

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



Großer Schritt mit kleiner Paradelok

Modellbahnparadies im Keller
Spur-Z-Treffen in den USA



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

die Europameisterschaft ist vorbei, die Bundesliga hat noch Sommerpause – die Modellbahn hat uns wieder! Trotz des Hochsommers hoffe ich, dass wir alle auch etwas Zeit und Muße finden, um bei der Beschäftigung mit der Mini-Club mal richtig abzuschalten.



Holger Späing
Chefredakteur

Seitens der Redaktion haben wir alles getan, um diesen Wunsch bestmöglich zu unterstützen: Wir werfen passend zur Hauptreisezeit einen Blick über den großen Teich.

Auch in den Vereinigten Staaten treffen sich die Zetties alle zwei Jahre zum großen Gedankenaustausch, der Anlagenpräsentation, zum Modulfahren oder auch Herstellerbesuchen. Im Mai 2012 war es wieder so weit. Zum Programm gehörte auch ein Abstecher in ein Eisenbahnmuseum.

Unser Jubiläumsbericht des Jahresschwerpunktthemas gilt heute einem Modell der Anfangsjahre, das eine besondere Wegmarke gesetzt hat: der Baureihe 103. 1974 war sie die erste Ellok im Mini-Club-Programm, die das Einführen von Märklins neuer Systemoberleitung begleiten durfte. 38 Jahre später ist sie längst nicht vergessen und immer noch präsent.

Obwohl sie vorausschauend konzipiert war, sehen wir im direkten Vergleich mit neuen Modellen, was sich in dieser Zeit alles getan hat. Mit etwas Modellpflege lässt sich aber auch dieser Klassiker noch zu einer zeitgemäßen Konstruktion aufwerten.

Für Karl-Friedrich Ahnert war diese Lok der Einstieg in die Baugröße Z. Wir haben uns für Sie seine Großanlage angeschaut, die innerhalb von 17 Jahren aus dieser Passion gewachsen ist. Wir berichten von einer Anlage, wie sie sich wohl jeder wünscht, aber nur für die wenigsten erreichbar ist.

Sie bildet den Stoff, aus dem Träume sind; Eindrücke, die bleiben und den Ehrgeiz schaffen, selbst an der Verwirklichung seiner Träume zu arbeiten. Ich bin sicher, nach der Lektüre und dem Genuss der Bilder wird es auch sie in den Keller, auf den Dachboden oder in den Hobbyraum ziehen!

Doch auch für die Urlauber unter uns, die sich mit dem Blick auf eine Reise vorübergehend nicht aktiv mit ihrem Hobby beschäftigen können, haben wir etwas. Gleich zwei Literaturempfehlungen sorgen dafür, dass sie auch am Strand noch eine ausreichende Dosis Eisen- oder Modellbahn bekommen.

Spannend ist die Geschichte der Diesellok V 65 der Bundesbahn sowie ihrer Schwestern aus dem ersten MaK-Typenprogramm. Das Buch aus dem EK-Verlag verspricht wieder Fakten und Wissen auf hohem Niveau.

Wer sich mit Elektrik und Elektronik schwer tut, der ist beim Eisenbahnmagazin gut aufgehoben. Ein neues Spezialheft vermittelt Grundlagenwissen und dient als nützliches Nachschlagewerk für alle diejenigen, die nicht auswendig Schaltungen entwerfen können.

Und nun wünsche ich Ihnen wieder viel Spaß bei der Lektüre und einen sonnigen Hochsommer!

Herzlich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

| | |
|-------------------------------|---|
| Glanzparade zur Premiere..... | 4 |
|-------------------------------|---|

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

| | |
|--------------------------------------|----|
| Ein privates Modellbahnparadies..... | 11 |
|--------------------------------------|----|

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

| | |
|--------------------------------------|----|
| Erfolgreiche Stangenlokomotiven..... | 23 |
| Wissen spannungsvoll vermittelt..... | 25 |

Impressionen

| | |
|-------------------------------------|----|
| Großes Treffen der US-etties..... | 28 |
| Zetties und Trainini im Dialog..... | 32 |

| | |
|----------------|----|
| Impressum..... | 45 |
|----------------|----|

Wir danken Axel Reimann (Ersatzteile-1zu220.de) und Jörg Erkel (1zu220-Shop.de) für ihre Unterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 15. Juli 2012

Titelbild:

Die Baureihe 103 ist ein Klassiker. Das gilt nicht nur fürs große Vorbild sondern auch fürs Mini-Club-Modell. Auf der Anlage von Karl-Friedrich Ahnert fährt die formschöne Lok mit einem TEE auf der viergleisigen Hauptstrecke.

Erste Mini-Club-Ellok von 1974

Glanzparade zur Premiere

Als Märklin 1972 seine Mini-Club am Markt einführte, war die Schnellfahrlokomotive Baureihe 103 das Paradedepferd der modernen Bundesbahn. Ihre Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h beeindruckte die Öffentlichkeit, ihr harmonisches Äußeres wurde zur Zier vieler DB-Werbemotive. Welches andere Vorbild hätte Märklin da für sein erstes Ellok-Modell im Maßstab 1:220 aussuchen sollen?

Wenn wir dieses Jahr auf vierzig Jahre Spurweite Z zurückblicken wollen, dann kommen wir an einem Modell auf keinen Fall vorbei: Märklins Nachbildung der Baureihe 103. Als die Mini-Club das Licht der Welt erblickte, lief der Serienbau ihres Vorbilds auf Hochtouren. Als weltweit stärkste, einteilige Lokomotive und mit einer in Deutschland bislang einmaligen Höchstgeschwindigkeit von 200 km/h war sie die neue Paradelok der Deutschen Bundesbahn.



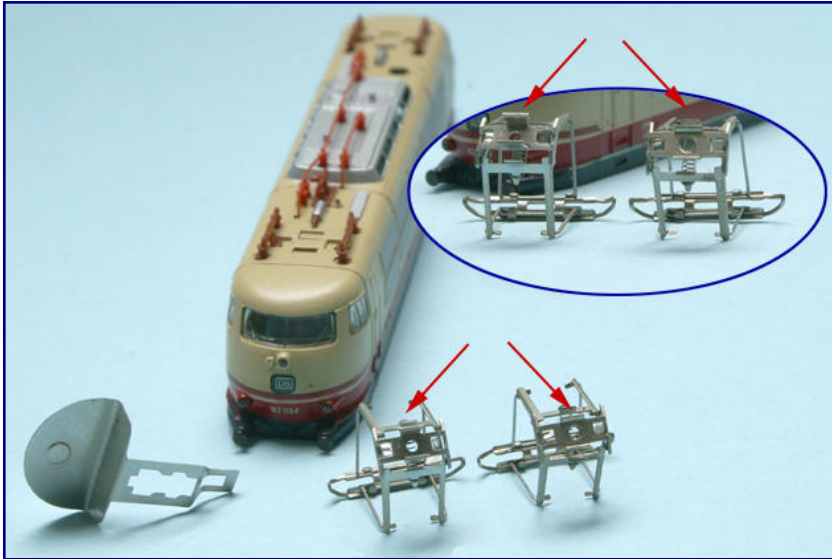
Zusammen mit dem Modell der Baureihe 103, hier mit einem Messwagen der Versuchsanstalt Minden unterwegs, führte Märklin 1974 sein Oberleitungssystem für die Spurweite Z ein. Auch heute sieht das Modell längst noch nicht alt aus.

Welche Lokomotive wäre da besser geeignet, möglichst effektiv auf die Einführung des neuen Oberleitungssystems hinzuweisen? Die Antwort lag auch für Märklins Marktstrategen auf der Hand. So wurde sie unter der Artikelnummer 8854 zur ersten Mini-Club-Ellok, die zeitgleich mit Fahrdrähten, Masten und passenden TEE-Wagen auf der Nürnberger Spielwarenmesse 1974 vorgestellt wurde. Zur Auslieferung kam das Modell allerdings erst im Folgejahr.

An ihr lässt sich gut nachvollziehen, welche Lernprozesse in den Pionierjahren der Spur Z stattfanden und zu kleineren Optimierungen führten: Der Kupplungskörper wurde nach kurzer Zeit an seiner Front

leicht abgeschrägt, am augenfälligsten war jedoch eine Änderung bei der Befestigung der Stromabnehmer auf den Dach.

Die Ursprungsausführung von 1974 zeigte noch nicht die bis heute bei allen Ellokmodellen üblichen Schraubpantographen. Stattdessen kam anfangs eine geklammerte Ausführung zum Einsatz. Dessen Sockel ragte durch Öffnungen des Lokdachs nach innen.



Die Urversion besaß noch keine Bohrung zum Verschrauben der Pantographen im Dach. Das Abschirmblech (links vorne) hatte eine abweichende Form und klemmte den Stromabnehmer (mit Klemmfüßen am Sockel; jeweils links) im Gehäuseinneren fest.

Ein Blechstanzeil, das im Gehäuse für die Lichtabschirmung zum Führerstand sorgt und gleichzeitig die Stromübertragung zur Platine übernimmt, klemmte nach dem Aufschieben auf die Sockelfüße den Stromabnehmer fest.

Das Lichtabschirmblech wurde beim Umstellen der Pantographenbauweise geändert und ist in dieser Form bei allen weiteren Varianten der Baureihe 103 bis heute im Einsatz.

Inklusive der technisch modifizierten Ausführung brachte es die 103 113-7 auf eine erstaunlich lange Bauzeit: Von 1974 bis 2001 war die rot-beige Bundesbahnausführung (8854) im Sortiment. Zum Vorbild genommen hatte sich Märklin eines der 115

Exemplare zählenden, kurzen Vertreter der ersten Serie (LüP 19.500 mm).

Während der langen Bauzeit wurde aber die eine oder andere Änderung an der Beschriftung vorgenommen. Zu Fertigungsbeginn war der DB-Keks noch zweifarbig (beige auf schwarz) gedruckt und bildete die Schraubschilder des Vorbilds nach. Die späteren Fertigungslose trugen einfarbig auf den Untergrund gedruckte Embleme, was den Folienanschriften der Bundesbahnlok nach Entfernen der Gusschilder entsprach.



Zwei von fünf Varianten des Modells 8854 im direkten Vergleich. Versionen 1 (vorn; 1974 - 1975) und 4 (hinten; 1982 - 1996). Sie und alle weiteren werden nach der Ausführung von Stromabnehmer und Kupplung, dem roten Farbton, der Druckweise des DB-Logos und hinsichtlich des Zierstreifens an der Lokfront unterschieden.

Unterschiedlich erscheinen auch die roten Zierstreifen an der Stirnseite der Lok. 1974 waren klare Ränder noch deutlich zu erkennen, was auf Schiebebilder schließen ließ: verständlich, da ein gerader und sauberer Druck auf den Rundungen der Lokfront eine große technische Herausforderung darstellte. Bei späteren Exemplaren ist diese Eigenschaft nicht mehr so deutlich auszumachen.



„Coladose“ war der Spitzname der Baureihe 103 im orientroten Lack, der ab 1987 gültiges Farbkonzept war. Märklins Modell (8867), das erste dieses Typs mit Einholmpantograph, erschien ein Jahr später. Besonders attraktiv wirkte es vor dem Interregio.

Was bei dieser Bundesbahnausführung über den gesamten Produktionszeitraum hinweg falsch wiedergegeben wurde, war übrigens die Farbe der Dachgaube: Bei den Vorserienlokomotiven waren sie in Weißaluminium lackiert, was Märklin sowohl in der Spurweite H0 (3054) als auch Z für die Serienlokomotiven übernommen hatte. Richtig wäre jedoch RAL 7021 schwarzgrau gewesen.

Nicht geändert wurde übrigens die Ausstattung mit Scherenstromabnehmern DBS 54, die beim Vorbild schon kurz nach Mitte der siebziger Jahre überholt war.

Parallel zur beschriebenen Ausführung bot das Göppinger Unternehmen weitere Modelle der Baureihe 103 an.

Als erste von ihnen folgte 1988 die damals dem neuen DB-Standard entsprechende Baureihe 103 in orientroter Farbgebung (8867).

Diese wurde beim Vorbild häufig auch als „himbeerrot“ bezeichnet, weil der Lack schon nach kurzer Zeit empfindlich ausblühte und dann tatsächlich den Strauchfrüchten glich.



1992/93 löste wie beim Vorbild 103 101-2 mit passender Wagengarnitur eine Baureihe 111 vor dem Lufthansa-Airport-Express (8128) ab. Die Stirn der attraktiven Lok wirkt mangels DB-Emblem etwas nackt. Foto: Jörg Erkel



Als Zugmaschine für den TEE „Rheingold“ pries Märklin 2004 seine erste Ausführung einer Vorserienlok an, obwohl der Einsatz des Vorbilds vor diesem Zug nie nachgewiesen werden konnte. Den Zetties wird es egal gewesen sein: Das Modell mit einer Lüfterreihe und zusätzlichen Zierstreifen wirkt dennoch ansprechend..

Unser Klassiker 8854 überdauerte beide beschriebenen Versionen und erlebte zumindest in vielen Händlerregalen noch den 30. Geburtstag der Spurweite Z – das letzte von Märklin hervorgehobene Mini-Club-Jubiläum. Nicht zu verdrängen schien dieses Modell, was für eine einst vorausschauende Konstruktion sprach.

Nur wenige Merkmale, die sicher im Rahmen einer Produktpflege zu beheben wären, waren zu dieser Zeit eigentlich schon überholt: rote Speichenräder, die das Vorbild nie besaß, fehlende Glaseinsätze in den Dachgaubenfenstern und mangels Farbprägung nicht hervorgehobene Fensterrahmen an den Führerständen.



Letzte Märklin-Auflage der Baureihe 103 war die Doppelpackung 88175 zum 175. deutschen Bahngeburtstag, ausgeliefert erst im Sommer 2012. Darin enthalten sind die Vorserienmaschine 103 001-4 (Bild links) und die 106 146-7 der Deutschen Bahn AG (Bild rechts). Erstmals erhielt hier das Modell einer beige-roten Serienlok die korrekte Dachgaubenfarbe und eine Ausstattung mit schwarzen Scheibenrädern. Fotos: Jörg Erkel

Mit Ablauf des runden Geburtstags war die Lok stattdessen auch aus den Händlerregalen verschwunden, doch nicht für lange Zeit. Schon drei Jahre später, im Jahr 2004, kehrte sie ins Programm zurück. Die Zetties freuten sich über eine überarbeitete Ausführung, allerdings nicht in der erwarteten Form. Märklin überraschte sie mit dem Modell der Vorserienlok E 03 004 (88541), erkennbar an nur einer Lüfterreihe und mit abweichenden Zierlinien.

Durch ein weiter gesteigertes Druckniveau wusste das in einer Einmalserie erschienene Modell zu begeistern und ist ein bis heute gefragtes Produkt, dessen Gebrauchtpreise über den Neuwert gestiegen sind.

Die technische Verwandtschaft zum Ursprungsmodell aus dem Jahr 1974 war nicht zu übersehen, denn das Fahrwerk stammte unverändert von der Urahnin aller Märklin-103. Auch die beiden Kritikpunkte zu den Fensternachbildungen behielten leider weiter ihre Gültigkeit. Doch in der folgenden Zeit wurde es still um diese Lok, was sicher auch daran lag, dass ihr Vorbild von den Schienen und damit zumindest teilweise auch aus dem Bewusstsein der Eisenbahnfreunde verschwand.

Zum 175-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahn erinnerte sich der Göppinger Marktführer dann wieder an das Modell. Mit einer Doppelpackung (88175) schuf er eine Verbindung zwischen Anfang und Ende der Baureihe 103. Enthalten war nämlich eine Nachbildung der Vorserie (Baujahr 1965) und einer beige-rotten Serienmaschine mit Anschriften der Deutschen Bahn AG (Ausmusterung um 2002). Zur Auslieferung kam die Sonderpackung allerdings erst 2012.

Und endlich nahm Märklin mit dem Modell der Serienausführung auch eine vorsichtige Produktpflege vor: Die Dachgaube wurde im korrekten Farbton lackiert, Einholmpantographen ersetzen die bisherigen Scherenstromabnehmer und in den Drehgestellen arbeiteten schwarze Scheibenräder, was den Gesamteindruck des Modells verbesserte. Die Vorserienlok hingegen erhielt übrigens wieder rote Speichenräder.



Zwei Kleinserienausführungen bereichern die Variantenzahl der Baureihe 103. 103 233-3 bewies, dass den runden Formen der Schnellfahrlokomotive auch ein verkehrsroter Anstrich gut stand. Das Modell von SMZ ist hier zusammen mit einem Fahrradanhänger von Heckl Kleinserien unterwegs.

In der Gesamtbilanz der von Märklin realisierten Modelle fehlen damit noch zwei Farbvarianten, die aus lizenzrechtlichen Gründen oder mit Blick auf einen hohen Lackieraufwand nicht umgesetzt wurden. Dies sind die im Jahr 2000 als einzige verkehrsrot lackierte Lok mit der Betriebsnummer 103 233-3 und die passend zum Touristikzug schon 1995 in den Farben Grün, Gelb, Hell- und Dunkelblau sowie Weiß lackierte 103 220-0.

Da die Baureihe 103 wegen hohen Verschleißes und absehbarer Ausmusterung keinen Neuanstrich in RAL 3020 verkehrsrot mehr erhalten sollte, blieb die 103 233-3 ein Einzelstück. Ihre Umlackierung ging auf einen Aprilscherz zurück, den ein bekannter Modellbahnhersteller an der großen Vorlage auf eigene Kosten in die Tat umsetzen ließ.

Da es sich beim Vorbild um eine der letzten dreißig Lokomotiven mit jeweils um 35 cm verlängertem Führerstand handelte, Märklins Modell aber die kürzere Ausführung wiedergab, war unter Berücksichtigung aller Fakten nicht mit einem Modell zu rechnen.

Einzig den österreichischen Kleinserienhersteller SMZ scherten diese Einschränkungen nicht und deshalb sann er nach einer Lösung, wie sich auch die Zetties an einer verkehrsroten Lokomotive erfreuen könnten. Immerhin stand der Baureihe 103 der moderne Lack sehr gut zu Gesicht. Kurzerhand folgte also eine entsprechende Lackiervariante auf Basis des Märklin-Modells.

Von vielen herbeigesehnt wurde auch die farbenfrohe Umsetzung der Touristikzuglackierung, hebt sie sich doch deutlich vom regulären Fuhrpark ab. Auch hier musste dann großzügig darüber hinweggesehen werden, dass Märklins Basislok keine maßstäblich korrekte Länger über Puffer hat. Ein solches Modell bietet WRB der Controller an, derzeit nach eigenen Angaben einziger Anbieter mit entsprechender Lizenz der Deutschen Bahn AG.



Besonders attraktiv zeigte sich die 103 220-0 für den Touristikzug der Deutschen Bahn. Das entsprechende Modell ist auf Märklin-Basis als Lackiervariante von WRB der Controller erhältlich.

Damit sind im Maßstab 1:220 fast alle Farbvarianten der Baureihe 103 vertreten, wenn sie auch nicht alle im gleichen Haus realisiert wurden. Nur drei Ausführungen fehlen bislang noch, werden sicher zu verschiedenen Anlässen auch noch folgen:

- eine Vorserienlok im der Serie angelegenen Farbschema (103 001-4),
- die geringfügig abweichende Lackierung der ersten Serienlok 103 109-5 (an den Enden spitz zulaufendes Farbband über die beiden Lüfterreihen) und
- eine rot-beige Lok mit roter Rahmenkante (nach einem schweren Unfall zuerst ausgeführt an 103 113-7).

Besonders die 103 113-7 darf hierbei als die typische Märklin-Lok gelten, denn sie stand neben der Spurweite Z auch in der Baugröße H0 mehrfach Pate für die Modelle. Ihr zweites Spur-Z-Pendant wird daher von den Freunden dieser formschönen Schnellfahrlok schon lange erwartet.

Sollte Märklin diesem Wunsch nachkommen, so hoffen wir, dass sie Anlass für eine weitere Produktpflege sein wird: Ergänzung um Glaseinsätze in den Dachgaubenfenstern, Hervorheben der verchromten Fensterrahmen am Führerstand und rot lackierte Scherenstromabnehmer.

So gerüstet könnte Märklins Klassiker unter den elektrischen Lokomotiven sicher auch einen Teil der nächsten vierzig Jahre Mini-Club-Geschichte begleiten. Die Zahl ihrer Freunde ist derweil sicher nicht kleiner geworden.

Herstellerseiten zu den gezeigten Modellen:
<http://www.maerklin.de>
<http://www.sondermodellez.at>
<http://www.der-controller.com>

Bezugsquellen für Modelle und Ersatzteile:
<http://www.ersatzteile-1zu220.de>
<http://www.1zu220-shop.de>

Anzeige

Eine Ausgabe verpasst?



* ab Jahrgang 2011

Alle Ausgaben, die nicht mehr auf unseren Seiten gespeichert sind, finden Sie kostenlos im offiziellen **Trainini ARCHIV** unserer Partner.

Schauen Sie einfach auf unsere Linkseite, klicken dort die Grafik, suchen Sie in Ruhe die gewünschte Ausgabe heraus, laden sie diese herunter... - fertig:

Und schon beginnt ein neuer Lesegenuss mit

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z

Trainini
Komplett Spur Z.

Großanlage von Karl-Friedrich Ahnert Ein privates Modellbahnparadies

Karl-Friedrich Ahnert aus Bielefeld ist seit 1979 ein überzeugter Freund der Spurweite Z. Vielen ist er als Schmalspurpionier im Maßstab 1:220 von Messen und Ausstellungen bestens bekannt. Dass er auch der Normalspur frönt, wissen die meisten von ihnen nicht. Wir stellen seine Heimanlage, die zu den größten stationären Anlagen unserer Baugröße gehört, heute vor.

Ursprünglich war Karl-Friedrich Ahnert wie viele andere vor (und nach ihm) ein Freund der Baugröße H0. Als seine damalige Anlage fast fertig gestellt war, fasste er jedoch einen folgenschweren Entschluss, der ihn bis heute zu einem leidenschaftlichen Anhänger der Spur Z machen sollte.



Wie viele andere kam Karl-Friedrich Ahnert als Umsteiger von der Baugröße H0 zur Spurweite Z.

Weil seine Geschichte typisch für die Wahl der Nenngröße Z und dennoch so außergewöhnlich ist, wollen wir sie im Rahmen unseres Jahresthemenschwerpunkts zum Mini-Club-Jubiläum wiedergeben. Begonnen hat seine Passion mit dem Erwerb eines Modells der Baureihe 103, das wir ebenfalls in dieser Ausgabe ausführlich vorstellen.

Trotz einer großzügig bemessenen Grundfläche war Karl-Friedrich Ahnert Ende der siebziger Jahre mit seiner Maßstabwahl gar nicht mehr glücklich: zu kurze Bahnsteige, eine sehr komprimiert wirkende Landschaft und dazu Häuser, die viel zu klein umgesetzt waren. Die Folge waren Erscheinungen wie Züge, bei denen die Lok in einen Tunnel einfuhr, bevor der letzte Wagen überhaupt den vorherigen verlassen hatte.

Diese Punkte zeigten ihm deutlich, dass die Baugröße H0 zwar schöne und reichlich detaillierte Lokmodelle ermöglicht, aber sich statt zum Betrieb unter üblichen Wohnverhältnissen doch eher für die Vitrinenpräsentation eignet. Und genau dort landeten seine Lieblingsstücke schließlich. Der Rest wurde verkauft, um aus dem Erlös den Umstieg in eine kleinere Spurweite zu finanzieren.

Befreundete H-Nuller belächelten ihn, dass er neben der Spur N auch Z in seine Überlegungen einschloss.

Schließlich hielten sie die Mini-Club für einen kurzlebigen Schnellschuss von Märklin. Und schließlich gäbe es doch fast kein Zubehör zu kaufen. Karl-Friedrich Ahnert aber dachte sich: „Jetzt erst recht.“

Er wollte dem Käseglocken-Bild entgegentreten, das viele von der kleinen Spur hatten, und ihnen beweisen, dass sie es mit einer vollwertigen Modellbahn zu tun haben.

Daten zur Heimanlage von Karl-Friedrich Ahnert:

| | |
|-------------------------------|--|
| Anlagentyp | U-Form |
| Bautechnik | Offene Rahmenbauweise |
| Bauzeit | 1979 – 1996 |
| Breite der Anlage (Kopfstück) | 2,50 m |
| Länge des rechten Schenkels | 7,50 m |
| Länge des linken Schenkels | 6,00 m |
| Bebaute Fläche | 18 m ² |
| Segmentzahl | 5 |
| Höhe der Ebene 0 | 1,20 m über Boden |
| Betriebsart | Analog mit Blockschaltungen Digitale Fahrstraßensteuerung |
| Zahl der verbauten Bäume | ca. 3.000 |
| Zahl der Transformatoren | 6 Fahr- und 6 Lichttrafos |
| Gleichzeitig fahren | max. 17 Züge |

Dass Schienen sauber zu verlegen und wie die Räder der Fahrzeuge penibel sauber zu halten sind, stellte er nicht in Abrede. Doch das gilt prinzipiell auch für alle größeren Maßstäbe. Ein sicherer Anlagenbetrieb sei dann auch im Maßstab 1:220 möglich, befand er.

Beeindruckt war er von den außergewöhnlichen Möglichkeiten des Landschaftsbaus, die ihm Optionen boten, die er zuvor nicht für möglich gehalten hatte.

Raten Experten meist, wegen der Überschaubarkeit klein zu beginnen und erst später größere Projekte zu beginnen, wenn mindestens ein Werk erfolgreich fertig gestellt wurde, so griff Karl-Friedrich Ahnert gleich zu den Sternen.

In der Form eines U entlang der Wände einer Dachschräge entstand ein Rohbau mit rund 10 m² Grundfläche. Bei durchgängig 0,60 m Anlagentiefe war das Mittelstück etwa 2,50 m breit.

Daran schlossen sich ein linker (6,00 m Länge) und ein rechter Schenkel (7,50 m Länge) an. Die aufgrund des gewählten Baumaßstabs verhältnismäßig riesige Fläche erlaubte eine großzügige Planung mit breiter Themenwahl.

Mit Blick auf die enormen Abmessungen erfolgte eine Aufteilung in fünf Segmente, wodurch die Anlage auch transportabel blieb.

In konservativer, aber bewährter Manier entstand sie in offener Rahmenbauweise auf Holzbeinen aus dem Baumarkt.

Die Spanten und Grundflächen für Trassen, Straßen und Gebäude be-

stehen aus Sperrholzplatten mit 10 mm Stärke, gehobelte Dachlatten bilden die erforderlichen Stürzen fürs Gelände. Die Grundhöhe der Gleise in der Ebene 0 liegt auf 1,20 m.

Ihre Formen erhielt die Landschaft durch die klassische Technik des Bespannens mit Fliegendraht (Metall), auf den Moltofill mit einem nicht zu weichen Pinsel aufgestrichen wurde. Für willkürliche, bisweilen zufällige Formen sorgten kleine Teile gebrochenen Styropors, die ebenfalls mit der Spachtelmasse überzogen und gleichzeitig befestigt wurden.



Bild oben:
Blick auf den linken Schenkel und den Anlagenkopf mit Schloss Neuschwanstein auf der Berghöhe.

Bild unten:
Der rechte Anlagenschenkel beherbergt die Stadt mit Bahnhof, zwei Betriebswerke (eines im Bild) und die Heidelandschaft an seinem Ende.



Bild oben:

In der warmen Abendsonne ist eine Diesellok der Baureihe 212 mit ihrem Güterzug auf der eingleisigen Nebenbahn des rechten Anlagenschenkels unterwegs.

Bild unten:

Der kleine Lokschuppen samt Versorgungseinrichtungen gehört zum Bahnhof Neuffen inmitten einer Heidelandschaft.

Felsen und Mauerstrukturen arbeitete der Erbauer mit Schnitzmaterial aus dem gehärteten Material aus und gestaltete sie anschließend in passenden Farben. Der Vorteil dieser Technik bestand aus seiner Sicht unter anderem darin, dass Änderungen jederzeit möglich blieben.

Flexibilität war ein wichtiges Stichwort für das Riesenprojekt von Karl-Friedrich Ahnert. Zwar bildet ein Großstadtbahnhof, der nach dem Gestaltungsvorschlag einer Modellbahnzeitschrift entstand, den Mittelpunkt seiner Anlage. Doch bei der übrigen Gleisführung richtete er sich nur grob nach seiner Planung. Gefiel ihm dessen Umsetzung nicht, änderte er seinen Plan direkt im Rohbau ab.

Gefragt, welche Erfahrung er gern an andere Modellbahner weitergeben möchte, antwortet er deshalb: „Ich kann nur jedem empfehlen, sich von einmal gefassten Vorgaben frei zu machen, einen gezeichneten Plan exakt und kompromisslos nachzubauen. Es frustiert, wenn dann am Ende nicht alles so passt und aussieht wie ursprünglich gedacht.“ Phantasie bliebe stets gefragt, verbunden mit der Gabe, sich die fertigen Ergebnisse seiner Arbeit bildlich vorstellen zu können.



Besondere Reize entfalten Modellbahnanlagen im Nachtbetrieb. Inmitten der dunklen Heidelandschaft eilt der Dieseltriebwagen von Westmodel seinem nächsten Ziel Neuffen entgegen.

Besondere Reize entfalten Modellbahnanlagen im Nachtbetrieb. Inmitten der dunklen Heidelandschaft eilt der Dieseltriebwagen von Westmodel seinem nächsten Ziel Neuffen entgegen. Der zweigleisige Bahnhof Neuffen bildet mit kleiner Remise für Dampflokübernachtungen und –restauration, gelegen in einem Heidegebiet mit wenigen Fachwerkbauten, den Anlagenabschluss auf dieser Seite. Die elektrifizierte Hauptstrecke durchquert diesen Bereich viergleisig in einem Geländeeinschnitt.

Es folgt der Großstadtbahnhof Bad Nauheim, der dank einer großen Bahnhofshalle auch im Maßstab 1:220 Eindruck zu machen weiß.

Sein Glasdach stammt von einem Polabausatz der Spur N, den Karl-Friedrich Ahnert für seine Zwecke angepasst hat. Eine große Altstadt, Industriegebiet und weiteren Siedlungen bilden den dominierenden Teil dieses Anlagenbereichs.

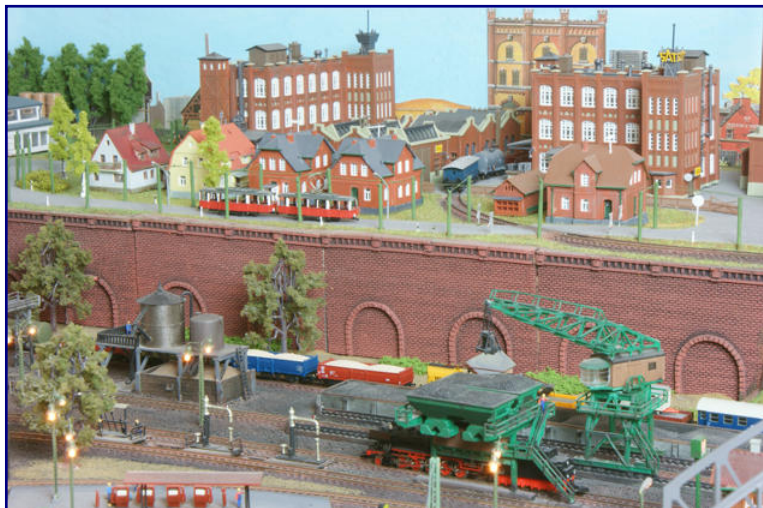
Zu einem Verkehrsknotenpunkt dieser Größenordnung gehört natürlich auch ein Betriebswerk.



Ein Blick auf Neuffen am Ende des rechten Schenkels. Im Vordergrund verläuft im Geländeeinschnitt die hier viergleisige Hauptstrecke am Dorf vorbei.

Bad Nauheim verfügt sogar über zwei solche Dienststellen. Neben dem klassischen Dampflok-Bw mit Rundschuppen, Drehscheibe und Versorgungsgleisen hinter dem Bahnhof, finden wir auch noch eine moderne Anlagen mit Schiebebühne und Unterstellmöglichkeiten für die elektrische Traktion.

Für mehr Verkehr in der Stadt sorgt eine S-Bahn, die auf einem Zug nach Berliner Vorbild des Modellherstellers Otto basiert. Für diese Schienenverbindung wurde im Bereich des Anlagensegments auch ein zweiter Bahnhof geschaffen, der sich ebenfalls an den Vorbildern der Bundeshauptstadt orientiert.



Die Verbindung zwischen Stadt und Industriegebiet schafft eine Straßenbahnlinie. Im Vordergrund ist ein Teil der Versorgungsanlagen des Dampflok-Betriebswerks zu sehen.

bei Dunkelheit effektiv von Brawa-Scheinwerfern angestrahlt wird.

Für Bewegung sorgt eine Seilbahn, die ebenfalls aus dem Sortiment von Brawa stammt. Das Spur-N-Modell wurde durch Bearbeiten der Berg- und Talstation auf den Maßstab 1:220 gebracht und fügt sich seitdem harmonisch in die Bergkulisse ein.



Blick über die imposante Bahnhofshalle von Bad Nauheim auf die historische Altstadt: Die Großstadt mit ihrem Verkehrsknotenpunkt bildet den optischen Schwerpunkt der Großanlage von Karl-Friedrich Ahnert.



Ein mächtiger Wehrturm bildet den Rest der mittelalterlichen Stadtbefestigung von Bad Nauheim, die einst den Bahntrassen weichen musste. Im Hintergrund ist das Ellokbetriebswerk zu sehen.

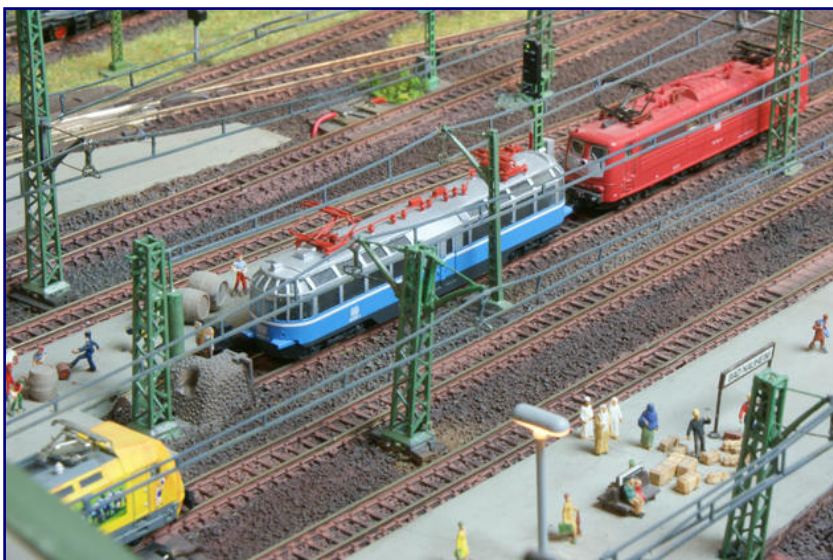
In diesem Teil ist auch ein typisch alpiner Bahnhof angesiedelt, der den Endpunkt der eingleisigen Nebenbahn bildet. Als passende Zuggarnituren verkehren hier Wagenzüge der Tegernsee Bahn AG (TAG) und der Chiemgau-Schienenbus.

Unsere Reise über die Anlage geht weiter zum Ende des linken Schenkels und damit zum vierten und letzten Abschnitt.

Auf dem Weg dahin treffen wir auf eine spannende Landschaft mit verschlungener und nicht gleich durchschaubarer Streckenführung auf der Hauptstrecke samt Streckenkreuzungen mit der Nebenbahn.

Überwerfungsbauwerke, Tunnel und Brücken sorgen für Spannung beim Betrachten.

Das Anlagenende, das wir nun erreichen, lebt von seinen Gegensätzen: Zunächst stoßen wir auf die romantische Altstadt eines Weinstädtchens im Mittelrheintal.



Auch außergewöhnliche Fahrzeuge wie der Gläserne Zug 491 001-4 sind auf der Anlage zu finden.



Der Maibaum sorgt für bayerisches Idyll im Mittelteil, die Hochzeitsgesellschaft an der Dorfkirche für Leben auf der großen Anlage.

Umgeben ist es von einer mächtigen Stadtmauer, die der Besitzer selbst entworfen und gebaut hat. Der sich anschließende Bahnhof Rodach hat kaum eine wirtschaftliche, wohl aber betriebliche Bedeutung.



Der Fußweg hoch zum Schloss Neuschwanstein ist lang und beschwerlich: Bei Karl-Friedrich Ahnert liegt das Bauwerk nahe der Schneegrenze.

Der Puls des kleinen Städtchens geht vom modernen Containerbahnhof aus, der für reichlich Güterumschlag sorgt.

Direkt vor dem Personenbahnhof liegt ein kleiner Flusshafen, der einen starken Kontrast zum beschaulich wirkenden, weil eher bescheidenen Bahnhofsgebäude sorgt.

Nach einem Jahr Planung und knapp zehn folgenden Jahren Bauzeit stand der Anlage dann ein großer Einschnitt bevor.

Karl-Friedrich Ahnert bot sich 1989/90 die Möglichkeit, mittels Neubau den Umzug in ein eigenes Zweifamilienhaus einzuleiten.

Von vornherein wurde dort ein gut ausgestatteter und beheizbarer Kellerraum mit 2,50 m Deckenhöhe eingeplant, in dem er künftig seinem Hobby nachgehen wollte.

Als es so weit war, zog die in fünf Segmente teilbare Anlage vom bisherigen Dachboden des Elternhauses in den vorbereiteten Hobbykeller um. 1991 folgte die Phase des Wiederaufbaus mit seinen elektrischen Anschlüssen, Stromzuführung zu Stellpulten und Fahrtransformatoren sowie Ausbesserungen an der Landschaft.

Doch der neue Raum bot auch Platz für mehr Optionen und so folgte eine Phase des Anbaus an die vorhandenen Segmente.

Die Länge der Schenkel änderte sich nicht, aber die Breite konnte durchgängig von 0,60 m auf 1,00 m erhöht werden. Damit verdoppelte sich die Anlagenfläche fast auf 18 m².

Auch wenn ein Modellbahner nie ganz fertig wird, so erreichte das Meisterwerk 1996 nach 17 Jahren seinen heutigen und vorläufig letzten Zustand.



Zu den besonderen Dingen, die diese Großanlage ausmachen, gehört z.B. die Oberleitung. Sie stammt von Märklin, wurde aber modifiziert verwendet. Zum einen sind die Teile verlötet und nicht nur gesteckt, doch bildete dies die Basis für eine höhere Vorbildtreue. So finden wir Abspannmasten, auf Geraden im Zick-Zack der Bundesbahn verlegten Fahrdrabt und gerade Abspannungen in den Kurven.

Die an die Spurweite Z angepasste Talstation der Seilbahn hat ihren Platz in der Nähe des Bahnhofs im bayerischen Anlagenteil (Kopfstück der Anlage) gefunden.



Viadukte, Tunnelportale und Brücken in grüner Kulisse prägen den hinteren Landschaftsteil im Bereich des linken Schenkels.



Die Überführung der eingleisigen Nebenbahn über die Landstraße befindet sich bereits im Bereich des Rheintals auf dem linken Anlagenschenkel. Im Hintergrund ist links bereits die doppeltürmige Kirche des Weinstädtchens zu erkennen.

Das war zwar aufwändig zu bauen, weil die Fahrdraststücke oft gekürzt und ihre Enden wieder verlötet werden mussten, aber dieser Aufwand hat sich zweifelsfrei gelohnt. Auf eine elektrische Funktion wurde hingegen bewusst verzichtet. Stattdessen wurde dunkler Lack aufgebracht, der die Leitungen schon beim Betrachten mit wenig Abstand in der Landschaft verschwinden lässt.

Die Gleise stammen von Märklin, bei den Weichen wurde zu Gunsten der Zugänglichkeit und Betriebssicherheit von einem Unterflurantrieb abgesehen. Besonders wichtig sind bei einer Anlage dieser Größenordnung die Stromzuleitungen zu den Gleisen. Mindestens im Abstand von einem Meter ist ein solcher Anschluss vorzusehen, damit die Fahrzeuge nicht durch zu starken Spannungsabfall ausgebremst werden.

Bei den Lichtsignalen kamen vorrangig die filigranen Produkte von Brawa zum Einsatz. Leider fehlten in deren Sortiment die Ausfahrtsignale. Diese Lücke könnte Jahre später mit dem inzwischen angebotenen Viessmann-Sortiment geschlossen, die Lichtausfahrtsignale seither nachgerüstet werden.

Formsignale (Märklin 8940) finden wir nur auf der alpinen Nebenbahn. Dort ist sogar ein Formvorsignal integriert: Hilfsweise kam hier ein Minitrix-Modell zum Einsatz, dessen Mast zu einem Drittel im Anlagenuntergrund verschwand. So weist zwar die zu große Scheibe auf den eigentlich nicht korrekten Maßstab hin, aber dieser Kompromiss war und ist auch mit Viessmann-Produkten einzugehen, die sehr viel später erschienen.

Der Betrieb auf den Gleisen läuft zu einem großen Teil automatisiert ab. Die Signale werden über Schaltgleise (Nebenstrecke) und Blockbausteine gesteuert. Letztere stammen nach einer großen Umrüstaktion von der Firma Lauer, zuvor kamen (nicht mehr erhältliche) Bausteine von Conrad Elektronik zum Einsatz. Grund für den Austausch war, dass sich mit den Conrad-Produkten das langsame Anfahren und Abbremsen der Fahrzeuge nicht umsetzen ließ.



Kontraste sorgen für Spannung am Ende des linken Anlagenschenkels: Der malerische Nebenfluss des Rheins sorgt vor der Kulisse des Weinstädtchens mit der selbstgebauten Stadtmaueranlage für romantische Stimmung. Doch am linken Rand zeichnet sich schon das Tanklager des Flusshafens ab.

Hohen Aufwand trieb Karl-Friedrich Ahnert auch bei der Beleuchtung seiner Anlage, damit auch der Nachtbetrieb äußerst effektiv stattfinden kann. Fast alle Häusermodelle wurden beleuchtet, einzelne dürfen – und sollen – auch dunkel bleiben. Zu hellen Glühfadenlampen begegnete der Erbauer durch Vorschalten eines Widerstands.



Der kleine Bahnhof Rodach liegt etwas außerhalb der Stadt. Seine Gleisanlagen sind vom Hafensreal im rechten Teil geprägt. So dominiert auch auf der Hauptstrecke klar der Güterverkehr.

Dem vorbildgerechten Eindruck förderlich war auch, die Häuser von innen matt schwarz zu lackieren, um ein Durchscheinen an den Wänden entgegenzuwirken.

Von vielen immer noch unterschätzt wird die erhöhte Montage der Innenlampen an speziellen Halterungen. In diesem Fall kamen Messingdrähte/-stäbe zum Einsatz, die unter der Grundplatte befestigt wurden.

Die Lampen wurden an ihnen so angelötet, dass sie im Gebäude unter dem Dach Platz finden und ihr Licht nach unten abgeben.

Das sorgt für einen Lichtkegel und eine Helligkeitsverteilung, die dem Eindruck der Realität entspricht: kleine Maßnahme, großer Effekt.

Die Laternen stammen von verschiedenen Anbietern. Freude bereiten die filigranen Märklin-Exemplare neuer Generation mit LED-Technik im Sockel. Auch die Leuchten des Idee-Verlag 2000 (Stuttgart) zeigten sich den Produkten von Schneider, Viessmann sowie auch Brawa überlegen. Ein rundes Bild ergibt der Betrieb in der Dunkelheit aber erst durch beleuchtete Reisezüge. Auch an die hat Karl-Friedrich Ahnert gedacht.



Die Signale stammten ursprünglich von Brawa und Märklin, Viessmann kam später hinzu. Besonders stolz ist Karl-Friedrich Ahnert auf sein Einfahrsignal mit Vorsignal am selben Mast, das er auf Basis von Viessmann-Exemplaren im Eigenbau erstellt hat.

Hatten ihn befreundete H-Nuller einst noch belächelt, so staunten sie nach Abschluss der Anlagenarbeiten nicht schlecht. Zuverlässiger und sicherer Betrieb mit guten Fahreigenschaften war nicht das, was sie von der Spurweite Z erwartet hatten.

Anteil daran hatten auch die leistungsfähigen Lauer-Fahrtransformatoren, mit denen auf eine maximale Fahrspannung von 12 V umgestellt wurde sowie die Umrüstung wichtiger Lokomotiven auf Faulhaber-motoren. Mit Erscheinen der fein regulierbaren, fünfpoligen Antriebe bei Märklin erübrigten sich weitere Modifikationen dieser Art.

Unverzichtbar für einen erfolgreichen Dauerbetrieb ist die Sauberkeit auf der Anlage, insbesondere im Gleisbereich. Sobald eine Lok nicht gleich anfährt oder einen stotternden Gang zeigt, erfolgt eine alkoholische Reinigung der Radlaufflächen. Verharzt das Öl im Getriebe nach langen Standzeiten, hilft nur eine Grundreinigung der gesamten Mechanik.

Anzeige

Jetzt vormerken: TAG DER OFFENEN TÜR BEI MÄRKLIN am 14./15. Sept. 2012

Kommen, sehen, staunen: Märklin öffnet die Türen für alle, die schon immer hinter die Kulissen schauen wollten. Werksführungen durch die Fertigung, Präsentation fantastischer Anlagen aller Spurweiten, Bemalen von Wagen, Aktivitäten für Kinder, Märklin Kids Club, Präsentation der Lehrlingswerkstatt, Zusammenbau einer eigenen Lok – für die ganze Familie ist etwas geboten! Parken und Buspendelverkehr sind organisiert. Wir freuen uns auf Sie und Ihre Familie!

Infos: www.maerklin.de

Alle Schienen der Anlage werden zusätzlich im Rhythmus eines Vierteljahres grundgereinigt. Ein fuselfreies Tuch, Reinigungsbenzin sowie spezielle Reinigungsflüssigkeiten des Modellbahnbedarfs leisten hierbei gute Dienste. Nur bei ganz hartnäckigen Verschmutzungen kommt ausnahmsweise auch feinstes Schleifpapier zum Einsatz.

Und wie sehen die Aussichten für die Zukunft aus? Karl-Friedrich Ahnert hat sich längst einen Namen in der Baugröße Zm – Meterspur im Maßstab 1:220 – nach dem Vorbild der Rhätischen Bahn gemacht. Auch die RhB selbst wusste seine exakten Verkleinerungen ihrer Bahnhöfe, Strecken und Fahrzeuge schon zu schätzen und band ihn und seine Anlagen in Ausstellungen ein.

Sein großes Erstlingswerk wird vermutlich in absehbarer Zeit weichen müssen, um Platz für die wachsende Zahl an Schmalspurmodulen zu schaffen. Dennoch hat er die Regelspur nicht aufgegeben. Längst arbeitet unser Tüftler an einer neuen Anlage, die Regelspur nach SBB-Vorbild und Meterspur miteinander verbindet.

Auf jeden Fall hat sich die Wahl des kleinen Maßstabs bestens bewährt. Märklins Mini-Club ist betriebstauglich, sicher und auch die Zubehörauswahl stellt schon lange kein Problem mehr dar. Und wer Karl-Friedrich Ahnert kennt, der vermag zu ahnen, welch beeindruckendes Werk er nun im Nachbarraum zu schaffen begonnen hat. Doch davon werden wir ein anderes Mal berichten.

Eigene Seiten des Erbauers:

<http://www.zm-schmalspur.de>

Hersteller des im Text erwähnten Materials:

<http://www.brawa.de>

<http://www.conrad.de>

<http://www.faller.de>

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

Lauer

<http://www.maerklin.de>

<http://www.schneider-modellbahnshop.de>

<http://www.modscholz.de>

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

<http://www.vollmer-online.de>

<http://www.westmodel.de>

Die V 65 und ihre Schwestern im EK-Portrait **Erfolgreiche Stangenlokomotiven**

Das 1. MaK-Typenprogramm war äußerst erfolgreich und beeinflusste den deutschen Diesellokbau erheblich, obwohl dessen Vertreter bei der Bundesbahn fast keine Rolle spielten. Auf die Erfahrungen aus diesem Programm wollte aber auch die DB nicht verzichten, was an der V 60 besonders deutlich wird. Da die prominente, weil markante V 65 auch als Wunschmodell unter den Zetties gelten darf, stellen wir Ihnen den EK-Band zu ihrer Geschichte heute vor.

Roland Hertwig
Die Baureihe V 65
Die vierachsige Stangen-Diesellok der DB und das MaK-Typenprogramm

EK-Verlag Freiburg
Nordhorn 2011

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
288 Seiten mit 356 Abbildungen, davon 36 in Farbe

ISBN 978-3-88255-121-1
Preis 45,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Unsere heutige Rezension mag zunächst vielleicht für erstauntes Stirnrunzeln sorgen, wählen wir doch stets Titel aus, die einen sachlichen Bezug zur Spurweite Z haben. Ein Modell der V 65 gibt es im Maßstab 1:220 jedoch bislang nicht. Trotzdem sind wir nicht einem Irrtum unterlegen.

Zum einen weist die DB-Ausführung aus dem ersten Typenprogramm der Maschinenfabrik Kiel nicht nur eine Verwandtschaft zu ihren Lokomotiven auf Privatbahnen aus, sondern ebenfalls zur Stangenrangierlok V 60, die zur gleichen Zeit entwickelt und in Dienst gestellt wurde. Beide besitzen z.B. denselben Motor und eine identische Nennleistung.

Ein Grund war aber auch, dass wir die vierachsige MaK-Stangenlok für ein geeignetes und von vielen gewünschtes Modell halten. Passendes Rollmaterial gibt es seit mehr als zehn Jahren, Einsatzmöglichkeiten auf der Anlage bieten sich im Personen- und Güterverkehr wie auch Rangierdienst. Nur wenige Vorbilder erlauben dem Modellbahner einen derart breiten Einsatz.

Dank ihres sehr markanten Äußeren, bestimmt vor allem vom Führerhaus im Stile der fünfziger Jahre, haben die Maschinen zudem einen sehr hohen Wiedererkennungswert. Kurzum: Diese Bauart fehlt im Programm der Nenngröße Z und wir sind sicher, dass sich ein Hersteller früher oder später dieser formschönen Lok annehmen wird.

Das EK-Baureihenportrait ist daher eine gelungene Einstimmung und wertvolle Lektüre für alle diejenigen, die auf ein Modell warten und vorbildgerechte Einsatzmöglichkeiten oder eine persönlich geeignete Variante suchen. In gewohnter Sorgfalt bearbeitet der EK-Autor die gestellten Aufgaben, so dass auch dieses Buch wieder Vorzeigecharakter besitzt. Die Themenfülle ist trotz der relativ kurzen Dienstzeit bei der Bundesbahn beeindruckend:



Sie beschaffte lediglich 15 Lokomotiven der Baureihe V 65, die nur knapp zwanzig Jahre in ihrem Dienst standen. Die Fahrzeuge gehörten aber zum ersten Typenprogramm standardisierter Diesellokomotiven, die die Firma MaK mit Leistungen von 240 PS bis 1.200 PS in zwei-, drei- und vierachsiger Version anbot.

Fast 400 weitere Lokomotiven konnte MaK hingegen an die Staatsbahnen in Kuba und Schweden verkaufen, die damit zu den größten Kunden dieser Lokfamilie wurden. Deshalb fehlt auch der Blick ins Ausland nicht, darunter auch viele weitere, noch nicht genannte Länder. Da besonders die skandinavischen Eisenbahnen immer mehr Freunde unter den Zetties finden, bietet auch dieser Punkt weitere, interessante Ansätze für das Vorbildstudium.

In Deutschland gehörten zahlreiche Privat-, Werk- und Hafengebäuden zum Kundenkreis. Besonders hier bieten sich mit den Osthannoverschen Eisenbahnen (OHE), der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE), der Tegernseebahn AG (TAG) und zahlreichen weiteren viele große oder sehr bekannte Bahnen an, die immer wieder reges Interesse wecken.

Zudem sind nach mehr als 50 Dienstjahren immer noch einige dieser Lokomotiven im aktiven Dienst oder wurden von Museumsbahnen und Museen gerettet. Darunter sind auch zwei der ehemaligen DB-Exemplare. Die meisten ihrer Schwestern wurden inzwischen allerdings verschrottet.

Roland Hertwigs Buch stellt die Entwicklung des MaK-Typenprogramms sowie die Technik aller Leistungsklassen ausführlich vor. Auch der historische Rahmen, der zur Entwicklung der Lokfamilie führte, wurde nicht vergessen. Zu nennen sind hier u. a. die Erfahrungen des Kieler Unternehmens mit der Wehrmachtsbauart WR 360 C 14, die als Baureihe V 36 für die Bundesbahn nachgebaut wurde. Auch erste eigene Nachkriegskonstruktionen, die im Typenprogramm mündeten, werden behandelt.

Für die Maschinenbau Kiel AG waren sie der erste Großauftrag nach dem 2. Weltkrieg. Mit der Gelenkwellenlok V 80 schaffte das Unternehmen den Sprung zu einem Hauslieferanten der DB. An vielen folgenden Konstruktionen war es beteiligt: V 200, V 100, V 160 und V 90. Einen wichtigen Grundstein legte das erste Typenprogramm. Insofern ist das Buch in gewisser Weise auch ein kleines Firmenportrait.

Der Lebenslauf aller DB-Lokomotiven der Baureihe V 65 wird lückenlos dokumentiert, auch ihrem Einsatzprogramm bei den wenigen Dienststellen wird ausreichend Platz eingeräumt. Hier entdeckt der Leser, wie vielseitig die Baureihe in ihren frühen Dienstjahren war und welche Optionen das für den Modellbetrieb eröffnet.

Gleiches gilt, soweit es dem Autor mit Blick auf den Zugang zu geeigneten Quellen und Unterlagen möglich war, für die übrigen Maschinen. Auch hier werden die Ausführungen um die jeweiligen Einsatzgebiete ergänzt.

Unterstützt von einem breiten und abwechslungsreichen Bildmaterial in guter Wiedergabequalität handelt es sich auch bei diesem Titel wieder um ein Werk, das nahtlos an die übrigen Bände dieser Reihe anschließt. Obwohl EK-Bücher traditionell sehr in die Tiefe gehen und durchweg bestens und vor allem auch kritisch recherchiert wurden, halten wir das vorliegende Buch keinesfalls für eines, das sich nur für einen Leserkreis mit wissenschaftlichem Anspruch eignet.

.....
Verlags- und Bezugsadressen:
.....
<http://www.eisenbahn-kurier.de>
<http://www.ekshop.de>
.....

Wer immer sich für die Vorbildgeschichte des abgehandelten Loktyps interessiert, ist auch mit dieser Ausgabe wieder gut beraten und bekommt für den Kaufpreis eine Gegenleistung, die konkurrenzlos ist.

Erste Einführung in Elektrik und Elektronik Wissen spannungsvoll vermittelt

Kommutator, galvanische Trennung, Halbwellensteuerung – verstehen Sie bei diesen Begriffen auch nur Bahnhof? Fast könnte man meinen, das ist gut, immerhin befinden wir uns im Bereich der Modellbahn. Doch ohne Elektrik und Elektronik geht in unserem Hobby leider nichts. Ein neues Spezialheft des Eisenbahnmagazins hilft Laien und Anfängern, sich in diesen Bereichen zurechtzufinden und wichtige Grundlagen zu verstehen.

Burkhard Oerttel
Eisenbahn-Magazin Modellbahn Baupraxis
Elektrotechnik - Elektronik

Alba Publikation Alf Teloeken GmbH & Co. KG
Alba Fachverlag GmbH & Co. KG
Düsseldorf 2012

Magazin mit Klebebindung
Format 21,0 x 29,7 cm
128 Seiten, durchgängig farbig

ISSN 0342-1902
Best.-Nr. emmbp201201
Preis 14,50 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

Modellbahner lieben Weichenstraßen, Rangiermöglichkeiten und fahrende Züge. Das alles funktioniert leider nur mit einem ausreichenden Maß an Kenntnissen im Bereich von Elektrik und Elektronik. Ohne diese lassen sich Züge nicht zum Fahren, Weichen und Signale nicht zum Schalten bringen.



Das Eisenbahnmagazin hat sich nun des anspruchsvollen, aber interessanten Themengebiets der Elektrotechnik und Elektronik angenommen. Einmal verstanden, werden damit auch Laien in diesem Bereich schnell Freude an elektrischen Lösungen und Automatisierungen finden. Das haben wir schnell feststellen dürfen.

Selbstverständlich erscheint das bei weitem nicht, denn Strom können wir nicht sehen und anfassen – sprich begreifen im wortwörtlichsten Sinne. Deshalb ist es eine große Herausforderung für den Autor, auch komplexe Sachverhalte einfach und anschaulich darzustellen. Burkhard Oerttel hat sie angenommen und gemeistert.

Auch wem Formeln und Regeln in der Schule zuwider waren, wird mit diesem Heft zurechtkommen. Vielleicht wird die eine oder andere Passage auch mehrfach zu lesen sein. Verstehen wird sie dennoch jeder, der auch ein Gleisoval am Trafo anschließen kann; Vorkenntnisse oder gar Ingenieurswissen sind jedenfalls nicht erforderlich.

Es handelt sich auch nicht um ein Werk, dass auswendig zu lernen wäre. Nicht jede Schaltung, nicht jedes Thema ist für alle gleichermaßen interessant und relevant. Vielmehr handelt es sich um ein kleines Lehrbuch, dass Grundwissen vermittelt, elektrische und elektronische Bauteile erklärt und es dem

Leser dadurch ermöglicht, auf dieser Basis auch eigene Lösungen für seine Ansprüche und Wünsche zu finden.

Das Heft orientiert sich dabei durchweg an modellbahnerischen Anliegen und gibt Tipps, wie sich Modellbahner das Modellgeschehen vereinfachen können, indem sie sich einiger einfacher Hilfsmittel bedienen. Nach der Lektüre ist das Zusammenspiel von elektrischem Strom mit Zügen und Gleisen, mit Weichen und Signalen kein Buch mit sieben Siegeln mehr. Es führt ja auch kein Weg daran vorbei, denn die moderne Digitaltechnik ist nicht die Lösung aller Probleme.

Nicht ganz unseren persönlichen Geschmack haben einige Bilddarstellungen im Magazin getroffen: Sind Grafiken und Schaltpläne zu den technischen Lösungen sehr aufschlussreich, so ist die Bebilderung eines Elektronikthemas mit Fotos eine große Herausforderung. Aufnahmen mit Zügen auf der Anlage sind zwar der richtige Ansatz, aber die häufige Präsentation als Kohlezeichnung aus dem Bildbearbeitungsprogramm ist nicht unser Ding.

Sinnvollerweise beginnt das Spezialheft mit einem Kapitel elektrischer Grundlagen: „Strom fließt – nur wie und wo?“ Es folgen lange und in viele Unterthemen unterteilte Kapitel zum Fahren, Schalten, Beleuchten, Signalisieren und Versorgen. Dabei wird, soweit erforderlich, auch nach den verschiedenen Betriebssystemen und -spannungen des Modellbahnbereichs unterschieden.

Nicht immer ganz treffend sind allerdings die Besonderheiten für Märklins Mini-Club, von denen der Autor ausgeht: Er unterstellt noch die klassische Betriebsspannung von 8 V aus der Anfangszeit der Spur Z sowohl im Fahr- als auch im Versorgungsbereich.

Dabei lässt er außer Acht, dass die Fahrspannung schon vor vielen Jahren offiziell bis auf 10 V erhöht worden ist und auch bei Magnetartikeln wie Märklins und Viessmanns Formsignalen höhere Schaltspannungen genutzt werden. Im Kapitel „Beleuchtung“ erwähnt er etwa eine Lösung für nominal 5 V Spannung, die er unter Ausnutzung aller Toleranzen nur für die Spur Z geeignet sieht. Hier wird der Unterschied nun besonders deutlich.

Trotzdem ist das Heft auch für Zetties ein äußerst hilfreiches Nachschlage- und Lehrwerk, denn zum einen tauchen nur sehr wenige Schaltungen auf, die als spurweitenspezifisch zu betrachten wären und zum anderen lässt sich ja auch auf die Lösungen für die nächst größeren Spuren zurückgreifen.

Etwas überrascht hat uns, dass ein ganz wichtiges Kapitel fast am Schluss zu finden ist: „Aufbauen und einbauen“. Hier geht es um die richtigen Werkzeuge, Ordnung bei der Kabelverlegung, die allgemeine Entwicklung und Umsetzung einer Schaltung und die Einbau-Reihenfolge ihrer Komponenten – schön mit Hilfe nachvollziehbarer Argumente erklärt.

Knapp 20 Seiten Nachschlagewerk folgen und schließen das Werk nicht nur ab, sondern machen es erst richtig rund. Noch einmal werden einige Grundlagen, bezogen auf den Modellbahnalltag, zusammengestellt. Aber viel wichtiger bleibt auf Dauer die Erläuterung und Erklärung verschiedener Elektronikbauteile. Kann sich unter Relais, Widerständen und Dioden fast noch jeder etwas vorstellen, wird es bei Kondensatoren, Transistoren und integrierten Schaltungen (IC) schon schwieriger.

Zugegeben: Auch wir haben uns schon häufiger gefragt, wie sich ein derart komplexes und anspruchsvolles Thema, zu dem jeder Modellbahner ein Grundwissen braucht, anschaulich und bildlich vermitteln lässt. Mit dem heute vorgestellten Magazin haben wir eine sehr gute Lösung gefunden. Auch ohne Studium einschlägiger Fachbücher bleibt hängen, was jeder wissen sollte. Das schließt auch das Bewusstsein für Gefahren ein.

Wer die Fahrwege auf seiner Modellbahnanlage versteht, der wird nach der Lektüre auch den Weg des Stroms darauf nachvollziehen können!

Verlags- und Bezugsadressen:
<http://www.alba-verlag.de>

Anzeige

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

**29.04.2012, 13.05.2012, 26.05.2012 27.05.2012, 10.06.2012,
08.07.2012, 29.07.2012, 09.09.2012, 30.09.2012, 14.10.2012,
28.10.2012.**

jeweils von 10:00 Uhr – 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-unteresbach.de

National Z Scale Convention in Denver Großes Treffen der US-Zetties

In einer Meldung der letzten Ausgabe haben wir bereits von den in Denver (Colorado) vorgestellten oder angekündigten Neuheiten für den US-Markt berichtet. Nun ist es Zeit, auch ein wenig auf das Programm zu schauen, das den teilnehmenden Zetties des größten Spur-Z-Treffens Nordamerikas am Freitag und Samstag geboten wurde.

Von Rob Kluz und Holger Späing. Die National Z Scale Convention, eine dem Treffen in Altenbeken vergleichbare Veranstaltung in den USA, fand dieses Jahr vom 4. bis zum 5. Mai in Denver (Colorado) statt.

Ort des Geschehens war das Red-Lion-Southeast-Hotel. Der Aufbau begann bereits einen Tag zuvor am Donnerstag.

Die Ausstellung bot Modulanlagen des Southern Oregon Z Club und des ZoCal Club (San Diego, Kalifornien) sowie David Georges Anlage „Golden ~ Blackhawk & Central City“. Natürlich gab es auch eine ausgeprägte Präsenz sonstiger Anlagen zum Motto „BYOZ“ (bring your own Z; Bring Deine eigene Z mit!) und Schaustücke von Bill Bradley, Jon Bond, Larry Donsbach, Graham Jones und Gabe Rivera.

Viele Spur-Z-Hersteller und Händler säumten den Saal, auch die amerikanische Modellbahnvereinigung NMRA war vertreten. Die Veranstaltung wurde am Freitag mit einer Reihe Herstellerseminare eröffnet.



Der offizielle Sonderwagen zur National Z Scale Convention des Jahres 2012.



Impressionen von der National Z Scale Convention: Märklins „Bumble Bee“ fährt mit einem historischen Personenzug über eine Holzbrücke.

Eric Smith von Micro-Trains machte den Anfang, Rich Frazier (Intermountain), Jeff Stimson (Märklin) sowie Hans Riddervold und Robert Allbritton (American Z Line) folgten ihm.

Die Hersteller nutzten die Gelegenheit, über neue Produkte zu diskutieren und Ankündigungen zu machen (**Trainini®** berichtete in Ausgabe 6/2012).

Zur Neuauflage der SD45 ist zu ergänzen, dass die Modelle nun in Spritzguss gefertigt werden sollen. Die ersten Auflagen aus dem Jahr 2003 waren noch aus Messing

gefertigt. An Modellen der GP7 und GP9 wurde die Vielzahl separat angesetzter Teile und bahnverwaltungsspezifischer Ausstattungsmerkmale vorgeführt.



Ein Höhepunkt des Besuches im Eisenbahnmuseum war die Fahrt mit der „Galloping Goose“ Nr. 7 der ehemaligen Rio Grande Southern (Bild oben). Der historische Fuhrpark wird dominiert von den historischen, einheimischen Bahngesellschaften, wie beispielsweise diese F7 der Rio Grande (Bild unten).

Am Freitag um 10:30 Uhr machten sich die Teilnehmer per Bus zu Colorados Eisenbahnmuseum in Golden auf den Weg. Das Museum befindet sich in der Nähe einer Brauerei. So waren dort auch 60-Fuß-Bierwagen deutlich von der Straße aus zu sehen. Es handelte sich exakt um den Wagentyp, den

AZL kürzlich im Maßstab 1:220 umgesetzt hat. Auch die dort anzutreffende Bahnverwaltung BNSF ist noch geplant.

Die überwiegende Mehrheit der Exponate des Museums ist tadellos restauriert und umfasst Normal- und Schmalspur. Einen Schwerpunkt bilden erwartungsgemäß Fahrzeuge der Denver & Rio Grande. Aber auch die ATSF, CB&Q sowie Union Pacific sind im historischen Bestand zu finden.

Ein Höhepunkt des Besuchs war die Fahrt mit der „Galloping Goose“ Nr. 7 der Rio Grande Southern. Das eigentümliche Fahrzeug war einst auf einem Automobilchassis aufgebaut worden. Stolze drei der ehemals sieben „Gänse“ nennt das Museum sein eigen.

Nach dem Besuch bei einem großen, regionalen Modellbahnhändler und einer Pause fand das Programm in der Halle seine Fortsetzung. Dort war dann bis 22:00 Uhr Fahrbetrieb angesagt, bevor der erste Tag endgültig zu Ende ging. Auch der folgende Samstag sollte noch anstrengend werden.

Die Halle öffnete sowohl für die Aussteller als auch die Öffentlichkeit um 8:30 Uhr. Die Besucher konnten sich bei Stony Smith über das Entstehen von 3D-Modellen informieren. Graham Jones informierte über die Spur Z in Großbritannien, während Loren Snyder das Herstellen von Spur-Z-Bäumen vorführte. Nach dem Mittagessen gab Don Fedjur Tipps zur Wartung und Reinigung von Spur-Z-Modellen sowie zum Einbau von DCC-Decodern, während Jeff Merrill den praktischen Betrieb mit DCC erläuterte.

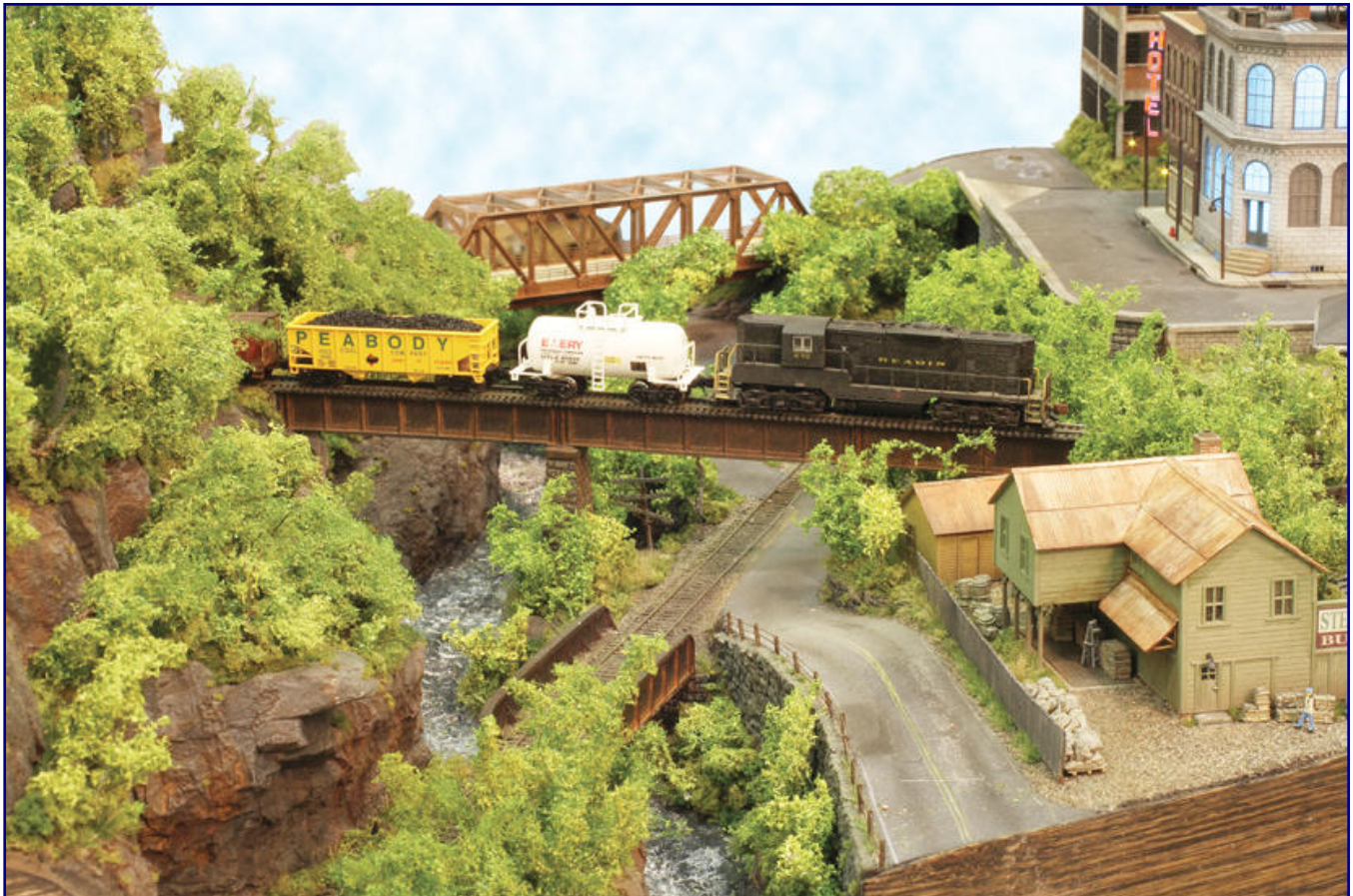


Graham Jones (Z Club GB) repräsentierte die Spur Z in Großbritannien.



Diese Szene von einem Baustoffhandel dokumentiert das hohe Niveau des US-amerikanischen Modellbaus auch im Maßstab 1:220.

Einen Favoriten unter den Programmpunkten stellte für Rob Kluz der Anlagenwettbewerb dar. Er und Joe D'Amato (Micro-Trains) bildeten nämlich die Jury. Beide zeigten sich beeindruckt von den eingereichten Exponaten und dem hohen Niveau des handwerklichen Könnens. Henri Seynaeve erhielt für seine europäische Stadtszene den Preis für das beste Modul. David K. Smith gewann mit seiner James-River-Nebenbahnstrecke die Auszeichnung als beste Anlage der Veranstaltung.



Zur besten Anlage der Veranstaltung wurde die James-River-Nebenbahnstrecke von David K. Smith gewählt. Das gezeigte Motiv macht diese Entscheidung nachvollziehbar.

Ihren Abschluss fand die Veranstaltung am Samstagabend mit einem großen Bankett. Dort war auch die Zeit des Dankes an alle unterstützenden Firmen und Helfer gekommen, die das Treffen in dieser Größenordnung überhaupt erst möglich gemacht hatten. Mit über 120 registrierten Teilnehmern und Ausstellern war sie zweifelsfrei ein großer Erfolg.

Derweil kreisen die Gedanken schon um das nächste Treffen im Jahr 2014. Die Ostküste der USA wird, wie auch andere Regionen, in Erwägung gezogen. Für Planungen ist es halt nie zu früh!

Alle Fotos: **Ztrack**, Robert J. Kluz

Veranstaltungsseiten:
<http://www.nzsc.org>

Leserbriefe und sonstige Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Wir erhielten Lob und einen Fehlerhinweis:

Zunächst einmal Hut ab für die Menge Arbeit, die Ihr jeden Monat mit dem Magazin auf Euch nehmt. Ich warte immer sehnsüchtig auf die neue Ausgabe. Sehr interessant ist der Artikel über die V320 in der jetzigen Ausgabe. Leider hat sich ein kleiner Fehler eingeschlichen.

Die Gleisbaufirma, die die V320 betreibt, heißt nicht Achim Wiebe, sondern H. F. Wiebe mit Ihrem Stammsitz in der Stadt Achim bei Bremen und gehört zur H. F. Wiebe Unternehmensgruppe.

Zurzeit werden 7 Lokomotiven der Baureihen 211, 212, 216 und 320 betrieben sowie etwa 20 Gleisbau-Großmaschinen. Alles nachzulesen unter www.wiebe.de. Also, macht weiter so!



Die V 320 wird heute von der Firma H. F. Wiebe betrieben, wie auch dem aus Logo und den Seitenanschriften zu entnehmen ist. Foto: Sammlung Petkelis

Peter Rieß, Langwedel / Etelsen

Antwort der Redaktion: Herzlichen Dank für den Hinweis auf unseren Fehler, der uns tatsächlich nicht aufgefallen ist. Der korrekte Firmennamen ist ja sehr deutlich auch auf allen Fahrzeugen des Unternehmens zu lesen – auch auf den Aufnahmen in unserem Magazin. Wir haben die betroffene Ausgabe Juni 2012 sofort korrigiert und neu auf unsere Seiten geladen. Nun sollte alles stimmen.

Aktuelle Auslieferungen von Märklin:

Märklin holt weiter seine Auslieferungsrückstände auf. So gelangten nach gründlicher Durchsicht und Überarbeitung im Werk kürzlich auch wieder Tranchen der Insiderlok 2009, dem Modell der DB-Diesellok V 300 001 (Art.-Nr. 88300), in die Händlerregale.

Nagelneu ist hingegen die Leig-Einheit für die Deutsche Reichsbahn der Epoche II (Art. 81100), die mit einer Dampflok der Baureihe 86 bespannt ist. Erstmals erscheint damit die Güterzugmaschine für Nebenstrecken aus dem DRG-Einheitslokomotivprogramm mit brüniertem Fahrwerk. Besonders auffallend war bei einem ersten Fahrtstest der leichte und leise Lauf dieses Modells. Motorgeräusche waren nicht zu vernehmen. Die Fahreigenschaften, auch im Langsamfahrbereich, waren vorbildlich.

Teilweise Neukonstruktionen sind die beiden Güterwagen-Doppereinheiten der Zugpackung: An den Endwagen mit Bremserhaus waren für die Seitenfenster an der linken Wagenseite Formänderungen erforderlich. Umfangreicher war der Bau der anderen Leig-Hälfte, denn für die Ausführung ohne Bremserhaus oder –bühne musste das Fahrwerk neu konstruiert werden.

Beide Wagenhälften sind fest miteinander gekuppelt, tragen vorbildgerechte Faltenbälge mit großer Durchgangsbreite sowie Nachbildungen der Stoßplatten und vereinfachten Puffer zwischen den beiden Wagen. Erstmals bei einem Märklin-Produkt sind die Modelle wegen des gekürzten Kuppelabstands nicht für den kleinsten Radius 145 mm (Märklin 8510) geeignet.



Unter den aktuellen Neuheutenauslieferungen von Märklin sind die Zugpackung „Leig-Einheit“ der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft (Art.-Nr. 81001) mit Baureihe 86 und vier zu Doppereinheiten gekuppelten, gedeckten Wagen (Bild oben) und die Zugpackung „Nahverkehr“ mit Diesellok Baureihe 212 und drei Umbauwagen (Bilder unten).

In den Regalen steht nun auch die DR-Ellok Baureihe 243 für die Epoche IV (88436). Dieses Modell zeichnet sich durch äußerst fein gravierte Drehgestellblenden aus und kann gegenüber früheren Auflagen zudem auf eine Produktpflege verweisen: Die LED-Beleuchtung ist nun warmweiß ausgeführt worden und die Öffnung im Dach für die Umstellschraube ist verschwunden.

Ausgeliefert ist nun auch eine verspätete Neuheit 2010, die zum 175. Bahngeburtstag in Deutschland angekündigt war: die Neuauflage des Schienenzepplins (88761). Dem in einer Holzschatulle gelieferten Modell liegt eine Broschüre mit Informationen zum Vorbild bei.

Letzte Neuheit, die vor Redaktionsschluss zur Auslieferung kam, ist Nahverkehr-Personenzug für die Epoche IV (81400). Mit ihr hat der Göppinger Hersteller erstmals eine Diesellok der Baureihe 212 mit Computernummer im altroten Lack aufgelegt. Ergänzt wird dieses Modell durch drei, vierachsige Umbauwagen.

Neues Fenster-Einzelbeleuchtungssystem von Viessmann:

Im Handel erhältlich ist ein neues, auf LED basierendes Hausbeleuchtungssystem von Viessmann, das eine Einzelbeleuchtung von Gebädefenstern erlaubt. Als erstes solches System soll es sich laut Hersteller für die Spurweiten H0 bis Z gleichermaßen eignen.

Viessmann wirbt mit einem komfortablen Einbau, einfachem Anschluss und hoher Flexibilität. Das neue Konzept basiert auf Strom sparenden Leuchtdioden, für eine Betriebsspannung von 10 – 16 V montiert auf kleinen Platinen. Dazu gehören noch so genannte Lichtboxen für eine indirekte Fensterbeleuchtung.

Diese Lichtkästen werden von innen hinter die Fenster geklebt, die LED-Platinen können in ihnen dann eingesteckt werden, wenn das Fenster erleuchtet erscheinen soll. Dieses Prinzip gibt dem Raum Tiefe und verhindert gleichzeitig das Durchleuchten der Wände.

Eine Einstiegskonfektion bietet das Hausbeleuchtungs-Startset. 12 Lichtboxen (je 3 Stück in 4 verschiedenen Größen) und 1 Hausbeleuchtungsplatine mit einer weißen LED schaffen die Basis, dass es im Haus nicht an allen Fenstern gleichzeitig leuchtet. Eine leicht verständliche Anleitung gehört zum Lieferumfang.

Die Neuheiten dieses Konzepts umfassen folgende Produkte:

- Hausbeleuchtungs-Startset (Art.-Nr. 6005)
- Hausbeleuchtung mit 1 LED, gelb - je 10 Platinen im Set 6007)
- Hausbeleuchtung mit 1 LED, weiß - je 10 Platinen im Set (6008)
- Hausbeleuchtung mit 2 LED, gelb - je 10 Platinen im Set (6017)
- Hausbeleuchtung mit 2 LED, weiß - je 10 Platinen im Set (6018)
- LED-Leuchte mit Gewindefassung (6019)
- LED-Hausinnenbeleuchtung mit TV-Simulation, wie 6005, inkl. Elektronik (5079)

Die LED-Platinen eignen sich wegen ihrer kompakten Bauweise auch gut für die Beleuchtung von Hallen oder Bahnsteigdächern.

Neuer Moebo-Bausatz erschienen:

Der Bochumer Spezialist für Gebäude nach preußischem Vorbild, Moebo exclusive (<http://www.moebo.de>), hat einen neuen Bausatz für die Zetties erstellt, der ab sofort erhältlich ist. Die Baracke „Zum Ohlser Eisenwerk“ ist in den Farben braun (Art.-Nr. Z-199201) und grün (Art.-Nr. Z-199211) erhältlich. Passend dazu wird auch eine Verlängerung (Z-199202 und Z-199212) angeboten.



Die Baracke „Zum Ohlser Eisenwerk“ (Art.-Nr. 199211) gibt es in den Farben Braun (im Bild) und Grün. Erhältlich ist auch eine Verlängerung. Foto: Moebo, Dirk Möller

Die nützlichen Kleinode zeichnen sich durch eine filigrane Echtholzoptik aus und lassen sich in nahezu jede Szenerie eingliedern.

Gebäude dieser Art entstanden nach dem Krieg, um schnell Wohnraum für ausgebombte Familien zu schaffen. Sie waren nicht unterkellert und häufig in der Nähe der Fabriken zu finden, in denen die Bewohner arbeiteten.

Viele blieben auch nach dieser Nutzung erhalten und dienten fortan als Werkstätten oder Lagerräume. Deshalb wundert es nicht, dass einige bis heute noch zu finden sind, was die Einsatzzeit für die Modelle von der Epoche III bis VI erweitert.

Nach dem Bau eines Probebausatzes werden wir noch detailliert von unseren Erfahrungen berichten. Achtung, aufgepasst: In diesem Sommer sollen übrigens noch zwei weitere Bausätze erscheinen!

Neuheitenankündigungen von Micro-Trains:

Inzwischen sind die Neuheitenankündigungen der Firma Micro-Trains für das zweite Halbjahr 2012 bekannt. Für den laufenden Monat bietet der US-Hersteller eine Viererpackung Flachwagen im brau-

nen Lack der BNSF an (Art.-Nr. 994 00 043). Für den August folgen dann gedeckte Wagen, ebenfalls zu vier Exemplaren verpackt, der New York Central als „Pacemaker Freight Service“ (994 00 044).

Im Oktober sind vier gedeckte Güterwagen im blauen Lack als Golden West Service (994 00 045) geplant, denen im Oktober Viehverschlagwagen der D&RGW (994 00 046) folgen, die ebenfalls als Viererpackung angekündigt sind.

Im gleichen Monat soll eine Weihnachtszugsonderpackung „Tree Trimming Express“ (994 21 040) auf den Markt gelangen. Die Phantasiezusammenstellung zum Schmücken eines Weihnachtsbaums besteht aus einer F7A und vier verschiedenen Güterwagen, die mit Schmuckteilen beladen sind.

Das war es aber auch schon mit Lokomotivneuheiten für dieses Jahr, denn im November und Dezember folgen lediglich Güterwagenpackungen, zunächst gedeckte, rote Wagen der Atchison, Topeka & Santa Fe (994 00 047), danach offene Wagen der CP Rail (994 00 048) mit höchst auffälligem Logo am rechten Wagenende.

Und wieder Modellbahn(er) für Kinder:

Das Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ des Kreativ-Weltrekordteams erfährt auch fünf Jahre nach seinem Start immer wieder eine Fortsetzung. Derzeit läuft eine Spendensammelaktion im Nachgang des Weltrekords auf der (Reinerlös aus Spur-Z-Figuren; **Trainini®** berichtete).



Kleine Auswahl der MTL-Neuheiten fürs 2. Halbjahr 2012. Fotos: Micro-Trains

diesjährigen Messe Intermodellbau



Die Kinder des St.-Michael-Kindergartens in Dortmund-Lanstrop freuen sich gemeinsam mit ihrer Leiterin Gerlinde Wieteczka über eine von Märklin gestiftete Startpackung, überbracht durch Holger Späing vom Kreativ-Weltrekordteam.

Am 16. Juni 2012 gab es im Rahmen des Sommerfestes beim katholischen Kindergarten St. Michael in Dortmund-Lanstrop wieder leuchtende Kinderaugen zu sehen.

Leiterin Gerlinde Wieteczka freute sich gemeinsam mit den Kindern der Einrichtung über eine ICE-Startpackung aus der Reihe „Märklin my world“, die der Göppinger Modellbahnhersteller für das Projekt gestiftet hatte.

Die Mitglieder des Kreativ-Weltrekordteams hoffen, dass auch mit dieser jüngsten Übergabe wieder eine Initialzündung für unser kreatives Hobby erfolgte und gaben mit einer Elterinformation passende

Anregungen für einen raschen Ausbau weiter. Das Interesse der Kleinen war jedenfalls wieder sehr groß und einige der anwesenden Jungen offenbarten gleich, dass sie daheim auch eine Modellbahn besäßen.

So versprach auch Frau Wieteczka gern, die neue Modellbahnausstattung als Anreiz zu nehmen, mit den Kindern Häuser, Berge, Tunnel und Brücken zu bauen und so deren Phantasie zu fördern.

Eindrücke von Modellland-Produkten:

Mittlerweile konnten wir uns einen persönlichen Eindruck von den Automaten-Nachbildungen aus dem Hause Modellland (<http://www.modellland.de>) im Maßstab 1:220 machen. Aufgrund der Winzigkeit der Oberflächen hat sich diese Firma einer großen Herausforderung angenommen.



Der Fahrkartenautomat (rot; Art.-Nr. 2087-5) von Modellland ergänzt jeden Bahnhof um ein wichtiges, zuvor noch fehlendes Detail.

Nach unseren Eindrücken haben sich die Anstrengungen auf jeden Fall gelohnt. Proportionen und Größe der Modelle wirken absolut stimmig, die Oberflächen sind sauber gearbeitet. Durch Aufkleber sind die Bedienfronten erkennbar und korrekt nachgebildet worden. Damit sind die Miniaturen ideale Ergänzungen vieler Szenen auf Bahnsteigen, in Wartesälen oder detailliert nachgebildeten Räumen größerer Gebäude.

Kaffeautomat (Art.-Nr. 2003-5), 8,5 x 4 x 3 mm (Höhe x Breite x Tiefe)

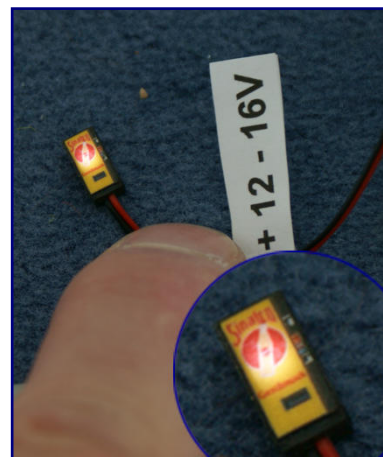
Fahrkartenautomat rot (2087-5), 8,5 x 4,5 x 2 mm

Getränkeautomat beleuchtet „Sinalco“ (3140-5), 8,5 x 4 x 3 mm

Verbesserungsfähig erscheint uns nur die Beleuchtung bei denjenigen Produkten, die mit dieser Zusatzausstattung angeboten werden. Das Licht der integrierten LED wird sehr gebündelt abgegeben und vermag daher nur einen Teil der Automatenoberfläche auszuleuchten. Reguliert der Anwender die Betriebsspannung aber durch geeignete Maßnahmen, z.B. weitere Vorwiderstände, herunter, relativiert sich dieser Eindruck schon merklich.

Hinweisen möchten wir noch auf einen bis zum 31. Dezember 2012 laufenden Fotowettbewerb des Herstellers:

http://www.modellland.de/shop_content.php?coID=13.



Auch LED-beleuchtete Ausführungen wie dieser Sinalco-Automat (3140-5) gehören zum Programm.



Auch der Kaffeeautomat (2003-5) findet seinen Platz im Bahnhofsbereich. Bestens geeignet ist er etwa für Wartesäle oder den Empfangsbereich einer Tankstelle oder Autowerkstatt – beim Blick durch große Fensterflächen ins Innere fällt er dort garantiert auf!

Teilnehmen kann jeder, der ein Produkt aus dem Sortiment auf einer Anlage, Schaustück oder Diorama in Szene setzt und ablichtet. Die Teilnahmebedingungen und Gewinne sind den Anbieterseiten direkt zu entnehmen.

Und hier die AZL-Neuheiten im Juli 2012:

Auch der Juli 2012 ist bei American Z Lines wieder speziell einer Bahngesellschaft gewidmet.

Dieses Mal ist die Union Pacific (UP) an der Reihe, bei der drei der vier Neuauslieferungen eingestellt sind. Daher tragen sie auch den gelben Lack dieser bekannten US-Bahnverwaltung:



Der dreistöckige US-Autotransportwagen mit geschlossenen Seitenwänden ist in zwei Vierpackungen (Art.-Nrn. 91001-1 und 91001-2) erhältlich.



Zusätzlich sind noch zwei Einzelwagen (91951-1 und 91951-2) verfügbar. Alle Modelle tragen unterschiedliche Betriebsnummern.

60-Fuß-Bierwagen (Art.-Nr. 91267-1) und offener Güterwagen mit Waffelblech (81243-1) in den Farben der UP. Fotos: AZL

Vom 60-Fuß-Bierwagen werden nur eine Viererpackung (90267-1) sowie ein Einzelwagen (91267-1) angeboten. Gleiches gilt für den offenen Güterwagen mit Nachbildung des Waffelstrukturblechs (90243-1 und 91243-1).

Frisch erschienen ist auch eine neue Auflage der modernen 53-Fuß-Well-Containertragwagen (90601-6). Auf den drei Wagen sind je zwei orangefarbene 53-Fuß-Container der Firma Schneider verladen.

Basteln mit Creativ-Modellbau Klingenhöfer:

Da staunten wir nicht schlecht, als zwei Probebausätze in unserer Redaktion eintrafen. Wir sollten uns doch mal ein eigenes Bild vom neuen Frästeileangebot von Creativ-Modellbau Klingenhöfer (<http://www.klingenhoef.com>) verschaffen, befand der Hersteller.

Und eben das haben wir getan. Eine Unterstellmöglichkeit für Automodelle schien uns ideal für diesen Versuch, denn sie bildet künftig ein weiteres Kulissenteil für Aufnahmen neuer Fahrzeuge.

Kinderleicht war der Zusammenbau, was nicht nur an der äußerst überschaubaren Teilezahl (4 Teile) liegt. Wichtig ist ja ebenso die Passgenauigkeit der Bauteile.

Da erfreulicherweise keine Nacharbeiten erforderlich waren, reichte schon ein sauberes Heraustrennen aus dem Bogen.

Nach der Passkontrolle erfolgte das vorsichtige Verkleben mit Uhu Plast spezial – schon winzige Mengen reichen, denn der Klebstoff soll ja nicht aus den Nähten herausquellen.

Nur die Teerpappennachbildung des Dachbelags (feines Schleifpapier) klebten wir in dieser Phase noch nicht auf.

Zuvor war schließlich noch eine Farbgebung erforderlich, weil die Polystyrolteile in weißer Grundfarbe ausgeliefert werden. Da der Bausatz keine



Der kleine Bausatz von Creativ-Modellbau Klingenhöfer ist schnell zusammengebaut und bedarf einer individuellen Farbgebung. Gute Dienste beim Aufkleben der Teerpappennimitation leistet der Kontaktklebstoff von Uhu.

feinen Details besitzt, die einen vorsichtigen und äußerst sparsamen Farbauftrag erfordern, entschieden wir uns für mattbraune Acrylfarbe aus der Sprühdose von Noch.

Der Holzeindruck des Vorbilds ließ sich damit sehr gut treffen. Nach dem Trocknen konnte dann auch das Schleifpapier aufgelegt werden.

Dafür empfiehlt sich eine Kontaktverklebung. Gegen Klebstoff aus der Tube spricht jedoch der anzustrebende, sparsame und gleichmäßige Auftrag, damit keine Reste an den Seiten hervortreten.



Kleiner Bausatz mit großer Wirkung: der Carport in einer Modellszene.

Ein Blick ins umfangreiche Uhu-Sortiment ließ uns fündig werden: Kleber der Wahl war mit Uhu Contact Kraftkleber „Easy and Clean Stick“ ein spezieller Klebestift für Kontaktverklebungen vieler Materialien, der sich gut dosieren und verteilen lässt. Für unseren Zweck erschien er ideal.

Und so freut sich nun auch unser „Carport“ auf seinen Anlageneinsatz und bereichert das häusliche Leben unserer Preiserlein. Schließlich lädt der Sommer unsere kleinen Figuren auch auf der Modellbahn zu Tagesausflügen ein.

Weitere der angekündigten Velmo-Neuheiten erhältlich:

In Altenbeken hat Velmo insgesamt acht neue Decoder vorgestellt, die dort bereits im Prototypenstadium zu sehen waren. Mittlerweile konnten vier davon nach ausgiebigen Tests in die Serienproduktion überführt werden.



Velmos neue Decoderplatine LDS48568 passt längst nicht nur in den „Europrinter“ Baureihe 127. Foto: Velmo, Claudius Veit

So ist ab Juli 2012 der neue LDS48568 erhältlich. Er passt in alle langen, vierachsigen Drehgestell-Loks wie die Baureihe 127 (Europrinter), 152, 182, 185, 189, die Re 474 und Re 482 der SBB sowie die Rh 2016 (Herkules) und 1016 (Taurus) der ÖBB. Gleiches gilt für die deutsche Diesellok der Baureihe 253.

Schon seit Anfang Juni ist das Decoderpaar LDS55280-A / -B im Angebot: Beide Decoderversionen verwenden die identische Platine, besitzen aber unterschiedlich gestaltete Lichtkontaktfederbleche. Version A ist für die Baureihe 101 der Deutsche Bahn AG gedacht, die in zahlreichen Versionen aufgelegt

wurde. Die Version B hingegen passt in sämtliche Varianten der Serie 460 / 465 der SBB bzw. der BLS – vermutlich das Modell mit den meisten Bedruckungsvarianten.

Bei allen diesen Decodern gilt, dass die die volle Lichtfunktion des Vorbilds umgesetzt wurde. Die Lichttaste (F0) schaltet das Spitzensignal und Schlusslicht ein (Achtung: Schlusslicht länderspezifisch umgesetzt).

Mit der Taste F1 lässt sich das Spitzensignal ab- und aufblenden. F2 und F3 schalten das Spitzensignal und Rücklicht an jeweils einem der beiden Führerstände ab.



Schon seit Anfang Juni ist der Decoder LDS55280 im Angebot. Er eignet sich für die Re 460/465 und die deutsche Baureihe 101. Foto: Velmo, Claudius Veit

Diese Funktion ist besonders für den Wendezugbetrieb interessant, da beim Vorbild weder das Rücklicht noch das Spitzensignal zum Waggon hin eingeschaltet sein darf. Die Taste F4 schaltet in den Rangiergang. Dabei wird automatisch die Rangierbeleuchtung (beidseitiges Spitzensignal) aktiviert.

Noch ein wenig länger im Programm ist mittlerweile die Tauschplatine mit der Bezeichnung LDS221014. Sie passt in alle Varianten der E 18 (Baureihe 118) und der ÖBB-1018. Dieser Decoder ist funktionell identisch mit den bisher erschienenen Decodern der neuen Generation, mangels roter LED entfallen allerdings die Funktionen fürs Schlusslicht.

Wie alle Decoder der neuen Generation verfügen natürlich auch alle heute vorgestellten Neuheiten über eine Lastregelung, die Möglichkeit des Analogbetriebs und eine Bremsfunktion über eine Diode im Signalbereich. Sie sind für die Datenformate SX1 und SX2 geeignet, verstehen aber auch DCC. Es gilt, dass der Decoder auf das System eingestellt ist, unter dem zuletzt eine Adresse programmiert wurde.

Sommerfest in der Märklin-Erlebniswelt:

Auch in diesem Jahr feiert Märklin wieder ein Sommerfest für die ganze Familie im firmeneigenen Museum. Termin ist das Wochenende vom 27. bis 28. Juli 2012, an dem in Baden-Württemberg die Sommerferien beginnen.

Ein abwechslungsreiches Programm für Groß und Klein ist in und rund um die Märklin-Erlebniswelt zu finden: Hüpfburg, LGB-Fahrradanlage, Basteln mit Faller, das Bauen von Modulen und eine Tombola sollen Unterhaltung für Groß und Klein bieten. Auch der neue Märklin-Kids-Club ist vor Ort zu finden. Gegen Hunger und Durst gibt es die regional typische „Rote“ (Bratwurst) und Getränke.

Anlässlich des 40. Geburtstags der Spurweite Z wird eine Sonderausstellung eröffnet. Gezeigt werden Exponate des unter Zetties durchaus umstrittenen Franzosen Duloir. Seine witzigen Kreationen bürgen sicher für großen Humor, doch leider festigen sie in der Öffentlichkeit auch das „Bratpfannen-Image“, das die Spur Z eigentlich endlich abgelegt hatte.

Und hier die nächsten Flugzeugneuheiten bei Herpa:

Unter den Herpa-Wings-Neuheiten für September und Oktober 2012 sind einige interessante Modelle, die auch auf oder über Spur-Z-Anlagen zum Einsatz kommen können. Allerdings sind auch Nachbildungen solcher Großraumflugflugzeuge darunter, die den verfügbaren Platz auch im kleinen Maßstab bei weitem überschreiten dürften.

Wir nennen diejenigen Neuheiten, die anlagentaugliche Ausmaße einhalten und im europäischen Luftraum anzutreffen waren oder sind:

Air Berlin Bombardier Q400 – Neuauflage mit geänderter Registrationsnummer, Ep. VI (552721-001),
Airbus Skylink “2” Super Guppy Turbine 377 SGT (555258), Ep. IV,
PanAmerican World Airways McDonnell Douglas DC-6B (555210), Ep. III und
Alitalia Retrojet Airbus A321 (555166), Ep. VI.



Zu den aktuellen Herpa-Neuheiten gehört die McDonnell Douglas DC-6B von PanAm (Art.-Nr. 555210). Foto: Herpa

In der Reihe der Militärmodelle sind zwei Neuheiten in Sonderlackierungen zu finden:

Patrouille Suisse Northrop F-5E Tiger II “Tiger Cinque” (555289), Ep. V/VI und
Luftwaffe McDonnell Douglas F-4F Phantom II WTD 61 “50 Jahre” (555272), Ep. V.

In der Reihe Herpa Snapfit erscheinen steckbare Kunststoffmodelle folgender Flugzeuge, dargestellt im fliegenden Zustand mit eingezogenen Fahrwerken:

Iberia Airbus A320 (609401), Ep. V/VI und
Swiss International Air Lines Airbus A330-300 (609449), Ep. VI.

Neue Ladegüter bei Kupper:

Passend zu Märklins Auslieferung der WLE-Selbstentladewagen mit der Artikelnummer 86309 hat Spur Z Ladegut Josephine Kupper einen passenden und sehr interessanten Einsatz entwickelt. Da die Westfälische Landeseisenbahn auch Muschelkalk aus dem Raum Warstein transportiert, hat Kupper ein entsprechendes Ladegut für diese Wagen geschaffen.



Muschelkalk bildet ein passendes Ladegut für die neue WLE-Packung von Märklin. Foto: Spur Z Ladegut Kupper, Helmut Kupper

Der gebrochene Muschelkalk wurde handwerklicher bearbeitet auf die maßstäblich geeignete Größe gebracht. Unterschiedliche Steingrößen ergeben ein reizvolles Erscheinungsbild. Die Einsätze sind ab sofort erhältlich und auch für andere Wagentypen verfügbar.

Neu und überarbeitet wiederaufgelegt wurden die beliebten, weil farblich sehr attraktiven Altglasladungen aus der Anfangszeit dieses Anbieters.

Erhältlich sind die grünen Ladungen für alle Varianten von Märklins Wagengrundtypen 8622 (Omm 52) und 8650 (Eaos 106).

Die Seiten des Anbieters samt elektronischem Vertrieb finden Sie unter <http://www.spurzladegut.de>.



Wiederaufgelegt wurde das Ladegut „Altglas“ für verschiedene Wagentypen von Märklin. Foto: Spur Z Ladegut Kupper, Helmut Kupper

Baumauslieferungen bei Noch:

In unserem Bericht von der Spielwarenmesse 2012 in Nürnberg berichteten wir auch von neuen Baummodellen aus dem Hause Noch. Wir stellten fest, dass einige der Neuheiten wegen ihrer Größe bei maßstäblicher Umrechnung auch problemlos für die Spur Z geeignet sind.

Jetzt wurden von diesen Noch-Bäumen Nordmantannen und Fichten ausgeliefert, die in unterschiedlichen Höhen angeboten werden. Die Bäume, die das Erscheinungsbild deutscher Wälder wesentlich prägen, sind im Modell sehr realistisch nachempfunden. Daher gehören sie zur Noch-Profi-Serie.

Sie werden im eigenen Werk in Vietnam produziert, das 2010 eingeweiht wurde. Durch die aufwändig handbemalten Stämme sowie eine feine Beflockung der Äste per Hand setzen die Miniaturen einen neuen Qualitätsstandard.

Neue Trafofuchs-Figuren im Juli:

Von Sommerloch kann keine Rede sein. Birgit Foken-Brock arbeitet immer noch Bestellungen aus Altenbeken ab, ruht sich aber auch nicht auf diesen Lorbeeren aus.

Immer wieder erreichen den Hersteller Anfragen zu Epoche-II-Figuren. So erscheinen im Juli dazu passende Kreationen.

Dies sind zum einen die Reisenden mit und ohne Gepäck in der Mode der dreißiger Jahre des letzten Jahrhunderts. Uniformträger aus der Zeit ab 1933 wurden bewusst vermieden.

Ergänzt werden sie um typische Figuren, wie sie an jedem Bahnsteig zu finden waren: Gepäckträger, Krankenschwester, Telegrammbote, Zigarettenmädchen, Zeitungsverkäufer, Blumenverkäufer und Speisewagenschaffner.

Und auch die modernen US-Bahner werden von Trafofuchs im Juli bedacht: Vier Basketballspieler üben sich am Korb und sorgen für Leben auf jeder Anlage nach nordamerikanischem Vorbild.

Erinnern möchten wir auch noch mal an den Bierkistenträger der fünfziger Jahre, den wir im April vorgestellt haben. Die Echtholz Bierkiste nach historischem Vorbild und korrektem Maß ist eine Besonderheit in der Spur Z.

Der Reinerlös aus dieser Figur ist für das Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ vorgesehen, aus dem Kindergärten mit Modellbahnen ausgestattet werden (siehe auch weitere Meldung in dieser Ausgabe).



Neue Trafofuchs-Figuren im Juli 2012: Reisende für die Epoche II (Bild oben), dazu passendes Bahnhofspersonal (Bild Mitte) und Basketballspieler nicht nur für moderne US-Anlagen. Fotos: Trafofuchs, Birgit Foken-Brock

Hier lässt sich ohne finanziellen Mehraufwand sogar ein gutes Werk tun! Alle Produkte lassen sich unter der bekannten Adresse (<http://www.trafofuchs.de>) bestellen.

Neues US-Kleinserienmodell aus Australien:

Der in Australien ansässige Gerd Kurz ist für die US-Bahn-Freunde unter den deutschen Zetties längst eine bekannte Größe. Seit einigen Jahren beeindruckt er mit Eigen- und Umbauten von US-Rollmaterial sowie äußerst gelungenen Patinierungen.

Nun stellt er mit einer Rangierlok ein komplett eigenes Modell vor: Vorbild ist die moderne Bauart EMD MP15DC (Baujahre 1974 – 1980), die eine große Lücke im US-Segment darstellt. MTL hatte mit der EMD SW1500 vor nicht allzu langer Zeit deren unmittelbaren Vorgänger als Modell angekündigt.

Das Gehäuse ist komplett aus Neusilberteilen mit 0,25 mm Stärke zusammengesetzt. Dabei kommen Löt- und Klebetechnik zum Einsatz.

Lüftungsgitter und Frontgrill bestehen aus Messingblech mit einer Stärke von nur 0,05 mm. Technisch basiert die Lok auf einem stark modifizierten MTL-Chassis der GP9 bzw. GP35.

Preise für dieses Handarbeitsmodell werden auf Anfrage mitgeteilt, weil dafür auch das vorherige Erheben der persönlich gewünschten Ausführung und Ausstattung zu berücksichtigen ist.

Auf Wunsch ist die Lok auch als MP15AC erhältlich. Zur Auswahl stehen übrigens auch noch andere Metallmodelle (Alco C420 und GEU50), auf Anfrage werden auch Sonderanfertigungen vorgenommen.



Die moderne Rangierlok vom Typ EMD MP15DC von Gerd Kurz (Australien) schließt eine große Lücke im US-Fahrzeugangebot. Foto: Gerd Kurz

Interessenten setzen sich bitte unter trains@enkay-design.com mit dem Anbieter in Verbindung.

Erste Zahlen der Märklin-Bilanz 2011:

Märklin hat in einer Presseinformation erste Geschäftszahlen des Jahres 2011 veröffentlicht, die wir im Folgenden wiedergeben. Eine Veröffentlichung im Bundesanzeiger mit aussagekräftigen Angaben zum abgelaufenen Geschäftsjahr sowie dem bilanziellen Ergebnis existiert noch nicht.

Insgesamt zeigt sich der Hersteller mit der Entwicklung von Umsatz und Ergebnis zufrieden. Besonders sein farbenfrohes Wiedereinsteiger- und Anfängerprogramm „Märklin my world“ habe zur positiven Entwicklung beigetragen. Das Programm mit den batteriebetriebenen Fahrzeugen war erst im September 2011 gestartet, hat aber nach Angaben Märklins mit 5 Mio. EUR zum Umsatz beigetragen.

Die Dachgesellschaft steigerte den konsolidierten Umsatz auf 108,77 Millionen Euro (plus 1,64 Prozent) und verbuchte einen Gewinn vor Steuern und Zinsen (EBIT) von 12,36 Millionen Euro (plus 12,6 Prozent). Erfolgreich waren vor allem die Marken Märklin und LGB, die Muttergesellschaft Gebr. Märklin & Cie. GmbH steuerte hier mit 105,63 Millionen Euro den Löwenanteil zum Konzernumsatz bei (Vorjahr 105,73 Mio. Euro).

Und auch die Zahl der Beschäftigten legte wieder zu: Zum 31. Dezember 2011 beschäftigte das Unternehmen 980 Mitarbeiter (Vorjahr: 939), davon 464 im Stammwerk in Göppingen.

Die Bilanzsumme ist wegen des Altschuldenabbaus, wie er zum Ende des Insolvenzverfahrens vereinbart wurde, von 87 auf 84 Mio. EUR gesunken. Insgesamt wurden 6 Mio. EUR in neue Anlagen, Maschinen Technologien investiert, darunter ist auch der Erweiterungsbau im Werk Ungarn zu nennen.

Die Investitionen 2012 sollen noch mal um mehr als 50 % auf 10 Mio. EUR steigen – ein ehrgeiziges Ziel, denn Märklin finanziert sich hier aus den selbst erwirtschafteten Mitteln. Im abgelaufenen Jahr war dies durch eine konsequente Betriebsführung möglich. Die Geschäftsführer Stefan Löbich und Wolfrad Bächle sagen dazu voller Stolz: „Märklin hat sich im operativen Geschäft des Berichtsjahres vollständig aus dem eigenen Cash-Flow finanziert und steht damit wirtschaftlich auf sehr gesunden Füßen.“

Auch die Fertigungsrückverlagerungen aus China haben ohne größere Probleme und weitere Verzögerungen geklappt. Der Fokus für 2012 liegt auf der Stärkung der Vertriebsorganisation und eine konsequente Strategie für drei eigenständige Marken Märklin, Trix und LGB. Weiteres Potenzial sieht der Vertriebsverantwortliche Stefan Löbich unter anderem für die Mini-Club, die auch in ihrem Profil geschärft werden soll.

Neuer Conrad-Modellbahnkatalog erschienen:

5.000 Produkte auf 288 Seiten – das gibt es nur bei Conrad Electronic. Frisch erschienen ist dort nämlich der neue Katalog „Modellbahn 2012/13“, der auch für die Zetties wieder einiges bereithält. Gleich, ob Modellsammler, Anlagenbauer oder Tüftler für eigene Lösungen, in diesem Angebot wird wohl jeder fündig.

Immer wieder für die Liebhaber der kleinen Spur interessant sind die Kartonmodellbausätze des Anbieters MBZ, der für Conrad auch Exklusivmodelle fertigt.

Ganz neu im Programm ist hier demnächst übrigens die Marke Archistories.

Der Spezialist für Architektur und Baugeschichte aus Hannover hat mit Conrad nun einen starken Vertriebspartner gefunden, der seine hochwertigen Bausätze vertreibt.

Diese Neuigkeit ist noch so frisch, dass sie lediglich der Katalogseite 4 unter der Überschrift „Wir führen Artikel der folgenden Hersteller“ zu entnehmen ist.



Für Produktbilder und –beschreibungen im Druckwerk reichte die Zeit noch nicht. Auch auf den Internetseiten sind die Bausätze noch nicht zu finden.

Das Modellbahnangebot des Elektronikversenders aus Hirschau ist unter <http://www.conrad.de/modellbahn> zu finden.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

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

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