

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



Gedekte Vielfalt bei Freudenreich

**Unsere Landschaft nimmt Formen an
Rasante Rollschuhfahrt im Sternenlicht**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ich weiß nicht, wie es bei Ihnen vor Ort aussieht, aber für meine Region kann ich sprichwörtlich attestieren: Dieser Sommer fiel ins Wasser. Wenn es mal nicht geregnet hat, dann hat uns eine schwüle Hitze den Schweiß auf die Stirn getrieben.

Doch allen Dingen sollten wir ja etwas Gutes abgewinnen können. So gibt es sicher viele Pflanzen, die das Wasser nach den zu trockenen Monaten davor gut gebrauchen konnten, um Früchte zu tragen, die uns erfreuen werden.

Und für uns ergibt sich einfach mehr Zeit zum Basteln, als wir es uns hätten vorstellen können. Tatsächlich konnte ich einige Bauprojekte vorantreiben, von denen Sie das eine oder andere schon bald hier finden könnten.

Aber heute lasse ich noch anderen den Vortritt: Dirk Kuhlmann war ebenso fleißig und hat an unserem Erläuterungs- und Vorföhrdiorama weitergearbeitet. Nachdem es im letzten Monat schon Strukturen angenommen hat, gilt es nun, ihm nach und nach eine natürlich wirkende Oberfläche zu geben.

Wie sich das überzeugend arrangieren lässt, erklärt mein Redaktionskollege heute sehr ausführlich. Nach jeder neuen Folge nimmt er gern Ihre Anregungen entgegen, welche Dinge er möglichst noch integrieren sollte, um weitere Kniffe zu vermitteln. In den nächsten beiden Folgen wird es übrigens mit dem Auftrag von Grasfasern weitergehen.

Doch wir haben noch mehr zu bieten, denn von einem Sommerloch kann keine Rede sein. Mögen die Auslieferungen bei Märklin derzeit auch eine Pause eingelegt haben, so haben wir mit dem gedeckten Güterwagen Gr 20 ein sehr interessantes Modell bei FR Freudenreich Feinwerktechnik gefunden. Zusammen mit dem G 10 war er dem Gattungsbezirk Kassel zugewiesen.

Sie werden die Gemeinsamkeiten, aber auch die Unterschiede zu seinen Vorgängern und auch Nachfolgern in unserem Artikel beschrieben finden. Wir hoffen, Ihnen auf diese Weise eine interessante Bereicherung des Modellangebots näherbringen zu können und zu helfen, diesen Wagen vorbildnah einzusetzen.

Unterwegs waren wir auch im Nachwuchsbereich und sind dort auf etwas gestoßen, das zumindest am Rande mit der Modelleisenbahn zu tun hat. Zu faszinieren weiß es aber eh jeden Modellbahner! Dortmunder Grundschüler haben ein ganzes Jahr auf Rollschuhen geübt und geprobt, um ihr Musical „Sternenlicht-Express“ in der Turnhalle aufzuführen.

Nicht zufällig war es identisch mit dem Erfolgsgaranten „Starlight Express“ aus dem benachbarten Bochum. Wie authentisch und treffend die Kinder ihre Darbietung hinbekommen haben, durfte ich beim anschließenden Besuch des Originals feststellen. Auch das ist uns einen Bericht wert, mit dem wir bestimmt auch unsere Leserinnen und Leser begeistern können.

Was sonst noch im Umfeld unserer Spurweite passiert, lesen Sie natürlich auch wieder in dieser Ausgabe. Ich wünsche Ihnen dabei wieder viel Freude und selbstverständlich auch noch ein paar Sonnenstunden!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort.....	3
--------------	---

Modell

Austausch erwünscht	5
---------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Schotter, Sand und Erde.....	12
------------------------------	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Alt und neu auf den Gleisen	23
Als das Dampfross aufstieg.....	25

Aktuelles

Der Starlight-Express zieht.....	28
Zetties und Trainini im Dialog.....	40

Impressum	50
-----------------	----

Wir danken Joachim Bügel (Eisenbahnstiftung) und der Starlight Express GmbH für ihre Unterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 19. August 2017

Titelbild:

Schwer zu schleppen hat V 300 001 an ihrem langen Güterzug. Direkt hinter der Lok ist eine Gruppe gedeckter Wagen verschiedener Bauarten eingereiht, unter denen an auch zweiter Stelle ein Gr 20 „Kassel“ mitläuft.

Die Bauart Kassel von FR Austausch erwünscht

Mit dem Gr 20 der DB, seinem Pendant der ostdeutschen Reichsbahn und dem DRG-Vertreter in Form der Bauart Kassel hat FR Freudenreich Feinwerktechnik den wohl populärsten gedeckten Wagen der Austauschbauart umgesetzt. Wir haben uns das DB-Modell und seine Geschichte genauer angesehen.

Ab 1909 bauten die deutschen Länderbahnen Güterwagen nach einheitlichen Merkmalen und Grundsätzen. Der wohl bekannteste Vertreter dieser sogenannten Verbandsbauart ist der bei der DB später als G 10 bezeichnete gedeckte Wagen mit flach gewölbtem Dach. Mit über 120.000 Exemplaren war er damals gleichzeitig der zweithäufigste Wagen, übertroffen nur noch vom offenen Wagen Om der Verbandsbauart.

Diese gedeckten Güterwagen waren bei der Reichsbahn in die Gattungsbezirke München und Kassel eingeordnet. Er hatte bereits eine Tragfähigkeit von 17,5 t, entsprach sonst aber noch weitgehend den preußischen Normalien. Die sehr flache Dachform war den hochliegenden Bremserhäusern geschuldet, die sicher von den Pfeifzeichen des Lokführers zum Anlegen der Bremsen erreicht werden sollten.

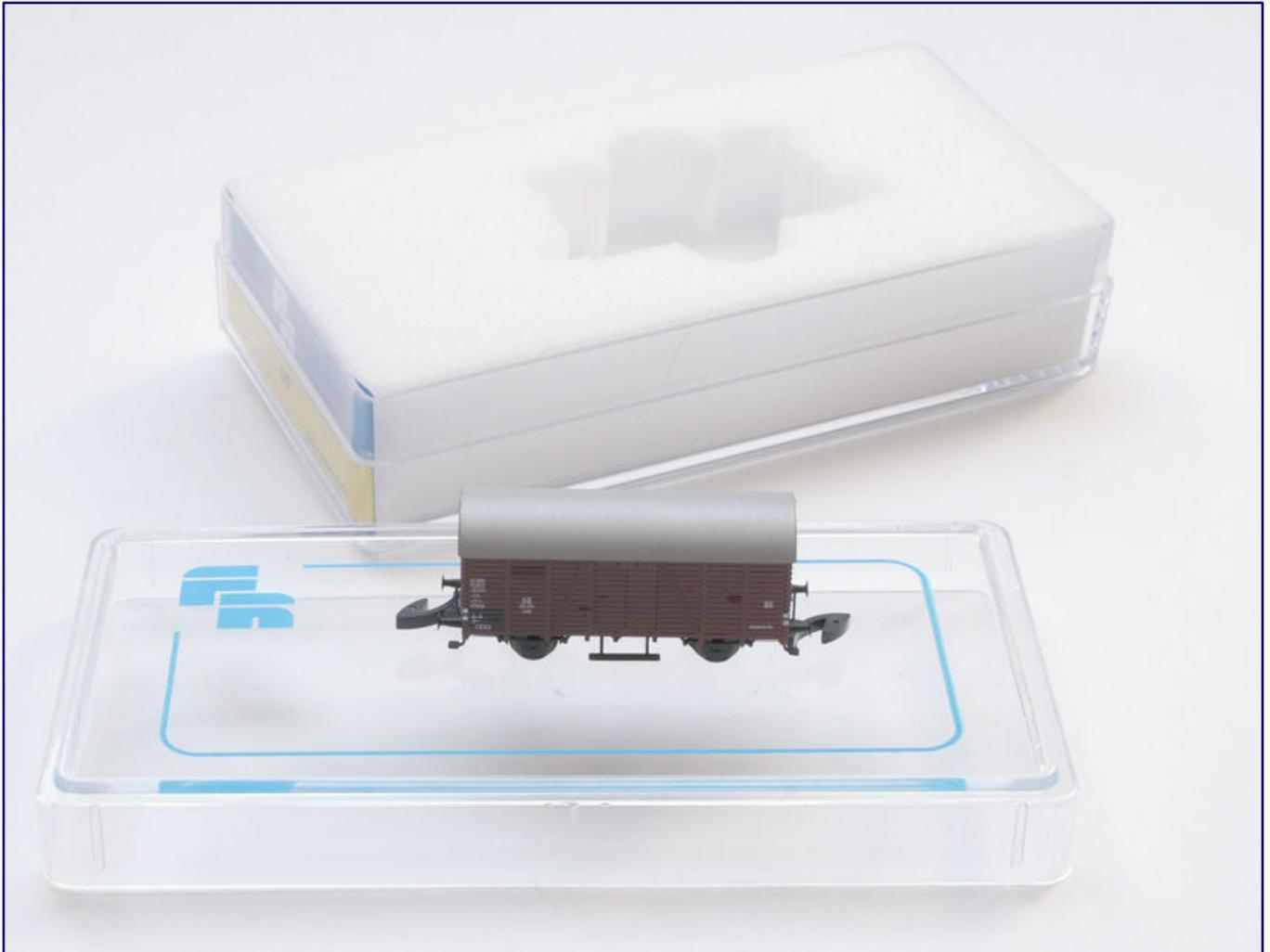


Die ab 1927 gefertigten Güterwagen der Verbandsbauart basierten auf der Austauschbauart (späterer G 10), die sie ablösen sollten. Am Fahrwerk und der Anordnung von Schiebern und Lüftern lässt sich dies deutlich ablesen. Wesentlicher Unterschied zu den Vorgängern war das stark gewölbte Tonnendach, das auch an diesem Gr 20 der DB deutlich zu sehen ist. Er wurde 1957 auf dem Gelände des BZA Minden auf Zelluloid festgehalten. Foto: Bustorff, Archiv Eisenbahnstiftung

Als nach dem Ersten Weltkrieg rund 54 % der Güterwagen, immerhin rund 333.000 Wagen, mit der mehrlösigen Kunze-Knorr-Bremse ausgerüstet wurden, konnten auch Güterzüge durchgängig gebremst gefahren und ihre Höchstgeschwindigkeit auf 75 km/h gesteigert werden.

So gründete die junge Deutsche Reichsbahn schon 1920 den Allgemeinen Wagennormenausschuss und begann dann 1923, die Verbandsbauarten zu den Austauschbautypen weiterzuentwickeln. Sie legte jetzt nicht mehr nur einheitliche Abmessungen der Einzelteile fest, sondern auch deren Fertigungs- und Bautoleranzen, womit erstmals der Austausch von Schachteilen ohne Anpassungsarbeiten möglich wurde.

Der gedeckte Wagen der Austauschbauart besaß selbstverständlich diese Merkmale, glich seinem oben erwähnten Vorgänger aber verkehrlich, weil Ladegewicht, Tragfähigkeit und Ladefläche und übrigens auch der Achsstand identisch waren. Deshalb reihte ihn die DRG ebenfalls in den Gattungsbezirk Kassel ein - erst die DB vergab unter der Bezeichnung Gr 20 eine eigene Gattungsnummer.



Da mit dem Nachfolger der Gattung Opeeln bereits eine wesentliche Vorarbeit geleistet war, schob FR Freudenreich Feinwerktechnik nun den „Kassel“ als teilweise Neukonstruktion nach. Im Bild zu sehen ist die getestete DB-Ausführung (Art.-Nr. 49.334.141).

Konstruktiv wich der Waggon jedoch in vielen Merkmalen von der Verbandsbauart ab. Zwar hatte sein Aufbau die gleiche Länge und Anordnung von Lüftungsöffnungen und Klappen, doch die Ladetüren waren geringfügig breiter und erstmals hängend ausgeführt (beim G 10 diente nur die untere Türschiene der Lastaufnahme, die oberen hatten Führungsfunktion).

Zudem waren die neuen Wagen mit Spurwechsel-Laufwerken zum Übergang auf die russische Breitspur ausgestattet, die Felder neben den Türen besaßen Diagonalstreben zur Versteifung und die Stirnwandungen waren stehend angebracht, was beim G 10 im Rahmen von Umbauten nachgeholt wurde. Das Dach bestand aus Holzbrettern und war von außen mit einem Gewebe bespannt, das mit eingedickter Firnis unter Rußzusatz abgedichtet war.

Auffälligster Unterschied zu den älteren Vorgängern waren aber das hochgewölbte Tonnendach und das direkt auf das Untergestell gesetzte Bremserhaus. Dies war durch die Kunze-Knorr-Bremse möglich geworden, die von Anfang an zur technischen Ausrüstung gehörte. Die Bremserkurbel war damit ja nur noch zum Festlegen abgestellter Wagen und beim Rangieren erforderlich, doch auch längst nicht jedes Exemplar war überhaupt mit einer Handbremse ausgestattet.



Um den Unterschied im Fahrwerksbereich deutlich zu machen, haben wir den Gr 20 (Mitte) neben zwei „Oppeln“ gestellt. Der deutlich kürzere Achsstand und das fehlende Sprengwerk sind nun nicht zu übersehen.

Von 1927 bis 1928 beschaffte die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft in mehreren Serien insgesamt nur 8.263 Exemplare des gedeckten Wagens der Austauschbauart. Dass es nicht mehr wurden, lag einerseits an der Weltwirtschaftskrise, die der durch Reparationsleistungen gebeulteten Staatsbahn weiter zusetzte, und andererseits an technischen Fortschritten: Die DRG war führend an der Weiterentwicklung der Schweißtechnik beteiligt, die schließlich die Bauart Oppeln ermöglichte.

Rund 4.000 Wagen gelangten nach dem Zweiten Weltkrieg zur DB und blieben dort noch längere Zeit im Einsatz. Einige Wagen erhielten nach 1945 neue Lüftungsklappen, verschlissene Bremserhäuser wurden von der Bundesbahn hingegen konsequent abgebaut. Ein kleiner Teil des Bestands wurde in den Fünffüßern zu Behältertragwagen BT 10 und BTr 10 umgebaut, indem Tragschienen für die Behälter auf das Fahrgestell geschweißt wurden.

Ausgewählt wurden hierfür nur Exemplare, deren Wagenkästen einen schlechten Unterhaltungszustand aufwiesen. Von 1960 bis 1966 bezog die DB schließlich noch einen Teil ihrer bereits ausgemusterten Vertreter in ihr Gmms-60-Umbauprogramm ein. Der letzte Waggon im ursprünglichen Zustand rollte, inzwischen als Gklm 193 bezeichnet, 1977 aufs Abstellgleis.



Der erste Eindruck der Neuheit ist gut, trotzdem muss sich das Modell einem Test unterziehen.

Die Umsetzung ins Modell

Harald Freudenreich ist mit seinem neuen Modell, das zeitgleich als Version ohne Handbremse in den Beschriftungen der Bundesbahn (Art.-Nr. 49.334.141), DRG (49.334.151) und DR der früheren DDR (49.334.161) aufgelegt worden ist, einen nachvollziehbaren Schritt gegangen.

Für diesen Test herangezogen haben wir die DB-Variante, die wie auch die Ost-Ausführung in der Epoche III angesiedelt ist.

Der Aufbau seiner Vorbildvorlage ist mit dem der vollständig geschweißten Nachfolgebauart Oppeln (Einheitsbauart) identisch, sehen wir von der Niettechnik ab, die 1927/28 noch zum Einsatz kam. Wir werden auf diesen Punkt später noch einmal zurückkommen.

Maße und Daten zum offenen Güterwagen Gr 20 (ex Gr Kassel)			
	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer	9.100 mm	41,4 mm	41,4 mm
Höhe über SO	4.100 mm	18,6 mm	18,6 mm
Größte Breite	3.050 mm	13,9 mm	15,1 mm
Länge Wagenkasten	7.800 mm	35,5 mm	36,6 mm
Pufferlänge	650 mm	3,0 mm	2,9 mm
Pufferteller-Ø	370 mm	1,7 mm	2,0 mm
Achsstand	4.500 mm	20,5 mm	20,1 mm
Raddurchmesser	1.000 mm	4,5 mm	4,4 mm
Gewicht	11.000 kg	---	6 g
Zul. V _{max}	65 km/h		
Baujahre	1927/28		
Gebaute Stückzahl	8.263 Exemplare (DB-Bestand ca. 4.000)		

Es bedurfte also nur eines neuen Fahrwerks, um hier das Angebot für die Spurweite Z bereichern zu können. Diese Chance hat der Kleinserienhersteller nun auch konsequent genutzt.

Es besteht, wie gewohnt, aus Ätzteilen, die das Fahrwerk in allen umgerechneten Daten auf ein nahezu perfektes Maß bringen. Das genietete Untergestell des Vorbilds wird aber auch hinsichtlich des Aussehens korrekt in der Form ohne Handbremse wiedergeben.

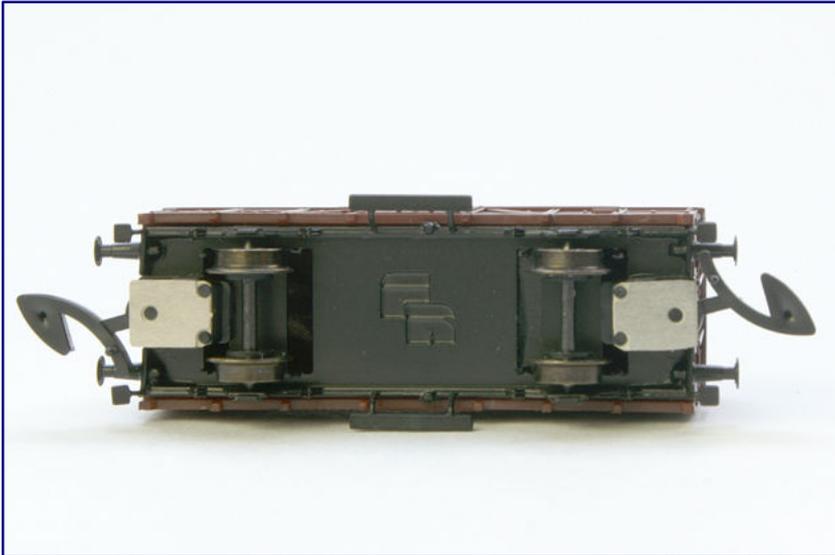
Dazu gehören der im Vergleich zum Oppeln erheblich kürzere Achsstand, die Trittstufen unter den Ladetüren, vier Rangierertritte an den Fahrwerksenden, die Einfachschaken und Blattfedern sowie

die Gleitlager der Achsen. Auch den Bremsumstellhebel hat Freudenreich nicht vergessen, allerdings ist er nicht farblich abgesetzt worden. Am Fahrwerksboden befinden sich keine weitere Details, womit dieser Anbieter seinen Prinzipien, den Endpreis für die Kunden im Auge zu behalten, ebenfalls treu bleibt.



Gute Gravuren und angesetzte Details wie die Griffstangen zeichnen das gelungene Modell aus. Das Fahrwerk wurde mit beachtlich genauen Maßen neu entwickelt.

Die spitzengelagerten Radsätze sind aus eigener Fertigung und auch bei diesem Modell beidseitig isoliert, womit das Fahrwerk potenzialfrei bleibt. Verbaut ist an beiden Waggonenden die Standardkupplung von FR Freudenreich Feinwerktechnik, die kompatibel zu Märklin ist. Die einzeln angesetzten Puffer sind Drehteile aus Messing und zeigen vorbildgenau jeweils einen flachen und gewölbten Teller an den Stirnseiten.



Ein Blick auf den Unterboden zeigt neben den Achsen mit Spitzenlagerung, den Kupplungen mit Schächten und am Fahrwerk sitzenden Trittblechen keine weiteren Details am Wagenboden.

Wagen daher Knotenbleche an den Verbindungsstellen der Streben zeigt. Das ist korrekt, doch der Hersteller hat hier aus Kostengründen einen Kompromiss hingegenommen, den auch wir mittragen können.

Zum einen reicht die betriebliche Bedeutung des „Kassels“ bei weitem nicht an seinen Vorgänger der Verbandsbauart oder seinen Nachfolger der Einheitsbauart heran, weshalb sich neue Spritzgussformen kaum rechnen würden. Hinzu kommt aber auch, dass die Kantenlänge der an den rechten Winkeln angrenzenden Seiten umgerechnet gerade mal 1,0 bis 1,5 mm misst.



Die fehlenden Knotenbleche lassen sich aus unserer Sicht vernachlässigen, was wir mit dieser Vergleichsaufnahme belegen möchten: Am Gehäuse links haben wir sie mittels 0,13 mm dünnem Polystyrol maßstabsgerecht nachgebildet. Sie fallen nur im unlackierten Zustand mit maximalem Kontrast auf.

In Wagenfarbe lackiert fallen diese Details aus normalem Betrachterabstand meist nicht mehr auf. Um das zu veranschaulichen, haben wir mit Unterstützung des Herstellers ein grün lackiertes Rohgehäuse mit selbstgeschnittenen Knotenblechen aus 0,13 mm feinem Polystyrol weißer Grundfarbe beklebt. Wer großen Wert auf dieses Merkmal legt, kann sein Modell im Eigenbau in ähnlicher Weise aufrüsten, wird dann aber an einer Neulackierung und -beschriftung vermutlich nicht vorbeikommen.

Im Lieferzustand findet der Kunde jedenfalls eine tadellose Lackierung seines Waggons vor, die aus einem tiefschwarzen Fahrwerk (RAL 9005), einem rotbraunen Aufbau (RAL 8012) und dem Dach in Weißaluminium (RAL 9006) besteht.

Die Betriebsanschriften auf dem Aufbau sind lupenrein im Tampondruckverfahren angebracht worden, das Fahrwerk ist nicht beschriftet. Neben den Anschriften für Länge über Puffer und Ladefläche, deren Flächenmaß, die Lastgrenzen und das Eigengewicht finden wir den Hinweis auf Einhalten der RIV-Vorgaben und die Ausstattung mit einer Aluminiumdecke.



Lackierung und Tampondruck sind tadellos: Die Betriebsanschriften sind von FR Freudenreich Feinwerktechnik lupenrein wiedergegeben worden.

Seinen Anschriftsdaten folgend ist der Waggon als Bauart Gr 20 bei der Deutschen Bundesbahn eingereiht und trägt dort die Betriebsnummer 152 474. Harald Freudenreich hat damit eine korrekte Ziffernfolge ausgewählt, die der an diesen Typ ab 1951 vergebenen Nummernreihe folgt.

Auch die Laufeigenschaften der Miniatur sind nicht zu beanstanden und das Metall-Fahrwerk mit innen liegendem Gewicht sorgt für eine ausreichende Masse von 6 Gramm, was im Fahrbetrieb für einen ausreichend tiefen Schwerpunkt sorgt, damit es nicht zu Entgleisungen im Zugverband kommt.

Einsatz und Zusammenfassung

Der Waggon ist eine sinnvolle Bereicherung des eigenen Programms aus den verschiedensten Bauarten, lässt sich aber ebenso zusammen mit verschiedenen Märklin-Modellen einsetzen. So lassen sich einerseits kurze oder auch lange Gannzüge aus verschiedenen Typen bilden, die auf Neben- wie auch Hauptbahnen unterwegs sein können.

Ebenso macht sich das Modell auch zusammen mit anderen Güterwagenarten gut, seien dies offene, Niederbord- oder auch Kesselwagen, was gleichzeitig abwechslungsreiche Belademöglichkeiten eröffnet. Hervorragend macht er sich bestimmt auch neben seinem Vorbildvorgänger G 10 von Heckl Kleinserien, der einige fehlerhafte Maße des Märklin-Modells vermeidet und so identische Fahrwerks- und Wagenkastenabmessungen besitzt.

Leider ist die Auflage des DB- wie auch des DRG-Modells bereits ausverkauft, nur vom DR-Wagen, der auch in den Westen kam, sind zum Redaktionsschluss noch einige Restexemplare beim 1zu220-Shop verfügbar gewesen. Dies zeigt aber auch deutlich, dass Freudenreich hier voll ins Schwarze getroffen hat.



Wir haben den Güterzug von der Titelseite etwas umgestellt: Hinter dem Gr 20 „Kassel“ (2. Wagen im Zugverband) läuft nun ein GI 11 „Dresden“ mit. Nun lässt sich die Ahnenreihe von der Austauschbauart über großräumige Wagen bis zu den DB-Neubauten leicht nachvollziehen. Gleichzeitig wird deutlich, wie beeindruckend und trotzdem noch vielfältig ein Ganzzug oder auch größere Wagengruppen im Zugverband wirken

Wer dieses Mal zu kurz gekommen ist, der darf sicher noch auf weitere Varianten hoffen. Eine ist bereits angekündigt: Zum Adventstreffen in Zell (Mosel) soll es in kleiner Auflage einen weiß lackierten Sonderwagen mit Bremserbühne geben, der auf der Moselbahn dem Weintransport für die „Zeller Schwarze Katz“ diene. Wir nominieren dieses bestens gelungene Modell auch wegen seiner erstaunlich exakt umgesetzten Maße für die Neuerscheinungen des Jahres 2017 in der Kategorie Wagen.

Hersteller- und Bezugsquellenseiten:
• <http://www.fr-model.de>
• <http://www.1zu220-shop.de>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

- **bewahren**
- **bewerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

- + **personenunabhängig**
- + **sicher**
- + **gemeinnützig**
- + **steuerlich privilegiert.**

**Sie möchten
eine Sammlung
der Nachwelt
erhalten?**

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:
Sparda-Bank West
Kto.: 579 484
BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Landschaftsgestaltung (Teil 4)

Schotter, Sand und Erde

Nachdem die Roharbeiten erledigt sind, geht es an das Schaffen der späteren Strukturen. Denn bereits jetzt erhält die Landschaft ihre endgültige Form. Leicht und stabil, dabei aber auch absolut glaubwürdig in seiner Flächengestaltung, soll das Diorama werden. Dafür schaffen wir heute die Grundlagen. Und dabei fließen auch die ersten Leserwünsche ein, die das Aussehen des Schaustücks entscheidend mitbestimmen werden.

Von Dirk Kuhlmann. Schon sind wir in der vierten Folge unserer Landschaftsbauerei. Und nun wollen wir den Untergrund für das spätere Begrasen im Wesentlichen vorbereiten. Zuvor müssen wir aber noch dem Felsen, den wir in der letzten Folge aufgrund der Leserwünsche eingefügt haben, seine endgültige Farbgebung verpassen.

Dazu werden dünnflüssige Farben (dunkelgrau, rotbraun, olivgrün) in kleinen Schalen angerührt. Die Feinheiten entstehen durch die so genannte Nass-in-Nass-Technik. Mit einem gut saugenden Pinsel werden die Farben ineinanderlaufend aufgetragen.



Ineinanderlaufende, dünnflüssige Farben vervollständigen das Bild eines verwitterten Gesteins.

Wer will, trägt nach dem Trocknen noch eine Alterungsbrühe auf. Dies ist ein Gemisch aus Braun, Grün und Schwarz. Es entstehen auf diese Weise weitere Schatten im Fels. Ein zusätzliches Lichtersetzen entfällt übrigens bei dieser Anwendung, da der Gips vereinzelt durchscheint. Kleinere Steine und Steinmehl, mit Schotterkleber fixiert, vervollständigen unsere kleine Felswand, siehe auch Bild 2.

Viele Wege führen nach Rom, vielleicht auch unsere Straße, wer weiß? Hier geht es aber eher um das favorisierte Material zur Herstellung. Bei mir kommt wieder der feine Holzspachtel von Molto zum Einsatz. Natürlich gibt es auch die üblichen, käuflich zu erwerbenden Straßenfolien oder -gießformen, hier muss jeder Modellbahner für sich entscheiden, was gefällt - eben eine recht subjektive Angelegenheit.

Bei unserer Straße werden mit Evergreen-Polystyrolleisten (1,5 mm x 1,00 mm; Vertrieb durch Fallert) die Randsteine gelegt und dieselben mit Revell-Aqua-Color Steingrau (Farbnummer 75) gefärbt.



Mit einem Spachtelmesser wird die Masse sorgsam verteilt.

Der Holzspachtel wird anschließend mit einem Spachtelmesser sparsam aufgetragen und bis ca. 0,5 mm an die Oberkante der Randsteine herangeführt. Wer in dieser Technik bereits Erfahrung gesammelt hat, kann nun auch die typische Bogenform von Straßenoberflächen (für optimalen Wasserablauf) nachahmen. Nach zehn Minuten wird die Straße mit einem nassen Spachtelmesser glattgezogen. Eine sehr ruhige Hand ist hier sehr wichtig!

Am nächsten Tag erfolgt eine abschließende Oberflächenbehandlung: Zuerst wird sie mit feinem Schleifpapier bearbeitet, anschließend erfolgt in zeitlichen Abständen ein mehrfacher Lasurauftrag, bis das Ergebnis den eigenen Vorstellungen entspricht.

weiter auf Seite 16



Ein wenig Wasser auf die Spitze des Spachtelmessers und im Anschluss kann der angetrocknete Reparaturspachtel glattgezogen werden (Bild oben). Der mehrmalige Lasurauftrag bewirkt eine mehr oder minder heruntergekommene Landstraße (Bild unten).

Erde und Sand für unser Diorama sind zum Verwenden
vorbereitet. Deutlich sind die unterschiedlichen
Färbungen und Strukturen erkennbar.



Wege Split



Muttererde Garten



Erde vom Wegrand



Waldboden



Sand vom Strand



Ackererde



Sand/Erde Bahndamm

Tipp 6:
Auch wenn der Reiz da ist, so üben Sie sich in einer vornehmen Zurückhaltung bei der Planung und besonders in der Umsetzung ihres Exponates.
Nicht überall müssen eine Brücke, ein bestimmtes Haus oder andere Elemente auftauchen. Die Kunst des Weglassens bringt wesentlich harmonischere Ergebnisse mit sich. So entsteht die Eisenbahn in der Landschaft.
Nebenher ist es die größte Stärke der Spur Z gegenüber den größeren Maßstäben.

Ich benutze hier meistens die Heki-Straßenfarbe (Art.-Nr. 6601), viel Wasser und ein wenig Netzmittel aus der analogen Fototechnik.

Landschaftshaut veredeln

Wir wenden uns nun der weiteren Veredelung der Landschaftshaut zu. Vorab gilt es aber, Erde und Sand aus der Natur zu besorgen.

Ich beziehe meine Grundstoffe zumeist aus vielen Regionen, so wird auch mal ein Wegrand, beispielsweise im Urlaub, genauer untersucht oder es erfolgen Stichproben auf einem Acker.



Mit einem Löffel wird Erde in die vorher eingeleimten Abbruchkanten gedrückt (Bild oben). Mit einem alten Pinsel wird sie anschließend in die Abbruchkanten eingerieben (Bild auf Seite 17).

Die regelrecht „ingesackten“ Materialien werden anschließend zerkleinert und mehrfach gesiebt. Für unseren Maßstab 1:220 ist das typische Teesieb hierbei die letzte Station. Danach kommt das feine

„Zeug“ für 30 Minuten in einem mit 200° C vorgeheizten Backofen. Damit ist dieser Werkstoff auch desinfiziert (keimfrei).



Natürlich werde ich immer wieder gefragt, warum diese umfangreiche Bodenbearbeitung erforderlich sei. Auf der bereits braun eingefärbten Spachtelmasse könnte das Gras doch bereits richtig gut wirken. Dies stimmt auch!

Wir können aber anhand einer weiteren Behandlung einen Zustand erreichen, wo selbst dem „großspurigen“ Modellbahner die Fassungslosigkeit ins Gesicht geschrieben steht. Viele Grasflächen oder Wiesen werden durch kleinere oder größere Büsche und Gehölze unterbrochen.

An manchen Stellen wächst auch kein Gras mehr, dies ist jetzt bitte wörtlich zu verstehen. Genau hier kommen unsere vorbereiteten Naturmaterialien zum Vorschein.

Tipp 7:
Aufgestreute und festgeklebte Erde auf einem Weg kann in einem finalen Schritt einen ausgetrockneten Charakter erhalten.

Dafür mit einem Finger einfach die Fläche etwas verreiben und schon sieht es so aus, als sei hier seit 14 Tagen kein Regen mehr gefallen.

Zur Verarbeitung benutze ich den Graskleber von Noch (61130), einen Teelöffel zur Verteilung und einige Pinsel. Die glatten Flächen können in gewohnter Weise per Hand aufgestreut werden. Bei den Abbruchkanten massiere ich mit einem alten Pinsel die Erde bis in die letzten Ritzen. Lassen Sie nun die Materialien in Ruhe festkleben, erst nach ein paar Stunden werden die Reste abgesaugt.

Bei den zukünftigen und schon festgelegten Baum- und Waldflächen kommt ein Gemisch aus dunkler Erde, Sand, 2 mm langem Gras und kleineren Wurzelstücken zum Einsatz. Gerade diese Wurzelstücke imitieren in hervorragender Weise abgestorbenes Holz auf einem Waldboden. Dazu müssen Sie nur den Wurzelballen einer etwas größeren Pflanze von sämtlicher Erde befreien und zur Trocknung weglegen.



Der Waldboden entsteht durch das Einstreuen verschiedener Materialien und wird seine zukünftige Wirkung bestimmt nicht verfehlen.

Unser Diorama hat jetzt recht viele verschiedene Erdfarben erhalten und wirkt eigentlich recht fleckig. Spätestens beim Begrasen tritt aber ein verblüffender Effekt ein: Lassen Sie sich überraschen! In einer der nächsten Ausgaben von **Trainini®** werden Sie es sehen.

Schotterbett für die Gleise

Zum Schluss möchte ich mich noch ein wenig dem Einschottern der Gleise widmen. Auch hier ist wieder der Geschmack jedes einzelnen Modellbauers gefragt, denn zu groß ist die Anzahl der Anbieter mit reichhaltigem Material und unterschiedlichstem Aussehen.

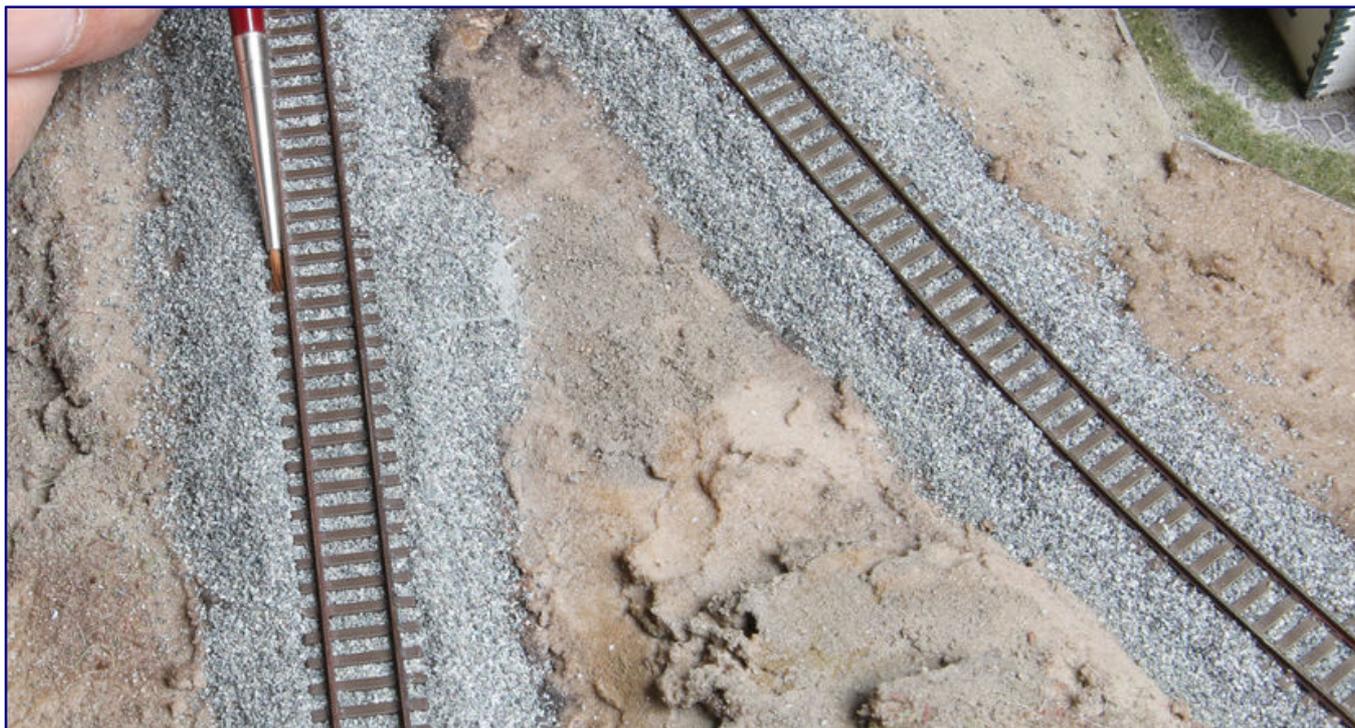
Ich benutze seit Jahren den „Diabasschotter, dunkel, alte Steine, Typ DD“ von Koemo. Dabei schottere ich erst die Zwischenräume des Gleises bis zur Oberkante der Schwelle, danach die Seitenteile und lege anschließend die äußeren Schwellenstücke mit dem Pinsel wieder frei. Zwangsläufig und erwünscht entsteht dadurch an beiden Seiten eine kleine Raupe.

Als Werkzeuge benutzte ich nur einen kleinen Borsten- und Rotmarderpinsel, eine kleine Filmdose aus analogen Zeiten, eine Pipette und den sehr guten Leim von Koemo. Eine Alternative zu dieser Handarbeit und insofern eine Arbeitserleichterung sind Schotterhilfen, wie beispielsweise das sehr preisgünstige Werkzeug der Modellbahn-Union, das u.a. hier noch zum Einsatz kam.



Mit einer alten Filmdose werden die Gleiszwischenräume verfüllt und mit dem Finger glattgezogen (Bild oben). In gleicher Weise erfolgt auch die Beschotterung der Gleisaußenseiten (Bild unten).

Grundsätzlich findet die Arbeit am Gleis nach der oben gezeigten Boden-, aber noch vor der Grasbehandlung statt. Mit dem Einschwemmen des Schotters kommen auch zum letzten Mal sehr flüssige Materialien zum Einsatz. Danach wird nur noch mit normalen zäh verlaufenden Kleber gearbeitet.



Mit dem feinsten Marderpinsel werden jetzt die Außenschwellen wieder freigelegt (Bild oben). Die dadurch entstandene kleine Raupe links und rechts ist erwünscht. Schotterhilfen von diversen Anbietern sind die moderne und zeitgemäße Alternative zur reinen Handarbeit, im Bild das neue Produkt der Modellbahn-Union, das vor allem auch preislich überzeugt (Bild unten).

Auch die Umsetzung einer Wasserfläche wäre jetzt angesagt – ich verweise hierzu noch mal auf den Beitrag „Wasser, wohin das Auge auch sieht“ in der April-Ausgabe dieses Jahrgangs. Unser Diorama für das Jahresschwerpunktthema kann jetzt hingegen einige Tage ruhen und erst mal vollkommen durch-trocknen.





Unser Heckeneilzug durchheilt die Szenerie am Abzweig, ein Testbaum und eine entsprechende Kulisse lassen jetzt schon etwas Stimmung aufkommen (Bild oben).

Bild auf Seite 21:

Mit dem Koemo-Schotterleim und einer Pipette wird das Gleis eingeschwenmt. Die Pipette ist vorzugsweise an einer Innenschiene/Schwelle zu positionieren.

Auf sehr nassem Boden hält ja nun mal keine Grasfaser. Und auch spätere Arbeiten mit höchst flüssigen Materialien würde dann unsere Graslandschaft ruinieren. Dies ist aber schon ein Fingerzeig auf die nächste Folge, in der mit dem Grasauftrag auf unserem Diorama beginnen wollen. Aufgrund von vielen elektronischen Zuschriften und Anfragen im ZFI-Forum haben wir in der Redaktion beschlossen, dieses Folgethema auf gleich zwei **Trainini®**-Ausgaben zu verteilen.

Link zum Thema:

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

Bastel- und Baubedarf:

<http://www.faller.de>

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

<http://www.koemo.de>

<http://www.modellbahnunion.com>

<http://www.molto.de>

<http://www.noch.de>

<http://www.revell.de>

Die deutsche Lokvielfalt von heute **Alt und neu auf den Gleisen**

Viele Menschen halten die moderne Bahn für eintönig, da sich die modernen Elektrolokomotiven in ihrer Gestaltung sehr einheitlich zeigen. Ebenso dominiert auf dem Gleis das Verkehrsrot der Deutschen Bahn AG. Und doch war die Bahn in diesem Land selten bunter als es heute der Fall ist. Bewährte Bundesbahnkonstruktionen und private Eisenbahnbahnen bereichern das Erscheinungsbild, wie das im Folgenden rezensierte Buch beweist.

Michael Dostal
Deutsche Lokomotiven – Deutsche Bahn und Privatbahnen
aus der Reihe „Typenatlas“

Geramond Verlag GmbH
München 2017

Taschenbuch mit Fadenbindung
Format 16,5 x 23,5 cm
160 Seiten mit ca. 200 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-95613-033-5
Preis 20,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

Michael Dostal, der Autor des hier besprochenen Buches, interessiert sich seit seiner Kindheit für die Eisenbahn. 1980 begann er, Eisenbahn-Fotografien zu sammeln und hat bis heute über 15.000 Diaaufnahmen zusammengetragen. Als Herausgeber von Büchern trat er erstmals 1997 auf ist seitdem auch Redakteur der Sammler-Edition Wagen im Geramond-Verlag sowie Verfasser diverser Baureihenportraits.



Sein jüngster Titel fasst die Vielfalt der heute auf Deutschlands Gleisen eingesetzten Lokomotiven in einem handlichen Typenatlas zusammen. Diese Buchreihe von Geramond dürfte von den Typenkompass-Bänden inspiriert sein, die wir von Transpress kennen. Im direkten Vergleich ist den einzelnen Lokreihen hier wegen des größeren Formats aber etwas mehr Raum gewidmet und auch die Zahl der Fotos höher ausgefallen.

Von der Baureihe 101 bis 1002 spannt sich der Bogen, der sämtliche Fahrzeuge der Elektro- und Dieseltraktion inklusive Kleinlokomotiven und Schmalspurbahnen berücksichtigt. Nur Dampflokomotiven und Triebwagen sind außen vor geblieben, denn erstgenannte werden nur noch bei Museumsbahnen eingesetzt und letztere sind bereits vom Titel nicht berücksichtigt.

Was dazu gehört, hat der Autor eingesammelt und zu einer groß angelegten Übersicht vereint. Sein Werk umfasst die Einheitslokomotiven der Bundesbahn aus den Fünffizern ebenso wie moderne Hybridlokomotiven, die derzeit in der praktischen Erprobung stehen. Zusammen ergeben sie ein höchst heterogenes wie spannendes Bild der modernen Bahn. Sag da noch mal jemand, die Eisenbahn von heute sei langweilig!

Höchst aktuell zeigt sich, was Michael Dostal hier für die Leser zusammengetragen hat. Sein Überblick zeigt sich erfreulich vollständig wie auch vielseitig. Deutlich wird so auch, welche Lücken im Modellbereich noch bestehen und zumindest in der Spurweite Z für die Kleinserie oder den Eigenbau ein Betätigungsfeld bieten könnten.

Bestimmt wird der Charakter des Buches von gut ausgewählten und hervorragend wiedergegebenen Aufnahmen, mit denen vor allem die farbliche Vielfalt einiger Baureihen, die bei verschiedenen Gesellschaften im Dienst stehen, sehr gut dokumentiert wird.

Jedem einzelnen Fahrzeugtypen ist mindestens eine Seite mit einem Foto gewidmet, die meisten erhielten sogar deutlich mehr Raum. Abhängig ist dieser jeweils von der betrieblichen Bedeutung und Stückzahl, die gegenwärtig im Einsatz steht.

Zeichnungen sind in diesem Band nicht zu finden, aber die wichtigen technischen Eckdaten sind stets am Rand der Erläuterungen in einem grauen Kästchen hinterlegt. Die beschreibenden Texte informieren kompakt, aber dennoch recht ausführlich über die Entwicklung, den Einsatz und wichtige Merkmale. Dies ermöglicht dem Leser eine schnelle Orientierung, aber auch einen Vergleich verschiedener Lokkonstruktionen.

So bricht die Lektüre eine Lanze für das Erscheinungsbild der Bahn unserer Zeit. Von nostalgisch gewählten Lackierungen über geschmackliche Entgleisungen bis zu mutigen, aber zeitgemäß frischen Gestaltungen wecken die Aufnahmen durchaus Interesse beim Leser.

Wer bislang ganz klassisch in der Epoche III unterwegs war und allenfalls die blau-beige Zeit der Epoche IV gestreift hat, wird sich vielleicht nach dem Lesen dieses Typenatlas auch mit der Gegenwart anfreunden können und seinen modellbahnerischen Horizont erweitern.

Gewiss ist das Buch keine Pflichtlektüre für jeden Eisenbahnfreund, besonders angesichts des günstigen Preises jedoch in keinem Fall ein Fehlgriff. So darf ihm beruhigt eine Chance gegeben werden. Anders sehen das natürlich die Liebhaber des zeitgenössischen Bahnwesens, denn sie werden sicher auf eine kompakte Zusammenfassung wie diese lange gewartet haben.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<http://www.geramond.de>
<http://www.verlagshaus24.de>

Reise in die Vergangenheit

Als das Dampffross aufstieg

Die Dampflokomotive veränderte einst die Welt und den Alltag unserer Urgroßväter wie kein anderes Verkehrsmittel zuvor. 100 Jahre lang beherrschte sie den Schienenverkehr, bevor ihr Abschied begann. Ein äußerst gelungener Band aus dem Transpress-Verlag blickt zurück bis in die Zeit der letzten Jahrhundertwende und lässt diese Maschinen in längst vergessenen Baureihen wiederauferstehen.

Jan Reiners
Urgroßvaters Dampffross
Als es in Deutschland noch dampfte

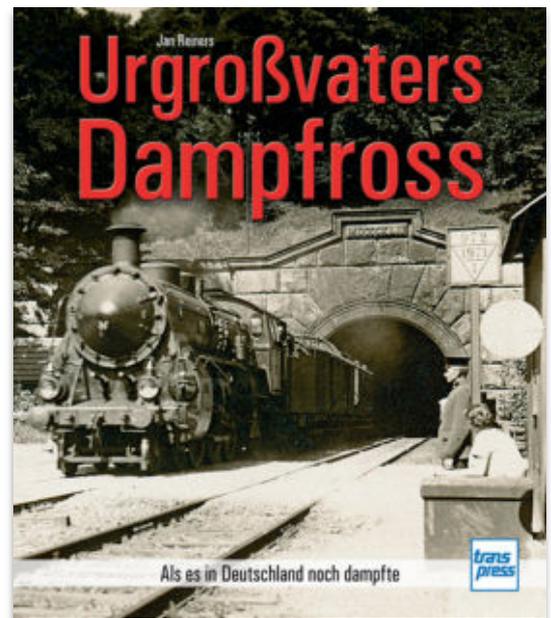
Transpress Verlag
Stuttgart 2017

Gebundenes Buch
Format 23 x 26,5 cm
144 Seiten mit 193 S/W-Bildern und 3 Zeichnungen

ISBN 978-3-613-71537-0
Titel-Nr. 71537
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Bis heute scheint die Faszination der Dampflokomotive nicht gebrochen, denn keine andere Maschine setzt Energie so eindrucksvoll und sichtbar in Bewegung um, wie sie es tut. Das schätzen auch die Kinder von heute, wenn sie einem der musealen Relikte begegnen.



Autor Jan Reiners hat im umfangreichen und historisch wertvollen Archiv gestöbert, das Ingenieur und Konstrukteur Johannes Töpelmann (1902 - 1981) der Nachwelt hinterlassen hat. Die ausgewählten Aufnahmen zeigen verschiedene Dampflokomotivtypen, besonders auch aus der Länderbahnzeit, sowie einmalige Zeichnungen und technische Skizzen aus der Zeit von 1900 bis 1939.

Herausgekommen ist dabei ein Nostalgie-Band, der in die Blütezeit der Eisenbahn zurückblicken kann und dabei vor allem die Fahrzeuge zeigt, die heute fast vergessen sind. Neben den Gattungen, die zum Anfangsbestand der Reichsbahn wurden, kommen aber auch die Einheitslokomotiven nicht zu kurz. Besonders ist bei allen Aufnahmen aber durchweg, dass sie meistens noch unbekannt waren und der Leser dadurch wirklich einmalige Geschichtsdokumente an die Hand bekommt.

Meist handelt es sich um dokumentierende Typenaufnahmen, doch auch Betriebsaufnahmen in höchst unterschiedlichen Einsatzsituationen kommen in diesem Buch nicht zu kurz. Selten erlauben die heute veröffentlichten Literaturwerke einen so umfassenden Blick zurück in die Zeit zwischen den beiden Weltkriegen. Der Titel bezeichnet es perfekt, wohin die bildliche Reise hier geht.

Doch auch dem Leben des Fotografen und Bildsammlers aus dem Osten der Republik geht Jan Reiners nach. Johannes Töpelmann lebte nach dem Krieg bis zu seinem Tod in der DDR und erwarb sich dort vor allem im Dampflokbau bedeutende Verdienste.

Nicht alle im Buch abgebildeten Aufnahmen können in ihrer Qualität heutigen Ansprüchen genügen, doch dies tut im speziellen Fall der Sache keinen Abbruch. Auch die Fotografie war zum Aufnahmezeitpunkt längst nicht so hoch entwickelt wie heute, die Motive sind unwiederbringlich und meist auch einmalig.

Deshalb sind wir froh, dass sie ausgewählt und so weit aufbereitet werden konnten, dass sie hier ihren Zweck erfüllen. Vergleichbares gibt es auf dem Buchmarkt gegenwärtig nämlich nicht. Gleich ob die Luxuszüge der ISG, schwere Güterzüge mit Schiebelok, der Schnellverkehr der DRG oder auch nur eisenbahnerischer Alltag – in diesem Werk scheint sich alles wiederzufinden, was die betrachteten Zeiträume entscheidend prägte.

Doch wer erinnert sich heute noch an Maschinen wie die badische Gattung IIc 5, die Spielarten der preußischen P3 oder gar an die seltene P7 der gleichen Bahnverwaltung? Zusammen mit einigen anderen Raritäten sind sie in diesem Band hervorragend für uns festgehalten worden.

Wissenswert und passend aufbereitet erscheinen auch die begleitenden Texte, denn dieses Werk ist bei weitem nicht einfach nur ein Bildband: Sowohl das Einführen der preußischen Normalien wie auch die Funktion einer Verbundlok werden hier beschrieben.

Gefreut haben wir uns, dass sich der Autor nicht auf die prestigeträchtigen Schnellzuglokomotiven beschränkt hat, sondern auch diejenigen Fahrzeuge ins Licht gestellt hat, die meist im Schatten der Wahrnehmung standen. So kommen auch technische Experimente und Fehlschläge nicht zu kurz, unter denen die Turbinenlokomotiven sowie Ausflüge in die Mittel- und Hochdrucktechnik noch die bekannteren und häufiger behandelten sind. Der Leser wird überrascht sein!

Aufgebaut hat er sein jüngstes Werk weitgehend chronologisch von den Länder- bis zur Reichsbahn. Das erleichterte es ihm auch, die Probleme der DRG mit Reparationsleistungen, beachtlich großer Typenvielfalt und dringend erforderlicher Modernisierung bei knappen Finanzen aufzuzeigen und auf diese Weise den passenden Kontext zu schaffen.

So widmet er neben den Einheitskonstruktionen vor allem auch den nachgebauten Länderbahntypen viel Raum in seinen Kapiteln. Zu ihnen zählt er auch diejenigen Fahrzeuge, die noch in Länderhoheit bestellt, aber bereits an die Reichsbahn geliefert wurden. Die Palette der einschlägigen Baureihen ist da erstaunlich hoch.

Bei den Einheitslokomotiven angekommen, liefert Jan Reiners eine kurze Beschreibung zu jeder Konstruktion, die die DRG auf die Schienen stellen ließ. Und so fehlen hier auch Einzelstücke und kleinste Serien oder Prototypen nicht.

Alle technischen und historischen Erläuterungen bestechen durchweg durch die kompetente Weise und werten das wohl einmalige Bildmaterial zusätzlich auf. Ohne jeden Zweifel handelt es sich hier um das beste Eisenbahnbuch aus dem Transpress-Verlag seit Jahren.

Wer sich für die Dampflok und die Eisenbahngeschichte interessiert, kommt an diesem Titel nicht vorbei. Und wir können ihn auch jedem nur wärmstens empfehlen! Wir nominieren ihn für die Neuerscheinungen des Jahres 2017 in der Kategorie Literatur, denn wir sind sicher, dass wir von diesem Werk noch lange sprechen werden.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<http://www.transpress.de>

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

*14.05.2017, 28.05.2017, 03.06.2017, 04.06.2017
18.06.2017, 02.07.2017, 23.07.2017 20.08.2017
03.09.2017 17.09.2017, 08.10.2017, 29.10.2017*

jeweils von ca. 10:00 Uhr – ca. 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Schulvorführung und Musicalbesuch Der Starlight-Express zieht

Schon seit 29 Jahren verzaubert das Musical Starlight Express in Bochum die Zuschauer – eine offenbar unendliche Geschichte. Fasziniert hat sie auch die Schüler einer Dortmunder Schule, denn die haben es innerhalb eines Jahres selbst einstudiert und schließlich einem begeisterten Publikum vorgeführt. Zur Belohnung gab es einen Besuch im Originaltheater inklusive eines Blicks hinter die Kulissen.

Ein Jahr harte Arbeit und reichlich Übungszeit auf Rollschuhen lagen hinter ihnen, als 26 Schülerinnen und Schüler der Dortmunder OGS Roncalli unter Leitung von Torben Bergmann zwischen dem 22. und 25. Juni 2017 drei Musicalvorführungen zum Besten gaben.

Einstudiert hatten sie in einer nachmittäglichen Musical-AG den „Sternenlicht-Express“, der nicht zufällig dem in Bochum seit 29 Jahren aufgeführten Dauerbrenner „Starlight Express“ in jeder Hinsicht glich. Auch die Kinder wusste dieses Musical zu begeistern und so war es wohl eher eine Frage der Ehre, dass die Verantwortlichen in Dortmunds Nachbarstadt das Vorhaben auch unterstützten.



Vor einem weitgehend authentisch gestalteten Bühnenbild traten die Grundschüler in aufwändigen Kostümen und mit perfekter Schminke auf, um ihren Eltern, Schulfreunden und Kindergartenkindern ihr Rollschuh-Musical Sternenlicht-Express vorzuführen.

Aufgeführt wurde das Schulmusical bei freiem Eintritt, aber mit reservierten Plätzen, vor den Kindern nacheinander für den ortsansässigen Kindergarten, die eigenen Mitschülerinnen und Mitschüler sowie als krönendem Abschluss vor einem begeisterten Publikum aus Eltern, Großeltern, Freunden und Bekannten.



Streckenposten Trax (links im Bild oben) steht bereit, um in wenigen Sekunden das erste Rennen freizugeben. Anschließend sausen die Kinder auf Rollschuhen mitten durch die Publikumsränge. Während eines Rennens rast der Rom-Mailand-Express „Espresso“ mit Raucherwagen Ashley (rechts im Bild unten) an den beeindruckten Zuschauern vorbei.

Wie bei der Vorlage, wurde die gesamte Halle zur Bühne und die Kinder führen in rasantem Tempo durch die vollbesetzten Ränge. Vor den Zuschauern ragte eine bestens vertraute Kulisse auf und selbst die Kostüme, Schminke und Helme sahen den Vorlagen aus Bochum so ähnlich, dass keine Zweifel aufkommen konnten, was hier gespielt wird.



Die jungen Darsteller wirkten überraschend ausdrucksstark und talentiert. So beeindruckten sie längst nicht nur durch die weitgehend nach den Originalvorlagen gestalteten Kostümen.

Beeindruckend wird diese Darbietung auch dadurch, dass längst nicht alle Kinder zum Startzeitpunkt überhaupt Rollschuhlaufen konnten. Während die einen ihr Können in dieser Disziplin lediglich verbesserten, dürften sie doch alle ihre Fertigkeiten im sozialen und sprachlichen Bereich wie auch der künstlerischen Ausdrucksweise erheblich ausgebaut haben.



Zuvor gab es eine Modellbahnausstellung zu bewundern und zu erleben. Gezeigt wurde unter anderem das Wettbewerbsdiorama „Defektes Signal an der Blockstelle 53“ aus dem Jahr 2015, das in der Modellbahn-AG entstanden ist.

Viele der Besucher konnten die wunderschönen Balladen und rockigen Lieder wahrscheinlich aus dem Effeff mitsingen, doch dies war ja den Jungschauspielern vorbehalten.

Sie bewegten sich so gekonnt und ausdrucksstark zur eingespielten Musik, dass sie manchmal vergaßen mitzusingen.

Glücklicherweise fiel das niemandem auf, denn auch die Stimmen der Originaldarsteller gehörten zur Untermalung des Gezeigten.

Am Ende der Vorführung durften sich die 26 jungen Talente über stehenden

Applaus, nicht verklingende Zugabe-Rufe und einen prall gefüllten Spendentopf freuen, der ihnen allen einen Besuch im Starlight-Express-Theater in Bochum ermöglichen sollte – doch dazu gleich noch mehr.

Um alle Besucher und Darsteller schon im Vorfeld einzustimmen, durfte auch die Modellbahn nicht zu kurz kommen. Solange die Kinder noch geschminkt und umgekleidet wurden, blieben sie ihren Eltern und Familienmitgliedern ja noch verborgen.

Für gute Laune sorgten Kaffee, Kaltgetränke und Waffeln, die der Förderverein anbot, leichte Musik und eben eine passende Modellbahnpräsentation, die Chefredakteur Holger Späing angeregt und umgesetzt hatte.



Die Modellbahnausstellung bestand aus mehreren Elementen: Die Arbeiten der Schüler in der Baugröße H0 vertraten die drei Dioramen mit den Titeln „Defektes Signal an der Blockstelle 53“, „Streckenläufer“ und „Kohlenhändler Meyer & Söhne“ (Bild oben). Den Bezug zum Musical stellte ein großes Gleisoval in der Spurweite Z (Bild unten) her. Dort kamen verschiedene Märklin-Sondermodelle ebenso zum Einsatz wie Züge, die frei, aber möglichst nah an Handlung und Kostüme angelehnt, gebildet worden waren.

Gezeigt wurden zum ersten Mal die drei Wettbewerbsdioramen der Modellbahn-AG aus dem Jahre 2015, mit denen die damaligen Erst- bis Viertklässler am Dioramenwettbewerb des Märklin-Magazins teilgenommen hatten. Wohin moderner Modellbau führen kann, verdeutlichte das Diorama „Holtgaster Feld“ aus dem Gemeinschaftsbesitz von Dirk Kuhlmann und Holger Späing.

Zwischen beiden „Eckpfeilern“ war hingegen reichlich Bewegung festzustellen: Auf zwei breitgezogenen Ovalen, eines davon mit Ausweichgleis, drehten abwechselnd jeweils drei Züge ihre Runden. Zwischendurch, meist auf Wunsch einzelner Kinder, wurden sie gegen die auf Abstellgleisen im Vordergrund wartenden Garnituren getauscht.

Ausgerichtet war das eingesetzte Rollmaterial von FR Freudenreich Feinwerktechnik, Märklin, Rokuhan und Schmidt an den Motiven und Charakteren des Musicals. Diese Auswahl orientierte sich sowohl an den Kostümfarben (braune, gelbe oder rosarote Wagen) und Zugarten (z.B. Rheingold/„Ruhrgold“, Rom-Mailand-Express oder Shinkansen) als auch passenden Beschriftungen (Starlight-Express-Sonderauflagen und -Modelle von Märklin aus den Jahren 1988, 1998 und 2013).



Der Rokuhan-Shinkansen Serie 500 „Eva“ zischt an verschiedenen Modellen von Märklin, Freudenreich, Schmidt und Trainini® vorbei.

Die Blicke zu bannen wusste auch ein von Trainini® 2013 für das Eisenbahnmagazin produzierter Film über die Präsentation der Vorbildlok samt H0-Modell zum 25. deutschen Jubiläum. Die Aufnahmen zeigten auch die drei Darsteller der Rollen Rusty, Electra und Pearl und wurde im Bahnhof Hamburgg-Altona aufgenommen.

Er lief im Wechsel mit Simulatorfahrten von drei Schülerinnen und Schülern auf dem echten Führerstand einer Ellok der Baureihe 110 unter realen Bedingungen. Da staunten besonders die Erwachsenen, wie

Starlight Express – die Handlung:

Am Abend ermahnt die Mutter ihr Kind, die Eisenbahn wegzulegen und nun schlafen zu gehen. Im Traum des Kindes werden Lokomotiven und Wagen dann lebendig. Von weit her fahren Züge in den Bahnhof ein: Es ist die Nacht der Weltmeisterschaft der Lokomotiven.

Die junge und liebenswerte Dampflokomotive Rusty, technisch leider schon lange überholt, scheint gegen ihre Herausforderer keine Chance zu haben. Verzweifelt kämpft Rusty gegen den Macho Greaseball. Die wie Elvis rockende Diesellokomotive erobert mit ihrem selbstsicheren Auftreten dann auch noch reihenweise die Herzen der weiblichen Anhänger.

Als dann plötzlich Electra, die moderne E-Lok, auftaucht, sieht es so aus, als sei der Kampf für Rusty verloren. Die schöne Pearl, der Erste-Klasse-Wagen, trennt sich von ihm und hängt sich an den Widersacher. Rusty gibt auf, sein alter Vater springt zur Ehrenrettung für ihn ein, übernimmt sich aber mit dem Rennen.

Sein Sohn kehrt ins Rennen zurück, doch der Konflikt zwischen den Zügen spitzt sich weiter zu – beim internationalen Rennen scheint jedes Mittel erlaubt zu sein und Rusty scheint geschlagen.

Doch auf einmal taucht der legendäre „Starlight Express“ wie ein leuchtender Schweif am Himmel auf. Die Nacht ist voll funkelnder Sterne, als Rusty endgültig erfährt, worauf es im Leben ankommt: auf den Glauben an sich selbst. Mit neuem Mut geht er ins entscheidende Finale. Und auch Pearl beginnt nun zu begreifen, wem ihre wahre Liebe gilt...

gekonnt die drei einen 250 Tonnen schweren Zug in Bewegung setzen, in Fahrt halten und die Sicherheitseinrichtungen bedienen, um dann punktgenau am Bahnsteig zu halten.

Seitens der offenen Ganztagschule wurde dieses Unterhaltungsangebot als sonntäglicher Höhepunkt angekündigt, doch diesen bildeten in Wahrheit ohne jeden Zweifel die Schülerinnen und Schüler in den farbenfrohen Kostümen.

Nachdem sich die Anspannung und Aufregung gelegt hatte, freuten sie sich lange und kräftig über ihren Erfolg. Den Besuch im Originaltheater empfanden sie als Belohnung und verdienten Abschluss eines außergewöhnlichen Projekts. Nun durften auch sie sich unter den bereits 16 Millionen Zuschauern einreihen, die schon hierher gefunden hatten.



Projektleiter Torben Bergmann freut sich gemeinsam mit Kindern der Musical-AG über das große Plakat, auf dem sich alle Darsteller der Bochumer Originalbesetzung mit ihrer Unterschrift verewigt haben. Mit Hilfe der Spenden aus dem Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ wird es nun noch gerahmt und dann in den Schulräumen angebracht.

Groß wurden die Augen dann aber doch noch, als sie nicht am Einlass eintraten, sondern stattdessen zum Bühneneingang geführt wurden. Als Holger Späing dann mit ernster Miene äußerte, die Schauspieler hätten heute wohl alle frei bekommen und die Kinder der Musical-AG sollten nun an deren Stelle auftreten, konnte das niemanden mehr erschrecken. Lapidar wurde nur auf die nicht mitgebrachten Rollschuhe verwiesen.

Doch nun ging es, an den Kabinen der Darsteller vorbei, in den Innenraum des Theaters.

Dort angekommen, nahmen die Kinder und ihre Betreuer Platz und erhielten viele wissenswerte Informationen zu Musical, Urheber, Theater und Darstellern.

Anschließend wussten sie auch, wie Ausfälle oder Verletzungen von Schauspielern aufgefangen werden oder wo das Orchester für die Besucher nicht sichtbar untergebracht ist:

Was immer gefragt wurde, jedes Kind erhielt eine Antwort.



Spannend wurde es für die Kinder schon vor der Aufführung in Bochum. Über den Bühneneingang ging es in die Halle, wo sie viel über die Geschichte des Musicals vor Ort erfuhren, Fragen stellen konnten und den Schauspielern beim Aufwärmen zusehen durften.

Weiter ging es dann mit dem Aufwärmen der Protagonisten. Wie beim Sport sind gut durchblutete Muskeln Voraussetzung für die enorme Beanspruchung während der rasanten Rollschuhfahrten und -sprünge. Kurze Pausen nutzten viele der Schauspieler für Autogrammünsche ihrer jungen Anhänger oder zum Schütteln ihrer Hände.

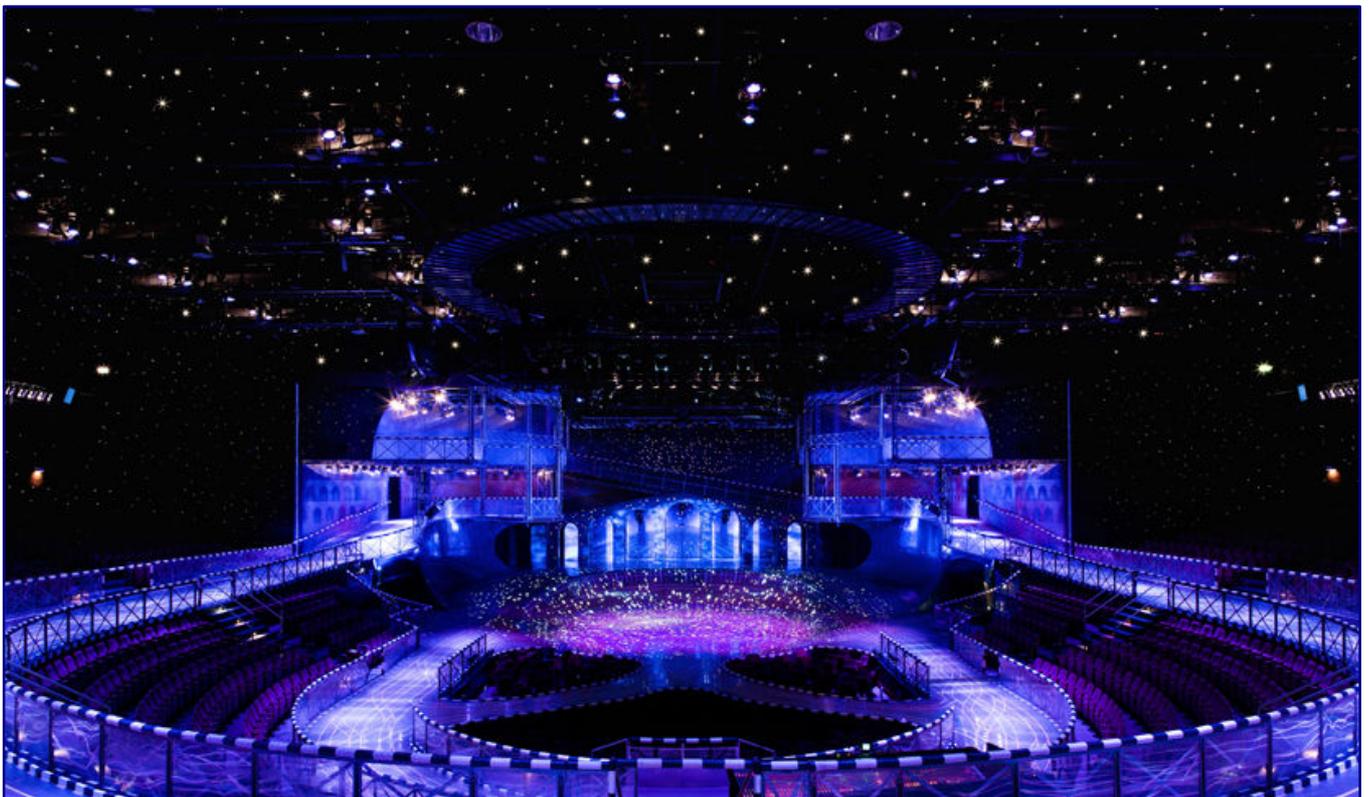


Nach der Führung besonderer Art konnte es losgehen: Endlich erlebten die jungen Protagonisten das rasanteste Musical der Welt einmal selbst als Zuschauer. So wurden auch die Modelle von Märklin, ohne die der Modellbahn-Programmpunkt vor ihrer eigenen Darbietung nicht möglich gewesen wäre, in ihrer Phantasie lebendig.

Die sich später anschließende Vorstellung dürfte den Teilnehmern noch lange in Erinnerung bleiben. Schließlich kannten sie Handlung und Lieder bestens, verfügten jetzt noch über zusätzliches Hintergrundwissen und dürften das Gesehene ganz anders aufgenommen haben als ein gewöhnlicher Zuschauer.

Unvergessen für uns bleibt aber auch, wie aufgeschlossen sich die Verantwortlichen aus Bochum für dieses Schulprojekt im Vorfeld und Nachgang gezeigt haben: Wo andere auf ihr Urheberrecht pochen und nichtkommerzielle Vorführungen untersagen wollen, da haben die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Öffentlichkeitsarbeit ganze Arbeit geleistet.

weiter auf Seite 39



Diesellok Greaseball mit verschiedenen Wagen (Bild oben) und die Bochumer Starlight-Express-Bühne im Sternenlicht (Bild unten) – ebenso beeindruckend sind die Lasereffekte, die seit einigen Jahren das Theater bereichern. Beide Fotos: Mehr! Entertainment GmbH



Das Paar des Musicals, das nach vielen Wirren wieder zusammenfindet: Rusty, die liebenswerte Dampfloch (rechts) und der 1.-Klasse-Waggon Pearl (links), der sich zwischenzeitlich von Dieselloch Greaseball beeindruckt lässt. Foto: Mehr! Entertainment GmbH



Auch die moderne Elok Electra stellt sich dem Wettbewerb um den schnellsten Zug der Welt und buhlt um die Gunst der weiblichen Wagen. Dabei geht es nicht immer mit lauterem Mitteln zu. Foto: Mehr! Entertainment GmbH



Die alte Dampflok Papa springt während des Rennens für Rusty ein, als dieser aufgeben will, nachdem Pearl sich gegen ihn entschieden hat. Er fordert Rusty auf, an sich zu glauben und erinnert an den Starlight Express. Foto: Mehr! Entertainment GmbH



Logomotiv: Mehr! Entertainment GmbH

Die regulären Spielzeiten:

Mittwoch		18:30 Uhr
Donnerstag		20:00 Uhr
Freitag		20:00 Uhr
Samstag	15:00 Uhr	20:00 Uhr
Sonntag	14:00 Uhr	19:00 Uhr

Kartenvorbestellung über die Internetseite oder telefonisch über 0 18 05 – 20 01 (0,14 EUR/Min. aus dem dt. Festnetz, Mobilfunk max. 0,42 EUR/Min.) möglich

Vorstellungsdauer ca. 2 Stunden und 40 Minuten
Foyereinlass 1 Stunde vor Vorstellungsbeginn

Sie erkennen den werblichen Effekt, den Projekte dieser Art für das eigene Programm haben. Und so fördern und unterstützen sie, was die Zahl an Begeisterten und Besuchern weiter steigern kann. Auch der Schreiber war immer schon begeistert vom „Starlight Express“ und mehrfach Gast im Theater. Die Schulaufführung hat ihm aber deutlich vor Augen geführt, dass der letzte Besuch schon viel zu lange zurücklag.

Musicalseiten und Kartenbestellung:
<http://www.starlight-express.de>

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.

In eigener Sache - Danke für Ihr Nachdenken:

Viele Leserinnen und Leser schrieben uns bei Erscheinen der letzten Ausgabe gleich sehr aufgeregt über verschiedene Kanäle, dass unsere Titelseite fehlerhaft dargestellt würde. So ist die lückenhafte Seite, wie von uns beabsichtigt, wohl jedem gleich aufgefallen und hat zunächst für Irritationen gesorgt.

Die Auflösung war ja erst ganz am Ende der Meldungen in dieser Rubrik zu finden. Wie wir erfreut feststellen durften, haben wir viele Menschen, die wir erreichen, zum Nachdenken anregen können.

In einigen Foren beschränkte sich die von uns angestoßene Diskussion nicht nur auf das eigentlich beabsichtigte Thema der Blutspende, sondern erweiterte sich auch auf die Knochenmarktypisierung und möglicherweise nachfolgende Spende, mit denen vielen Leukämie-Erkrankten ein neues Leben geschenkt werden kann.

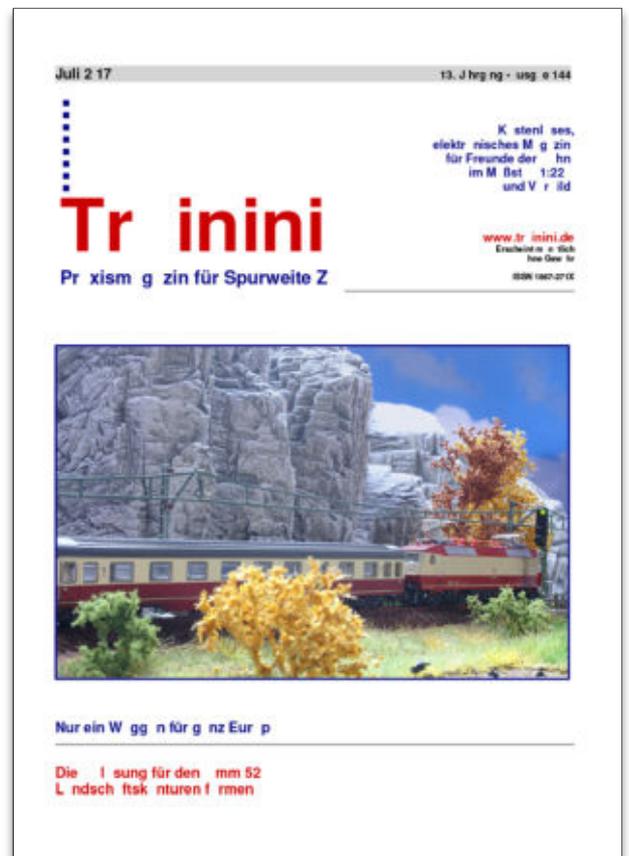
Wir bedanken uns herzlich, dass sich so viele von Ihnen angeregt daran beteiligt haben und für diese Form der Hilfe und Nächstenliebe eingetreten sind. Wir hoffen nachdrücklich, dass sich auch einige neue Spender aufgebraut haben, um dadurch vielleicht auch dem einen oder anderen Modellbahner aus unseren Reihen mal helfen zu können.

Kleine Korrektur zum Eurofima-Wagenbericht:

Besonders der Bericht über die Wagenpackung 87409 hat mich sehr erfreut - nur ein kleiner Hinweis zur Bildunterschrift der blauen SBB-Wagen: Die Basis von Märklin ist kein Bpmz 291 der DB gewesen, sondern der im Vorbild äußerst seltene Apmz 123, von dem die Bundesbahn nur 7 Stück in Dienst stellte; einst erschienen bei Märklin in rot/beige (8758) und in IC-Produktfarbe (8772). Der Apmz 123 ist allerdings aus dem Bpmz 291 abgeleitet.

Diese Wagenform wurde auch schon als 2.-Klasse-Eurofima-Wagen der ÖBB verwendet (87341 und 87342) sowie in den SBB-EC-Zugpackungen (87660 und 87662). Der eigentliche Apmz wurde so von Märklin schon gelegentlich als 2.-Klasse-Wagen ins Programm „gemogelt“. Ein vertretbarer Kompromiss, da er dem UIC-Z-Wagen 2. Klasse wirklich ähnlich sieht, besonders auf der Seite mit den WC-Fenstern.

Torsten Scheithauer, per E-Mail



Die große Preisfrage der letzten Ausgabe:

Auf Eure Frage nach dem Händlerverkaufspreis für die Goldlok aus dem Jahre 1997 habe ich meine Unterlagen durchgesehen. Leider wurde der Koll für Spur Z nur 1996 gedruckt. Mein eigener Kaufpreis 3067,75 Euro erschien mir zu niedrig. Bei meinem Zertifikat bin ich aber fündig geworden. Auf dem offiziellen Bestellschein von 1997 (...) ist als Händlerverkaufspreis 6000 DM vermerkt. Umgerechnet in Euro stimmt mein Kaufpreis wieder. Ich hoffe, ich konnte helfen.

Carsten Kuhlitz, per E-Mail



Gesucht wurde der Händlerverkaufspreis von Märklins Goldlok der Baureihe 10 (Art.-Nr. 88891) aus dem Jahre 1997. Katalogabbildung: Märklin

empfehlung ausgesprochen, weshalb auch der Hersteller unserem Leser die Frage nicht beantworten konnte.

Nach den in der Redaktion eingegangenen Informationen zu urteilen, dürfte die Spanne der Händlerpreise zwischen 5.555,55 und 6.998,00 DM (2840,51 bis 3578,02 EUR) betragen haben. Der aus der Erinnerung im zweiten Leserbrief genannte Preis von 8.999,00 DM (4.601,12 EUR) erscheint uns deshalb deutlich zu hoch, zumal es sich dabei um einen einmaligen Ausreißer in den Zuschriften handelt.

Neuer Termin für das Adventstreffen:

Das traditionelle Adventstreffen in Zell (Mosel) findet künftig nur noch alle zwei Jahre statt, so wie es bei der letzten Auflage bereits angekündigt wurde. Ausgewählt wurden jeweils die ungeraden Jahre, damit es sich mit den Treffen in Altenbeken abwechseln kann. 2017 ist deshalb wieder eine reguläre Auflage, mit der dieser Rhythmus dann starten wird.

Doch es gibt weitere Änderungen, die wir an dieser Stelle bekanntgeben möchten: Als Veranstalter treten künftig die Z-Freunde International e.V. auf, in der Vergangenheit war es der örtliche Gewerbeverein. Damit einhergeht ein Rückverlegen auf das Wochenende des 2. Advents, wie es auch in den ersten Jahren dieser Veranstaltung der Fall war.

Deshalb mögen sich die Interessenten und Besucher bitte das Wochenende vom 8. bis zum 10. Dezember 2017 vormerken. Am Freitag beginnt das Treffen wieder mit einem gemütlichen Stammtisch, Samstag ist Aufbau- und abends das reguläre Zusammenkommen aller Teilnehmer und frühangereisten Besucher.

Am 2. Adventssonntag erfolgt dann die öffentliche Modellbahnausstellung, mit der wir alle vor allem Kinderaugen zum Leuchten bringen möchten. Wir hoffen auf eine rege Teilnahme, die wir uns auch von Herzen wünschen. Die einmalig gemütliche Atmosphäre wird von allen geschätzt, die regelmäßig nach Zell (Mosel) kommen. Nirgendwo sonst finden sich so entspannte Gesprächsmöglichkeiten in vorweihnachtlicher Stimmung wie zu diesem Anlass.

Preis auf der Goldwaage:

In der Ausgabe vom Juli hatte Erich Robe gefragt, wie hoch die UVP für die Goldlok 88891 gewesen ist.

Meinen Erinnerungen nach war eine Preisempfehlung von 8999,- DM ausgesprochen - allerdings ohne Gewähr.

Damals hätte ich die Lok auch gerne gehabt, aber der Preis war viel hoch für mein Sparschwein. Daran kann ich mich noch sehr genau erinnern!

Matthias Wistrach, Mannheim

Antwort der Redaktion: Viele Leser haben uns auf unterschiedlichen Wegen ihre Informationen zur Goldlok zukommen lassen. Dir hier wiedergegebenen Leserbriefe sind deshalb nur exemplarisch zu verstehen. Wie wir inzwischen wissen, hat Märklin 1997 noch keine unverbindliche Preisempfehlung ausgesprochen, weshalb auch der Hersteller unserem Leser die Frage nicht beantworten konnte.

Informationen zu den 11. Märklintagen:

Vom 15. bis zum 17. September 2017 finden in Göppingen die 11. Märklintage in Verbindung mit der 34. Internationalen Modellbahnausstellung statt. Wie jedes Mal ist diese Veranstaltung auf verschiedene Orte in der Stadt verteilt, zum letzten Mal ist nun auch die Märklin-Erlebniswelt eingebunden. Dort ist, wie auch im Gelände des Bahnhofs, der Eintritt frei.

Für unsere Baugröße ist wieder die Z-Convention Süddeutschland geplant, was insgesamt mit drei Sondermodellen gewürdigt wird: gedeckter Güterwagen G 10 mit Bremserhaus und Seiten- sowie Dachbedruckung „200. Geburtstag Theodor Friedrich Wilhelm Märklin“ (Art.-Nr. 80921), zweiachsiger Kesselwagen mit historischer Märklin-Bedruckung der MHI (82031) und der fast schon traditionelle Kühlwagen mit dem Logo der 4. Spur-Z-Convention (8600.167).



Zu den bei den ZFI in Göppingen ausgestellten Exponaten gehört auch die Doppelstockbrücke Bullay von Rainer Tielke, auf der hier 181 214-8 „Mosel“ den gleichnamigen Fluss überquert.

Der Maßstab 1:220 wird wieder im Umfeld der Werfthalle zu finden sein. Im Zelt, wie auch in einem Nebenraum der festen Halle, gibt es verschiedene Anlagen und Exponate zu sehen, darunter die Doppelstockbrücke Bullay von Rainer Tielke, „Alt-Lübeck 1905“ von Wolf-Ullrich Malm und neue Lichteffektdioramen von Torsten Schubert, die allerdings verschiedene Maßstäbe aufgreifen.

Auch einige weitere Kleinserienhersteller stellen in Göppingen aus, darunter etwas 3D-Labs, Bahls Modelleisenbahnen und Aspenmodel. Insgesamt ist deren Zahl allerdings recht gering. So fehlt mit FR Freudenreich Feinwerktechnik einer der bedeutenderen, die sonst regelmäßig hier zu finden waren.

Bezüglich der ausgestellten und zu Führerstands- oder Pendelfahrten eingesetzten Vorbildfahrzeuge liegen auch rund drei Wochen vor Veranstaltungsbeginn nur spärliche Informationen vor. Diese erstrecken sich nur auf die Lokomotiven, die eigentlich regelmäßig hier zu finden sind und sicher keinen Anlass mehr für eine weitere Anreise bieten. Wir empfehlen deshalb, die Veranstalterseiten regelmäßig auf Aktualisierungen zu prüfen.

Abgelegt sind dort bereits Informationen zu den verschiedenen Parkmöglichkeiten, die in den kostenlosen Buspendelverkehr eingebunden sind, mit dem sich alle verschiedenen Veranstaltungsorte erreichen lassen.

Weiter geht es bei Micro-Trains:

Ausgeliefert wurden bei MTL zwei Kühlwagen mit Holzwänden (Art.-Nrn. 518 00 430 & - 440), die jeweils auf beiden Längsseiten verschiedenartig gestaltet sind, obwohl sie für die gleiche Marke auf der „Cudahy Refrigerator Line“ werben.

Ebenfalls ausgeliefert ist der siebte „Zirkuswagen“ der Great Northern in Form eines gedeckten 40-Fuß-Wagens (500 00 950). Der Spitzname der Wagen gründet sich auf die farbenfrohe Gestaltung gleich mehrerer Wagen, mit der Gesellschaft die Akzeptanz neuer Gestaltungen testen wollte.

Vom selben Wagentyp stehen im klassischen Braun der Southern Pacific gleich zwei Betriebsnummern zur Auswahl (500 00 991 & -992).

Vorbestellt werden können die leichten 83-Fuß-Schlafwagen mit glatten Außenwänden in Anschriften und Lackierung der Amtrak (994 00 104). Der Lieferumfang beträgt vier gleich gestaltete Wagen mit unterschiedlichen Betriebsnummern, die im Januar 2018 ihre Reise zu den Kunden antreten sollen.



Kühlwagen „Cudahy Refrigerator Line“ (Art.-Nr. 518 00 440) und die vier Schlafwagen der Amtrak (994 00 104). Fotos: Micro-Trains Line

Die aktuelle Auslieferungen von American Z Line:

Der August bringt den US-Bahnern zwei weitere Farbvarianten der erst letzten Monat erstmals ausgelieferten GE ES44AC. Ausgewählt wurden zwei Betriebsnummern einer sehr ausgefallenen, aber elegant wirkenden Farbvariante in den Anschriften Iowa Interstate (Art.-Nr. 62407-1 / -2) und die auffällig blaue NS-Nostalgielackierung der Conrail (62411-2). Zu den beiden gesellt sich der Schienenbus Budd RDC der B&M (62207-3 / -4) mit zwei Betriebsnummern.



Gedechte Güterwagen der Union Pacific (Art.-Nr. 914200). Foto: AZL / Ztrack

Die im Vorbild 60 Fuß langen, gedeckten Greenville-Güterwagen bietet AZL in gelber Union-Pacific-Gestaltung als Viererpackung (914200-1) und einzeln (904200-1) an.

Gleich vier Viererpackungen (904100-1 bis -4) bietet der Hersteller von den geschlossenen Autotransportwagen mit den Anschriften der Amtrak nach Phase IVb an. Die Anschriften variieren leicht zwischen den ersten beiden und den übrigen Zusammenstellungen.

Herstellerfotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie unter <http://www.americanzline.com>.

Neuer Velmo-Decoder für September 2017:

In diesem Jahr erschien bislang noch keine Decoder-Neuheit bei Velmo (<http://www.velmo.de>). Das hat mit der Überarbeitung der bestehenden Produktpalette zu tun, um die Platinen schneller und damit wirtschaftlicher fertigen zu können.

Die dadurch freigesetzte Zeit kann Claudius Veit dann in Entwicklungsprojekte stecken, unter denen ausgefallene Modelle meist einen deutlich höheren Aufwand generieren. Bereit für die Markteinführung ist im September der neue Multiprotokoll-Sounddecoder für Märklins Schnelltriebwagen SVT 137 und VT04 der Bauart Hamburg. Die Bezeichnung der Neuheit lautet Velmo SDS219229.



Mit den neuen Velmo-Lösungen ist auch die Zughälfte der Bauart Hamburg beleuchtet, die Märklin serienmäßig dunkel lässt. Foto: Velmo (Claudius Veit)

Dieser zweiteilige Geräuschdecoder beinhaltet die digital schaltbare Innenbeleuchtung beider Zugteile, also auch der angetriebenen Hälfte, die im Werkszustand von Märklin immer dunkel bleibt, was wenig gelungen aussieht.

Hinzukommen die Ansteuerung des Spitzen- und Schlusslichts, Umschalten auf Rangiergang, samtweiches Fahren dank SSD („Super Soft Drive“) von Doehler und Haas sowie eine Auswahl an fahrzeugspezifischen Tonkombinationen (Fahrgeräusch, Bremsgeräusch, Horn, Kompressor, Türenöffnen und -schließen, Bahnhofsdurchsage, Trillerpfeife, Weichenquietschen und Kurvenquietschen).

Die Neuheit passt in die Märklin-Triebzüge mit den Artikelnummern 88870 bis 88874 (jüngst ausgeliefert). Erhältlich ist der Geräuschdecoder ab September 2017 zunächst im 1zu220-Shop (<http://www.1zu220-shop.de>), der mit der ersten Serie beliefert wird.

Faszination Modellbau am Bodensee:

Vom 3. bis zum 5. November 2017 öffnet die Faszination Modellbau in den Friedrichshafener Messehallen am Bodensee ihre Pforten. Besucht werden kann diese Messe täglich von 9:00 bis 18:00 Uhr, am Sonntag nur bis 17:00 Uhr.

Durch die Kombination mit anderen Modellbausparten und erstmals einem Echtdampftreffen wächst die Veranstaltung auf eine Fläche von 61.000 m². Der Veranstalter spricht deshalb vom größten Modellbau-Ereignis weltweit, das bislang eher in Dortmund zu finden war.

Dieses Versprechen beinhaltet mehr Hallen, Platz, Angebot, Dampfaktionen, Rekorde, Premieren, Wettbewerbe sowie Gemeinschaft. Lassen wir uns überraschen! Die Z-Freunde International suchen jedenfalls noch interessierte Spur-Z-Bahner, die ihre Anlagen oder Exponate dort öffentlich ausstellen möchten.

Die Veranstalterseiten mit aktuellen Informationen sind unter der Adresse <http://www.faszination-modellbau.de> zu finden.

Erstauslieferung bei Z-Modellbau:

Bei Z-Modellbau (<http://www.z-modellbau.de>) ist ab sofort der bekannte Borgward LT 4 der Sylter Inselbahn im Maßstab 1:220 unter der Artikelnummer 4108 erhältlich.

Das Fahrzeug besticht durch ein weiches Anfahr- und Bremsverhalten aufgrund eines Übersetzungsverhältnis von 80:1, sowie einem Getriebe nach eigens entwickelter Antriebslösung (aus Messing CNC-gefräste Fahrwerksrahmen und Getriebeteile).



Ein außergewöhnliches, aber auch außerordentlich gelungenes Modell ist der Borgward Leichttriebwagen LT 4 der Sylter Inselbahn im Maßstab 1:220 von Z-Modellbau, der ab sofort ausgeliefert wird. Unser Foto zeigt noch ein Handmuster.

Hinsichtlich der Gestaltung in der Epoche III angesiedelt, vervollständigen Sitzbänke und Fahrgäste diesen sehr markanten Triebwagen. Das Gehäuse aus geätzten Messing- und Neusilberblechen ergänzen angesetzte Kleineile aus Weißmetall-Schleuderguss.

Unser Bild zeigt noch das Handmuster, welches auf der Anlage Kniephaven mehrere Monate von Redakteur Dirk Kuhlmann getestet wurde. Die Umsetzungen und das Fahrverhalten sind Dr. Andreas Scheibe hervorragend gelungen. Achtung: Mit mehrmonatigen Wartezeiten muss bei diesem Kleinserienmodell gerechnet werden, da es auf Bestellung gefertigt wird und nicht über Händler vertrieben wird.

Sommerflaute bei Märklin?

Recht ruhig ist es hinsichtlich der Neuheitenauslieferungen für die Mini-Club bei Märklin, denn viele Modelle sind in den Terminlisten spürbar nach hinten gerückt.

So können wir an dieser Stelle aktuell nur den Märklin-Magazin-Jahreswagen 2017 (Art.-Nr. 80827) melden, der die Händler erreicht hat.

Vorbild des dunkelblau lackierten und mit dem Magazinlogo versehenen Modells ist der Seitenkipprwagen Fals 126 der Deutschen Bahn AG, der hier als fiktiver Privatwagen dargestellt wird.



Einzigste Auslieferung bei Märklin im Berichtszeitraum ist der Jahreswagen 2017 fürs Magazin (Art.-Nr. 80827). Foto: 1zu220-Shop, Jörg Erkel.

Jetzt neu bei WDW Full Throttle:

Zwei schwarze Schönheiten gibt es seit Juli 2017 neu bei Full Throttle, in Deutschland unter anderem bei Case Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>) erhältlich. Sie stecken in einer Doppelpackung und sind offene Güterwagen mit zwei Auslasstrichern und Kastenrungen an den Außenwänden (Art.-Nr. FT-2053). Beide Wagen dieser Packung sind für die Chesapeake & Ohio beschriftet.

Ankündigung bei Sondermodelle Z:

Die Wiener Spezialisten von SMZ (<http://www.sondermodellez.at>) haben mit der österreichischen Reihe 2050 eine interessante Diesellok als Neuheit angekündigt. Zwischen 1952 bis 1962 wurden von Henschel auf GM-Lizenz 20 Exemplare gebaut.

Sie bewährten sich wegen ihrer Leistung und eines robusten diesel-elektrischen Antriebs sehr gut, vermochten wegen ihrer geringen Stückzahl die Dampflok im nicht elektrifizierten Streckennetz nicht abzulösen. Bevorzugtes Einsatzgebiet der Maschinen war der Güterverkehr.

Die Umsetzung ins Modell erfolgt durch SMZ exakt im Maßstab 1:220. Besonderheiten liegen in der sehr feinen Detaillierung. So sind beispielsweise alle Griffstangen als Ätzteile einzeln angesetzt. Der weiß-rote Lichtwechsel ist sowohl analog als auch digital verfügbar.

Zusätzlich bekommt die Digitalversion originalgetreue Betriebsgeräusche und verschiedene Lichtfunktionen über die speziell von Velmo entwickelten und auf diese Konstruktion abgestimmte Lichtplatinen. In der Premiumversion gehört zum Lieferumfang auch eine NEXT-18-Schnittstelle mit dem Kombidecoder SD18A der neuesten Generation von Doehler & Haas.

Als erste Varianten erscheinen die tannengrüne 2050.05 im Auslieferungszustand vom 22.12.1958 mit



Die tannengrüne 2050.05 im Auslieferungszustand (Bild oben) und eine Detailansicht der 2050 005-4 in der frühen Valousek-Gestaltung (Bild unten). Fotos: SMZ

als Ätzteilen angesetzten Beschriftungen und Typenschild und die 2050 005-4 in früher Valousek-Lackierung (Blutorange, Elfenbein und umbragrauer Rahmen) mit ÖBB-Pflatsch aus den Jahren 1987 bis 1992.

Nachzuholende Neuheiten bei Herpa:

Leider sind wir nicht über die Neuheiten für September und Oktober informiert worden, sehr wohl aber über diejenigen für die Monate November und Dezember 2017. Wir haben heute alles Wissenswerte für diese vier Monate zusammengestellt, das sich auf europäisch geprägten Anlagen unterbringen lässt und zur Spurweite Z passt:

TAP Portugal Airbus A320 – CS-TNS „D. Afonso Henriques“ (Art.-Nr. 558747)

KLM Cityhopper Fokker 70 „Fokker, Thank you“ (558761)

Eurowings Airbus A320 „Europa-Park“ (558808)



Fokker 70 der KLM in der aktuellen Sondergestaltung „Thank you“ (Art.-Nr. 558761). Foto: Herpa

Im Bereich der militärischen Flugzeuge haben wir nur eines ausgewählt:

Armée de l'Air (franz. Luftwaffe) Airbus A400M Atlas - ET 1/61 „Touraine“ (558723)



So wird das Flugfeldlöschfahrzeug Ziegler Z8 in der Gestaltung des Münchener Flughafens (558853) aussehen. Foto: Herpa

Für die Ausgestaltung von Flughafenabschnitten bietet Herpa im Scenix-Zubehörbereich in Kürze nicht funktionsfähige Flutlichtmasten (558754) an.

Gut bei den Kunden aufgenommen wurde offenbar das Flugfeldlöschfahrzeug vom Typ Ziegler Z8, denn mit spezifischer Lackierung folgt bald eine Version für den Flughafen München mit ganz neuem Logo (558853).

Zum Selbstzusammenstecken gedacht sind die Herpa-Snapfit-Modelle, die ihr Vorbild jeweils mit eingezogenem Fahrwerk wiedergeben:

Aeroflot Airbus A330-300 (609289-001)

Eurowings Airbus A320 (610674-001)

Eurowings Airbus A320 „Europa-Park“ (611695)

TAP Portugal Airbus A330-300 Retrojet (611701)
Lufthansa Airbus A320 „25 Jahre Flughafen München“ (611718)
TAP Portugal Airbus A330-300 „Portugal Stopover“ (611725)
Azur Air Boeing 767-300 (611749)

Wichtige Formneuheit bei FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Ab dem 21. August 2017 werden die schwedischen Reisezugwagen der Bauart 1960 bei FR Freudenreich Feinwerktechnik lieferbar sein und mit ihnen die Hauptneuheit dieses Jahres. Konfektioniert sind sie in zwei Waggonpackungen.



Gemeinsam ist allen vier Modellen das Interregio-Farbschema der SJ. Die Modelle sind fein detailliert und im Plastikspritzguss gefertigt, tragen Zurüstteile aus Metall und auch eine Inneneinrichtung.

Die Fensterverglasung ist vorbildgerecht bündig mit der Außenwand. Vorbereitet sind sie für den Einbau einer LED-Innenbeleuchtung Z12L von Passmann.

Angeboten werden Doppelpackungen. Die erste von ihnen enthält einen den 1.-Klasse-Wagen SJ 5043 A2 und mit dem SJ 5126 B5K einen Vertreter der 2. Klasse (Art.-Nr. 46.220.42).



Zu einem Zug ergänzt werden können sie mit je einem Wagen 1./2.Klasse SJ 4807 AB3 und 2. Klasse SJ 4998 B5 aus dem zweiten Duo (46.221.42).

Bestellt werden können die Modelle auf den Seiten von Harald Freudenreich unter <http://www.fr-model.de>.

Formneuheiten 2018 auf der NTS in Orlando vorgestellt: Zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses für diese Ausgabe lief in Orlando (Florida) die National Train Show, die wichtigste Modellbahnausstellung in den Vereinigten Staaten von Amerika.

So sehen die neuen Wagenpackungen für die SJ aus: 5043 A2 und 5126 B5K (Bild oben; Art.-Nr. 46.220.42) sowie 4807 AB3 und 4998 B5 (Bild unten; 46.221.42). Fotos: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Traditionell nutzte AZL dies für die Vorstellung und Ankündigung von Formneuheiten, die ab dem nächsten Jahr zur Auslieferung kommen sollen.

In Messing-Bausweise umgesetzt werden soll die Dampflokomotive der Klasse J der Norfolk and Western, die die Achsfolge 2'D2' besitzt. Vorgesehen sind sechs verschiedene Artikel als jeweils einzeln verkauftes Modell oder komplett mit einem siebenteiligen Reisezug.

Geplant sind die Betriebsnummern 600 (einzeln), 604 (Zug), 607 (einzeln), 610 (Zug) und 611 (einzeln und als Zug). Die Wagen der einzelnen Zusammenstellungen unterscheiden sich zwischen den drei Zugpackungen nicht in den Betriebsnummern und tragen alle die Powhatan-Arrow-Lackierung.

Eine gelungene Überraschung ist wohl der silberfarbene California Zephyr, den American Z Line zu elf verschiedenen Waggonpackungen zusammenstellen möchte. Die CZ-Reisezugwagen der PRR werden einzeln verkauft. In jeder der Zusammenstellungen sind folgende sieben Wagentypen zu finden: Gepäckwagen, Aussichtswagen, Aussichtswagen mit Speiseraum, 10-6-Schlafwagen, Speisewagen, Schlafwagen mit 16 Abteilen und Aussichtswagen mit Endkanzel.

Als passende Zuglokomotiven sind EMD F3 der Bahngesellschaften CB&Q, D&RGW und WP vorgesehen.

Die leichten Reisezugwagen mit glatten Außenseiten sind bislang für folgende Bahngesellschaften vorgesehen: Canadian National, Chesapeake and Ohio, Baltimore and Ohio, New York Central, Illinois Central, Chicago and North Western, Great Northern, Northern Pacific, Southern Pacific, Union Pacific, Missouri Pacific, Canadian Pacific, Pennsylvania RR, Santa Fe, Atlantic Coast Line, Alaska und Amtrak.

Als Fünferpackung wurden neue Containertragwagen und gedeckte 40-Fuß-Wagen mit außenseitigem Kastengerippe angekündigt. Die Türen dieser Wagen sollen sich öffnen lassen.

Patentanmeldung mit Perspektive für die Spur Z?

Seit dem 20. Juli 2017 ist beim Deutschen Patent- und Markenamt München eine Offenlegungsschrift von Märklin zu einer Patentanmeldung zu lesen. Die Erfindung wird als „elektrische Modellbahnanlage sowie Verfahren zu deren Betreiben und Vorrichtung zur Spielbeeinflussung“ bezeichnet.

Die kurze Zusammenfassung aus diesem Dokument beschreibt eine analoge Modellbahnanlage oder Anlagenabschnitt, der von einer digitalen Steuerzentrale über einen extern verbauten Decoder geregelt wird. Dieser externe Decoder ist folglich sowohl mit der Zentrale als auch dem analogen Gleis verbunden, auf dem er die Fahrzeuge steuert.

Damit ließe sich sowohl das Betreiben analoger Modelle mit einer Zentrale wie der Central Station 3 oder der Mobile Station 2 bei Kunden größerer Spuren darstellen, die keine vollständige Umstellung ihrer Fahrzeuge auf Digitaltechnik planen als auch in der Spurweite Z, bei der werksseitige Decoder zumindest in sehr kleinen Fahrzeugen auf Platzprobleme stoßen.

Die Offenlegungsschrift ist unter folgender Adresse zu finden:

<https://depatisnet.dpma.de/DepatisNet/depatisnet?window=1&space=menu&content=treffer&action=pdf&docid=DE102016100702A1>

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)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

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

Veranstaltungs- und Werbeanzeigen Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit und erkennbarem Spur-Z-Bezug 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.