

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



Spur-Z-Premiere auf der OnTraXS!

Die Wogen bitte nicht glätten...
Lichtsteuerung jetzt ganz einfach

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

die Frühjahrmessen sind schon alle vorbei und das (hoffentlich) bald warme Wetter zieht uns alle wieder nach draußen. Damit bieten sich wieder viele Möglichkeiten zum Studium der Natur.

Tun Sie das doch nun mal ein wenig bewusster: Wir starten heute nämlich unser Jahresschwerpunktthema Landschaftsgestaltung mit Redakteur Dirk Kuhlmann als versiertem Experten. Die Natur ist dabei sein und unser Vorbild.



Holger Späing
Chefredakteur

Wir gehen dem Chaos in Mutter Natur nach, denn aufgeräumt und geordnet wie die Reihen in Baumschulen zeigt sich eine unberührte Umwelt eben doch nicht. Ich meine, hier liegen viele Fehler verborgen, die im Anlagenbau gemacht werden.

Da gibt sich der Erbauer viel Mühe, bastelt mit Leidenschaft und guter Technik, wählt die am besten passenden Farben aus und am Ende wirkt das Ergebnis trotzdem nicht realistisch. Woran liegt das? Dies ist nur eine der Fragen, denen wir im laufenden Jahr nachgehen wollen.

Bereiten Sie sich vor auf das, was Sie in unserem Magazin erwartet. Gehen Sie mit offenen Augen durch die Welt, machen Sie öfter mal Halt und studieren genau, wie sich das Umfeld der Natur präsentiert. Lösen Sie sich von geometrischen Formen und festen Grundordnungen. Dann ist ein entscheidender Schritt getan, um zu Ergebnissen zu gelangen, wie sie Dirk Kuhlmann hier präsentieren wird.

Resultate wie seine Anlage „Kniephaven“ gelingen sicher nicht auf Anhieb, aber unerreichbar sind sie ganz gewiss auch nicht. Ihre Präsentation auf der OnTraXS! in Utrecht bedeutete eine Premiere für die Spurweite Z, von der wir heute ebenfalls sehr ausführlich berichten. Es ist eine Ausstellung, die einen Besuch auch aus Deutschland lohnt. Die besondere Stätte im niederländischen Eisenbahnmuseum tut ihr Übriges.

Vor Ort fragten viele Besucher neugierig nach den Details und erbaten das Preisgeben von Kniffen durch den Erbauer. Immer wieder drehte es sich dabei um das so überzeugend dargestellte Wasser, von dem viele erst nach dem Berühren glauben mochten, dass es nicht echt ist. Deshalb starten wir nun auch außerhalb des geplanten Dioramas mit einem Beitrag zur Freiwassernachbildung.

Auch für die technisch interessierten Leser haben wir heute etwas parat: Wir stellen Ihnen einen Lichtcomputer vor, der uns sehr beeindruckt hat und seine Vielfältigkeit inzwischen bewiesen hat. Er ist halt nicht einer unter vielen, wie es bei oberflächlicher Betrachtung vielleicht noch scheinen mag.

Wir durften ihn ausgiebig testen und waren von seiner Flexibilität schließlich so überrascht, dass wir Probleme hatten, alle unsere Eindrücke in einem einzigen Bericht zusammenzufassen. Vielleicht gelingt es uns nun ja, dieses Produkt aus dem Schatten in das Rampenlicht zu ziehen, das ihm gebührt.

Vollendet und abgeschlossen wird auch diese Ausgabe schließlich von je einem Buch- und Filmtipp sowie den Leserzuschriften und aktuellen Meldungen. In unserer kleinen Szene ist ja immer was los!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Aktuell kein Beitrag

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Wasser, wohin das Auge auch sieht.....	4
--	---

Technik

Hochflexible Lichtsteuerung.....	12
----------------------------------	----

Literatur

Historische Kontraste	24
Der lange Weg zum ICE.....	26

Aktuelles

Frühjahrsmesse in Sinsheim	28
Eine verspätete Premiere.....	34
Zetties und Trainini im Dialog.....	43

Impressum	52
-----------------	----

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. April 2017

Titelbild:

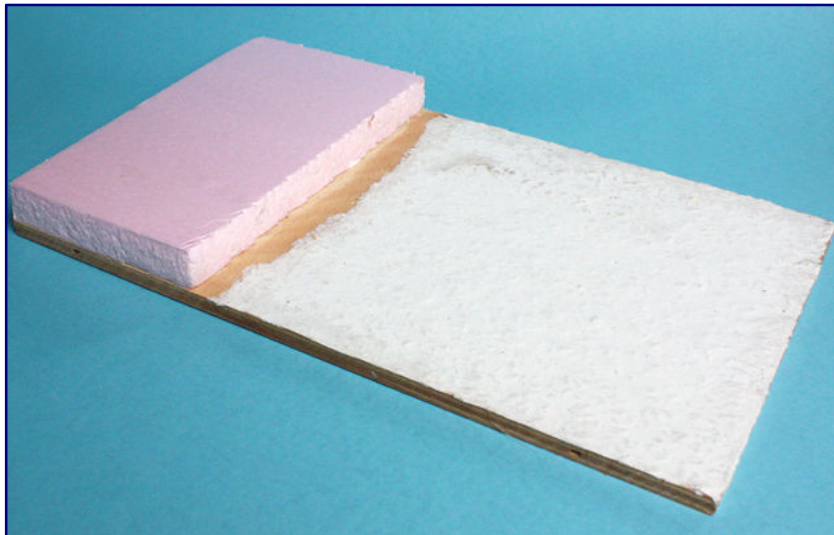
Was den Deutschen die Köf ist, ist den Niederländern die Sik – im Vorbild eng verwandt mit der deutschen Kleinlok. Die Miniatur von Z-Modellbau hat eine kurze Rangiereinheit auf den Anleger gebracht und erfreut damit die Besucher der OnTraXS!

Große Freigewässer in der Spur Z

Wasser, wohin das Auge auch sieht!

Wohl jeder Modellbahner ist einst den Eindrücken schöner Miniaturlandschaften erlegen und hat sich unserem Hobby zugewandt. Doch viele Bauprojekte enden viel zu früh, weil sie groß gewählt wurden oder es am Gestaltungswissen hapert. Das möchten wir ändern und dazu aufrufen, es doch selbst zu versuchen. Landschaftsbau ist unser Jahresschwerpunktthema 2017 und Dirk Kuhlmann zeigt Ihnen, wie es (richtig) geht.

Von Dirk Kuhlmann. „Wie haben Sie diese Wasserflächen gestaltet?“, ist eine oft gehörte Frage von Modellbahnern auf Ausstellungen. Gerne hätten sie das „Rezept“ für diese glänzenden Oberflächen auf den Anlagen Helenensiel oder Kniephaven.



Ein Stück Raufasertapete mittlerer Körnung wird mit der „guten“ Seite nach unten auf den Untergrund geklebt.

Da nach dem Besuch auf der OnTraXS! in Utrecht die Anfragen sogar von Großbahnern zunahm, möchte ich Ihnen hier meine Methode der Wassergestaltung erklären.

In diesem Fall wird es die Darstellung eines großen offenen Gewässers sein. Die beschriebene Methode ist übrigens Jahrzehnte alt und wird immer noch angewandt.

Gleichzeitig ist dieser kleine Bericht auch der Auftakt zum Jahresschwerpunktthema 2017 „Landschaftsgestaltung“ in den (mindestens) bis zum Jahresende folgenden Ausgaben.

Ich werde im Magazin also einen ausführlichen Einblick in meine Arbeitsweisen aufzeigen.

Nebenher möchte Sie jedoch darauf aufmerksam machen, dass natürlich keiner meiner Tipps einen Anspruch auf Allgemeingültigkeit hat. Aber kommen wir nun zum Wasser.

Ausgangspunkt für unser Test- Diorama ist ein kleineres Brett, auf dem ein Stück Raufasertapete mittlerer Körnung mit der „guten“ Seite nach unten aufgeklebt wird. Aus einer 2 cm dicken Hartschaumplatte werden später der Strand und die Dünen. Bei einem Binnensee oder großen Fluss wird übrigens statt der Tapete eine dünne, unregelmäßige Spachtelschicht auf dem Unterboden aufgetragen.

Mit diversen scharfen Werkzeugen und einer Raspel wird das „Land“ in Form gebracht - auf jeden Fall sollte der Hartschaum anschließend keine glatten Flächen mehr aufweisen. Sonst hält der spätere Auftrag nämlich nicht.

Mit einem kleinen Spachtel trage ich nun die Holz-Reparatur-Masse von Molto schön ungleichmäßig auf. Bloß nicht glattstreichen! Nur so entsteht das kleine Chaos, wie die Natur es uns vorgibt.



Mit scharfen Werkzeugen wird die Styrodur-Auflage in Form gebracht, bis sie keine glatten Flächen mehr hat (Bild oben). Dann folgt ein Überzug mit Holz-Reparaturspachtel (Bild unten).

Diese Spachtelmasse hat übrigens zwei unschlagbare Vorteile gegenüber Gips: Die Sandfarbe sieht schon recht realistisch aus und die Oberfläche ist richtig rau. Hier hält später jede Grasfaser und zwar aufrecht!

Die Erdfarbe (Art.-Nr. C1222) von „Woodland Scenics“ wird jetzt an den Abbruchkanten aufgetragen und bildet in diesem Fall das Erdreich nach. Andere Anbieter, allen voran die Firma Noch, haben ähnliche Produkte im Angebot.



Erdfarbe (Art.-Nr. C 1222) von Woodland Scenics bildet das Erdreich an den Abbruchkanten nach. Da diese Produkte in Deutschland nicht mehr so breit verfügbar sind, kann alternativ auf Noch-Produkte oder Dispersionsfarben aus dem Baumarkt zurückgegriffen werden.

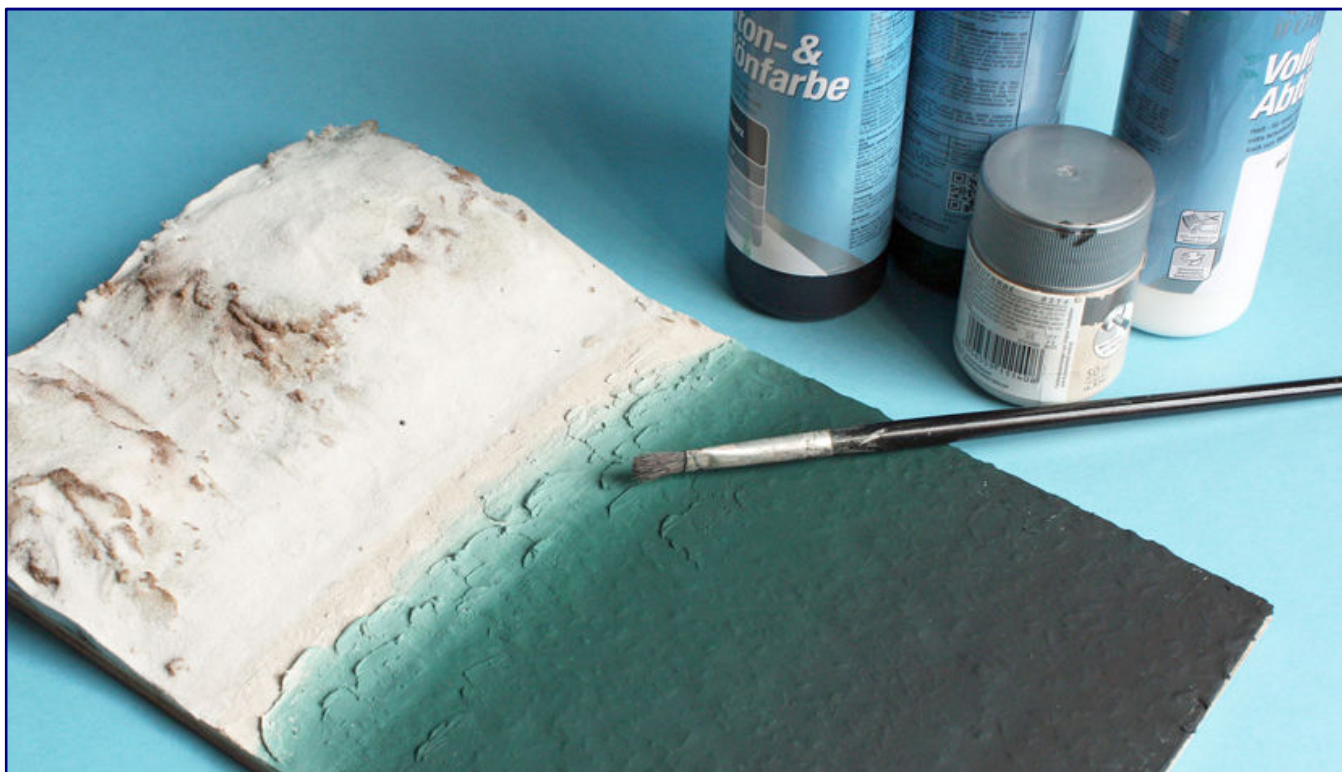
Ansonsten hilft auch eine Eigenmischung aus verschiedenen Dispersionsfarben, die sich im Baumarkt erwerben lassen. Einfach mal ausprobieren! Gerade bei sehr großen Anlagen schont dies den Geldbeutel spürbar.

Während unsere Anstrich trocknet, bereite ich verschiedene Sandsorten aus der Natur und feinsten Quarzsand aus dem Baustoffhandel für den nächsten Schritt vor. Mit Hilfe einer alten Filmdose aus dem „Analogzeitalter“ streue ich der Sand in unterschiedlichen Dicken auf. Übrigens helfen mir hier immer wieder Fotos aus den Küstenregionen als Vorlage – die Natur ist der beste Lehrmeister.

Stellt mich das Ergebnis zufrieden, so erfolgt das „Einschwemmen“ mit Schotterkleber. Ich benutze dazu grundsätzlich das Produkt der Firma Koemo oder einen eigenen dünnflüssigen Holzleim, versehen mit einem Schuss Ageopan (zum Entspannen des Wassers). Danach sind 24 Stunden Ruhe für das Diorama angesagt.



Verschiedene Sandsorten aus der Natur und feiner Quarzsand werden verstreut und mit Koemo-Schotterkleber eingeschwemmt (Bild oben). Wellenkämme entstehen aus Holz-Reparaturspachtel aus der Tube (Bild unten).



Nach der Pause

Mit einem wesentlich feineren Holz-Reparatur-Spachtel aus der Tube werden nun im nächsten Schritt die Wellenkämme gestaltet. Hier ist viel Gefühl angesagt und ein dezenter Schwung im Handgelenk gefragt. Auch ich habe einige Versuche hinter mir, bis das Resultat zufrieden stellend war.

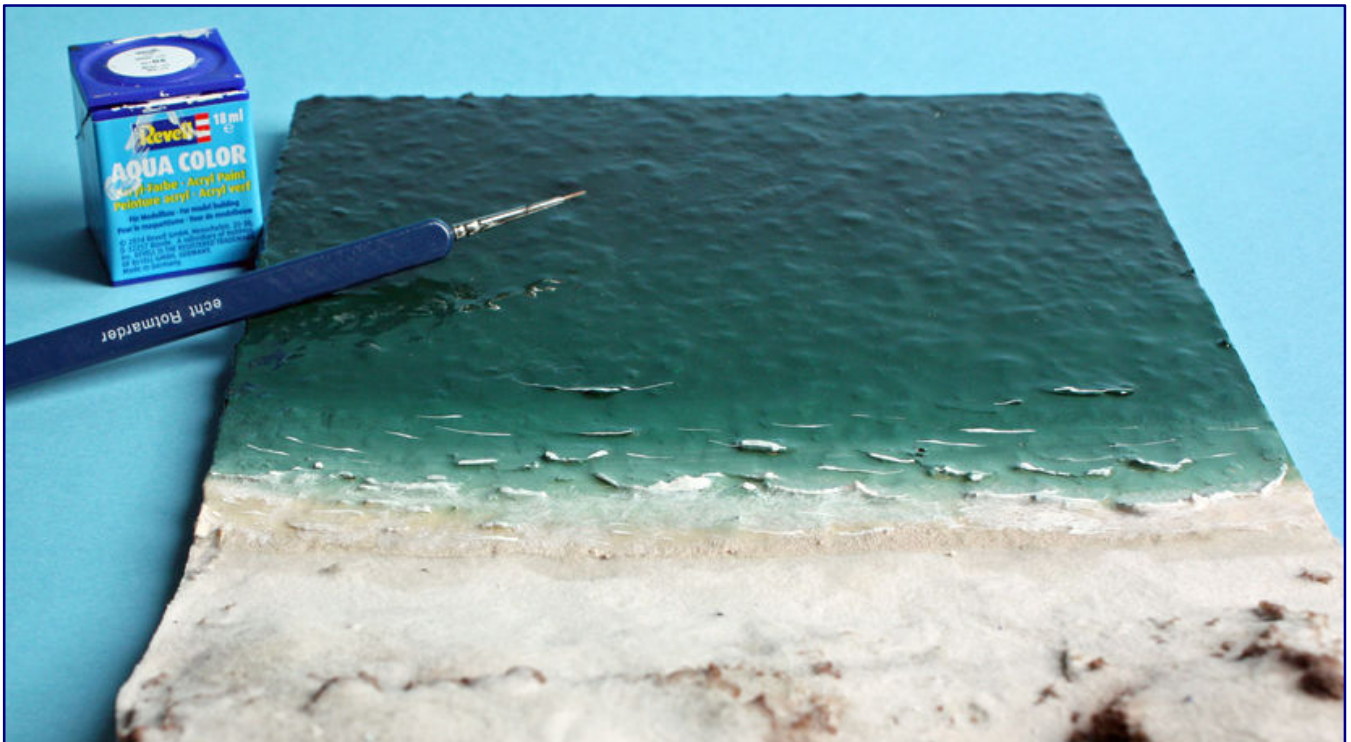
Jetzt folgt für viele Modellbahner der schwierigste Teil der Wassergestaltung: Wie bekomme ich „Tiefe“ hin, wo eigentlich keine ist? In der Kunstbranche wird die Lösung oft als „Illusionsmalerei“ bezeichnet; ein altes Kunsthandwerk, welches dazu dient, Räume optisch zu weiten.

Im hier beschriebenen Fall wird dem Betrachter mittels einer Nass-in-Nass-Technik (von sandigen über grünen bis zu schwarzen Dispersionsfarben) eine Tiefe des Wassers vorgegaukelt. Die Wirkung sollte jetzt schon entstehen, siehe das Bild von Kniephaven / Blidsel.

Blaue Farbe kommt hier übrigens – vielleicht zu Verwunderung unserer Leser - nicht zum Einsatz, das typisch blaue Meer entsteht im Kopf des Anlagenbetrachters später erst durch eine passende Hintergrundkulisse.

Zwei Schichten eines hochglänzenden Bootslacks, den es in jedem Baumarkt gibt, vollenden den aufgemalten Farbverlauf zu einer schönen Wasserfläche. Einfach satt auftragen und dann abwarten, bis alles getrocknet ist. Zwischen beiden Aufträgen sind unbedingt bis zu zwei Tagen Abstand nötig! Für eine gute Raumbelüftung ist mit Blick auf die freigesetzten Lösemittel und deren Auswirkungen auf die Gesundheit unbedingt zu sorgen!

Als letzten Schritt ziehe ich mit einem Marderpinsel 5/0 und weißer Farbe die feinen Konturen zur Darstellung der Wellenkämme nach. Mit der „Drybrush-Technik“, also einem fast trockenen Pinsel wird am Strand die Gischt nachgeahmt. Durch einen sehr sparsamen Auftrag entsteht nach und nach eine vorbildgerechte Wirkung.



Die Wellenkämme werden mit Hilfe eines Marderpinsel Größe 5/0 und weißer Acrylfarbe (Revell Aqua Color) in feinen Konturen nachgezogen. Dabei kommt eine Technik mit fast trockenem Pinsel zum Einsatz („Drybrush“).



Fertig! Unsere Wasserfläche wirkt und in Verbindung mit einer passenden Wolkenkulisse entsteht auch der Eindruck eines blauen Meeres. Die Zeit für einen Strandbesuch von Opa Hansen und seiner Enkelin ist gekommen!

Und schon dürfen wir träumen: Es ist ein eher ungemütlicher Tag am Strand, aber die kleine Enkelin von Herrn Hansen wollte unbedingt zum großen Wasser. Wir wissen natürlich nicht, was sie ihrem Opa zeigt...

Bezugsquellenauswahl zum Material:

- <https://liliput.de/de/>
- <http://www.koemo.de>
- <http://www.noch.be>

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

Neuer Ansatz von Meier-Modellbau Hochflexible Lichtsteuerung

Beleuchtungslösungen und Effektbausteine für Modellbahnanwendungen gibt es am Markt einige. Wir haben uns denjenigen von Meier-Modellbau genauer angeschaut. Was kann er, was andere Bausteine nicht können? Welche Argumente sprechen ausgerechnet für diesen Lichtcomputer? Nach Antworten auf diese Fragen haben wir gesucht – und gefunden.

Beleuchtungsbausteine und Lichteffectsteuerungen gibt es seit langem zu kaufen. Während der letzten Jahrzehnte haben sie sich ständig weiterentwickelt und vor allem auch den Wechsel von (Mikro-) Glühlampen zur Leuchtdiode mitgemacht. Umso überraschter waren wir, als mit Meier-Modellbau ein neuer Anbieter auf den Markt trat und eine eigene Lösung anbot.

Und tatsächlich bietet der Lichtcomputer aus Oerlinghausen eine Flexibilität, Individualität und überzeugende Bedienung wie kaum ein anderes Produkt. Natürlich hat Qualität ihren Preis, aber die Argumente sprechen in der Summe eine klare Sprache.

Der Lichtcomputer von Meier-Modellbau erfordert eine Eingangsspannung von 10 bis 20 Volt Wechsel- oder Gleichstrom.

Als Versorgungsquelle kommt deshalb ein Modellbahntransformator ebenso in Betracht wie ein ausreichend dimensionierter Akku oder ein Schaltnetzteil.

Mit dem Baustein können bis 24 externe Leuchtdioden einzeln angesteuert werden. Ihre Helligkeit ist über Drehschalter und drei verschiedene Abgriffe für die Ausgangsspannung beliebig wählbar.

Die fünfzehenseitige Anleitung zum Produkt ist auch für Elektronik-Laien leicht verständlich, der Anwender wächst mit dem Lesen und seinen ersten Versuchen regelrecht hinein.

Bereits im Gerät vorkonfiguriert sind einige Lichtsteuerungsmöglichkeiten, die über Steckbrücken („Jumper“) ausgewählt werden können. Dies bedeutet eine äußerst einfache Inbetriebnahme: die Leuchtmittel (LED) anschließen, den Lichtcomputer mit der Stromquelle verbinden, eventuell noch die Steckbrücken gemäß Anleitung umsetzen und schon blinkt, blitzt oder leuchtet es auf der Anlage!



Zum Lieferumfang des Lichtcomputers von Meier-Modellbau gehören neben dem Baustein noch sechs rote Steckbrücken („Jumper“) und vier Schrauben zum Befestigen am Einbauort. Der USB-Adapter (vorne links) wird separat angeboten und ist zusammen mit einem USB-Kabel zur Verlängerung (hinten rechts) für Programmierungen am PC erforderlich.

Werksseitig vorgesehen sind Programme für eine lebendige Wohnhausbeleuchtung, Leuchtstoffröhrensimulation, weich übergehende Bahnübergangsblinklichter, Wechselblinker mit schlagartigem Übergang, Blaulichter von Rettungs- und Einsatzfahrzeugen sowie drei verschiedene Lauflichtschaltungen mit jeweils acht LED, die an drei verschiedenen Ausgangsblöcken abgegriffen werden.



Für belebte Wohnhauszenen, wie hier auf einem Modul von Hans-Jörg Ottinger, eignet sich der Lichtcomputer schon mit den werksseitigen Grundkonfigurationen ideal.

Individuell über zwei weitere Jumper einstellbar ist die Dauer bis zum Wechsel des nächsten Zustands der einzelnen LED zwischen 5, 10, 20 und 30 Sekunden: So ist ein Beleuchtungsprogramm mit 128 Schritten wahlweise nach ungefähr 10 oder auch bis zu 64 Minuten durchlaufen.

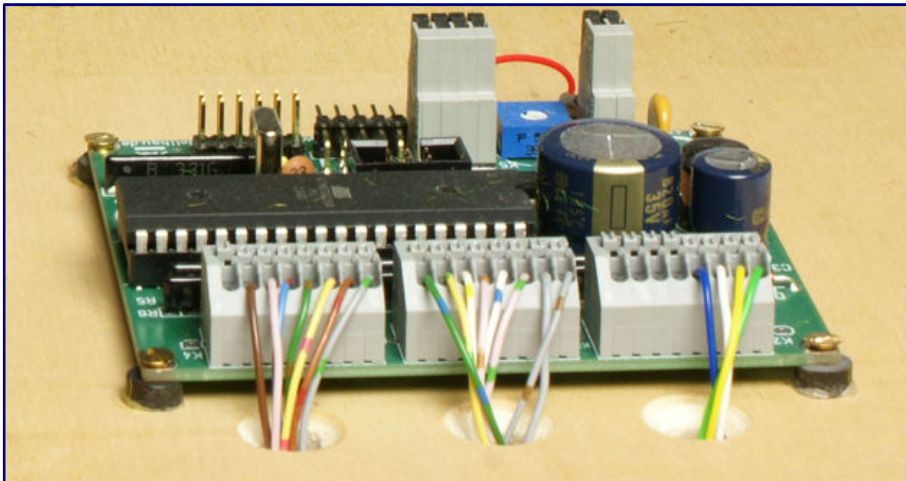
Als Anwendungszwecke kommen für das Produkt von Karl-Heinz Meier vorrangig Haus- und Straßenbeleuchtungen, Ampelanlagen, Kirmesmodelle, Flughafenbeleuchtungen, Baustellensicherungen, Bahnübergänge oder auch Lichtreklamen in Frage. Über den Eisenbahnmodellbau hinaus erlaubt es aber auch Einsätze im Flug-, Schiffs- oder Automodellbau.

Zum Lieferumfang gehören neben der bestückten und getesteten Platine im Kunststoff-Gehäuse und der Bedienungsanleitung in Papierform – heute leider keine Selbstverständlichkeit mehr – noch sechs Steckbrücken („Jumper“) und vier Befestigungsschrauben für die Montage am Einbauort. Dieser kann nahezu beliebig nah am Trafo oder auch am gesteuerten Modell liegen.

Lichtcomputer können mehr

Doch mit dem bislang Beschriebenen haben wir nur einen kleinen Teil dessen erfasst, was der Lichtcomputer zu leisten in der Lage ist. Der einfache Einsatz im vorprogrammierten Status schöpft die Möglichkeiten bei weitem nicht aus und rechtfertigt auch die Anschaffungskosten noch nicht.

Wir haben uns bislang ja nur in dem Bereich bewegt, in dem auch andere Platinen mit fester IC-Programmierung eine ganz spezielle der aufgezählten Betriebsarten anbieten – und das eben für einen Bruchteil der Kosten. So wäre hier nur derjenige gut beraten, der seinen Baustein flexibel im Zusammenspiel mit unterschiedlichen Dioramen, etwa auf Messen, zum Einsatz bringen möchte.



Zu Anschauungszwecken arbeitet der Lichtcomputer auf einem Vorführstück des Herstellers ohne aufgesetztes Gehäuse. Er kann in der Nähe der gesteuerten Objekte unter der Anlage montiert werden, aber ebenso seinen Platz auf der Trafokonsole finden.

Dass der Lichtcomputer aber erheblich mehr kann und dies auch auf eine denkbar praktische Weise bereitstellt, macht ihn so flexibel und für viele Anwendungen zur ersten Wahl.

Deshalb hatten wir ihn auch für die Neuerscheinungen des Jahres 2016 in der Kategorie Technik nominiert und einen nachfolgenden Testbericht angekündigt.

Kunden können inzwischen nun auch schon auf eine Weiterentwicklung in Form des Lichtcomputers mit Booster

zurückgreifen, der bis zu 240 LED in 24 Gruppen - also zehn je Gruppe - ansteuern kann. Das hier getestete Ausgangsprodukt bietet Anschlussmöglichkeiten für (nur) 24 Leuchtdioden, denn an jedem Ausgang darf wegen der integrierten Vorwiderstände von 330 Ohm nur eine einzelne LED sitzen.

Der Ausgangsstrom ist dadurch auf maximal 16 mA begrenzt. Immerhin erlaubt es der Hersteller dem Kunden inzwischen, die für ihn sinnvolle und preislich attraktivere Alternative auszuwählen, denn die Begrenzung wäre sonst für größere Beleuchtungsumfänge, etwa auf einer Kirmes, deutlich zu gering.

Beim Lichtcomputer der ersten Generation kann am LED-Ausgang die Ausgangsspannung über die bereits beschriebenen Instrumente wahlweise auf 5,0 Volt, 4,3 Volt oder 3,6 Volt (am Block K5) eingestellt

Bild rechts:

Wo der Lichtcomputer in einfacher Ausführung nicht ausreicht, gibt es inzwischen eine Alternative mit Booster. Sie kann bis zu 240 LED auf ebenfalls 24 Kanälen ansteuern. Damit lässt sich auch dieses Riesenrad von Torsten Schubert effektiv beleuchten.

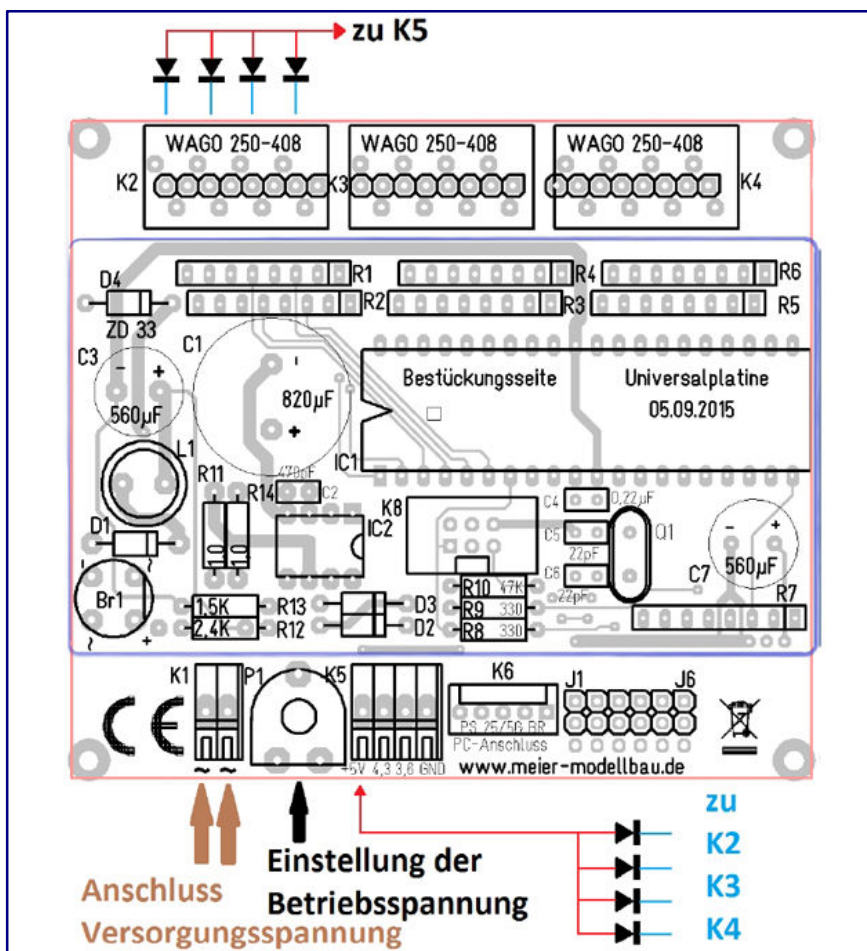


werden. Dies ergibt drei verschiedene Helligkeitsstufen. Über das Potentiometer (P1) können die Spannungen zusätzlich etwas variiert werden.

Programmierung über den PC

Wenn die werksseitigen Varianten nicht ausreichen, empfiehlt sich der Anschluss mittels separat erhältlichem USB-Adapter an den heimischen PC. Ein kostenfrei von der Herstellerseite zu ladendes Programm (aktuelle Version 1.0.0.35) erlaubt individuelle Einstellungen in sehr weitem Umfang. Geändert werden können folgende Parameter:

- Auswahl der Betriebsart je Achterblock/Ausgangsblock
- jeweils zugeordnetes Zeitintervall von ca. 0,3 bis zu 33 Sekunden
- Anzahl der Schritte (16 bis 128) je Ausgangsblock
- Invertieren aller 24 Ausgänge, wenn eine bestehende Verdrahtung mit gemeinsamen Kathoden benutzt werden soll.
- Synchronisation der drei Ausgangsblöcke, um z. B. ein Lauflicht mit 24 LED zu simulieren.



Diese Darstellung aus der Bedienungsanleitung zeigt sowohl den Aufbau der Platine als auch wichtige Anschlüsse: oben diejenigen zu den Leuchtdioden (K2, K3 und K4), unten den mit K6 gekennzeichneten PC-Anschluss für die eigene Programmierung. Abbildung: Meier-Modellbau

Zusätzlich lassen sich auch noch die Abläufe der Wohnhausbeleuchtung frei programmieren.

Dies bedeutet praktisch nichts anderes, als im Modus „Wohnhaus/programmierbar“ ein Lauflicht mit frei programmierbaren Mustern/Abläufen einzustellen, dass in Intervallen bis herab zu etwa 0,3 Sekunden umschalten kann.

Der Benutzer entscheidet selbst, welche Leuchtdiode wann und wie lange hell oder dunkel ist.

Ungewöhnlich scheint, dass der Anschluss an den Rechner mit einem proprietären Adapter erfolgt und nicht fest auf dem Baustein sitzt.

Was einige Anwender schade finden, hat aber einen pragmatischen Grund: Modellbauer, die das Gerät nur mit der Werksprogrammierung betreiben, sich aber alle Optionen für die Zukunft erhalten möchten (und deshalb zum Meier-Lichtcomputer gegriffen haben), brauchen ihn nicht und sollen ihn folglich auch nicht mitbezahlen müssen.

Die modulare Lösung erschien hier ebenso sinnvoller wie für alle diejenigen, die mehrere Exemplare dieses Lichtcomputers betreiben. Und dies erscheint zumindest in einem städtischen Umfeld mit vielen Lichtquellen nicht sonderlich außergewöhnlich.

Maße und Daten zum Lichtcomputer:

Länge / Breite / Höhe	76,5 / 86,5 / 24,0 mm
Gewicht der bestückten Platine	71 g*
Stromverbrauch	5 mA**
Leistungsaufnahme	60 mW**

- * ohne Gehäuse
- ** Eigenverbrauch laut Herstellerangabe, gemessen bei externer Spannungsversorgung in Höhe von 12 V= ohne extern angeschlossene LED

Systemvoraussetzungen für Programmversion 1.0.0.35:

- Betriebssystem Windows 7 oder höher
- Internetanschluss (für Installationen)

Auch ihnen reicht ein einzelner Adapter, mit denen nacheinander alle Exemplare programmiert werden können. Diese Individualeinstellungen bleiben unbeschränkt gültig und brauchen nur dann geändert zu werden, wenn sich der Nutzer doch mal eine andere Lichtfolge wünscht.

Ein serieller Anschluss des Typs RS-232 erschien den Entwicklern nicht sinnvoll, auch wenn einige Kunden diesen noch an ihrem Rechner haben. Schwierig würde es aber zumindest bei kleineren Notebooks und gerade die Flexibilität, sich mit einem tragbaren Rechner zum fest

unter der Anlage montierten Baustein zu begeben als es umgekehrt zu versuchen, offenbart eine weitere Verlockung.

Die vielen am Markt erhältlichen RS-232-Wandler hingegen hätten das Problem mitgebracht, technische Unterstützung auch für ein Fremdprodukt leisten zu müssen. Dies hätte ebenfalls zusätzliche Kosten generiert, die nicht sinnvoll erschienen. Die Fernwartung für den zugekauften Adapter wird selbstverständlich geleistet und das Beherrschen des Produkt sollte jedermann auch ohne Vorkenntnisse leicht fallen.

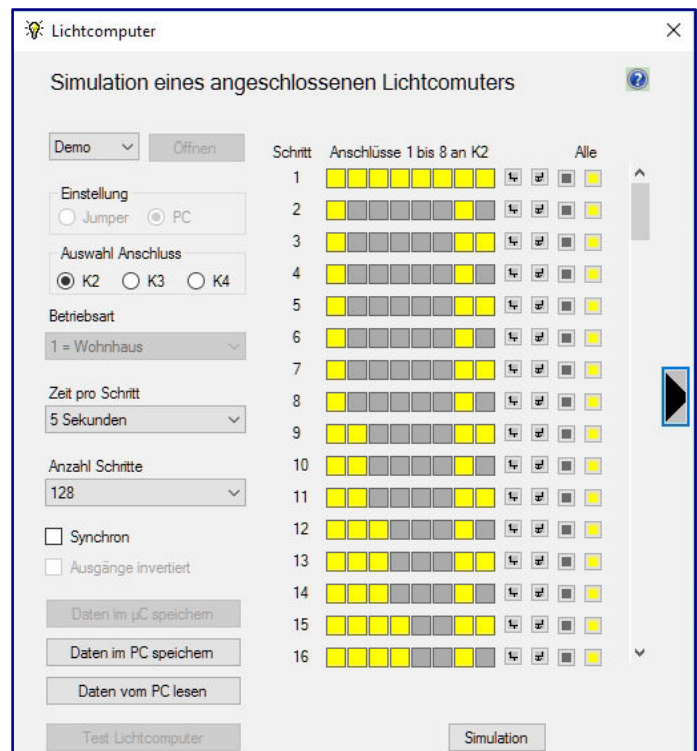
Eigene Abläufe leichtgemacht

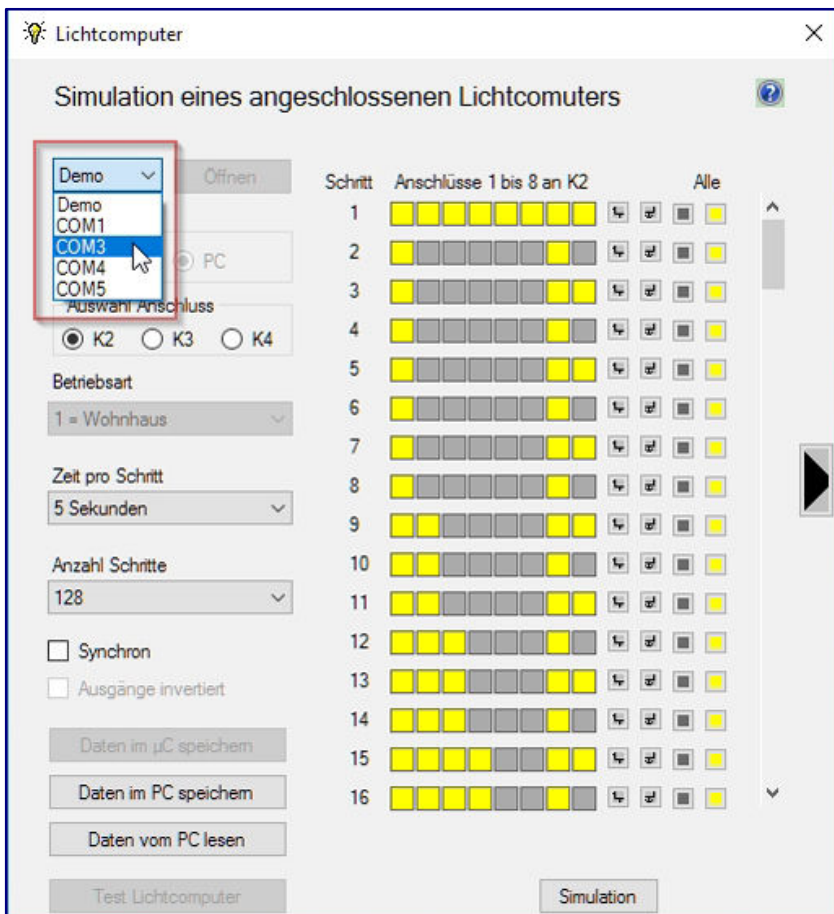
Wem die Auslieferungsoptionen nicht mehr reichen, der braucht nicht gleich „blind“ einen USB-Adapter zu erwerben. Der große Vorteil der von Meier-Modellbau offerierten Lösung liegt in der eigenständigen Funktionsfähigkeit des Programms, das auch eine Simulationsfunktion am Computer beinhaltet.

So lässt es sich beliebig üben, bevor eine Entscheidung fällt. Wer den Kniff einmal heraus hat, wird sich über diese Option ebenso freuen, denn er kann seine Einstellungen testen und am Rechner bewerten, bevor er sie auf den Baustein überspielt. Viele kleinere Fehler fallen schon in dieser Phase auf und verkürzen so den Programmieraufwand für den Baustein.

Ebenso ist es möglich, einmal erstellte Konfigurationen auf dem Rechner zu speichern, womit sie sich nicht nur sichern lassen, sondern auch einen schnellen Wechsel der Schaltungen begünstigen.

So kann der Baustein auch mit auf eine Messe genommen werden und dort an einer anderen Anlage als daheim oder einem Diorama betrieben werden. Mühsames Neuprogrammieren entfällt: Konfiguration von der Festplatte laden, ggf. noch mal kurz die Simulation verfolgen und überspielen – fertig!





Ist ein Lichtcomputer angeschlossen, wird der COM-Port ausgewählt, über den er mit dem Rechner verbunden ist. Ansonsten kann nur im Demo-Modus gearbeitet werden – das aber kostenfrei ohne Erwerb des Produkts!

Fehlerhinweis. Stimmt an dieser Stelle alles, sind im Folgenden noch die Einstellung „PC“, der Ausgang des zu programmierenden LED-Anschlusses (im Beispiel „K2“) und die gewünschte Betriebsart auszuwählen – die Steckbrücken-Einstellungen („Jumper“) sind nun wirkungslos.

Doch wir bleiben im Demo-Modus und nehmen hier für den Ausgang K4 auf Basis des Wohnhaus-Ablaufs eine eigene Programmierung vor, die wir am Bildschirm testen und bewerten möchten.

Danach werden wir sie auf dem Rechner speichern, um darauf wieder zurückgreifen und sie jederzeit auf unseren Lichtcomputer überspielen zu können.

In unserem Beispiel sollen fünf Baustellenbaken nacheinander aufblitzen und im letzten Schritt für einen Moment dunkel bleiben, bevor sich das Spiel wiederholt. Fünf der acht LED-Anschlüsse am Ausgang K4 sind damit belegt.

Wollen wir keinen weiteren Ausgang hinzuziehen, verbleiben drei freie Ausgänge. Diese reichen in unserem Fall für das Ansteuern einer Baustellenlampe auf der Anlagenvorderseite aus – die Lichtzeichen-

Wir starten nach Installation des Lichtcomputer-Programms auf dem Rechner und des Treibers für den USB-Adapter mit dem bereits genannten Demo-Modus.

Auf Besonderheiten der Programminstallation wie den (vermeintlich) unbekanntem Herausgeber geht die begleitende Dokumentation ausreichend ausführlich ein.

Wenn der Lichtcomputer nicht angeschlossen ist, wie in unserem Fall, funktioniert auch nur die Auswahl „Demo“. Ansonsten kann über das Ausklappenfenster zunächst der COM-Anschluss ausgewählt werden, an dem der Lichtcomputer angeschlossen ist, z.B. „COM3“.

Anschließend wird die Schaltfläche „Öffnen“ betätigt. Die Daten der aktuellen Konfiguration werden nun aus dem Lichtcomputer ausgelesen und auf dem Bildschirm angezeigt.

Startet dies nicht, wurde ein falscher oder anderweitig belegter COM-Anschluss ausgewählt. Dann erfolgt allerdings auch ein verständlicher



Wir der falsche Anschluss ausgewählt, gibt das Programm einen Fehlerhinweis aus. Abbildung (Handbuch): Meier-Modellbau

anlage auf der Gegenseite ist für den Betrachter nicht einsehbar und braucht deshalb nicht beleuchtet zu werden.

Nun müssen wir uns Gedanken zu einem sinnvollen Ablauf machen, denn einzustellen sind die Zeit pro Schritt (Aufleuchtdauer einer LED je Schritt) und die Anzahl der erforderlichen Schritte bis zum Neustart des Ablaufs (max. 128).

Die Leuchtdauer einer LED ohne Pause lässt sich dadurch verlängern, dass ihr Zustand über mehrere aufeinanderfolgende Schritte nicht verändert wird.

Das ist auch hier erforderlich, weil ja ein Lichtblitz der Baken erheblich kürzer ist, als etwa die Rot-Phase der Ampel. Wir definieren die Leuchtdioden 1 bis 5 als zum Baustellenblitz zugehörig und steuern das Rot der Ampel über Anschluss 6, Gelb über 7 und Grün über 8 an.

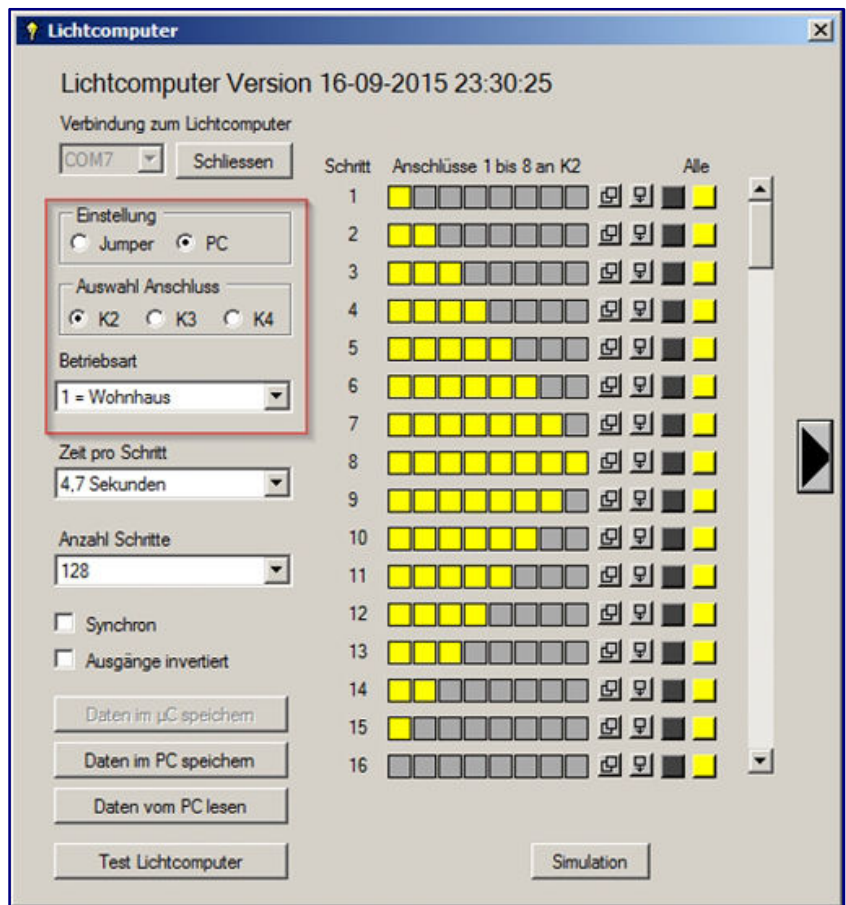
Die sinnvolle Frequenz finden wir über die Simulationsfunktion schnell heraus: In Frage kommen schnell nur noch 0,3 Sekunden als Leuchtdauer für die Blitzer auf den Baken. Wir wählen also diese Option aus, zumal es leicht zu ändern wäre, wenn es sich im späteren Anlagenbetrieb nicht bewähren sollte.

Die Anzahl der erforderlichen Schritte ermitteln wir mathematisch: Die Warnbaken erfordern sechs Schritte, die Ampel kennt mit Rot, Rot-Gelb, Grün und Gelb vier Phasen. Der kleinste gemeinsame Vielfache beider Teilschaltungen ist zwölf. Damit könnte der Blitz drei Mal durchlaufen, während die Ampel zwei komplette Schaltzyklen durchläuft.

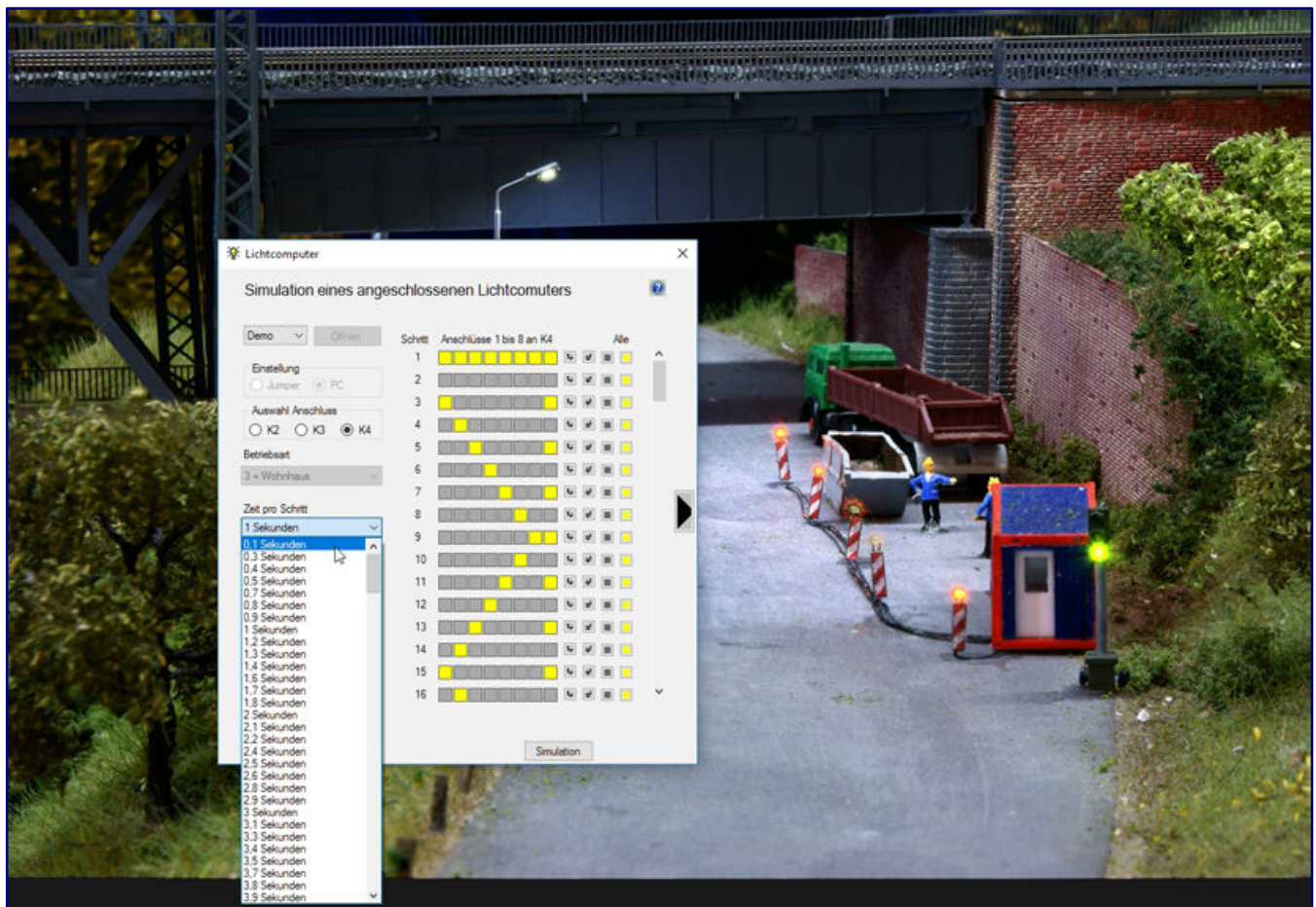
Da das doch etwas merkwürdig aussähe, überlegen wir jetzt einen sinnvollen Schaltrhythmus für die Ampel, der ein Vielfaches von Zwölf betragen muss. Zum Vermeiden von Langeweile sollte der Durchlauf schneller als in der Realität erfolgen, wo Rot-Phasen von einer Minute und mehr üblich sind. Zu berücksichtigen ist auch, dass Rot-Gelb und Gelb als Übergangsphasen nur kurz zu sehen sind.

Bereits an dieser Stelle wird deutlich, welchen Mehrwert die Simulationsfunktion des Meier-Modellbau-Produkts bietet: Selbst das Erstellen einer vergleichsweise einfachen Schaltung mit nur acht Leuchtdioden, aber zwei sehr unterschiedlichen Leuchtdauern erfordert einige Vorüberlegungen, Übung und bringt häufig auch Fehler mit sich.

So ersparen wir uns viel Zeitaufwand, weil wir diese gleich am Bildschirm erkennen und unsere Schaltung nachjustieren können. Im Idealfall sind wir nach dem Überspielen der selbsterstellten Konfiguration auf den Baustein auf Antrieb zufrieden. Ansonsten ist der letzte Feinschliff auch recht schnell erledigt. In jedem Fall ermöglichen Karl-Heinz Meier und Entwickler Peter Grundmann viele Übungsmöglichkeiten, um sich mit der Technik anzufreunden.



Um im „Echtbetrieb“ zu arbeiten, müssen wir die Grundeinstellungen von „Jumper“ auf „PC“ umstellen, den zu programmierenden Anschluss wählen und eine Betriebsart vorgeben. Im Demo-Modus ist nur der Ausgang einzustellen. Abbildung (Handbuch): Meier-Modellbau



Die für uns ideale Zeit pro Schritt (0,3 Sekunden) haben wir ermittelt und stellen sie im Aufklappenfenster „Zeit pro Schritt“ ein. Anschließend erfolgt in der (hier verdeckten) Auswahl darunter noch die Gesamtzahl der definierten Schritte in unserer Schaltung. Auf die von uns gewünschte LED-Anschlussgruppe K4 haben wir schon zuvor umgestellt.

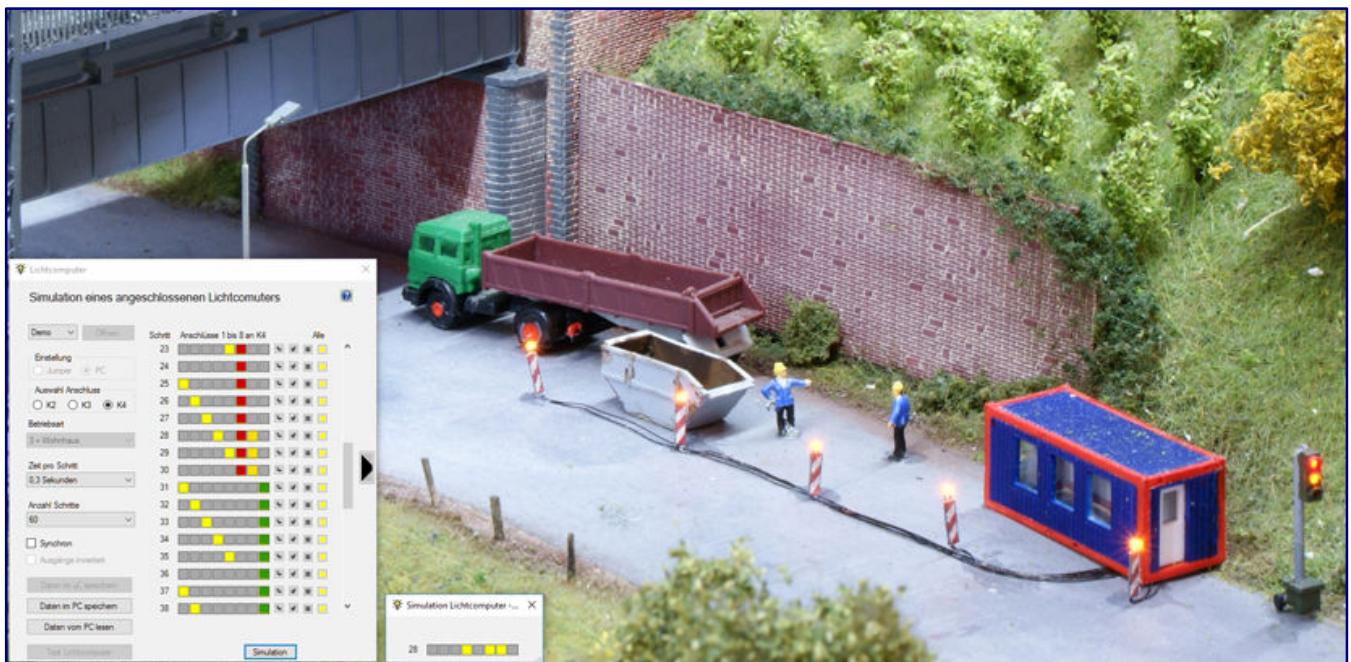
In unserem Fall legen wir die Phasen Rot-Gelb und Gelb auf ungefähr 1 Sekunde fest; exakt sind es je $3 \times 0,3$ Sekunden, also 0,9 Sekunden für drei Schritte jeder genannten Phase. Rot- und Grün-Phase sollen gleich lang dauern, denn in der Baustelle würde ja ein Wechselverkehr herrschen und aus beiden Fahrtrichtungen erwarten wir ein identisches Fahrzeugaufkommen.

Unter den in Frage kommenden Vielfachen von Zwölf ergeben sich unter den genannten Prämissen nun 60 oder 72 Schritte, die wir konfigurieren können. Der Ablauf der gesamten Schaltung erfolgt dann wahlweise in 18 oder 21,6 Sekunden. Wir wählen für unser Beispiel 60 Schritte (18 Sekunden) aus und stellen diese im Programm als Parameter ein.

Und schon kann es losgehen! Wir beginnen mit dem Einstellen der jeweils sechs Schritte für den Baustellenblitz: 1 – 2 – 3 – 4 – 5 – alle aus. Insgesamt zehn Zyklen haben wir zu erstellen, bis wir mit diesem Teil fertig sind. Als Ergänzung folgt die Ampelschaltung auf den Anschlüssen 6 bis 8.

Das Rotlicht hinterlegen wir durch Klicken auf das Feld für LED 6 im Schritt 1. Dadurch verwandelt sich deren Anzeige von Grau (aus) auf Gelb (ein). Dies wiederholen für in den Schritten 2 bis 27. Danach folgt die Rot-Gelb-Übergangsphase. Dafür sind in den drei Schritten 28 bis 30 die LED 6 (Rot) und 7 (Gelb) zu markieren.

Die Schritte 31 bis 57 sind für das grüne Licht (LED 8) an der Baustellenampel reserviert. Die übrigen drei Schritte (58 bis 60) gehören der Gelbphase (LED 7), bevor unsere Schaltung vollständig ist. Haben



Unsere Schaltung ist fertiggestellt und wir testen sie zunächst über die Funktion „Simulation“, die per Schaltfläche ausgelöst wird. Es öffnet sich ein kleines Fenster, auf dem unser Programm abläuft. Zur besseren Zuordnung für unsere Leser haben wir die drei für die Ampel vorgesehenen Ausgänge in deren Anzeigefarben dargestellt. Die unverändert gelb dargestellten Ausgänge 1 bis 5 gehören zum Baustellenblitz.

wir dies absolviert, ist es Zeit für einen Test. Wir nutzen die Funktion „Simulation“ und verfolgen die Anzeige auf dem Bildschirm.

Etwas Phantasie gehört natürlich dazu, sich hinter den scheinbar wild auf dem Bildschirm aufblinkenden Punkten eine gestaltete Anlage mit Baustellenszene vorzustellen. Doch dies geht leichter als erwartet und wir möchten nicht vergessen, dass andere Produkte Vergleichbares nicht bieten.

Nun sichern wir unsere Schaltung erst einmal auf dem Rechner. Dies geht über die Schaltfläche „Daten im PC speichern“. Nachdem wir den Ablagepfad bestimmt und einen Dateinamen vergeben haben, können wir jederzeit auf die geleistete Arbeit zurückgreifen. Sie dient als Datensicherung oder auch Arbeitsvorlage für künftige Projekte.

Das Übertragen an den Lichtcomputer für den ersten Praxistest funktioniert natürlich erst nach USB-Anschluss des Bausteins. Dafür vorgesehen ist die im Demo-Modus blind bleibende Schaltfläche „Daten im µC speichern“.

Sollte die Schaltung im Anlagenbetrieb nicht überzeugen, kann dies entweder nachjustiert werden oder auch auf völlig andere Weise gestaltet werden: So ließen sich das Lauflicht und die Ampellichtfolgen auch auf getrennte Ausgänge legen.

Damit ließen sich voneinander völlig unabhängige Zeitabläufe und Leuchtdauern realisieren. Die jeweils freien Anschlüsse auf den dann zwei nur teilgenutzten Blöcken können dann jederzeit noch mit typverwandten Schaltungen aufgefüllt werden.

Weitere nützliche Funktionen

So einfach wie sich selbsterstellte Schaltfolgen speichern oder in den Lichtcomputer einlesen lassen, so einfach können sie von der Festplatte auch jederzeit wieder aufgerufen werden. Dies ist insbesondere auch dann eine Hilfe, wenn kompliziertere Lichtfolgen nicht an einem einzigen Tag fertiggestellt werden.



Mit dem Einhaken der Funktion „Synchron“ werden alle 24 LED-Anschlüsse hintereinandergeschaltet und immer über die Gruppe K2 angezeigt. Das ermöglicht das Umsetzen langer Lichtablaufsteuerungen. Über die Funktion „Ausgänge invertiert“ kann der Lichtcomputer mit einer gemeinsamen Kathode verwendet werden.

Ebenso lässt sich dadurch auf ein fertiges und gespeichertes Grundgerüst zurückgreifen und beliebig fortschreiben, ohne die ursprüngliche Konfiguration zu verlieren – vorausgesetzt, die eingelesene Schaltung wird nicht überschrieben, sondern das Speichern erfolgt über einen neuen Dateinamen.

Sollen komplexe Ablaufmuster realisiert werden, bei denen acht Leuchtdioden nicht ausreichen, lassen sich alle Anschlüsse mit der Funktion „Synchron“ auch zusammenschalten. Je Reihe werden dann alle 24 statt nur der acht LED des Regelprogramms angezeigt. Mit einfachem Klicken am angezeigten Auswahlkästchen lässt sich diese Funktion aktivieren.

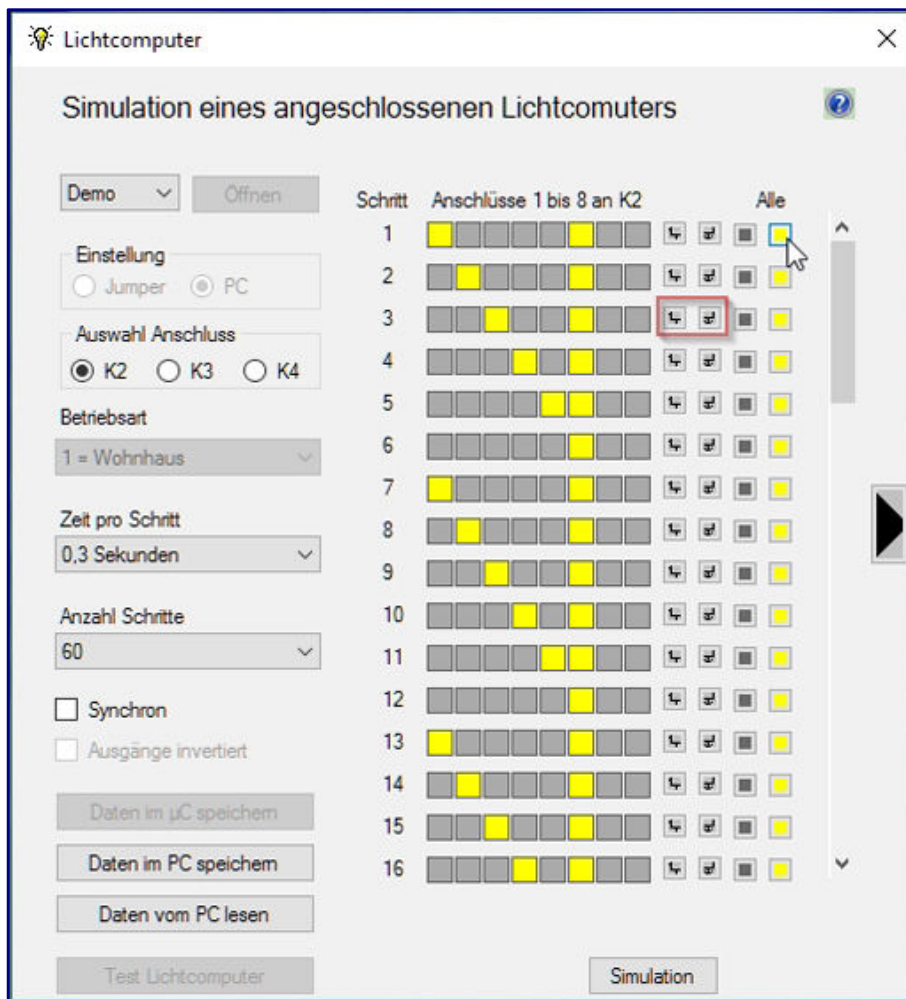


In einer Testfunktion können die 24 Leuchtdioden in den drei Ausgangsgruppen einzeln per Mausclick angesprochen werden. Dies schützt vor Fehlan schlüssen, bevor ein Modell unerreichbar in der Anlage eingebaut wird. Abbildung (Handbuch): Meier-Modellbau

Darunter ist eine Schaltfläche, um die Ausgänge zu invertieren: Der Lichtcomputer kann bei einer bestehenden Verkabelung dann mit einer gemeinschaftlichen Kathode verwendet werden (=vorgesehener Regelfall ist die gemeinsame Anode). Dies ist auch dann wichtig, wenn die optionale Stromquelle für den Anschluss mehrerer LED benutzt wird.

Eine zeitsparende Hilfe bei sich wiederholenden Schritten können die folgende Zusatzfunktionen auf der Bedienoberfläche sein:

- alle LED des gerade bearbeiteten Schritts dunkel schalten,
- alle LED des gerade bearbeiteten Schritts hell schalten,
- Zeile / Schritt kopieren (Klick des zugehörigen Symbols am zu kopierenden Schritt) oder
- Zeile / Schritt einfügen (Klick des zugehörigen Symbols am Zielschritt / an der Zielzeile).



Hilfreich nach der Montage von Leuchtdioden an später schwer erreichbaren Orten ist auch die Test-funktion unter der Schaltfläche „Test Lichtcomputer“.

Im sich öffnenden Fenster können alle 24 Leuchtdioden einzeln und manuell angesteuert werden (ein / aus).

Durch einfachen Mausklick auf jedes einzelne LED-Symbol lässt sich schon jetzt sowohl die richtige Zuordnung als auch der korrekte Anschluss schnell überprüfen.

Fazit unseres Tests

Es gibt viele Lösungen am Markt und jede hat wohl ihre Daseinsberechtigung.

Diejenige von Meier-Modellbau besticht durch eine einfache Handhabung, höchste Flexibilität sowie weitere Optionen für die Zukunft wegen modularer Bauweise.

So lassen sich hier auf Dauer durchaus Kosten sparen, wo andere Anbieter für diese Zielgruppe unter- oder überdimensionierte Lösungen vorhalten.

Wiederholen sich einzelne Schritte innerhalb einer Schaltung, kann das Programmieren durch die Funktionen „Kopieren“ (erstes Kästchen in der Markierung) und „Einfügen“ (zweites Kästchen in der Markierung) erheblich beschleunigt werden. Ebenso nützlich sind die Funktionsflächen „Alle aus“ und „Alle ein“ (siehe Mauszeiger).

Die Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2016 in der Kategorie Technik war deshalb berechtigt. Dass es nicht ganz fürs Siegertreppchen gereicht hat, lag vor allem am fast schon fertiggestellten „Konkurrenzprodukt“ aus gleichem Hause, das für größere Anwendungen noch besser geeignet ist und den Kosteneffekt noch weiter positiv beeinflussen kann.

Meier-Modellbahn bietet eine technisch solide Lösung, die explizit auch von Laien gut zu beherrschen ist: Wer mit der Elektrik einer Modellbahn zurechtkommt, dürfte hier auch dank der ausführlichen, wie



Bei vielen Anwendungen, in denen es auf Individualität und Flexibilität ankommt, ist ein fest programmierter Baustein fehl am Platze. Hier spielt der Lichtcomputer von Meier-Modellbau klar seine Stärken aus.

verständlichen Anleitung ebenso wenig überfordert sein. Hakt es trotzdem, legen Karl-Heinz Meier und Entwickler Peter Grundmann glücklicherweise hohen Wert auf eine gute Betreuung auch nach dem Kauf.

Herstellerstellen zum Lichtcomputer:

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

Baustellenampel und Kirmesmodellbau:

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

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

Bezugsquelle für SMD-Leuchtdioden:

<http://www.conrad.de>

Verwendetes Gestaltungsmaterial:

<http://www.noch.de>

Damals-heute-Bildgeschichte Historische Kontraste

Fünf Jahrzehnte werden im neuen Schienenwege-Buch durch Bildpaare überbrückt. Sie bieten Blicke auf vergangene Kleinbahnromantik, private Strecken und Überlandstraßenbahnen, aber auch veränderte Siedlungsstrukturen, den Rückzug sowie die Wiederkehr der Eisenbahn. Spannend und packend präsentiert sich die Zeitgeschichte, denn in dieser Form lässt sie sich sonst nicht erleben.

Burkhard Wollny / Herbert Stemmler / Helmut Röth /
Gerhard Greß / Korbinian Fleischer / Wolfgang Löckel
Schienenwege gestern und heute
Zeitreise durch Nordbaden

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH & Klartext Verlagsgesellschaft mbH
Fürstenfeldbruck / Essen 2017

Gebundenes Buch
Format 22,3 x 29,7 cm
144 Seiten mit ca. 250 Farb- und historischen S/W-Bildern

ISBN 978-3-8375-1645-6
Best.-Nr. 581603 (Printausgabe)
Preis 24,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Im Juli des letzten Jahres haben wir zum ersten Mal einen Band aus der Reihe „Schienenwege gestern und heute“ vorgestellt, deren Titel auch als elektronisches Buch (hier Best.-Nr. 581603-e) zu haben sind. Die Reihe wurde inzwischen weiter ausgebaut, aber Süddeutschland stellt immer noch den Schwerpunkt der Veröffentlichungen dar.

Nach dem Buch für Südbaden haben wir uns nun das Anfang 2017 erschienene Pendant für Nordbaden durchgeschaut – ein Exemplar für Württemberg ist übrigens auch seit längerer Zeit erhältlich. Erwartet hatten wir viele vergleichbare Entwicklung zum südlichen Teil Badens, doch damit lagen wir weit daneben.

Dieser sich in Nord-Süd-Richtung weit über die Landkarte ziehende Teil eines Bundeslandes ist doch sehr individuell geprägt, was die Verkehrsgeschichte im Eisenbahnsektor betrifft. Wir stimmen zu, dass sich das unmöglich in nur einem einzigen Buch hätte unterbringen lassen.

Aber unverändert dokumentieren die Autoren der historischen und aktuellen Aufnahmen einen großen Teil der Eisenbahn- und übrigen Verkehrsgeschichte, gravierend veränderte Siedlungsstrukturen und ebenso krass veränderte Landschaften. Schwerpunkt der Betrachtungen sind dieses Mal der Kraichgau, die Rheinebene und die Metropolregion Rhein-Neckar.

Korbinian Fleischer hat die Stätten, an denen Burkhard Wollny, Gerhard Greß, Herbert Stemmler und weitere Fotografen einst das Bahngeschehen Nordbadens dokumentiert haben, in den Jahren 2015 und 2016 besucht und möglichst vom identischen Standort neu fotografiert. In hervorragender Bild- und Wiedergabequalität werden so bis zu 50 Jahren an vergangener Zeit kontrastreich gegenübergestellt.



Herausgekommen ist einmal mehr eine faszinierende Zeitreise, die den Leser zum schmalspurigen „Odenwaldexpress“, zu den Überlandstraßenbahnen rund um Heidelberg und Mannheim, ins Bauland, nach Karlsruhe und in den Kraichgau führen, wo heute modernisierte und elektrifizierte Bahnen den ländlichen Raum erschließen.

Gleichermaßen begegnet er noch einmal der längst verschwundenen Kleinbahnromantik der Albtal-Verkehrsgesellschaft, die in den letzten Jahrzehnten in Pionierarbeit ein überregionales Stadtbahn-system aufgebaut hat. An viele Stellen ist auch in Nordbaden die Eisenbahn heute längst verschwunden oder nur noch als Relikt vorhanden.

Wo sie sich bis heute als zuverlässiges und umweltfreundliches Verkehrsmittel zu behaupten weiß, haben sich die Bahnhöfe und Ansichten rechts und links der Strecken aber nicht minder krass verändert. Beispielhaft genannt seien hier nur die Ansichten in den größeren Städten Mannheim oder Heidelberg.

Interessant ist das Buch so natürlich für Geschichtsinteressierte, die im Umfeld dieser Region wohnen. Aber auch Modellbahner werden sicher für die eine oder andere Anregung dankbar sein, denn mehr als in anderen Werken steht hier auch das Umfeld der Züge im Fokus. Und das hilft sicher nicht nur, wenn eine Anlage in der heutigen Zeit angesiedelt sein soll und authentische Spuren der Vergangenheit zeigen soll.

Für Zetties erwähnenswert ist zudem, dass es den einstigen und nicht erhaltenen Bahnhof Rauenberg an der Strecke Wiesloch Stadt – Waldangelloch (bei Sinsheim) als Modell in ihrem Maßstab zu kaufen gibt. Er entspricht nämlich dem Bahnhof Waldangelloch, der in gleicher oder spiegelverkehrter Form mehrfach an dieser Strecke errichtet wurde und bei Modellbau Laffont erschienen ist.

Insgesamt bietet das Buch eine unterhaltsame und kurzweilige Lektüre für warme Abende auf der Terrasse oder dem Balkon. Der Umfang ist überschaubar, der Lesespaß am Bildband aber auch dementsprechend schnell vorbei.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<https://shop.vgbahn.info/vgbahn>

Aufbruch ins Drehstromzeitalter Der lange Weg zum ICE

Die Dampflokomotive ist längst im Ruhestand, die elektrischen Veteranen werden es auch bald sein. Neuer Stern am Eisenbahnhimmel ist die Drehstromlokomotive der Baureihe 120, die dem ICE den Weg ebnet. Während auf der einen Seite erste Hochgeschwindigkeitstrassen entstehen, gehen die Streckenstilllegungen weiter – im Nacken ein immer größer werdendes Defizit. Der neue EK-Film fasst ein spannendes Jahrzehnt zusammen, das zum letzten der Bundesbahn werden sollte.

CFT Video Berlin
Die DB in den 80er Jahren
Das Ende der Altbau-Elektroloks

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2017

DVD-Video
Bildformat 16:9
Tonformat Dolby-Digital 2.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 58 Min.

Best.-Nr. 8406
Preis 19,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Die achtziger Jahre beginnen recht ruhig, wie der Kommentator gleich zu Beginn des Films meint: Die großen Streckenelektrifizierungen seien abgeschlossen und das noch recht junge Intercity-Konzept laufe planmäßig und erfolgreich. Sinnbildlich dafür stehen die Aufnahmen von der Baureihe 103 im schweren IC-Dienst – damals die Paradelok der DB zusammen mit dem offiziellen Paradezug aus der Werbung.



Nacheinander werden nun die Stützen des Nah- und Fernverkehrs gezeigt, darunter die Baureihen 110, 111 und 212. Allesamt sind sie aus dem Alltagsbetrieb nicht wegzudenken, doch langsam und absehbar werden auch sie bald in die Jahre kommen. Mit einem Paukenschlag war im Jahr zuvor deshalb die erste Drehstromlokomotive der Welt, die Baureihe 120, vorgestellt worden

Zu Beginn des Berichtsjahrzehnts ging sie in die betriebliche Erprobung. Das zeigt recht deutlich, wie sehr die Bundesbahn (und die Industrie) zu dieser Zeit von Modernisierungen getrieben waren, um auf Dauer wettbewerbsfähig zu bleiben. Parallel lief bereits der Bau der ersten Neubaustrecke Hannover - Würzburg, das große Ziel war die Aufnahme des Hochgeschwindigkeitsverkehrs.

Durch eine gute Auswahl vermitteln die Produzenten dem Zuschauer ein buntes Bild der Fahrzeuge, die im letzten vollen Jahrzehnt der Bundesbahn auf deutschen Schienen unterwegs waren und bis heute von großem Interesse für die Modellbahner sind. Nicht verschwiegen wird auch das schwierige Umfeld, in dem die DB unterwegs ist, denn ihr betriebliches Defizit wird immer größer.

Doch noch war ihre Welt äußerst bunt, denn zur Freude der Eisenbahnliebhaber waren ja auch noch die letzten Altbau-Lokomotiven der Baureihen 118, 144, 144⁵, 160 oder 194 unterwegs, die kurz

nacheinander ihren Abschied nehmen mussten. Ozeanblau-beige „Farbsünden“ lassen sich in diesem Zusammenhang nicht vermeiden.

Dafür feierte die DB in jenen Jahren immer wieder „rosarote Wochen“ voller Sonderpreise und strebte dem 150-jährigen Jubiläum der deutschen Eisenbahnen im Jahre 1985 entgegen. Natürlich wird auch das im Film nicht ausgelassen und mit den Jubiläumsparaden in Nürnberg und der großen Ausstellung in Bochum-Dahlhausen besonders ausführlich gewürdigt. In dieser Zeit beginnt auch das Dampffahrverbot zu bröckeln.

Kinder der Achtziger waren aber auch die S-Bahn Rhein-Ruhr und der Interregio, die weitere, spannende Filmthemen bilden. Wie sich die Bundesbahn einst selbst sehen wollte, wird besonders an eingespielten Sequenzen aus eigenen Werbefilmen deutlich. Hier präsentiert sie sich als leistungsstark, zeigt aber deutlich auch den enormen Investitionsbedarf auf, der aus den veränderten Verkehrsströmen und modernen Anforderungen resultierte.

Leider auch schon wieder Teil der Geschichte sind die Aufnahmen aus Bau, Vorstellung und Erprobung der ICE-Züge. Dieses Kapitel begann 1985 und zog sich bis zum Ende des Jahrzehnts hin. Parallel verabschiedete sich der „Rheingold“ endgültig, während die Vogelfluglinie 1988 ihr 25-jähriges Jubiläum auf der Verbindung Puttgarden – Rødby mit immer neuen Rekordmeldungen feierte.

Zum Ende des Jahrzehnts stand die DB gemeinsam mit der DR vor einer der größten Herausforderungen: Der Mauerfall sorgte für immense Zuwächse im Ost-West-Verkehr und sollte die Verkehrsströme auf Dauer erheblich verändern. Schon dieser kurze Flug durch zehn Jahre Bahngeschichte zeigt, wie spannend und facettenreich die achtziger Jahre waren.

Scheinen sie uns oft auch noch nicht lange her zu sein, so haben wir vieles längst als Alltag akzeptiert oder vergessen. Der EK-Verlag erinnert mit gelungenen Aufnahmen und einer hervorragend gewählten Zusammenstellung an eine Zeit, die sehr viel spannender war, als wir sie allgemein in Erinnerung haben.

Deshalb ist diese DVD quasi ein Muss für jeden Eisenbahnfreund, der jene Zeit bewusst erlebt hat und sich viel zu lange nicht mehr daran erinnert hat. Mit dem Anschauen des Films wird dem Käufer erst bewusst, welche Themenvielfalt und spannenden Ansätze sich aus diesen zehn Jahren auch für den Bereich der Modellbahn bieten.

Wir honorieren dies daher auch konsequent mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2017 in der Kategorie Literatur.

Verlagsseiten:
<http://www.eisenbahn-kurier.de>
<http://www.ekshop.de>

Faszination Modellbahn zum Auftakt Frühjahrsmesse in Sinsheim

Traditionell bildet die Faszination Modellbahn in Sinsheim den Auftakt unter den Frühjahrsmessenden. Erstmals werden viele Spielwarenmesse-Neuheiten hier einem breitem Publikum gezeigt. Neues für die Spurweite Z gab es auch in der Organisation des Messeauftritts. Das versprach Spannung und erzeugte Erwartungen. Sujin und Joachim Ritter waren für uns vor Ort und berichten von ihren Eindrücken.

Frühlingshaftes Wetter draußen und drinnen Modellbahn – dennoch zählte die Messe Sinsheim vom 10. bis 12. März 2017 gute 16.000 Besucher auf der Faszination Modellbahn. Die Verantwortlichen hatten sich ordentlich ins Zeug gelegt und bei der ersten Publikumsmesse nach Nürnberg mit 129 Ausstellern und 15 Schauanlagen dafür gesorgt, dass die Halle doch recht gut gefüllt war und es einiges zu sehen gab.



Ein Blick durch die Sinsheimer Messehalle über die verschiedenen Stände offenbart einen Überblick über die Teilnahme der verschiedenen Anbieter und Hersteller.

Bei Märklin wurden die Neuheiten 2017 in den Vitrinen einer ersten Begutachtung durch die Modellbahnfreunde unterzogen. Auch unsere Spur Z konnte hier mit den Neuankündigungen für das laufende Jahr glänzen.

Auch bei den übrigen Ausstellern gab es einiges in unserer Spurweite zu entdecken: Bei Artitec konnten die meisten Spur-Z-Produkte bereits direkt käuflich erworben werden. Aber auch bei Aspenmodel und Michael Bahls gab es einiges zu sehen und gerne ein nettes Gespräch noch gleich dazu.

Lütke Modellbahn, MO-Miniatur, MBZ mit seinen Laserschnitt-Modellbausätzen, Hack-Brücken, Jeweha Modelbouw, die Verlage Geramond, VGB und natürlich der Eisenbahnkurier – nicht nur wir waren gut beschäftigt, sich mit all dem Gebotenen auseinanderzusetzen.

Erstmalig lag die Organisation des Spur-Z-Auftritts in Sinsheim bei den Z-Freunden International. Sylvester Schmidt als Messekoordinator war allgegenwärtig und konnte viele Zetties am Stand persönlich begrüßen.



Dieser präsentierte sich richtig groß, mit viel Platz im Innenbereich zum Setzen und Fachsimpeln – gerne eine Tasse Kaffee dazu und es schien alles zu passen.

In der Vergangenheit fehlten dieser Treffpunkt und die Ruhezone ein wenig, wie wir meinen. Aber auch die präsentierten Anlagen ließen die Besucher nicht nur innehalten und schauen, sie überzeugten auch durch ihre gebotene Qualität.

Beim Containerterminal von Claudius Veit (Velmo) gab es immer wieder Trauben von „Schaulustigen“, die ob der funktionierenden Umschlagbrücken, den selbständig fahrenden LKW und des weiteren Betriebsablaufs rundum begeistert waren.



Das Containerterminal von Claudius Veit (Bild ganz oben) bietet regen Betrieb auch abseits der Schiene. Eindrucksvoll sind auch die beleuchteten Fahrzeuge, die nicht beweglich verbaut sind (Bild oben).

Auch die an der Stirnseite platzierte Anlage „Wolnzach“ von Peter Friede erntete viel Lob. Der authentische Zugbetrieb, die Vorbildorientierten Eigenbau-Gebäude und ein Fachgespräch mit dem Erbauer sorgten hier für wohlwollende Zustimmung.

Die große Stadtanlage von Uli Günther ist zwar schon auf einigen Messen präsentiert worden, aber da sie ständig erweitert wird und das Szenario sehr vielfältig ist, war auch sie wieder ein stets belagertes Objekt für Groß und Klein. Anwesend war auch Railex wieder mit einem Verkaufsstand und einigen Schauvittrinen.

Auf der anderen Stirnseite des Stands zeigte Sebastian Page seine Winteranlage mit lebhaftem Zugwechsel. Die Beleuchtung erwies sich in Verbindung mit glitzerndem Schnee und den Fahrzeugen als ein echter Hingucker für viele Besucher.



Schneeanlagen sind selten und so durfte sich das Exponat von Sebastian Page der Aufmerksamkeit auch der jüngeren Besucher sicher sein. Dass sie zudem auch noch gut gebaut ist, tat sein übriges.

An der Längsseite waren die Module von „Gerhardingen“, der Anlage von Gerhard Maurer, Grund genug für viele, die gezeigten 9 Normsegmente in Ruhe abzulaufen, sich dabei vom Zugverkehr und den vielen Details inspirieren zu lassen und den Erbauer nach der Entstehungsgeschichte sowie der Nebenbahnstrecke von Heimbach/Nahe nach Baumholder sowie deren Steuerungstechnik zu fragen.

Für ganz besondere Begeisterung anderer Art sorgte die „Schweineanlage“ von Manfred Forst. Hier überzeugten zum einen die Kartonmodellhäuschen, zum anderen aber auch die kleinen Details, insbesondere die „Schweinereien“ der rosafarbenen Masttiere und deren authentische Darstellung. Zudem zeigte der Fahrbetrieb mit neuesten Modellen aus Groß- und Kleinserie den Besuchern anschaulich, was in Spur Z heute machbar und fahrfähig ist.

Insgesamt können wir der neuen Präsentation unserer Spur ein großes Lob aussprechen – die Sache ist auf einem guten Weg. Sicher gibt es auch noch etwas Steigerungspotential - die Pläne dazu stehen bereits, wie uns Sylvester Schmidt sagte. Aber das Ganze ist auch immer abhängig von den Schauanlagen und vor Ort sind leichte Anpassungen immer wieder mal erforderlich.

So bekam der Spur-Z-Stand kurzfristig noch ein paar Quadratmeter mehr Fläche zugestanden – mit denen es sich im Vorfeld eben nicht planen ließ. Etwas mehr Informationen zur Baugröße Z könnten die doch recht statisch-rechteckige Standform zudem vielleicht noch ein wenig aufbrechen. Ein mögliches, tieferes Eintauchen in die kleine Welt erscheint uns wünschenswert; das klingt leicht gesagt und ist dennoch schwer umzusetzen.



Die aktuelle Anlage von Manfred Forst widmet sich landwirtschaftlichen Themen, vor allem aber der Schweinezucht. Dank ihrer gelungenen Gestaltung gehört sie trotz des einfachen Gleisovals zu den sehenswerten Schaustücken.

Aber auf anderen Messen dürfen und möchten die Organisatoren sich gerne umschaun und das dort gesehene Gute gerne adaptieren um die eigene Spur noch besser und publikumswirksamer zu präsentieren.

Uns hat es jedenfalls schon jetzt sehr gut gefallen, auch der Kaffee war immer frisch und heiß, die Gespräche nett, anregend und gut – und wir konnten auch beobachten, dass die „neutralen“ Besucher unsere Spurweite Z gerne und intensiv erlebten – genau so soll es letztlich ja auch sein.

Eine ganz besondere Freude war es für unsere Redaktion, Hagen von Ortloff als noch sehr frischen Pensionär erstmalig mit eigener Modellbahn als Aussteller erleben zu dürfen. Seine Anlage „Oxaplatz“ führte die Besucher in die Zeit der späten vierziger und fünfziger Jahre.



Tief in die Geschichte der Modelleisenbahn tauchte Hagen von Ortloff bei seiner Premiere als Aussteller ein.

Die von ihm präsentierten Anlagen der Hersteller Löhmann und Staiger sind echte Raritäten - weil sie jeweils nur wenige Jahre produziert wurden. Im badischen Schwarzwald in St. Georgen entstand 1947 auf 10 mm Spurweite die sogenannte Mignon-Bahn. Nur ein Jahr später (1948) brachte Löhmann in Stuttgart seine Prefix-Bahn mit 12 mm Spurweite aufs Gleis. Und mit diesen Bahnen spielten Hagen von Ortloff und Lutz Mäder ausgiebig.

Die Technik und die Fahrzeuge sind auch in diesem hohen Alter noch recht robust und fahrwillig – meistens jedenfalls. Wenn nicht, dann wurden die Weichen ausgebaut, Fehler gesucht und auch gefunden, die Loks immer wieder gewechselt, wenn sie zu warm wurden, vor allem aber wurde Wagen um Wagen an den laufenden Zug angehängt.

Mit kindlicher Begeisterung folgte unter dem Ausspruch „Komm, einer geht noch“ Waggon und Waggon, bis der lange Zug mit Freude zur Kenntnis genommen wurde.

Auch Kollisionen mit der kreuzenden Straßenbahn gab es, meist aber huschten die Fahrzeuge haarscharf und unter breitem Grinsen der „Fahrdienstleiter“ aneinander vorbei. Da machte das Zusehen richtig Spaß und der Sinn der Modelleisenbahn – eben Spaß zu haben – trat in den Vordergrund.

Freude bereitete uns auch das persönliche Überreichen der **Trainini®**-Urkunde, mit der wir die Verdienste Hagen von Ortloffs um die Modellbahn ehren und ausgezeichnet haben.

Dabei geht es nicht primär um die Sendung Eisenbahn-Romantik, sondern um das Nutzen dieses Mediums, um den Menschen im Land die Modellbahn allgemein, im Besonderen aber auch die Spurweite Z, näher zu bringen.

Hagen nahm sie strahlend entgegen und bedankte sich sehr für diese Auszeichnung. Im Anschluss fand sie auf seiner Anlage einen Ehrenplatz – den sie auch bei ihm zu Hause bekommen werde, wie er uns versicherte.



Redakteur Joachim Ritter erreichte dem Geehrten die Urkunde zur Würdigung seines Gesamtwerks persönlich.

- Ausstellerseiten:**
- <http://www.artitec.nl>
 - <http://www.aspenmodel.de>
 - <http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>
 - <http://www.eisenbahn-kurier.de>
 - <http://www.forstberg.de>
 - <http://www.geramond.de>
 - <http://www.gerhardingen.de>
 - <http://www.hack-bruecken.de>
 - <http://www.jehewa-modelbouw.be>
 - <http://www.luetke-modellbahn.de>
 - <http://www.maerklin.de>
 - <http://www.mbz-modellbahnzubehoer.de>
 - <http://www.mo-miniatur.com>
 - <http://www.velmo.de>
 - <http://www.vgbahn.de>
 - <http://www.z-freunde-international.de>

Letztlich bleibt so zu resümieren, dass der Messebesuch in Sinsheim ein lohnender war. Sicher sind die Zeiten für die Modellbahn insgesamt nicht leichter geworden, aber eine gute Ausstellung mit vielfältigem Angebot, auch mit und für unsere Spurweite Z, findet unverändert ihr Publikum.

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

Spur Z auf der OnTraXS!

Eine verspätete Premiere

Fast ein Jahrzehnt musste vergehen, bevor die erste Spur-Z-Anlage auf der niederländischen Ausstellung OnTraXS! im Eisenbahnmuseum von Utrecht zu sehen war. Und sie kam sehr gut beim Publikum an. Aber ein Besuch lohnte sich auch in vielerlei weiterer Hinsicht und das längst nicht nur für Zetties. Wir berichten von unseren Eindrücken einer außergewöhnlichen Premiere, die hoffentlich Schule machen wird.

Die erste OnTraXS! für die Spurweite Z war zugleich die letzte, doch dies muss unsere Leser an dieser Stelle nicht erschrecken: Die erfolgreiche Modellbahnausstellung der besonderen Art wird nicht eingestampft, sondern soll ab 2018 lediglich unter einem anderen Namen auftreten: Sie wird dann recht schlicht als „Modeltrein Expo“ bezeichnet.

Langjährigen Besuchern wird aufgefallen sein, dass dieser Name bereits auf Plakaten, Bannern und Karten vor Ort zu sehen war – allerdings noch ergänzt um den klassischen Namen als Zusatz. Schon 2018 soll auch damit Schluss sein, was nicht durchweg auf Begeisterung stieß, weil sich die eingefleischten Freunde dieser Veranstaltung mit dem bisherigen Namen identifizieren.



Das niederländische Eisenbahnmuseum in Utrecht empfängt seine Besucher in der würdigen Kulisse des historischen Bahnhofs. So bieten nicht nur die gezeigten Fahrzeuge Geschichte zum Anfassen und geben der OnTraXS! eine ganz besondere Atmosphäre.

Das niederländische Eisenbahnmuseum als Veranstalter zielt aber offenbar darauf ab, neue und zusätzliche Bevölkerungskreise auch für einen spontanen Besuch zu gewinnen. Ihnen muss dafür unmissverständlich kommuniziert werden, was sie dort erwartet. Dagegen ist auch nichts einzuwenden, die Kritik der Gestalter dieser Messe sollte dennoch ernst genommen werden.

Als wir eintreffen, stehen auf einem großen Bahnhofsvorplatz, der dem Museum auch als Parkfläche dient. Ein stattliches Empfangsgebäude heißt die Besucher willkommen. Nach dem Durchschreiten des



Das Museum lohnt auch ohne die OnTraXS! einen Besuch, denn dort sind auch einige Schienenfahrzeuge zu sehen, die bereits Kleinserienumsetzungen in der Spurweite Z erfahren haben: Bollenwagen Ubc's (Bild oben; Hagemodell), die Rangierlok „Hippel“ (Bild Mitte; Exact-Modellbau) und die Kleinlok Sik (Bild unten; Z-Modellbau).

Portals stehen wir in der Empfangshalle und fühlen uns zurückversetzt in die Wende zum 20. Jahrhundert.

Rechts und links führen hohe Türen zu den nach Polster- und Holzklasse getrennten Wartesälen sowie zur Bahnrestaurations, wie die Gaststätte damals noch genannt wurde.

Geradeaus befindet sich der Zugang zum Bahnsteig, auf dem wir auf die ersten Museumsfahrzeuge treffen. Die Modellbahnausstellung befindet sich in einer dahinterliegenden Neubauhalle.

Schon jetzt fällt uns die Konzeption der musealen Präsentation positiv auf. Hier stehen nicht viele Eisenbahnfahrzeuge in teils fragwürdigem Zustand endlos aneinandergereiht.

Jede einzelne Vorbildmaschine präsentiert sich in Utrecht in einem hervorragenden Pflegezustand, ihre eisenbahngeschichtliche Bedeutung wird dem Besucher jeweils auf unterschiedliche Weise veranschaulicht.

Hier können wir Eisenbahn und Geschichte erleben! Und wir treffen auf ein paar alte Bekannte, die wir als Modelle im Spur-Z-Bereich kennen: Die Rangierlok Sik der NS mit ihrer urigen Form ist eine enge Verwandte der deutschen Köf.

Bevor die deutsche Kleinlok in einer vereinheitlichten Form gebaut wurde, verfolgte jeder Hersteller sein eigenes Konzept, aus dem auch diese Holländerin hervorging. Z-Modellbau hat ihr ein Denkmal gesetzt.

Ein weiterer Klassiker ist der Bollenwagen, dessen kugelförmige Staubgutbehälter ihn so markant erscheinen lassen und von den ähnlichen Bauarten anderer Staatsbahnen deutlich abhoben. Die Spur-Z-Miniatur von Hagemodell haben wir erst vor kurzem im Heft vorgestellt.

Doch in Utrecht gibt es auch einige Fahrzeuge, die erst sichtbar und erlebbar werden, wenn der Besucher die weiteren, animierten Angebote von „Het Spoorwegmuseum“ annimmt. So wird etwa die große Zeit des Orient-Express am Bahnsteig erlebbar, wo kostümierte Schauspieler für passende Atmosphäre

sorgen. Eine sich anschließende Theateraufführung nimmt den Besucher dann mit auf die Reise nach Konstantinopel.

An anderer Stelle haben die Betreiber die Präsentationsform einer Geisterbahn gewählt. In einer Gondel fahren wir durch die Dunkelheit und machen Station an unterschiedlichen Arbeitsstätten eines Ausbesserungswerkes, in dem an Dampflokomotiven und Reisezugwagen gearbeitet wird.

Wir werden noch Zeuge des Dienstjubiläums von zwei verdienten Eisenbahnern, sehen uns aber auch zwei Mal mit vermeintlich entgegenkommenden Zügen konfrontiert, die schnell auf uns zuzukommen scheinen.



In besonders gelungener Weise führt das Museum durch die Anfänge der Eisenbahn bis hin zur Eröffnung der ersten Eisenbahn in den Niederlanden mit der Lok „De Arend“.



Besonders gefallen hat uns eine Zeitreise im Förderkorb, die uns in das Jahr 1811 zurückversetzt. Eine kurze Wanderung durch ein englisches Bergwerk zeigt uns den Ursprung der Eisenbahn als pferdegeführte Grubenbahn. Als wir die Zeche durch ein Mundloch verlassen, stehen wir dann in Newcastle.

Hier erleben wir eine der ersten Dampfmaschinen, die nach der von James Watt entwickelten Arbeitsweise das Grubenwasser abpumpen. Von dort geht es weiter zur Lokomotivfabrik von George Stephenson, wo die Dampflok das Laufen lernt.

Doch während England und auch Deutschland im Eisenbahnzeitalter angekommen sind, hinken die Niederlande hinterher.

Nur wenige Schritte weiter ist ein Meilenstein in Reichweite. Wir stehen nämlich mitten im Konstruktionsbüro von R. B. Longridge und sehen, wie auf dem Reißbrett die erste Maschine für die Niederlande entsteht.

Gleichzeitig bekommen wir einen Eindruck von der Pionierzeit der Industrialisierung, denn auch in der Werkshalle arbeitet eine Dampfmaschine als Antrieb.



Angekommen! Eine Kreidemarkierung zeigt den vorgesehenen Aufbauort für die Anlage „Kniephaven“ an (Bild oben), die zum ersten Mal in voller Ausbaustufe (Bild unten) auch mit dem Ansatzsegment „Blidse!“ an der linken Seite und dem rechts angebauten, zweiteiligen Diorama „Wittdün“ gezeigt wird.



Die historischen Lokomotiven und Wagen links und rechts der Stände und Anlagen sorgen für die besondere Kulisse der OnTraXS! (Bild oben). Immer dicht umlagert war Dirk Kuhlmanns Anlage „Kniephaven“ (Bild unten), mit der die Spurweite Z ihre Premiere auf der Ausstellung feierte.

Als wir hinaustreten, schreiben wir den 21. September 1839, an dem die Eröffnungsfeierlichkeiten für die erste Bahnverbindung zwischen Amsterdam und Haarlem gerade beendet sind. Doch „De Arend“ (Der Adler), eine Patentee-Dampflok steht mit ihren Wagen noch auf dem Breitspurgleis vor dem Empfangsgebäude am geschmückten Bahnsteig. Tiefer kann ein Besucher nicht in die Geschichte eintauchen!

Geschichte zum Anfassen gibt es ebenso im Freigelände: Ein Stellwerk und eine Bekohlungsanlage geben einen Eindruck von wichtigen Bahneinrichtungen, während sich die Kinder auf einem Spielplatz austoben oder mit einer Parkeisenbahn durch das Gelände fahren – entweder im eleganten Thalys oder im beim Vorbild peinlich gescheiterten Fyra.

Im kleinen Magazin vor dem Haltepunkt unternehmen wir eine virtuelle (Achter-) Bahnfahrt durch grüne Hügellandschaften, die Niederlande der Gegenwart, die Alpen, das Amerika des 19. Jahrhunderts sowie in die ferne Zukunft.

Das Innere eines 20-Fuß-Containers führt in einer Animation die Gefahren vor Augen, die von schnell fahrenden Zügen ausgeht.

Doch genug geschwärmt, schließlich bildet ja die Modellbahn den Grund unseres Besuches! Anlagen und Stände sind perfekt in die einmalige Atmosphäre zwischen Originalfahrzeugen eingebettet.



Die Doppeldrehscheibe, die Märklin NL aufgestellt hatte, lud neben den Spieltischen ebenfalls Nachwuchsmodellbahner zu Rangiermanövern ein.



Auf der OnTraXS! von Markenburg präsentierte Modelle und Neuheiten: die vielleicht auch als Papierfabrik einsetzbare Wäscherei (Bild oben links), der Fabrikeingang mit äußerst feinem Tor (Bild oben rechts), der Garagenkomplex für den gewerblichen Fuhrpark (Bild unten links) und der Hühnerstall (Bild unten rechts) mit Glasfront.

Auch Märklin ist mit einer Doppeldrehscheibenanlage und Spieltischen für den Nachwuchs vertreten, Faller, Artitec, Unique Scenery Products oder auch Weichen Walter haben ebenso den Wert dieser Veranstaltung erkannt. An einem 3D-Drucker erleben die Zuschauer, wie Gebäudeteile scheinbar aus dem Nichts entstehen.

Unsere besondere Aufmerksamkeit erfahren die Neuheiten von Markenburg, einem Architektur-spezialisten aus den Niederlanden, der sich jüngst auch der Spurweite Z zugewendet hat. Der Fabrikeingang mit seinem feinen Tor oder auch die Werkshalle mit Sheddach gefallen uns auf Anhieb. Die Wäscherei, die auf Wunsch auch mit deutscher Gebäudeinschrift ausgeliefert wird, regt unsere Phantasie an: Ließe sich dieses weiß verputzte Haus vielleicht auch als Papierfabrik einsetzen, deren Gleisanschluss mit gedeckten und Schiebewandwagen bedient wird?



Dass viele Anlagen eben keine heile und romantisierte Welt zeigen, macht das Besondere dieser Ausstellung aus. Liebevoll gestaltet sind die Exponate, auch wenn es um Verfall oder Betriebsspuren geht. Deshalb wirkt auch das Spur-1-Funktionsdiorama „Kosmos-Dosen“ von Alexander Lösch so lebendig.

Fündig werden wir auch bei einem Garagenkomplex der Spur N: Er hat bei einem Einsatz auf unseren Anlagen die passende Größe, um den Nutzfahrzeugfuhrpark eines Gewerbes aufnehmen zu können. Glaubhaft dimensioniert wirkt auch der Hühnerstall von Markenburg, der nominell ebenfalls dem Maßstab 1:160 folgt.

Verschiedene Bau- und Basteltechniken, die auch bei den gezeigten Exponaten eine Rolle gespielt haben dürften, führen die Organisatoren vom „Team Mitropa“ an ihrem zentral gelegenen Stand der großen Fahrzeughalle vor.

Besucher können sich hier gezielt informieren und auch Schritt für Schritt verfolgen, wie Modelle eine Patina erhalten, eine Brücke aus Profilen nachgebaut wird, Ätzblechbausätze verlötet werden oder auch ganze Häuser aus Polystyrolplatten und -profilen im Eigenbau entstehen.

Aus der 24 Anlagen und Funktionsdioramen zählenden Ausstellung möchten wir stellvertretend drei kurz betrachten, die den größeren Baumaßstäben zuzurechnen sind. Der Schrottplatz aus Belgien in Spur 1 bestach durch seine liebevolle Detaillierung von Landschaft, Werkstätten und Lagerflächen.

Etwas Wehmut erzeugten jedoch die mit Hingabe zu Schrottfahrzeugen umgestalteten Objekte, darunter eine Tenderdampflok der Baureihe 80 in kläglichem und teilzerlegtem Zustand, die von einer Schwestermaschine verfahren wurde.

Alexander Lösch führte im selben Maßstab mit Hilfe einer Köf den Wagenverschub auf seinem Werksdiorama „Kosmos-Dosen“ vor. Vorlage seines Schaustücks war eine einst sehr bekannte Firma, die er noch aus seiner Jugend kennt. Ihr Kernprodukt waren wiederverschließbare Konservendosen, die Müll einsparten und Lebensmittel frisch hielten.



Sächsische Schmalspur im authentischen Betrieb ist das Thema von „de Bimmlbahner“. Für die perfekte Landschaftskulisse sorgen vor allem die Bäume aus der Produktion von Jens Petermann (Modellbau Adorf).

Die Romantik der sächsischen Schmalspurbahnen ließ sich auf der langen Modulanlage der „Bimmlbahner“ erleben. Hier bestach neben den Zügen und ausgewählten Kleinszenen vor allem die von selbstgebauten Bäumen geprägte Landschaft. Verantwortlich für sie zeichnete Jens Petermann, der seine Dienste inzwischen auch in Kleinserienform unter Modellbau Adorf anbietet. Auf Nachfrage bekundete er, dass einzelne Bäume auch im Maßstab 1:220 produziert werden könnten.

Eine enge Zusammenarbeit besteht zudem mit dem Kleinserienanbieter Kotol, der sich zu einem Ladegutspezialisten entwickelt hat und in seinem großen Kistenprogramm auch solche führt, die sich durchaus glaubhaft auf Spur-Z-Wagen verladen lassen.

Und damit sind wir jetzt auch bei unserer eigenen Nenngröße angekommen, die nach neun Jahren auch ihre Premiere auf der OnTraXS! feiern durfte. Dirk Kuhlmann wurde diese Ehre mit seiner Küstenanlage „Kniephaven“ zuteil.

Auf seiner neuesten Anlage im jetzt erreichten, vollen Ausbaustadium zeigte er den Betrieb auf nordfriesischen Inselbahnen während der Epoche III. Inspiriert von Motiven auf den Nordseeinseln Sylt, Föhr und Amrum wollte er zeigen, wie der Eisenbahnbetrieb auch abseits des Festlands hätte weitergehen können, wenn die Gemeinden an ihren Kleinbahnen festgehalten hätten.

Die Besucher zollten diesem Arrangement viel Lob und zeigten sich begeistert von der detaillierten und liebevollen Gestaltung der Landschaften, aber auch den passenden Schienenfahrzeugen, die entweder die Farben der SVG (Sylter Verkehrsgesellschaft) trugen oder als übernommene DB-Fahrzeuge zu erkennen waren. Erinnerungen weckte vor allem der Borgward-Triebwagen mit Nivea-Werbung (Z-Modellbau), der als einmaliges Gefährt einen besonders hohen Bekanntheitsgrad besitzt.



Auf besonders gute Resonanz stieß auch in Utrecht der bekannte Borgward-Schienenbus der SVG – ein früheres Unikum auf Sylt. Die Umsetzung von Z-Modellbau macht hier Halt in Blidsel, wo ein ausrangierter Wagenkasten als Dienstgebäude genügen muss.

Für zwischenzeitliche Belustigung sorgte auch Dirk Kuhlmanns Humor, der zu einer sehr eigenwilligen Interpretation des Begriffs „Säuferzug“ geführt hatte. Anlässlich der „Kniephavener Krabbentage“ fuhr stündlich ein zweiteiliger Schienenbus als Sonderzug, der zwei Wagen für die Vorräte an Schnaps und Krabben mitführte.

Im offenen Wagen am Zugschluss fuhr die offizielle Festgesellschaft mit, unter denen es eine Person wortwörtlich bereits „aus den Socken gehauen“ hatte. Die Frage, was denn ein Gaul unter den Insassen verloren hätte, gab es eine schlichte, aber einleuchtende Antwort: „Wer den mitgebracht hat, weiß niemand mehr. Aber betrunken nach Hause zu reiten, ist ja im Gegensatz zu einer Autofahrt nicht verboten – pragmatische Problemlösung also.“

Und so bewies die rheinische Frohnatur auch, dass Modellbahn nicht immer ein toderntes Hobby sein muss. Es darf immer auch gelacht werden, ohne gleich jeden Anspruch an Seriösität zu verlieren.

Gleiches galt auch für das betreuende Team Mitropa. Traditionell legen sie viel Wert auf Gemeinsamkeit und den freundschaftlichen Austausch. Alle Aussteller waren im selben Hotel untergebracht und konnten auf einen Bustransfer zurückgreifen.

Alle Mahlzeiten wurden gemeinsam eingenommen, das Frühstück im Hotel und das Abendessen noch im Museum – mittags gab es Essenspakete. So führten die ständig wechselnden Tischgesellschaften zu einem regen Gedankenaustausch und Erweiterung des eigenen Horizonts.



Humor darf und muss sein: der Säuerzug von Dirk Kuhlmann, der anlässlich der „Kniephavener Krabbentage“ verkehrte. Doch wer hat das Pferd im letzten Wagen mitgebracht? Da war wohl einer der offensichtlich fahruntüchtigen Reisenden nicht gewillt, nach dem Gelage zu Fuß nach Hause zu gehen...

Der persönlicher Höhepunkt war schließlich das offizielle Willkommen in der OnTraXS!-Familie, denn als feste und vertraute Gemeinschaft verstehen sich alle, die schon einmal in Utrecht ausgestellt haben. Auch das fördert Bekanntschaften und gegenseitige Hilfe. Wohl deshalb haben wir uns auf unserem Niederlande-Ausflug rundum wohl gefühlt.

- **Museumsadresse:**
• <http://www.spoorwegmuseum.nl>
- **Organisation und Koordination:**
• <http://www.teammitropa.nl/>
- **Kleine Ausstellerauswahl:**
• <http://www.bimmlbahner.de>
• <http://www.helenensiel.com>

• <http://www.artitec.nl>
• <https://www.baummetz.de>
• <http://www.faller.de>
• <http://www.maerklin.nl>
• <http://www.markenburg.nl>
• <http://www.sceneryproducts.de>
• <http://www.weichen-walter.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.

Märklins Produktpflege kommt an:

Vielen Dank für den Bericht der Neuheit der BR 50. Ich gebe euch in der Tat recht, dass die Maschine jetzt wesentlich gefälliger „rüberkommt“.

Auch ich hatte mich an der „Nacktheit“ der Maschine gestört und ihr ein wenig Facelifting verpasst. Die fehlende Detailsteuerung konnte ich zwar nicht ergänzen, aber ich denke, auch ohne diese schaut sie für Jahrgang 1984 doch recht ordentlich aus.

Da ich mittlerweile 7 Fuffziger besitze, wurde diese Überarbeitung schon wieder als Mammutaufgabe gestellt. Im Bild fehlen noch die Führerstandsfenster, welche ich bei Ratimo in Auftrag gab und Rainer (Tielke; Anm. der Redaktion) diese freundlicherweise direkt in seinen Shop aufnahm.



Dem vor allem im Bereich der Pufferbohle zugestützten Modell ist sein Jahrgang 1984 wirklich nicht mehr anzusehen. Foto: Dirk Rohwerder

Ebenfalls vielen Dank für den Bericht über die Omm 52. Ich habe mich ebenfalls sehr gefreut, als ich in den Neuheiten von Märklin diese Wagenpackung Holztransport entdeckte. Diese wurde auch umgehend bestellt.

Weiterhin wünsche ich für das Trainini-Team viel Kraft, solche tollen Berichte kostenlos zur Verfügung zu stellen. Merkt man doch in jedem Bericht, was für eine umfangreiche Recherche erforderlich ist.

Dirk Rohwerder, Sprockhövel

Fragen zu Märklins neuer Fünzfziger:

Zu dem Bericht über die überarbeitete Märklin-BR 050 habe ich noch folgende Fragen und Anmerkungen:

- Ist das neue Modell breiter als das ursprüngliche (Art.-Nr. 8884)? Wenn ja, wie breit ist es mit der beweglichen Steuerung (Lichttraumprofil)? Dies dürfte alle Z-Bahner interessieren, die (wie ich) bereits eine Anlage besitzen und bei den bisher ausgelieferten neuen Märklin-Dampflok aufgrund des größeren Lichttraumprofils Probleme bekommen, besonders an den Bahnsteigkanten.
- Warum hat Märklin bei der Überarbeitung nicht auch gleich die ursprüngliche, deutlich zu große (und nach unten verjüngte) Dampfpeife durch eine kleinere, annähernd maßstäbliche und zylinderförmige Dampfpeife ersetzt, die dem Vorbild näherkommt?
- Warum hat Märklin die Luft- und Speisepumpe in gleicher Weise montiert wie schon beim Ursprungsmodell (8884), statt die Luftpumpe zumindest ein Stück weit unter den Umlauf ragen zu lassen und die Speisepumpe zumindest bis auf den Umlauf abzusenken?

Bei meinen vier 050er-Modellen habe ich die Luft- und Speisepumpen entsprechend tiefer gelegt. Zum Vergleich die Vorbildsituation: Die Luftpumpe ragt oben nur wenig über den Umlauf hinaus; der größte Teil der Luftpumpe befindet sich unterhalb des Umlaufes. Speisepumpe: Auch hier liegt der größere Teil der Pumpe unterhalb des Umlaufes.



Das Anbringen der Detailsteuerung ging auch hier nicht um einen (kaum sichtbaren) Breitenzuwachs. Kleinere Fehler wie das zu hohe Anbringen der Speise- und Luftpumpe sind geblieben.

- Die Bodenplatte des neuen 050er-Modells mit den angegossenen Bremsen besteht aus Kunststoff und dürfte damit leichter sein als die bisherige Metallguss-Bodenplatte. Welchen Einfluss hat dies auf die Zugkraft des Modells? Kann diese neue Bodenplatte (sofern als Ersatzteil erhältlich) auch nachträglich bei älteren 050er-Modellen montiert werden?
- Plant Märklin 050er Versionen mit anderen häufig eingesetzten Kessel-Versionen (ÜK-Kessel ohne Speisedom, 52er Tausch-Kessel ohne Dampfdom und mit nur einem großen Sandbehälter vor dem Dampfdom)?

Jochen Brüggemann, via E-Mail

Antwort der Redaktion: Laut Information von Märklin lassen sich die Detailsteuerungen in der Großserie nur unter Inkaufnahme einer höheren Breite verbauen. So hat auch die Baureihe 50, wenn auch fürs Auge nicht gleich auffallend, nun auf 16,0 mm zugelegt (Art.-Nr. 8884: 15,4 mm). Das Verwenden bekannter Teile (z.B. Einheitspeife) an unveränderten Stellen ist wohl ebenfalls ein Zugeständnis an vorhandene Werkzeuge und zu vermeidende Zusatzkosten, die sich sonst auch noch im Preis wiederfinden müssten.

Die Zugkraft der neuen Lok haben wir für unseren Bericht nicht gezielt ermittelt, spürbare Einbußen zum Vergleichsmodell 8884 sind uns aber auch nicht aufgefallen – ein Zugkraftwunder war Märklins Fünfkuppler aber nie! Die neue Bodenplatte ist unter der Ersatzteilnummer E249121 einzeln bestellbar und in unserem Fall verlief der Tausch an einem alten Modell auch erfolgreich.

Weitere Versionen der Baureihe 50 sind nach unserer Auffassung sicher zu erwarten. Wir rechnen aber nicht mit Varianten, die durch Verwenden von Kessel und/oder Führerhaus der Baureihe 52 entstehen, denn dafür scheinen die Gussformen einst nicht ausgelegt worden zu sein. Warum

sollte Märklin uns diese Ausführungen sonst bislang vorenthalten haben? Variationsmöglichkeiten ergeben sich hingegen bei den Tendern, Bahnverwaltungen und durch das noch recht neue Kombi-Teil aus Wagnerblechen und verlängerten Umläufen.

Eindrücke von den neuen Noch-Figuren:

Ausgeliefert wurden von Noch Ende März die Figurenneuheiten „Bahnbeamte Deutschland“ (Art.-Nr. 44200), „Reisende“ (44201), „Passanten“ (44202) und „Sitzende“ (44203) sowie Kühe in „schwarz-weiß“ (44250), „braun-weiß“ (44251) und „braun“ (44252). Inzwischen konnten auch wir uns einen Eindruck von dieser Premiere für unsere Baugröße verschaffen.

Nochs Auswahl für das Startprogramm überraschte sicher nicht nur uns, handelt es sich doch durchweg um Figurentypen, die in ähnlicher Form seit Jahrzehnten im Preiser-Programm zu finden sind und auch bei Faller schon auftauchten.

Der nicht gerade verwöhnte Zettie ist meist kein Freund von Doppelentwicklungen und setzt lieber auf kreative Lücken, was wir auch in anderem Zusammenhang durchaus schon mal kritisiert haben. Und so hätten wir uns auch von Noch etwas mehr Kreativität gewünscht.



Die neuen Noch-Figuren (jeweils links) unterscheiden sich von den gewohnten Preiser-Figuren (jeweils rechts) spürbar in ihrer Statur. Bei Preiser etwas besser gelungen sind die Gesichtszüge und der Faltenwurf der Kleidung.

Allerdings erfuhren wir bereits bei unserer Japan-Reise vor einem Jahr einen wichtigen Hintergrund, auf den die Auswahl wohl zurückgehen dürfte: Noch pflegt mit den Herstellern im Land der aufgehenden Sonne, deren Artikel sie in Europa vertreiben, eine Handelspartnerschaft.

So sorgt etwa Kato in Japan dafür, dass in den Modellbahnläden dort auch Gestaltungsmaterial und eben Figuren von Noch angeboten werden. Preiser ist dort weitgehend unbekannt. Für die Spurweite Z gibt es dort einzelne Figuren mit Magnetfüßen von PRM Loco (siehe auch Messebericht aus Shizuoka in **Trainini®** 6/2016).

Dem wollten Noch und Rokuhan als Partner in der Spurweite Z ebenfalls ein eigenes Sortiment gegenüberstellen, was ein Grundsortiment erforderlich machte, das nun beim zeitgleichen Angebot in Europa leider Überschneidungen nicht auszuschließen vermag. Hinzukommt aber auch der Umstand, dass Preiser zwar ein großes Katalogangebot aufführt, aber stets nur Teile daraus lieferbar sind.

Für die Zukunft wünschen wir uns einen Ausbau des Figurenprogramms und hoffen, dass die Verantwortlichen bei Noch an dieser Stelle viel Kreativität beweisen und Lücken im Angebot zu schließen wissen.

Die Bewertung des Startprogramms lässt sich heute sehr gut im Vergleich ausgewählter Figuren aus den vier Sechserzusammenstellungen zu ähnlichen Preiser-Figuren durchführen, bei den Kühen haben wir Faller-Modelle zum direkten Vergleich herangezogen. Was kam dabei heraus?

Da die Figuren bei Noch in sehr passgenauen Tiefzieheinsätzen lagern, drehen sie sich nicht in der Klarsichtschachtel. So lassen sie sich schon vor dem Kauf sehr gut mustern. Wer lange genug dabei ist, dem fällt gleich auf, dass sie bei weitem nicht so zierlich wirken wie das Angebot aus den früheren Szenerie-Zusammenstellungen. Zu deren Geschichte hatten wir in der letzten Ausgabe kurz berichtet.

Ähnlich den Nachbildungen der größeren Spuren setzt Noch auch im Maßstab 1:220 eher auf stattlichere und korpulente Menschen. In den USA kam das bereits sehr gut an, wie uns zugetragen wurde. Doch auch in Europa lassen sich damit Lücken schließen, vor allem beim Bau von Anlagen mit aktuellerem Bezug.

Im direkten Vergleich zu Preiser-Figuren wird das sehr deutlich, denn dort gibt es nur sehr wenige dicke Menschen. Das Mischen beider Fabrikate kann Szenen deshalb sehr beleben und abwechslungsreicher wie auch realistisch wirken lassen.



Auch durch eine etwas präzisere Bemalung könnten die Noch-Figuren im direkten Vergleich hinzugewinnen. Sehr zugesagt hat uns, dass in den verschiedenen Zusammenstellungen auch lässig posierte Figuren zu finden, die wir von Preiser in dieser Form noch gar nicht kannten.

In der Körperlänge liegen beider Hersteller nahe beieinander: Einzelne Figuren wirken etwas größer, andere kleiner, viele sind exakt gleich groß. Etwas Anderes haben wir aber auch nicht erwartet. Was eher für Preiser spricht, sind die Filigranität und Detailgestaltung der Personennachbildungen. Das wird häufig am Faltenwurf der Kleidung, an Knöpfen, der Größe der Hände, aber vor allem an den Gesichtern deutlich.

Doch wollen wir nicht vergessen, dass wir diese feinsten Merkmale aus normalem Betrachterabstand gar nicht wahrnehmen können. Ein Mischen der Produkte, auch mit den noch schlankeren Figuren aus dem Merten-Sortiment, sollte daher kein Problem sein. Bei einzelnstehenden Figuren, die sich aufgrund räumlicher Nähe und einem Standort am Anlagenrand aber auch vergrößert aufnehmen lassen, ist Vorsicht geboten.

Kommen wir damit zu einem Vergleich der Kühe von Faller und Noch. Ausgewählt haben wir schwarz-bunte Milchkühe, die in beiden Sortimenten angeboten wurden oder werden und in Deutschland einst weit verbreitet waren. Ihre Vorlagen dürfte also wohl jeder kennen. Lobenswert ist, dass Noch auch gleich eine braune Kuhrasse umgesetzt hat, wie sie typisch für den Allgäu und die Alpen ist.

Im direkten Vergleich wirken die Kühe von Noch aber bei weitem nicht so überzeugend wie diejenigen von Faller: Ihre Grundfarbe ist erkennbar weiß, sie haben darauf einzelne, schwarze Flecken erhalten. Bei den echten Tieren ist es eher andersherum, wie Faller es richtig zeigt. Doch wir erinnern uns, dass auch die Preiser-Modelle vor zwanzig Jahren noch anders aussahen. Hier lässt sich bestimmt leicht nachbessern!

Betrachten wir die Gestalt der Kühe, dann schien bei Noch gleich irgendetwas nicht zu stimmen. Der direkte Vergleich legt es schonungslos offen: Sie haben zu dicke Beine und vor allem einen arg überdimensionierten Schwanz. Das entstellt die Proportionen, bietet aber eventuell Chancen, auf Basis dieser Umsetzung andere Tiere durch Umgestalten nachzubilden.



Ohne Vergrößerung wirken die Kühe etwas unproportioniert, doch dies liegt einzig an zu hohen Dicke der Beine und des Schwanzes, wie diese Vergleichsaufnahme zum Faller-Rindvieh beweist. Und auch bei der Fleckgröße und -verteilung besteht noch Verbesserungsbedarf.

Besser als es mit dem bloßen Auge zunächst den Eindruck machte, sind die Köpfe und Leiber der Kühe gelungen. Der für die Paarhufer typisch schmale Beckenbereich findet sich auch bei Noch, auch die Köpfe der Tiere sind richtig gestaltet. Im Gegensatz zu Faller hat Noch eine Rasse als Vorlage gewählt, die nur über sehr kurze Hörner verfügen, die lediglich als Stummel aus den Schädeln ragen. Das ist typisch für das frühere Fleckvieh in deutschen Landen.

Als Fazit dieses kurzen Vergleiches sehen wir eine willkommene und gelungene Bereicherung des Spur-Z-Sortiments, das uns vor Lieferengpässen schützt, mehr Vielfalt schafft und auch kleinere Lücken schließt, wo es anfangs nach Prorammparallelen aussah. Gerade in der Zusammenstellung „Passanten“ (44202) haben wir auch neue Posen entdeckt, die im Angebot fehlten.

Deshalb nominieren wir diese Packung auch für die Neuerscheinungen des Jahres 2017 in der Kategorie Zubehör. Und mit Blick auf die größeren Maßstäbe sind wir zudem sicher, dass auch die Kleinsten aus dem Hause Noch in ihrer Gestaltung noch weiter zulegen werden!

Märklins Sommerneuheiten 2017:

Auf der Intermodellbau in Dortmund hat Märklin seine Sommerneuheiten 2017 vorgestellt. Darunter sind zu erwartende Modelle wie der Märklin-Magazin-Jahreswagen 2017 (Art.-Nr. 80827) auf Basis des Seitenkippwagens Fals 126 oder auch eine zweiteilige Wagentergänzung (82302) aus einem gedecktem und einem Güterzugbegleitwagen für die US-Weihnachtsstartpackung.

Zwei einzeln erhältliche Vierachs-Flachwagen Bauart Res 687 mit Drehungen (82423 & 82424) der Deutschen Bahn AG dienen als Erweiterung des Bauzugs auf den Frühjahrsneuheiten. Die beiden Wagen werden ohne Ladegut, aber mit leichten Alterungsspuren aufgelegt.

Höhepunkt der Sommerneuheiten 2017 ist der vierteilige Heckeneilzug (87549) mit Zuglauf Frankfurt (Main) – Bremen über Marburg, Korbach, Paderborn und Bielefeld. Zu dieser MHI-Sonderauflage gehören zwei Umbauwagen Byg 514, ein Silberling Bnb 719 und ein ozeanblau-beigefarbener

Mitteleinstiegswagen Bym 421 – gemäß Dokumentationsvorlage von Märklin durchweg Wagen der 2. Klasse.

Alle Reisezugwagen erhalten eine vorbildgerechte Inneneinrichtung, die auch die in den Vorbildern vorherrschende Sitzbezugfarbe nachempfunden (Weinrot oder Brauntöne). Als dazu passende Zuglok erscheint ebenfalls als MHI-Sonderserie die 220 012-9 (88202) in Ozeanblau-Beige.

Wie wir exklusiv erfahren, wird es aber entgegen den ursprünglichen Planungen und der Vorankündigung in den Insider-Clubnews dieses Jahr kein zweites Insidermodell geben: Aber aufgeschoben ist ja nicht aufgehoben!



Die 220 012-9 (Art.-Nr. 88202) war nur eine von drei Lokomotiven dieser Baureihe im ozeanblau-beigefarbenen Farbleid. Märklin bringt sie jetzt als MHI-Sonderserie.

Herpa-Neuheit schon verfügbar:

Pünktlich in die Hände gelangt ist das neue, achträdrige Flugfeldlöschfahrzeug (Art.-Nr. 558501) von Herpa für die Wings-Produktlinie. Umgesetzt im Maßstab 1:200 findet es wegen seiner ein Straßenfahrzeug überschreitenden Ausmaße auch Verwendungsmöglichkeiten in der Spurweite Z.



Seitenansicht des bei Herpa neu erschienenen Flugfeldlöschfahrzeugs Ziegler Z8.

Zu begrüßen ist die neutrale Gestaltung ohne Flughafenanschriften, was dem Modellbauer mehr Vielfalt bietet. Das gelungene Modell werden wir in der nächsten Ausgabe noch etwas ausführlicher vorstellen und auch Anregungen für dessen Einsatz geben.

Aus den aktuellen Herpa-Wings-Neuheiten für Juli und August 2017 haben wir die folgende, interessante Auswahl für Sie zusammengestellt:

TAT Fairchild-Hiller FH-227 (Art.-Nr. 558594),
Air Canada Boeing 787-8 Dreamliner in neuen Farben (558600),
Iberia Airbus A330-200 "Madrid, Heart of Spain" (558624),
Luftwaffe Transall C-160 - LTG 61 "60th Anniversary" (558655; Bekanntgabe der Lackierung im Mai) und
Scenix – Airport-Bus-Set, 2 Exemplare (558631; Formneuheit).

Die Boeing 787-8 "Dreamliner" der Air Canada erscheint als vereinfachtes Flugmodell parallel auch in der Snapfit-Reihe (611626).

Ein Weltrekord geht nach Amerika:

Dreizehn Monate nach der Anmeldung seines Rekordversuchs und sechs Monate nach der Durchführung ist es offiziell: Das Guinness-Buch der Rekorde hat Bernd Schumacher aus San Luis Obispo (Kalifornien) bescheinigt, mit 2.956 Artikeln die weltgrößte Sammlung an Modelleisenbahnen zu besitzen. Die offizielle Zählung fand öffentlich in „Beda's Biergarten“ an seinem Wohnort statt.

Der neue Weltrekordhalter ist glücklich, dass seine Bestleistung für Märklin Mini-Club gilt. Er sammelt seit April 1992, also inzwischen schon 25 Jahre lang, aktiv Spur-Z-Modelle.

Einen expliziten Dank spricht der Weltrekordler der als Zeugen tätigen Belegschaft des Lokals mit deutschen Speisen und Tradition sowie Märklin USA für deren Unterstützung aus. Zur Erinnerung an die Bestleistung gibt es auch einen Märklin-Werbewagen „Beda's Biergarten“ auf Basis des Modells 8600. In Deutschland ist es bei Spur Z Ladegut Josephine Küpper (<http://www.spurzladegut.de>) erhältlich.

So beginnt der April bei AZL:

Neu in diesem Monat sind die beiden Diesellokomotiven EMD GP30 der Seaboard mit drei Betriebsnummern (Art.-Nrn. 62118-1 bis -3) und die schwarzen EMD GP38-2 der Illinois Central (62514-1 bis -3) in gleich großer Auswahl. Eine der letztgenannten Maschinen trägt zusätzlich einen werbenden Sonderaufdruck „Operation Lifesaver“.

In der Beschriftungsvariante für die Chicago & North Western ist jetzt der Schienenbus Budd-RDC im Programm. Zwei Betriebsnummern wurden von diesem Modell (62212-1 / -2) aufgelegt. Die 17.600-Gallonen-Kesselwagen erhalten eine Würdigung in schwarz-weißer Gestaltung von Procor zum Transport von Natriumhydroxid. Angeboten werden eine Viererpackung (903819-1) und zwei Einzelwagen (913819-1 / -2).



Budd-RDC (Bild oben) und der formneue Güterwagen der DT&I (Bild unten). Fotos: AZL / Ztrack

Eine weitere Auflage erfahren die gelben 89-Fuß-Flachwagen mit DODX-Anschriften und je zwei Panzern M2A2 von Z-Panzer (911024-1 / -2). Formneu sind hingegen die gedeckten 60-Fuß-Güterwagen „Greenville 7100“, die ab 1973 auf die Schienen kamen und zunächst Autoteile beförderten. Sie haben Doppeltüren und sind einzeln (904204-1) und als Viererpackung (914204-1) zunächst für die DT&I erhältlich.

Nachschub gibt es auch bei den sechsachsigen, schweren Reisezugwagen, die in maronenbrauner Farbe nun für die Canadian Pacific unterwegs sind. Umgesetzt wurden die verschiedenen Schlafwagentypen (71041-1 bis -5, 71241-1 bis -5, 71341-1 bis -3), Salon- (71441-1 bis -3), Speise- (71541-1 / -2), Pack- (71641-4 / -5), Sitzwagen mit paariger Fensteranordnung (71741-0), Aussichtswagen (71841-1 / -2) und Postwagen (71941-1 / -2).

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

Ecoline von Toy Tec:

Das ALAN-Steuerungsprogramm des Hersteller Toy Tec ist jetzt auch in einer preisgünstigeren „Ecoline“-Ausführung erhältlich. Sie basiert auf den Bausteinen Brick-E und Brick-F ohne Steckkontakte, Endgeräte werden direkt an den Verbindern (Con) angeschlossen, die Elemente Box und Bridge sind nicht erforderlich.

Die Programmversion 1.1 ist noch nicht allzu lange veröffentlicht, da wird auch schon die Folgeversion 1.2 angekündigt, mit der die Signalsteuerung erweitert wird. Möglich sind dann eine Signalsteuerung in Abhängigkeit der Blockbelegung sowie ein einstellbares Überblenden von Lichtsignalbildern.

Die Märklin-Auslieferungen zum Frühlingsbeginn:

Kurz nach der Ursprungsvariante aus Preußen folgt auch die Bundesbahnausführung als überarbeitete 74 838 (Art.-Nr. 88955). Ihren Luftbehälter unter der Pufferbohle hat sie verloren, dafür aber eine reguläre Kupplung an der Front erhalten.

Technisch entspricht sie auch in den weiteren Merkmalen den zuvor ausgelieferten Modellen.

Elegant wirkt ihre schwarz-rote Lackierung, das vorbildgerecht nicht ausgefräste und nicht rot hinterlegte Gestänge hebt sich angenehm vom Fahrwerk ab.

Bereits in Auslieferung sind auch die ersten Sommerneuheiten (siehe weiter oben): Beide Flachwagen mit Rungen der Sonderbauart Res 687 (82423 & 82424) aus dem DB-AG-Konzern sind schon auf dem Weg zu den Händlern.



Die überarbeitete Baureihe 74 ist jetzt auch in der Bundesbahnausführung (Art.-Nr. 88955) für die Epoche III ausgeliefert worden. Foto: 1zu220-Shop (Jörg Erkel)



Formneuer Holz-Kühlwagen in den Farben der Great Northern. Foto: WDW Full Throttle

Formneuheit bei WDW Full Throttle:

Auf Basis des Kühlwagens mit Holzwänden von Father Nature gelangt WDW Full Throttle (<http://wdwfullthrottle.com>) diesen Monat durch eine Weiterentwicklung zu einer Formneuheit in seinem Programm. Der 34-Fuß-Wagen mit knallgelber Lackierung (Doppelpackung; Art.-Nrn. FT-9002-1 / -2) läuft als Western Fruit Express und ist bei der Great Northern eingereiht. Erhältlich ist er in Deutschland unter anderem bei Case Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>).

Triebwagen T4 der NVAG / NEG von SMZ:

In Fahrwerk und Grundkonzeption der DB-Baureihe 627 nicht unähnlich, ist der Triebwagen T4 der NVAG/NEG aber ein sehr enger Verwandter der ÖBB-Reihe 5047, die ebenfalls schon bei SMZ (<http://www.sondermodellez.at>) erschienen ist.

Der Kleinstserienspezialist aus Wien baut seine aktuelle Neuheit auch auf diesem Fahrzeug auf, hat aber das Gehäuse vorbildgerecht angepasst und um Auspuff sowie Antennen ergänzt. Auch die vielen eingespeicherten Geräusche wurden angepasst und sogar um regionale Durchsagen erweitert.

Das Vorbild wurde einst bei den Jenbacher Werken gebaut und bekam im Vergleich zu seinen ÖBB-Brüdern für den Einsatz im friesischen Flachland eine vereinfachte Bremsanlage. Ein von einem 40-kW-Dieselmotor angetriebener Elektrogenerator ermöglichte es, bis zu fünf Reisezugwagen zu versorgen.

Der Fahrgastbereich war in einen Mehrzweckraum mit Klappsitzen, 2.-Klasse-Großräume und ein 1.-Klasse-Abteil aufgeteilt. Eingesetzt wurde der T4 vorwiegend auf der Hausstrecke Niebüll - Dagebüll, wobei auch NVAG-Steuerwagen, DB-Kurswagen oder Güterwagen mitgeführt wurden.



Der Triebwagen T4 der NVAG wechselte nach deren Insolvenz zur NEG. SMZ hat ihn jetzt perfekt mit allen seinen Merkmalen in den Maßstab 1:220 umgesetzt.



Nach der Insolvenz der NVAG erfolgte die Betriebsfortführung ab 2004 durch die neugegründete Norddeutsche Eisenbahngesellschaft Niebüll GmbH (NEG). Insofern passt das Modell nicht nur, aber auch perfekt auf die Anlage „Kniephaven“ von Dirk Kuhlmann, auf der unsere Modellaufnahmen entstanden.

Bild links:
In einem der beiden Führerstände sitzt ab Werk ein Lokführer. Und wie die Makroaufnahme offenbart, ist zudem auch die Zugzielanzeige „Niebüll – Dagebüll – Niebüll“ lupenlesbar wiedergegeben worden!

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**), Sujin Ritter, Torsten Schubert

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