November 2014 - Ausgabe 112 10. Jahrgang

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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Die Eurospoor-Messe in Utrecht

Hubschiebedachwagen aus Göppingen
Jumbo-Umbau aus unserem Wettbewerb

Trainini®
Praxismagazin für Spurweite Z

Vorwort

Bernd Knauf
Redakteur

Liebe Leserinnen und Leser,

mit dem Monat November sind wir nun endgültig in der dunklen Jahreszeit angekommen. Konnten wir im Oktober wenigstens abends noch ein bisschen Tageslicht genießen, so ist es jetzt bereits am späteren Nachmittag stockdunkel. Und daran wird sich in den nächsten Wochen erst mal nichts ändern.

Die ideale Zeit also, es sich zu Hause richtig gemütlich zu machen und die neueste Ausgabe von **Trainini®** in aller Ruhe zu lesen. Wir haben wieder einige sehr interessante Themen aus der Welt der Spurweite Z für Sie zusammengestellt.

Da wäre zu Beginn der Insiderwagen 2014 von Märklin: Er befindet sich derzeit in der Auslieferung und dürfte in den nächsten Tagen und Wochen bei allen Insidern eintreffen. Wir haben das Modell des Kmmks 51, einem Vertreter der in den fünfziger Jahren des vorigen Jahrhunderts aufstrebenden Schiebedachwagen, unter die Lupe genommen.

Ohne dem Bericht vorgreifen zu wollen, es ist ein schönes Modell geworden. Es lässt Raum für vielerlei Varianten, auf die wir in Zukunft gespannt sein dürfen.

Im Rahmen unseres Umbauwettbewerbes stellen wir Ihnen heute die Baureihe 44 vor. Dirk Rohwerder ist damit sicher ein großer Wurf gelungen. Märklin selbst ist mit der Nachbildung dieses Modells nie richtig glücklich geworden, obwohl bei den Nachfolgern die gröbsten „Schnitzer“ beseitigt werden konnten. Einige aber blieben bis heute.

Unsere Vorschläge zur Erweiterung des Bestandes an Eisenbahn-Literatur sind wahre Schmankerl. Da ist zunächst die Vorstellung von Deutschlands größter Zuglegende, dem Rheingold. Obwohl es über diesen Zug bereits ein reichhaltiges Angebot gibt, so hebt sich das vorgestellte Buch von Peter Goette nicht nur durch die Aktualität hervor, sondern auch durch das hervorragende Bildmaterial.

Dann empfehlen wir Ihnen noch den aktuellen Band von Udo Paulitz zu „Dampflokomotiven im Betrieb in Ost und West“.

Zum Ende jedes Jahres steigt die Zahl der Ausstellungen und Messen wieder an. Zwei davon hat die Redaktion besucht. Die Eurospoor in Utrecht stand Ende Oktober zum ersten Mal auf unserem Terminkalender. Unter dem Motto „Wir schauen über den Tellerrand“ geben wir ihnen einen Eindruck von einer traditionellen Ausstellung bei unseren holländischen Nachbarn.

Zu den Klassikern gehört sicher auch die Messe für Modellbahn und -bau in Friedrichshafen. Auch darüber wollen wir berichten. Da aller guten Dinge bekanntlich drei sind, stellen wir zudem noch die Eindrücke von Markus Gaa und Jörg Hausmann vor, die sie auf dem 2. US Z Lines Europe Meeting in Zell im Fichtelgebirge gewonnen haben.

Zum guten Schluss stehen Ihre Leserbriefe und Neues aus der Welt der Spur Z im Mittelpunkt. Auch hier spüren wir, dass es auf das Jahresende zugeht - Neuheiten, wohin man schaut.

Jetzt bleibt mir nur noch Ihnen viel Spaß bei der Lektüre zu wünschen!

Ihr

Bernd Knauf

Trainini®
Praxismagazin für Spurweite Z

Leitartikel

Vorwort 2

Modell

Waggon mit Perpektiven... 4
Radikal verändert: Baureihe 44... 10

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Die deutsche Zug-Legende 13
Der perfekte Dampflok-Bildband 15

Impressionen

Eurospoor 2014 in Utrecht 18
2. US Z Lines Europe Meeting 25
Zetties und Trainini im Dialog 31

Impressum 45

Wir danken der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung sowie Jörg Hausmann und Markus Gaa für ihren Beitrag.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 26. November 2014

Titelbild:
Auch mit der Anlage Helenensiel wurde für die Eurospoor in Utrecht geworben – ein großes Lob für eine kleine Anlage und unsere Spurweite! Und so fühlt sich auch der Schienenbus in Epoche-II-Ausführung sichtlich wohl an der Küste.

Märklins Neuer im Test

Waggon mit Perspektiven

Märklins neuester Güterwagen ist vorerst den Mitgliedern des Insider-Clubs vorbehalten. Doch auch alle anderen Zetties dürfen sich freuen, denn diese Formneuheit bietet nicht nur Optionen für künftige Varianten sondern auch weitere Neuentwicklungen. Daher werfen wir einen kurzen Blick auf die Geschichte des Vorbilds und wenden uns dann Märklins Umsetzung zu.

Märklins Insidermodell für 2014 sieht auf den ersten Blick vielleicht unscheinbar aus, doch er verkörpert eine Revolution im Bau gedeckter Güterwagen. Dominierten bis Mitte des letzten Jahrhunderts noch klassische Bauarten mit festem Dach und Schiebetüren, so sind sie heute kaum noch zu finden. Sie wurden abgelöst von Schiebewandwagen und Waggons mit öffnungsfähigem Dach.

Eingeleitet wurde diese Entwicklung durch das Vorbild, dem Märklin nun ein Denkmal im Maßstab 1:220 gesetzt hat. Grund für die Entwicklung anders konzipierter Fahrzeuge waren die sich ändernden Gewohnheiten zur Be- und Entladung.

Wurden einst Säcke und Kisten von Hand oder mit Hilfe von Sackkarren in die Wagen gebracht, kamen ab den sechziger Jahren verstärkt Gabelstapler zum Einsatz.

Sie hievten schwer beladene Holzpaletten in den Laderaum und erforderten dafür größere Öffnungsflächen zum Inneren des Wagens.

Der Kmmks 51 mit der Betriebsnummer 360 142 zeigt sich hier werksneu im Jahre 1953 dem Fotografen. Der Wagen mit dem öffnungsfähigen Dach war Vorlage des heute vorgestellten Märklin-Modells. Foto: Bustorff, Sammlung Eisenbahnstiftung

Doch schon zuvor änderten sich mit dem Aufschwung des Hamburger Hafens, nicht umsonst als Tor zur Welt bezeichnet, einige Anforderungen: Schwere Lasten wurden von den Kränen an den Kaimauern aus Schiffsbäuchen gehoben.

War die Ladefläche eines Güterwagens von oben zugänglich, konnte er seine Fracht direkt in ihn hinein absenken – ein Vorteil offener Güterwagen der Regelbauart. Während der Fahrt musste das Ladegut aber vor Regen und Witterungseinflüssen geschützt werden. Was lag also näher, als einen offenen Wagen geeignet zu verschließen?

Ende der vierziger Jahre begann daher die Entwicklung der Hubschiebedachwagen. 1949 wurden zu Vergleichszwecken Klappdeckelwagen herkömmlicher Bauart (Kmm Düsseldorf) sowie verschiedene Exemplare mit Hubschiebdächern (Kmms Göttingen) in kleinen Serien beschafft. Der spätere Kmmks 51, Märklins Vorbild, setzte sich aufgrund der Erfahrungen schließlich durch.

Ab 1951 wurde dieser Kmmks Düsseldorf in Serie beschafft. Zunächst sollte er gemäß Umzeichnungsplan der DB in Kmmks 37 umbenannt werden, doch er erhielt kurz darauf die neue Bezeichnung Kmmks 51.

Im Vergleich zu den Versuchsausführungen besaß er nur eine senkrechte Kastensäule zwischen Tür und Eckrunge je Seitenwandfläche. An den als Klappen ausgeführten Stirnwänden trug er jeweils eine Leiter. Die Stirnkippfähigkeit unterschied ihn ebenfalls von den Versuchswagen. Deutlich ist daran zu erkennen, dass die Bundesbahn auch einen Einsatz für nässeempfindliche Schüttgüter im Auge hatte.

Dafür sprachen auch die zweiflügeligen Klapptüren an den Längsseiten, die er ebenfalls mit seinen Brüdern der offenen Regelbauart gemeinsam hatte. Auf diese Konstruktion wurden einfach zwei in Längsrichtung verschiebbare Dächer gesetzt. Sie konnten jeweils eine Wagenhälfte freigeben und ermöglichten den Ladevorgang von oben.

Bis 1967 stieg der Bestand an Wagen dieser Bauart auf insgesamt 4.575 Exemplare an. Rund 2.500 von ihnen waren im Jahr 2000 noch vorhanden – sie gelangten folglich noch in den Bestand der DB AG.

So präsentiert sich der Insider-Jahreswagen 2014 seinen Besitzern. Bei diesem auf den ersten Blick vielleicht unscheinbaren Wagen im gewohnten Rotbraun handelt es sich um eine vollständige Neukonstruktion, auf dessen Fahrwerk noch einige künftige Modelle möglich sein werden.

Während der sechzehnjährigen Bauzeit änderten sich einige Details dieser gedeckten Wagen in Sonderbauart. So erfolgte etwa ein Wechsel von Federböcken Siegener Konstruktion auf die üblichen Uerdinger Federböcke. Ausgestattet waren sie jedoch alle mit Rollenlagern.

Markant waren die großen Bühnen, die weit oben an den Stirnseiten saßen: Ihre Maße waren festgelegt worden, als noch davon ausgegangen wurde, dass eine Handbremsbühne mit Blechbremserhaus darunter und zwischen die Stützbleche passen müsse. Wagen mit Bremserbühne haben eine um 50 cm größere Länge.

Als ideal erwiesen sich die ab 1964 als Ts 851, später noch als Tms 851 bezeichneten Wagen im Stückgutverkehr jedoch bald nicht mehr: Mit dem Aufkommen der Gabelstapler und der zunehmenden Palettierung wurden ihre starren Seitenwände zu einem Hemmnis.

Dies führte zur Entwicklung des Kmmgks 58 auf demselben Fahrwerk, der zusätzlich über Schiebewände verfügt und zudem noch fast 50 cm Höhenzugewinn bietet. Das ermöglichte auch das Stapeln von zwei Boxkisten übereinander. Doch die Entwicklung ging weiter. Die nachfolgenden

Bauarten wurden noch höher und deutlich länger. Einige von ihnen waren und sind auch als Märklin-Modelle zu haben.

Die Konstruktion des Modells

Märklins Kmmks 51 macht gleich auf den ersten Blick einen guten Eindruck. Die Proportionen wirken auf Anhieb stimmig und alle markanten Details wurden im Modell nachgebildet. Besonders ansprechend wirken die Lauffläche auf dem Dach, die feine Nachbildung der Leitern auf den Stirnseiten und selbst die angedeuteten Verschlüsse.

Die im Artikeltext beschriebenen Details an den Wagenenden wurden sehr gut herausgearbeitet, wie hier sofort zu sehen ist.

Auch die separat angesetzten Bühnen wirken trotz ihrer Umsetzung als Spritzgussteil zwar mächtig, aber nicht überdimensioniert.

Im Vergleich zu älteren Konstruktionen wurden auch die Tritte unter den Seitentüren nachgebildet. Sie sind am Wagenkasten angespritzt.

Damit fehlen am Gehäuse lediglich Nachbildungen der Seilösen, mit denen die Vorbilder in Dienst gestellt wurden. Dort wurden sie später gegen UIC-Seilanker getauscht, die sich ebenso wenig am Modell wiederfinden.

Die übrige Konstruktionsweise entspricht anderen Märklin-Modellen: Zwei vom Aufbau nach unten reichende Zapfen führen durchs Fahrwerk und dienen dort als Drehlager der federgeführten Systemkupplung. Schmelzpunkte sorgen für eine feste Verbindung von Chassis und Kasten.

Am Fahrwerk selbst finden wir korrekte Federböcke und Radlager, doch deren Detaillierung erschien uns bei früheren Modellen etwas feiner.

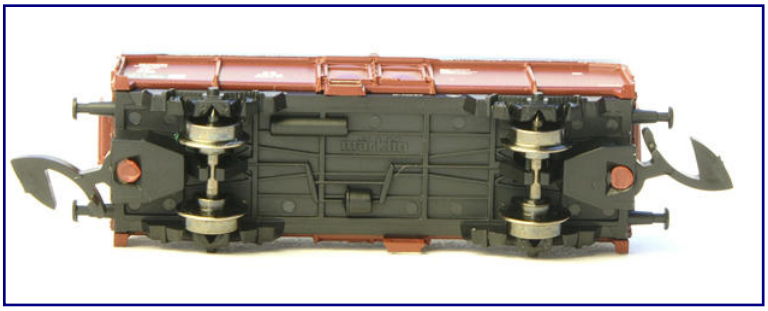
Die Nachbildungen der Bremsen liegen nicht exakt auf Radebene, was bislang auch nur von Kleinserienmodellen bekannt ist und in der Seitenbetrachtung nicht auffällt.

An der Unterseite sind neben dem Schriftzug Märklin einige Details der Bremsanlage zu finden. Vermisst haben wir am Fahrwerk die Umstellhebel für die Bremsanlage. Das finden wir nicht toll, werten es aber als ein Indiz, das Märklin mit dieser Neuentwicklung noch einiges vor hat, doch darauf kommen am Ende dieses Artikels noch mal zurück.

Maße und Daten zum Hubschiebedachwagen Kmmks 51

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer*	10.000 mm	45,5 mm	46,1 mm
Höhe über SO (Bühne)	4.020 mm	18,3 mm	18,4 mm
(Dachkante)	3.515 mm	16,0 mm	16,3 mm
Größte Breite (Dachgriffe)	3.118 mm	14,2 mm	14,2 mm
Länge Wagenkasten	8.760 mm	39,8 mm	40,1 mm
Breite Wagenkasten	2.985 mm	13,6 mm	13,4 mm
Achsstand	5.400 mm	24,5 mm	24,6 mm
Raddurchmesser	nicht bek.	---	4,4 mm
Gewicht*	11.400 kg	---	4 g
Zul. Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		
Baujahre	1949 - 1967		
Gebaute Stückzahl	4.575 Exemplare		

* Maß für Wagen ohne Bremserbühne (mit Bremserbühne: 10.500 mm / 11.700 kg)



Am Wagenboden fehlen die Umstellhebel für die Bremse. Hier bietet sich aber auch wegen der fehlenden Seilösen Potenzial für eigene Superungen.

Die Maßstäblichkeit und Abstimmung zwischen Aufbau und Fahrwerk werten wir auch nach Erheben der Messergebnisse als gut. Zum guten Erscheinungsbild tragen auch die einseitig isolierten, schwarz vernickelten Scheibenradsätze bei, die sich optisch nicht aufdrängen.

Lackierung und Bedruckung

Erwartungsgemäß stellt diese Disziplin wieder eine Stärke des Herstellers dar. Sowohl die tiefschwarze Wiedergabe des Fahrwerks als auch der rotbraune Aufbau sind absolut korrekt. Die beim Vorbild verschiebbaren Dächer sind weißaluminiumfarben gestaltet. Auch das entspricht dem Vorbild, kann aber im Rahmen einer Patinierung gegen einen matter wirkenden Grauton getauscht werden.

Ab Werk ist das Modell in einem werksfrischen Zustand wiedergegeben, wobei der Glanzgrad nicht zu hoch ist. Auch zeigt das Modell keinerlei störenden Plastikglanz. Die weißen Anschriften wurden im Tampondruckverfahren aufgebracht und umfassen vorbildgerecht Aufbau und äußere Längsträger. Sie sind vollständig und durchgängig lupenlesbar.

Sie entsprechen der Epoche III um etwa 1962 und weisen den Wagen der endgültigen Bauart Kmmks 51 zugeordnet aus.

Die gewählte Betriebsnummer 360 088 entspricht dem für diese Wagen damals vorgesehenen Nummernschema.

Als Aufdruck wiedergegeben findet sich der befüllte Zettelkasten auf der jeweils linken Wagenhälfte.

Wie es sich für ein Märklin-Modell gehört, sind Lackierung und Bedruckung tadellos. Besonders deutlich zeigt sich das am lupenreinen Druckbild auch bei Schrifthöhen von nur noch Bruchteilen eines Millimeters.

Einsatz auf der Anlage

Märklins Jahreswagen eröffnet viele Einsatzmöglichkeiten auf der heimische Anlage. Das gilt auch für alle möglichen Varianten, die von diesem Modell noch zu erwarten sind. So ist eine Reihung gemeinsam mit den früher üblichen Klappdeckelwagen zum Transport nässeempfindlicher Schüttgüter denkbar.

Diese sind allerdings durch Umlackieren und neues Beschriften, teilweise auch Umbau (Entfernen der Bremserbühne) aus Länderbahnwagen zu gewinnen, die Märklin in den Neunzigern angeboten hatte. Wer diesen Weg gehen möchte, der sollte auch über weiße Betriebsspuren von Kalktransporten nachdenken, die sich mit den Train Colors von Vallejo (erhältlich über Modellbaufarben.de) anbringen lassen.

Etwas leichter geht das, wenn eine Kombination mit moderneren Schwenkdachwagen Tds gewählt wird. Doch auch diese Modelle hat Märklin noch nicht mit einer zu diesem Modell passenden Beschriftung angeboten.

Noch ist der Kmmks 51 ein Einzelgänger, der sich aber wunderbar in nahezu jeden Güterzug einreihen lässt. Da er auch im Stückgutverkehr lief, haben wir ihn fürs Foto zwischen gedeckten Wagen aus dem Display 82559 eingereiht, die 2014 ebenfalls neu erschienen sind.

Am einfachsten ist es daher, ihn als gedeckten Wagen zu verwenden. Bedenkenlos kann er hier mit den gedeckten Wagen Gl 11 (aus dem Display 82559) oder den Neubau-Wagen aus der Packung 86000 gemischt werden. Zusätzlich bereichern lässt sich ein solcher Zug mit Kleinserienmodellen verschiedener Bauarten. Besonders Freudenreich Feinwerktechnik hat sich hier in den letzten Jahren stark eingebracht.

Abwechslung fürs Auge bringen gedeckte Einzelwagen oder Wagengruppen in gemischten Güterzügen. An dieser Stelle bietet sich dem Zettie die größte Vielfalt, kann er hier doch auf so ziemlich jeden Waggon mit Epoche-III-Anschriften zurückgreifen.

Zusammenfassung und Ausblick

Vermutlich werden wir schon zur nächsten Spielwarenmesse neue Varianten oder Zusammenstellungen kennen lernen. Doch Märklins Neuentwicklung bietet noch viel mehr Optionen, als sich auf den ersten Blick zeigen. Beim Vorbild bauten gleich drei verwandte Bauarten auf dem jetzt entwickelten Fahrwerk auf.

Eine Zugabe gefällig?
Märklin hat auf der Modellbahn Köln am 20. November 2014 den Kmmks 51 mit Blechbremserhaus als Insider-Jahreswagen 2015 vorgestellt. Wir werden ihn in der Dezember-Ausgabe mit Bild vorstellen.

Der Kmmgks 58 hebt sich optisch zumindest so weit ab, das ein Modell zumindest als wahrscheinlich bezeichnet werden darf. Immerhin hat Märklin diesen Schritt in der Spurweite H0 bereits vollzogen, was diesen Gedanken zusätzlich fördert.

Die konstruktive Nähe zu den neu entwickelten, offenen Wagen seiner Zeit hatten wir bereits betont. Daher passt das Fahrwerk auch zu einer maßstäblichen und damit zeitgemäßen Umsetzung der Bauart Omm 52, die sich bereits seit 1972 im Programm befindet und einst auf ein 54 mm langes Standardfahrwerk gesetzt wurde.

Vor diesem Hintergrund und wegen der insgesamt gelungenen Umsetzung möchten wir über kleinere Schwächen des Modells hinwegsehen. Wir bezeichnen ihn in der Gesamtbetrachtung als durchaus

wegweisend und Modell mit Perspektive. Und deshalb freuen wir uns nicht nur auf reine Beschriftungsvarianten.

Mit einer Großaufnahme, die vor allem die fein gravierten Laufstege auf dem Schiebedach hervorhebt, schließen wir unsere Modellvorstellung ab. Das Gesamtergebnis unseres Tests bringt Märklin Waggon eine Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2014 ein.

Und so würdigen wir Märklins wegweisende Entscheidung mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2014 in der Kategorie Wagen.

Herstellerseite mit Händlerverzeichnis:
http://www.maerklin.de

Fortsetzung aus dem Umbauwettbewerb

Radikal verändert: Baureihe 44

Die schwere Güterzuglokomotive der Baureihe 44 war sicher eines der großen Wunschmodelle im Bereich der Spur Z. Doch so richtig glücklich geworden ist mit Märklins recht liebloser Umsetzung aus der ausgehenden Heuschreckenzeit wohl niemand. Wie viele andere griff daher auch Dirk Rohwerder zur Superung seines Modells. Dabei ging er jedoch erheblich weiter als andere Zetties.

Nahe an den Gewinnrängen unseres Umbauwettbewerbs lag der heute vorgestellte Beitrag eines umgebauten Jumbos. Vielleicht hat es nicht ganz gereicht, weil wir für die Baureihe 44 schon kurz nach ihrem Erscheinen einen Beitrag zum Umbau von Jochen Brüggemann veröffentlicht hatten?

Doch Dirk Rohwerder ging einen völlig anderen Weg, denn sonst hätte sein Werk ja auch nicht die strengen Teilnahmenbedingungen erfüllt.

Mit seinem Vorgänger einte ihn jedenfalls die Erkenntnis, dass Märklins Spur-Z-Modell gar nicht seinen Vorstellungen entsprach.

Zwar erschien der Kessel vorbildgerecht wuchtig, nicht jedoch das gesamte Erscheinungsbild.

Zum einen fehlte eine Nachbildung des Zylinders vom Innentriebwerk, zum anderen schlossen die Witte-Windleitbleche vorne nicht mit der Pufferbohle ab, weil der vom Modell der Baureihe 50 stammende Vorbau zu lang geraten war.

Die Erfolge von Dirk Rohwerders Umbau zeigen sich besonders im Bereich der Lokfront. Endlich zeigt auch das Modell den fürs Vorbild typischen Abschluss der Windleitbleche mit der Pufferbohle.

Als weitere Fehler bemängelte die falsche, weil zu groß geratene Lichtmaschine auf dem Kesselscheitel und die falschen Leitungsnachbildungen unter dem Führerhaus, die zudem nicht überzeugen konnten, weil sie nicht freistehend nachgebildet wurden.

Daher arbeitete Dirk Rohwerder ein ganzes Maßnahmenbündel ab, um das Aussehen seines Jumbos seinen Anforderungen anzupassen: Die Pufferbohle wurde durch Kürzen des Vorbaus zurückgesetzt, entsprechend auch der Vorläufer gekürzt. Auch die Kessellage wurde etwas nach unten korrigiert.

Die Verfeinerung der Pufferbohle erfolgte mit größenrichtigen Puffern von Heckl Kleinserien und selbstgefertigten Bremsschlauchnachbildungen. Riffelblechnachbildungen kaschieren auf der Oberseite die Schnittstelle am Vorbau. Die nicht funktionsfähigen, aber freistehenden Laternen samt Lampenbügeln entstanden ebenfalls im Eigenbau.

Die weiteren Arbeiten am Fahrwerk bestanden aus dessen Brünierung und der Nachbildung größerer Gegengewichte an der Treibachse.

Es folgte die Nachbildung des dritten Zylinders, bevor es am Aufbau weiterging: Tausch der zu großen Lichtmaschine gegen einen größenrichtigen Turbogenerator und das Schließen der vorderen Führerstandsseitenfenster durch passend zurecht geschliffene Fenstereinsätze.

Auch der Tender erlebte einige Umbauten, von denen nicht alle äußerlich zu sehen sind. So wird er künftig auch für die Stromabnahme herangezogen und erhöht auf diese Weise die Fahrsicherheit.

Im Bereich des Führerhauses montierte Dirk Rohwerder beidseitig eine Bremszylinder- und Indusi-Nachbildung, die Verrohrung wurde nach Vorbildvorlagen neu gebaut und gleichzeitig auch freistehend ausgeführt. Der Tenderabstand wurde zu Gunsten des Aussehens verringert und fest mit der Lok gekuppelt.

Diese feste mechanische Verbindung wäre für die Kürzung des Lok-Tender-Abstands nicht zwingend erforderlich gewesen. Die Entscheidung fiel, weil die auf dem Fahrwerk der Baureihe 50 aufbauenden Schlepptenderlokomotiven nur von zwei Achsen wirksam Strom abnehmen. Die Kuppelachsen 2 bis 4 stehen minimal höher und fallen damit weitgehend aus.

Zu den auffälligsten Änderungen am Modell gehören neben der Pufferbohle die Nachbildung des Innenzylinders, das größere Gegengewicht an der Treibachse und die freistehenden Leitungen unter dem Führerhaus.

Eine sichere Stromabnahme lässt sich daher nur sicherstellen, wenn auch die Tenderräder dafür herangezogen werden. Dirk Rohwerder baute daher eine Platine mit mittiger Isolierung in den Tenderboden und versorgte alle vier Achsen beidseitig mit Schleifern.

Zur Erhöhung der Zugkraft brachte er zudem noch Blei im Kesselbereich unter. Nebenbei erhöht das ebenso die Kontaktsicherheit, so dass auch langsame Rangierfahrten über Weichen kein Problem mehr darstellten. Die originale Tampondruckbeschriftung als 44 494 aus dem Bw Rheine konnte erhalten bleiben, denn die lupenreine Beschriftung und gute Nachbildung der damaligen Metallschilder gehörte nicht zu den Schwachpunkten von Märklins Jumbo.

Zum guten Erscheinungsbild tragen auch die Nachbildungen der Indusi-Magnete, die Führerstandsverglasung, ein verkürzter Lok-Tender-Abstand und größere Pufferteller wirksam bei.

Abschließend konnte auch das Äußere des Tenders noch ein wenig Kosmetik gebrauchen. Eine Farbbehandlung mit Schwarz und Rot nahm den Plastikglanz vom Fahrwerk und hob die fein gravierten Details wirksam hervor. Angenehm aufzufallen vermag die Echtkohle-Auflage, die etwas Abwechslung gegenüber anderen Dampflokomotiven aus dem Hause Märklin brachte. Die serienmäßige Nachbildung war und ist eh nicht mehr zeitgemäß, weil sie viel zu grob ausfällt.

Das gilt leider auch für die im Laufe der langen Bauzeit des Tenders 2'2' T 34 schlimm verunstalteten Laternen, die sich zwischenzeitlich den fragwürdigen Spitznamen „Tellerminen" erworben hatten. Inzwischen versucht Märklin, diesem Problem durch einen punktgenauen und größenrichtigen Aufdruck Herr zu werden.

Bei Dirk Rohwerders Modell war jedoch Selbsthilfe gefragt. Und so vervollständigte eine Detaillierung in Eigenregie die durchgeführten Maßnahmen. So erhielt auch der Tender die selbstgebauten Laternen, die die DB-Reflexglaslampen perfekt nachempfinden. Größenrichtige Nachbildungen der Puffer und Bremsschläuche vollenden den perfekten Eindruck.

So mancher Betrachter wird sich nun verwundert die Augen reiben und fragen, von welchem Kleinserienhersteller dieses Modell der Baureihe 44 denn wohl stammt. Stolz kann Dirk Rohwerder dann auf seinen Umbau verweisen und künftig auch ergänzen, nur knapp einen Medaillenrang verpasst zu haben.

Bezugsquellen für Superungen:
http://www.hecklkleinserien.de
http://www.komi-miniaturen.de
http://www.kuswa.de
http://www.modellbahndecals.de

Gebrauchte Ersatz- und Tauschteile:
http://www.ersatzteile-1zu220.de

Alle Fotos: Dirk Rohwerder

Neues Werk zum Rheingold

Die deutsche Zug-Legende

Rheingold – ein Verkaufsgarant? Fast sollte man das meinen, denn (fast) kein deutscher Zug war und ist so berühmt wie diese Erfindung der Deutschen Reichsbahn. Ein neuer Titel tritt hier aber in die Fußstapfen früherer Veröffentlichungen und Bücher, von denen mindestens eines immer noch zu haben ist. Und so muss sich auch Peter Goettes lang erwartetes Werk heute an seinem Konkurrenten messen lassen.

Peter Goette
Rheingold - Legende auf Schienen

EK-Verlag GmbH
Freiburg im Breisgau 2014

Gebundenes Buch
Format 21 x 29,7 cm
168 Seiten mit ca. 325 teils farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-88255-735-0
Best.-Nr. 735
Preis 39,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

Das Rheingold, der sagenumwobene Schatz der Nibelungen, der im Rhein verborgen und dort von Zwerg Alberich bewacht wird, fasziniert die Menschen seit eh und je. So war es sicher kein Zufall, dass die Deutsche Reichsbahn diesen Namen für ihren luxuriösesten und berühmtesten Zug wählte.

Wohl jedem Eisenbahnfreund und Liebhaber komfortablen Reisens ist dieser ab 1928 verkehrende Zug auf der Relation (London -) Hoek van Holland – Basel ein Begriff, der auf seiner Fahrt durch Deutschland entlang des Rheins fuhr. Und so fand er auch frühzeitig Eingang in die einschlägige Fachliteratur.

Eigentlich schon im Jubiläumsjahr 2012 („50 Jahre Rheingold 1962“) war auch ein Titel aus dem EK-Verlag erwartet worden. Leider verpassten die Freiburger auch das 85-jährige Jubiläum des Vorkriegszuges im letzten Jahr. Doch im Sommer 2014 war es endlich so weit. War es das lange Warten wert? Wir meinen ja und möchte Ihnen gern unsere Eindrücke weitergeben.

Mit Peter Goette, einem pensionierten DB-Direktor hat der EK-Verlag einen Experten für diesen Titel verpflichtet, der nicht nur mit seinem Band zu den F-Zügen im selben Verlag von sich reden gemacht hat.

Als langjähriger Autor dieses Verlags hat er nun auch die Geschichte des Rheingolds dokumentiert. Doch sein Werk steht nicht allein im Markt und muss sich deshalb vor allem dem Vergleich mit dem Buch von Friedhelm Ernst aus dem Alba-Verlag stellen, das erstmals 1971 und 2003 bereits in fünfter, überarbeiteter Auflage erschien. Wir haben es in Ausgabe 6/2010 rezensiert.

Wie gewohnt, zeichnet sich das heute zu rezensierende Buch durch viele Aufnahmen in guter Qualität und Wiedergabe aus, die durchweg als historisch wertvoll gelten dürfen. Das gilt auch für diejenigen Fotografien, die bereits aus anderen Veröffentlichungen bekannt sind – darunter vor allem Bellingrodt-Bilder. Allen kommt aber in ihrer Abbildungsgröße das im Vergleich zum Alba-Verlag deutlich größere Buchformat zu Gute.

Der Anteil an farbigen Aufnahmen erscheint dem Betrachter hingegen in etwa vergleichbar. Das liegt wohl daran, dass nur für die jüngere Betriebszeit des berühmten Zuges überhaupt ausreichend Farbaufnahmen vorliegen und der Alba-Verlag bei der fünften Auflage seines Buches über seinen Schatten gesprungen zu sein scheint.

Lobenswert sind die vielen, bislang noch unbekannten Aufnahmen im neuen Buch. Sie laden den Leser zu einer Reise in Gedanken ein und lassen ihn die lange, aber genussvolle Fahrt über Deutschlands wohl schönste Bahnstrecke nachempfinden.

Dennoch sollte sich ein Fachbuch in erster Linie an seinen Texten messen lassen. Auch hier erscheint uns Peter Goettes Werk klarer strukturiert, das der bekannten Abfolge der unterschiedlichen Themen folgt. Zunächst werden Technik und Bauarten des Fahrmaterials betrachtet, gefolgt von der Betriebsgeschichte.

Dies setzt sich auch, wenn auch nicht so deutlich von der Überschrift betont, bei der Nachkriegsgeschichte fort. Den Abschluss bilden die Beschreibungen des Verbleibs der Fahrzeuge und ihre Reaktivierung in der jüngeren Vergangenheit.

Da der EK-Titel 11 Jahre jünger als sein Pendant im Alba-Verlag ist, besitzt er allein mit seiner Darstellung der zum 1. April 2014 in den Rheingoldfarben von 1962 vorgestellten E 03 natürlich schon eine deutlich höhere Aktualität.

Dafür kann das Buch aber nicht ganz mithalten, was den Blick hinter die Kulissen der FEK (Freunde der Eisenbahn Köln) betrifft, denn im Gegensatz zu Peter Goette ist Friedhelm Ernst einer von ihnen. Deutlicher Schwerpunkt des EK-Bands ist die Geschichte des Rheingolds 1928, die allein schon knapp über die Hälfte der Seiten in Anspruch nimmt. Den Rest teilen sich die beiden Nachkriegszüge und der bereits erwähnte Verbleib der Fahrzeuge.

Ein Literatur- und Quellenverzeichnis fehlt leider ganz. Das ist umso bedauerlicher, als dass in den Texten zuvor sogar explizit darauf Bezug genommen wurde. Insofern dürfte es sich wohl um einen Fehler des Verlags handeln, der nicht rechtzeitig vor Drucklegung auffiel.

Obwohl Friedhelm Ernst mehr Facetten einbrachte, die die Reichsbahn einst zur Weiterentwicklung ihres Paradezuges und dem Umbau einzelner Wagen zwangen, empfinden wir die Ursachen und Wirkungen beim Eisenbahn-Kurier insgesamt schlüssiger herausgearbeitet. Und so untermauern verworfene Umbaupläne und die Wiedergabe von Originaldokumenten gekonnt die Ausführungen des Autors.

Das gilt auch für die Beschreibung des langsamen Niedergangs des Rheingolds ab Mitte der siebziger Jahre. Der Autor beweist sich hier nicht als Nostalgiker, sondern analysiert und beschreibt klar und unverfälscht. Eindrucksvoll schlussfolgert er, warum die eher zaghafte und oberflächliche Kosmetik der DB nicht zum Erfolg führen konnte.

In all diesen Kapiteln meinen wir wieder den Vorteil des gewählten Formats wiedererkennen zu können. Es lässt dem Autor trotz geringerer Seitenzahl scheinbar wohl doch mehr Raum. Insgesamt ist ein klares Urteil trotzdem schwierig: So unterschiedlich die Autoren in ihrer Herangehensweise sind, so stark entscheidet der persönliche Geschmack darüber, zu welchem der beiden Bücher gegriffen wird.

Am Ende könnte also tatsächlich auch das Format entscheiden, wie die Entscheidung ausfällt: Neben welchen Titeln wird das Buch nach dem Lesen im Regal Platz finden? Etwas erscheint uns am Ende jedoch klar: Wer Wert auf höchste Aktualität legt, das Buch „Leichte F-Züge“ der Deutschen Bundesbahn“ sein eigen nennt oder generell die Titel aus dem EK-Verlag präferiert, der sollte auch dieses Werk nicht auslassen!

Verlagsinformationen und Bezug:
http://www.ek-shop.de
http://www.eisenbahn-kurier.de

Eisenbahngeschichte in Farbe

Der perfekte Dampflok-Bildband

Schon wieder ein Buch über Dampflokomotiven? Zunächst mag einem dieser Gedanke in den Kopf steigen, zumal auch uns das bereits 2012 erschienene Buch nicht mal aufgefallen war. Es bedurfte eines Geheimtipps, der uns neugierig machte. Und siehe da, die vermeintlich alte Kiste entpuppte sich schnell als wahre Schatztruhe. Wer noch nicht wusste, womit ihm seine Lieben zu Weihnachten eine Freude machen können, der wird heute bestimmt fündig werden.

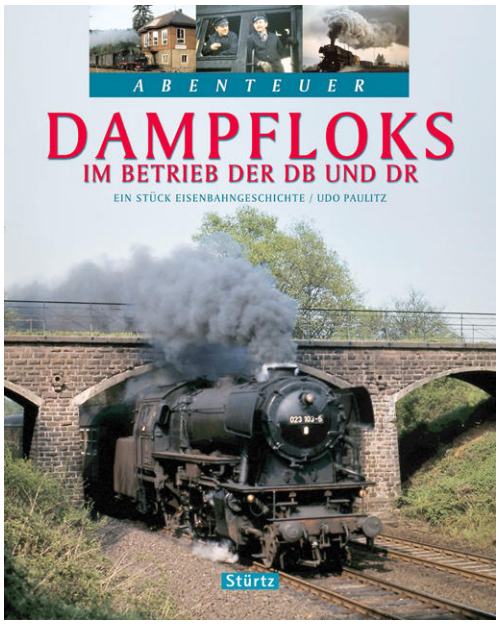
Udo Paulitz
Dampfloks im Betrieb bei der DB und DR
Ein Stück Eisenbahngeschichte

Stürtz - Verlagshaus Würzburg GmbH & Co. KG
Würzburg 2012

Gebundenes Buch mit Schutzumschlag
Format 24,0 x 30,0 cm
128 Seiten mit 226 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8003-4600-4
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Zugegeben, Udo Paulitz ist einer der Lieblingsfotografen des Rezensenten, wenn es um die stimmungsvolle Ablichtung von Dampflokomotiven auf freier Strecke geht. Wie kaum ein anderer wusste er die schwarzen Ungetüme auch im Flachland zwischen Rheine und Norddeich in Szene zu setzen.

Trotzdem, da ist sich der Schreiber dieser Zeilen sicher, verzerrt nicht eine rosarote Brille die Sicht, wenn er dem bei Stürtz erschienenen Buch attestiert, sich von nahezu allen anderen Titeln vergleichbarer Art und auch desselben Autors abzuheben. Leider hatte es dieses bereits vor zwei Jahren veröffentlichte Werk noch nicht auf die große Bühne der bekannten Bücher geschafft.

Dies ist vermutlich nur dem Umstand zuzuschreiben, das nicht einer der für Eisenbahnfachbücher hinreichend bekannten Verlage aktiv geworden ist, deren Neuerscheinungen Eisenbahnfreunde regelmäßig verfolgen. Doch gerade diese Verlagswahl scheint „Dampfloks im Betrieb bei der DB und DR“ besonders gut getan zu haben – nur hat das bislang kaum jemand bemerkt. Das soll sich heute mit dieser Rezension ändern.

Beginnen wir also zunächst mit der fachlichen Bewertung: Anfang der siebziger Jahre des letzten Jahrhunderts dampfte es noch in zahlreichen Regionen Deutschlands. Das galt sowohl im Westen wie im Osten Deutschlands, obwohl sich der Abschied vom Dampfbetrieb nicht mehr aufhalten ließ.

Gerade noch rechtzeitig, bevor die Dampfrösser den Weg alten Eisens antreten mussten, entdeckte Udo Paulitz seine Leidenschaft für diese Maschinen und investierte über viele Jahre einen großen Teil seiner Freizeit, sie noch im regulären Dienst zu fotografieren. Den Dampfzug möglichst im Bahnalltag stimmungsvoll, zugleich aber in voller Aktion abzubilden, war sein erklärtes Ziel.

Dabei entstanden längst nicht nur an der Emslandstrecke fesselnde Reportagen, die vom faszinierenden wie auch rauen Alltag des Fahrbetriebs mit Dampflokomotiven erzählen. Udo Paulitz war auch in den anderen „Dampfreservaten“ dies- und jenseits des Eisernen Vorhangs unterwegs, die bislang noch nicht Gegenstand unserer Rezensionen waren. Besonders in DDR war dies kein alltägliches, sondern gefährliches Vorhaben.

Neben der Technik und der Dokumentation vieler, für den Dampfbetrieb bedeutenden Details besonders der letzten Einsatzjahren, bringt der Autor diese Begleitumstände kenntnisreich zur Sprache. Es sind Ausführungen, mit denen die Bilder erst lebendig werden, weil sie den Leser in die gezeigte Kulisse eintauchen lassen und ein Mitfühlen ermöglichen.

Zwar ist das Zeitalter der Dampflok endgültig vorbei, aber sie hat auch nach ihrem Abschied aus dem Betriebsdienst nichts von ihrer Faszination verloren. Wer noch eigene Erinnerungen an die „Dinosaurier der Schiene“ hat, der wird sich vierzig Jahre zurückversetzt fühlen – vielleicht sogar in die Region, wo diese Eindrücke geprägt wurden.

Und wer nicht in diesen Genuss kam und die Dampflok nur aus dem Museum oder von Sonderfahrten kennt, wird sich auf eine Zeitreise mitgenommen fühlen, die schnell aufzeigt, welch spannende Ära hier verpasst wurde.

Udo Paulitz konnte bei beiden deutschen Bahnverwaltungen noch eine erstaunlich große Typenvielfalt auf den Film bannen. Zahlreiche Schnell-, Personen- und vor allem Güterzüge tauchen auf seinen Aufnahmen auf. Das vorliegende Werk bietet eine unglaubliche Fülle an Bildern mit passenden Texten, für die der Fotograf neben dem Emsland an Ruhr, Saar, rund um Hof, entlang des Eggegebirges und sogar in Ostberlin unterwegs war. Abgerundet werden die Themen von Schmalspurlinien, die ebenfalls auf dem Hoheitsgebiet der früheren DDR lagen.

Der rote Faden aller im Buch gezeigten, darunter teilweise sogar noch zuvor unveröffentlichten Aufnahmen, ist die ihr eigene Dynamik der Dampflokomotive. Die Bilder fangen die Atmosphäre vergangener Tage perfekt ein und geben sie an den Leser weiter. Ihre Authentizität erlangen sie durch die spürbare Leidenschaft des Fotografen und Autors, denn Udo Paulitz liebt Dampflokomotiven.

Wirklich einmalig wird dieses Werk aber erst durch die perfekte Wiedergabequalität der Fotografien, die es wohl von allen anderen Büchern dieses Themengebiets abhebt: Großen Wert hat der Verlag nämlich auf hochwertiges Papier gelegt, das die Brillanz der unretuschierten Aufnahmen unvergleichbar gut wiedergibt. Es handelt sich nahezu um ein Alleinstellungsmerkmal!

Dabei gilt es dann auch, den Preis zusätzlich zu berücksichtigen. Dafür gibt es zwar auch anderswo schöne Fotobände, aber eben längst nicht in dieser Qualität. Wir sind geneigt anzunehmen, dass so

schnell kein zweiter Titel erscheinen wird, der beide Kriterien auf diesem Niveau vereinen wird – er ist preiswert im ursprünglichsten Sinne des Wortes.

Deshalb können wir nur eine klare Empfehlung aussprechen, bei diesem Titel zuzuschlagen, bevor aus diesem Geheimtipp ein Gemeingut wird, denn dann ist die Auflage vielleicht schnell vergriffen. Immerhin steht auch Weihnachten bald vor der Tür und dieser Band ist ein wohl perfektes Geschenk für jeden Dampffreund. Damit lässt sich einfach nichts falsch machen…

Verlagsinformationen und Bezug:
http://www.verlagshaus.com

Anzeige

Über den Tellerrand geschaut

Eurospoor 2014 in Utrecht

Ein Blick über den Tellerrand kann nicht schaden. So haben wir uns vom 24. bis zum 26. Oktober 2014 auf der niederländischen Messe Eurospoor umgeschaut, um neue Eindrücke zu sammeln. Von vielen Dingen waren wir begeistert, die sicher auch Vorbild für deutsche Messen sein können. Darüber, aber auch über einige verbesserungsfähige Punkte, möchten wir heute unseren Leserinnen und Lesern berichten.

Das erste Mal an einer niederländischen Messe teilzunehmen und dort wie ein Besucher flanieren zu können, hinterließ viele Eindrücke, die lange in Erinnerung bleiben werden. Da gab es vieles, was anders ist als auf deutschen Messen und worüber wir nun berichten möchten.

Wollen wir eine ehrliche, weil umfassende Bewertung abgeben, bedarf es zusätzlich der Eindrücke Dritter, die Erfahrungen aus den Vorjahren sowie von anderen Messen im Benelux-Raum besitzen. Immerhin ist mit Ontraxs sogar eine weitere Ausstellung in derselben Stadt angesiedelt, die zudem einen sehr guten Ruf in Modellbahnerkreisen genießt.

„City Limits“, eine US-Anlage in der Baugröße H0 aus Deutschland, begeisterte ebenso wie viele andere Beiträge auf der Eurospoor 2014 in Utrecht. Für Zetties stellte diese Ausstellung einen Quell an Anregungen dar.

Von allen Seiten gelobt wurde das hohe Niveau der in Utrecht gezeigten, gut 50 Anlagen aus dem In- und Ausland. Das war auch uns gleich als erstes angenehm aufgefallen. Eingeräumt werden ihnen und den kommerziellen Ausstellern etwa 20.000 m² Ausstellungsfläche, was die Eurospoor zu einer der größten Modellbahnausstellungen Europas macht.

Im Vergleich zu Ontraxs haben wir mitgenommen, dass die Mischung des Gezeigten auf der Eurospoor deutlich mehr Motivation für eigene Projekte vermittelt. Die Herangehensweisen und die erreichte Darstellungsqualität kämen teilweise auch Einsteigern entgegen, weil die gezeigten Szenarien dem Modellbahner nicht durchweg eigenes Unvermögen spiegeln.

Nach konkreten Anlagen befragt, tauchen trotzdem zwei Extrembeispiele immer wieder auf: Zum einen sorgt die französische Komposition „La Bosse Grande“ der CFFC, die schon an vielen verschiedenen Messen teilnahm, für gute Erinnerungen. Hier beeindrucken die vielen Tunnel und die enorme Tiefenwirkung durch die geschickte Anordnung äußerst realistisch gestalteter Bäume.

Einer unserer persönlichen Favoriten war die Anlage „Nidda“ der Hobby-Eisenbahner 1983 e.V., die voller ansprechender Motive steckte und zudem durch einen sehr vorbildnahen Betrieb auffiel.

Diese Tiefenwirkung vermag nur das eigentlich eher als Schaukasten konzipierte Exponat „B. A. Bodil“ der Modelspoorgroep Valkenswaard zu übertreffen. Hier durchfährt ein kleiner, weiß-gelber Schienenbus eine Dorfszene im Bodil-Tal, die in der Baugröße 0 umgesetzt wurde.

Sobald er losgefahren ist, taucht er nach vermeintlicher Durchfahrt von Kehrtunneln drei Mal in der sichtbaren Szene wieder auf – jedes Mal allerdings beträchtlich kleiner und weiter im Hintergrund (Umsetzungen in H0, N und Z).

Die durchdachte und perspektivisch perfekt geführte Tiefengestaltung verblüfft jeden Betrachter. Besonders faszinierend wirkt die Darstellung auf Kinder, die die präsentierten Illusionen noch nicht durchschauen. Sie staunen auch über den Mann im Wartehäuschen, der nach dem Halt des Schienenbusses und dem Öffnen der Tür verschwunden scheint. Vermeintlich nimmt er einen Augenblick später auf einem Sitz im Wagen Platz.

Mit Illusionen arbeitete auch ein Beitrag aus England: Hinter der Bezeichnung Rhydwyn“ verbirgt sich ein Betriebsdiorama der Spurweite 0, auf dem der Werksverkehr eines Stahlwerks dargestellt wird. Akustisch gelungen und zeitweise auch von Rauchemissionen untermalt, verfolgen die Betrachter hier die Prozesse der Stahlveredelung.

Fährt ein Torpedopfannenwagen in die Konverterhalle ein, erscheinen sogleich auf einem Bildschirm Erläuterungen zu den Schritten, die nun im Inneren stattfinden. Kurze Filmsequenzen scheinen das Geschehen in der Halle wiederzugeben. Zieht eine Rangierlok den entleerten Wagen wieder heraus, ist das grellgelbe Glühen an den Einfüllöffnungen einem dumpfen, orange-rötlichem Glimmen gewichen.

Dank beidseitig unterschiedlicher Betriebsnummer fällt es keinem Besucher auf, wenn derselbe Wagen nach einem Drehen hinter den Kulissen erneut in die Halle geschoben wird. Mancher Trick ist so einfach, dass ihn niemand auf der Rechnung hat und so fortlaufend staunt.

Uns gefiel zudem noch die aus Rodgau angereiste Modulanlage „Nidda“ der Hobby-Eisenbahner 1983 e.V. (HEB) besonders gut. Die Gruppe um Miba-Autor Horst Meier versteht sich nicht nur in gelungenem Landschaftsbau, sondern gestaltet auch den Betrieb auf der zweigleisigen Hauptstrecke mit abzweigender Nebenbahn äußerst unterhaltsam.

Da werden Güterzüge zusammengestellt und zerlegt, Postwagen wechseln den Zuglauf und Kurswagen werden von einer neuen Lok übernommen, um die Reisenden zu ihrem Bestimmungsort zu bringen. Da macht auch das Zusehen großen Spaß, denn hier ist mehr zu erleben als langweiliger Kreisverkehr.

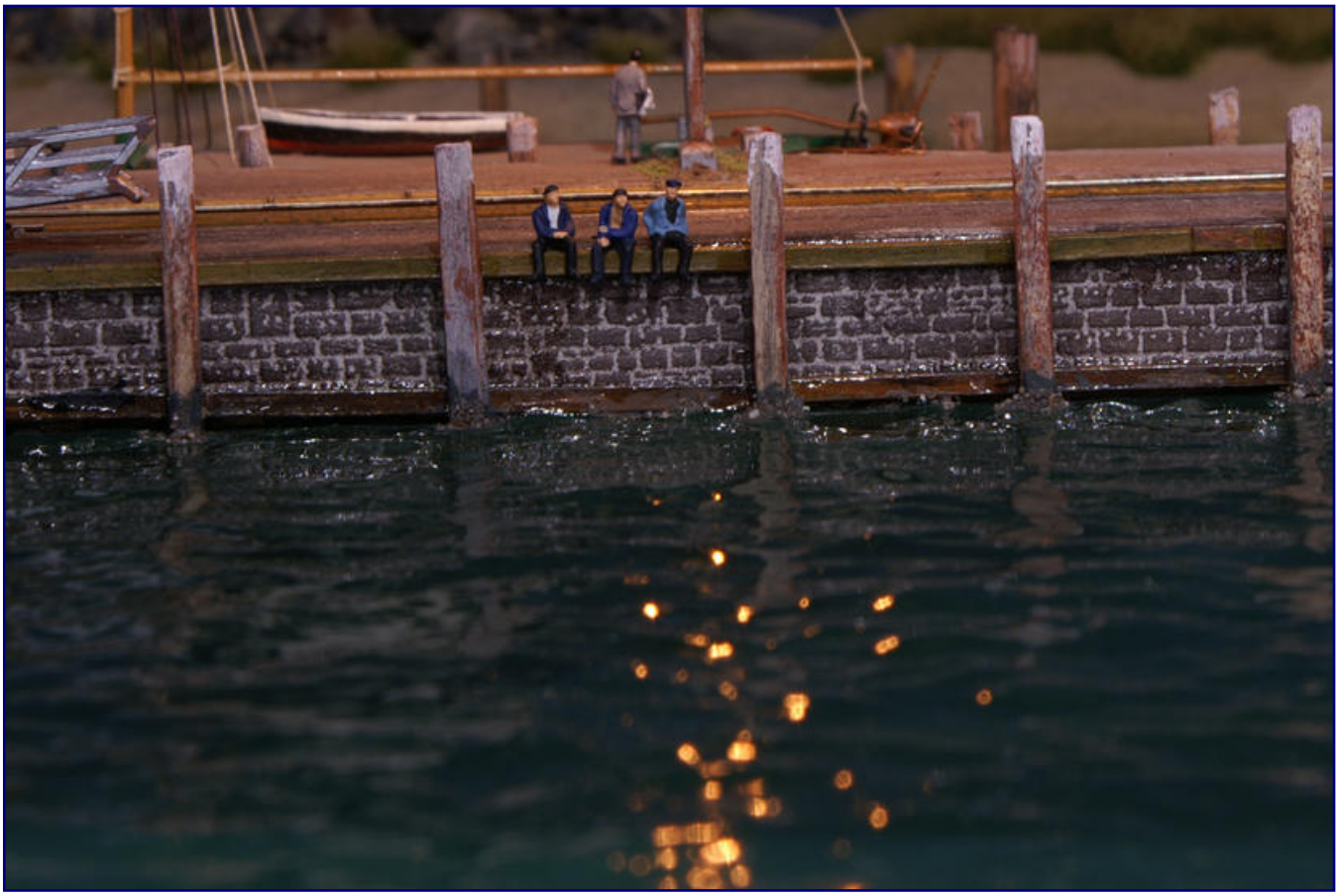
Ein gar nicht zu geheimer Höhepunkt war die erstmals in Utrecht gezeigte Anlage „Helenensiel“ von Dirk Kuhlmann, die auch seitens der Messeleitung im Vorfeld werbend genutzt worden war. So mancher Besucher freute sich, endlich einen Spur-Z-Beitrag auf der Eurospoor bewundern zu dürfen. Dass noch eine kleine Kofferanlage in der Halle zu finden war, ist den meisten vermutlich gar nicht aufgefallen.

Erlaubt ist, was gefällt: Zwar war die Baureihe 96 nie in Norddeutschland beheimatet, aber dennoch waren ihre Einsätze bei den Messebesuchern sehr beliebt. Wenn sie, wie hier, mit aktuellem Märklin-Wagenmaterial rangierte, starrten alle gebannt auf ihr Triebwerk mit der neuen Detailsteuerung.

Zu sehr waren die Betrachter beeindruckt von der Laufruhe der Fahrzeuge, weshalb spurweitenfremde Gäste sich verwundert nach dem gewählten Maßstab erkundigten. Sobald sie erkannten, dass sie

völlig zu Recht auf die Spurweite Z getippt hatten, folgte die Frage nach der Betriebsart. Analoges Fahren mochten dann die wenigsten glauben.

In Verbindung mit der detailreichen Anlagengestaltung, der leise eingespielten Meeresakustik und dem regen Betrieb mit häufigem Umspannen der Lok für die Rückfahrt oder dem Umsetzen einzelner Wagen war „Helenensiel“ auch in Utrecht zweifelsfrei eine gute Werbung für unsere Baugröße.



Ein Sommertag geht zu Ende. Drei Hafenarbeiter lassen in der Dämmerung die Beine baumeln und tauschen sich darüber aus, was die Leute in Helenensiel sich heute wohl so erzählen mögen.

Für uns bot dieser Anlaufpunkt viele Gelegenheiten zu ausführlichen Fachgesprächen bei einer Tasse Kaffee. Unsere Gesprächspartner kamen überwiegend aus den Niederlanden, Deutschland und Großbritannien. Generell war die Eurospoor ein Anlass für groß angelegten Gedankenaustausch.

Einen wesentlichen Beitrag dazu leistete auch der Veranstalter, der jeden Abend ein gemeinsames Abendessen für die Aussteller im Hotel organisiert hatte. In wechselnden Tischrunden lernten sich die Modellbahner verschiedenster Nationen so untereinander kennen, plauderten miteinander und statteten sich in den Folgetagen gegenseitig Besuche ab. Die unterschiedlichen Baugrößen oder Systeme spielten keine Rolle, Wertschätzung und Anerkennung bestimmten das Miteinander.

Nach einer kleinen Auswahl der in Utrecht gezeigten Anlagen möchten wir einen Blick auf das Händler- und Herstellerangebot der Messe werfen. Bei den Händlern gab es im Vergleich zu den Vorjahren recht wenig Spur-Z-Material – das gilt für Neu- wie auch Gebrauchtware. Echte Schnäppchen ließen sich auf der Eurospoor für Zetties nicht machen. Stammbesucher vermissten zudem bekannte Händler mit eher privat wirkendem Angebot.

Aufgefallen ist uns der Stand von Conrad Electronic, denn dessen Charakter wich deutlich von deutschen Messebeteiligungen ab. Geboten wurden dort deutlich weniger Einkaufsmöglichkeiten, dafür verstand sich der Anbieter im Ursprungsland von Shapeways mit dem Vorführen eines 3D-Druckers auf der Präsentation zukunftsträchtiger Trends.

Helenensiel bei Nacht. Mit dem Tag ist auch eine weitere Ausstellung zu Ende gegangen, die viele neue Eindrücke mit sich brachte.

Bei PiCommIT wurde eine digital vom Rechner gesteuerte Drehscheibe vorgeführt, die auch die Fahrbewegungen der Vorführlok einband du deren Standort über Rückmeldungen bestimmen konnte. Sehr erfreut hat uns, dass das beliebte und zum letzte Jahresende ausgelaufene Minitec-Programm offenbar eine Zukunft im nahen Holland hat. Unique Scenery Products führt die Marke in eigener Verantwortung und mit eigener Produktion fort.

Kritik äußerten viele Besucher am seit zwei Jahren bestehenden, geänderten Außenzugang.

Vom Hauptbahnhof ist ein langer Fußmarsch rund um das Messegelände und zwei leere Hallen erforderlich, um den Eingang zu erreichen. Auch die Parkplätze liegen teilweise zu weit vom Eingang entfernt.

Immerhin zwei von ihnen sind mit einem Zubringerverkehr angebunden, der zu Stoßzeiten aber auch nicht allen Mitfahrwilligen Platz bieten kann.

Stets gut von Besuchern umringt, hat „Helenensiel“ für die Spurweite Z sicher eine gute Visitenkarte in Utrecht hinterlassen.

Ein Fußmarsch bei nasskaltem Herbstwetter sorgt da für wenig Freude. Zumindest deutschen Gästen stoßen hier zusätzlich die mit 12,00 EUR Tagespreis sehr hohen Parkkosten auf.

Auf seinen Internetseiten weist der Veranstalter ausdrücklich auf geplante und demnächst anstehende Umbauarbeiten hin. Demnach sollen die dem Bahnhof zugewandten Hallen zu einem großen Kinokomplex umgebaut werden. Wir hoffen, dass sich in diesem Zusammenhang mindestens eine Durchgangsmöglichkeit für Messebesucher schaffen lässt.

Wiederholt Kritik erntete auch die eher dunkle Hallenbeleuchtung. An dieser Stelle möchten wir aber für den Veranstalter dahingehend Partei ergreifen, dass für jede Anlage klar eine eigene Beleuchtung von den Ausstellern gefordert war. Leider wurde dieser Aufforderung aber nur sehr eingeschränkt Rechnung getragen.

Fast ein Alleinstellungsmerkmal der Eurospoor ist die Kinderfreundlichkeit dieser Messe. So manche deutsche Ausstellung, die sich hier als Vorreiter sieht, kann sich von ihren Nachbarn hier eine große Scheibe abschneiden. Die große Ausrichtung auf den Nachwuchs beginnt mit von den Ausstellern bereitgestellten Treppchen und Podesten für Kinder und setzt sich fort in einem Familienangebot am Sonntag.

Vorbildlich ist die Ausrichtung der Eurospoor auf den Nachwuchs unter den Besuchern. Unbestrittener Höhepunkt unter den Kinderattraktionen war die kostenlos angebotene Parkeisenbahn zum Mitfahren samt Blockbetrieb und funktionstüchtigen Bahnübergängen.

Frauen zahlen dann nur etwa den halben Eintrittspreis, Kinder ein Drittel des sonst üblichen Kinderpreises. Es gibt in den Benelux-Ländern aber auch vergleichbare Ausstellungen, die Kindern bis 12 Jahren freien Eintritt gewähren. Ansonsten liegt das Niveau der Eintrittspreise über den deutschen Messen.

Aus unserer Sicht lässt sich dies jedoch mit dem Niveau der gezeigten Anlagen und dem Kinderangebot rechtfertigen, das ja auch finanziert sein will. Auffallend viel Raum gewährt der Veranstalter den Spiel- und Mitmachaktionen für Kinder. So gibt es auch auf der Eurospoor

Gelegenheiten, ein Faller-Häuschen zusammenzukleben oder im Spielbereich eine große Gartenbahntrasse zu verlegen und zu befahren.

Guten Anklang fand das für Kinder angebotene Rangierdiplom: Auf einem Anlagenbrett waren drei Parallelgleise verlegt, die mit insgesamt fünf Weichen verbunden waren. Die Ausziehbereiche hinter den Weichen sind jeweils exakt so lang, dass eine Rangierlok mit einem Wagen dort Platz findet. Ziel ist es, vier Güterwagen durch geschicktes Rangieren und Weichenstellen in eine vorher festgelegte Reihenfolge zu bringen.

Mit der Modellbahn vertraute Grundschüler absolvierten diese Übung teilweise in zwei Minuten, echte Anfänger brauchten auch elf Minuten dafür. Allen gleich war aber der Spaß, den das Bewältigen dieser Herausforderung mit sich brachte. Die persönliche Bestzeit übernahmen die Betreuer dann in eine Urkunde, die jedes Kind als Andenken mit nach Hause nehmen durfte.

Den mit Abstand größten Unterhaltungswert hatte der „Kinderzug“: Eine Jahrzehnte alte, elektrische Parkeisenbahn befuhr ein großes, blockgesteuertes Gleisoval. Die Kinder konnten sowohl in den Wagen Platz nehmen und einige Runden drehen, als auch die Strecke zu Fuß kreuzen. Zwei beschrankte Bahnübergänge wachten über ihre Sicherheit.

Näherte sich ein Zug, wurde dies von Warnlichtern und Glockenschlägen angekündigt, bevor sich die Schrankenbäume senkten. Erst wenn der Überweg gesichert war, gab ein Flügelsignal den Block frei. Spielerisch lernten hier viele Kinder so einige Grundlagen des Eisenbahnverkehrs. Wer weiß, vielleicht fördert das neben dem Interesse am Modell ja auch die Sicherheit im Straßenverkehr?

Mehr Informationen zur Messe:
http://test.eurospoor.nl/de/

Ein fast zweistündiger Film zur Ausstellung:
http://www.youtube.com/watch?v=7VGbd-dvM7U

Kleine Ausstellerauswahl zur Eurospoor:
http://www.heb-ev.de
http://www.helenensiel.com
http://www.msgvalkenswaard.nl
http://www.picommit.nl
http://www.sceneryproducts.eu

Treffen in Zell im Fichtelgebirge

2. US Z Lines Europe Meeting

Bereits zum zweiten Mal nach 2009 traf sich ein großer Teil der aktiven US-Modul-Bahner der US Z Lines Europe in der Zeit vom 7. bis zum 13. Oktober 2014 zu gemeinsamem Aufbau ihrer Module und intensivem Fahrbetrieb. An diesem Treffen dürfen im Rückblick nun auch alle Trainini-Leser teilhaben.

Von Markus Gaa und Jörg Hausmann. Seit Gründung der US Z Lines Europe als Gemeinschaft von Spur-Z-Modellbahnern mit einem besonderen Interesse an US-amerikanischen Modellen und realistischem Fahrbetrieb fanden sich unter den Zetties immer mehr Freunde an diesem besonderen Thema der US-Bahnen.

Nach fünf Jahren trafen sich die US-Modellbahner der Spur Z aus Deutschland, Österreich und den Niederlanden wieder zu einem gemeinsamen Fahrwochenende. Foto: Markus Gaa

Als Beispiele seien hier Kurt Lücks „Red Rock Railroad“ oder Peter Simons Anlage „Missouri River Eagle“ genannt. Dank zunehmenden Angebots an verschiedensten US-Modellen im Maßstab 1:220, insbesondere der amerikanischen Hersteller wie Micro Trains Line (MTL) und American Z Lines (AZL) - Waggons wie auch Lokomotiven - fand dieses Interesse reichlich „Futter“.

Ein erster Höhepunkt war die Teilnahme der US Z Lines an der 2. US Convention in Rodgau im Herbst 2009; auch Peter Simon war als Vertreter der Spur Z mit seiner Anlage präsent.

Zur Vorbereitung auf diese Ausstellung hatten die US Z Lines im Vorfeld ein erstes Meeting veranstaltet. Seitdem gab es immer wieder lokale Treffen von einzelnen Divisionen zu Ausstellungen, der Teilnahme an Messen oder zum Austausch beim regelmäßigen Clubabend der OWL Division. Mehr Informationen finden Sie dazu in den unten angegebenen Links.

Nach 5 Jahren war es nunmehr wieder Zeit für ein großes Treffen. Die geographische Mitte unseres „Verbreitungsgebietes“ von den Niederlanden durch Deutschland bis nach Österreich war schnell gefunden: Im Norden des Freistaats Bayern, genauer in Hochfranken, liegt das idyllische Örtchen Zell im Fichtelgebirge, wo rein zufällig unsere High Franks Division beheimatet ist. Eine geeignete Halle konnte angemietet werden und stand unserem Treffen nichts mehr im Wege.

Ein paar Zahlen, welche die Dimension unserer Veranstaltung verdeutlichen sollen: Mit dem Kernteam aus der Austria Division, High Franks Division, NL Division, der OWL- und der South West Division wurde die gut 500 m² große Halle mit Integration der auch aus Rodgau bekannten Anlage „Rock Forest Line“ voll ausgenutzt.

Bei diesem Treffen aufgebaut wurde die vermutlich größte US-Modulanlage in der Baugröße Z weltweit. Die Fahrzeit eines Zuges über die gesamte Hauptstrecke dauerte mindestens 45 Minuten – ein Weltrekord? Foto: US Z Lines OWL Division

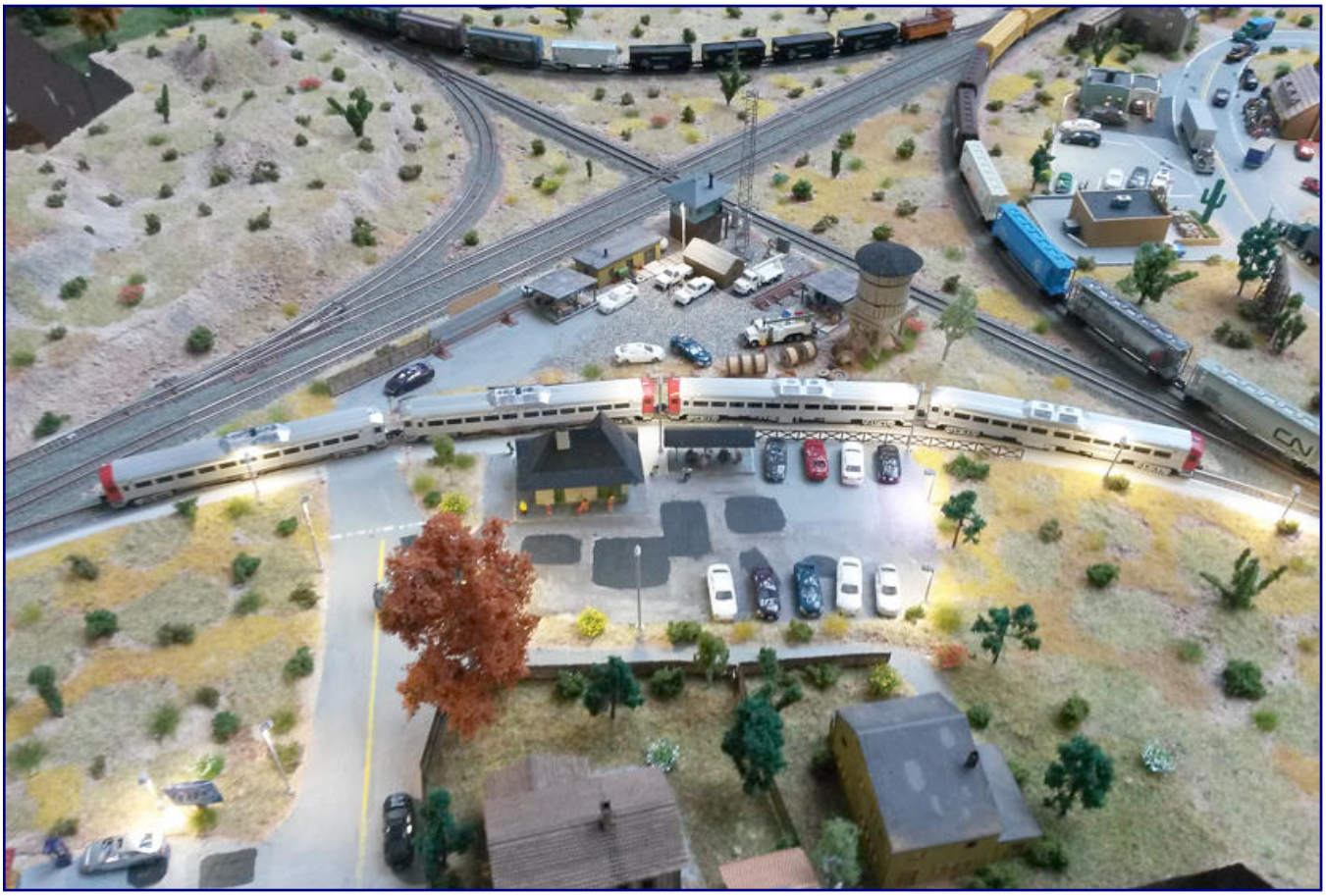
Mit mehr als 160 Metern Mainline (Hauptfahrstrecke) auf 71 Modulen war es wohl eine der, wenn nicht sogar die größte jemals aufgebaute US-Z-Modul-Anlage der Welt. Die Fahrt eines Zuges über die gesamte Mainline ohne Stopp oder Wartezeiten dauerte mindestens 45 Minuten.

Der Betrieb einer solch großen Anlage ist nur digital möglich. Mit einer Zentrale von Digitrax als Steuerungs-Instrument wurde die vollständige Anlage mit den Steuerbefehlen über das Loconet versorgt. Die Gesamtanlage wurde dabei in verschiedene autarke Stromblöcke aufgeteilt, welche durch das Loconet wie in einem Netzwerk verbunden sind.

So war es möglich mit dem eigenen Fahrgerät an jeder Stelle der Anlage seinen Zug zu steuern. Dank dem Digitalsystem ist es auch möglich, mehrere Zuglokomotiven im „Consist“ (Mehrfachtraktion) zu fahren, und damit mehrere Meter lange Züge sicher über alle Module zu bewegen. Hier spielt die Spur Z ihre Vorteile vorbildlich langer Züge mit geringem Platzbedarf voll aus.

Während sich etliche Teilnehmer gerne Züge mit einer Länge von über 4 Metern und auch Sound zusammenstellten, gaben sich andere bescheidener und befuhren mit kürzeren Zügen die „unendlichen Weiten“ der Anlage. Wieder andere ließen es sich nicht nehmen, auch die edelsten Personenzüge zu steuern.

Der „Southern Pacific Daylight“ zum Beispiel ist immer wieder ein echter Hingucker. Neben verschiedensten Diesellokomotiven kamen auch etliche „Dampfer“ bis hin zum Big Boy zum Einsatz. Unsere Nacht-Session mit Beleuchtung ausschließlich auf den Modulen und in den Zügen war überwältigend.



BNSF
BNSF
BNSF

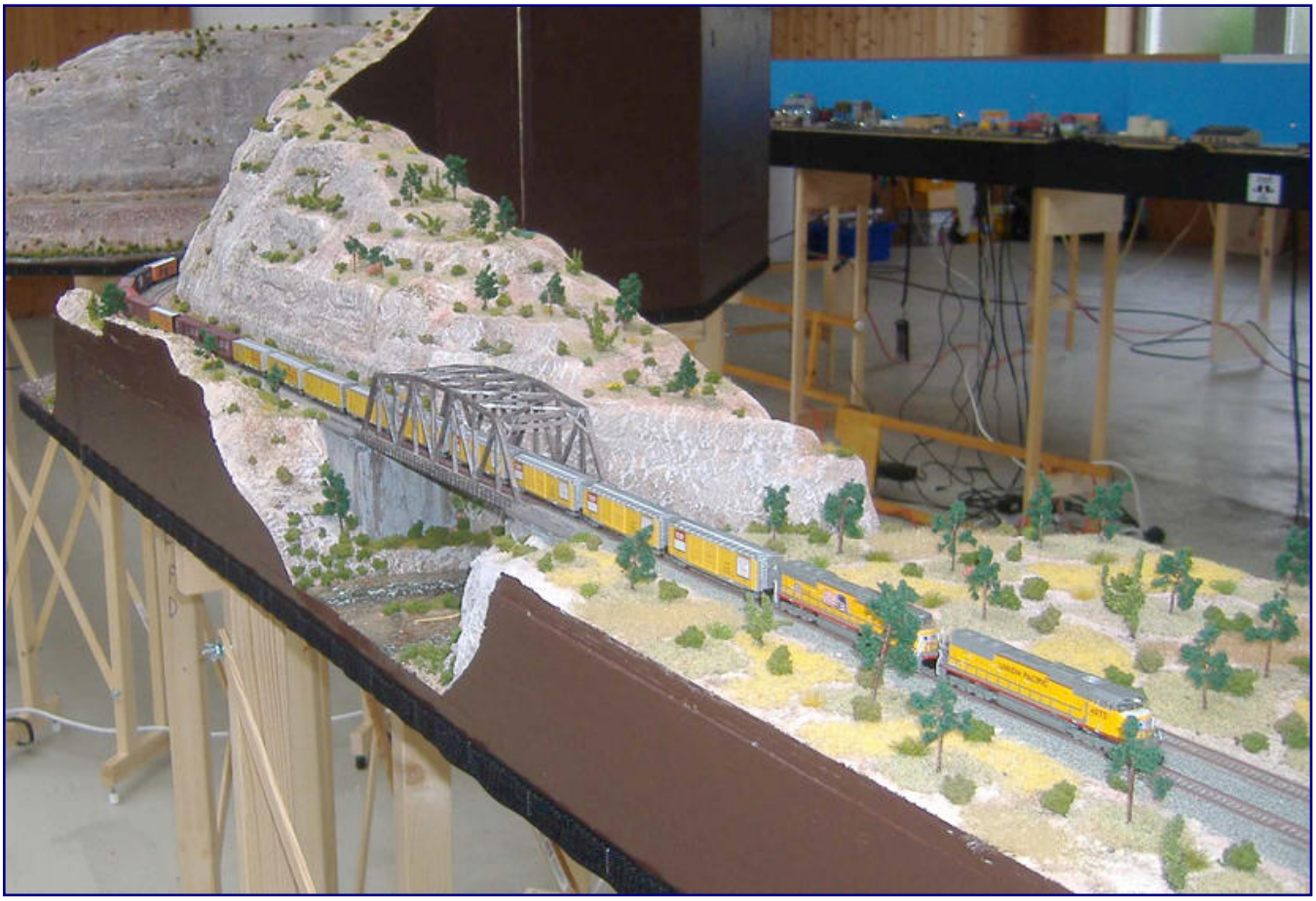


Bild oben:
Ein langer Güterzug der Union Pacific windet sich um die Felsen und überquert den Fluss über eine Gitterbogenbrücke. In solchen Landschaften kommen die langen US-Züge besonders gut zur Geltung. Foto: Peter Simon

Bild Seite 27 oben:
Das Kreuzungsmodul von Peter Simon verknüpft gleich mehrere Strecken miteinander und ermöglicht auf diese Weise einen noch interessanteren Fahrbetrieb. Foto: US Z Lines OWL Division

Bild Seite 27 unten:
Beeindruckend sind die Größenverhältnisse zwischen Bergmassiv und Zug. Gleich drei Lokomotiven der BNSF befördern hier einen der im Modell bis zu 4 Meter langen Güterzüge. Foto: Peter Simon

Ein weiterer Höhepunkt war der erste Einsatz des Kreuzungsmoduls von Peter Simon als zentralem Knotenpunkt der verschiedenen Arme der Anlage. Wir glauben, der Fahrspaß lässt sich anhand der Bilder bereits erahnen. Die räumlichen Dimensionen und die Fahrzeiten eines Zuges auf der Anlage waren einfach unfassbar.

Für uns bot sich jeden Morgen mit dem Betreten der Halle ein unglaublicher Anblick. Es war absolut überwältigend von der heimischen Modulanlage in eine solche Dimension vorzurücken. Großes Ziel war neben dem Aufbau nahezu aller verfügbaren Module auch, den Gemeinschaftssinn zu stärken, da die Kommunikation zwischen den Divisionen aufgrund der europaweit verstreuten Wohnorte doch überwiegend nur elektronisch oder telefonisch möglich ist.

So kam zum Beispiel Franz aus Graz/Österreich rund 560 Kilometer gefahren, und HanZ aus Haarlem/Niederlande nahm die weiteste Reise mit rund 735 Kilometern auf sich.

Das Kernteam teilte sich die Miete für die Halle und die Nebenkosten. Unser einwöchiges Treffen war als geschlossene Veranstaltung konzipiert, um die Technik erstmals den Anforderungen einer solchen

großen Anlage zu stellen und natürlich auch den Teilnehmern Zeit für den eigenen Austausch zu lassen.

Und diese wurde ausgiebig genutzt, um sich zu besprechen, sowie gemeinsam Probleme und Fehler zu lösen. Neben dem Fahrbetrieb auf den Modulen wurden Fahrzeuge repariert, Teile ausgetauscht, und endlos gefachsimpelt.

Die auf dem Treffen gezeigten Anlagen leben nicht allein von ausgedehnten Landschaften. Ebenso viel Reiz haben Stadtszenen wie diese, die besonders zu nächtlicher Stunde bei eingeschalteter Beleuchtung viel Aufmerksamkeit auf sich ziehen. Foto: Franz Vetter

Für die Versorgung vor Ort bedanken wir uns bei Peter Simon, welcher uns mit Speisen und Getränken zum Selbstkostenpreis beköstigte. Die mittägliche Fleischkäse-Semmel wurde schnell Tradition. Abends ging es regelmäßig zum gemeinsamen Abendessen in eine der Zeller Gaststuben.

Eine rundum gelungene Veranstaltung – das war dann auch das Fazit aller Teilnehmer. Eine Wiederholung ist dringend ins Auge gefasst...

Die Seiten der US-Bahnfreunde:
http://www.uszlines.eu
http://www.southwest-division.de

Anzeige

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:
- *bewahren*
- *bewerten*
- *veröffentlichen*

Eisenbahnprojekte:
- *fördern*
- *initieren*

Unsere Garantien:

+ personenunabhängig
+ sicher
+ gemeinnützig
+ steuerlich priviligiert.

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

Leserbriefe und Kurzmeldungen

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.

Stellungnahme zur Meldung in der letzten Ausgabe:
Vielen Dank für den Bericht über die Übergabe der Märklin-my-World-Artikel an die Altenbekener Kindergärten, welche aus dem Erlös der Tombola des 5. Internationalen Spur-Z-Weekends beschafft werden konnten. Leider enthält der Trainini-Artikel einige sachliche Unrichtigkeiten, die ich hiermit richtig stellen will.

Es wird in dem Artikel von einem Gesamterlös aus der Tombola in Höhe von 1.800 Euro berichtet. Das ist nicht korrekt! Die von den ZFI insgesamt als Spende vorgesehene Summe in Höhe von ca. 1800 Euro stammt bei weitem nicht nur aus den Erlösen der Tombola, sondern zu einem großen Teil aus weiteren Überschüssen der gesamten Veranstaltung. Hierin sind insbesondere fast alle Einnahmen aus Eintrittsgeldern enthalten.

Bereits bei der Anmeldung der Tombola habe ich gemeinsam mit der Gemeinde Altenbeken festgelegt, dass der gesetzlich vorgeschriebene Anteil von mindestens einem Drittel des eingesetzten Spielkapitals sozialen Einrichtungen innerhalb der Gemeinde Altenbeken zur Verfügung gestellt werden solle.

Mit seinem Leserbrief legt der Vorsitzende der Z-Freunde International e.V., Axel Hempelmann, die Vereinssicht zu den Aussagen unserer Meldung in der letzten Ausgabe dar. Foto: Gemeinde Altenbeken

Diese Quote wurde bei weitem übererfüllt, da aufgrund des hohen Spendenaufkommens für die Durchführung der Tombola beinahe vollständig auf Zuschüsse aus der Vereinskasse verzichtet werden konnte.

Den Spendern war bei der Anfrage nach Sachspenden mitgeteilt worden, dass dieser Anteil der Erlöse gemeinnützigen Einrichtungen der Gemeinde Altenbeken zukommen soll; ihnen wurde weiterhin zugesagt, dass sie in die in der Halle ausgehängte und auf der ZFI- Startseite veröffentlichte Spenderliste aufgenommen werden. Außerdem wurde die Verteilung von Werbematerial und Prospekten zugesichert, wovon auch reichlich Gebrauch gemacht wurde.

So wurden insgesamt ca. 60 Kilogramm Werbematerial zur Verfügung gestellt und von den ZFI vor Ort verteilt. Weitere Zusagen wurden den Spendern nicht gemacht. Hier wegen angeblich nicht erfüllter Erwartungen von einem „Schlag ins Gesicht aller (!) Spender“ zu sprechen, entbehrt jeglicher Grundlage.

Über sinnvolle Verwendung von Spenden gibt es sicherlich unterschiedliche Ansichten. Der Vorstand der ZFI hat auf einer Vorstandssitzung im September beschlossen, mehrere Projekte der Kinderhilfsorganisation "Plan Deutschland" (www.plan-deutschland.de) zu fördern - nicht „Planet Deutschland“, wie fälschlich im Artikel geschrieben.

Wir haben uns entschlossen, zusätzlich zum Tombolaerlös weitere Mittel für Kinder unabhängig von einem Bezug zur Modellbahn zu spenden, weil es einfach Stellen gibt, wo eine erheblich größere Not herrscht, als sie durch Versorgung mit Spielzeug gelindert werden könnte. Es handelt sich also keineswegs um eine „Verlegenheitslösung“, wie im Trainini-Artikel dargestellt.

Im Vordergrund steht für die ZFI allerdings immer die sinnvolle Verwendung des Geldes und nicht die publikumswirksame Präsentation der Übergabe auf einer Ausstellung. Die Auswahl dieser Kinderhilfsorganisation geschah daher auch wegen der dort gegebenen Transparenz der Verwendung der Spenden.

Die von Trainini gestellte Anfrage nach Beteiligung der Z-Freunde International e.V. an von Trainini initiierten oder gar nur geplanten Projekten erfolgte erst nach dem Vorstandsbeschluss. Eine „Bewerbung“ durch Personen außerhalb des Vereins um die Verwendung von vereinseigenen Geldern war allerdings grundsätzlich nie vorgesehen. Die bei Plan Deutschland von den ZFI unterstützten Projekte werden nach Übergabe des Geldes im ZFI- Forum detailliert vorgestellt.

Axel Hempelmann, 1. Vorsitzender Z-Freunde International e.V., München

Hinweis der Redaktion: Leserbriefe sind namentlich gekennzeichnet und geben daher ausschließlich die Meinung des Verfassers bzw. Unterzeichners wieder. Diese muss nicht im Einklang mit derjenigen der Redaktion stehen. Eine Kommentierung durch uns erfolgt jedoch nicht.

Schweizer Wagenneuheit bei ZettZeit:

Als ZettZeit-Special ist bei Jens Wimmel ein gedeckter Güterwagen Bauart Gbs der SBB (Art.-Nr. ZZ01014) erhältlich.

Exklusiv für ZettZeit wurde der gedeckte Güterwagen Bauart Gbs der SBB (Art.-Nr. ZZ01014) von Freudenreich gefertigt. Nur noch wenige Exemplare sind davon erhältlich. Foto: ZettZeit, Jens Wimmel

Ausgeführt ist dieses Modell, das in exklusiver Handarbeit von Freudenreich Feinwerktechnik gefertigt wird, für die Epoche IV. Die Auflage beträgt einmalig nur 30 Exemplare.

Der Wagenkasten und das Fahrwerk bestehen aus gelötetem Neusilber. Freistehende Griffstangen, eine fein detaillierte Bremserbühne und größenrichtige Puffer aus Messing zeichnen dieses Sondermodell, das auf keiner Anlage nach Schweizer Vorbild fehlen sollte, aus.

Die sauber lackierten Gehäuse tragen eine im Tampondruck aufgetragene, lupenreine Beschriftung. Das ebenso sauber kolorierte Fahrwerk ist mit brünierten Radsätzen ausgestattet und besitzt zu Märklin kompatible Kupplungen.

Interessenten sollten nicht zögern, denn nur wenige Modelle sind noch erhältlich bei: Jens Wimmel, Belmontstr. 7, 7000 Chur, Schweiz. Die Seiten von ZettZeit finden Sie unter http://www.zettzeit.ch.

Inzwischen ist Fallers Sägemühle im Handel erhältlich. Für mehr Aufmerksamkeit lässt sich das Mühlenrad mit dem Bastelmotor antreiben, der ebenfalls im Faller-Sortiment zu finden ist.

Faller-Neuheiten im Handel:
Inzwischen sind einige Produkte aus dem Hause Faller, die auf der Spielwarenmesse zu Jahresanfang vorgestellt wurden.

Der Hartkartonbausatz einer Sägemühle (Art.-Nr. 158036) war die Überraschungsneuheit des Jahres und kann inzwischen bei den Händlern bewundert werden.

Das Wassermühlrad lässt sich mit dem altbekannten Bastelmotor (180629) in Bewegung setzen, der an einen H0-Lichttrafo angeschlossen wird, wie er auch für Form-signalantriebe erforderlich ist.

Der Bau des neuen Modells lässt sich hinsichtlich des Schwierigkeitsgrades und seiner Grundkonstruktion mit dem von uns in Ausgabe 7/2014 vorgestellten Bauernhaus vergleichen. Besonders das Fachwerk erfordert vorsichtiges arbeiten und eine sparsame wie auch punktgenaue Dosierung des Klebstoffes.

Wir werden uns dem Zusammenbau in einer späteren Ausgabe noch im Detail widmen. Seitens der Redaktion wird dieser Bausatz für die Neuerscheinungen des Jahres 2014 in der Kategorie Zubehör nominiert.

Auch an passende Figuren hat Faller mit seiner Zusammenstellung „An der Sägemühle“ gedacht. Auch sie sind inzwischen lieferbar.

Zeitnah zu dieser Neuheit hat Faller mit der Figurenpackung „An der Sägemühle“ (158036) auch das passende Personal ausgeliefert, das den Betrieb wirksam beleben soll. Wer sein fertiges Schmuckstück in die Anlage einbauen möchte und ein Bachbett zu gestalten hat, der kann für dessen Grundform und die umliegende Landschaftsstruktur nun auf eine Großpackung Modelliergewebe (170677) mit 2 kg Gipsbinden zurückgreifen.

Die aktuell neu ausgelieferten Modelle von AZL:

Die Diesellok EMD SD75i in Gestaltung der Canadian Northern ist zurück im AZL-Sortiment. Die schwarz-rot-weißen Lokomotiven werden mit vier verschiedenen Betriebsnummern (Art.-Nrn. 61016-1 bis -4) angeboten.

Die EMD GP9 der Milwaukee Road bietet AZL gleich in zwei Formvarianten an. Hinten ist die Ausführung mit „Torpedorohren“ zu sehen. Foto: AZL / *Ztrack*

Die EMD GP9 beschert den US-Freunden in der orange-schwarzen Lackierung der Milwaukee Road gleich zwei verschiedene Formausführungen. Je zwei Maschinen werden in Standardausführung (62009-1 / -2), die anderen beiden für besonders lange Reichweiten mit „Torpedorohr“-Luftbehältern auf dem Dach (62009-3 / -4) angeboten.

Auch vom Gaskesselwagen gibt es zwei neue Ausführungen, hier diejenige von Technical Propellants. Foto: AZL / *Ztrack*

Der lichtgrau lackierte 33.000-Gallonen-Gaskesselwagen trägt nun auffällige, rote Anschriften der Union Texas Petroleum. Zwei Einzelwagen stehen hier zur Auswahl (91335-1 / -2). Als weitere Version wurden ebenfalls zwei Einzelwagen der Technical Propellants Chicago (91642-1 / -2) nachgeschoben.

Gleiches gilt auch für den aus Messing gefertigten C-30-5-Güterzugbegleitwagen mit seitlichem Ausguck, der jetzt im roten Lack der Norfolk & Western (92017-01 / -02) und silberfarben für die KCS (92013-01 / -02) beschriftet ausgeliefert wird.

Bei den schweren Reisezugwagen steht nun die Illinois Central im Fokus. Zum zweiten Mal nimmt AZL eine Auslieferung dieser Wagen zum Anlass, sie in einer achtteiligen Wagenpackung für einen festen Zuglauf zu konfigurieren. Vorbild ist der „Panama Limited“ (70020), dessen braun-orange lackierten Wagen nicht einzeln erhältlich sind. In der Zusammenstellung befinden sich je ein Exemplar folgender Wagentypen:

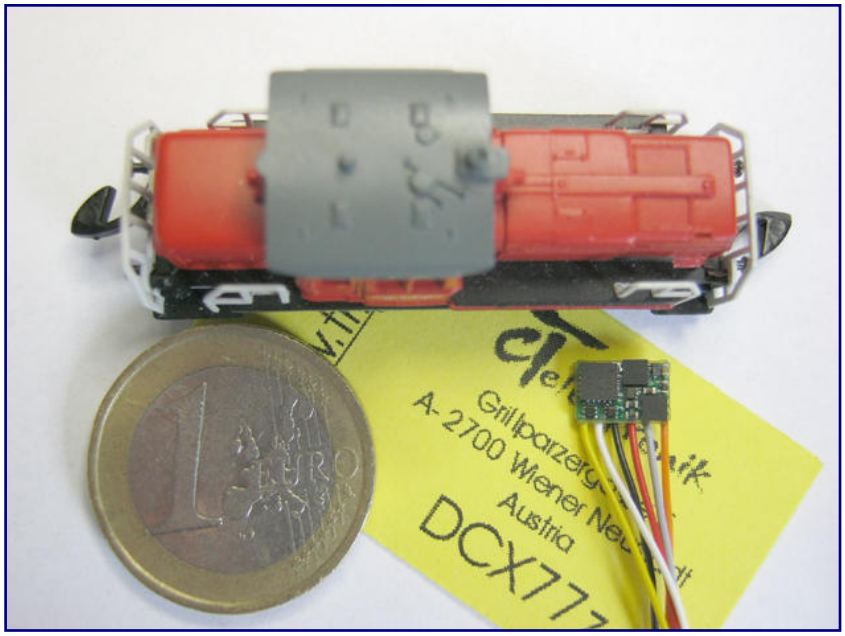
12-1-Pullman-Schlafwagen “Waxahachie”,
10-1-2-Pullman-Schlafwagen “Lake Ferguson”,
8-1-2-Pullman-Schlafwagen “Centmoor”,
28-1-Lounge-Wagen der Illinois Central,
Speisewagen der Illinois Central,
Gepäckwagen der Illinois Central REA Nr. 804,
RPO-Postwagen der Illinois Central und
Pullman-Aussichtswagen

In gleicher Farbe einzeln zur Auswahl stehen zudem 12-1- (71020-1 / -2), 10-1-2- (71120-1), 8-1-2-Pullman-Schlafwagen (71220-1), ein 28-1-Salonwagen (71420-1), ein 36-sitziger Speisewagen (71520-1), ein Sitzwagen mit paarig angeordneten Fenstern (71720-1), ein Aussichtswagen (71820-1), ein Gepäckwagen (71620-1) und ein RPO-Postwagen (71920-1). Alle Wagentypen, die sich auch in der Zugpackung befinden, tragen abweichende Wagennummern oder –namen.

Weitere Fotos sind unter http://www.americanzline.com zu finden.

Neue Decoder bei CT Elektronik:
Der österreichische Decoderanbieter CT Elektronik informierte uns über eine aktuelle Neuheit, die sich neben der Spur N auch für die Baugröße Z eignet. Lange geplant gewesen sei der Lokdecoder DCX77zD mit seinen Abmessungen von nur 7,6 x 5,0 x 1,8 mm (LxBxH). Eine der Aufnahmen zeigt ihn im Größenvergleich mit einem Blindstecker nach NEM 651.

Dieser Decoder der 4. Generation mit 0,8 A Motorstrom (kurzschlussfest, zuverlässiger Überlastschutz) kann vier verstärkte Zusatzfunktionen zu je 200 mA schalten. Weitere Merkmale im Überblick lauten:



Mit seinen winzigen Abmessungen eignet sich der neue Decoder DCX77z von CT perfekt für Spur-Z-Modelle. Im Bild zu sehen ist die Ausführung als DCX77zD mit sechs Drähten. Foto: Virágh István

- voll NMRA-kompatibel (DCC-Datenformat),
- volles “function mapping“ nach NMRA-Anordnung (freie Zuordnung der Ausgänge),
- Funktionsausgänge sind getrennt dimmbar (Dimmfrequenz 1,2 kHz),
- Voller Adressraum von 1 bis 10.240,
- Rangierfunktionen, Vitrinen-Modus, verminderte Rückwärts-Geschwindigkeit,
- freie Geschwindigkeitskennlinie,
- optimierbarer Lastausgleich (P- und I-Regler),
- eine hochfrequente Motoransteuerung mit 32 oder 16 kHz (für Faulhaber-Motoren bestens geeignet),
- eine niederfrequente Motoransteuerung von 30 bis 150 Hz,
- wahlweise 14, 28 oder 128 Fahrstufen,
- Bremsen durch asymmetrisches Signal möglich (Bremsen mit Dioden, Umelec),
- voll programmierbar mit Roco-Lokmaus 2 (auch Werte bis 255 sowie CV) sowie
- zwei CV-Sätze frei wählbar (z.B. für einen Wechsel auf die Clubanlage oder Doppeltraktion fahren).

Für das Datenformat DCC ist eine Ausführung mit sechs Drähten (DCX77zD) und mit sechspoligem Stecker direkt am Decoder (DCX77zD/N) erhältlich. Für weitere Informationen, Preise und den Bezug rufen Sie bitte die Herstellerseite unter http://www.tran.at auf.

Insider-Jahreswagen und mehr in der Auslieferung:
Begonnen hat inzwischen die Auslieferung des Insider-Jahreswagens 2014, eines Modells des gedeckten Güterwagens der Sonderbauart Kmmks 51 (Art.-Nr. 80324) für die DB-Epoche III. Ausführlich beschrieben ist dieses Modell in einem eigenen Beitrag ab Seite 4.

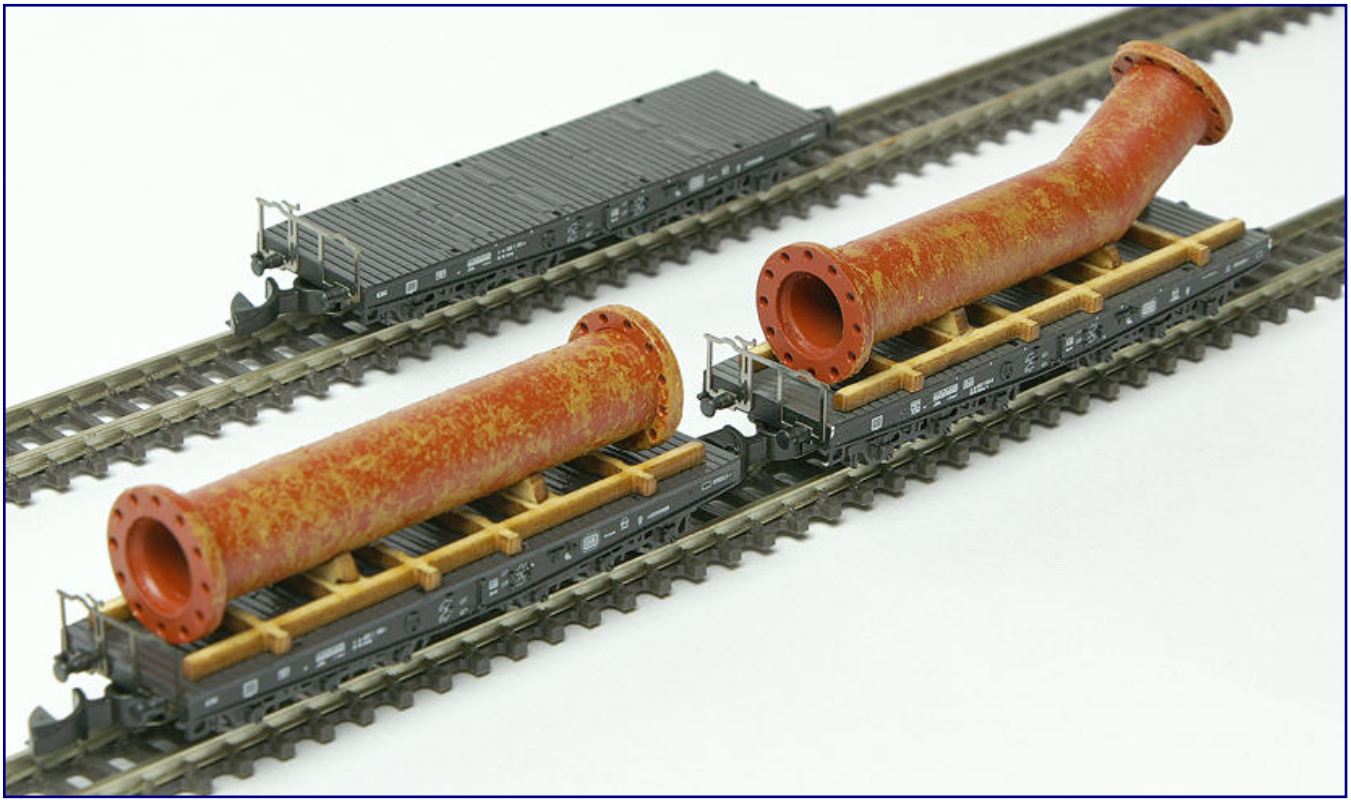
Ebenfalls in den Händlerregalen zu finden ist nun die TRAXX-Diesellok Baureihe 285 mit Anschriften von ITL (88371).

Neben einer sauberen Lackierung und Bedruckung zeichnet sich dieses Modell durch eine fahrtrichtungsabhängige LED-Beleuchtung mit Lichtwechsel warmweiß-rot aus.

Innen arbeitet der bekannte Fünfpolmotor in Verbindung mit dem bereits bei früheren Modellen der TRAXX-Familie verwendeten Fahrwerksblock und Schnecken-Getriebe auf alle vier Achsen.

Mit der Baureihe 285 der sächsischen ITL (Art.-Nr. 88371) ist eine weitere Version der TRAXX-Diesellok aus dem Hause Märklin im Handel verfügbar.

Nur bedingt überzeugen kann die Andeutung der Bremsscheiben auf den Achsen, die mittels eines hellgrauen Spritzguss-Radkörpers erfolgt ist. Hier empfehlen wir geneigten Zetties die feinen Teile zur Superung aus geätztem Neusilber, die von ZettZeit und Kuswa angeboten werden. Lobenswert sind die mit der Lackierung im Dachbereich angebrachten, leichten Rußspuren der austretenden Abgase.



Abwechslung auf der Anlage bringen Märklins Schwerlastwagen (82349) mit einer wirklich überzeugenden Umsetzung der Flanschrohre als Ladegut.

Gelungen finden wir die Wagenpackung mit drei sechsachsigen Schwerlastwagen (82349) aus den Frühjahrsneuheiten. Während einer ohne Ladegut herumfährt, sind die beiden übrigen mit einem Flanschrohr oder Knickflanschrohr beladen. Die Rohre samt Ladegestell sind in ihrer Form besonders überzeugend nachgebildet worden.

Jedes der beiden Rohre wiegt samt Ladegestell rund 9 Gramm, womit ein beladener Wagen mit rund 19 Gramm Gesamtgewicht zu Buche schlägt. Gut, dass sich diese Masse auf sechs Achsen mit zwölf Spitzenlagern verteilen kann: Rechnerisch entfallen dadurch nur noch rund 1,6 Gramm auf jede Achsspitze. Bei den meisten Güterwagen werden die Lager mit je rund 1,3 Gramm belastet. Insofern hoffen wir, dass die die Masse nicht zu einem Einlaufen führt und einen Waggon fahrunfähig macht.

Die Rostpatina der Flanschrohre finden wir für eine Großserienumsetzung besonders gelungen, obwohl sich hier mit persönlichem Aufwand sicher auch noch ein wenig mehr herausholen ließe. Zweifelsfrei machen die mit Epoche-IV-Anschriften versehenen Wagen aber eine gute Figur auf jeder Anlage.

„Elektro-NOHAB“ Ra 987 neu bei Freudenreich:

Neu bei Freudenreich Feinwerktechnik sind die neuen Containerbedruckungen Maersk, Maersk Sealand, Hyundai, Safmarina, CGA-CGM, ScanDutch und Hamburg Süd. Während es sich bei Maersk wegen der großen Nachfrage um eine reine Wiederauflage handelt, sind die übrigen komplett neue Modelle.

ScanDutch ist ein Standard-Kühlcontainer mit 40 Fuß Länge, der vor allem als Beladung für skandinavische Güterwagen bestimmt ist. Maersk Sealand, Hyundai, Safmarina, CGA-CGM und Hamburg Süd sind formneue 40-Fuß-Modelle der Bauart „Hi Cube corrugated Dry Good Container”.

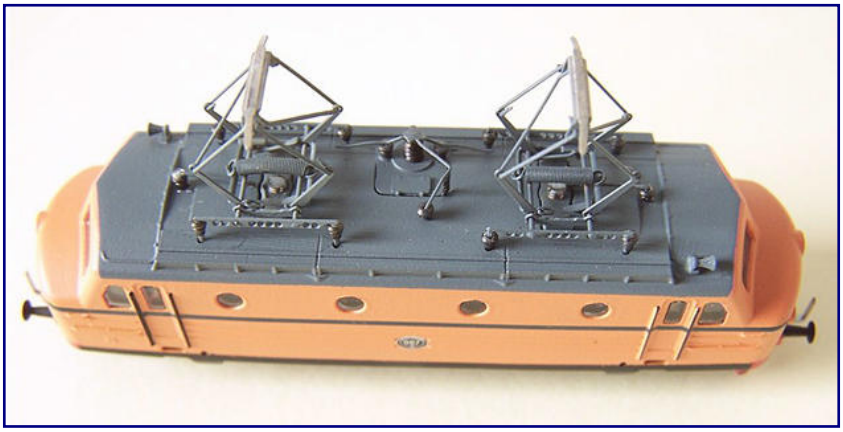
Neue Container und Wiederauflagen früherer Umsetzungen für den internationalen Frachtverkehr sind jetzt bei Freudenreich Feinwerktechnik erhältlich. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Eigentlicher Höhepunkt ist aber eine Lok, deren erstes Handmuster wir bereits im Bericht über die Märklin-Tage 2013 zeigen durften:

Bereit für die erste Auslieferung ist nun die schwedische Ellok Ra 987 (Art.-Nr. 46.132.01), die in dieser Detaillierung, Bedruckung und Farbgebung einmalig in einer Auflage von nur 32 Exemplaren produziert wird.

Erst in einer späteren Auflage, voraussichtlich 2015 oder 2016, soll die Lok mit modernen Marshall-Scheinwerfern auch als Rapid 10 (Ra 994) produziert werden. Ihre Lackierung soll dann auch der

späteren Ausführung mit weißem, breiten Zierband und dem SJ-Logo der siebziger und achtziger Jahre des letzten Jahrhunderts entsprechen.



Speziell für die Ra 987 wurden neue Scherenstromabnehmer konstruiert. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Der Antrieb des nun auszuliefernden Modells entspricht weitgehend dem der Rc, die von uns als Neuerscheinung des Jahres 2013 ausgezeichnet wurde.

Wegen der abweichenden Gehäuseform ist jedoch der mittlere Fahrwerkblock kleiner. Damit schrumpfte auch ihr Gewicht auf 34 Gramm (Rc: 46 Gramm). Die Länge über Puffer beträgt 68,3 mm.

Die Gehäuse der Ra-Modelle werden im Vakuumverfahren aus aus Resin gegossen. Das Urmuster entstand aus einer CAD-Konstruktion als hochauflösender 3D-Druck, der aufwändig nachpoliert und ergänzt wurde. Die Scherenstromabnehmer wurden speziell für diese Lok konstruiert.

Sie besitzt auf beiden Seiten warmweiße LED-Scheinwerfer. Während die Zierlinien und Beschriftung gedruckt sind, wird ihr Betriebsnummernschild auf der Seitenwand als Schiebebild aufgebracht. Die CNC-gefrästen Klarsichtteile an den Führerständen und Längsseiten schließen mit der Außenwand nahezu bündig ab.

Einen schönen Zugbildungsvorschlag für die Ra 987 liefert der Hersteller gleich mit, denn Güterwagen nach skandinavischen Vorbildern gehören längst zum Lieferprogramm. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Bei der Kupplung entschied sich Harald Freudenreich wieder für eine einfache Hakenvariante. Grund ist, dass mit einer Mini-Club-Systemkupplung die markanten Schneepflüge nicht ausreichend nachgebildet werden könnten. Insofern kommt die bevorzugte Alternative einem deutlich besseren

Aussehen zu Gute. Die Betriebsnummer Ra 987 (Rapid 3) weist das Modell als erste Serienlok aus, die nach den beiden Vorserienmaschinen Ra 846 und 847 gebaut wurde.

Wer Interesse an diesem wunderschönen Kleinod gefunden hat, der möge sich nun für Preise und Bestellung auf den Herstellerseiten (http://www.fr-model.de) umsehen, bevor die Kleinauflage demnächst vollständig ausverkauft ist.

Trainini Fotokalender 2015 erschienen:

Am 16. November 2015 ist der **Trainini Fotokalender 2015** in seiner deutschen Ausführung erschienen. Seit diesem Tag befindet er sich zum Herunterladen und Selbstausdrucken bis zum Format DIN A3 (quer) als kostenloses PDF-Dokument auf unseren Seiten.

Darin eingetragen sind die in Deutschland gültigen Feiertage.

Dreizehn farbige Aufnahmen, eingeleitet von Märklins aktueller Baureihe 96 auf der Titelseite, sollen Zetties in ihrem Hobby und durch das kommende Jahr begleiten.

Wie schon gewohnt wird der Fotokalender in englischer Fassung und mit den US-Feiertagen demnächst auch über unser Partnermagazin ***Ztrack*** angeboten.

20 Jahre Bahnreform – marodes DB-Netz:

Als Nachtrag zu unserem Titelthema „20 Jahre Bahnreform – unsere Bilanz“ haben wir eine sehr interessante Meldung gefunden, die wieder auf zwei parlamentarische Anfragen der Grünen zurückgeht, die von der Bundesregierung beantwortet wurden.

Demnach steigt die Unfallgefahr als Folge des schlechten Zustands des Schienennetzes erheblich an. Die Bundesregierung kündigte, wie die Westdeutsche Allgemeine am 10. November 2014 berichtete, an, dass auf Druck der EU die Haftpflichtsummen für Bahnunternehmen erheblich angehoben werden sollen.

Vorstandsvorsitzender Rüdiger Grube habe selbst vorgerechnet, dass der Sanierungsbedarf des Staatsunternehmens Deutsche Bahn AG bei mindestens 30 Milliarden Euro läge. Diese Zahlen mögen sich unsere Leser einmal im Kontext des Nettoschuldenstands des Unternehmens sowie im Zusammenhang mit den jährlichen, staatlichen Subventionen für die Netzerhaltung und Einnahmen aus Trassennutzungsentgelten auf der Zunge zergehen lassen.

In den Jahren 2012 und 2013 hat das Eisenbahnbundesamt als verantwortliche Sicherheitsbehörde 21 Mal Verwaltungsanordnungen erlassen, weil es zu „schwerwiegenden Verletzungen von Sicherheitsanforderungen“ im Streckennetz gekommen sei. Über schwerwiegende Sicherheitsmängel hatten wir in der September-Ausgabe unter Berufung auf den SWR ebenfalls berichtet.

Zudem musste zwischen Januar 2013 und Juli 2014 auch noch die Streckenhöchstgeschwindigkeit an bundesweit 588 Stellen aufgrund von Mängeln reduziert werden. Solche Langsamfahrstellen sind auch Ursache vieler Verspätungen, gelten aber offiziell als beseitigt, sobald sie in den Fahrplan eingerechnet wurden – im Vergleich zur Sanierung oder Reparatur die kostengünstigere Methode.

Schon in mehreren Fällen ermittelt Staatsanwaltschaften nach Unfällen gegen Mitarbeiter der DB. Einer dieser Fälle ist eine schwere Kesselwagenentgleisung zwischen Duisburg und Düsseldorf im Juli 2013, die bundesweit durch die Medien ging. Eine folgendschwere Explosion konnte seinerzeit nur knapp verhindert werden.

Laut den offiziellen Untersuchungen, so berichtet die WAZ hierzu, läge die Unfallursache in den 60 Jahre alten Schwellen, deren Zustand mit einem „natürlichen biologischen Zerfall“ beschrieben wird. Die Regierung betone jedoch, bei einer Sonderprüfung im Regionalbereich West der DB Netz AG habe es keine weitere, besondere Fehlerhäufigkeit gegeben.

Also alles in Ordnung? Sind das vielleicht ganz normale Zustände im Zeitalter einer privatisierten Bahn, an die wir uns nur hinreichend gewöhnen müssen? Für Betriebswirte haben leider auch Menschenleben einen berechenbaren Wert, womit wir wahrscheinlich wieder bei den Haftpflichtsummen vom Anfang angekommen wären.

Kurzer Bericht von der Faszination Modellbau in Friedrichshafen:
Wie immer trafen sich Ende Oktober die Modellbaubegeisterten der Bereiche Flugzeuge, Schiffe. Autos und Modellbahn in Friedrichshafen am Bodensee. Rund 50.000 Zuschauer, bevorzugt aus der grenznahen Schweiz und Österreich, strömten wieder durch die Hallen.

Gerhard Maurer gleist auf der Faszination Modellbau in Friedrichshafen einen Zug auf: Der Fahrbetrieb auf seinen nach konkreten Vorbildern erbauten Ruschberg-Modulen begeisterte auch im Süden die Besucher.

Das Modellbahnangebot erschien uns leider wieder ein wenig weiter geschrumpft zu sein.

Mancher renommierte Herstellername stand nicht auf der Ausstellerliste, neue Kleinserienhersteller suchte man beinahe vergeblich. Der besondere Reiz dieser Messe geht damit immer mehr verloren.

Durch die Kombination mit den Schiffs-, Flugzeug- und Modellautos ist zwar noch eine große Palette geboten, die Farben auf dieser mischen aber leider auch nicht mehr so bunt wie in früheren Jahren.

Im Bereich der Spurweite Z konnte ein Gemeinschaftsstand mit der Anlage „Gerhardingen“ von Gerhard Maurer aufwarten: Reger und abwechslungsreicher Betrieb auf den Brücken- und Ruschberg-Modulen begeisterte die Zuschauer.

Einige weitere Module älterer Bauart, ein Fernseher mit Spur-Z-Interieur und Schloss Neuschwanstein - auf der Rückseite filigran eingerüstet - wurden immer wieder umringt und Gespräche über die Modellbahn allgemein und Nenngröße Z im Besonderen entwickelten sich. Spezifisch für unsere

Baugröße sind der Stand von Aspenmodel / Bahls Modelleisenbahnen, Mo-Miniatur, Lütke und Saller zu erwähnen.

Mit Literatur konnten wir uns bei Bedarf wieder beim EK-Verlag und der VGB (Verlagsgruppe Bahn) eingehend befassen und versorgen.

Den neuen Jahreswagen 2016 der ZFI hatte Axel Hempelmann als Druckmuster dabei. Dort konnte er auch in Augenschein genommen werden – ein Foto reichen wir mit dem Bericht aus Köln in der nächsten Ausgabe nach.

Schließlich war bei Märklin die Vitrine mit allen Neuheiten befüllt, auch wenn der neuen Baureihe 55 als Handmuster die geplante Tieferlegung noch nicht anzusehen war.

Schlüsselfaktor für den langfristigen Erfolg der Modellbahn ist es, Familien mit Kindern ansprechen zu können. Was die Spur Z betrifft, ist das in Friedrichshafen gelungen.

Alles in allem bot Friedrichshafen ein buntes Kaleidoskop des Modellbaus, die ausgestellten Modellbahnanlagen früherer Jahre waren qualitativ aber als tendenziell spürbar höherwertiger zu bezeichnen. Wir hoffen daher, dass in den kommenden Jahren das Angebot mindestens gehalten, vielleicht sogar wieder ein wenig ausgebaut werden kann.

Die Besucher kommen auf eine Messe, um dort gute Anlagen zu sehen, technische Innovationen und neue Hersteller zu entdecken und sich einen Überblick über ihr Hobby zu verschaffen. Immer mehr Händler und breite Gänge (mangels Ausstellern) sind im heutigen Internetzeitalter aber sicher nicht das Mittel, Besucher nachhaltig zu locken und zu begeistern.

Die klassische Berliner S-Bahn bringt Karl-Friedrich Ahnert als vierteiligen Halbzug nach aktuellem Spur-Z-Standard im Maßstab 1:220 zur Umsetzung .

Berliner S-Bahn-Klassiker für die Spur Z:
Karl-Friedrich Ahnert aus Bielefeld, unter anderem Pionier der Schmalspurgröße Zm, ist derzeit wieder auf der Normalspur unterwegs. Aktuell bereitet er ein spannendes Projekt vor, das in einer Kleinserienauslieferung Ende 2015 münden soll.

Da er und seine Partner für solide und zuverlässige Arbeit bekannt sind, hat er schon eine Reihe Vorbestellungen vorzuweisen, ein Teil der geplanten Auflage ist allerdings noch frei. Interessenten sollten aber nicht lange mit ihrer Bestellung warten.

In Zusammenarbeit mit Freudenreich Feinwerktechnik und Euromodell läuft die Entwicklung eines Berliner S-Bahn-Zuges in Reichsbahnausführung. Preislich soll er zwischen 1.500,00 und 1.600,00 EUR kosten.

Der Triebzugklassiker bietet dafür einen Gegenwert als vierteiliger Halbzug in den Anstrichfarben Mostrich/Rot. Die Wagenkästen bestehen aus geätztem Neusilber, das Fahrwerk ist gefräst, beherbergt einen Glockenankermotor und läuft auf größenrichtigen Radsätzen.

Mit Ausnahme des Motorwagens tragen alle Wagen eine Innenbeleuchtung, die Fahrzeugenden zeigen jeweils eine korrekte LED-Beleuchtung. Vor der Lackierung werden die Modelle sandgestrahlt, die umlaufenden Linien in den Farben Rot und Schwarz werden gedruckt.

Anregung und Vorlage war ein früher von Otto erhältliches Modell. Dieser besaß jedoch ursprünglich ein Märklin-Fahrwerk, wurde aber zwischenzeitlich auf Faulhabermotor und LED-Beleuchtung umgebaut. In dieser Form (siehe Foto!) lieferte es die Vorlage für die nun begonnene, völlige Neukonstruktion.

Bestellungen sind an den Auftraggeber Karl-Friedrich Ahnert zu richten, der alleinige Bezugsquelle ist. Kontaktmöglichkeiten sind auf seiner Seite (http://www.zm-schmalspur.de) zu finden.

Neuer Kesselwagen beim Miwula:

Etwas unbemerkt von der Öffentlichkeit ist drei neue Sonderwagen für die Spur Z ins Angebot des Miniatur-Wunderlands Hamburg gelangt. So gab es in den ersten Tagen einen Fehler bezüglich des bereits ausverkauften Kesselwagenmodells „125 Jahre Speicherstadt“, das wie auch die beiden anderen Modelle von Märklin bedruckt wurde (Auflage: 500 Stück).

Erhältlich sind noch der Kühlwagen mit gleichem Thema sowie ein Containerwagen mit dem Thema „Elbphilharmonie“, von dem auch nur noch eine kleine Restauflage verfügbar ist. Beide Wagen wurden in einer Auflage von 400 Exemplaren produziert.

Zu finden sind die Artikel unter https://shop.miniatur-wunderland.de/ in der Rubrik „Merchandising“ unter „Sonderwagen & Trucks“.

Das H0-Modell soll die Bedruckung des Spur-Z-Kühlwagens „125 Jahre Speicherstadt“ verdeutlichen, der aktuell noch erhältlich ist. Foto: Miwula

Start in die Weihnachtssaison 2014:

Der kleinste Weihnachtsbaum der Welt, auch im achten Jahr amtierender und anerkannter Weltrekordler, ist in die neue Adventszeit gestartet. Seit dem 24. November und bis zum 26. Dezember 2014 ist er wieder im Schaufenster der Galerie Lamers, Kleppingstraße 8 in der Dortmunder Innenstadt zu sehen.

Bild links:
Auch sieben Jahre nach seinem Entstehen ist der kleinste Weihnachtsbaum der Welt aus Dortmund amtierender Weltrekordler. Im letzten Jahr wurde er mit echt vergoldeten Anhängseln neu geschmückt.

Unverändert hat er seinen Platz am Rande des Weihnachtsmarkts und in Sichtweite der Reinoldikirche. Der Eintrag ins Buch der alternativen Rekorde hat ihn inzwischen weiter publik und noch interessanter gemacht. So zählen inzwischen auch Verlage von Reiseführern und –magazinen zu den Anfragenden für Informationen und Bildmaterial.

Informationen zur Weltbestleistung und seiner Botschafterrolle für das Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ sind auf seiner eigenen Seite zu finden: http://www.trainini.de/Weihnachtsbaum.html.

Hammerneuheit bei Archistories:
Zum Monatswechsel November/Dezember erfolgt bereits die Erstauslieferung einer beeindruckenden Neuheit im Programm von Archistories. Die Bockwindmühle ‚Marienfehn‘ (Art.-Nr. 703141) ist das wohl erste Windmühlenmodell der Spur Z weltweit, das serienmäßig mit einem passenden Antrieb ausgeliefert wird.

Die „Bockwindmühle Marienfehn“ (Art.-Nr. 703141) wird von Archistories ab Werk mit einem passenden Antrieb geliefert. Das ansprechend gestaltete Modell nach realem Vorbild ist sicher das perfekte Weihnachtsgeschenk für viele Zetties. Foto: Archistories

Das Modell ist als „Rechtsdreher“ konstruiert, was nur auf ca. 2 % der Mühlen zutraf. Tatsächlich gehörte das einstige Vorbild in Toftum auf Föhr aber zu dieser seltenen Bauform.

Der neue Bausatz aus durchgefärbtem Hartkarton setzt der ältesten Mühlenbauform ein äußerst detailliertes Denkmal und erzielt, fertig aufgebaut, eine faszinierend realistische Wirkung. Der hochwertige Antrieb aus zwei Dioden und einem Mikroantrieb erfordert einige Lötarbeiten, die sich mit der beiliegenden Anleitung aber leicht bewerkstelligen lassen. Er erzeugt eine realitätsnah langsame und flüssige Rotation der Mühlenflügel.

Von hinten sieht die neue Bockwindmühle nicht minder attraktiv aus. Der Blickwinkel spielt also keine Rolle. Foto: Archistories

Die Unterkonstruktion ist solide und von einer großflächigen Holzgravur geprägt. Viele feine Ansetzteile sorgen dafür, dass das Schmuckstück auch zu einem Hingucker wird. Die Abmessungen des Modells betragen ca. 65 x 30 x 70 mm (LxBxH) ohne Flügel.

Erhältlich ist das Schmuckstück im Direktvertrieb unter http://www.archistories-shop.de. Dort läuft bis zum 23. Dezember auch eine besondere Weihnachtsaktion: Bis dahin wird bereits ab 30,00 EUR Bestellwert versandkostenfrei (im Inland) verschickt.

Zum Schluss - in eigener Sache:

Nach einem Serverumzug unseres Dienstleisters mussten wir leider überrascht feststellen, vorübergehend keinen Zugriff mehr auf unsere Internet-Seiten zu haben.

Aus diesem Grund war es uns nicht möglich, das Magazin wie angekündigt am 25. November 2014 zu veröffentlichen und unseren Leserinnen und Lesern bereitzustellen. Auch eine Information konnten wir daher leider nicht platzieren.

Daher haben wir uns entschieden, nachdem die Störung auch am Folgetag noch nicht behoben war, die Ihnen jetzt vorliegende Ausgabe an unsere lizenzierten Archive zu liefern und unsere Partner zu bitten, dieses Heft zeitnah bereitzustellen.

Wir hoffen, auf diese Weise möglichst viele Personen erreichen zu können und bitten um Entschuldigung für die ungeplante Verzögerung. Unseren Archiv-Partnern danken wir an dieser Stelle herzlich!

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Torsten Schubert, Sujin Ritter

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

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

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

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

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

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

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

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