

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Die Baureihe 627 von SMZ

Gebäudemodellbau alternativ
Die Herbstveranstaltungen 2016

Vorwort

Liebe Leserinnen und Lesern,

Bevor bei Ihnen und uns endgültig Weihnachtsstimmung einkehrt, möchte ich an dieser Stelle kurz meines Freundes und unseres Redaktionskollegen Bernd Knauf gedenken.

Exakt ein Jahr ist es nun her, dass wir an dieser Stelle einen Nachruf statt eines Vorworts veröffentlichen mussten. Was folgte, war eine sehr schwere Zeit. Die Trauer hemmte und blockierte sicher nicht nur meine Arbeit. Gleichzeitig riss Bernd's Tod auch eine nicht zu ersetzende Lücke in die Gemeinschaft der Redaktion.

Ein volles Jahr lang haben mein Kollege Joachim Ritter, ebenfalls ein guter Freund, und ich die monatliche Arbeit nur noch zu zweit auf uns genommen. Das forderte viel Kraft, die gerade in den ersten Monaten kaum aufzubringen war. Doch wir haben es auch für Bernd getan, denn **Trainini®** war und ist ja auch ein Teil von ihm.

Glücklich und dankbar sind wir, dass wir zukünftig wieder zu dritt sind. Dirk Kuhlmann hat unsere Ausschreibung gelesen und sich erfolgreich zur tatkräftigen Mithilfe in unserer Redaktion beworben. Er wird nicht einfach an die Stelle unseres verstorbenen Kollegen treten, sondern eigene Ideen und Projekte mitbringen. Meist ist in solchen Situationen von einer Neuaufstellung die Rede.

Wir werden gemeinsam den Jahrgang 2017 planen und unsere Aufgaben in der Redaktion neu verteilen. Vielleicht spüren ja auch Sie dann einen frischen Wind? Sicher sind wir uns, dass Sie unseren Weg mitgehen werden, und sollten wir einmal nicht Ihre Wünsche treffen, dann lassen Sie uns das auch bitte wissen.

Heute lesen Sie die letzte Ausgabe, die vom Rest der Erstbesetzung zusammengestellt wurde: Wir testen ein vielleicht epochales SMZ-Modell, denn weder die Baureihe 627 noch 628 sind je bei Märklin erschienen. Mit gleich zwei Gastbeiträgen setzen wir unsere Schwerpunktreihe fort. Gebäude lassen sich auch aus Ätzblechen bauen, wir uns Heinz O. Schramm an einer rollenden Bratwurstbude zeigt.

Willi Pflugbeil ist ein Meister guter Ideen und des kompletten Eigenbaus. Er regt dazu an, auch das eigene Wohnhaus mal als Vorlage zu nehmen und vollständig selbst ins Modell umzusetzen. Das ist gar nicht so schwer, möchten wir meinen. "Gewusst, wie..." lautet der Schlüsselsatz zum Erfolg.

Wir wollen aber auch die wichtigsten Herbstveranstaltungen nicht vergessen. Unser Rundgang über die Internationale Modellbahnausstellung fördert doch das eine oder andere zu Tage, das kaum jemand erwartet hätte. Und das Adventstreffen in Zell an der Mosel bietet nicht nur den offiziellen Jahresausklang, sondern auch immer viele angenehme Überraschungen.

Dieses Mal haben uns einige Krankheitsfälle das Leben sprichwörtlich schwer gemacht und die Ankündigung, das Treffen nur noch zweijährlich auszurichten, lässt uns schon jetzt etwas vermissen. Trotzdem haben wir keinen Moment bereut, an die Moselschleife gefahren zu sein!

Dirk Kuhlmann, Joachim Ritter und ich wünschen Ihnen nun frohe Weihnachten und einen guten Start ins neue Jahr! Bleiben Sie uns auch 2017 treu!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

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

Modell

Der Schienenbus 2.0	4
---------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Mein Haus oder das Haus, in dem ich wohne.....	14
--	----

Technik

Von Wurst und Durst.....	22
--------------------------	----

Literatur

Vom Trichterwagen zum Seitenkipper	25
Elektrisierende Lokomotiven.....	27
Leistungssteigerung und Vollendung.....	29

Impressionen

Modellbahn in Köln	31
Das Adventstreffen in Zell (Mosel)	40
Zetties und Trainini im Dialog.....	50

Impressum	66
-----------------	----

Wir danken Wilfried Pflugbeil und Heinz O. Schramm für ihre Gastbeiträge.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. Dezember 2016

Titelbild:

627 002-9 und seinen Brüdern war kein Erfolg beschieden, denn sie gingen nicht in Serie. Das lag aber nicht an seiner Konstruktion mit den markanten Längssicken, sondern an der ungewissen Zukunft der Nebenbahnen. Hier fährt der Zug in seinen guten Zeiten durchs romantische Kallental.

Baureihe 627 von SMZ

Der Schienenbus 2.0

Anfang der Siebziger befasste sich die Bundesbahn mit einem Nachfolger ihrer erfolgreichen Schienenbusse. Die Erprobungsmuster wurden als ein- und zweiteilige Einheiten gebaut und getestet. Doch nur die Baureihe 628 brachte es zur Serienfertigung, mit einer Konzeption aus Motor- und Steuerwagen aber in abweichender Form. SMZ erinnert im Modell an den nicht weiterbeschafften Triebwagen BR 627, den wir für diese Ausgabe getestet haben.

Ab 1972 entwickelte das BZA München zusammen mit den Herstellern Duewag und MaK einen neuen Dieseltriebzug in Leichtbauweise, der die Nachfolge der Schienenbusse auf den Nebenbahnen antreten sollte.

Einteilig sollte er als Baureihe 627, zweiteilig als 628 in den Bestand eingereiht werden.

Wegen des Übergangs auf Hauptstrecken sollten sie schneller als die Uerdinger Schienenbusse fahren können, hinsichtlich der Betriebskosten aber nicht teurer werden.



1974 ließ die DB vom Einteiler acht Einheiten mit Scharfenberg-Kuppungen bauen, in denen zwei verschiedene Motortypen erprobt wurden. Sie stammten, wie auch einige andere Teile, aus dem LKW-Bau und folgten an dieser Stelle in ihrer Grundidee den Fahrzeugen, die sie ablösen sollten.

Das Vorbild von SMZ mit der Betriebsnummer 627 006-0 ist auf dieser Aufnahme in seinem Ursprungszustand zu sehen. 1978 wartet der Triebwagen gemeinsam mit einem 628^o in Buchloe auf die Ausfahrt. Foto: Jan Oosterhuis; CC BY-SA 3.0

Ihre Wagenkästen bestanden aus Walzprofilen und gekanteten Blechen, Die Außenwände zeigten Sicken unter dem Fensterband, die für mehr Stabilität sorgten und das Aussehen maßgeblich mitbestimmten. Bei den Drehgestellen nach Bauart Wegmann galt der Leichtbauweise besonderes Augenmerk.

Auf jeder Wagenseite besaßen der Triebwagen zwei Schwenkschiebetüren, im Innenraum wurde neben dem Fahrgastraum auch ein Lastenabteil mit Klappsitzen vorgesehen. Vorgesehen für den Einmannbetrieb, konnten dank Vielfachsteuerung bis zu sechs Einheiten aus den Baureihe 627 und 628 von einem einzigen Lokführer gefahren werden.

Die lange Erprobungszeit führte zu Änderungen, die 1981 in Form von fünf leicht veränderten Zügen der Unterbaureihe 627¹ umgesetzt wurden. Sie unterschieden sich auch äußerlich unter anderem durch die nun fehlenden Längssicken und gewöhnliche Zug- und Stoßeinrichtungen.

Die ersten acht Fahrzeuge wurden in der Folgezeit angepasst, um mit ihnen gemischte Einheiten bilden zu können. Dies geschah vermutlich zusätzlich auch vor dem Hintergrund, dass die Schaku im Winter häufiger Probleme bereitete. Die Beschaffungskosten und Probleme mit einem effizienten Einsatz auf den nur schwach frequentierten Nebenstrecken wurden der Baureihe 627 zum Verhängnis.

Politisch wurde in den achtziger Jahren der Nahverkehr neu bewertet, weshalb lange unklar blieb, ob diese Fahrzeuge überhaupt noch gebraucht würden. Die Entscheidung zur Serienfertigung wurde nach vier Jahren völligen Stillstands schließlich nur für die zweiteilige Baureihe 628 getroffen.



Am 3. Oktober 2004 sind 627 005-2 und die mit ihm gekuppelte Schwestereinheit fast am Ende ihrer Dienstzeit bei der Deutschen Bahn AG angekommen. Abgelichtet wurde die verkehrsrote Doppel-einheit in Freudenstadt Hbf. Foto: K. Jähne; CC BY-SA 2.0 de

Eingesetzt wurden die Dieseltriebzüge hauptsächlich auf den Strecken um Tübingen und Kempten, sowie bis 1980 auch im Raum Braunschweig.

Von 1985 bis 2004 fanden sie u.a. auf der Kinzigtalbahn (Schwarzwald) ein neues Aufgabengebiet. Die Ausmusterung der 13 Einheiten erfolgte durch die Deutsche Bahn AG in den Jahren 2001 bis 2006.

Sieben Züge konnten anschließend nach Polen verkauft werden, fünf wurden verschrottet.

Zum Erhalt als Museumsfahrzeug vorgesehen war 627 001-1, der beim Großbrand im Nürnberger Ringlokschuppen des DB-Museums 2006 unwiederbringlich verloren ging.



Als 628 103-4 am 17. Mai 1989 in Augsburg Hbf steht, erlaubt diese in nur drei Exemplaren beschaffte Unterbaureihe einen direkten Vergleich mit einem Serienfahrzeug: Die Längssicken sind verschwunden, die Front trägt nun den markanten Horizontalknick, doch die Position der Laternen und Typhone (neben dem oberen Spitzenlicht) entspricht noch den ersten Mustern der Baureihen 627 und 628. Foto: Benedikt Dohmen; CC BY-SA 3.0

Wenigstens als Modell lebt diese Baureihe nun weiter, denn SMZ hat sich die erste Bauserie für eine Umsetzung in den Maßstab 1:220 zum Vorbild genommen. Erstausgeliefertes Modell war die Ursprungsausführung als 627 002-9 mit Scharfenberg-Kupplung und blauem DB-Keks, die bereits in der ersten Jahreshälfte ausgeliefert werden konnte.

Für unseren Test konnten wir auf die Darstellung des letzten Betriebszustands von 627 006-0 mit eckigen Regelpuffern und Hakenkupplung in verkehrsroter Lackierung zurückgreifen. Getestet haben wir ein Analogmodell, doch die Triebzüge sind wegen ihrer Funktionen in digitaler Ausführung besonders interessant. Deshalb liefern wir auch Werte zum DCC-Betrieb im Folgenden mit.

Das Modell

Das Vorbild von 627 006-0 wurde von Mak gebaut und am 16. Dezember 1974 in Dienst gestellt. Mit der verkehrsroten Nahverkehrslackierung war diese Einheit bis zur Ausmusterung am 15. Juni 2005 unterwegs.

Das Kleinserienmodell macht auf Anhieb einen guten Eindruck, denn es besitzt neben einer guten Gravur, die besonders auch den Dachbereich und die Längssicken prägen, sogar eine vollständige Fensterverglasung unter Hervorheben der Rahmen.

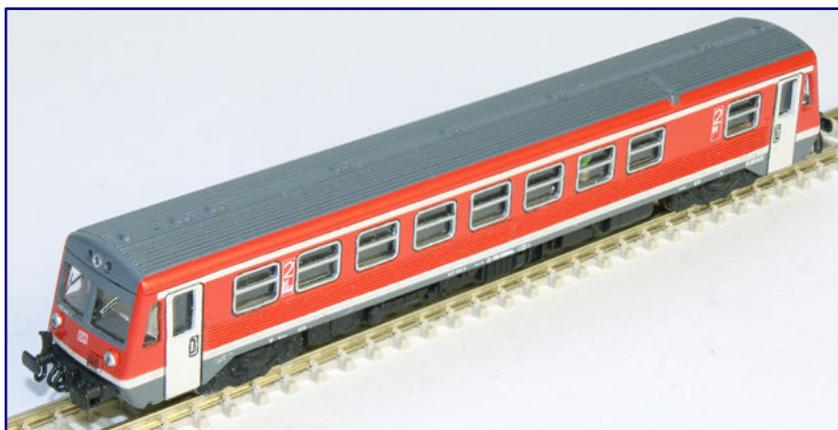
Erreicht wurde dies durch ein Mitspritzen der Fensterrahmen im Gehäuse und inneres Hinterlegen mit einer Fensterfolie.

Dadurch schließen die Scheibennachbildungen nicht bündig mit den Rahmen ab, ebenso stehen – wie in der Spurweite Z auch bei anderen Herstellern üblich – die oberen Hälften der Übersetzfenster nicht weiter nach vorn als der untere Teil.

In ihrer recht eckigen Grundform bietet die Baureihe 627 nur wenige Herausforderungen für den Formenbau. Fensteranzahl, -anordnung und -größe sind ebenso korrekt wiedergegeben worden wie die Schiebetüren des Fahrzeugs. So ist der Abstellbereich für Gepäck, Fahrräder oder Kinderwagen auch auf Anhieb und wie beim Vorbild zu erkennen.



Wie auch andere SMZ-Modelle wird die Baureihe 627 in einer Metalldose geliefert und ruht darin auf einem Schaumkissen. Für das Anbringen der fünf Zurüstteile gibt es eine Bildanleitung, die Auflage beträgt laut beiliegendem Zertifikat 20 Exemplare.



Der erste Eindruck nach dem Herausnehmen ist gleich ein guter: Das Modell ist sehr aufwändig gestaltet worden.

Außenspiegel liegen dem Modell zusammen mit einer Zugfunkantenne in einem Klarsichtbeutel bei und lassen sich freistehend montieren.

Markantestes Merkmal der erstgebauten acht Exemplare waren die Längssicken unterhalb des Fensterbands.

SMZ hat ihnen deshalb das erforderliche Augenmerk gegeben und auch dieses Kennzeichen überzeugend umgesetzt. Im Dachbereich ist neben den Sicken und Lüftern auch die Auspufföffnung für den Dieselmotor erkennbar.

Die beim Vorbild auf den meisten Aufnahmen gleich ins Auge springenden

Allerdings bringen sie auch eine größere Abbruchgefahr mit sich und problematisch wird es dann vor allem beim Zurücklegen in die Metalldose, in der die Modelle samt einer Beschreibung geliefert werden und dort in einem Schaumstoff-einsatz lagern.

Zu den selbstgefertigten Teilen gehören auch die Drehgestellblenden, die korrekt, aber weniger detailliert als bei den Gravuren des Aufbaus die typische Bauart wiedergeben, die bei den Baureihe 627 und 628 zum Einsatz kam.

Einmalig erscheint die serienmäßige Ausstattung einer der beiden Führerstände mit einer Lokführerfigur – im Falle unseres Testmodells allerdings (noch) nicht lackiert.

Interessant ist, wie SMZ seine Gehäuseteile herstellt: Greifen viele Kleinserienhersteller auf die Ätztechnik zurück und verbinden sie mit dem Gießen von Metallen (Messing oder Weißmetall), gewinnt auch der 3D-Druck zunehmend an Bedeutung.

SMZ geht einen völlig anderen Weg, der zu Ergebnissen führt, der erstaunlich nahe an Großserienmodellen liegt. Im Herstellungsprozess setzen die Tüftler nach eigenen Angaben auf metallverdichteten Kunststoffdruckguss.



Die Konturen der Längssicken sind scharf und überzeugend, während die Drehgestellblenden weitaus weniger Details zeigen. Der Unterbau unter dem Fahrgastraum stammt vom Rokuhan-Spenderfahrwerk.



Hier ist die Baureihe 627 auf dem linken Streckengleis unterwegs, denn wer genau hinschaut, sieht die unlackierte Lokführerfigur hinter den Frontscheiben.

Der Druckguss wird üblicherweise mit geschmolzenen Metallen durchgeführt und unterscheidet sich vom für Kunststoffe üblichen Spritzguss vor allem durch erheblich geringere Arbeitsdrücke.

Maße und Daten zur Baureihe 627⁰ (Modell von SMZ)

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
Länge über Puffer (LüP)*	23.600 mm	107,3 mm	106,0 mm
Größte Breite	2.883 mm	13,1 mm	13,5 mm
Höhe über SO	4.164 mm	18,9 mm	17,1 mm
Drehzapfenabstand	15.100 mm	68,6 mm	67,8 mm
Gesamtachsstand	17.000 mm	77,3 mm	77,6 mm
Drehgestellachsstand	1.900 mm	8,6 mm	9,2 mm
Treibrad-Durchmesser	760 mm	3,5 mm	4,4 mm
Dienstgewicht	33,9 t	---	21 g
Bauart / Achsfolge	2'B' dh	---	2'B'
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h		
Leistung	287 kW		

Maße für die Fahrzeuge 627 001-1 bis 627 008-6

* nach Umbau 1984/85 auf Schraubenkupplung und Regelpuffer

SMZ scheint also einen Weg gefunden zu haben, gegenüber dem Spritzguss, den im Kleinserienbereich FR Freudenreich Feinwerktechnik einsetzt, einen Teil der Fixkosten einzusparen, ohne an Qualität zu verlieren.

Da die Oberflächen keine Blasen oder Einschlüsse zeigen, gehen wir davon aus, dass das Rohmaterial in einem vakuumunterstützten Verfahren verarbeitet wird.

Die Lackierung des getesteten Modells ist trennscharf in den korrekten Farben RAL 3020 verkehrsrot, der Kontrastfarbe RAL 7035 lichtgrau und RAL 7012 basaltgrau für Rahmen und Dach ausgeführt worden und folgt auch in der Aufteilung der Flächen exakt dem Farbschema von DB Regio.

Rätsel geben zunächst die Beschriftungen von SMZ-Fahrzeugen auf: Auch sehr geringe Schriftgrößen sind noch weitgehend lupenlesbar ausgeführt. Ränder von aufliegenden Folien sind ohne Vergrößerung nicht zu sehen, was grundsätzlich für einen Tampondruck spräche.

Mit Blick auf die geringen Auflagen (20 Exemplare laut beiliegendem Zertifikat), dürfte sich der dafür erforderliche Aufwand aber wohl nicht lohnen. Und wir erinnern uns zudem an vergleichbar gut ausgeführte Modelle, die mehrfarbig gestaltete Flächen aufwiesen und auch keinerlei Hinweise auf einen nur minimalen Versatz im Druckbild zeigten.

Tatsächlich zeigt sich nur in erheblicher Lupenvergrößerung und an ausgewählten Stellen, wie SMZ seine Betriebsanschriften letztendlich aufgebracht hat. Wie vermutet, handelt es sich um Folien, die so fein sind, das sie das Erscheinungsbild nicht negativ beeinflussen.



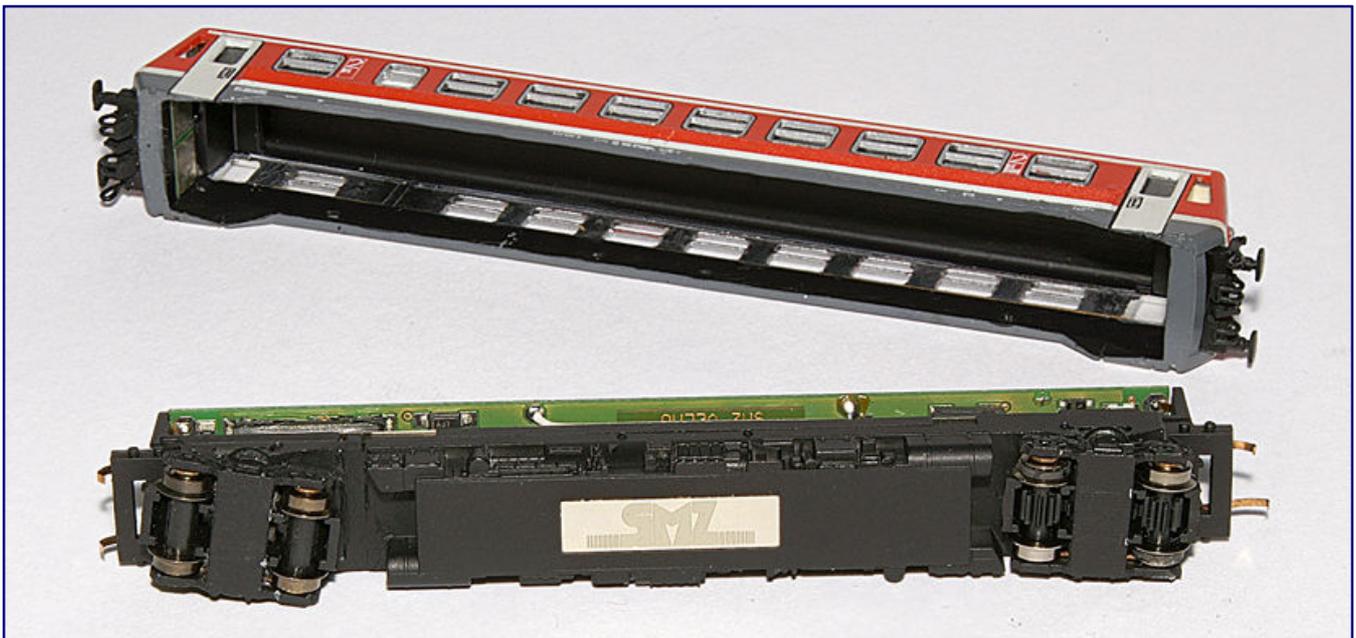
Auf dieser Aufnahme sind auch die Sicken im Dach gut zu sehen. Im vorderen rechten Bereich befindet sich an der Dachkante der Auspuff des Dieselmotors.

Und entscheidend für den heutigen Test ist ja schließlich, dass das Ergebnis überzeugt. Genau das können wir hier rundherum attestieren. Übrigens sind beim Schienenbusnachfolger neben den Fensterrahmen auch die Einfassungen die Stirnlichter chromfarben abgesetzt worden.

Technik des Fahrzeugs

Die technische Basis für SMZ-Modelle liefern regelmäßig modifizierte Großserienfahrwerke. Stammen sie in der Vergangenheit meist von Märklin, so wurden die Konstrukteure dieses Mal bei Rokuhan fündig. Geeignet schien jenes des japanischen Triebwagens KIHA 52.

Das ist an typischen Konstruktionsmerkmalen der Japaner leicht zu identifizieren: Die Stromaufnahme von der Spitzenlagerung der Achsen, zwei versetzte Haftreifen auf nur einem angetriebenen Drehgestell, ein eisenloser Motor und Zahnräder aus dem Kunststoff POM sind für sie ebenso typisch wie Längsteilung des Fahrwerks nach elektrischen Polen.



Das offene Getriebe mit POM-Zahnrädern und diagonal versetzte Haftreifen am Antriebsdrehgestell verraten, dass das Fahrwerk von Rokuhan stammt. Es ist auch für die Maßabweichungen verantwortlich, die wir ermittelt haben, denn es wurde ursprünglich für einen japanischen Triebwagen beschaffen.

Die ermittelten Maßabweichungen im Bereich der Drehgestelle und Treibräder, die sich auf die Gesamthöhe des Modells auswirken, resultieren aus der gewählten, technischen Plattform. Die Proportionen des Vorbilds wurden nicht verzerrt, weshalb es dem Betrachter nicht gleich auffällt.

Auf dem Rokuhan-Fahrwerk kommt eine neuentwickelte Hauptplatine von Velmo zum Einsatz, die eine NEXT18-Schnittstelle bietet. Zusammen mit einem CT-Sounddecoder SL76next18 eröffnet sich dann auch die vorbildgerechte Geräuschkulisse der Baureihe 627, zu deren Umfang neben dem Motorengeräusch auch zwei Hörner, das Türschließgeräusch und ein Schaffnerpfeif gehören.

Gesteuert werden kann dann auch der rot-weiße Lichtwechsel an den Stirnseiten und eine Innenbeleuchtung des Fahrgastraums aus Leuchtdioden. Als befahrbaren Mindestradius gibt SMZ 195 mm an, was noch von besonderer Bedeutung im Fahrtstest sein wird.

Dieser beginnt mit dem Ermitteln der Anfahr- und kleinsten Dauerfahrspannung, die wegen des eisenlosen Motors und fehlendem Rastmoment identisch sind. Wegen des Spannungsbedarfs der Platine fährt das Modell deutlich später an, als wir es von Rokuhan-Fahrwerken gewohnt sind.

So wird frühzeitig, noch im Stand, das warmweiße Dreilichtspitzen- und rote Schlussignal am Triebwagen sichtbar, der sich aber erst bei 4,6 Volt am Märklin-Transformator 67011 in Bewegung setzt. Die

umgerechnete Geschwindigkeit beträgt 22,1 km/h und liegt ebenfalls deutlich über derjenigen von Rokuhan-Modellen, die wir getestet haben.

Mit dieser Geschwindigkeit können aber noch keine Weichen überfahren werden. Der Zug bleibt stehen, weshalb dieser Testzyklus noch nicht beendet ist. Erst bei 5,2 Volt und umgerechnet 43,6 km/h Geschwindigkeit stellen auch Weichenstraßen kein Hindernis mehr dar.



Die Hauptplatine mit NEXT18-Schnittstelle hat Velmo entwickelt. Sie versorgt das Modell mit einer angenehmen Beleuchtung und ermöglicht zugleich eine kinderleichte Digitalisierung. Im Analogbetrieb hat sie aber auch die Nebenwirkung, dass das Fahrzeug erst recht spät anfährt.

Das stellt keinen Glanzwert dar, ist aber insofern akzeptabel, als dass mit diesem Triebzug keine Rangierarbeiten erledigt werden sollen. Und der Modellbahner wird nach kurzer Eingewöhnung eh darauf achten, vor Weichenstraßen ausreichend zu beschleunigen. Außerdem lässt sich mit Rokuhan-Fahrreglern auch noch einiges mehr herausholen.

Als Achillesferse des Modells erweist sich eher die Stromabnahme. Wird auch von allen acht Achsen in der Spitzenlagerung abgegriffen, also vier Kontaktstellen je Pol/Schiene, so leidet die Baureihe 627 unter demselben Problem wie Märklins Schienenbus.

Wegen der kurzen Drehgestelle haben dort meist entweder beide Räder Kontakt oder keines – sie wirken ähnlich wie eine einzige Kontaktstelle. Das macht auch diesen Triebwagen sehr spannungsempfindlich. Die zwei mit Haftreifen versehenen Antriebsräder scheiden ja zudem auch noch weitgehend aus.

Was dem Fahrwerk fehlt, ist eine Schwungmasse, die helfen könnte, kurze, spannungslose Abschnitte zu überbrücken. Da ist SMZ aber kein Vorwurf zu machen, weil die Fahrwerkskonstruktion nicht aus Österreich stammt.

Einen weiteren Mangel zeigte das Testmodell beim Einfahren in den Radius R195 nach dem Überqueren einer Weiche und gleich anschließendem Überfahren von 110 mm geradem Gleis: Bei der sich anschließenden Fahrt in den Gleisbogen kam es wiederholt zu Entgleisungen, wenn das antriebslose Drehgestell vorausfährt.

Die Ursache scheint in der in den Ausschwenkbereich reichende Schürze der Einstiegstür zu liegen, an die das mit nur geringer Kraft belastete Drehgestell offenbar stößt und ihm kein Gewicht entgegenzusetzen vermag. Wir können die Herstelleraussage zum befahrbaren Mindestradius daher nur für die entgegengesetzte Fahrtrichtung bestätigen.

Gewohnt erfreulich zeigt sich die Stromaufnahme, die bei Trafostellung 100 gerade mal 22 mA beträgt. Bei Stellung 150 messen wir ebenfalls bescheidene 36,5 mA. Damit liegt dieses Modell in dem Erwartungsbereich, den wir über die bislang getesteten Rokuhan-Modelle aufgebaut haben. Auch empfindliche Fahrgeräte sollten hier nicht mit einem Ansprechen der Kurzschluss-Schutzschaltung reagieren!

Zusammenfassung

Auch bei der Baureihe 627 handelt es sich um eine gelungene Kleinserienumsetzung von SMZ. Nach der im Frühjahr 2016 gelieferten Ursprungsausführung mit Scharfenberg-Kupplung in der Farbgebung ozeanblau-elfenbein, die zum Zeitpunkt des Vorbilderscheinens ganz neu war, runden die österreichischen Spezialisten ihr Angebot nun mit der Umbauversion formentechnisch ab.



Ob Ursprungsausführung mit Scharfenbergkupplung oder letzter Betriebszustand mit Regelzug- und -stoßausrüstung: SMZ ist mit der Baureihe 6270 ein überzeugendes Modell gelungen. Diese Aufnahme zeigt aber auch, wo die Grenzen der Kleinserie im Bereich der Beschriftung liegen. Am linken Fahrzeug ist auch eine Kante der Druckfolien zu erkennen.

Bei der Wahl der technischen Plattform setzen sie wieder auf eine Großserienlösung, die als prinzipiell bewährt gelten darf und insofern keine Überraschungen bieten sollte. Garniert wird dies mit Beleuchtungsplatinen, die in ebenfalls bewährter Tradition Velmo zuliefert. Eine nachträgliche Digitalisierung stellt damit kein Problem dar. Im Gegenteil bietet sie hier sogar ganz besondere Klangerlebnisse!

Ganz frei von Schwächen ist das Modell allerdings nicht. Sie sind teilweise auf Rokuhan zurückzuführen (Stromaufnahme mit Einschränkung durch Haftreifen) und resultieren auch aus einer möglichst exakten Vorbildumsetzung (Ausschwenkbereich des Drehgestells).

Gerade beim letzten Punkt sollte der Käufer jedoch grundsätzlich wissen, worauf er sich einlässt, denn der Vorrang einer optisch kompromisslosen Umsetzung ist schließlich eines der Markenzeichen von Kleinserienmodellen gegenüber der Großserie.



Der Nachschuss zeigt die Baureihe 627 im Anlagenbetrieb. Der kurze Schienenbusnachfolger ist ein Blickfang und zeigt auch angenehme Fahreigenschaften. In der Summe reicht das für eine Nominierung zu den Neuerscheinungen des Jahres 2016 in der Kategorie Lokomotiven.

Die ermittelten Maßabweichungen lassen sich nicht vermeiden, solange auf ein Großserienfahrwerk zurückgegriffen wird, das nicht für dieses Modell entworfen wurde. Sie sind und bleiben hier unerheblich, weil sie sich nicht ohne Nachmessen erkennen lassen.

Wollten wir an dieser Stelle kritisieren und zu einer (noch) strengeren Umsetzung anhalten, wären dafür auch erhebliche Mehrkosten einzubeziehen, die letztendlich die Kunden zu bezahlen hätten.

In der Summe schließt hier ein gelungenes Modell eine Lücke, die Zetties zuvor als besonders schmerzlich empfanden: Das Fehlen der Baureihen 627 und 628 in den Angeboten aller einschlägigen Hersteller betraf den modellhaften Nebenbahnbetrieb spätestens ab den achtziger Jahren.

So wird es auch niemanden überraschen, dass wir das heute getestete Modell in konsequenter Weise für die Neuerscheinungen des Jahres 2016 in der Kategorie Lokomotiven nominieren.

Herstellerseiten:
<http://www.sondermodellez.at>
Bezugsquelle:
<http://www.1zu220-shop.de>

MODELLBAHN

Ausstellung

21. und 22. Januar



Öffnungszeiten: Sa. 10-18 Uhr und So 10-16 Uhr

Elisabeth-Selbert-Gemeinschaftsschule, 23611 Bad Schwartau, Schulstraße 8

Bitte benutzen Sie die großen öffentlichen Parkplätze, und folgen Sie den Wegweisern!

- **Nördlichste Spur Z-Convention Deutschlands**
- **TT - Modulanlage**
- **H0 - Verschiedene Vereinsanlagen**
- **Schmalspurbahn**
- **Gartenbahn**
- **Große Modellbahnbörse**
- **Cafeteria**



**Eisenbahnfreunde
Bad Schwartau e.V.**

Eintritt: Erwachsene 4,-€, Kinder 2,-€ und Familien 10,-€, Kinder bis einschl. 6 Jahre frei
Die Erlöse dienen dem Erhalt des Schwartauer Stellwerkes "Sn" www.efs-badschwartau.de

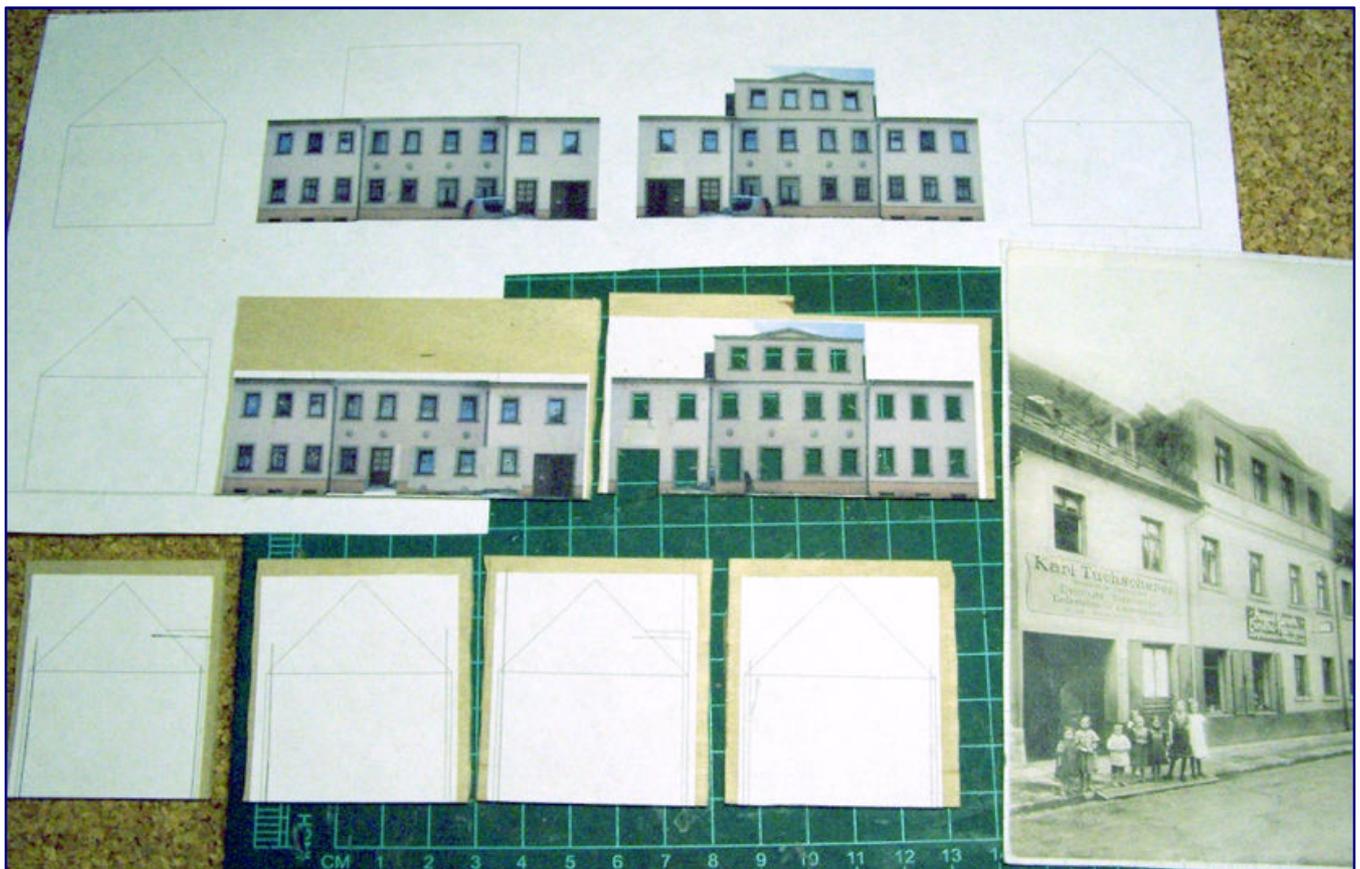
Kompletter Eigenbau nach Vorbildvorlage

Mein Haus oder das Haus, in dem ich wohne

Einen interessanten Querschnitt durch die Welt des Gebäudemodellbaus haben wir in diesem Jahr bereits gegeben. Was bislang komplett fehlte, war der vollständige Eigenbau. Auch das ist möglich und immer dann angezeigt, wenn es denn ganz individuell werden soll. Ein Experte auf diesem Gebiet ist Wilfried Pflugbeil, der schon den Chemnitzer Schlossberg in den Maßstab 1:220 versetzt hat. Für unsere Leser beschreibt er, wie sich der Wunsch nach dem eigenen Zuhause im Kleinen umsetzen lässt.

Von Wilfried Pflugbeil. Manch ein Modellbahner hat den Wunsch, auch sein Haus auf seiner Anlage zu haben. Das geht aber nur im Eigenbau. Wie man es mit einfachen Mitteln machen kann, versuche ich mal, am Bau des eigenen Hauses zu zeigen. Das Haus soll im Zustand von 1930 gebaut werden. Es gibt mehrere Möglichkeiten für die Vorbereitung:

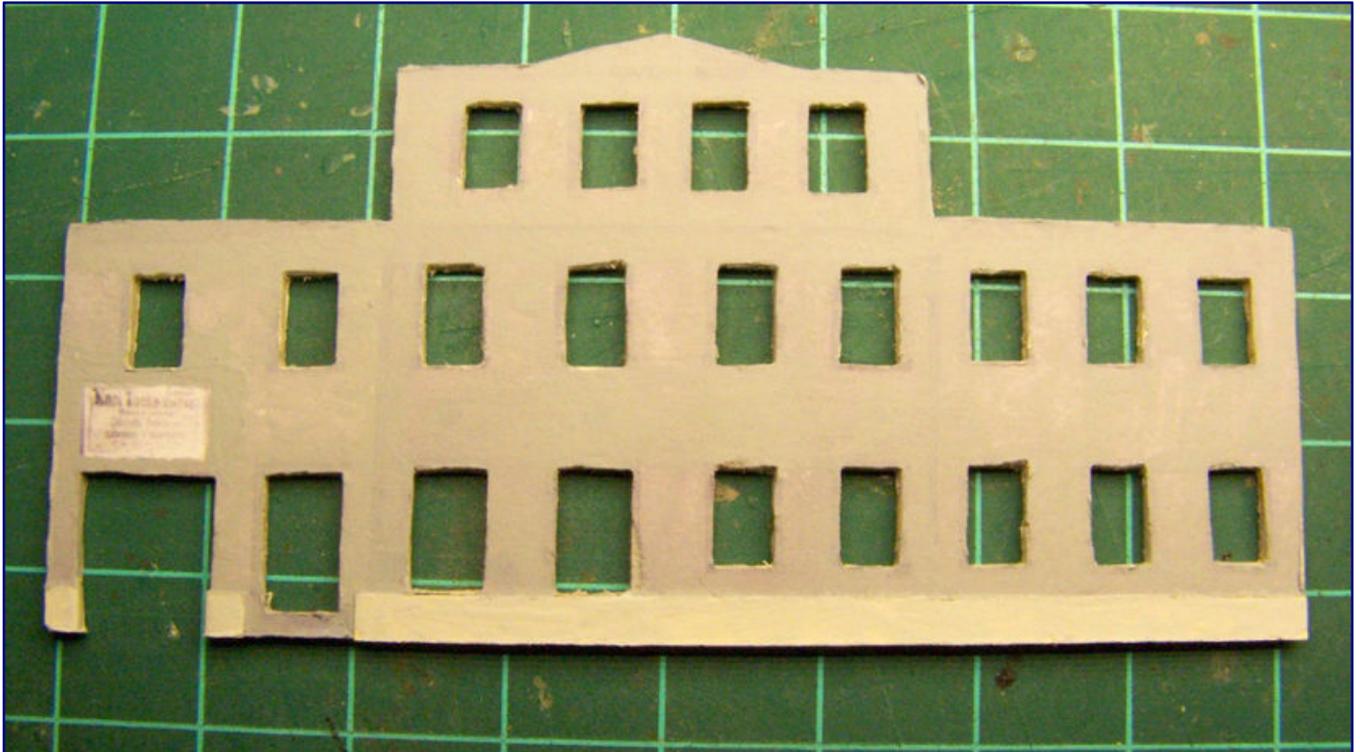
1. Bauen nach Originalzeichnungen
2. Bauen durch Ausmessen der Vorlage
3. Bauen nach Fotos vom Objekt



Als erstes sind Vorlagen zu erstellen, die auf die Sperrholzunterlagen aufgeklebt werden können. Dort dienen sie dem sauberen Aussägen und Nachfeilen von Fenster- und Türöffnungen.

Ich habe mich für die dritte Option entschieden. Da ich das Haus nicht im Ganzen fotografieren konnte, habe ich insgesamt vier Teilansichten gefertigt und diese dann mit einem Fotoprogramm bearbeitet und zu einem einzigen Bild zusammengesetzt.

Die Wände werden im Folgenden aus 0,8 mm starkem Flugzeugsper Holz gefertigt. Die bearbeiteten Fotos und Zeichnungen habe ich nun mit Tapetenkleber auf das Sperrholz geklebt. Nun habe ich die Umrisse und Aussparungen mit einem feinen Laubsägeblatt ausgesägt und mit Nadelfeilen auf Maß gebracht. Danach wurde die Vorlage mit etwas Wasser wieder entfernt. Nach dem Anbringen des Sockels bekamen die Wände den ersten Anstrich.

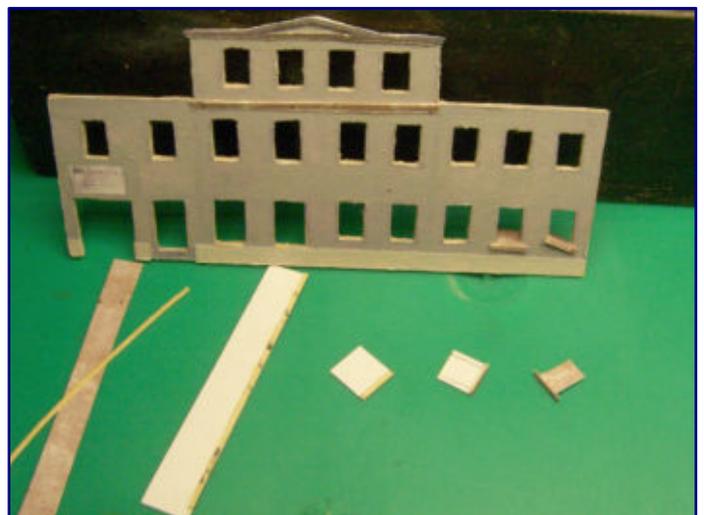


Nach dem Aussägen mit einem feinen Laubsägeblatt und Nacharbeiten mit der Nadelfeile wird der Tapetenkleber wieder gelöst und die Druckvorlage abgezogen. Die Hauswand ist nun bereit für ihren ersten Anstrich.

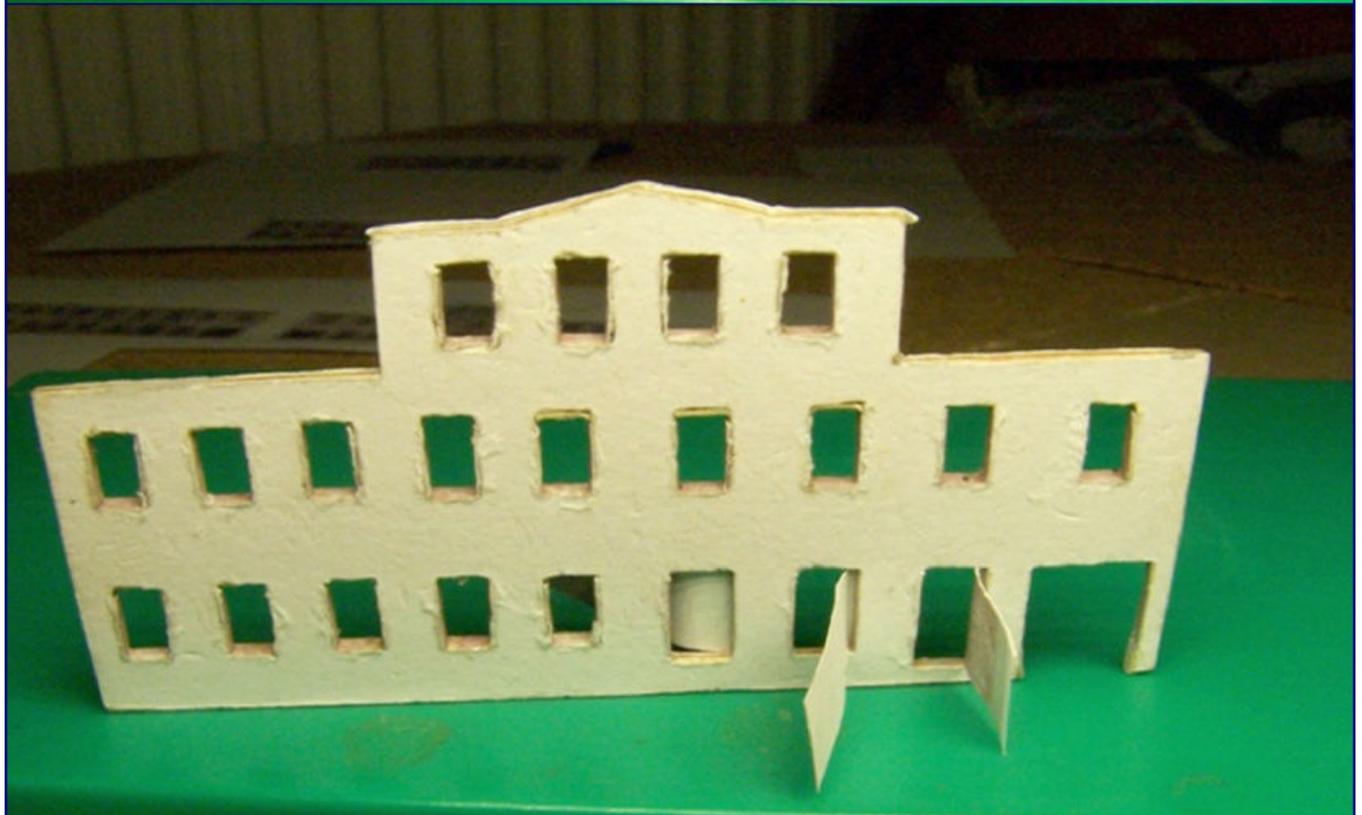
Von den Natursteinen habe ich Fotos gemacht und sie mit Druckerpapier ausgedruckt. Unter die Fenstersimse habe ich Streifen aus Karton geklebt, zugeschnitten und danach in die Fensteröffnung geklebt. Nach dem Trocknen habe ich sie dann von hinten bündig abgeschnitten.

Mit den gleichen Natursteinstreifen werden nun auch die Fenstergewände gemacht. Diese Streifen habe ich vorn angeklebt und erst nach dem Trocknen durch die Fensteröffnung gezogen. Dort werden sie dann angeklebt und nach dem Trocknen ebenfalls bündig abgeschnitten.

Bei den Fenstern ist ein kompletter Eigenbau angesagt. Da es sie in allen Größen und Formen gibt, kommen wir, wenn wir bei einem Projekt wie dem meinen nach Vorbildern bauen wollen, um



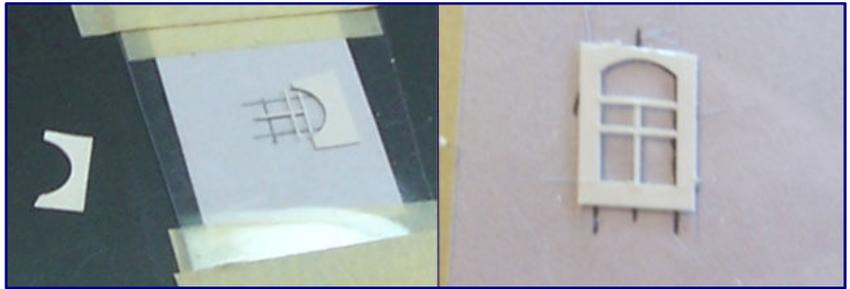
Die Natursteine wurden als Fotos ausgedruckt und verarbeitet. Die unter die Fenstersimse geklebten Kartonstreifen werden nach dem Trocknen von hinten abgeschnitten.



Nach gleichem Schema werden die Fenstergewände gefertigt. Sie werden zunächst nur an der Vorderseite angeklebt und erst nach dem Trocknen nach hinten durchgezogen, auch dort verklebt und abgeschnitten.

den Eigenbau häufig nicht herum – obwohl es auch recht individuelle Lösungen wie bei „MeinModell-Haus“ gibt.

Für die Aufgabe, die sich mir hier stellt, habe ich die verschiedensten Klarsichtfolien von Verpackungen verwendet, dazu Klebeband aus dem Modellbaugeschäft. Das Klebeband ist für Ziersteifen an Automodellen gedacht und gibt es in verschiedenen Farben.



Diese Doppelabbildung veranschaulicht, wie über die Fensterrahmen und -kreuze erstellt werden.

Da es aber kein so schmales gibt, wie ich es hier brauche, habe ich das breiteste mit 6 mm gekauft. Davon schneide ich einfach ein Stück ab und klebe es mit Malerband auf eine glatte Unterlage. Nun kann ich, etwas Übung vorausgesetzt, mit einem Stahllineal und einem Skalpell Streifen von 0,3 mm Breite zurechtschneiden.

Es soll aber möglichst nur das Klebeband geschnitten werden, dann kann ich die Streifen anschließend besser aufnehmen. Für die verschiedenen Fenster mache ich mir zuvor meistens Zeichnungen mit dem PC, es geht aber natürlich auch mit der Hand. Diese Zeichnung klebe ich mit Malerband auf die Unterlage und darüber die Klarsichtfolie.

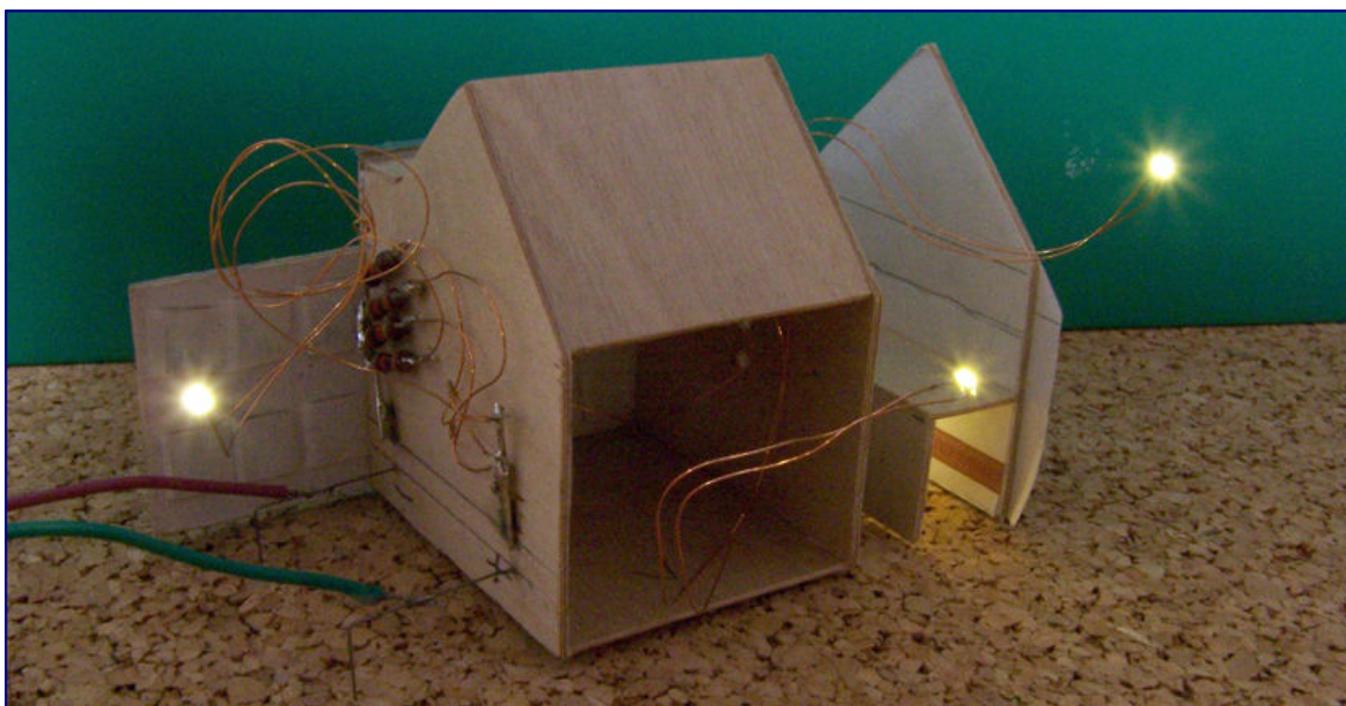
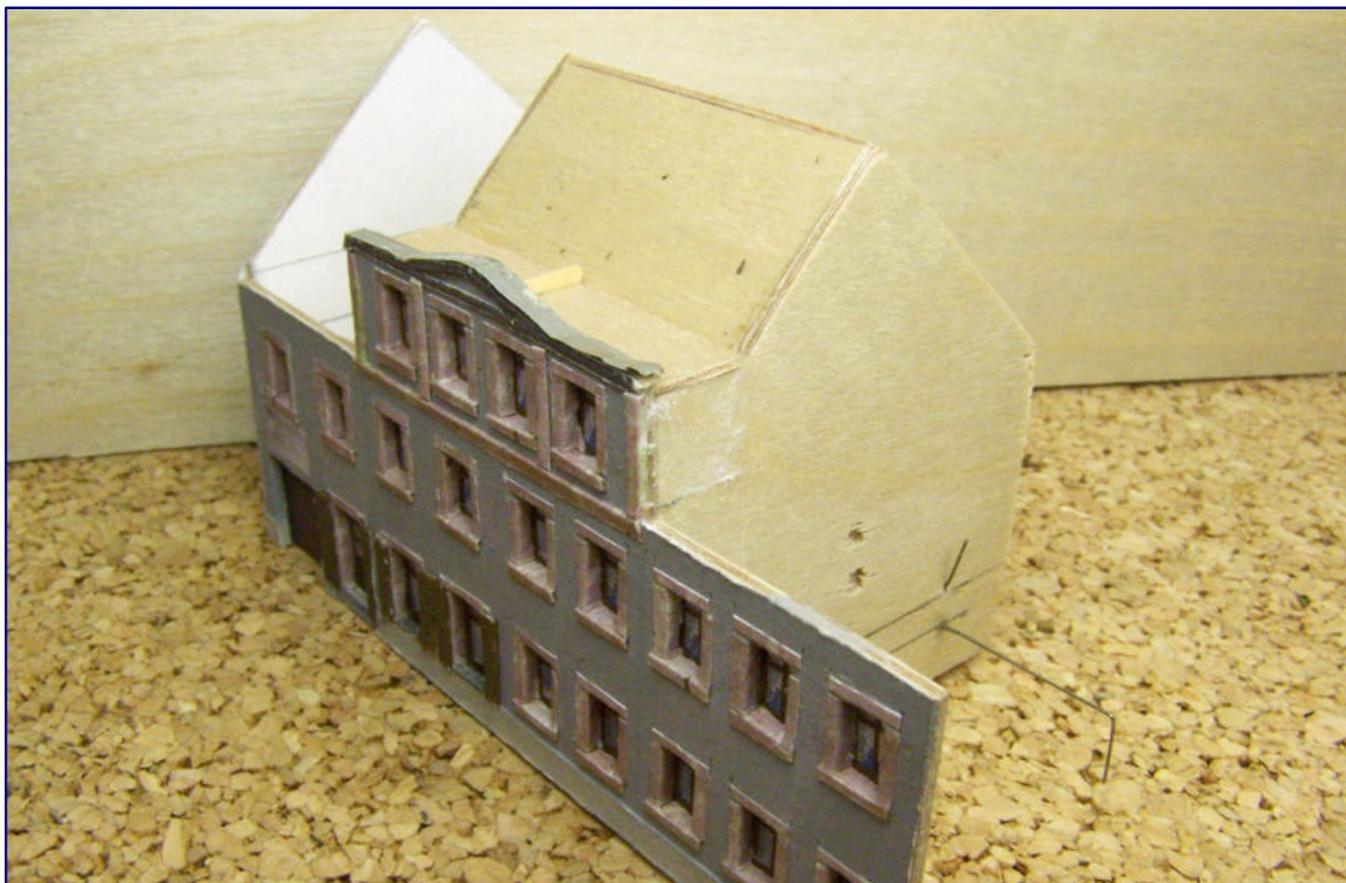


Nach und nach entsteht mit der im Text beschriebenen Weise die komplette Fassade des Hauses. So kann es bald an den Zusammenbau des Gebäudes gehen.

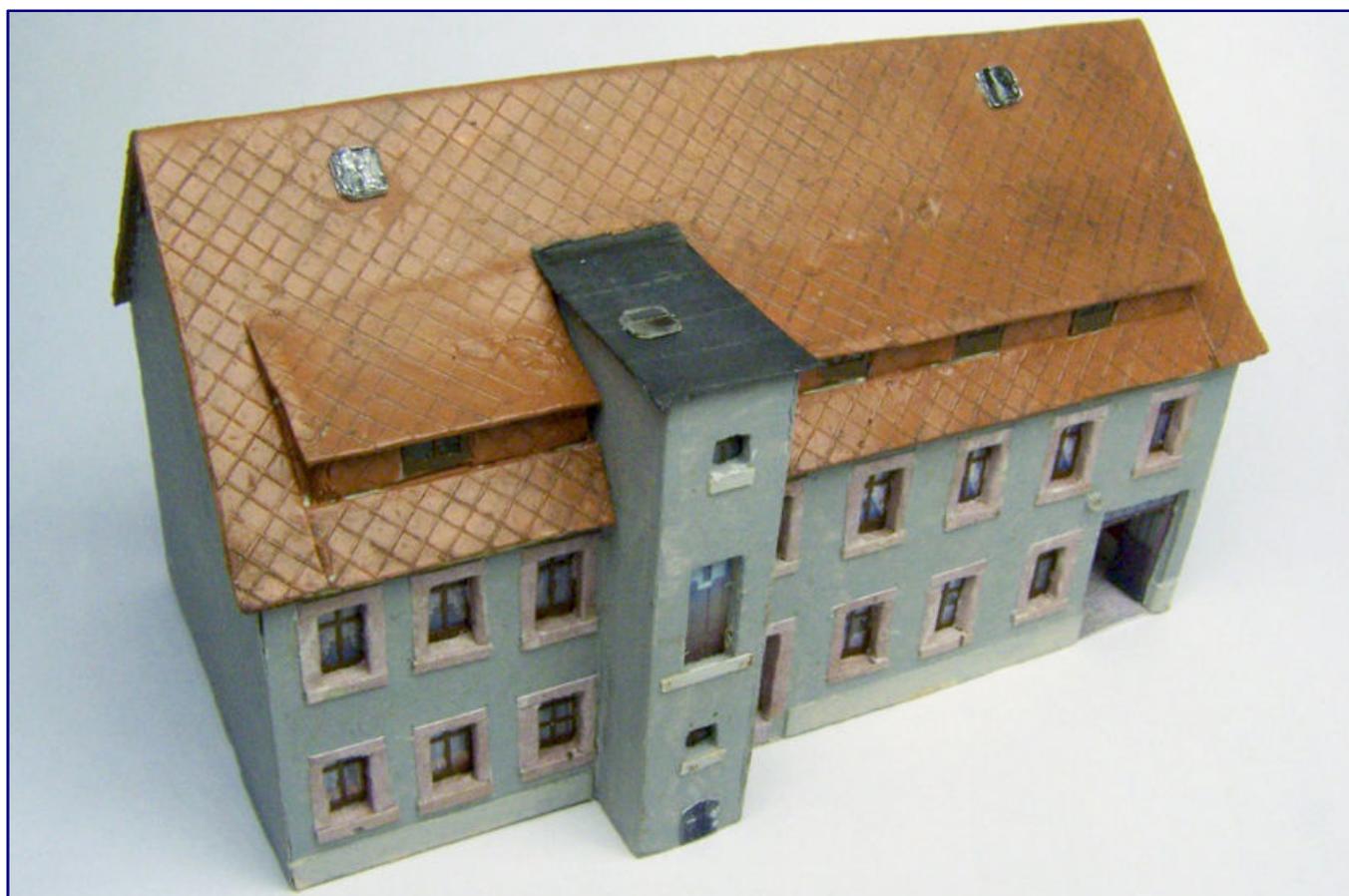
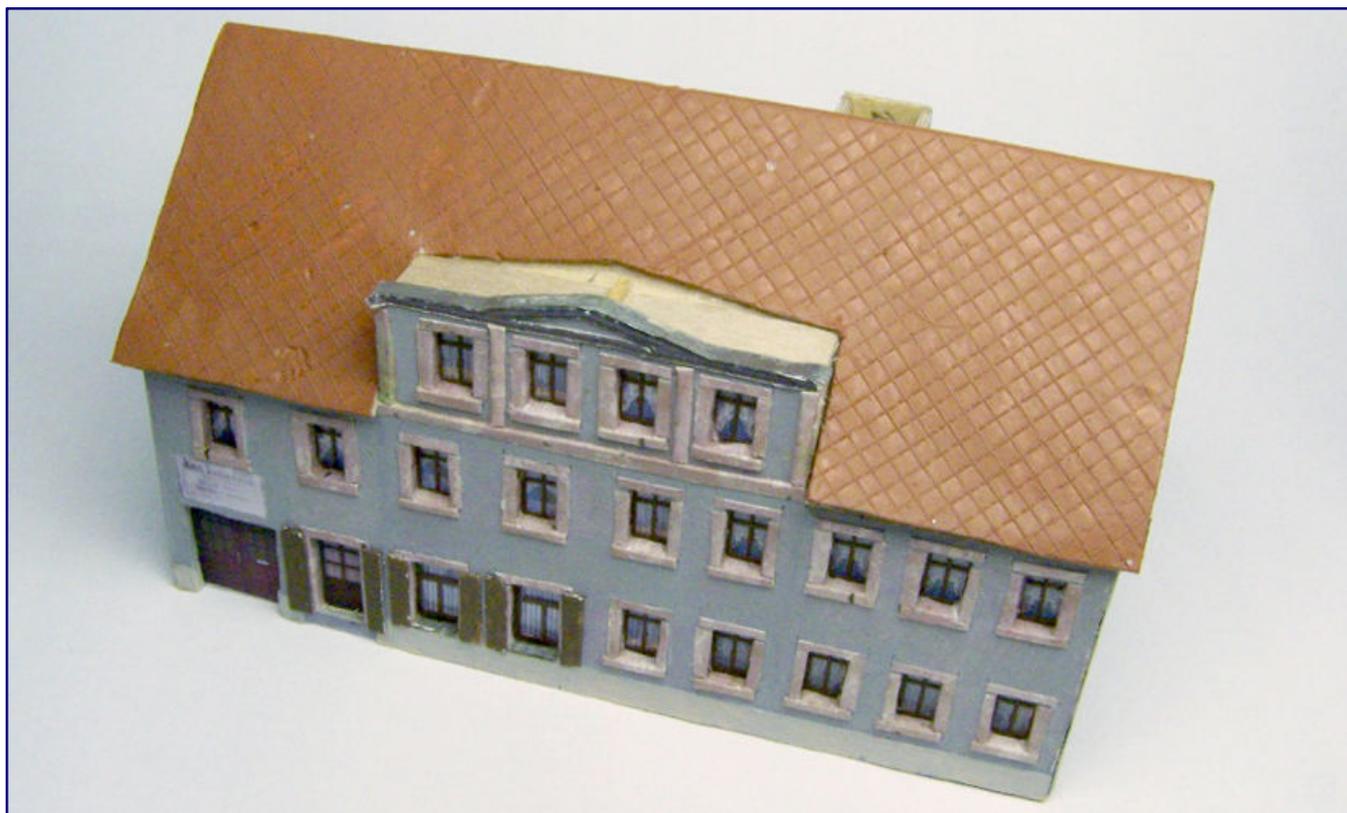
Als erstes werden die Fensterkreuze gemacht, denn die Außenränder müssen nicht so schmal sein. Dort wo sich die Streifen kreuzen, werden zwei Einschnitte gemacht und das 0,3 x 0,3 mm messende Stück herausgenommen.

Für Fenster mit einem Bogen habe ich mit einem Locheisen einen Halbmond ausgestanzt. Das Stellwerk Thale war übrigens das erste Haus, bei dem ich es so gemacht habe. Die Wände kann ich nun mit Fenstern bestücken und so beginne ich mit dem Zusammenbau. Damit wird es auch Zeit, die Elektrik einzubauen, denn später besteht kein ausreichender Zugriff aufs Innenleben mehr. Die restlichen Wände und die Dachschalung sind ja nun auch schon fertig.

Textfortsetzung auf Seite 20



Mit dem Beginn des Zusammenbaus (Bild oben) ist auch der Zeitpunkt gekommen, die Elektrik zu montieren (Bild unten). Schnell nimmt das Dach danach sichtbar Gestalt an.



Die Nachbildung des Blechdaches (Bild oben) geschieht mit einer Acrylhaut, die in einer selbstgebauten Form erstellt wird. Sie legt sich auch fugenlos über die Dachgauben (Bild unten). Schwarze Papierstreifen, überlappend aufgelegt, bilden die Teerpappe auf dem Klo- und Zwerghausdach nach.

Da das Haus ein Blechdach hatte, habe ich mir eine neue Form gebaut. Das Verfahren der Herstellung entspricht aber demjenigen, dass ich im Baubericht bei ZettZeit beschrieben hatte (siehe Link im Infokästchen). So kommt auch hier wieder überstreichbarer und nach dem Trocknen flexibel auflegbarer Acryl zum Einsatz.

Nach ca. 12 Stunden Wartezeit ist es soweit, dass ich das Ergebnis begutachten kann. Und ich stelle fest, dass ich das Dach meines Modells nun eindecken kann. Nahtlos kann ich die „Dachhaut“ in der bei ZettZeit beschriebenen Weise auch über die Gauben legen und es auf festkleben. Und da das Dach mit Bleimennige gestrichen war, habe ich es auch im Kleinen so gestaltet.



Die Hinterhofansicht erlaubt es, alle Bauschritte inklusive des Fertigers der Schneefangzäune (ganz rechts im unteren Dachbereich), Regenrinnen und Fallrohre noch einmal nachzuvollziehen. Fertig ist das eigene Haus im vollständigen Eigenbau!

Das Klohausdach und das Zwerghausdach sind beim Vorbild mit Dachpappe beklebt. So soll es daher auch bei meinem Modell sein und ich vervollständige es an diesen Stellen mit 4,5 mm breiten Papierstreifen, die überlappend aufgeklebt, mit Acrylfarbe gestrichen und schließlich noch mit Pigmenten in Pulverform nachbehandelt werden. Auch die Dachfenster und die Gauben sind nun bald fertig.

Als nächstes sind jetzt die Dachrinnen und die Schneefangzäune an der Reihe. Die Dachrinnen habe ich aus 0,05 mm starkem Messingblech und die Rinnenhaken aus einer Ader von Litze 0,75 mm² hergestellt. Dazu bedarf es noch einer einfachen Vorrichtung zum Biegen. Diese ist nur ein Provisorium und mit einer Fräse, sofern denn eine vorhanden ist, wesentlich eleganter zu lösen.

Ich habe mir ein Stück Kunststoff (PE) genommen und mit etwas Federdraht der Stärke 0,6 mm mit dem Schraubstock eine Nut eingedrückt. Auf beiden Seiten der Nut habe ich dann zwei Messingbleche von 0,2 mm mit Malerband befestigt. Für den Stempel habe ich ein Stück Aluminiumblech (1 mm) so bearbeitet, dass ich eine Rundung von 0,5 mm erhalte.

Als erstes nehme ich dann ein Stück Messingblech (0,05 mm) und verzinne es mit wenig Lötzinn. Anschließend schneide ich mit einer Schere einen Streifen in exakt der Länge, wie die Rinne sie später haben soll.



Welche Wunschmodelle haben Sie für die Spurweite Z? Gerne möchten wir dazu mit unseren Lesern in den Dialog kommen. Eine Zum Schluss zeigen wir noch mal die Straßenansicht mit den Dachgauben und Dachfenstern. Auch hier machen die vielen kleinen Details die gute Gesamtwirkung aus.

Diesen Streifen lege ich mit der verzinnten Seite nach oben auf die Nut der Vorrichtung und drücke ihn mit dem Stempel in die Nut. Als nächstes schneide ich ihn mit dem Skalpell oberhalb der Vorrichtung beidseitig ab.

Nun habe ich die Außenseite verzinnt. Eine Ader der Litze, die ich bereits verzinnt habe, wickle ich um den Stempel und das Bauteil. Mit ganz wenig Zinn wird dann alles verlötet. Und dann schneide ich mit dem Skalpell längs der Rinne die Drähte ab.

Ein Stück Blech wird jetzt von beiden Seiten verzinnt und mit der Rinne verlötet. Mit einer Nagelschere lässt sich das überstehende Blech abschneiden.

Und schon ist die Zinkdachrinne fertig. Damit sind nun auch die Fallrohre an der Reihe. Diese biege ich aus Messingdraht mit 0,5 mm Durchmesser und verzinne sie ebenfalls.

Mit der gleichen Litze, aus der zuvor schon die Rinnenhaken entstanden sind, deute ich die Schellen am Rohr an.

Den Abschluss meines Hausbauprojekts bilden eine Leiter und das Laufblech für den Schornsteinfeger. Schließlich soll dieser Glücksbringer die Bewohner gern beehren, damit auch ich mich lange an diesem Kleinod, ans Haus meiner Eltern, erinnern kann. Ich wünsche nun viel Spaß bei einem eigenen Versuch.

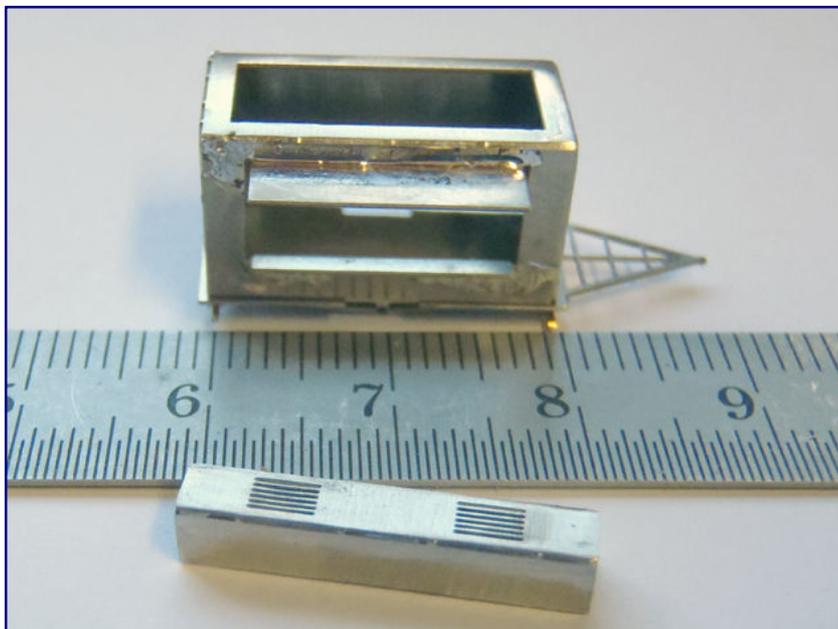
Alle Fotos: Wilfried Pflugbeil

Weiterer Hausbaubericht:
<http://www.zettzeit.ch/pdf/Wilfried.pdf>

Rollende Bude in Spur Z Von Wurst und Durst

Im Rahmen unserer Schwerpunktreihe haben wir eine Umsetzungstechnik bislang noch gar nicht betrachtet: das Ätzen von Metallteilen. Heinz O. Schramm, ein Experte und Weltrekordhalter auf diesem Gebiet, hat sich bereit erklärt, anhand einer Neuheit zusammenzufassen, wie damit ein Modell im Maßstab 1:220 entsteht. Sein Objekt, einen fahrbaren Verkaufsstand, wird es in Kürze zu kaufen geben.

Von Heinz O. Schramm. Marktplätze, Jahrmärkte, Fußballstadien oder auch viele öffentliche Plätze haben eine. An mancher Fernstraße stehen welche. Wie immer wie sie auch nennen mögen: Ob Fritten- oder Würstelbude, Imbiss oder Grillstand – wir finden sie auf den meisten öffentlichen Plätzen.



Zwei Grillroste (im Vordergrund) sollte der rollende Verkaufsstand erhalten. In diesem Innenteil sogt rotes LED-Licht für die Glut auf dem Grill. Foto: Heinz O. Schramm

Ich folgte dem Gedanken meines Freundes Dietmar Stäbler, der eben genau so eine Bude auf seinem neuesten Schaustück und natürlich auch für unser großartiges Spur-Z-Museum in Dieringhausen wollte.

So traf es sich gut, dass in unserem kleinen Albdorf die Versorgung mit Backwaren über einen Imbisswagen erfolgt, der morgens als Backwarenstation fungiert. Dieses Wägelchen hatte genau die richtige Dimension für mein Projekt.

Also machte ich mich eines Tages auf den Weg, bewaffnet mit Zeichenbrett und Meterstab. Details, wie Achskonstruktion, Deichsel und Stützen waren besonders wichtig. Schließlich wollen wir Zetties doch möglichst authentische Werke!

Gesagt, getan und ab an den Rechner. Zuerst musste ich die ganzen Maße in 220-fache Verkleinerung umrechnen und sinnvoll runden. Es folgten zahlreiche Handskizzen über eine mögliche Zeichnung eines Nützlings.

Nützling? Ja, Sie haben richtig gelesen. Da ich fast alle Teile in Ätztechnik herstelle, müssen diese in Rahmen eingearbeitet werden, sonst kann es verlorene Teile im Ätzbad geben. Ebenso müssen die Flächen, die nicht als Nützling dienen, möglichst klein sein, sonst löst sich zu viel Metall im Ätzbad auf – wertvoller Rohstoff, der leider auch bezahlt sein will, ginge unwiederbringlich verloren.

Neuheitenankündigung:

In Kürze wird es beide Wagen bei HOS Modellbahntechnik im Lieferprogramm geben.

Nach einigen Entwurfszeichnungen hatte ich die Geometrie des Ätzlings fertig und konnte die Skizze in das Zeichenprogramm Corel Draw übertragen. Die Kunst ist es hier, einen Haupt-Nützling so zu zeichnen, dass ein späteres Falten und Löten einfach und maßgenau machbar ist.



Zur (inzwischen beleuchteten) Wurstbude hat sich eine Werbeflagge gesellt, die künftig auch zum Lieferumfang gehören sollen. Foto: Heinz O. Schramm

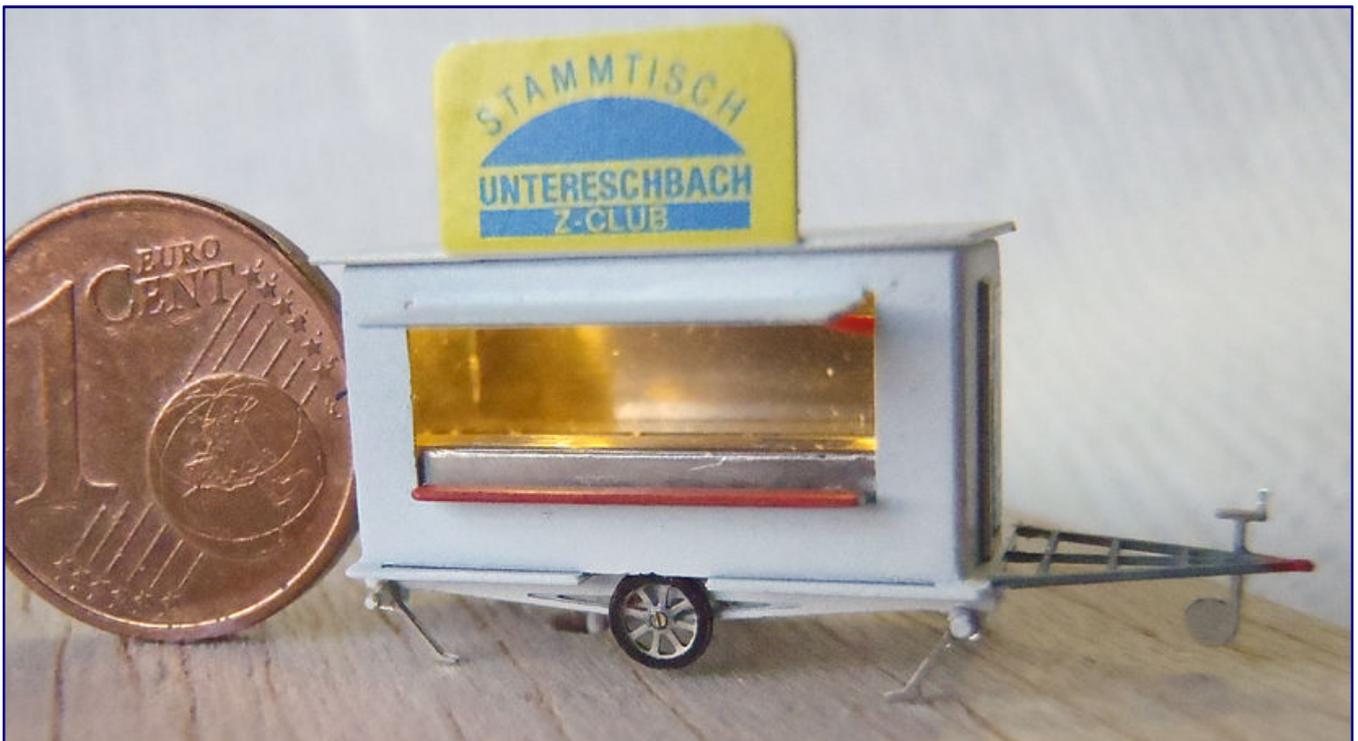
Und nun wurde es also ernst. Es galt, den Film beidseitig zu belichten und auf die Passmarken zu montieren.

Anschließend ging der Film zu einer professionellen Metallätzerei, diese erstellt mir die Teile im Sprühätzverfahren. Der Grund für meine Wahl ist einfach: Die Industrieätzerei bürgt für eine hohe und gleichbleibende Qualität.

Wenige Wochen später kamen dann die Nützlinge bei mir an. Der Imbisswagen, das Fahrgestell und das Dach sind separate Teile.

Ebenso sollte der Wagen eine Inneneinrichtung, mit zwei glühenden Grillrosten und einer Innenbeleuchtung, bekommen. Die Grillroste waren eine besondere Herausforderung, es passte gerade eine rote LED mit Vorwiderstand hinein. Aber das Ergebnis entschädigte für die Mühe.

Auf dem Dach ist ein schönes Werbeschild, das für den Z-Stammtisch Untereschbach Reklame macht und dazu kommen auch noch eine ganze Reihe Werbeflaggen mit dem Spruch „Wurschd un Durschd“. Auch wer nicht aus dem Rheinland oder dem Bergischen kommt, wird ihn problemlos verstehen.



Zum Abschluss werden wir noch mal einen Blick aus der Preiserlein-Perspektive ins Innere des Imbisses. Der Grillmeister kann kommen! Foto: Heinz O. Schramm

Parallel habe ich mich noch bemüht, eine nette Bierwerbung möglich zu machen. Hier möchte ich mich ganz besonders bei der Rothaus-Brauerei im Südschwarzwald bedanken. Seither zieren das Schwarzwaldmädel und eine Tannenzäpfle-Flasche den Wagen. So kann ich aus dem gleichen Ätzteilebestand auch einen Bier- oder Wein-Verkaufswagen mit Innenbeleuchtung fertigen.

Die Lackierung erfolgt auf Kundenwunsch, ebenso die Beschriftung, welche ich im UV-Druckverfahren über Schiebbilder vornehme. Da sind kleinste Schriften bis herunter zu 0,5 Punkt machbar. Kleiner ginge es sinnvoll nur mit Transfer- oder Tampondruck. Aber das wäre letztlich deutlich teurer, denn für Einzelstücke sind diese Verfahren wirtschaftlich nicht geeignet.

Bezugsquelle HOS Modellbahntechnik:
<http://www.hos-modellbahntechnik.de>

Weihnachtsgruß



Die Redaktion wünscht allen Leserinnen und Lesern ein frohes Weihnachtsfest, besinnliche Tage sowie ein glückliches und gesundes Jahr 2017!

Fortsetzung eines modernen Klassikers

Vom Trichterwagen zum Seitenkipper

Vor rund dreizehn Jahren erschien Band 4 der beliebten Güterwagen-Buchreihe von Stefan Carstens. Vor allem mit diesen Standardwerken hat er sich dauerhaft einen Namen als Eisenbahnkenner und vor allem Waggon-Experte gemacht. Nach der langen Zeit würde sich das Überarbeiten und Fortschreiben des Buches über offene Wagen der Sonderbauart lohnen, doch vorher sind die noch älteren Bände an der Reihe. Ein Miba-Report liefert deshalb die neu gewonnenen Erkenntnisse und aktuellen Entwicklungen.

Stefan Carstens
Miba-Report 1/2016
Offene Selbstentladewagen – Betrieb, Verwendung und Modell-Bauanleitungen

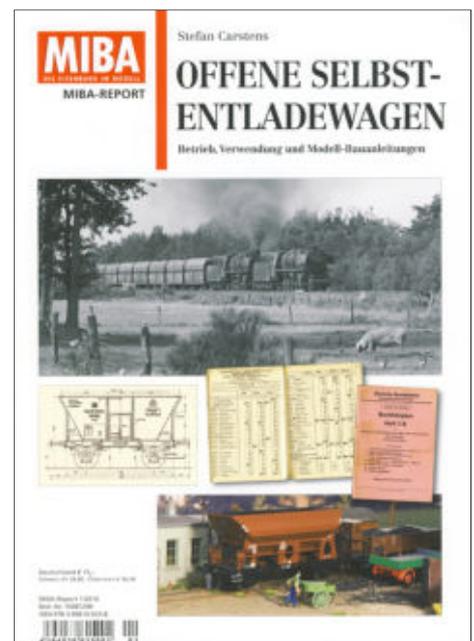
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2016

Magazin mit Klebebindung
Format 21,0 x 29,7 cm
100 Seiten mit über 340 meist farbigen Fotos

ISBN 978-3-89610-643-8
Titel-Nr.: 15087248
Preis 15,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Mehr als dreizehn Jahre ist es her, dass sich der Güterwagen-Spezialist und Buchautor Stefan Carstens im vierten Band seiner beliebten Reihe den offenen Wagen in Sonderbauart zuwandte. Seit dieser Zeit hat sich viel getan: Es sind neue Modelle am Markt erschienen, aber auch Dokumente und Unterlagen aufgetaucht, die seinerzeit nicht bekannt oder zugänglich waren.



Der Verlag hat deshalb eine noch junge Tradition aufgegriffen, Bücher der Standardwerkreihe durch Miba-Report-Hefte zu ergänzen und den Erkenntnisstand auf diese Wagen zu aktualisieren. Wir sind zwar mit dieser Vorgehensweise nicht immer ganz glücklich, weil hier für ein einheitliches Thema zwei verschiedene Medien bzw. Erscheinungsweisen bemüht werden.

Doch das tut dem Inhalt keinen Abbruch, denn die Lektüre war äußerst aufschlussreich. Können die vorgestellten Superungen und Umbauten der Spurweite H0 für Zetties allenfalls als Ideengeber und lose Anregung dienen, so haben uns das Portrait zu einem Modell der Baugröße 0 und eine Marktübersicht zur Nenngröße N wirklich überrascht. Sollte sich diese Reihe auch anderen Maßstäben öffnen?

Inhaltlich erstreckt sich das Heft von den ersten, preußischen Trichterwagen über die Erz-IIIId-Wagen bis hin zu den modernen Einseitenkipperwagen der Deutschen Bahn AG. Veranschaulicht wird das Bedürfnis nach einer dosierbaren Selbstentladung, was letztendlich zur Entwicklung der bis heute üblichen Drehschieberwagen führte.

Gelungen stellt Stefan Carstens sie auch als europäisches Phänomen vor. Was sich hinter dem Begriff einer UIC-Standardbauart verbirgt, lässt sich an diesem Beispiel sehr anschaulich nachvollziehen. Damit blickt der vorliegende Report nun auch über Ländergrenzen hinweg und vermittelt ganz nebenbei, was sich aus Produkten der Modellbahnindustrie noch ableiten und im Modell sinnvoll einsetzen ließe.

Auf die Deutsche Reichsbahn der DDR beschränkt blieben vierachsige Drehschieber-Seitenentladewagen ohne Schwenkdach. Dargestellt wird deshalb auch, warum sich diese Wagen wirtschaftlich nicht lohnten und sich im Westen folglich auch nicht durchsetzen konnten.

Bastelanreize liefern Bilder und Beschreibungen von Wagen, die mit verzurrten Planen als Nässeschutz auf die Reise geschickt wurden. Dies war uns zuvor nicht bekannt, zeigt sich als mögliches Modellbahnthema aber umso reizvoller.

Dankbar sind wir für die Ausführungen zu den schweren Erzzügen, die in den Siebzigern auf der Emslandstrecke unterwegs waren. Der Autor setzt sich, unseres Wissens als Erster, umfänglich mit den Begriffen „Braune Wand“, „Doppelpark“ und „Langer Heinrich“ auseinander. Abgerundet wird die Themenfülle durch einen Blick auf offene Wagen aus Privatbeständen, denn auch sie haben eine Existenzberechtigung als Modell.

Gewohnt gut ist die Bildwiedergabe und Fotoauswahl, die erwartungsgemäß vor allem Schwarz-Weiß-Aufnahmen umfasst. Auch mit Hilfe seltener Fotodokumente, darunter solche aus dem Archiv von Fritz Willke, ließen sich hier einige Lücken schließen. Besonders das führt in der Summe zu einem äußerst gelungenen Report!

.....
: **Verlagsadresse und Bezugsmöglichkeit:**
: <https://shop.vgbahn.info/vgbahn>
: <http://www.miba.de>
.....

Von Kästen und Bügelfalten

Elektrisierende Lokomotiven

Vor zehn Jahren erschien im EK-Verlag ein Baureihenportrait der E 10 – lange Jahre die elektrische Paradelok der DB und Liebling der Massen. Damals schien die Zeit dieser beliebten Baureihe unwiderruflich zu Ende zu gehen. Doch 2016 sind immer noch einige Vertreterinnen auf den Schienen unterwegs. Autor Roland Hertwig nutzte die Wiederauflage des Buches für eine Aktualisierung und Erweiterung.

Roland Hertwig
Die Baureihe E 10
Entstehung, Technik und Einsatzgeschichte

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2016
2., überarbeitete und ergänzte Auflage (Erstaufgabe 2006)

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
336 Seiten mit 426 S/W-Abbildungen und 140 Farbabbildungen

ISBN 978-3-8446-6019-7
Best.-Nr.: 6019
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

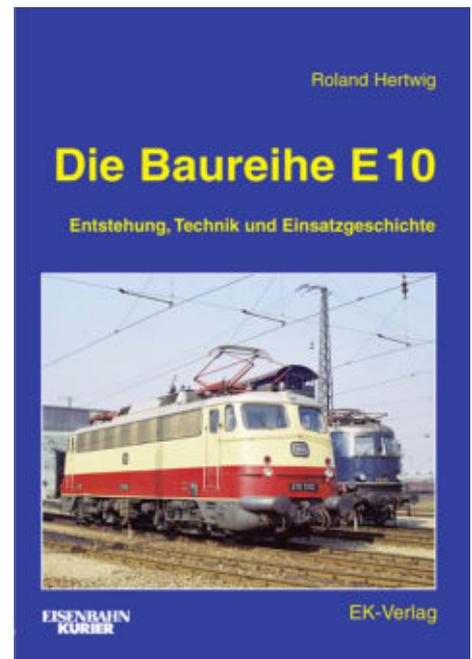
Als vor zehn Jahren das EK-Baureihenportrait zur E 10 erschien, neigte sich die Betriebsgeschichte dieser Erfolglok dem Ende zu. Die Zeit war gekommen, dieser Baureihe ein literarisches Denkmal zu setzen, bevor auch die letzte Vertreterin aufs Abstellgleis gerollt sein würde.

2016 feiern wir das 50-jährige Jubiläum der Serienmaschinen aus der Baureihe E 41, die als Einheitsellok eng mit der E 10 verwandt ist und ebenfalls aus der Entwicklung ihrer Vorserienexemplare hervorging. Und die überraschende Erkenntnis lautet, dass die Geschichte dieser beliebten Lok noch immer nicht zu Ende ist – auch wenn gerade mal eine einzige Kastenlok zuletzt noch im Bestand der DB zu finden war.

Als die Deutsche Bundesbahn ab 1952 fünf Versuchslokomotiven in Dienst stellte, galten diese als Symbole eines Neubeginns und des Wiederaufbaus nach dem Zweiten Weltkrieg. Das ab Mitte der fünfziger Jahre rasch wachsende elektrische Streckennetz begünstigte ihren Erfolg und machte die Serienmaschinen zur Standardlok vor schnellen und vor allem hochwertigen Zügen.

Den Höhepunkt ihrer Karriere erlebte die E 10 mit dem Bau der ersten „Bügelaltan“ für den neuen „Rheingold“ und ihrem folgenden Einsatz vor TEE-Zügen. Ihren Stern zum Sinken brachte die Baureihe 103, ab 1974 ihre direkte Weiterentwicklung in Form der Baureihe 111 und mit Einschränkungen auch die Drehstromlok 120.

Heute haben einige Vertreterinnen ein Alter von stattlichen knapp 50 Jahren erreicht und finden sich nun im Einsatz von Privatbahnen oder sind im Museum zu bewundern. Diesem Umstand wurde mit 32 zusätzlichen Seiten Rechnung getragen, auf denen die Betriebsgeschichte zwischen 2005 und 2015 nachgezeichnet wird.



Zahlreiche Bilder dokumentieren das in den Kapiteln Vorgestellte, 566 sind es an der Zahl! Durchweg sind sie bestens ausgewählt, repräsentativ zusammengestellt und hervorragend wiedergegeben. Was anderes haben wir allerdings auch nicht erwartet. Der Farbteil ist chronologisch sortiert und vermag gar alle Einsatzepochen der Baureihe abzudecken!

Unser einziger bedeutender Kritikpunkt beschränkt sich deshalb auch darauf, dass vorhandene Kapitel inhaltlich nicht erweitert wurden, sondern die Nachträge einfach eigenständig ans Ende gestellt wurden. Dadurch geht ein Teil der sonst guten Struktur verloren. Das erschwert die Orientierung und Zuordnung der vielen Informationen etwas, während der Lesefluss durchs gesamte Buch sehr gut ist.

Wie vom EK-Verlag gewohnt, haben alle Ausführungen fachlich sehr hohen Tiefgang und betrachten auch die Vorgeschichte und den langen Weg zum DB-Typenprogramm. Das lässt auch den historischen Kontext nicht vermissen, der zur korrekten Einordnung so wichtig ist.

Allerdings werden die fünf Erprobungsmaschinen eher gestreift, also gezielt behandelt. Auch einige Entwicklungen im Ausland, die Einfluss auf die E 10 hatten, kommen zu kurz. Als Beispiel mag die Ae 4/4 der schweizerischen BLS dienen.

Ist die Einsatzgeschichte in den einzelnen Betriebswerken samt Umlaufplänen gut und in völlig ausreichender Form wiedergegeben worden, verstehen wir den Einschub eines AW- und Revisionskapitels nicht, weil dieses nicht baureihenspezifisch erscheint.

Hier hätte der Autor besser vor dem Hintergrund der Schwächen im Drehgestellbereich einen stärkeren Fokus auf das Angehen gegen diese „Kinderkrankheiten“ und die Weiterentwicklung für die Baureihe 111 gelegt. Komplette Ausführungen zu kobaltblau lackierten Maschinen, eine gerade für die die 110 typisches Erscheinungsbild, das als „Freimann-Blau“ in Erinnerung bleibt.

Sehr gut ist die Aufstellung aller Lebensläufe, was ausnahmslos ohne Lücken geglückt ist. Für Puristen liefert das schließlich auch wichtige Angaben bei Umbauten oder Umnummerierungen. Aber auch hier wäre ein Fortschreiben der Lebensläufe im Ursprungskapitel besser gewesen als das Eröffnen eines neuen Abschnitts.

Als Autor kam für dieses Standardwerk, das trotz der kleineren Schwächen ein hervorragendes Buch geblieben ist, unverändert nur Roland Hertwig in Betracht. Er hat neben dem 2006 erschienenen Ursprungsband zwischenzeitlich auch die Geschichte der Schwesterlok E 40 gelungen portraitiert. Sein Schlusswort mit Fazit bildet den perfekten Abschluss einer äußerst spannenden Lokomotivgeschichte, an der kein Modellbahner, gleich welcher Baugröße, vorbeikommt!

Verlagsseiten und Bezug:
<http://www.ekshop.de>
<http://www.eisenbahnkurier.de>

Die letzte Blüte der Dampflokomotiv Leistungssteigerung und Vervollständigung

Nach dem Zweiten Weltkrieg konnte sich niemand vorstellen, dass die Dampflokomotiv bald zum alten Eisen gehören sollte. Vorhandene Maschinen wurden wiederaufgearbeitet und teilweise grundlegend umgebaut. Im Westen hieß dies einfach Neubekesselung, im Osten war von einer Rekonstruktion die Rede. Hinzu kamen neue Maschinen, die die Vorkriegsbaureihen technisch in den Schatten stellten. Zusammengefasst sind sie alle nun auch in einem eigenen Typenkompass.

Lothar Weber
Typenkompass Deutsche Dampflokomotiv seit 1945
Neubau - Reko - Umbau - Generalreparatur

Transpress Verlag
Stuttgart 2016

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 14,0 x 20,5 cm
128 Seiten mit 29 Farb- und 59 S/W-Fotos

ISBN 978-3-613-71534-9
Best.-Nr. 71534
Preis 12,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag, bei Fallers
oder im Fach- und Buchhandel

Der Brandenburger Lothar Weber ist als Autor (nicht nur) in der Typenkompass-Reihe von Transpress kein Unbekannter. Für die neueste Auflage hat er sich allen Dampflokomotivtypen gewidmet, die nach dem Zweiten Weltkrieg neu gebaut oder technisch grundlegend verändert wurden. Und dies sind erstaunlich viele, wie wir überrascht feststellen durften.

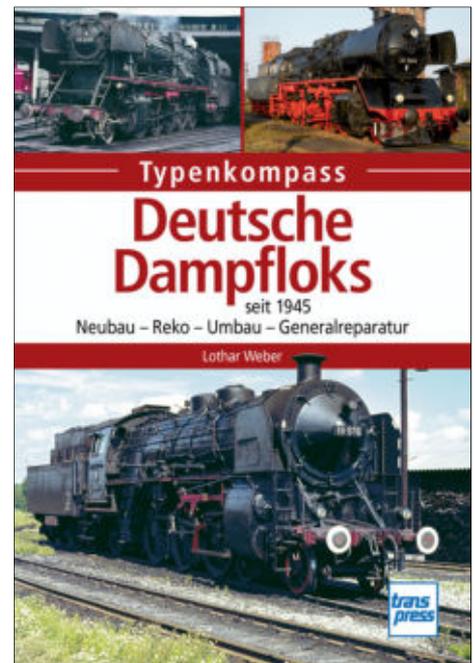
Zu ihnen gehören nicht nur bekannte Konstruktionen wie die Baureihen 23¹⁰ oder 65¹⁰ der DR, die 10 und 23 der DB sowie die äußerst populären Umbauten der Baureihen 01⁵ oder 01¹⁰, sondern auch einige von Privatbahnen beschaffte Typen und Maschinen mit eher experimentellem Charakter in Form von Kohlenstauffeuerung oder Franco-Crosti-Kessel.

Der vorliegende Band schließt vollumfänglich die letzte verbliebene Lücke bei den Dampflokomotiven nach der Länderbahnzeit. Damit ist auch die letzte Blüte der Dampflokomotiv nun in dieser Taschenbuchreihe berücksichtigt worden.

Als wohl einzige Dampflokomotiv wurde die im Osten entwickelte H45 024 nicht aufgenommen. Sie war und blieb ein Versuchsträger der VVB LOWA und wurde nicht von der DR abgenommen. Damit gehörte sie nach Meinung des Autors auch nicht in diesen Band.

Die Darstellungsweise ist gewohnt kompakt und übersichtlich: Auf zwei Seiten Text sind alle wesentlichen Merkmale und Eigenschaften zusammengefasst und leicht verständlich beschrieben worden.

Technische Daten sind in einer kurzen Tabelle aufgeführt und mindestens ein Foto der vorgestellten Dampflokomotiv sorgt für schnelle Orientierung – meist sind es sogar zwei, hinzukommen einige doppelseitige Aufnahmen.



So sind wir voll des Lobes für dieses Kompaktwerk, das platzsparend im Regal verstaut wird und zusammen mit den übrigen Bänden der Reihe ein äußerst hilfreiches Kompendium bildet.

Tiefgreifende und besonders fundierte Informationen kann es selbstverständlich nicht liefern, das würde den verfügbaren Platz auch sprengen. So muss nicht nur dieses Buch auch ohne Zeichnungen der Vorbilder auskommen. Doch dafür gibt es schließlich andere Bücher, die sich nur einer einzigen der vielen Baureihen widmen.

Doch beziehen wir auch den äußerst attraktiven Preis in unsere Ausführungen mit ein, so zeigt sich schnell, dass hier über die Jahre quasi eine erschwingliche und kostengünstige Lexika-Reihe technischer Art gewachsen ist und wohl auch weiter wachsen wird.

Verlagsseiten und Bezug:
<http://www.transpress.de>

So war die 33. IMA Modellbahn in Köln

Alle zwei Jahre wartet die Internationale Modellbahnausstellung an ihrem Traditionsstandort Köln auf die Modellbahner, dieses Jahr stand die 33. Auflage der Messe an. Wir waren an zwei Tagen vor Ort und haben uns umgesehen, was es Neues und Sehenswertes gab. Unsere Eindrücke teilen wir in der folgenden Reportage nun mit unseren Leserinnen und Lesern.

Die wichtigste Nachricht aus Köln lautet sicher, dass alle Aussteller, mit denen wir gesprochen haben, mit Resonanz und Umsatz zufrieden waren. Auch die veröffentlichten Zahlen zur Messe lesen sich als Erfolg: Mit 208 Ausstellern aus 15 Nationen ist ihre Zahl wieder angewachsen, auch die 21 gezeigten Anlagen lesen sich als geringes Plus. Hinzukommen noch sieben Spur-Z-Anlagen, die hierin nicht mal enthalten sind.

Doch jenseits der Statistik gibt es auch Eindrücke, die nachdenklich machen dürfen und müssen. So sind die Gänge schon seit vielen Jahren deutlich breiter geworden, erkennbar an den großen Hallenbodenrändern rechts und links des roten Teppichs, der die Wege weist. Das spricht für weniger Standfläche, die nicht zwangsläufig aus deren Anzahl, dann aber zumindest deren Größe resultieren müsste.



Ein Kommentar von Chefredakteur Holger Späing
Seit Jahren werde ich das Gefühl nicht los, dass die Internationale Modellbahnausstellung in Köln auf dem absteigenden Ast ist.
Denn immer öfter höre ich von Lesern, dass sie sich den Eintritt sparen wollen und eine Reise nach Köln sich nicht mehr lohne. So hieß es auch dieses Mal, spurweitenübergreifend seien wieder deutlich weniger Anlagen gezeigt worden.
Doch ist dem wirklich so? Die Fakten sprechen nämlich eine andere Sprache: 189 Ausstellern aus 12 Ländern im Jahre 2014 standen dieses Mal 208 aus 15 Nationen gegenüber. Und auch die Zahl der Anlagen ist mit 21 gegenüber 20 (gezählt jeweils ohne die Spurweite Z) leicht gestiegen.
Trotzdem handeln Menschen doch zu allererst nach dem, was sie wahrnehmen und nicht, was Statistiken ihnen weismachen. Mit hinein spielt auch noch der Faktor Qualität, der in den offiziellen Zahlen ja gar nicht berücksichtigt wird. Und genau da liegt die Gefahr, der sich die Veranstalter bewusstwerden sollten, wenn es um die Auswahl des Gezeigten geht.
Eine Zahl aus der Statistik vermag dieses Empfinden, das uns zugetragen wurde, nämlich sehr wohl auszudrücken: „Rund 58.000 Besucher“, wie es im Abschlussbericht heißt, sind nämlich über 3 % weniger als bei der letzten Auflage in Köln. 2014 kamen schließlich noch 60.000 Menschen, von früheren Jahren möchte ich hier gar nicht erst schreiben.
Mit zahlenden Gästen schwinden aber auch Einnahmen, aus denen die Kosten bestritten werden, und auf Dauer gleichzeitig auch die Kaufkraft, aus der die Aussteller schöpfen. Stimmen die Modellbahner mit den Füßen ab, dann müssen sie dringend Gehör finden, soll die Messe in Köln eine dauerhafte Zukunft haben!

Zu beobachten war und ist auch, dass einzelne Flächen mit branchenfremden Anbietern, etwa Anbietern von Industrieklebstoffen auch für den häuslichen Alltag, gefüllt werden. Ebenso war die IMA in Köln früher eher eine Herstellermesse, inzwischen sind aber auch hier zunehmend Händler zu finden, während auch Hersteller dort einen Direktvertrieb praktizieren. Keine Frage also, die Modellbahnwelt ist und bleibt im Wandel.

Das ist an sich keine neue Information, gilt es aber hinsichtlich der Qualität dieser Veränderungen zu beobachten. So bestätigten uns Besucher, mit denen wir gesprochen haben, unseren eigenen Eindruck, dass nun auch die Zahl der gezeigten Anlagen spürbar zurückgegangen sei. Das ist eine gefährliche Entwicklung, unabhängig davon, ob sie objektiv zutrifft oder nicht.

An der Menge der Anlagen und dem baulichen Niveau des Gezeigten messen

die zahlenden Besucher, ob sich die Fahrt zur Ausstellung gelohnt hat oder künftig darauf verzichtet wird.

Und an diesem Punkt fiel die Resonanz dann auch nicht mehr so gut aus. Ein großer Teil des Gezeigten hatte allenfalls Durchschnittsniveau.



Trotz guten Besucherzuspruchs belegt dieses Bild auch, was wir kritisieren: Die Gänge auf der Messe sind breiter geworden und kaschieren, dass die Standfläche über die Jahre offenbar abgenommen hat. Zwischen dem roten Teppich auf dem Gang und dem Stand klafft eine Lücke von rund einem Meter. Foto: Messe Sinsheim GmbH

Was positiv und spürbar herausragte, war nicht selten schon bestens bekannt. Häufig waren genau diese Vorzeigeeponate in diesem Frühjahr oder 2015 auf der Intermodellbau in Dortmund zu sehen – also nur knapp 100 km von der Domstadt entfernt. Hier bestand aus Sicht unserer Gesprächspartner dringender Handlungsbedarf, soll die IMA am Rhein nicht ihre Bedeutung als wichtige Modellbahnmesse verlieren.



Aus dem Bestand von Roland Kimmich stammte die Modulanlage „Osterburken“, die in Köln vorgeführt wurde. Ursprünglich erbaut wurde sie von Klaus-Dieter Günzel.

Wir wagen nun einen Gang durch die Messehalle und beginnen am großen Stand, der der Spurweite Z zugedacht war.

Zum letzten Mal hat Roland Kimmich auch nach eigener Aussage für den Z-Club International die Organisation übernommen. Gezeigt wurde hier ein buntes Bild, das auch dem Motto der Messe folgt, Europa im Modell abzubilden.

Zwei Anlagen, die zeigten, wie noch Ende der neunziger Jahre gebaut wurde, bildeten damit einen auch für weniger ambitionierte Besucher sichtbaren Kontrast zu den jüngsten Anlagen am Stand.

Welche gewaltige Entwicklung sich von gefärbtem Holzmehl über Grasfasern bis hin zu mehrfarbig beflockten Vliesen ergeben hat, begreifen wir meist nur noch im direkten Vergleich.

Den aktuellen Stand überzeugender Landschaftsgestaltung, zusätzlich auch im Arrangieren kleiner Figurenszenen, demonstrierte in unmittelbarer Nähe die automatisch gesteuerte und digital betriebene Anlage „Mittelerde“ von Jürgen Wagner.

Sie war im Frühjahr in Altenbeken zu sehen (siehe **Trainini®** 5/2016). Spurfremden Besuchern war sie bis dato unbekannt, denn sie feierte Premiere auf einer großen Ausstellung. Das ist ein Beispiel für die neue Frische, die der Messe anderswo fehlte, wie eingangs kritisiert wurde.



Auf der Anlage „Mittelerde“ von Jürgen Wagner herrscht immer ein reger und sehr abwechslungsreicher Betrieb. Bedeutendster Blickfang in der Anlagenmitte ist die Spielzeugfabrik Saruman.

Als besonderer Magnet für die jüngeren Besuchern erwies sich die Bahnhofsanlage von Ulrich Günther. 20 Elefantfiguren hatte er auf der Anlage versteckt, viele davon lugten um Hausecken, während sich auch lilafarbene oder mit Zebromuster versehene auf den Straßen bewegten.

Wer nicht vor Ort war, wird sich an dieser Stelle fragen, ob das nicht kitschig ist und die Baugröße Z damit vom seriösen Modellbau abrückt?

Nein, lautet die klare Antwort derer, die zugegen waren. Die 20 Tierfiguren wurden nämlich so geschickt platziert, dass sie den Blick auf den gelungenen Modellbau und auch die eigene Gestaltung von Rollmaterial nicht versperrten.

Eher handelte es sich um ein Suchspiel, dass auch den Modellbahnnachwuchs auf dem Treppchen, das immer mit auf Reise geht, begeisterte und solange fesselte, bis auch Papa oder Mama die dargestellten Szenen mit ihren Augen



Ein besonderes Andenken an die Ausstellung hatte sich wieder Gotthard Schmidt im Foliendruck geschaffen, den er auf einem Kühlwagen 8600 aufgebracht hatte.



Eine Straßenszene von Ulrich Günthers Segmantanlage: Sehen Sie den Elefanten? Er ist nicht besonders versteckt aufgestellt und fällt trotzdem nicht gleich auf – am allerwenigsten störend. Die dieses Arrangement besuchenden Kinder hatten ihre Freude daran, alle 20 Figuren zu suchen und zu finden, während die Eltern die vielen, feinen Kleinszenen bestaunten.

abgearbeitet hatten. Zugleich lieferten die Figuren eine kindgerechte Erklärung, warum in den Straßen noch keine Menschennachbildungen zu sehen sind.

Dem europäischen Leitgedanken wurde ausgerechnet eine Anlage gerecht, die aus einem EU-Austrittsland angereist war.

Graham Jones und sein Sohn Damien waren aus Großbritannien gekommen, um ihre nach Motiven einer englischen Kleinstadt mit Bahnhof, Reitturnier und großem Viadukt gestaltete Anlage „Standen Watchett“ einem großen Publikum vorzuführen.

Unterwegs waren auf der doppelgleisigen Strecke, die inzwischen elektrifiziert und mit selbstgebauten Signalen nach den Inselvorbildern ausgerüstet ist, berühmte Lokomotiven wie die Klasse A4, aber auch

Virgin-Intercity-Züge oder dort alltäglich zu sehende Maschinen. Die Kinder freuten sich, mit „Thomas“ hier auch eine ihnen bestens bekannte Lok zu finden.



Nach der Viaduktüberquerung passiert die englische Diesellok mit ihrem Kesselwagenzug das neue Lichtsignal, das Graham Jones gebaut hat und auf seiner Anlage „Standen Watchett“ in Köln erstmals zu sehen war.

Unseres Wissens von Märklin bereitgestellt wurde die fast schon zur Jahreszeit passende, große Winteranlage, die einst Kataloge des Herstellers zierte. Wirksam nahe dem Hauptgang platziert, zog sie gleich die Blicke der Vorbeigehenden auf sich. Hatte sie bei näherem Hinsehen zwischenzeitlich auch schon etwas Staub angesetzt, träumten sich die Familien, die hier stehenblieben, dennoch gerne in die winterliche Landschaft hinein.

Ein Andenken besonderer Art hatte sich wieder Gotthard Schmidt geschaffen. Mittels Laserdrucker auf hochwertigen Folien ausgegeben, zierte sein mit Messelogo versehener Entwurf einen Märklin-Kühlwagen. In der Zwischenzeit dürfte sich so bei ihm schon eine ganze Reihe an Reiseandenken zusammengefunden haben.



Mangels Handmusters oder CAD-Darstellung mag dieses Kleinserienmodell stellvertretend für Märklins Ankündigung der V 80 gelten. Aufgenommen wurde der Güterzug auf der Märklin-Winteranlage am Stand des Z-Club International.

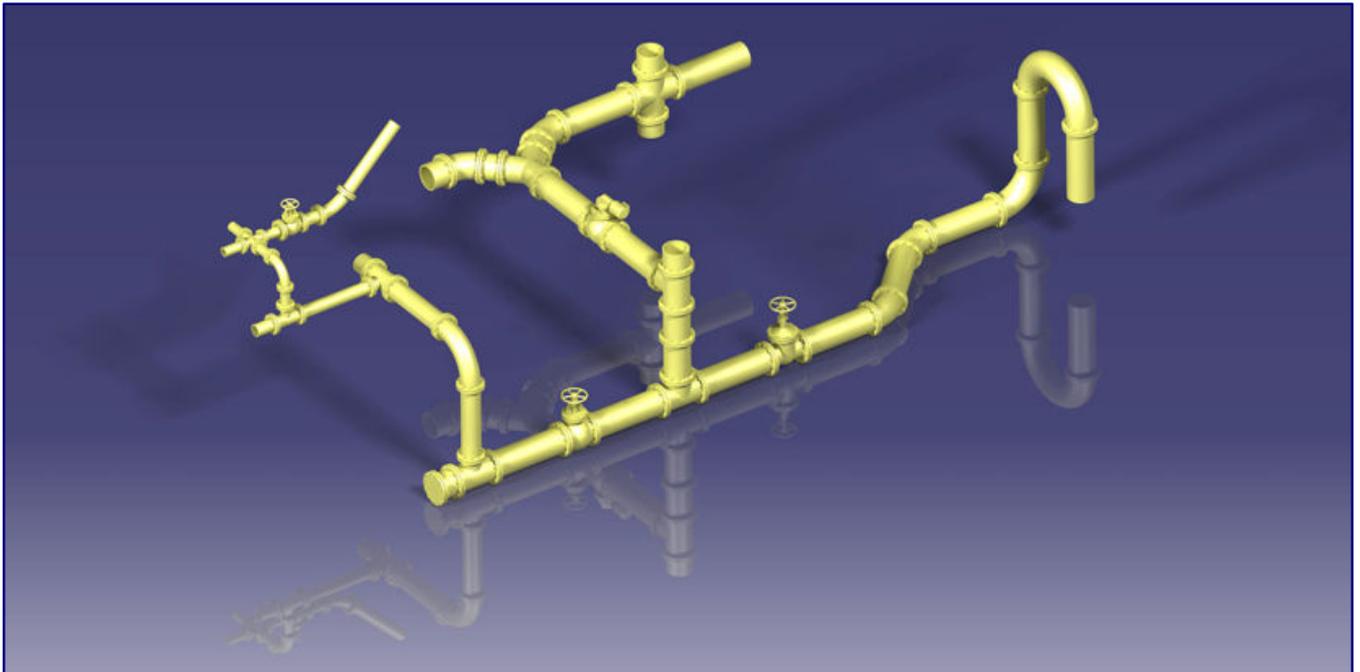
Märklin präsentierte sich abstrakter, womit das Mini-Club-Arrangement einen Kontrast zu den Anlagen der Spurweiten H0, N und 1 bildete. Darauf zusammengestellt und eingesetzt waren Produkte aus dem aktuellen Lieferprogramm. So konnten die Kunden vieles auch außerhalb der Vitrinen in Augenschein nehmen, was ihr Begehrt weckt.

Traditionell war die Kölner Messe auch der Zeitpunkt, zu dem die Insidermodelle für das Folgejahr bekannt gegeben werden. Im Maßstab 1:220 präsentierte Märklin einen echten Knaller, der zwar nur in Form von zehn Vorbildlokomotiven existierte, dafür aber besonders markant im Erscheinungsbild und technisch wegweisend für die Diesellokomotiven der DB war: die V 80 (Art.-Nr. 88803).

Dazu spendieren die Göppinger ihren Klubmitgliedern noch vier jetzt mit Inneneinrichtungen und Kurzkupplungen versehene Umbauwagen (87530) der Bauarten B4yge (zwei Exemplare), AB4yge und BPw4yge. Erstmals werden mit ihnen alle drei Formen als Epoche-III-Modelle in flaschengrüner Lackierung erhältlich sein.

Herr Besenhardt von N-tram gab bekannt, dass im Dezember mit der Anleitung für Selbstbauweichen zu rechnen sei und stellte auch eine Waggondrehscheibe in Aussicht, die sich für die Spuren Nm wie Z gleichermaßen eigne.

Joswood, eigentlich eher für Hartkartonbausätze bekannt, führte uns seine jüngsten Produkte vor, die mittels 3D-Druck entstehen. Ein sehr breit strukturiertes Sortiment an Rohrleitungen mit Durchmessern von 1,6 / 2,4 / 3,1 / 4,8 / 6,0 mm bietet auch Ausgestaltungsoptionen für Industrieanlagen im Maßstab 1:220. Dazu gehören auch Reduzierstücke, Abzweige, Winkel, Rückschlag- und Kugelventile sowie Absperrschieber.



Die Abbildung aus dem CAD-Programm zeigt die verschiedenen Elemente und Durchmesser der Rohrleitungen von Joswood. Mit ihnen lassen sich unter anderem auch Gichtgasleitungen im Umfeld eines Hüttenwerks darstellen. Abbildung: Joswood

Sind dafür vor allem die Teile mit dem geringsten Durchmesser geeignet, so lassen sich mit den größten auch Szenen in Stahlwerken bereichern: An den Werksbahnen zwischen Hütten, Veredelungsanlagen und Walzwerken des Ruhrgebiets führten und führen noch heute häufig Gichtgasleitungen entlang. Dieses hoch giftige Abfallprodukt der Verhüttung von Eisenerz konnte damit an anderer Stelle als Energiequelle genutzt werden.

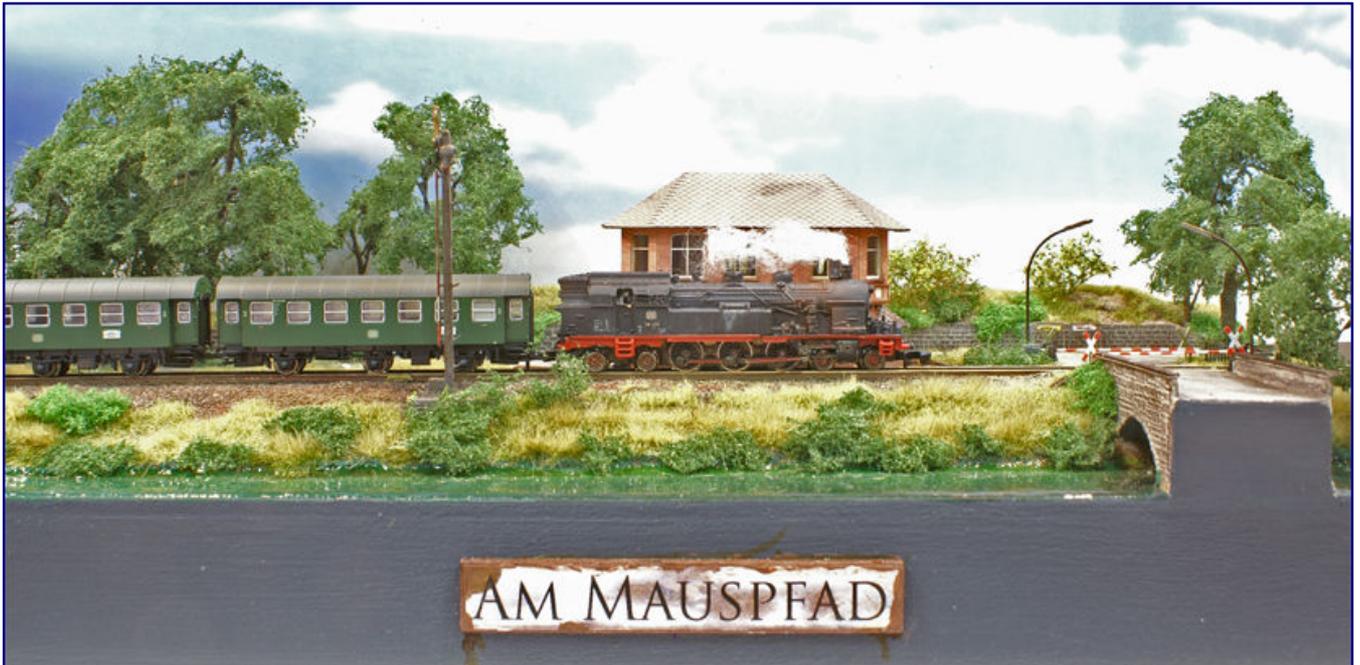
High Tech Modellbahnen führte uns neue Stecksockellösungen für zwei Märklin-Modelle vor: War jener LED-Einsatz für die alte Baureihe 216 (Art.-Nr. 7028 weiß / 7038 gelb) schon vor einigen Jahren schon mal in Aussicht gestellt worden, so handelt es sich bei dem für die Baureihe 01 vorgestellten (7023) um eine Überraschung, besitzt das 2012 ausgelieferte Modell doch bereits ab Werk ein LED-Spitzenlicht.

Achim Grob bekundete hierzu, seine Lösung zeige einen deutlichen Zugewinn, was die Ausleuchtung der einzelnen Laternen betreffe. Insofern sieht er auch hierfür einen Markt. Für die Lötexperten bietet er zudem Produkte aus dem Ersa-Sortiment, als Neuheit sind hier die feinsten Lötspitzen zu nennen, die aktuell erhältlich sind. Ebenfalls vorgestellt wurde die kleinste einstellbare Konstantstromquelle in Gleich- und Wechselstromausführung.

Voran geht es auch bei seinem Ziel, ältere Dampflokender mit dem feineren Fahrwerk aufzurüsten, das Märklin für den Ötender der Baureihen 042 und 043 entwickelt hatte. Es bedarf recht aufwändiger Anpassungen, um problemlos unter die vorgesehenen Gehäuse zu passen. Hier ist aber schon kurzfristig mit der Auslieferung der modifizierten Teile zu rechnen.

Bei Lütke Modellbahn wurden verschiedene Polystyrol-Profile knapp. Immerhin bietet der Olchinger Spezialist nicht nur das übliche weiße Material, sondern auch schwarz oder dunkelbraun durchgefärbtes Material, das perfekt für Umbauprojekte an Güterwagen geeignet ist.

Anwesend waren aber auch noch viele weitere Anbieter, die für Zetties interessante Produkte führen oder Dienstleistungen erbringen: Asoa, Brima, Busch, Carlights, Fohrmann Werkzeuge, Heckl Kleinserien, Heki, Jehewa Modelbouw, Krois Modell, Kuswa, Mazero, Modellplan, MO-Miniatur, Noch, Preiser, Saller Modelle, Star Tec Products, Tams Elektronik, Unique (Minitec), Weinert Modellbau, Werkzeuge Peter Post und weitere.



Dirk Kuhlmann beteiligte sich mit dem Diorama „Am Mauspfad“, das den beschränkten Bahnübergang mit sich anschließender Bachquerung an einer Blockstelle thematisiert.

Ebenfalls präsent waren auch die drei großen Verlage für Eisenbahnbücher und -zeitschriften: Der EK-Verlag, Geramond und die VG Bahn lockten die Besucher mit Angeboten, Gewinnspielen und Neuheiten. Besonders erwartet worden war das neue Güterwagen-Buch von Stefan Carstens bei der VGB.

Das Eisenbahnmagazin, das mit Alba zu Geramond gehört, rief zur Abstimmung über die Ergebnisse des Dioramenwettbewerbs „Verbindung von Schiene und Straße“ in der Erwachsenen- und Jugendkategorie auf. Zwei Dioramen stammten von erwachsenen Zetties: So hatte Pfarrer Markus Krell einen Unfall zwischen einem Regionaltriebzug und einem Auto nachgestellt.

Der Urheber des Werkstücks „Am Mauspfad“ ließ sich ebenso leicht an seiner Handschrift identifizieren. Dirk Kuhlmann hatte dem Stellwerk von 1zu220-Shop eine Kulisse gegeben und an einen Bahnübergang gestellt, an den sich unmittelbar eine kleine Flussüberführung anschließt. Die Ergebnisse der Abstimmung lagen uns bei Redaktionsschluss leider noch nicht vor.

Vertreten waren auch die Verbände Moba und BDEF. Letzterer trug erheblich zum Angebot für den Modellbahnnachwuchs bei, denn das Junior-College Europa wird immer wieder gut angenommen. Das galt noch nicht am Donnerstag und Freitag, denn da bestand für die Mehrheit der Zielgruppe ja Schulpflicht.

An den beiden Wochenendtagen sah das schon ganz anders aus. Da wurde gemalt, geklebt, begrast und geschottert, was das Zeug hält. Am Ende der jeweils rund zweistündigen Mühen steht immer ein kleines Diorama, über das (fast) alle wichtigen Schlüssel-fertigkeiten des Modellbaus vermittelt wurden.



Beliebt wie eh und je war auch das Junior-College Europa, das der BDEF anbot. Kinder konnten sich hier beim Bau eines kleinen Gebäudes und eines dazu passenden Dioramas in vielen Techniken des Modellbaus üben.

Veranstalterseiten:

<http://www.modellbahn-koeln.de>

Seiten der Spur-Z-Aussteller und Verlage:

<http://www.ariitec.nl>

<http://www.asoa.de>

<http://www.aspenmodel.de>

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

<http://www.brilmayer.de>

<http://www.busch-model.com>

<http://www.ekshop.de>

<http://www.faller.de>

<http://www.fohrmann.com>

<http://www.heckkleinserien.de>

<http://www.heki-kittler.de>

<http://www.jehewa-modelbouw.be>

<http://www.joswood-modellbau.de>

<http://www.kibri.de>

<http://www.krois-modell.at>

<http://www.kuswa.de>

<http://www.luetke-modellplan.de>

<http://www.maerklin.de>

<http://www.mazero.de>

<http://www.mkb-modelle.de>

<http://www.modellplan.de>

<http://www.mo-miniatur.com>

<http://www.noch.de>

<http://www.n-tram.de>

<http://www.peter-post-werkzeuge.de>

<http://www.preiserfiguren.de>

<http://www.saller-modelle.de>

<http://www.sceneryproducts.eu>

<http://www.startecproducts.de>

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

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

<http://www.weinert-modellbau.de>

<http://www.z-hightech.de>

Anwesende Verbände:

<http://www.bdef.de>

<http://www.moba-deutschland.de>

Ein vergleichbares Angebot, allerdings gegen eine kleine Kostenbeteiligung, und zusätzliche Spielmöglichkeiten bot die Aktionsfläche „Gleis 5“ der Modellbahn- und Zubehörhersteller an zentralerer Stelle.

Auch sie wurde rege frequentiert und kam bei Kindern wie auch ihren Eltern gut an.

12. Modellbahnausstellung Das Adventstreffen in Zell (Mosel)

Das beliebte Jahresabschlusstreffen in Zell (Mosel) am ersten Adventswochenende schien 2016 unter keinem guten Stern zu stehen. Krankheitsbedingt lichteten sich die Reihen der Aussteller unvorhersehbar, aber leider doch spürbar. Der guten Stimmung tat es keinen Abbruch und minder interessant war es für die angereisten Besucher auch nicht. Wir berichten von unserem Rundgang.

Vielen Besuchern mag es nicht aufgefallen sein, solange es in der Stadthalle voll genug war, dass die leeren Flächen nicht als solche auffielen. Wer regelmäßig an die Mosel fährt, wird aber gleich bemerkt haben, dass die Bühne dieses Mal ungenutzt blieb und auch ein kleiner Teil des Saals komplett unbelegt war.



Das wohl passendste Exponat zum 1. Advent war diese kreisrunde Schneeanlage, in der Zeller Stadthalle stilgerecht präsentiert in einem Adventskranz mit roten Kerzen.

Vorhersehbar war das nicht und so blieb für Organisator Jörg Neidhöfer auch keine Chance, darauf noch irgendwie zu reagieren. Auslöser waren Krankheitsfälle, die zum ersten Mal in den nun zwölf Jahren des Austragens dieser Ausstellung massiv die Reihen gelichtet hatten.

Doch das tat der Stimmung keinen Abbruch. Die Teilnehmer, gleich ob mit eigenen Exponaten oder nur als Zuschauer angereist, tauschten sich beim Aufbau, beim Stammtisch im ehemaligen Zeller Bahnhof oder am gemeinschaftlichen Abendbuffet rege aus. Dabei soll es teilweise auch sehr spät geworden sein.

Für etwas Katerstimmung sorgte die Ankündigung Jörg Neidhöfers, das beliebte Treffen künftig wegen des großen Zeitaufwands, den es ihm abverlangt, nur noch zweijährlich auszurichten. Zum breiten Verständnis, das ihm entgegengebracht wurde, gesellten sich auch Angebote bei Vorbereitung und Durchführung.



Schon lange bevor Ulrich Günther mit seiner Segment-Anlage auf Ausstellungen auftrat, wurde er im Märklin-Magazin mit seinen Dampflok-Umbauten bekannt. Die preußische G 10 ist ein solches Modell, das allerdings in der jüngeren Vergangenheit entstand und das großstädtische Bahnhofsvorfeld als passende Kulisse nutzt.

Wir sind gespannt, welche Entwicklung sich diesbezüglich abzeichnen wird. Noch vor Ort wurde angeregt, den zweijährigen Rhythmus im Wechsel mit der Internationalen Modellbahnausstellung in Köln einzurichten, weil diese Messe sehr zeitnah zum ersten Adventswochende stattfindet.



Hans-Georg Kunz präsentierte diesen Schrankenposten am Rhein, dessen eigenwilliges Gebäude er nach Vorbildvorlagen komplett im Eigenbau erstellt hat.

Unseren Rundgang beginnen wir bei Trafofuchs: Birgit und Volker Brock hatten eine Auswahl des Lieferprogramms und ihre Vorführanlage mitgebracht, auf der Figuren, Bausätze und weiteres Zubehör zu sehen sind.

Darunter betätigen sich beleuchtete Autos als wahre Blickfänger. Zur Einstimmung auf die Tage bis Weihnachten konnten sich Besteller am Stand ihren Trafofuchs-Adventskalender abholen.

Äußerlich in gewohnter Gestaltung der Schokoladenpendants weckten sie Erinnerungen an die eigene Kindheit, versüßen mit Spur-Z-Figuren und kleinen Szenen aber äußerst altersgerecht die Zeit bis Weihnachten.



Jürgen William (Anlage im Bild oben) und Dietmar Allekotte (Anlage im Bild unten) besetzten mit ihren Exponaten den Bereich der Klein- und Kofferanlagen. Hinsichtlich der dargestellten Landschaft und getroffenen Gebäudeauswahl führten sie dem Publikum, wenn auch gleichermaßen gut gelungen, höchst verschiedene Stücke vor.

Wünsche erfüllen konnten sich die Besucher auch bei Bahls Modelleisenbahnen und Aspenmodel, denn beide hatten eine ansprechende Auswahl ihres Sortiments mit nach Zell gebracht. Michael Bahls



Ein VT 115 passiert den Abzweig, der in die Schwerspatgrube Clarashall führt. Die Module von Gerhard Maurer sind immer wieder schön anzusehen, geben sie doch beim Vorbild längst verlorene Motive wieder.

bekundete, nun bald mit dem Abbau von Rückständen fortfahren zu können, nachdem er gesundheitlich bedingt in diesem Jahr pausieren musste.

Nebenan bei Spur Z Ladegut verbreiteten Josephine und Helmut Küpper Weihnachtsstimmung. Ihre Neuheit „Sternenstaub“ führten sie in verschiedenen Farben auf beladenen Wagen vor, boten aber auch die klassischen Einsätze in unterschiedlichsten Ausführungen an.



Manfred Forsts Hafendiorama bildete eine passende Kulisse für Heinrich Müllers Brikettkübelwagen.

Ein zur Jahreszeit passendes Exponat war auch der große Adventskranz mit Kerzen, der mitten im Saal aufgebaut war, ohne seinen Besitzer preiszugeben.

Im Rund aus Tannenzweigen zeigte sich eine wunderschöne, verschneite Winterlandschaft, die von einem Zug umfahren wurde. Eine Krippe im Maßstab 1:220 hatte die Delegation vom Team Z Hamburg mitgebracht.

Zur Elefantensuche lud wieder Ulrich Günther auf seiner Stadtanlage ein. Auch im Moselstädtchen hatten die Kinder

wieder reichlich Freude daran, während ihre Eltern die herrlichen Stadtszenen und verschiedenen Züge bestaunten.



Ebenfalls zur Jahreszeit passte das Thema „Rübenkampagne“. Manfred Forst hatte mit der mobilen Wagenkippanlage eine sehr außergewöhnliche Vorlage ausgewählt, die er dann überzeugend ins Modell umgesetzt hat.

Auf den Modulen von Hans-Georg Kunz drehten derweil nicht nur die Züge ihre Runden. Hier gab es an verschiedenen Stellen auch fahrende Autos zu sehen, angetrieben vom Magnorail-System, das gern auf verschiedenen Messen mit Fahrrädern der Baugröße H0 vorgeführt wird. Neu war der Bahnübergangsposten aus dem Mittelrheintal, das in seiner Form wohl einzigartig ist.



Dirk Rohwerder führte seinen vierständigen Behältertragwagen BTmms 55 vor. Von ihm stammt zudem das auch im Eigenbau gefertigte Flügelsignal auf dem Diorama.

Aus gesundheitlichen Gründen nur zeitweilig anwesend war **Trainini Lokdoktor** Michael Etz. Neben Behandlungen für kleine Spur-Z-Patienten gab es hier auch Vorführungen mit Folie für sogenannte Knitterfelsen.

Nebenan stellten Vertreter vom Team Z Hamburg noch digitales Fahren auf einem großen Schienenoval vor.

Doch auch sonst gab es viel zu sehen: Jürgen William präsentierte seine private Anlage mit reichlich Abstellfläche für ganze Züge, Klaus Moser führte seine rollenden Eigen-



Ein Genuss für die Augen ist Torsten Schuberts Kirmes-Diorama. Inzwischen wächst es sogar wieder weiter, denn beim Riesenrad gibt es noch Handlungs- bzw. Beleuchtungsbedarf.

bauten vor und Dietmar Allekotte hatte eine neue Kofferanlage dabei, deren MBZ-Kartonhäuser sich angenehm vom Großserienangebot abhoben.

Ein Stammgast in Zell (Mosel) ist Gerhard Maurer, hat er doch auch den historischen Bahnhof des Orts nachgebaut, der seit Jahren das Veranstaltungsplakat ziert. Und auch seine Modulanlage Gerhardingen gehört zu den festen Bestandteilen dieser Ausstellung.



Auf dem Diorama „Dörpeder Mühle“ bot sich die Gelegenheit zu einem Größenvergleich der Anschriften zwischen der ersten (rechts) und berichtigten Auflage (links) von Märklins orientroter Baureihe 212 (Art.-Nr. 88216).

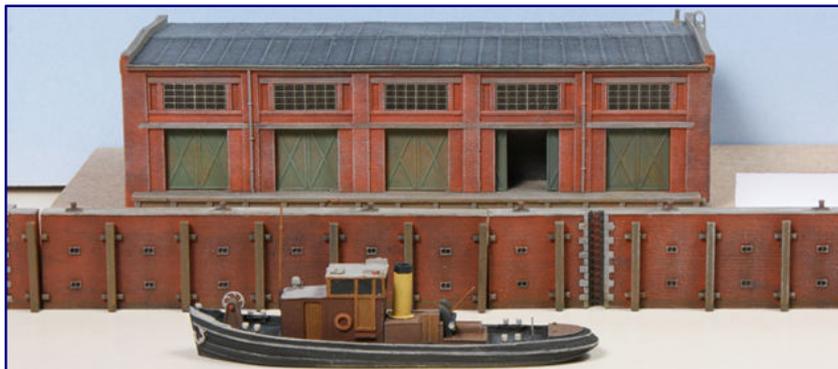
Zuckerrübenverladung zu sehen. Auf einem zweiten Diorama mit Hafenszenen fand auch der Brikettkübelwagen von Heinrich Müller Platz, den ihm HOS Modellbahntechnik nach eigenen Plänen gefertigt hatte.

Zu sehen waren wieder der Bahnhof Baumholder, die Wendemodule Gerhardingen (mit Wassermühle) und Baumholder (mit Amtsgericht, Dienstwohnung und Villa) sowie die Schwerspatgrube Clarashall, auf der uns auch die teilweise beladenen Güterwagen sehr gut gefielen. Zu den Sehenswürdigkeiten auf Schienen gehörte zu dem der TEE-Triebzug VT 11⁵.

Auch Manfred Forst hat dieses Jahr weiter gebastelt und getüftelt. Neben seiner Kofferanlage mit ländlichen Motiven der Schweinehaltung und weiterer Landwirtschaft gab es als Neuheit ein Diorama mit



Die Leopard 2A4 der Bundeswehr, im Diorama bei der Panzerverladung dargestellt, gehören zu den Frühjahrsneuheiten 2016 von Artitec, die vor Ort in Zell erworben werden konnten.



Ein weiterer Eigenbau, dieses Mal aus der Werkstatt von Dirk Rohwerder, ließ sich am Stand von 1zu220-Shop in Augenschein nehmen. Im Schleppe einer V 80 von SMZ war dort der vierständige Behältertragwagen BTmms 55 zu sehen, dessen Bau einst im ZFI-Forum ausführlich zu verfolgen war.



Als passende Kulisse diente das Diorama „Am Mauspfad“ von Dirk Kuhlmann, das nach dem Ende des EM-Dioramenwettbewerbs zu seinem Erbauer zurückgekehrt war.

War die von Jörg Erkel mitgebrachte Vitrine voll mit stehendem Material von Märklin, SMZ und FR Freudreich Feinwerktechnik, ließen sich fahrende Züge auf der Vorführanlage „Kallental“ erleben.

Ebenfalls zu sehen gab es Herbstneuheiten, die ebenfalls schon lieferbar waren, darunter der Kaischuppen, neue Kaimauern und ein Schlepper (Bild oben) sowie der Hafenkran, ein Einfülltrichter oder das Rheinschiff „Helena“ (Bild unten)

Anklang fand auch eine **Trainini®**-Studie des offenen DB-Güterwagens Omm 52 auf den noch recht neuen

Märklin-Fahrwerken für den Kmmks 51 (Insider-Jahreswagen 2014 und 2015), die wir in einer Ausgabe des nächsten Jahres vorstellen möchten.

Immer wieder Blicke zu erheischen vermochten die verschiedenen Exponate von Torsten Schubert, auf denen es viele Lichter und Blinkeffekte gab. Seine Kirmes ließ vor allem mit den sehr aufwändig

beleuchteten Armen des Octopus-Karussells die anwesenden Kindern staunen. Auf dem Diorama „Dörpeder Mühle“ von Dirk Kuhlmann kam es schließlich zu einer vergleichenden Stellprobe der beiden Varianten von Märklins orientroter Baureihe 212.



In Bad Ottingen (Bild oben) lädt die Häuserzeile an der vorderen Modulkante zu ganz genauen Blicken ein, denn die Gebäude verfügen über Einrichtungen und Beleuchtung. Ein ganz anderer Blickfang ist der Lübecks Stadtteil „Bunte Kuh“ mit der namensgebenden Hochhaussiedlung im Hintergrund.

Für eine Neuheitenpräsentation hatte der niederländische Resin-Spezialist Artitec die Ausstellung auserkoren. Es war aber auch eine Premiere für den Hersteller selbst. Peter Jan Haas zeigte aber bei weitem nicht nur die in der Februar-Ausgabe vorgestellten und inzwischen lieferbaren Neuheiten.

Neben Prellböcken, dem deutschen Panzer Leopard 2A4, einem gelben und orangefarbenen Gepäckkarren oder dem Traktor Someca hatte er nun auch eine große Zahl an Herbstneuheiten für die Spurweite Z dabei, die in Zell dem Fachpublikum vorgestellt wurden und auch schon lieferbar waren.



Auf die feine Baustellenampel von Ratimo dürften sich nun etliche Kunden freuen. Rainer Tielke präsentierte sein Schmuckstück, das 2017 neu ins Programm genommen wird, zusammen mit Baustellenblitzen an der Doppelstockbrücke. Für die Lichtsteuerung der Leuchtdioden sorgt eine Elektronik von Tams.

Die meisten dieser Neuheiten widmen sich Hafenthemen: Güter- (7220010) und Kaischuppen (7220011), Kohlenlager (7220012) mit Erweiterung (7220013), Fachwerkschuppen (7220014), Bahn-Nebengebäude (7220015), Hafenkran (7220016) und Einfülltrichter (7220017), eine Kaimauer (7220018) sowie ein Lagergebäude aus Ziegelstein (7220019) sowie das Rheinschiff „Helena“ (7220020) und ein Flussschlepper (7220021).

Erstmals im Weinstädtchen zu sehen war die von Wolf-Ullrich Malm und Hans-Jörg Ottinger zusammengestellte Modulanlage für die Eisenbahnfreunde Bad Schwartau, die in Kürze eine eigene Ausstellung mit reger Spur-Z-Beteiligung planen.

Ein in drei Segmente zerlegtes Modul beeindruckte mit dem großen Stadtbahnhof „Bad Ottingen“ und schönen Hausszenen im Vordergrund. Unter den beleuchteten und eingerichteten Geschäften am Straßenrand fanden sich nicht nur ein Modellbahnfachgeschäft, sondern auch eine Buchhandlung („Lenas Bücherstube“), in der ein Buch der Gattin des Erbauers vorgestellt wird.

Wolf-Ullrich Malm hatte wieder Motive seiner Heimatstadt Lübeck aufgegriffen und Motive des Stadtteils „Bunte Kuh“ umgesetzt. So wollte er im Modell zeigen, wie sich das Antlitz dieses Ortsteil in den letzten Jahren erheblich zum Positiven gewandelt hat.

Absoluter Höhepunkt für die Besucher vor Ort war aber natürlich ein ganz anderes Exponat, dessen Original sie täglich vor Augen haben und deshalb in- und auswendig kennen: Rainer Tielke war mit seinen Modulen der Doppelstockbrücke von Bullay angereist.



Auch eine brandaktuelle Neuheit: Der VT 085 ist mit der Velmo-Platine digitalisiert und bietet neben der Innenbeleuchtung auch die zum Dieseltriebzug passende Geräuschkulisse. Die Wagenübergänge mit Nachbildungen der Faltenbälge hat Ratimo beigesteuert.

Das eindrucksvolle Modell zeigte sich jetzt befahrbar und mit eindrucksvoller Hintergrundkulisse, mit der auch die erforderliche Tiefenwirkung eintrat. Welcher Zug auch immer die obere der beiden Brückenetagen befuhr und anschließend im Kaiser-Wilhelm-Tunnel verschwand, die Augen der Besucher verfolgten jeden Zentimeter ganz genau.

Sie glaubten förmlich hoch über den Weinhängen auf dem Aussichtsturm zu stehen und auf die beiden Schiffe herabzuschauen, die da gerade im Flussbett die Brücke kreuzten. Am Zell abgewandten Ufer sorgte eine Baustelle für Verkehrsstörungen. Wenigstens war die Straßenverengung für die Gäste nett anzuschauen.

Der von einer Tams-Elektronik gesteuerte Leitblitz wies den Autofahrern den sicheren Weg vorbei an den Baustellenfahrzeugen, eine perfekt ausschauende Baustellenampel warb nicht nur für eine kommende Ratimo-Z-Neuheit, sondern sicherte auch den einspurig geführten Verkehr am Nadelöhr.

- Beteiligte Aussteller mit Internetseiten:**
- <http://www.artitec.nl>
 - <http://www.aspenmodel.de>
 - <http://www.bahls-lokomotiven.de>
 - <http://www.efs-badschwartau.de/>
 - <http://www.forstberg.de>
 - <http://www.gerhardingen.de>
 - <http://www.malm1.de/dosto>
 - <http://www.modellbahn.1zu220.info>
 - <http://www.ratimo-z.de>
 - <http://www.spurzladegut.de>
 - <http://www.trafofuchs.de>
 - <http://www.z-lights.de>
 - <http://zotti.lena-johannson.de/>
 - <http://www1zu220-shop.de>

Und so leitete die beliebte Darbietung auch 2016 wieder in Richtung eines spannenden Modelljahrs 2017 und schloss gleichzeitig in bester Atmosphäre mit vielen netten Gesprächen mit einem sicher als gelungen zu bezeichnenden ab. Hoffen wir, dass uns Zett an der Mosel lange erhalten bleiben möge! Unser voller Dank geht an dieser Stelle an den Organisator Jörg Neidhöfer!

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Einige Wunschlisten sind bei uns eingegangen:

Wir bedanken uns bei den Lesern, die uns eine Aufstellung ihrer Wunschmodelle rückgemeldet haben. Einige haben frei heraus die Lücken benannt, die sie in ihrem Bestand spüren. Andere haben je Fahrzeugkategorie (Dampf-, Diesel- oder Ellok, Triebwagen/-zug, Reise- und Güterwagen) je ein Vorbild genannt, dessen Umsetzung im Maßstab 1:220 sie vermissen.

Bevor wir hier zusammenfassend die am häufigsten genannten Fahrzeuge nennen, wiederholen wir unseren Aufruf! Reichen Sie uns weiter ein, was aus Ihrer Sicht in der Spurweite Z noch fehlt. Je mehr Personen sich beteiligen, umso repräsentativer wird das Bild, das wir gewinnen.

Gerne nehmen wir die Spielwarenmesse Anfang Februar 2017 zum Anlass, die Ergebnisse Ihrer Zuschriften mit den verschiedenen Herstellern zu erörtern, die für eine Umsetzung in Frage kommen.

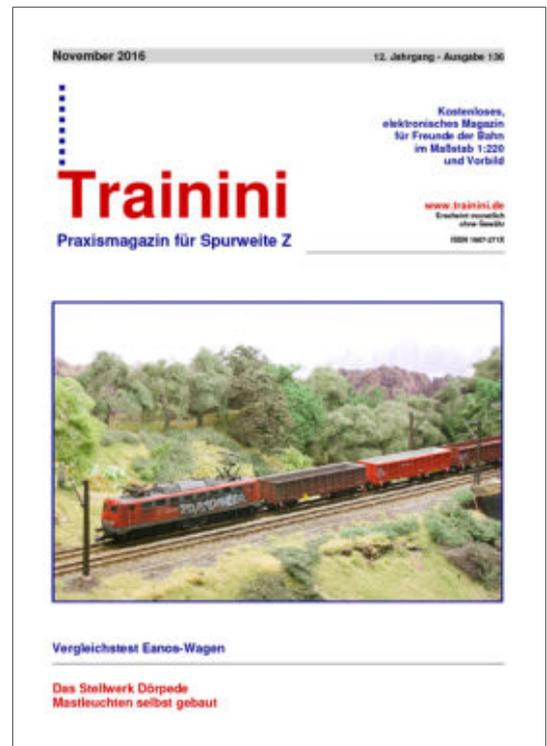
Eine kleine Auswahl aus drei Zuschriften, die wir bislang erhalten haben, geben wir im Folgenden, teilweise gekürzt, wieder. Die Wünsche unserer Leser enthalten neben Erwartetem wie etwa einer altroten Serienlok V 160 der DB (Epoche III) auch viele weitere, äußerst interessante Ideen:

Es fehlen vor allem Dampflokomotiven und Reisezugwagen:

Was Deinen Aufruf zur Benennung von Wunschmodellen betrifft, da hätte ich so einige...

Märklin:

- Generell sollte Märklin seine bewegliche Steuerung noch einmal dahingehend überarbeiten, dass die Breite der alten Dampfloks (ohne bewegliche Steuerung) nicht überschritten wird. Auf meiner Anlage scheiden die neuen Dampfloks weitgehend aus, da ich wegen der größeren Breite dieser Dampfloks die Bahnsteige verschmälern müsste, was unweigerlich Kollateralschäden mit sich bringen würde. Und ich denke, dass ich mit diesem Problem nicht alleine dastehe.
- Von der BR 050 - 053 fehlt immer noch eine Version mit ÜK- oder 52er-Kessel. Viele Fünzfziger wurden bereits mit ÜK-Kessel ausgeliefert, hunderte (...) erhielten in den 1950er und 1960er Jahren im Rahmen eines Kesseltausches freigewordene (...). Beide Kesselversionen waren bis zum Einsatzende (...) anzutreffen.



- BR 042: Nachdem Märklin vor etlichen Jahren mit einem „Wolpertinger“ gegläntzt hatte (88272), wäre es meines Erachtens jetzt an der Zeit für ein korrektes Modell dieser Baureihe, das eine Beschriftung als BR 042 tatsächlich verdient.
- BR01¹⁰: Wie steht es um das bereits seit einigen Jahren angekündigte Bahls-Modell? Ist damit innerhalb der nächsten zwei oder drei Jahre zu rechnen? Ansonsten wäre dies auch ein Fall für Märklin - dann aber bitte von vornherein richtig!
- Von der BR 150 wünsche ich mir noch eine Version in grüner Lackierung, aber mit der Beschriftung der Epoche IV, so wie sie ab 1968 bis zur Umlackierung (in Blau/Beige oder Rot) überall bei der DB unterwegs war. (...)
- Es fehlen nach wie vor Eilzugwagen (auch Eilzuggepäckwagen) der Vorkriegsbauarten (in geschweißter Bauweise), wie sie nicht selten noch in den 1970er Jahren in Gebrauch waren und - was die Gepäckwagen betrifft - sogar noch Anfang der 1980er Jahre in Eilzügen anzutreffen waren.
- Bei den Kesselwagen fehlen 2-achsige wie auch kurze 4-achsige Waggons in grauen / olivfarbenen Lackierungen, wie sie bis in die 1980er Jahre in großen Stückzahlen bei den Gesellschaften EVA und VTG eingestellt waren. Oft wurden Ganzzüge ausschließlich aus solchen EVA- und/oder VTG-Kesselwagen gebildet.
- Die Märklin-Bahnsteiglampen (Art.-Nr. 601228) sollten durch eine deutlich verbesserte Neuauflage ersetzt werden: mit zwei LED (anstatt einer, so dass der Schlagschatten des Masts entfällt), mit weißem Licht und mit einem praxistauglichen elektrischen Anschluss. Die Abmessungen des Modells 601228 erscheinen mir in Ordnung.



Die schwere Güterzugellok der Baureihe 150 steht in einer grünen Ausführung für die Epoche IV auch auf dem Wunschzettel der Zetties. Foto: Olaf Wrede, Archiv Späing

Viessmann / Märklin / Conrad:

- Die seit etwa 15 Jahren im Handel befindlichen Ausfahrtsignale (sowohl Fertigmodelle als auch Bausätze, allesamt Bauart Viessmann) könnten eine Überarbeitung vertragen! Abgesehen davon, dass es sich um N-Modelle mit verkürztem Mast handelt, entsprechen vor allem die Lichtfarben z.T. nicht mehr dem aktuellen Stand der Technik.

Zumindest eine Neuauflage mit korrekten Farben (für das Signalbild Sh1 2 x Weiß statt 2 x Gelb, für das Signalbild Hp2 Orange statt Gelb und für [...] Hp1 und Hp2 [...] ein vorbildnahes, kaltes Grün) würde ich sehr begrüßen, vor allem als Bausatz. Wenn ein neues Ausfahrtsignal außerdem dem Maßstab 1:220 näherkäme, dann umso besser - das würde mir einen zeitaufwändigen Eigenbau ersparen. (...)

Jochen Brüggemann, per E-Mail

Gedanken zu jeder Art von Fahrzeugen:

In Ihrer letzten Ausgabe des Trainini, haben Sie dazu aufgerufen, Wunschmodelle für die Spur Z zu benennen. In der nun schon recht langen Geschichte der Spur Z gab es eine Vielzahl von Modellen, so dass es erstaunlich wenig Lücken an attraktiven Modellen gibt, die es nicht gibt bzw. noch nicht gab.

Die Suche war denn auch gar nicht so leicht. Ich habe eine kleine Liste aller Fahrzeuggattungen zusammengestellt (siehe unten), die sich bestimmt gut auf jeder Spur-Z-Anlage machen würde. Besonders würde mir die schwere Rangierdampflok BR 81 gefallen, (...) da Märklin mit der BR 80 bewiesen hat, was nunmehr möglich ist.

Ob und inwieweit sich diese Modelle in Spur Z realisieren lassen, bleibt den Konstrukteuren von Märklin überlassen.

Dampfloks: Schwere Rangierlok BR 81
Dieselloks: V 65 / BR 265
E-Loks: BR 141

Diesel-Triebwagen: BR 515 / BR 815
Dampf-Triebwagen: kein Vorschlag („Kittel“ existiert schon)
Elektro-Triebwagen: ET 30 (BR 430; Anm. der Redaktion)

Personenwagen: Eilzugwagen B4ywe-30/50 2 (Gruppe 30; Anm. der Redaktion)
Gepäckwagen: Gepäckwagen LPw4i
Güterwagen: Muldenkippwagen
Omni 51

Rafael Bettermann, Bremen

Einem persönlichen Dialog folgte dieser Brief:
Nachdem Du mir am Sonntag in Zell gesagt hast, dass Du meine Liste gerne per Mail (...) hättest, kommt sie nun hier:



Auch der „Steckdosen-IC“ Baureihe 515/815 gehört zu den immer wieder genannten Wunschmodellen für die Spurweite Z.

1. Neuentwicklungen

515/815 in rot und ozeanblau-beige
628⁴ in grün-weiß und verkehrsrot
(430/830 rot und ozeanblau-beige)

141 248-5 (Karlsruher Zug-Lok)
141 grün, ozeanblau-beige, rot-weiß
(186 mit „richtigem Kasten und stimmigen Lampen“ - nicht wie die 185 von Märklin!)

Bvmz 185 rot-weiß und blau-weiß
Wittenberger Kopf verkehrsrot
(Autotransporter als Güterwagen, auf den ca. 8 - 10 Autos passen)

(1110.5 orange mit Schürze, 3 Streifen und ÖBB-Pflatsch)

2. Umlackierungen existierender Modelle

110³ verkehrsrot
112 rot-beige, (...) DB
WRmz 137 rot-weiß

(...) Dann hoffen wir alle mal, dass Du mit der Idee etwas erreichen kannst.

Michael Fuhry, per E-Mail

Rokuhan-Neuheit exklusiv bei 1zu220-Shop:

Exklusiv im 1zu220-Shop (<http://www.1zu220-shop.de>) ist derzeit eine weitere Rokuhan-Neuheit erhältlich. Als sechste Variante der Zweisystemlok Baureihe 181² wird bei Jörg Erkel eine in Ozeanblau-Elfenbein lackierte Maschine der Deutschen Bahn AG (Art.-Nr. T950-6; Noch 7297106) angeboten.

Technisch ist die Neuheit mit den zuvor gelieferten Modellen identisch. Optisch weicht sie aber nicht nur durch den „Dürr-Keks“ von der zuerst angebotenen Bundesbahnlok „Lorraine“ ab, die inzwischen werksseitig ausverkauft ist.

Das Modell mit der Betriebsnummer 181 217-1 trägt die Führerhausnummern weder an der üblichen Stelle einer Bundesbahn- noch einer DB-AG-Lok dieser Baureihe. Sie war damit auch im Vorbild eine kleine Besonderheit, die korrekt nachempfunden wurde.

Einen kleinen Kompromiss stellt die Wiedergabe des Bahnlogos dar: Hier wurde wohl aus Kostengründen auf eine weiße Grundfläche verzichtet und der rote Rahmen direkt auf den beigefarbenen Lokkasten gedruckt, was aus normalem Betrachterabstand kaum auffällt.

Mit dieser dritten Nachbildung einer Lokomotive aus der Zeit nach 1993

ist nun auch ein Modell für die Übergangszeit vor Einführen des verkehrsroten Lackierschemas erhältlich. Gerade bei dieser Europa-Lok hatten die Ursprungsfarbgebungen sehr lange Bestand. Die Neuheit eignet sich daher perfekt zur Bespannung von Interregio- und Intercityzügen in den DB-Produktfarben, kann aber auch im Güterverkehr eingesetzt werden.

Erstmals vorgestellt wurde dieses Modell von Jörg Erkel auf dem Adventstreffen in Zell (Mosel).

Befristete Einstiegsaktion bei Toy-Tec:

Toy-Tec (<http://www.toy-tec.de>) bietet in seinem elektronischen Vertrieb nur noch bis zum 23. Dezember 2016 einen vergünstigten Einstieg in die Modellbahnsteuerung ALAN. Im Bereich „Aktuelles“ ist eine Probierversammlung mit dem Namen „Basis“, bestehend aus Brain-L und PSU-060. Damit kann beispielsweise ein Gleisplan erstellt und der Lok- und Wagenbestand erfasst werden oder lässt es sich auch ganz einfach ein Eindruck vom System gewinnen.

Eine Produktbeschreibung ist unter <http://toy-tec.de/produkte/grundkomponenten/produkt-40100-basis/> zu finden.

Tag der Modellbahn im Rückblick:

Anlässlich des 2. Tags der Modelleisenbahn hat Noch in Wangen die Tore zu seiner Produktion geöffnet. Die beiden Geschäftsführer Dr. Rainer Noch und Sebastian Topp sowie der Betriebsleiter Thomas Schröder führten mehrere Gruppen mit begeisterten Modellbahnfreunden durch die Produktion und Logistik.



Die sechste Variante von Rokuhans Baureihe 181² (Art.-Nr. T950-6; Noch 7297106) im Bundesbahn-Lack, aber mit „Dürr-Keks“ der privatisierten Bahn ist derzeit exklusiv nur beim 1zu220-Shop zu haben.

Seit dem letzten Tag der offenen Tür vor einigen Jahre hat sich mit dem Neubau der Logistik-Halle und eines vollautomatischen Lagersystems viel verändert. Entsprechend beeindruckt zeigten sich daher auch die Teilnehmer und verfolgten interessiert den „Geschichten aus dem Nähkästchen“ der drei Firmen-Führer.



Anlässlich des Tags der Modellbahn durfte der Hobbynachwuchs bei Noch fleißig Dioramen bauen und mit nach Hause nehmen. Foto: Noch

Für den Modellbahn-Nachwuchs gab es am Folgetag in der Modellbau-Welt Bastelgelegenheiten. Unter Anleitung von Sandra Carlucci bauten die Kinder und Jugendlichen tolle Dioramen und Mini-Landschaften, die sie anschließend auch mit nach Hause nehmen durften.

Noch wertet dies als Erfolg und blickt schon jetzt auf den 3. Tag der Modelleisenbahn am 2. Dezember 2017.

Und auch Faller hatte zu diesem Anlass seine Pforten geöffnet. Nach Voranmeldung bestand zu zwei Uhrzeiten die Möglichkeit einer 45 Minuten dauernden Werksführung, die Einblicke in verschiedene Produktionsabteilungen gewährte.

Durchgehend eingeladen waren Groß und Klein zu Bastelstunden, in denen sich kleine Winterszenen erstellen ließen, die sich anschließend als Weihnachtsdekoration oder auch als -geschenk einsetzen ließen. Geöffnet waren auch die Miniaturwelten-Ausstellung und der Werksverkauf.

Als Beispiel für private Initiativen sei der Dortmunder Insider-Treff (DoIT) genannt, der seinen Weihnachtsstammtisch auf den 2. Dezember 2016 verlegt hatte. Neben netten Fachgesprächen und gutem Essen gab es den ganzen Abend lang viele Züge im Betrieb zu erleben. Der große C-Gleis-Parcours füllte, wie jedes Mal, über alle Tische den gesamten Hotelsaal.



Beim Dortmunder Insider-Treff (DoIT) war am 2. Dezember 2016 unter anderem dieser Zug unterwegs, der an die Zustände in der frühen Nachkriegszeit und das damals übliche Hamstern und „Fringsen“ (bischöflich legitimierter Kohlenklau) erinnerte.

Und da dieses Treffen ähnlich eines Tags der offenen Tür stattfand, fanden viele Hotelgäste den Weg hierher und staunten bewundernd den fahrenden Garnituren zu. Viele Züge waren nach konkreten The-

men zusammengestellt worden: So waren hier neben einem Eilzug aus den letzten Jahren des Dampfbetriebs US-Güterzüge, der TEE Rheingold, ein Lokzug auf dem Weg ins Ausbesserungswerk oder auch ein Hamsterzug der Nachkriegszeit zu sehen.

Die Märklin-Auslieferungen im Weihnachtsgeschäft:

Ausgeliefert ist inzwischen die Wagenpackung „Rübenkampagne Schweiz“ (Art.-Nr. 82540). Neben dem von Modellbau Laffont hergestellten Hartkartonbausatz einer Rübenverladeanlage enthält die Zusammenstellung fünf Güterwagen Bauart Eanos der SBB. Vier dieser Wagen sind braun lackiert, tragen Schutzbügel an den Bremsumstellern und weisen zwei leicht unterschiedliche Bedruckungsbilder auf. Beim fünften Exemplar in pinkfarbenem Lack handelt es sich im Vorbild um ein Einzelstück.

Passend zum Thema des Produkts sind die fünf offenen Güterwagen moderner Bauart mit geschweißten Y25-Drehgestellen auch ab Werk beladen worden.



Die herausnehmbaren Einsätze zeigen Zuckerrüben, die für eine Großserienumsetzung auch überraschend ansprechend ausgefallen sind.

Zum Einsatz kamen nach unserem Eindruck Hirsekörner, die zwar recht groß wirken und keine Anhaftungen von Erdboden wiedergeben, aber die keinesfalls runde Form geernteter Rüben besser vermitteln als viele Ladegüter größerer Spurweiten mit Senfkörnern.



Rechtzeitig vor Weihnachten ausgeliefert wurden die Wagenpackung „Rübenkampagne Schweiz“ (Art.-Nr. 82540; Bild oben) mit gelungen wirkenden Ladeguteinsätzen und einem Laserschnittbausatz sowie der werksseitig patinierte VTG-Knickkesselwagen (82485; Bild unten). Foto oben: 1zu220-Shop, Jörg Erkel

Bereits ab Werk ausverkauft sind die patinierten Knickkesselwagen für die Epoche VI. Es handelt sich um Wagen, deren Gestaltung und Betriebsnummer mit den Exemplaren aus dem zwanzigteiligen Display identisch sind. Sie unterscheiden sich von ihnen durch die neue Einzelverpackung und die werksseitig aufgebraute Alterung. Stellvertretend für diese ansprechend wirkenden Modelle zeigen wir hier den VTG-Wagen mit der Artikelnummer 82486.

Sehr gefreut haben wir uns über die folgende Neuheit: Die Zugpackung „Nahverkehr“ (81770) mit einer Lok der Baureihe V 36 brachte ein unerwartetes Detail mit. Es betrifft die drei Personenwagen mit offenen Einstiegsbühnen an den Enden, im Volksmund meist „Donnerbüchsen“ genannt.

Wagen nach dem roten DB-Lackierschema für Triebwagen wurden einst als zusätzliche Mittel- oder Beiwagen verwendet. Da die elektrischen Fahrzeuge keine Dampfheizung besaßen, konnten sie diese Wagen nicht beheizen. Die DB stellte daher Öfen in ihnen auf, um im Winter für wohlige Wärme zu sorgen. Märklin hat die Kaminöffnungen im Dach nun erstmals im Modell wiedergegeben, was die Modelle vorbildgerecht von grünen Wagen abhebt.

Im Vergleich zur früheren Nahverkehrspackung 81416 (mit einer Dampflok der BR 86) von 1999 fallen auch die silberfarbenen geprägten Fensterrahmen angenehm auf. Von ihnen unterscheiden sich auch die

Anschriften: Die Neuheit ist nach der Klassenreform von 1956 angesiedelt und zeigt daher zwei Wagen der 2. Klasse und einen mit 1. wie 2. Klasse, alle drei nun auch mit DB-Kekschen.

Bereits bei der vorherigen Auflage entfernt wurden die Gravuren der Zuglauf- und früheren DRG-Wagennummernschilder. Die korrekt in RAL 1001 beige ausgeführten Anschriften und Zierlinien heben sich perfekt vom in RAL 3004 purpurrot ausgeführten Lack ab. Der gemischtklassige Wagen trägt zudem ein aufgedrucktes Zuglaufschild Bremen - Hude - Blexen.



Einen für die Blütezeit der V 36 typischen Nahverkehrs zug (81770), bestehend aus der teilmodernisierten V 36 237 und drei rot lackierten Donnerbüchsen mit Ofenheizung, hat Märklin in gelungener Weise aufgelegt und nun ausgeliefert.

Auch die Zuglok V 36 237 ist in Niedersachsen zu Hause. Sie trägt Untersuchungsanschriften aus dem AW Opladen vom 30.10.1958 und ist im Bw Delmenhorst (BD Hannover) beheimatet, wie ihre lupenreinen Anschriften verraten. Statt eines DB-Emblems besitzt sie noch den Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“.

Das gut laufende Modell mit warmweiß-rottem Lichtwechsel an den beiden Enden trägt noch eine Aufstiegsleiter ohne Aufstiegssperre, was Ende der fünfziger Jahre im noch nicht von der Elektrifizierung erreichten Norden noch durchaus üblich war. Korrekt ist für diese Vorbildlok auch die Position des Aufstiegs.

Mit der gewählten Betriebsnummer passt die von Märklin umgesetzte Form nun auch zum Vorbild. Damit werden einige Kritikpunkte aus unserem Test für dieses Modell glücklicherweise obsolet. Für optische Abwechslung zur Erstaufgabe sorgt ein weiteres Ausstattungsmerkmal, denn es handelt sich um eine Maschine, die (noch) ohne erhöhten Kühlwasserausgleichsbehälter unterwegs ist.

Statt des Typhons auf dem Führerhausdach trägt sie eine Druckluftpfeife, die erst erheblich später ersetzt werden sollte. Bis zum Ende ihrer Dienstzeit bei der DB sollte sie aber die Glocke auf der Motorhaube behalten, die ein formneues Teil zu sein scheint. Einziger Kritikpunkt an dieser Stelle ist, dass dieses dunkel vernickelte Ansetzteil wie auch die Leiter besser vor dem Lackieren montiert und in die schwarze Farbgebung einbezogen werden sollten.

In der Summe werten wir diese Zusammenstellung als sehr gelungen und nominieren, da es sich bei der Lok um eine in diesem Jahr erstmals ausgelieferte Formneuheit handelt, die Zugpackung „Nahverkehr“ für die Neuerscheinungen des Jahres 2016 in der Kategorie Lokomotiven.

Herpa-Accessoire wieder lieferbar:

Wer seiner Modellbahnanlage eine Flughafenszene gönnt, der kommt um ein Accessoire nicht herum, das bei Herpa nun wieder lieferbar ist.

Die historischen Fluggasttreppen mit Schlepper (Art.-Nr. 551809) haben am Einstieg zum Flugzeug keine Verbreiterung wie ihre modernen Pendants und sind in der Höhe auf diejenigen Flugzeuge angepasst, die die Mehrheit unserer Leser aufgrund der gewählten Epoche bevorzugen dürfte.



Die historischen Fluggasttreppen mit Schlepper (Art.-Nr. 551809), passend zu vielen Flugzeugen für die Epoche III, wie hier der „Super-Connie“, sind wieder lieferbar.

Faszination Modellbahn 2017 in Sinsheim:

Vom 10. Bis zum 12. März 2017 findet in der Halle 6 der Messe Sinsheim wieder die Faszination Modellbahn (<http://www.faszination-modellbahn.com>) statt. Die Messe ist täglich von 9:00 Uhr bis 17:00 Uhr geöffnet. Karten gibt es neben der Tageskasse auch im elektronischen Vorverkauf. **Trainini®**-Leser erhalten bei Vorlage eines Kupons aus den folgenden beiden Ausgaben einen Rabatt von 2,00 EUR auf den Eintrittspreis.

Zusätzlich gibt es eine Verlosung auf den Anbieterseiten, bei denen sich ebenfalls Eintrittskarten gewinnen lassen. Der bekannte Fernsehmoderator Hagen von Ortloff, der dieses Jahr in den Ruhestand trat, wird die Messe auch als Aussteller beehren und historische Modellbahnen aus der Zeit nach 1940 bis etwa 1950 in Form sehr seltener Stücke präsentieren.

Für Kinder und Jugendliche gibt es Mitmachaktionen und das beliebte Junior-College Europa des BDEF. Im Bereich der Spur Z ist die Organisation nun auf die Z-Freunde International e.V. übergegangen und so rufen auch wir an dieser Stelle auf, den Ausstellungsbeauftragten Sylvester Schmidt tatkräftig zu unterstützen und so zu einer gelungenen Präsentation beizutragen.

Der Jahresendspurt bei AZL:

Gleich sechs neue Lokmodelle bringt der Dezember 2016 von American Z Line. Die EMD SD70ACe der NS setzt das Nostalgiefarbenprogramm mit einer Gestaltung der früheren Virginian (Art.-Nr. 63110-8) fort, während die Lok gleichen Typs von der KCS de Mexico (63106-1 / -2) ihre schwarz-rot-gelben Standardfarben zum silberfarbenen Dach trägt.



Die EMD SD70ACe der NS (Art.-Nr. 63110-8) trägt eine Nostalgie-lackierung, die an die frühere Virginian erinnert. Foto: AZL / Ztrack

Auch die SD70M-2 der gleichen Bahngesellschaft wie das zuerst genannte Modell trägt eine schwarze Standardlackierung (63124-1 bis -3). Zu den Neuheiten gehört auch noch eine dritte Lok der



Zu den Neuheiten gehören im Dezember auch die EMD SD70ACe der KCS de Mexico (Bild oben) und die EMD GP30 der CB&Q (Bild unten). Fotos: AZL / Ztrack

NS, ebenfalls im schwarzen Lack: Die EMD SD 45 (63213-1 bis -3) zeigt sich allerdings mit einer „hohen Nase“.

Je drei Betriebsnummern bietet AZL auch von der EMD GP38-2 der L&N (62515-1 bis -3) und der EMD GP30 im knalligen Rot CB&Q (62113-1 bis -3) an. Die einzigen Güterwagen in diesem Monat sind Maissirup-Kesselwagen der NATX mit Cerestar-Werbung, erhältlich einzeln (913815-1 / -2) oder als Viererpackung (903815-1).

Eine Rückkehr ins Programm feiern einige schwere Personenwagen im oxidroten Farbton der Pennsylvania. Von den Endaussichtswagen gibt es drei Exemplare mit den Namen „Joel Chandler Harris“, „Baffin Bay“ und „Continental Hall“ (71803-1 bis -3), dazu noch zwei passende Postwagen (71903-1 / -2).

Weitere Informationen und Fotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie wie immer unter <http://www.americanzline.com>.

Sonderwagen auch bei Küpper erhältlich:

Zur Modellbahnausstellung am 21. und 22. Januar 2017 in Bad Schwartau wird es auch einen zur Stadt passenden Sonderwagen in der Spurweite Z geben. Auf Basis des Märklin-Kühlwagens 8600 zeigt der vom TraditionsHersteller bedruckte Zweiachser eine türkisblaue Seitenfläche mit weißen Betriebsanschriften und Werbung für die dort hergestellten Fruchtkonfitüren.

Nach Auslieferung wird es dieses Sondermodell auch im Vertrieb von Spur Z Ladegut Josephine Küpper (<http://www.spurzladegut.de>) geben.

Flexgleis von Atlas Model Railroad:

Wie bereits berichtet, steigt mit Atlas Model Railroad (<http://www.atlasrr.com>) ein weiterer Anbieter in die Spurweite Z ein. Die Aktivitäten sollen sich aber auf Gleismaterial beschränken. Im Kontakt mit dem Hersteller wurden uns Weichen als nächstes Projekt angekündigt. Interessant ist dabei vor allem, dass Atlas in der Vergleichsbaugröße N auf unterflurige Antriebe setzt. Da zeichnet sich im Maßstab 1:220 wahrscheinlich ein echtes Novum für den Großserienbereich ab!

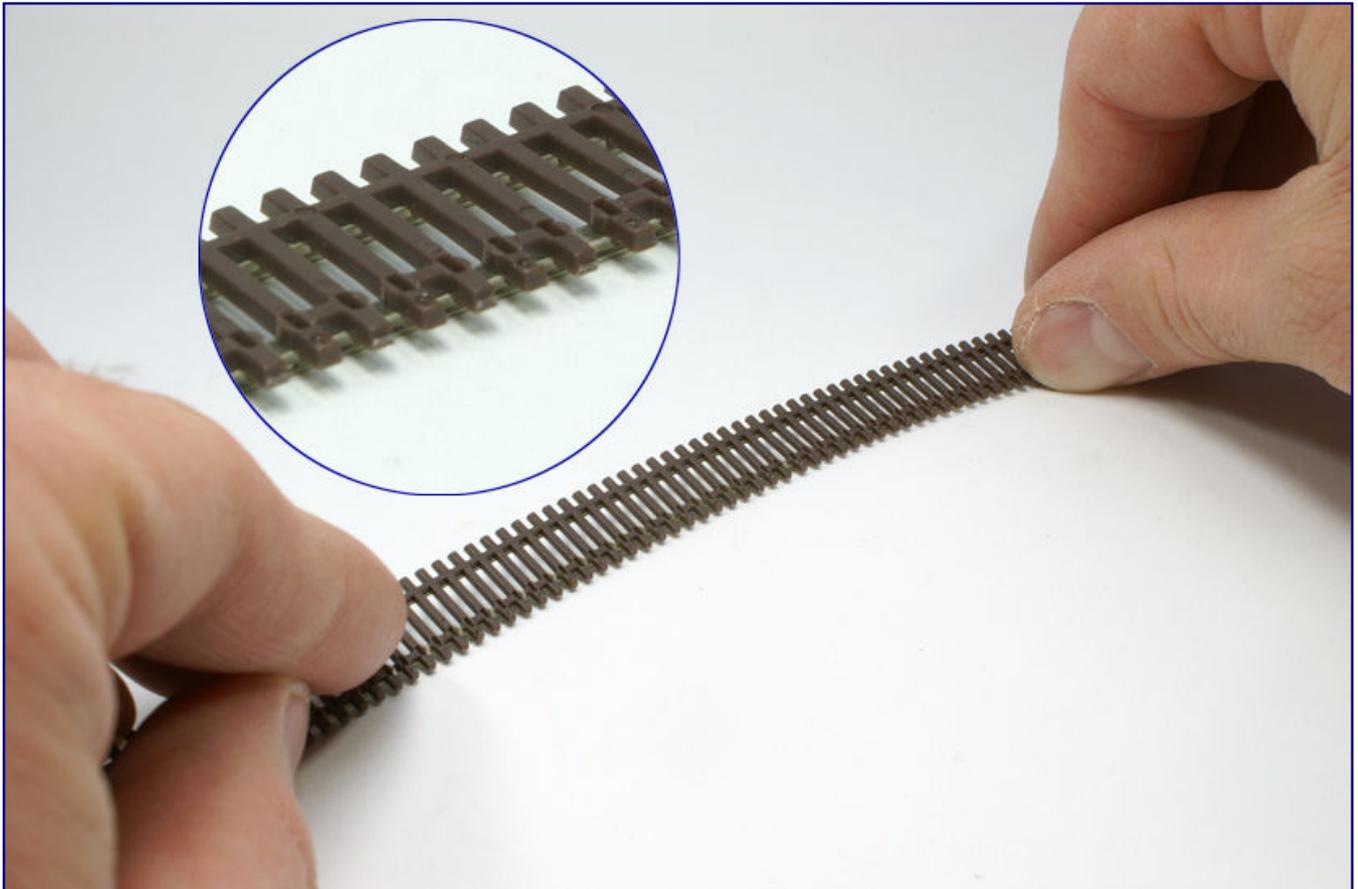
Abgeschlossen ist die Konstruktion eines Flexgleises, das nun bald unter der Artikelnummer 2810 Einzug ins Programm halten wird. Wir durften uns anhand eines Modells vorab von seinen Qualitäten überzeugen und stellen es unseren Leserinnen und Lesern nun an dieser Stelle vor.



Mit diesem Hilfswerkzeug (Art.-Nr. 401) werden die von der Spur N stammenden Schienenverbinder (2090) verletzungsfrei aufgesetzt.

Interessant erschien uns zunächst, dass der Hersteller es als längstes, auf dem Markt erhältliches Spur-Z-Flexgleis bewirbt. 24 Zoll ist es lang, was umgerechnet knapp 61 cm entspricht. Das sind aber rund 5 cm weniger als bei den Märklin-Gleisen 8594 (Holzschwellen) und 85941 (Betonschwellen). Liegt der scheinbar großspurigen Ankündigung etwa eine gehörige Fehleinschätzung des Marktes zu Grunde?

Wir haben das Gleis daher zunächst umgedreht und erst einmal seine Unterseite betrachtet. Dort setzt Märklin auf ein durchgehendes Schwellenband, das sich grundsätzlich nicht vom Schienenmaterial unterscheidet, das herstellerseitig nicht als Flexgleis bezeichnet wird. Für ein Verlegen in großen Bögen ist es einseitig an mindestens jeder zweiten Schwelle einzuschneiden.



Da ab Werk einseitig jede zweite Schwelle im Band unterbrochen ist, lässt sich das neue Atlas-Superflexgleis (2810) leicht, knickfrei und gleichmäßig biegen, ohne vorher vom Kunden eingeschnitten werden zu müssen.

Atlas hat hier weitergedacht und diese Trennstellen gleich in seinen Formen berücksichtigt: Zeigt eine Gleisseite eine durchgehende Verbindung zwischen den Schwellen, wechseln sich auf der gegenüberliegenden, außen zu verbauenden, Seite jeweils eine lose Verbindung und eine Lücke ab. Damit lässt es sich exakt einer Richtung biegen. Soll ein Gegenbogen folgen, ist das Gleis abzutrennen und gegenläufig wiederanzusetzen.

Dies zeigt, wie Atlas ein Flexgleis definiert bzw. welche Ansprüche dieser Anbieter daran stellt: Aus Sicht des Anbieters ist das genannte Märklin-Gleis wohl nicht als flexibel einzustufen und die eigene Werbebotschaft folglich richtig.

Als Schienenprofil haben die Amerikaner jenes nach Code 55 verwendet, das auch bei den hauseigenen Spur-N-Gleisen zum Einsatz kommt. Im Vergleich zu Märklin-Gleisen fällt damit sowohl das Gleisprofil, aber auch die Höhe der Schwellen niedriger aus. Es wirkt ausgesprochen fein und wenig aufdringlich.

Auch der dunkelbraune Farbton des Schwellenbands scheint gut getroffen. Der Abstand der einzelnen Schwellen zueinander ist mit 2,4 mm (entspricht 528 mm beim Vorbild) sehr eng und folgt dem schweren Oberbau, der auf US-Bahnen üblich ist. Für deutsche Hauptstrecken (1. Ordnung), auf denen 600 bis 620 mm Schwellenabstand üblich sind, ist das Atlas-Gleis mit einer Maßabweichung von nur 0,3 bis 0,6 mm also auch glaubhaft einsetzbar.

In der Nahbetrachtung erkennen wir eine jeweils unterschiedliche Nachbildung der Maserung auf den Holzschwellen, allerdings beschränkt sich diese auf deren Mitte. An den Rändern schließt sich in Richtung der Nachbarschwelle jeweils eine glatte Fläche an, was das Erscheinungsbild zumindest aus der Nähe etwas beeinträchtigt. Gut gefallen uns die sehr fein wiedergegebenen Kleisenen, die ohne weitere Details auskommen.



Im Direktvergleich zum Märklin-Gleis (links) zeigt sich das feinere Gleisprofil, das sich auch auf die Gesamthöhe des Gleises positiv auswirkt. Märklin-Räder laufen trotzdem problemlos über das Atlas-Gleisstück, ohne auf den Kleisenen aufzusetzen.

Wegen des identischen Gleisprofils empfiehlt Atlas Model Railroad dieselben Schienenverbinder, die in ihrem Spur-N-Programm zum Einsatz kommen. Sie tragen dort die Artikelnummer 2090 und sind separat erhältlich. Ohne Verletzung der Finger aufsetzen lassen sie sich mit einer dreispitzigen Aufsetzhilfe (401): Sie sieht Öffnungen für Schienenverbinder der Spuren H0, TT und N/Z vor, in denen sie eingesetzt werden, um sie dann problemlos auf das Profilende aufzuschieben zu können.

Ein gewichtiges Kaufargument für das neue Atlas-Gleis könnte der Preis werden, worauf der Spur-Z-Neueinsteiger auch selbst hinweist. Sofern sich auch Vertriebspartner in Deutschland und dem europäischen Ausland an der für die USA ausgegebenen Preisempfehlung orientieren können, sollte das Superflexgleis (2810) nur etwa die Hälfte eines vergleichbar langen Märklin-Gleises kosten!

Wir sind gespannt, denn Atlas Model Railroad ließ uns auf Anfrage wissen, auch schon Vertriebspartner in Deutschland zu haben. Allerdings sind uns diese bislang nicht bekannt und bis dato auch über die Herstellerseiten noch nicht zu ermitteln.

Weltmeisterlich digitalisiert:

In der letzten Ausgabe haben wir in einer Meldung die neue Digitallösung von Velmo für Märklins Triebzüge VT 08⁵ vorgestellt. Sie bietet neben der in Zusammenarbeit mit Ratimo entwickelten Lösung für die Baltenbälge auch eine vorbildgerechte Geräuschkulisse.

Von dieser konnten wir uns in Zell (Mosel) nun auch persönlich überzeugen, denn Rainer Tielke hatte den Muster- und Vorfühzug dabei. Unsere Leser können dies über folgenden Link ebenfalls tun:

<https://www.youtube.com/watch?v=LNUK9vLmxT8&list=PLqn1EYGXbAbq4W489JcKtBV996R-mtkbH>

Wer sich das Video angeschaut hat, wird nachvollziehen können, warum diese Neuheit von uns jetzt noch eine Nominierung zu den Neuerscheinungen des Jahres 2016 in der Kategorie Technik erhält. Ein Händlerverzeichnis finden Interessenten übrigens auf den Seiten von Velmo (<http://www.velmo.de>).

Ein ganz besonderer Gast im Miwula:

Am 2. Dezember 2016 um kurz nach 14:00 Uhr hat das Miniatur-Wunderland Hamburg seinen 15.000.000. Besucher empfangen. Der mit Konfetti-Regen überraschte Gast freute sich über eine Torte, lebenslang freien Eintritt zur weltgrößten Schauanlage und soll noch dadurch besonders geehrt werden, dass im neu entstehenden Venedig im Italien-Abschnitt ein Stadthaus („Palazzo“) nach ihm benannt wird.

Der jüngste Abschnitt, der Italien von Rom bis zum Vesuv in Ausschnitten wiedergibt, hat noch einmal zu einer weiteren Zunahme der Besucherzahlen geführt. Trotzdem gibt Mitbegründer Frederik Braun zu: „Kurz vor der Eröffnung des Wunderlandes haben wir davon geträumt im Jahr 100.000 Besucher zu bekommen. Hätte man mir erzählt, dass wir nach 15 Jahren und ein paar Monaten unseren 15.000.000. Besucher erwarten, hätte ich wahrscheinlich gedacht, dass wir uns bei den Nullen geirrt haben.“

Der Startschuss fürs Märklineum soll nun bald fallen:

Ab Mitte 2019 soll das neue Märklin-Museum für die Öffentlichkeit zugänglich sein. Nach der Baufreigabe durch die Stadt sollen die Arbeiten bereits Anfang 2017 mit dem Entkernen des bestehenden Gebäudes von 1956 starten, das ins Firmenmuseum einbezogen wird. Bis Ende 2018 soll dann das gesamte Areal fertig bebaut sein.

Interessierte Besucher sollen in der Bauphase zu ausgewählten Terminen die Möglichkeit haben, den Baufortschritt der großen Modellbahnanlage zu verfolgen, die ein Kernelement der neuen Attraktion wird.

Zwischen dem Erdgeschoss und dem ersten Stock des bestehenden Gebäudes muss dafür eine Decke weichen, damit genug Raum frei wird.

Auf mit einer Grundfläche von rund 300 m² wird in mehreren Bauabschnitten über die Eröffnung des Museums hinaus die imposante Anlage entstehen. Im zweiten und dritten Obergeschoss sollen künftig die historischen Exponate präsentiert werden.



Aus der vertrauten Straßenperspektive beim Erreichen des Märklin-Werks wird sich das künftige Märklin-Museum in dieser Gestaltung dem Besucher präsentieren. Foto: Kehrbach Planwerk / Märklin

Einbezogen wird auch ein zugekauftes Gebäude aus dem Jahr 2000. Dieses soll nach umfangreichen Umbaumaßnahmen auf rund 1.500 m² Fläche eine Empfangshalle für Besucher, Schulungsräume, ein Servicecenter, eine Fundgrube und ein Bistro bieten. Zugang erhalten die Gäste über den Innenhof des Werksgeländes oder über die Stuttgarter Straße. Die Zufahrt per Auto erfolgt mit einer neuen Abbiegespur über die Reuschstraße.

Die architektonische Gestaltung der neuen Erlebniswelt hat Kehrbach Planwerk aus Schwabach übernommen, während für den Innenausbau und das Museumskonzept das Innenarchitekturbüro Noack & Etschmann verantwortlich zeichnet.

Der künftige Name der Ausstellung ist Ergebnis einer Mitarbeiterbefragung: Unter der Bezeichnung Märklineum soll es große und kleine Besucher gemeinsam in die faszinierende Welt der Modelleisenbahn eintauchen lassen. Ebenso sollen die Besucher auch Einblicke in die aufwändige Produktion erhalten, wie der geschäftsführende Gesellschafter Florian Sieber betonte.

Trainini-Redaktion wieder vervollständigt:

Unsere Stellenanzeige in der letzten Ausgabe hatte Erfolg. Wir können nun erfreut mitteilen, dass mit der Januar-Ausgabe, offiziell also zum Jahresbeginn 2017, unsere Redaktion wieder auf drei Köpfe angewachsen wird.



Dirk Kuhlmann aus Leverkusen wird ab dem Januar 2017 die Redaktion von **Trainini®** vervollständigen. Foto: eigenes Werk

Alle Beteiligten waren und sind sich einig, dass die neue Besetzung auch zukünftig den Erfolg unseres Magazins sichern und weiter ausbauen wird. Nach einer ersten Kennenlernphase im Rahmen der laufenden Redaktionsarbeit sollen die Aufgaben gemeinsam besprochen und zumindest teilweise auch neu verteilt werden.

Denn es geht nicht einfach darum, unseren verstorbenen Kollegen Bernd Knauf möglichst ebenbürtig zu ersetzen. Das möchte unser neuer Kollege Dirk Kuhlmann aus Leverkusen, den wir in unseren Reihen herzlich willkommen heißen, auch gar nicht. Er wäre lieber als vierter Mann eingestiegen und möchte, wie wir, dass Bernd in seiner Einmaligkeit in guter Erinnerung bleibt.

Dirk bringt hervorragende Kenntnisse und Fertigkeiten im Landschaftsbau mit, weiß mit dem Fotoapparat bestens umzugehen und hat darüber hinaus auch langjährige Berufserfahrungen im Journalismus. Damit passt er auch neben seiner menschlichen Art perfekt in unsere Mannschaft.

Und auch die entstandene Lücke im Bereich der Technik- und Digitalthemen werden wir wohl sinnvoll schließen können. Als freier Mitarbeiter und Autor hat sich mit Andreas Hagendorf ein Experte bei uns beworben, der seine Modellbahnerfahrungen bei Velmo gesammelt hat und dort wohl auch eine neue Leidenschaft entdeckte.

Für Chefredakteur Holger Späing ist er zudem kein Unbekannter: Beide kennen sich wegen der Freundschaft ihrer Eltern aus Jugendjahren, hatten sich aber aufgrund von Umzügen für mehr als zwei Jahrzehnte aus den Augen verloren.

Freuen Sie sich mit uns: **Trainini® Praxismagazin für Spurweite Z** wird wieder spannend und hoffentlich auch noch weiter an Qualität gewinnen!

Auszeichnungen für Noch:

Nach sieben Jahren erreicht die Firma Noch aus Wangen (Allgäu) zum zweiten Mal den Gesamtsieg im Leistungsspiegel Modellbahn/Zubehör in der Umfrage von „Markt intern“. Alle zwei Jahre führt das Fachblatt eine Umfrage unter ca. 3.500 Spielwaren- und Modellbahnfachhändlern durch. Bewertet wurden die vier Bereiche „Produktpartnerschaft“, „Ertragspartnerschaft“, „Vertriebspartnerschaft“ und „Fachhandelspartnerschaft“ der Lieferanten.

Noch siegte in allen vier Abfragebereichen und sicherte sich damit souverän den Gesamtsieg. Chefredakteur Oliver Knoll betonte das „Fachhandels-Online-Konzept mit fairer Einbindung der Modellbahn-Händler als ausschlaggebendes Argument für diese hohe Anerkennung“.

Die Wangener sind unverändert der einzige Hersteller in der Modellbau- und Spielwarenbranche, der Teile der eigenen Online-Umsätze als Provision an seine Fachhändler ausbezahlt und damit den stationären Fachhandel in Zeiten des immer intensiveren Absatzes über das Internet finanziell stärkt.

Und auch eine weitere Auszeichnung ging derweil ins Allgäu: Auch für seine Ressourcen-Effizienz wurde der Zubehörspezialist prämiert. Schon am 5. Oktober 2016 erhielt Noch-Betriebsleiter Thomas Schröder von MdL Franz Untersteller, Minister für Umwelt, Klima und Energiewirtschaft BW, die Auszeichnung „100 Betriebe für Ressourcen-Effizienz“.



Freude bei den Noch-Geschäftsführern Sebastian Topp (links) und Dr. Rainer Noch (Mitte) über die Auszeichnung: Die Wangener Firma ist Gesamtsieger im Leistungsspiegel Modellbahn/Zubehör der Zeitschrift „Markt intern“. Foto: Noch

Die Auswahl erfolgte auf Grund des Erfolges des vorangegangenen NOA!-Projektes („*Noch Optimalere Abläufe!*“), das schon 2007 an den Start ging. Das abteilungsübergreifende Projektteam erhielt den Auftrag, die gesamten Material- und Informationsflüsse im Unternehmen zu erfassen, zu visualisieren und die Effizienzpotentiale daraus zu quantifizieren.

Die von ihm angestoßenen Optimierungen führten über die darauf folgenden Jahre dazu, dass die gesamte Gebäudestruktur sowie die Logistik innerbetrieblich bis hin zum Endkunden komplett verändert und darüber eine jährlichen Ressourcen-Einsparung im fünfstelligen Euro-Bereich ermöglicht wurde.

Herpa-Flugzeugmodelle für den Frühling 2017:

Der Dietenhofener Modellspezialist hat seine Neuheiten für die Monate März und April 2017 bekannt gegeben. Wir haben aus den Serien Herpa Wings und Snapfit wieder ausgesucht, was übliche Anlagengrößen nicht sprengt und in Mitteleuropa anzutreffen war oder ist.

Darunter sind bei den Wings-Modellen einige besondere Umsetzungen wie die letzte Version der legendären „Constellation“, die bei der TWA „Jetstream“ genannt wurde oder die Yak-40 aus der Sowjetunion in Diensten einer Hamburger Gesellschaft:

General Air Yakovlev Yak-40 (Art.-Nr. 558358),
TWA Trans World Airlines Lockheed L-1649A „Jetstream“ (558372),
Alsie Express ATR-72-500 (558396) und
Tyrolean Airways De Havilland Canada DHC-7 „Innsbruck“ (558419).

So einiges findet sich auch bei den im Flug dargestellten Modellen in vereinfachter Gestaltung (Snapfit):

Niki Airbus A320 (609708-002; Wiederauflage mit geänderter Registration),
Vueling Airbus A320 „Leonardo da Vueling“ (610889-001; Wiederauflage mit geänderter Registration)

Air Malta Airbus A320 "Valetta" (611411),
TUI Airlines Netherlands (Arkefly) Boeing 787-8 „Dreamliner“ (611459) und
TUI Airlines Belgium (Jetairfly) Boeing 787-8 „Dreamliner“ (611466).

FR-Neuheiten zum Redaktions- und Jahresschluss:

Zum Redaktionsschluss erreichte uns noch die Meldung von FR Freudenreich Feinwerktechnik, dass der neu entwickelte und in der letzten Ausgabe ausführlich vorgestellte Güterwagen der UIC-Bauart Eanos einen „Bruder“ für die ausgehende Bundesbahnzeit (Epoche IV) erhält.

Vorlage für die in einer Auflage von 60 Exemplaren exklusiv für 1zu220-Shop (<http://www.1zu220-shop.de>) hergestellte Serie ist ein Werksfoto von Talbot aus dem ersten Baujahr 1988. Für die zunächst als Eanos 052 (Art.-Nr. 49.337.01) eingestellten Wagen ohne Feststellbremse hat FR eine dem Vorbild folgende Änderung der Bodengruppe vorgenommen.



Dank einer Formenänderung in der Bodengruppe und neuer Drehgestelle konnte FR Freudenreich Feinwerktechnik nun auch den offenen Güterwagen Eanos 052 aus der Produktion von Talbot des Jahres 1988 nachbilden. Fotos: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Eine vollständige Neuentwicklung sind auch die WU-Drehgestelle mit Parabelfedern dieser ersten Serie, die Märklin bislang übrigens nicht im Formenbaukasten hat, wie wir in unserem Testbericht auch angemerkt hatten. Ein korrekter Drehzapfenabstand mit unabhängiger Kupplungsführung ist auch für dieses Modell selbstverständlich. Lackiert ist das Modell nach RAL 8012 rotbraun und mit weißen Anschriften im Tamponverfahren bedruckt.

Eine weitere, jetzt angekündigte Neuheit wird in eigener Verantwortung (<http://www.fr-model.de>) verkauft, ist parallel aber auch beim genannten Händler zu beziehen. Es handelt sich um ein Sondermodell des gedeckten Güterwagens Grs „Oppeln“ mit Bremserbühne aus dem Bestand der DB (49.334.121) für die Epoche III.

Dieser Wagen ist ähnlich eines Kühlwagens grauweiß lackiert und trägt ein bedrucktes Werbeschild des Konfitürenherstellers Schwartau auf der Tür. Anlass der lizenzierten Auflage ist die Modellbahnausstellung in Bad Schwartau im Januar 2017.

In eigener Sache:

Bevor wir im Januar mit einem Jahresrückblick und der Kür der Neuerscheinungen des Jahres 2016 starten, möchten wir auf eine kleine Änderung aufmerksam machen: Die bisherige Rubrik „Impressionen“ soll einen treffenderen und eindeutigeren Namen erhalten.



The image shows a screenshot of the Trainini website. At the top left is the logo 'Trainini®' with the tagline 'Praxismagazin für Spurweite Z'. Below this is a horizontal navigation bar with five items: 'Modell', 'Vorbild', 'Gestaltung', 'Technik', and 'Literatur'. The item 'Impressionen' is circled in red and has a red arrow pointing to it from the right. Below the navigation bar, the text reads 'Leserbriefe und Meldungen' followed by the main heading 'Zetties und Trainini im Dialog'. A red italicized paragraph follows: 'Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdata 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.'

Die bisherige Rubrik „Impressionen“ soll ab Januar 2017 einen treffenderen Namen erhalten, der sowohl aktuelle Meldungen, Leserbriefe als auch Reportagen beherbergen kann.

Dies geschieht vor allem vor dem Hintergrund, dass es hier vorrangig um Messe- und Ausstellungsberichte geht und dort auch Eindrücke und Emotionen verarbeitet und wiedergegeben werden. In der Theorie des Journalismus ist das ein Merkmal von Reportagen.

Als Rubrikennamen eignet sich dieser Begriff aber nicht vollumfänglich, weil er nicht zu Leserbriefen und allen übrigen Meldungen passt, aber vielleicht finden wir auch dafür noch eine treffende Bezeichnung. Jedenfalls hoffen wir, dass nicht nur wir, sondern auch Sie sich unter dem neu zu wählenden Rubrikennamen wiederfinden werden.

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 diese 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)
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Torsten Schubert, Hendrik J. Späing

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\(at\)trainini.de](mailto:redaktion(at)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\(at\)trainini.de](mailto:leserbriefe(at)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.