nur in der Luftaufnahme ist es möglich, die gesamte Anlage mit dem Auge zu erfassen.

eine Raumgröße von 10 x 15 m gefüllt. Dauerhaft aufgebaut ist sie heute in angemieteten Räumen eines Lagerhauses in Washington D.C., das auch als Vereinsheim der örtlichen Z-Bend-Modulgruppe dient.

Daten zur Gotthardrampen-Anlage

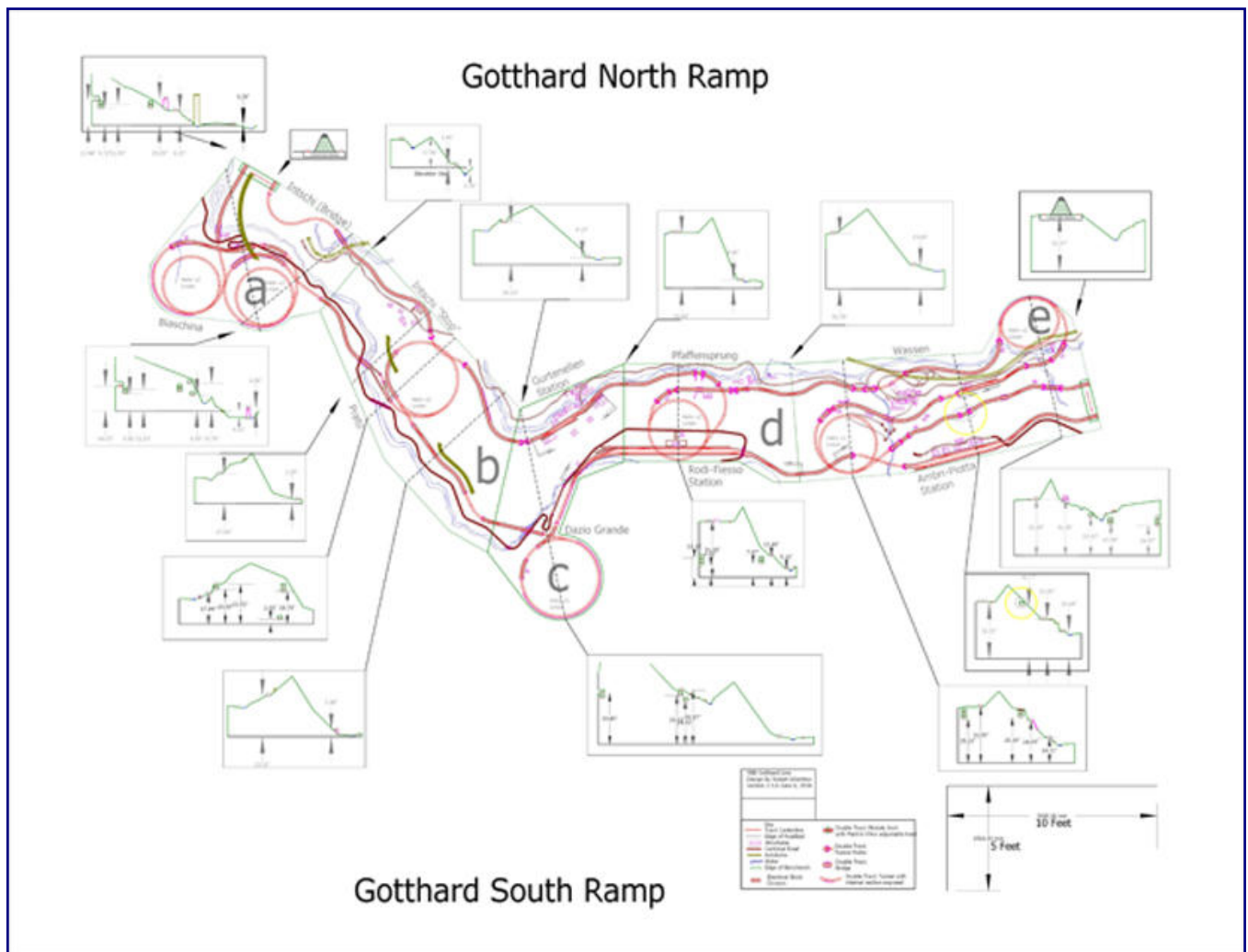
| | |
|--|---------------------------|
| Flächenbedarf | 10 x 15 m |
| Max. Trassenhöhe | 2,16 m |
| Streckenlänge im Modell entspricht im Vorbild | 94,5 m 20,79 km |
| Kleinster Radius | 250 mm (>Märklin 8530) |
| Max. Steigung | 2,5 % |
| Gleismaterial | Micro-Trains |
| Anlagensteuerung | Digitrax (DCC) |
| Baubeginn | April 2001 |

Da sie transportabel ist, war sie auch schon auf Ausstellungen zu sehen. Ihre Premiere in voller Größe erlebte sie 2005 auf der National Train Show (Nationale Eisenbahnausstellung) der Vereinigten Staaten in Cincinnati.

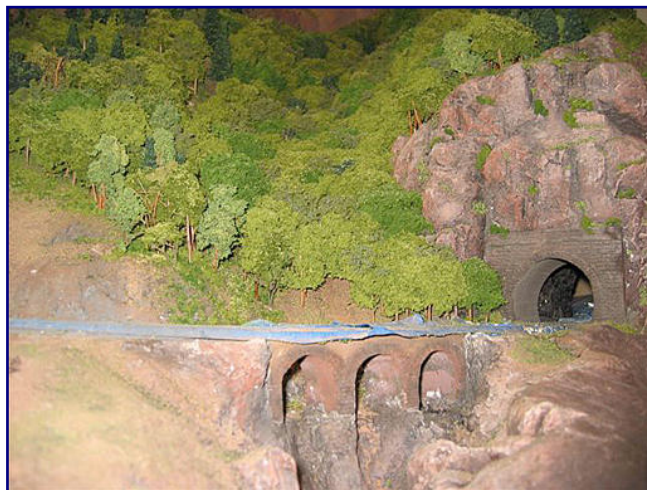
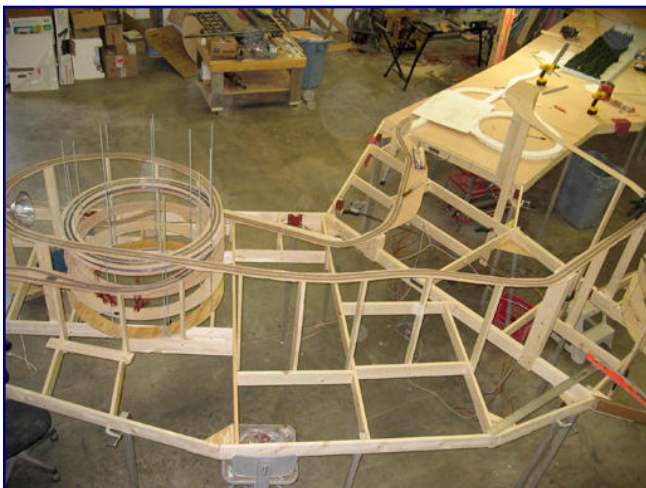
Mitgewirkt haben mehrere Modellbahnfreunde, vor allem aus der Spur-Z-Modulgruppe. Doch auch zwei Kunstmalere wurden mit der Konstruktion und farblichen Gestaltung der Anlage beauftragt.

Das erzielte Ergebnis trifft den Vorbildeindruck der grauen Felslandschaft perfekt und prägt das Gesamtbild entscheidend.

Aber es sollte halt alles stimmen und so wurden nur wenige Kompromisse eingegangen. Einer davon war, dass die Landschaft im Vergleich zum Vorbild zu viel Grün aufweist.



Durch die CAD-Planung ließen sich die Höhenverläufe und Strukturen schon früh visualisieren. Die Luftaufnahme auf der vorherigen Seite zeigt die Anlage übrigens um 90 Grad im Uhrzeigersinn gedreht.



Bilder aus der Bauzeit der Riesenanlage: Entstanden ist die Gotthardanlage in offener Rahmenbauweise auf einer Sperrholzgrundkonstruktion. Der riesige Rahmen gibt in der frühen Bauphase noch den Blick auf die Gleiswendeln frei, die für die Höhenüberwindung unverzichtbar sind (Bilder oben rechts und links). Die Landschaft entsteht, selbstgebaute Brücken werden eingesetzt (Mitte links). Für die Farbgestaltung der Felsen und Landschaft wurden auch zwei professionelle Kunstmaler herangezogen (Mitte rechts). Premiere feiert die gigantische Anlage auf der NTS in Cincinnati im Jahr 2005 (Bild unten). Gut ist die enorme Höhenentwicklung vom linken zum rechten Anlagenteil zu sehen. Ein Podest vorne rechts erlaubt den Blick auf die hohen Bermassive.

Ein anderer ist, dass die Landschaft im Bereich der Dörfer um rund 30 % gestreckt wurde, weil sie für den amerikanischen Blickwinkel etwas zu beengt wirken. Hier folgte Robert Allbritton seinem persönlichen Geschmack.

Entstanden ist die gesamte Anlage aus Sperrholzspanen, die mit Fliegendraht überzogen wurden. Auf Gips wurde möglichst verzichtet, um das Gewicht gering zu halten. Immerhin sollte die Anlage transportabel bleiben. Für die landschaftlichen Strukturen kamen deshalb Isolierschaum und Styrodurplatten zum Einsatz.



Robert Allbritton, Urheber der Anlage, steht stolz vor seinem Werk.

Die gewaltigen Brücken, über die Eisenbahntrassen und die Gotthardautobahn geführt werden, wurden aus einem leichtgewichtigen Floristen-Hartschaum zurechtgeschnitten – Ideen muss man haben! Immerhin entstanden so tragfähige Konstruktionen mit perfektem Erscheinungsbild.

Bei den Gebäuden konnte sich Rob an den Programmen verschiedener Hersteller bedienen: Faller, Vollmer, Kibri, Lütke Modellbahn und Artitec lieferten die Bausätze, aus denen sie entstanden, teilweise wurden sie passend zu ihrem Einsatzzweck verändert. Die Kirche von Wassen als bekanntestes und recht zentral angeordnetes Gebäude ist übrigens ein Spur-N-Modell, was aber niemandem auffällt.

Der Grundriss der Anlage folgt keiner bekannten Anlagenform, sondern orientiert sich weitgehend an den Strecken des Vorbilds. Nur die Orientierung an den Normen der Z-Bend-Track schränken die Gestaltung hier etwas ein: Da Module nach dieser US-Norm auf beiden Moduleseiten zweigleisige Hauptstrecken vorsehen, die optisch durch eine Kulisse geteilt werden, ergaben sich ein paar Besonderheiten.

Bei der Gotthard-Anlage wirken die gewaltigen Bergmassive als Kulissenteiler, so dass auf einer Anlagenseite die Nordrampe, auf der gleichzeitig nicht einsehbaren Rückseite die Südrampe dargestellt wird. Die Anlage entspricht damit praktisch einem Oval, dass durch die anspruchsvolle Gleisführung, Wendeln und Kehrtunnel nicht als solches erkannt wird.

Immerhin ermöglicht es diese Gesamtkonstruktion in fünf Segmenten, die gesamte Anlage auch in eine riesige Modulanlage einzubinden. Die Z-Bend-Norm ist in den Vereinigten Staaten etwa so verbreitet wie die Jönger-Norm in Europa. Wer etwas auf sich hält, baut also danach.

Für den Alleinbetrieb der Gotthardrampe sind an den genormten Übergängen eigene Wendemodule angesetzt, mit denen die Züge von der Nord- auf die Südrampe und umgekehrt geleitet werden. Eines der beiden Enden befindet sich demzufolge dort, wo eigentlich die Tunneleinfahrt zu finden sein müsste.

Für den Betrieb sind sie ja völlig überflüssig, doch der Erbauer überlegt, ob er die beiden Portale doch noch in seine Anlage einbinden soll. Bislang fehlt der Tunnel komplett.

Über Robert Allbritton

Wie viele Zetties begann Rob seine „Modellbahnkarriere“ mit der Spur H0. Altersbedingt folgte eine mehrjährige Pause, bevor er sich der Spurweite Z zuwandte. Robert Allbritton ist im Fernsehgeschäft tätig und Besitzer einer TV-Firma.

Gemeinsam mit Hans Riddervold aus Norwegen ist er gleichzeitig Inhaber des Zwei-Mann-Unternehmens AZL (American Z-Lines), das den Spur-Z-Markt in den USA gewaltig in Bewegung gebracht hat. Fertigen lassen sie ausschließlich in Fernost.

Unter dem Kürzel SZL bieten sie auch ein Programm an Fahrzeugen nach schweizerischen Vorbildern an. Sie sind u.a. deshalb entstanden, um Roberts Gotthard-Anlage mit passenden und typischen Fahrzeugen ausstatten zu können.

Zu den Normen der Z-Bend-Track gehört auch die Höhe der Null-Gleisebene bei 1,27 m (50 Zoll). Von dort steigen sie mit maximal 2,5 Prozent bis auf eine Höhe von 2,16 m (85 Zoll) an. Die Steigung folgt ziemlich exakt dem Vorbild und schränkt den Zugbetrieb auf der Anlage technisch nicht ein, weil die höchstmögliche Steigung der Spurweite Z nicht überschritten werden musste.



Die Höhe der oberen Gleise und der sie noch überragenden Berge versetzt den Betrachter in die gleiche Lage wie beim Vorbild:

Er oder sie muss aufschauen, um die Züge im Gebirge erkennen zu können.

Auf Messen werden zusätzliche Treppen oder Podeste aufgebaut, die auch kleineren Besuchern besseren Überblick geben und es ermöglichen, auch einen Blick in die Berge zu werfen, wie es von unten nicht möglich wäre.



Keine Frage, dass eine Anlage dieser Größenordnung ganz besondere Probleme für ihren Erbauer mit sich bringt. Eines davon war die Ausrüstung mit Oberleitung.

Allein 1.000 Masten waren erforderlich und angeboten wurde die SBB-Fahrleitung zudem nur im Kleinserienprogramm von FR Freudenreich Feinwerktechnik.

Kein Wunder also, dass die Elektrifizierung auch zu einer gewaltigen Kostenfrage wurde.

Robert Allbritton und seine Helfer entschieden sich deshalb dafür, nur Masten aufzustellen und den Fahrdrabt einfach wegzulassen.

Exakt maßstäblich umgesetzt wäre er fürs menschliche Auge eh nicht mehr sichtbar.

Bild oben:
Der Blick aus dem Tal auf die Kirche von Wassen und die mittlere Meienreussbrücke offenbart die Höhenwirkung der Gotthardanlage.

Bild unten:
Auf der Anlage kommen neben Märklin-Modellen vor allem solche von SZL und Freudenreich zum Einsatz. Hier sehen wir schweizerische EW-II-Wagen von SZL hinter Märklins Re 460 kurz vor Intschi auf der Nordrampe.

Zudem wurden die Masten als Ätzteile aus Deutschland geliefert und erst in den USA in einer spontan eingerichteten Fließbandproduktion montiert. Die nächste Aufgabe wird das Ausrüsten mit Signalen

sein. Passende SBB-Exemplare gibt es wieder nur bei FR Freudenreich Feinwerktechnik und Robert hofft deshalb auf eine weitere Zusammenarbeit.



Zwei Aufnahmen von der Südrampe des Gotthards aus dem Tessin: Im oberen Bild ist in der Mitte der im Vorbild nur 43 m lange Boscerina-Tunnel zu sehen, durch den nur eines der beiden Streckengleise führt. Diese Stelle ist etwas südlich von Prato zu finden. Sehr bekannt sind auch die Bischina-Spiraltunnel (rechts im unteren Bild teilweise zu erkennen), die zum südlichsten Punkt des dargestellten Abschnitts gehören. Gekreuzt werden die Gleistrassen von der gewaltigen Autobahntalbrücke, die auch im Maßstab 1:220 noch riesig wirkt.

Technisch sind sie nicht erforderlich, denn gesteuert wird die Großanlage digital mit dem DCC-System von Digitrax. Für den vollautomatischen Betrieb ist sie mit 224 Block- und Rückmeldestellen ausgestattet. Ein Computerprogramm zeigt auf einer Anzeige die Lage aller auf der Anlage eingesetzten Züge an. Der Betrieb erfolgt halb- oder vollautomatisch, kann aber auch manuell erfolgen. Selbst ein Mischbetrieb ist möglich.



Bild oben:
Ein Blick auf Wassen mit der bekannten Kirche, dem dicht gedrängten Dorf und den drei Meienreussbrücken gehört zu den bekanntesten Motiven des Gotthards. Im Vorbild ist die Kirche sowohl von der Autobahn als auch der Bahnstrecke aus zu sehen – von letzterer sogar aus drei verschiedenen Perspektiven während einer Fahrt über den Gotthard.

Bild unten:
Blick auf die Bahnstrecke beim Kraftwerk Wassen beweist die gelungene Landschaftsgestaltung. Das Gebäude entstand aus einem Bausatz von Lütke Modellbahn.

Zum Einsatz kommen im Vorführbetrieb meist zwischen acht und zwanzig Züge, technisch möglich sind 50 bis 60 Einheiten. Doch mit Blick auf flüssigen Zugbetrieb wird auf eine derart dichte Zugfolge verzichtet.



Der Blick von Pfaffensprung nach Gurtellen auf der Nordrampe offenbart auch die eher kahlen Gipfelregionen der schweizerischen Alpen. Die Panoramaaufnahme zeigt eindrucksvoll, wie glaubhaft die Landschaft insgesamt gestaltet wurde.

Zum Einsatz kommen auf der Anlage Fahrzeuge von Märklin, SZL und FR Freudenreich Feinwerktechnik. Als der Bau der Anlage begann, war das Modellangebot nach schweizerischen Vorbildern noch etwas dürftig. Nur bei Märklin fanden sich einige passende Produkte im Programm. Freudenreich konzentrierte sich vor allem auf die Meterspur der RhB.

Führt man sich die gewaltige Meisterleistung vor Augen, verwundert der Bekanntheitsgrad dieser Anlage kaum.

Bereits im März/April 2008 wurde sie in unserem Partnermagazin **Ztrack** vorgestellt (Bericht über die Schweiz-Reise: November/Dezember 2005), mit dessen Zusammenarbeit auch Texte und Bilder dieses Berichts entstanden.

Der eher auf die größeren Spuren fixierte, amerikanische „Model Railroader“ stellte sie im Dezember 2007 vor.

Doch auch mit dem heutigen Bauzustand ist die Anlage noch nicht annähernd fertig. Immerhin werden Modellbahnanlagen bekannten Weisheiten folgend niemals fertig. Rob möchte auch



Das Vorbildfoto, aufgenommen aus einem fahrenden „Cisalpino“, zeigt die Kirche von Wassen und einige Häuser des dicht gedrängten Dorfes im Jahr 2007. Foto: **Trainini®**



Gesteuert wird die Riesenanlage digital mit Digitrax-DCC. Ein Computerprogramm erlaubt die Bedienung und Überwachung mittels Computer über zwei Monitore.

in Zukunft weitere Details und Gestaltungselemente ergänzen.

Alle nicht namentlich gekennzeichneten Fotos: Robert Allbritton / **Ztrack Magazine**

Die Aufnahmen entstanden überwiegend während der Premiere der Anlage auf der „National Train Show“ 2005 in Cincinnati.

Seiten von Rob Allbritton (nicht aktuell):
<http://www.z220.com>

Seiten unseres Partnermagazin und zur Modulnorm:
<http://www.ztrack.com> (Menü „SZL“ aufrufen)
<http://www.zbendtrack.com>

Herstellerseite für SBB-Signale und -Masten:
<http://www.fr-model.de>

Modell **Vorbild** **Gestaltung** **Technik** **Literatur** **→ Impressionen**

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.

Dankbar sind wir für folgende Kritik:

Auch wenn es mir schwer fällt, so muss ich mich auch dieser Kritik uneingeschränkt anschließen. Als Z-Bahner haben wir noch immer einen schweren Stand gegenüber anderer Baugrößen. Doch seit ein paar Jahren ist ein Aufwärtstrend zu verzeichnen, der besonders diesem Online-Magazin und den Kleinserienherstellern sowie den vielen handwerklich begabten Zetties zu verdanken ist.

Man sollte deshalb vielleicht mehr auf eine sorgfältige und saubere Arbeit achten, besonders dann, wenn nach dem Fotoshooting die Darstellung nicht sehr überzeugend wirkt. Entweder man wählt eine andere Perspektive oder man verzichtet ganz darauf und verwendet eine skizzenhafte Darstellung.

Als Basis hätte ich nicht ein Resinmodell von MWB verwendet, sondern ein Druckgussmodell von z-railways.de, das durch seine sehr gute Detaillierung auffällt und besser bearbeitbar ist. (...)

Hilmar Weber, Frankfurt am Main

Das F-Zug-Thema der Juni-Ausgabe begeisterte viele Leser:

Mit großem Interesse habe ich die Juni-Ausgabe „verschlungen“, besonders der F-Zug-Artikel traf aus meiner Sicht ins Schwarze!

Eine Ergänzung möchte ich noch anmerken: Es gibt von Schmidt eine E 41 - ich besitze sie als dunkelgrüne Ausgabe.

Motorisiert ist sie mit einem Faulhaber-Motor, die Drehgestelle sind Seriengestelle von Märklin.

Beleuchtung gibt es keine, das Fahrgestell ist längenkorrekt und eine Schmidtsche Eigenkonstruktion.

Die Lok stellt eins meiner Highlights der Epoche III dar, hat faulhabertypische Fahreigenschaften und wurde leider nur in Kleinserie produziert.



Das Thema „F-Züge“ der letzten Ausgabe war aus Sicht vieler Leser ein Volltreffer.

Markus Büssing, Gladbeck

Antwort der Redaktion: Das Modell der E 41 von Schmidt ist uns bekannt. Wir haben es im Artikel nicht gesondert erwähnt, weil nur wenige Modellbahner eines besitzen dürften und es auch nicht mehr erhältlich ist. Leider gab es auch nur die altgrüne Variante bei Schmidt, die stahlblaue hätte jedoch besser zum frühen F-Zug gepasst, denn dafür war die Ursprungslackierung ja (auch) vorgesehen.

Neuheit bei Lasercraft:

Beim österreichischen Hersteller Lasercraft ist eine Packung mit zwei ÖBB-Fernsprechbuden (Art.-Nr. 94-501) neu im Programm. Die Vorbilder dieser kleinen Holzbuden mit dem markanten schwarzen „F“ auf weißer Rechtecksfläche waren schon in der Frühzeit der Eisenbahn im Einsatz. Die Modelle eignen sich deshalb bereits ab der Epoche I.

Die Seitenwände entstehen aus fein gemasertem Echtholz in Laserschnitttechnik, das Dach besteht aus silberfarben lackiertem Karton. Die Maße einer solchen Bude betragen 6 x 7 x 8 mm (L x B x H). Zu finden sind dieses Produkt und das übrige Sortiment unter <http://lasercraft.at>.

Gelungene Neuheiten bei FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Mit Erscheinen dieser Ausgabe kommen bei FR Freudenreich Feinwerktechnik die Personenwagen der Rorschach-Heiden-Bergbahn zur Auslieferung. Die dazu passende Lok passend gibt es bereits seit fast 10 Jahren im Sortiment dieses Herstellers.

Die besondere Schwierigkeit bei der Umsetzung des Zuges bestand darin, an geeignete Unterlagen für die Modellumsetzung zu gelangen. Doch das lange Warten hat sich gelohnt – denn endlich ist der kleine Zug komplett.

Die Waggonmodelle bestehen aus Metall und haben Inneneinrichtung. Dem Vorbild folgend sind sie mit den früher üblichen Stangenpuffern ausgerüstet. Umgesetzt wurden die rotorange lackierten Wagen mit den Betriebsnummern B10 (Art.-Nr. 41.208.00) und BC11 (41.209.00).



Passend zur Lok der Rohrschach-Heiden-Bergbahn erscheinen bei FR Freudenreich Feinwerktechnik nun auch die passenden Personenwagen B10 (Art.-Nr. 41.208.00; Mitte) und BC11 (41.209.00; rechts). Foto: Freudenreich Feinwerktechnik

Neues gibt es auch vom gedeckten Güterwagen der Bauart „Oppeln“. Dieses Modell ist nicht nur wegen seines guten Abschneidens bei der **Trainini Wunschmodellumfrage 2009** eine kleine Sensationsneuheit: Freudenreich hat sich in den letzten 15 Jahren im Bereich der deutschen Spur Z sehr zurückgehalten. Und kaum ein anderer Hersteller wäre derzeit wohl in der Lage, dieses Modell in Spur Z anzubieten.

Im August 2011 erscheint die auf 40 Stück limitierte Start-Auflage mit Epoche-IV-Anschriften der Deutschen Bundesbahn (49.334.01).

Der europaweite Einsatz dieser Bauart im recht langen Zeitraum zwischen 1940 und den siebziger Jahren erlaubt viele weitere, interessante Varianten: Epoche III für DB und DR, Epoche IV für DR, sowie DRG (Epoche II), ausländische Vertreter von DSB, NS, CFL, SNCB, ÖBB, NSB und SNCF sowie Wagen privater Eigentümer mit deren Werbean-schriften.

Umgesetzt werden die Modelle mit allen vorbildtypischen Merkmalen: So wird die überwiegende Mehrheit in der Ausführung ohne Handbremse erscheinen und die weit außen gelagerten Achsen besitzen. Bei diesem Vorbild haben die Stirnwände symmetrisch angeordnete, senkrechte Stahlprofile.



Form nimmt der gedeckte Güterwagen „Oppeln“ an, der im August als limitierte Ausführung für die Epoche IV (DB) erscheinen soll. Das Bild zeigt noch ein erstes Handmuster. Foto: Freudenreich Feinwerktechnik

Dank einer auswechselbaren Formbacke ist aber auch die Variante mit Bremserbühne darstellbar, bei denen die senkrechten Profile asymmetrisch angeordnet waren. Dies war einst der außermittigen Lage von Bremserhäusern geschuldet.

Besonders verbreitet waren die Wagen der Gattung „Oppeln“ bei der Deutschen Reichsbahn(-Gesellschaft) und den jungen deutschen Nachkriegsbahnen bis in die Sechziger. Aus diesem Grund werden Auflagen für die zugehörigen Epochen deutlich höher ausfallen, was sich auch positiv im Preis bemerkbar machen soll.

Und wieder Neuheiten bei Z-Panzer:

Eine sehr hohe Schlagzahl legt der britische Hersteller Z-Panzer in seinem Programm vor. Seit Erscheinen der letzten Ausgabe sind schon wieder zwei neue Modelle erschienen. Bedacht werden dieses Mal die Epochen II und IV/V.



Kampfpanzer Tiger 1E der deutschen Wehrmacht in extrem feiner Detaillierung. Foto: Z-Panzer, Andrew Hart

Neu ist der deutsche Kampfpanzer Tiger 1E, der nach dem äußerst fein detaillierten Resin-Modell möglicherweise auch noch als Messingbausatz mit 150 Teilen realisiert wird, sofern dafür ein ausreichendes Interesse vorliegt.

Zur Bundeswehr gehört der Mercedes-Benz Unimog 1300, der jetzt auch als militärischer Krankenkraftwagen für den Feldeinsatz erschienen ist. Sein Vorbild kommt auch bei Katastrophenschutz-Einsätzen mit Armeebeteiligung zum Einsatz – so etwa beim Jahrhunderthochwasser an Elbe und Mulde im Jahr 2002.

Auf dem Leopard-1-Fahrwerk basiert der ebenfalls neue Flakpanzer Gepard der Bundeswehr.

Aktuelle AZL-Auslieferungen:

AZL hat im Juli weitere Waggonvarianten ausgeliefert. Wie gewohnt erscheinen sie als Viererpackung und Einzelwagen mit durchgängig verschiedenen Betriebsnummern - die Artikelnummern sind in Klammern genannt (Viererpackung / Einzelwagen):

Vom 23.000-Gallonen-Kesselwagen erscheint eine Ausführung für den Transport von Salzsäure (Art.-Nr. 90508-1 / 91508-1). In Ausführung der TTX erscheint der 3.564-Kubikfuß-Güterwagen offener Bauart (80254-1 / 91254-1).



Kesselwagen für Salzsäuretransport (Art.-Nr. 90508-1) von AZL. Foto: Ztrack Magazine

Größere Bilder und auch der Bezug sind über die Seiten unseres Partnermagazins möglich: <http://www.ztrack.com/AZL/amerzlines.html>.

Märklin-Standorterweiterung in Győr:

Am 22. Juni 2011 meldete Märklin die Eröffnung ihrer Standorterweiterung im ungarischen Győr. Das in Rekordzeit von nur sechs Monaten fertig gestellte und nun eingeweihte Gebäude beherbergt einen Konstruktions- und Entwicklungsbereich sowie eine Wagenmontage. Mehr als 50 neue Arbeitsplätze konnten so geschaffen werden.

Märklin will nun kurzfristig Produktionsteile aus Fernost nach Ungarn verlagern. „Hier können mit einer hohen Verlässlichkeit unsere Produkte hergestellt werden“, begründete Geschäftsführer Stefan Löblich die Investitionsentscheidung des Göppinger Modellbahnherstellers.

Erfahrungen hat das Werk Győr bereits mit den Spurweiten 1, IIm (LGB) und H0. Neu hinzukommen wird im Rahmen der Produktionsrückverlagerung in Kürze noch die Spurweite Z. Viele Zetties verbinden damit die Hoffnung, dass die ausgelieferte Qualität wieder deutlich steigen wird. Bereits heute kommen spurweitenübergreifend etwa 60 Prozent der Produktion aus diesem Werk.

Bis 2014 will Märklin weiteres Geld für den Ausbau der ungarischen Produktionskapazitäten investieren.

Dr. Kurt Seitzinger, der Märklin als Geschäftsführer in zwei Jahren aus der Insolvenz geführt hatte und jetzt Vorsitzender des Beirats ist, betonte in seiner Rede, dass der Weltmarktführer bei Modelleisenbahnen stärker in den Spielwarenmarkt eintreten wird; dabei solle das Werk in Győr als Multiplikator dienen. Besonderes Augenmerk soll dabei auf die Kinder als Zielgruppe gerichtet werden.

Neuer Modellbahnkatalog 2011/12 bei Conrad:

Bei Conrad Electronic ist der neue Katalog „Modellbahn 2011/12“ erschienen. Er präsentiert neben dem bekannten Sortiment an Rollmaterial, Zubehör, Gestaltungsmaterial und Werkzeugen auch über 1.000 neue Produkte quer durch alle Spurweiten.

Für die Nenngröße Z haben wir schon beim ersten Durchblättern drei neue MBZ-Kartonbausätze entdeckt: eine Doppelpackung Betonplatten (Art.-Nr. 49 80 45-86) sowie ein Baywa-Lagerhaus (49 80 22-86) und die Baywa-Verwaltung (49 80 26-86).

Der Katalog ist in allen Conrad-Filialen oder direkt im Versand erhältlich: <http://www.conrad.de>.



Vorerst keine SBB-Masten mehr lieferbar:

Das 2009 komplett überarbeitete Sortiment schweizerischer Fahrleitungsmasten ist ab sofort bis mindestens Ende 2012 bei FR Freudenreich Feinwerktechnik nicht lieferbar. Grund ist eine äußerst geringe Nachfrage, die eine Lagerhaltung wirtschaftlich nicht rechtfertigt.

Bislang produzierte Masten und Tragwerke wurden zu ca. 80% an Kunden in den USA geliefert. Besonders wenig Interesse kam aus der Schweiz, was doch sehr überraschen darf. Anzumerken ist auch, dass die fertigen Masten leicht zu handhaben sind und preislich trotz Handarbeit durchaus auf Märklin-Preisniveau liegen.

Sollte die Spurweite Z immer noch so stark von Schubladen- oder Vitrinensammlern bestimmt sein?

Modellbahnausstellung in Sacramento:

In Sacramento (Kalifornien) fand vor wenigen Tagen die National Train Show (Nationale Modellbahnausstellung der USA) statt. Die Spurweite fiel besonders positiv durch erstklassige Dioramen auf, die sogar siegreich aus den Wettbewerben hervorgingen (Plätze 1 bis 3).

Weiter fiel unsere Spur durch eine große Zahl Neuheiten auf, die vorgestellt oder als Handmuster/Modelle gezeigt wurden. Natürlich handelte es sich dabei nicht nur um Formneuheiten.



Auf ihn warten viele US-Bahnfreunde: „Big Boy“ von AZL für die Spurweite Z. Foto: **Ztrack Magazine**

an. Micro-Trains zeigte ein Modell des angekündigten 40-Fuß-Holzplanken-Kühlwagens.

Bei AZL gab es insgesamt 55 Neuheiten zu sehen: Vom „Big Boy“ war ein unlackiertes Vorserienmodell aus Messing ausgestellt.

Hinzukamen die leichte und schwere Mikado-Dampflok, schwere Personewagen und zahlreiche Farbvarianten von Waggonmodellen, die sich bereits im Programm befinden.

Für Begeisterung sorgten eine SD70-Variante mit „Spartan Cab“, das Vorseienmuster einer GP38-2 und Muster aller angekündigten GP30-Ausführungen. Diese Diesellok soll bereits im Juli erstaufgeliefert werden.

Angekündigt, aber noch nicht als Muster gezeigt wurden A- und B-Einheiten der dieselektrischen Bauart F3.

Ihre Auslieferung soll auch erst 2012 erfolgen. Ebenfalls angekündigt wurden drei neue Güterwagenmodelle, darunter ein US-Bierwagen mit 60 Fuß Vorbildlänge.



Bild oben:
Erstmals in weitgehend fertigem Zustand zu sehen – die Mikado-Dampflok von AZL.



Bild unten:
Eine der Formneuheiten im Waggonbereich ist dieser Flachwagen mit 60 Fuß Vorbildlänge. Auch er erscheint bei AZL. Beide Fotos: **Ztrack Magazine**

Türöffnertag mit der Maus bei Märklin:

Wer kennt sie nicht, die Maus mit ihren Lach- und Sachgeschichten? 2011 feiert die wohl berühmteste Maus des deutschen Kinderfernsehens ihren 40. Geburtstag und da haben sich deren Erfinder etwas ganz Besonderes einfallen lassen, das sich nun regelmäßig wiederholen soll – den Türöffnertag, der erstmals am 10. Juli 2011 stattfand. Auch Märklin machte hier gern mit.

Kinder von fünf bis zwölf Jahren konnten bei einstündigen Führungen durch Märklins Werk in Göppingen die Produktion von Modellbahnprodukten hautnah erleben. Vier kostenlose Führungen mit je 20 Kindern und deren erwachsenen Begleitern bot der Traditionshersteller an. Dass sie schnell ausgebucht waren, dürfte die wenigsten verwundern.

Nach dem erklärten Rundgang durch die Produktion konnten sie noch Lokführer spielen oder einen eigenen Waggon bemalen. Weitere Informationen zum Türöffnertag finden Eltern und weitere Interessierte unter <http://www.wdrmaus.de>.

Den Umzug beendet:

Das Z-Stübchen von Walter Schmidt hat seinen Umzug innerhalb des Werkes Krefelds mittlerweile beendet. Die Spur-Z-Anlage ist jetzt in größeren Räumen zu finden und wieder fahrbereit.

Die neuen Räume ermöglichen auch Erweiterungen der bestehenden Landschaften und Fahrtrassen, so dass sich das Gesicht der Schauanlage noch einmal deutlich verändert hat.

Die Gestaltungsarbeiten gehen derweil weiter voran. Helfende Hände sind dabei jederzeit willkommen.

Wer die Anlage gern besichtigen möchte, hat dazu jeden 1. und 3. Sonntag im Monat Gelegenheit, denn dann sind Vorfahrtstage.

Besucher mögen sich aber bitte unter <http://www.z-stuebchen.de> vorher anmelden, denn das Gelände des Werkes kann nicht frei betreten werden. Angemeldete Besucher werden am Tor abgeholt.



Der Umzug ist vollendet: Bei laufendem Betrieb geht jetzt der Anlagenbau im Z-Stübchen weiter. Rechts im Bild ist der Betreiber Walter Schmidt beim Steuern seiner Züge zu sehen.

Benefizmodell für die Z-Freunde International e.V.:

Einleitend müssen wir eine frühere Meldung korrigieren, denn die Z-Freunde International (ZFI) sind erst seit dem 7. Juli 2011 ein eingetragener Verein. Um den Aufbau des jungen Vereins zu unterstützen, hat Detlev Stahl (Norm24) ein Modell entwickelt, dessen Verkauf auch Spenden in die Vereinskasse spülen soll.



Die neue Bahnmeisterdraisine KlV 11 als Fertigmodell. Foto: Bahls Modelleisenbahnen (Michael Bahls)

Der unlackierte Ätzbausatz der Bahnmeisterdraisine KlV 11 ist im elektronischen Vertrieb von Norm 24 (<http://z.norm24.de>) zu erhalten. 10 EUR des Verkaufserlöses pro Stück gehen hier an die ZFI.

Michael Bahls (Bahls Modelleisenbahnen; <http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>) bietet den KlV 11 als Fertigmodell an und nimmt unerfahrenen Kunden damit die Montagearbeiten ab: Das gleiche Modell wird hier fertig gelötet und zweifarbig lackiert ausgeliefert.

Beide bestehen aus Ätzbauteilen, die Räder sind Kunststoffräder, die auch schon bei vorherigen Norm24-Produktionen zum Einsatz kamen. Im Inneren des Fahrzeugs sind die Sitze für das Personal nachgebildet.

Kibri-Sommergewinnspiel bei Viessmann:

Viessmann hat ein Sommerngewinnspiel ausgerufen, das bis zum 30. September 2011 laufen wird. Teilnehmer sollen die Urlaubszeit nutzen, um Eisenbahnbrücken fotografisch gut in Szene zu setzen und mit ihrer Einsendung an der Verlosung von Kibri-Brückenbausätzen teilzunehmen. Detaillierte Informationen zur Teilnahme gibt es auf <http://www.viessmann-modell.com>.

Viessmann möchte damit auf die Beständigkeit und Empfindlichkeit sowie den flexiblen Einsatz seiner Kibri-Modelle aufmerksam machen und Gemeinsamkeiten mit den großen Vorbildern aufzeigen.

Zehn Preise hat der Hersteller ausgelobt, die allerdings allesamt dem Spur-H0-Programm entstammen. Offen bleibt, ob im Falle des Gewinns auf besonderen Wunsch die Spurweite des Bausatzes gleichwertig getauscht werden darf.

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, Jens Wimmel

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.