

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Der Kittel-Dampftriebwagen

Das große Treffen Altenbeken
Die Intermodellbau 2018

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

nach Altenbeken ist vor Altenbeken – diese Weisheit mag wie eine Floskel klingen, ist aber keine. Die Begeisterung der Teilnehmer und Besucher kannte auch dieses Mal keine Grenzen. Ob es eine Fortsetzung geben wird, war daher gar nicht die Frage.



Holger Späing
Chefredakteur

Im Forum des Veranstalters wurde stattdessen diskutiert, ob nicht schon im nächsten Jahr eine Neuauflage folgen sollte. Das ehrt die Aussteller wie auch den Verein, der dafür verantwortlich zeichnet. Deutlicher lässt sich eine nachwirkende Begeisterung nicht zum Ausdruck bringen.

Trotzdem sollte niemand ernsthaft darüber nachdenken, dieses Treffen in so kurzen Intervallen durchzuführen. Es würde sich schlicht abnutzen, Zurückhaltung fördern, wenn jemandem der gewählte Termin mal ungünstig erscheint. Und auch gute Anlagen können nicht in derart schnellem Tempo gebaut werden, wie sie die erreichte Qualität des Spur-Z-Wochenendes erfordert.

Glücklicherweise hat aber auch niemand der Organisatoren den Ball aufgenommen und eine Prüfung kürzerer Intervalle erwägt. Vielmehr wurde auch aus diesen Kreisen auf den großen Aufwand hingewiesen, der im Vorfeld zu leisten ist. Und so wird Altenbeken auch in Zukunft etwas Besonderes bleiben.

Auf ein geteiltes Echo stieß die Intermodellbau in Dortmund, die auf Wunsch vor allem aus den Kreisen des Schiffsmodellbaus nun um einen Tag verkürzt worden war. Der Besucherrückgang war angesichts dessen eher gering und so drängten sich die Menschen vor allem in den Modellbahnhallen durch die Gänge – die Eisenbahn ist und bleibt auch dort der große Besuchermagnet.

Begeisterung wollte aber zeitweise nicht aufkommen: Die einen sahen wegen der Enge nichts, Händler konnten an ihren Ständen kaum beraten und so mancher sah in diesen Stunden von einem Einkauf ab. Die Gesamtzahlen der Messe sind natürlich trotzdem gut. Verblüffend ist, dass sofort neue Zwischenrufe kamen, die Messe um einen weiteren Tag auf nur noch drei zu kürzen. Dem Eisenbahnmodellbau täte das wohl kaum gut und er ist es, der die Bedeutung der weltweit größten Messe dieser Art ausmacht.

Eine gute Überraschung haben wir uns bis zum Schluss aufgehoben: Hieß es vor wenigen Wochen noch, der Kittel-Dampftriebwagen von Märklin sei nun ins 4. Quartal 2018 verschoben worden, stand er plötzlich – zunächst noch in sehr kleinen Mengen – in den Regalen der ersten Händler.

Kurzerhand mussten wir unseren Themenplan ändern und an diese Situation anpassen. So finden sie bereits in dieser Ausgabe etwas zur Geschichte des Vorbilds, eine ausführliche Besprechung mit Fahrtst dieser Märklin-Neuheit und dazu auch gleich noch einen passenden Büchertipp.

Der Kittel war damals eine Innovation und eine Besonderheit auf Schienen. Das Studium des EK-Baureihenportraits lohnt sich deshalb ganz besonders. Spannend fanden wir aber auch das Thema der Modellbahnfotografie, der sich Markus Tiedtke in der aktuellen Modellbahnschule zuwendet.

Viel Spaß beim Lesen wünscht Ihnen

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Besonderes Nahverkehrsrelikt	4
------------------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Suche nach Wirtschaftlichkeit	18
Modellbahn aus neuer Perspektive	20

Aktuelles

Das Maß aller Dinge	22
Messe in Dortmund	44
Zetties und Trainini im Dialog.....	53

Impressum	62
-----------------	----

Wir danken Jörg Erkel für seine Rezension sowie Harald Möller und der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 24. Mai 2018

Titelbild:

Als letzter Kitteldampftriebwagen hat sich der CidT 8 Karlsruhe im Bestand der jungen Bundesbahn halten können. Doch auch seine Zeit ist im Sommer 1953 fast abgelaufen. Trotzdem macht der äußerliche Zustand des Veteranen immer noch einen guten Eindruck.

Das Märklin-Modell des CidT 8 der DB

Besonderes Nahverkehrsrelikt

Ende des 19. Jahrhunderts begannen erste Versuche in Richtung eines rationelleren Nebenbahnbetriebs bei einigen deutschen Länderbahnverwaltungen. Die beiden südwestdeutschen Staatsbahnen setzten dabei auf Dampftriebwagen, kurz nach der Jahrhundertwende ausschließlich nach der Bauart Kittel. Wir erläutern den historischen Kontext und werfen einen genauen Blick auf Märklins aktuelle Umsetzung.

Schon früh sannten deutsche Bahnverwaltungen danach, die Betriebskosten von gering frequentierten und kurzen Nebenstrecken zu senken. Die Lieferung eines Thomas-Dampftriebwagens durch die Maschinenfabrik Esslingen an die Hessische Ludwigsbahn dürfte den Beginn solcher Ansätze markieren.

Der Begriff „Dampftriebwagen“ ist jedoch weitaus jünger als die Konstruktionen, die wir heute darunter verstehen: Frühe Wortschöpfungen unterschieden nicht nach Antriebsarten und hatten daher nicht lange Bestand.



Mit einem unter dem Betriebsnamen „Glück auf“ eingereichten Thomas-Dampftriebwagen begann bei der Hessischen Ludwigsbahn die Ära solcher Nebenbahnfahrzeuge mit stehenden Kesseln. Das Bild zeigt ein ähnliches, aber längeres Modell auf der Anlage von Wolf-Ullrich Malm.

Üblich wurde gegen Ende des 19. Jahrhunderts der Name „Motorwagen“, der keinesfalls auf einen Verbrennungsmotor hinwies. Wir erinnern uns an die bayerischen Motorlokomotiven, deren bekannteste der „Glaskasten“ ist. Allen gemein ist jedoch der Antrieb durch die Dampfmaschine.

Im Falle des „Motorwagens“ verhielt sich dies anders. Unter diesem Begriff wurden Dampftriebwagen verschiedener Bauarten, Benzin-Motorwagen, und wenig später auch Akkumulatortriebwagen subsummiert. Mit ihnen konkurrierten noch kleine Dampflokomotiven und die kastenförmige Kleinlokomotive KL, die bei Bahls Modelleisenbahnen im Programm zu finden ist.

Erheblichen Anteil an dieser Vielfalt hatte das Land Württemberg, das schon sehr früh neue Wege zu einem rationell abzuwickelnden Nebenbahnbetrieb einschlug. 1893 erfolgten erste Versuche mit den



Dieses Handmuster von Bahls Modelleisenbahnen zeigt einer der württembergischen Kleinlokomotiven KL 1 und 2, hier noch in Diensten ihres ersten Eigentümers W.E.G. in Köln.

Der Dampftriebwagen und Kastenlokomotiven nicht überzeugten, kam es zu Umbauten, mit denen der Erfolg verfestigt werden sollte. Der entscheidende Fortschritt gelang mit einem von Eugen Kittel (1859 – 1946) entwickelten, stehenden Röhrenkessel. Nur damit ausgerüstete Dampftriebwagen brachten es auf eine Einsatzdauer von bis 50 Jahren. Immerhin vierzehn Kittel-DT gelangten in den Bestand der Deutschen Reichsbahn, zwei schafften es bis zur Bundesbahn.

noch jungen Benzin-Motorwagen von Daimler, die wegen zu schwacher Motoren und unzuverlässiger Getriebe zu keinem Erfolg führten.

Seit 1895 interessierten sich die Vertreter der KWStE für eine Erfindung der Firma Soci te Serpollet aus Paris, die den Anstoß für die hier zu betrachtenden, erfolgreichen Dampftriebwagen gab.

Ein Jahr später kam es zur Beschaffung kleiner Dampflokotiven mit nur zwei Achsen für den Einmannbetrieb. An dieser Stelle erfolgt nun ein zeitlicher Sprung in unseren Ausführungen.

Da die Serpolletkessel in den Dampf-



Beeinflusst durch die Erfolge mit vollautomatischen Dampferzeugungsanlagen, entstanden bei der Reichsbahn zwischen 1934 und 1938 acht Dampftriebwagen (DT 51 bis 58) von Borsig, Henschel und Wegmann. Hermann Maey ließ sich den neuen DT 53 in Berlin Stettiner Bahnhof am 4. Mai 1936 in Position fahren. Foto: DLA Darmstadt (Hermann Maey), Sammlung Eisenbahnstiftung

In der Schweiz blieb ein Exemplar erhalten, dass seit mehr als hundert Jahren einen Kittel-Kessel trägt. Es war Vorbild für das bekannte, extrem fein detaillierte Kleinserienmodell von N-tram. Weiterentwicklungen der ME (Maschinenfabrik Esslingen) zielten auf Auslandskunden.

Die Deutsche Reichsbahn wollte in den dreißiger Jahren letztmalig mit neu entwickelten Dampftriebwagen an den Erfolg anknüpfen. Ihre von Henschel, Borsig und Wegmann gebauten Fahrzeuge besaßen einen Doble-Schnellverdampfer.

Wir beschränken unsere weiteren Ausführungen jedoch auf die Dampftriebwagen der KWStE mit Kittel-Kessel und die nachfolgenden Lieferungen an die Badische Staatsbahn, die auch vom patentierten „Kittel-Kopf“ geprägt waren. Zu ihnen gehört auch der CidT 8 der Deutschen Bundesbahn, den Märklin als Vorbild für sein Modell ausgewählt hat.



Die badischen Kittel-Dampftriebwagen erhielten 1925 nach der Übernahme durch die Deutsche Reichsbahn die Betriebsnummern „1 Karlsruhe“ bis „8 Karlsruhe“. Das Bild zeigt den DT „8 Karlsruhe“ im Jahre 1931 in Müllheim/Baden. Er wurde als CidT 8 Karlsruhe sogar noch von der Deutschen Bundesbahn übernommen und 1954 ausgemustert. Foto: Dr. Feißel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Die bereits erwähnten, sieben in Frankreich beschafften Dampftriebwagen befuhren Nebenbahnen der KWStE im südwestdeutschen Raum. Doch sie vermochten mit ihren Kesseln nicht vollends zu überzeugen.

In seiner Funktion als Obermaschinenmeister der Königlich Württembergischen Staatseisenbahnen entwarf Eugen Kittel einen leistungsfähigeren Kessel, der fortan untrennbar mit seinem Namen verbunden bleiben sollte. 1905 beschaffte die KWStE weitere zehn Dampftriebwagen, die bereits bei Ablieferung mit ihm ausgestattet waren.

Das war der Durchbruch für die innovativen Nebenbahnfahrzeuge und auch die Serpollet-Dampftriebwagen wurden in gleicher Weise umgebaut. Insgesamt neun Exemplare gelangten noch in den Bestand der Deutschen Reichsbahn, die sie als DT bezeichnete und mit den Betriebsnummern 9 bis 14 Stuttgart einreichte.

Die Nummern DT 1 bis 8 füllten die Dampftriebwagen einer weiteren Bauserie mit der Bezeichnung 121a, die 1914/15 auf die Großherzoglich Badischen Staatsbahnen zurückging. Sie trugen auch das als „Kittel-

Kopf“ bezeichnete Führerhaus, das für eine bessere Streckensicht des Lokführers seitlich über den Wagenkasten herausstand.

Zwei dieser später als CidT bezeichneten Fahrzeuge der badischen Serie schafften es nach 1945 sogar noch in den Bestand der Deutschen Bundesbahn und erhielten dort eine purpurrote Triebwagenlackierung.

Sie blieben dort noch einige Jahre auf badischen Nebenstrecken im Dienst und wurden 1951 und 1954 (wegen fälliger Hauptuntersuchung) beim Bw Freiburg ausgemustert. Letzter Dampftriebwagen war der schon erwähnte CidT 8, dessen Märklin-Umsetzung wir im Folgenden betrachten und bewerten möchten.

Der erste Eindruck der Neuheit

Wir halten nun die Schachtel des Dampftriebwagens mit der Artikelnummer 88145 in der Hand und bemerken gleich eine Besonderheit: Dieses Modell liegt nicht einfach im Tiefzieheinsatz der weißen Schiebeschachtel, wie wir es von Märklin gewohnt sind.

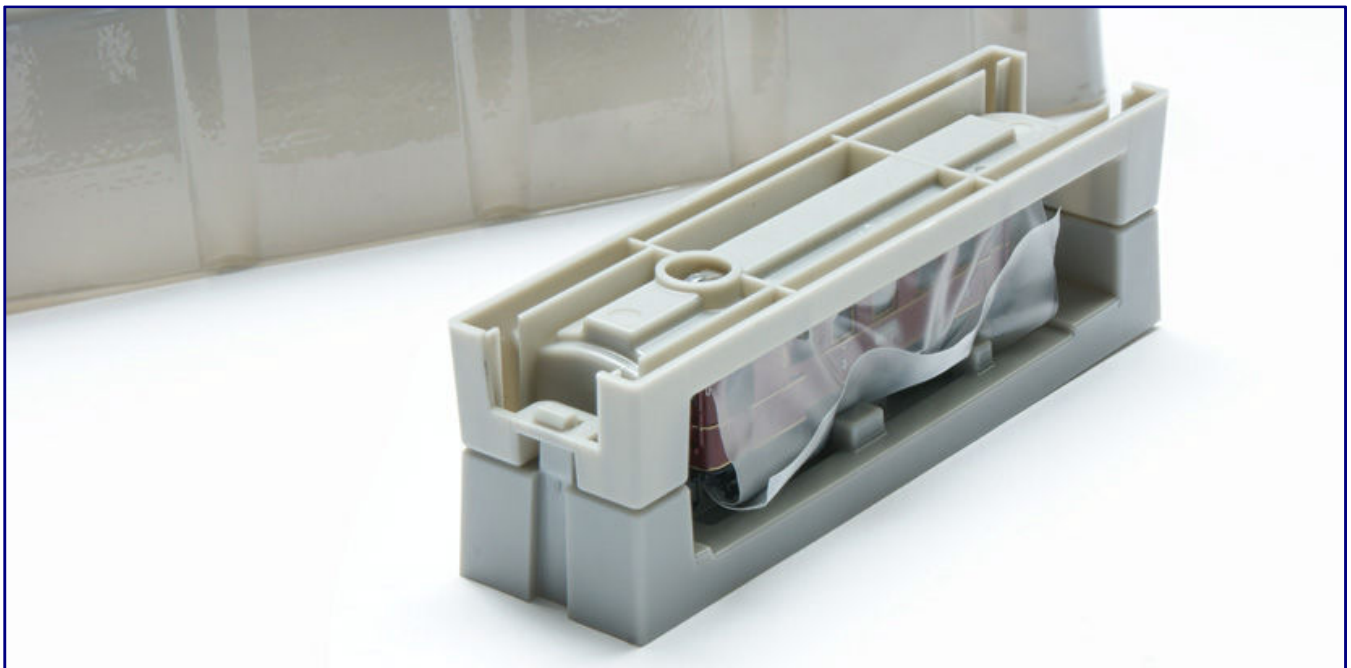


Dieser Nachschuss auf CidT 8 auf der Fahrt nach Neuenburg macht Lust auf das Modell und seinen Einsatz auf der heimischen Anlage. Schade ist da nur, dass Märklin erst wenige Exemplare der vollständig vorbestellten Auflage ausgeliefert hat. Ab Werk ist die DB-Ausführung damit bereits ausverkauft.

Stattdessen wird der Einsatz von einem Schieber aus Blister zusätzlich umhüllt. Das Fahrzeug selbst ist mit Folie umwickelt und noch in einem Kunststoffrahmen gesichert, dessen Oberteil sich aufdrücken und abnehmen lässt. Das macht uns neugierig, denn ein solch großer Aufwand muss ja einen besonderen Grund haben!

In der Tat finden wir nach dem Öffnen ein Modell vor, das auf den ersten Blick so fein wie ein Kleinserienmodell wirkt. Was Märklin seinen Kunden hier für einen Bruchteil des zu erwartenden Preises liefert, sorgt für einen sehr guten, ersten Eindruck.

Doch natürlich wollen wir es ganz genau wissen und untersuchen den „Kittel“ in jedem Detail und vergleichen ihn auch mit der einstigen Produktbeschreibung, die unverändert noch auf den Märklin-Seiten nachzulesen ist.



Der „Kittel“ erhielt eine ungewöhnliche und bislang einmalige Verpackung mit Blisterschieber (Bild oben) und zweiteiligem Kunststoffrahmen samt Klammerverschluss (Bild unten), weshalb sie hier auch gezeigt werden soll.

Der kleine Triebwagen will vorsichtig angefasst werden. Das wird unabhängig von der aufwändigen Verpackung sofort klar. Die feinen Aufstiegstritte an Front und Seiten wirken fein wie Ätzteile. Übertroffen werden sie nur noch von den Nachbildungen der Schraubkupplung und der Bremsschläuche an der Pufferbohle des Kittel-Kopfes.



Der Blick auf die Front offenbart gleich die filigransten Teile des Dampftriebwagens: Tritte rechts und links der Puffer, Schraubenkupplung und Bremsschläuche. Auch die Geländer neben der Stirntür sind freistehend nachgebildet worden.

Laut Märklin handelt es sich bei ihnen um filigrane Spritzgussteile, also Kunststoff.

Im Augenschein wirkt das nahezu unglaublich, denn derart filigran mit Hilfe dieser Technik hergestellte Teile haben wir zuvor noch nicht gesehen.

In der Tat definiert Märklin hier neue Maßstäbe und legt die Messlatte für künftige Vergleiche außergewöhnlich hoch.

Doch wir finden auch kleinere Kritikpunkte in Bezug auf die Umsetzung: Laut Produktbeschreibung besitzt dieses Moell eine Führerstandseinrichtung und eine Nachbildung der Steuerung.

Beides kennen wir bereits vom ähnlichen, in seiner Form aber eben nicht identischen Dampftriebwagen aus dem Hause N-tram.

gastabteils und des Führerstands zu fotografischen Herausforderungen nicht fündig: Armaturen, Regler und Messinstrumente erblicken wir im offenen Führerstand nicht. Lediglich der Kessel ist auch unterhalb des Daches nachgebildet.

Dort luden das Innere des Fahr-

Wie filigran die Steuerung dieses Vorbilds bei der Miniaturisierung werden muss, wissen wir ebenfalls von N-tram.

Sie hatte uns seinerzeit enorm beeindruckt, beeinträchtigte aber auch die Anlagentauglichkeit der Miniatur. Die winzigen Teile dürfen nirgendwo hängen bleiben oder unbedacht angefasst werden.

Das scheinen auch die Konstrukteure des Marktführers erkannt zu haben, denn von einer Steuerung ist mit der Auslieferung nichts mehr zu sehen.

Bild rechts:
Die angekündigte Führerstandseinrichtung suchen wir beim ausgelieferten Modell leider vergebens.



Der CidT 8 besitzt lediglich eine, allerdings extrem feine, Treibstange mit starrer Kreuzkopfnachbildung. Daher fehlen auch die Gleitbahnen seiner doppelten Führung und mit ihnen die Voreilhebel, Schieberschubstangen und Gleitbahnen.



Dies ist aber keinesfalls als Kritik zu verstehen, denn in jedem anderen Fall hätte der Bereich der Antriebsräder und Dampfzylinder den gelungenen Eindruck hoffnungslos erschlagen oder aber der Dampftriebwagen hätte wohl seine Anlagentauglichkeit eingebüßt.

Wir halten für uns fest, dass sich Märklin hier bei der Ankündigung etwas zu weit aus dem Fenster gelehnt hatte und legen dem Hersteller nahe, nun auch seine Produktbeschreibung an den Auslieferungszustand anzupassen.

Die angekündigte Nachbildung der Steuerung ist einer einfachen Treibstange mit fest darauf sitzendem Kreuzkopf gewichen, wie wir es von Dampflokmodellen vor 2012 kennen – in diesem Fall nur erheblich filigraner ausgeführt. Der Betriebstauglichkeit wird diese Änderung zuträglich sein.

Das Modell besitzt vorbildgerecht einen „Kittel-Kopf“, d. h. der Wagenkasten ist gegenüber

dem Führerstand eingezogen, damit der Lokführer bei Rückwärtsfahrt eine bessere Streckensicht erhielt. Die Führerstandstüren (ohne Fenster) sind gegenüber der Seitenwand etwas nach innen versetzt.

Fensterdurchsicht bietet dieses Modell nicht, die fünf klaren Führerstandsstirnfenster sind dafür eh zu klein. Alle Fenster an den Seiten und auch am Ende des Dampftriebwagens sind hingegen grau und versperren die Sicht ins Wageninnere. Bei der Sicht ins abgenommene Gehäuse zeigt sich dann, dass auch sie als Klarsichtteile gespritzt wurden.

Zu unserer Verwunderung sind sie allerdings nicht von innen grau hinterlegt worden, sondern von außen überlackiert worden. Anschließend wurden die Fensterrahmen farblich geprägt und mit glänzendem Klarlack überzogen – letzteres ist auch den klaren Fenstern an der Front des Führerhauses widerfahren.

Das erklärt auch, warum alle Glasflächen eine Linsenwirkung haben. Sie wäre vermeidbar gewesen, wenn das Grau innen aufgebracht worden wäre, denn der Klarlack wäre dann gar nicht erforderlich gewesen. Dies hätte uns auch besser gefallen, obwohl diese Besonderheit nur aus kurzem Betrachterabstand auffällt.

Maße und Daten zur Tenderdampflok zum Kittel-Dampftriebwagen CidT 8

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
Länge über Puffer	11.612 mm	52,8 mm	52,8 mm
Größte Breite (Dachkante)	3.100 mm	14,1 mm	14,6 mm
Höhe über SO (Schornstein)	4.250 mm	19,3 mm	19,7 mm
Achsstand	5.500 mm	25,0 mm	25,0 mm
Treib-/Kuppelraddurchmesser	1.000 mm	4,5 mm	4,5 mm
Länge Wagenkasten	10.900 mm	49,5 mm	48,7 mm
Dienstgewicht	21 t	---	17 g
V _{max}	50 km/h		
Leistung	59 kW / 80 PS		
Bauart	A1 h2t		
Baujahre	1913 – 1915 (für Baden)		
Hersteller	Maschinenfabrik Esslingen		
Gebaute Stückzahl	8 Exemplare (für Baden)		



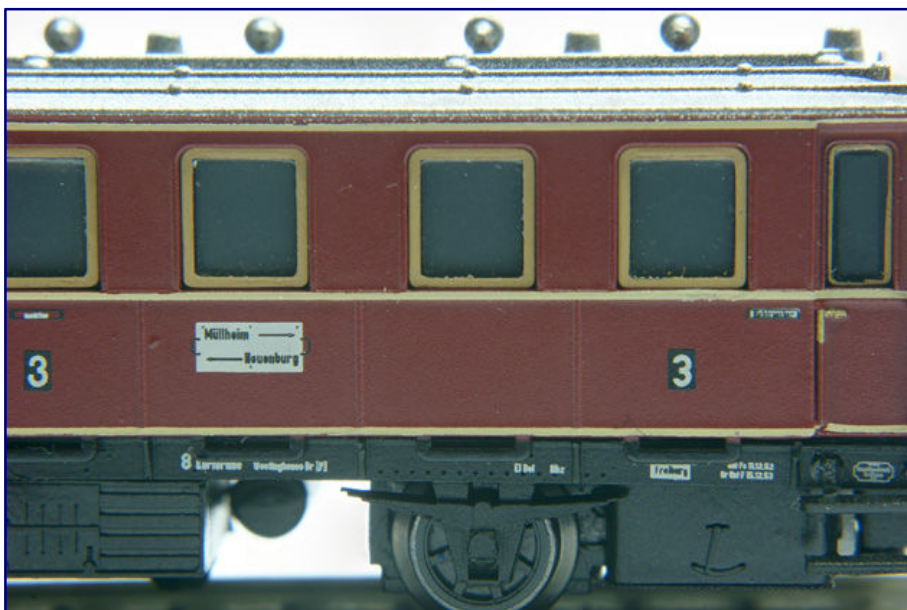
Das hintere Ende des Dampftriebwagens hat eine Systemkupplung erhalten, damit er wie er sein Vorbild anhängende Wagen mit auf die Reise nehmen kann.

Seiner Einsatzzeit um 1953 entsprechend besitzt der Winzling nur ein beidseitiges Zweilichtspitzensignal. Die Einführung eines dritten Lichts hat das Vorbild auch gar nicht mehr erlebt. Gut wiedergegeben sind die großen Laternen, die zeitlebens am CidT 8 zu finden waren. Nur die Lichteinsätze sind innerhalb der Nachbildung im Durchmesser etwas zu klein geraten.

Während die Rückseite gemäß Ankündigung eine Systemkupplung besitzt, hat die Gegenseite, übrigens erstmals bei Märklin, eine vollständig nachgebildete und äußerst fein gestaltete Pufferbohle. An beiden Seiten sind die Pufferteller vorbildgerecht groß.

Ein Höhepunkt am Modell sind aber die bereits genannten, extrem filigranen Nachbildungen des Kupplungshakens mit der Schraubenkupplung und den beiden Bremsschläuchen.

Ähnlich fein umgesetzt sind die Aufstiegstritte und die größeren Bretter am anderen Ende, über die sich der Fahrgastraum erreichen ließ.



Die Makroaufnahme offenbart die lupenlesbaren Anschriften: Ganz rechts am Rahmen das ME-Fabrikschild und die Untersuchungsanschriften. Darunter ist der Wasserstandsanzeiger des Wasserkastens zu sehen, der einen fast vollständigen Füllstand ausweist.

Die Lackierung ist gut deckend, sauber und seidenmatt ausgeführt. Der Farbton RAL 3004 purpurrot ist korrekt getroffen worden. Das gilt auch für die beige ausgeführten Zierstreifen, wobei an unserem Modell in der Makroaufnahme auf einer Seite leichte Ausbesserungen der Handmalerei sichtbar wurden.



Den „Kittel-Kopf“ als markantes Merkmal der badischen Exemplare hat Märklin hervorragend getroffen, was ganz besonders zum guten Bild auf der Anlage beiträgt.

Die zweifarbigen Beschriftungen aus dem Tampondruck sind fein und lupenlesbar ausgeführt. Das gilt besonders für die weißen Rahmenanschriften mit Ausnahme des Fabrikschildes der ME (Maschinenfabrik Esslingen). Einzig die Bauart- und Gewichtsanschriften am Aufbau wirken in der Vergrößerung etwas verschwommener als wie es aus Göppingen bzw. Győr gewohnt sind.

Die Rahmenanschriften zu den letzten Untersuchungen am 11.12.52 und 15.12.53 verweisen auf den umgesetzten Betriebszustand kurz vor der Ausmusterung. Dass der „8 Karlsruhe“ (so die Anschrift am Rahmen) keinen DB-Keks trägt, ist insofern korrekt, als dass dieses Emblem erst 1955 nach der aktiven Dienstzeit des Vorbilds eingeführt wurde.

Die Zuglaufschilder weisen einen Pendelverkehr zwischen Müllheim und Neuenburg aus, was zur Beheimatung im Bw Freiburg am Fuße der Höllentalbahn und an der Oberrheinstrecke passt.

Die inneren Werte des Dampfrriebwagens

Um die im Inneren arbeitende Technik einsehen zu können, ziehen wir das Gehäuse ab. Im Unterschied zu anderen Lokgehäusen erfolgt dies mittels vorsichtigem, aber beherzten Ziehen nach oben – ohne Spreizen des Gehäuses am Fahrwerk. Beim Abziehen dürfen die hochgeklappten Trittbretter an beiden Fahrzeugenden nicht beschädigt werden, sie sind nämlich (separat angesetzte) Teile des Fahrwerks.

Für Märklin absolut unüblich und erstmalig bei einem selbstkonstruierten Modell aus diesem Hause so zu finden, ist die Längsteilung des Chassis nach den beiden Polen.

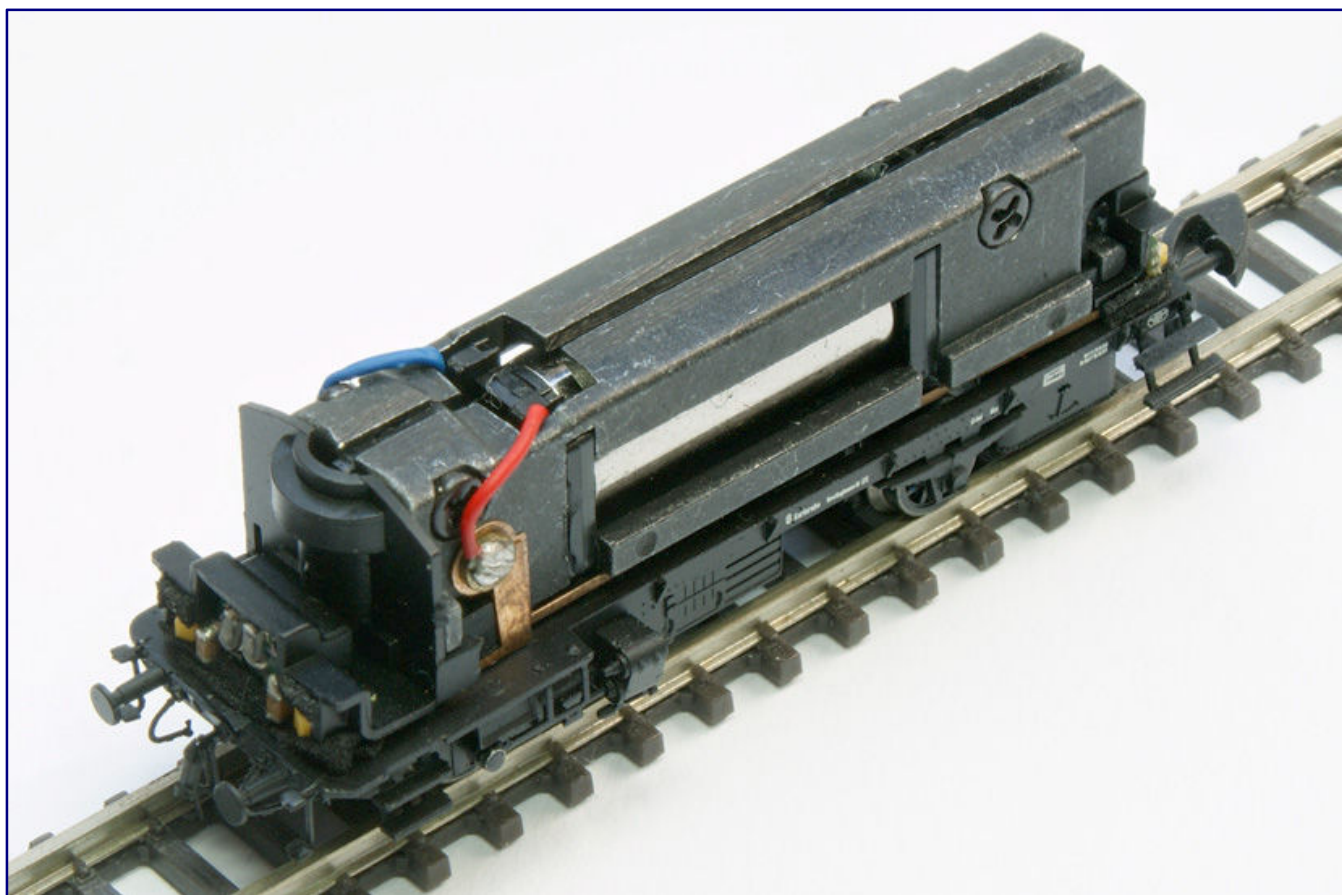
Dies kennen wir bislang nur von AZL, MTL und Rokuhan sowie anderen japanischen Herstellern.

Eingelegt in die Rahmenteile ist ein mittig gelagerter Glockenankermotor. Von der Getriebewelle erfolgt beidseitig der Antrieb über Schnecke und Zahnräder auf die Achsen.

Für die Beleuchtung der Laternen sorgen je Fahrzeugende zwei warmweiße LED, auf ein rotes Schlusslicht hat Märklin leider verzichtet.



Auch die Detaillierung des Daches macht einen guten Eindruck: Die vier Torpedolüfter über dem Fahrgastraum kannten wir bereits von FR Freudenreich Feinwerktechnik, allerdings nicht in dieser Filigranität. Zum Abnehmen wird das Gehäuse übrigens einfach nach oben abgezogen.



Das in Längsrichtung zweigeteilte Fahrwerk wird von zwei Kreuzschlitzschrauben (vorne unter der roten Litze und hinten) zusammengehalten und ist untypisch für Märklins Konstruktionen. Vorne sind übrigens auch die verbliebenen Andeutungen des Innenlebens vom Führerstand mit dem Kittel-Kessel zu sehen.

Besonders kritisch bei zweiachsigen Modellen ist stets die Stromaufnahme. Richtig ist deshalb, dass Märklin alle Räder in diese einbezieht. Damit stehen je Pol je zwei Aufnahmepunkte bereit.

Das ist nicht viel und sorgt besonders im Weichenbereich und bereits bei minimaler Verschmutzung für Unterbrechungen. Solche Kontaktaufnahmeprobleme sind folglich auch beim Kittel-Dampftriebwagen zu erwarten.

Und in der Tat braucht auch unser Testmodell zunächst eine Einfahrzeit von zwei Stunden, bis Weichen kein allzu großes Problem mehr darstellen. Langsames Überfahren bleibt aber auch danach eine Herausforderung, die längst nicht jedes Mal erfolgreich absolviert wird.

Gute Langsamfahreigenschaften sind hier aber enorm wichtig, denn das Vorbild war mit sehr beschaulichen 50 km/h Höchstgeschwindigkeit auf Reise. Deshalb verstehen wir nicht, warum Märklin dieser Neuheit keine Pendelachse spendiert hat, die für jederzeitigen Gleiskontakt aller vier Räder gesorgt und so sehr positiv zur Fahrsicherheit beigetragen hätte. Wenigstens besitzt die hintere Achse minimales Spiel und verschiebt sich in sehr engen Grenzen.



Die Langsamfahreigenschaften sind leider die Achillesferse des gelungenen Modells: Zwar fährt es dank seines Glockenankermotors sanft und früh an, aber Kontaktschwierigkeiten auf Weichen erfordern eine Überfahrt mit Vorbildhöchstgeschwindigkeit.

Damit das Bild zu diesen Beschreibungen rund wird, nennen wir nun Messwerte des Fahrttests: Bei einer Gleisspannung von nur 0,3 Volt setzt sich der Winzling mit umgerechnet 1,6 km/h in Bewegung. Diese Schleichfahrt ist aber beim geringsten Kontaktproblem gleich wieder beendet.

Als kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit haben wir aus den schon zuvor beschriebenen Gründen knapp 22 km/h ermittelt, die für ein sicheres Überfahren von Weichen erforderlich ist. Die Gleisspannung bei diesem Testzyklus beträgt 2,5 Volt.

Die Stromaufnahme ist dem Antriebskonzept folgend gering. Bei Trafostellung 100 haben wir gerade mal 7,5 mA gemessen, bei Trafostellung 150 einen Wert von 10,5 mA. Dabei ist der CidT 8 natürlich schon jenseits seiner Vorbildgeschwindigkeit unterwegs – bei voller Trafospannung werden es gar 174 km/h.

Obwohl an der Neuheit keine Schwungmasse montiert wurde, stellen wir erfreut einen spürbaren Auslauf bei Spannungsunterbrechung fest: Bei voll aufgedrehtem Transformator waren es beachtliche 12,5 bis 13,5 cm (vorwärts/rückwärts), aus umgerechneter Höchstgeschwindigkeit immerhin noch 3 bis 4,5 cm. Nahe der Anfahrgeschwindigkeit reicht der Auslauf leider nicht aus, um stromlose Abschnitte zu überrollen.

Zugkraftwunder erwarten wir von einem Fahrzeug mit dem Gewicht von etwa drei Blatt Din-A4-Papier nicht. Im Vorbild war er auch meist allein unterwegs. Laut zeitgenössischen Berichten lief er in Ausnahmefällen mit maximal drei Beiwagen, was für diese Umsetzung ebenfalls die Belastungsgrenze darstellt.



Der Dampftriebwagen vom Eingangsfoto dieses Tests ist inzwischen wieder auf der Rückfahrt nach Müllheim. Im Schlepp hat der CidT 8 Karlsruhe einen gedeckten Güterwagen der Bauart G 10 mit Bremserhaus.

Passender erscheint uns wegen seines Einsatzes auf gering frequentierten Nebenstrecken allerdings, ihn nicht (mehr) mit Personenwagen zu kuppeln. In Frage kämen im Modell eh nur flaschengrüne Donnerbüchsen als bislang einzige, zeitgenössische und geeignete Modelle (Märklin 87509), sofern der Besitzer die DB-Zeichen von ihnen entfernen möchte.

Realistisch erscheint uns hingegen, den kleinen Dampftriebwagen zum PmG (Personenzug mit Güterbeförderung) „aufzuwerten“, weil eigenständige Güterbeförderung auf seiner Strecke kaum rentabel durchzuführen sein dürfte.

Zum Anhängen geeignet erscheint uns in diesem Fall ganz besonders ein gedeckter Wagen G 10. Wir haben uns für ein leicht gesupertes und gealtertes Märklin-Modell 8639 entschieden. Selbstverständlich wäre auch ein Gl 11 „Dresden“ oder auch ein „Oppeln“ oder „Kassel“ aus der Kleinserie einsetzbar. Auch ein BT 10 mit Mittelcontainern oder ein offener Wagen zum Kohletransport könnte eine Alternative bilden.

Unsere Eindrücke zusammengefasst

Die beschriebenen Kompromisse im Fahrwerksbereich tragen wir mit. Aus betrieblicher Sicht werden sich diese schließlich auf jeden Fall bewähren. Auch mit der entfallenen oder allenfalls angedeuteten Führerstandseinrichtung können wir uns arrangieren.

Etwas unglücklich ist die gewählte Gestaltung der Fenster mit der beschriebenen Lackierung von Klarsichtteilen. Wir vermuten, dass es sich dabei um einen Produktionsfehler handelte, den es unges(ch)ehen zu machen galt.

Ansonsten setzt der Kittel-Dampftriebwagen in einigen Bereichen tatsächlich neue Maßstäbe. Wir denken an die feine Pufferbohlenausstattung und auch die sehr filigranen, separat angesetzten Tritte sowie einige freistehende Griffe.



Angesichts der großen Nachfrage nach der DB-Version scheint es sich beim Kittel-Dampftriebwagen um großes Wunschmodell vieler Zetties gehandelt zu haben. Märklin bedient sie mit einem Spitzenmodell, das nur wenige Wünsche offen lässt.

Die Fahreigenschaften sind akzeptabel, auf jeden Fall aber besser als beim betagten Uerdinger Schienenbus, der am ehestens mit diesem Fahrzeug vergleichbar ist. Trotzdem bleibt nach den guten Erfahrungen des Einsatzes einer Pendelachse bei der Baureihe 89 unverständlich, warum Märklin hier auf Vergleichbares verzichtet hat.

Zu berücksichtigen ist bei der Gesamtwertung auch das hervorragende Preis-Leistungsverhältnis, denn der CidT 8 Karlsruhe darf ohne weiteres als Premiummodell eingestuft werden. Deshalb nominieren wir das Modell mit der Artikelnummer 88145 nach einer ganzheitlichen Betrachtung für die Neuerscheinungen des Jahres 2018 in der Kategorie Lokomotiven.

Hersteller der Basismodelle:
<http://www.maerklin.de>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

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

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

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

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Eine Revolution im Nahverkehr

Suche nach Wirtschaftlichkeit

Bereits um 1880 suchten viele Bahnverwaltungen nach Rationalisierungsmöglichkeiten für Nebenbahnen mit geringer Zugfrequenz. Dampftriebwagen versprachen Hoffnung, doch einen Durchbruch schafften sie erst mit einem von Eugen Kittel konstruierten stehenden Röhrenkessel. Ein EK-Baureihenband widmet sich diesen besonderen Fahrzeugen und weiteren Kuriositäten auf Schienen, die entwicklungstechnisch mit ihnen in Verbindung stehen.

Werner Willhaus
Kittel-Dampftriebwagen
Innovation des Nahverkehrs vor 100 Jahren

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2008

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
160 Seiten mit 240 S/W-Bildern und -Zeichnungen

ISBN 978-3-88255-106-8
Best.-Nr. 106
Preis ab 35,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Von Jörg Erkel. Gerade für die Freunde der Spur Z ist der Dampftriebwagen „Kittel“ aktuell ein wichtiges Thema, haben viele Kunden doch lange und sehnsüchtig auf die Auslieferung dieses Märklin-Modells für die Epoche III gewartet.

Doch spätestens bei der Gegenüberstellung der „Kittel“ von N-tram und Märklin wird auffallen, dass es nicht nur einen Triebwagen dieses Namens gibt. Das vorliegende Buch klärt auf und spannt dabei einen großen Bogen über den geschichtlichen Kontext, seine Vorläufer, die verschiedenen Bauarten und Parallelentwicklungen sowie Nachfolger dieser Dampftriebwagen.

Kittel? Nein, es geht nicht um die Schürze einer Hausfrau, es geht um den Ingenieur Eugen Kittel. Der 1859 in Eningen bei Reutlingen geborene Absolvent der TH Stuttgart schloss sein Studium 1886 mit der Staatsprüfung als Regierungs-Maschinenmeister ab und gab der Bauart des hier behandelten Dampftriebwagens seinen Namen.

Doch schon Anfang der 1880er Jahre gab es verschiedene Dampftriebwagen, so z. B. bei der Hoyaer Eisenbahn, in Berlin, auf der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und auf vielen weiteren Strecken. Die Vielfalt an unterschiedlichen Konstruktionen ist überwältigend und wird im Buch ausführlich vorgestellt.

Dabei wird auf die verschiedenen Systeme und Bauarten eingegangen und in vielen Bildern und Skizzen dokumentiert. Nicht vergessen werden übrigens auch die württembergischen Kleinlokomotiven KL 1 und 2 mit Kittel-Kessel, wozu es ein Bahls-Kleinserienmodell in der Spurweite Z zu kaufen gibt.



Die Bestellung der Kittel-Dampftriebwagen beginnt dann um 1904 und endet etwa 1911. Auch hier zeigt sich wieder eine unglaubliche Anzahl unterschiedlicher Bauarten und Ausführungen. Die uns von N-tram und Märklin präsentierten Ausführungen sind dabei nur eine Auswahl, aber wohl die bekanntesten und markantesten Versionen.

Die Behandlung von Folgebauarten zeigt die Weiterentwicklung der Triebwagenbauformen, bis dann im vorletzten Abschnitt noch auf den Einsatz von Dampftriebwagen der Bauart Kittel nach dem 2. Weltkrieg eingegangen wird. Damals waren Kittel-Dampftriebwagen in Frankreich und in der RBD Stuttgart unterwegs, die wenige Jahre später zu Deutschen Bundesbahn gehörte.

Der letzte bei der Deutschen Bundesbahn im Einsatz befindliche „Kittel“ wurde 1954 in Freiburg ausgemustert. Es war der CidT 8, den Märklin aktuell in den Maßstab 1:220 umgesetzt hat. Im Buch ist er als Original zu bewundern, denn Fotos aus seiner letzten Einsatzzeit gehören zum Umfang dieses Abschnitts.

Der Autor vergisst auch nicht, über mehrere Seiten auf den erhaltenen Kittel-Dampftriebwagen in der Schweiz einzugehen. Dem Geschichtsbewusstsein der Eidgenossen ist es zu verdanken, dass wenigsten ein Exemplar der Nachwelt erhalten blieb. Der Verfasser des Titels hingegen hat intensiven Kontakt zur Enkelin von Eugen Kittel gesucht, um seinen Teil zur Geschichtsbewahrung beitragen zu können.

Abzüge von Originalzeichnungen, Tabellen mit Abmessungen und Messwerttabellen von Versuchsfahrten ergänzen das Werk, ohne dabei den Rahmen zu sprengen. Insgesamt gesehen finden in diesem Buch sowohl Freunde historischer Fotos als auch technisch oder eisenbahnhistorisch interessierte Bahnfreunde ein rundum gelungenes Werk vor.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<https://www.eisenbahn-kurier.de>
<https://www.ekshop.de>

Hilfestellungen zur Modellbahnfotografie

Modellbahn aus neuer Perspektive

Wer möchte seine Modellbahn nicht einmal aus der Sicht der Figuren sehen, die er auf der Anlage verteilt hat? Gleich, ob die eigene Arbeit dokumentiert, auf mögliche Fehler überprüft oder stimmungsvoll in Szene gesetzt werden soll, jede Art der Fotografie erfordert Überlegung, Übung und richtigen Einsatz der Arbeits- und Hilfsmittel. In der aktuellen Ausgabe 38 der Modellbahnschule gibt Markus Tiedtke wertvolle Praxistipps.

Markus Tiedtke (verantwortlicher Redakteur)
Modellbahnschule 38
Modellfotografie – Die Modellbahn neu entdecken

Verlagsgruppe Bahn
Fürstenfeldbruck 2018

Magazin mit Klebebindung
Format 22,5 x 30,0 cm
100 Seiten mit über 200 farbigen Abbildungen

ISSN 0026-7422
Best.-Nr. 920038 (Printausgabe)
Preis 12,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

Wer seine Modellbahn aus Figurenperspektive erleben möchte, erreicht dies nur über die Fotografie. Uns selbst können wir schließlich nicht verkleinern. Insofern besteht bei vielen Modellbahnern der Wunsch, aussagekräftige Bilder des eigenen Schaffens zu erhalten. Doch der Weg zum Ziel erweist sich für viele als nicht gerade einfach.

Der renommierte Modellbahnfotograf Markus Tiedtke hat dies zum Anlass genommen, die aktuelle Ausgabe der Reihe Modellbahnschule unter das Titelthema der Modellbahnfotografie zu stellen. Ob als Dokumentation der Modellwelt, als Hilfsmittel zur Kontrolle, ob alles perfekt gebaut worden ist, oder als emotionales Erlebnis, im Heft sollen sich die entscheidenden Hilfen und Hinweise finden, um erfolgreich zu sein.

Doch können wir schnell mit dem Fotografieren beginnen? Immerhin können wir uns als Fotograf hier Szenen selbst zusammenstellen, und schließlich macht doch auch der Umgang mit der Fototechnik viel Spaß.

Ist das Ergebnis schließlich „im Kasten“, werden Freunde und Bekannte durch schöne Fotos in die Magie der Miniaturwelt hineingezogen. Was so einfach klingt, hat es leider jedoch gewaltig in sich: Ein gutes Foto braucht Zeit, erfordert Übung und setzt voraus, dass der Mensch hinter der Kamera sein Gerät beherrscht und versteht.

Vor Markus Tiedtke haben sich schon viele Autoren mehr oder weniger intensiv mit demselben Thema auseinandergesetzt. Häufig haben sie dann zu viel Wissen vorausgesetzt oder der Ansatz war zu theoretisch und damit ungewollt praxisfern.



Hier wird auf theoretische Grundlagen, so weit es eben geht, verzichtet. Zur richtigen Herangehensweise gibt es nicht nur praktische Erläuterungen und verschiedene Lösungswege, sondern auch Aufnahmen, die neben dem Ergebnis auch noch den gesamten Aufbau von Kamera, Hintergründen und Beleuchtungsmitteln zeigen.

Bildreihen zeigen anhand des immer gleichen Motivs die Wirkung verschiedener Hintergründe oder Ausleuchtungsrichtungen und schärfen so auch den Sinn des Fotografens für glaubhafte Motive, mit denen sich bisweilen Illusionen erzeugen lassen.

Auch zur Technik einer Digitalkamera gibt der Profifotograf wertvolle Erläuterungen mit. Das hilft unter anderem dabei, aus eigenen Aufnahmen so viel wie möglich herauszuholen. Bisweilen ist aber auch Markus Tiedtke seinen Lesern zu weit voraus: Er arbeitet mit professionellem Gerät, was auch im Heft immer wieder zu sehen ist.

Ein guter Ansatz wäre es vielleicht gewesen, fallweise auch mit einer semiprofessionellen Ausrüstung und einfacheren Hilfsmitteln zu arbeiten, um Einsteigern deutlicher vor Augen zu führen, was sich schon mit solchem Gerät an meisterlichen Ergebnissen erzielen lässt, wenn es der Bediener nur beherrscht.

Diese Lücke fanden wir nicht nur im Bereich der Kamera und Objektive, sondern auch bei der Bildnachbearbeitung: Verwiesen wird auch auf die Technik des Focus Stackings, mit der sich die Schärfentiefe in Richtung von Landschaftsaufnahmen erhöhen lässt. Zum Einsatz kommt dabei das Profiprogramm Helicon Focus mit Kauflizenz.

Mit Combine ZP gibt es aber auch eine freie Alternative, die für Einsteiger zum Üben wohl eher in Frage kommt. Ein Schritt zurück wäre an solchen Stellen noch ein wenig näher an der Leserschaft gewesen. Doch diese Kritik soll nicht täuschen: Der Ansatz von Markus Tiedtke ist insgesamt gut und richtig, auch Anfänger werden hier in die Lage versetzt, gute Motive zu erkennen und zu arrangieren sowie im Anschluss daran in einem aussagekräftigen Bild festzuhalten.

Wessen Ansprüche schnell steigen, der wird sich sogar freuen, dass die professionelle Fotografie nicht zu kurz kommt, denn der Wunsch eines solchen Aufstiegs dürfte nicht selten und dann sogar sehr schnell aufkommen. Für ein solches Streben sorgen sicher schon die einleitenden Aufnahmen des Autors, die einleitend verdeutlichen, worum es hier überhaupt geht.

Doch zunächst müssen Fotomotive ja erst mal geschaffen werden: Auch diese Ausgabe kümmert sich wieder um ein nahezu perfekte Gestalten der Modellbahnwelt. Dazu gehören Themen wie die Waldgestaltung, der gezielten Bau und Einsatz von Hinterhöfen und eine skurrile Inselbahn. Abgerundet wird das Heft, das auch als elektronische Ausgabe zu beziehen ist, mit Erläuterungen zum Bezeichnungsschema von Dieseltriebwagen in Deutschland.

Verlagsseiten mit Bezug:
<https://www.modelleisenbahner.de>
<https://shop.vgbahn.info>

7. Treffen in Altenbeken

Das Maß aller Dinge

Am 14. und 15. April fand in Altenbeken das bereits 7. Internationale Spur-Z-Wochenende statt. Der Zuspruch entsprach dem der Vorjahre und besonders am Samstag wurde es trotz besten Wetters sehr eng in der Halle. Das lag an der wieder gestiegenen Anlagenqualität und der weiter zunehmenden Internationalität. Wir berichten nun auch den Daheimgebliebenen von unserem Rundgang.

Die Frage, ob das beliebte Spur-Z-Wochenende in Altenbeken nicht jährlich erfolgen solle, sorgt für Emotionen und Diskussionen – so geschehen im Forum des veranstaltenden Vereins (Z-Freunde International e.V.). Dabei handelte es sich nicht um ein klassisches Streitgespräch, sondern um das Erörtern der Auswirkungen.

Das Treffen könne sich abnutzen, die Vorfreude über zwei Jahre hinweg sichere auch den guten Besucherzuspruch, war da zu lesen. Ebenso könnte eine jährliche Auflage bedeuten, dass Anlagen gar nicht mehr im erforderlichen Tempo gebaut werden – ebenfalls ein gewichtiger Punkt, der nicht unterschätzt werden darf.



Der noch einmal um 10 % gewachsene Besucherzustrom war in der Eggelandhalle deutlich zu spüren. Besonders am Samstag waren die Hauptgänge deutlich stärker belegt als es diese Aufnahme vermuten lässt.

Gedacht wurde aber auch an die Arbeit der ehrenamtlichen Organisatoren und die entstehenden Kosten für die Hallenmiete. Gerade der Mannschaft, die vor und hinter den Kulissen tätig ist, gebührt ein großes Lob und der Dank der Spur-Z-Gemeinde. Dass sie den mit nahendem Termin steigenden Stress jährlich erleben möchten, darf zu Recht bezweifelt werden.

Und so freuen wir uns nun wieder knapp zwei Jahre bis zur achten Auflage, die für Ende März 2020 geplant ist. Wer das diesjährige Treffen verpasst hat, der möge die möglichen Termine schon heute im Kalender anstreichen. Ein Besuch im Eisenbahnerstädtchen lohnt sich jedes Mal.



Der Stand vom 1zu220-Shop lud mit einer Sofaecke auch zum Verweilen ein. Hier gönnen sich einige Enthusiasten vom französischsprachigen Forum Francophone (Frankreich / Belgien / Schweiz) eine kurze Pause.

Und mit diesem Fazit wollen wir nun einen Rundgang durch die Halle absolvieren. An den beiden Ecken des Eingangs fanden wir die Stände der ZFI und von Archistories.

Während am einen alle Fragen rund um die Veranstaltung beantwortet wurden, die Preise der Tombola ausgestellt waren und der Sonderwagen zum Treffen zu erwerben war, nutzte der Architekturspezialist aus Hannover seine Präsenz zum Vorstellen von zwei wichtigen Neuheiten.

Den von Holzwänden geprägten Bahnhof „Goldtree Station“ nach US-amerikanischem Vorbild bietet Archistories exklusiv nur über den Vertriebspartner Z Scale Hobo an.

Im Eigenvertrieb angeboten wird aber das schon vor einigen Jahren vorgestellte Fördergerüst, das nun in eine passende Hängebank integriert ist und so manches Herz höher schlagen lassen wird, handelt es sich doch um ein äußerst beliebtes Anlagenthema mit vielen Rangier- und Verlademöglichkeiten.

Ebenfalls präsent war Märklin und bewies deutlich, wie wichtig dieses Treffen für unsere kleine Spurweite ist: Gab es die

Keiner der rund 1.200 Besucher dürfte dies anders sehen. Trotz hervorragendem Wetter war am Ende ein Besucherzuwachs von rund 10 % zu verzeichnen.

Unter den vielen Gästen aus nahezu ganz Europa, Israel und den Vereinigten Staaten von Amerika fanden wir zu unserer Freude auch das Ehepaar Küpper, das 2016 noch zu den Ausstellern gezählt hatte.

Auch deren Runde war wieder sehr international: Deutschland, Österreich, Schweiz, Italien, Großbritannien, Ungarn, Polen und die Tschechei haben wir auf dem Zettel.



Archistories zeigte das bereits bekannte Fördergerüst nun zusammen mit einer passenden Hängebank für ein neues Bauthema der Montanindustrie.



Bereits zu sehen gab es ein Muster von Märklins Sonderwagen zur Intermodellbau 2018 nach einem Vorbild der Dortmunder Eisenbahn. Wir haben ihn auf der Doppelstockbrücke von Rainer Tielke zu einem Schrottzug mit einem seiner Vorgänger (direkt hinter der Lok) und weiteren Wagen arrangiert.



Sommerneuheiten der übrigen Spuren erst in Dortmund einige Tage später zu bestaunen, so lag in Altenbeken ein eigener Spur-Z-Prospekt schon aus und die Vitrine war mit ersten Handmustern bestückt, die auf Freude und Anerkennung stießen.

Einzustimmen auf die kurz darauf folgende Intermodellbau in Dortmund wusste ein gezeigtes Muster des dafür vorgesehenen Sonderwagens, einem offenen Güterwagen Eaos der Dortmunder Eisenbahn in grüner Lackierung.



Die Puristen unter den Zetties bedient KoMi-Miniaturen aktuell mit einer neuen Rangiererbühne für Märklins Gaskesselwagen (Bild oben) und einem vorbildgerechten Fahrwerk für den Kmmks 51 (Bild unten).

Seine Beladung mit einem individuell gestalteten Schrotteinsatz nutzten wir für eine Zugzusammenstellung mit einem seiner Geschwisterwagen aus den Vorjahren sowie kürzeren Wagen der Bauart E 037 (ex Omm 52).

Für strahlende Augen sorgte auch 3D-Labs, zum zweiten Mal vor Ort dabei: Zu den äußerst feinen 3D-Druck-Modellen haben sich weitere gesellt, die in ihrer Filigranität die Besucher zum Staunen brachten.

Seien es eigene Panzer- und Fahrzeugmodelle oder auch zwei Figurenumsetzungen, die wohl bald beim Standnachbar Trafofuchs eine interessante Verwendung finden dürften. Dessen vorgestellte Neuheiten beschreiben wir noch ausführlich unter den Meldungen.

Bis ins letzte Detail pflegt Michael Richter (KoMi-Miniaturen) seine Modelle auszurüsten und schreckt dabei vor keinem Umbau zurück. Einem Güterwagen dürfen wir dabei beruhigt auch unter den Wagenboden schauen, den Betrachter sonst kaum zu Gesicht bekommen.



Voraussichtlich zum letzten Mal war das Containerterminal von Claudius Veit (Velmo) ausgestellt. Auf dieser Anlage fanden die Besucher viel Betrieb vor, denn hier rollen nicht nur ständig Züge zur Be- und Entladung an, sondern auch die LKW sind hier rund um die Ladestraßen in Bewegung.

KoMi-Miniaturen zeigte die in unserer Februar-Ausgabe beschriebenen Lösungen für die Kmmks-51-Wagenfamilie von Märklin und neue Bühnen für Gaskesselwagen. Die neue Lanz-Planierdraupe ließ sich auch vor Ort am Stand erwerben.

Auch über Oliver Passmanns Neuheiten hatten wir bereits berichtet: Seine jüngste Waggoninnenbeleuchtung versorgt Freudenreichs schwedische Reisezugwagen und war neben anderen Produkten wirkungsvoll am Stand in Szene gesetzt. In unmittelbarer Nachbarschaft war die „Baumschule“ von Rita Kruse-Spiekermann angesiedelt. Was sie in unserem Magazin oder im ZFI-Forum vorgestellt hatte, ließ sich dort persönlich in Augenschein nehmen.

Bei Velmo gab es voraussichtlich zum letzten Mal das Containerterminal zu sehen und zu erleben. Diese Anlage ist ein hervorragendes Schaustück, um Kunden den digitalen mit den eigenen Decodern schmackhaft zu machen. Der sichere und ruhige Betrieb auf der pfiffig und reich ausgestatteten Anlage bereitet Freude beim Zusehen, während so manche Digitallok mit ihrer Geräuschkulisse für Erstaunen sorgt.

Die größte Fläche nahm der Stand vom 1zu220-Shop in Anspruch. Dies liegt neben dem großen Angebot, zu dem auch der eigene FR-Sonderwagen und ein neuer Westheimer-Bierwagen auf Märklin-Basis gehören, vor allem an den beiden ausgestellten Anlagen.



Eine zu Ort und Anlass passende Neuheit war das Viadukt Altenbeken beim 1zu220-Shop, im Bild der eingleisig aufgebaute Grundbausatz mit der Oberleitung von HOS-Modellbahntechnik (Bild oben). Den von FR Freudenreich Feinwerktechnik produzierte Sonderwagen der Öchsle-Bahn (Bild unten) präsentierte Jörg Erkel zeitweise auf der neuen Anlage „Schmiedehagen“.

Auf Kundenwunsch zeigte Jörg Erkel noch einmal die Anlage „Kallental“, gleichzeitig feierte die Tischanlage „Schmiedehagen“ mit einer Straße als Szenenteiler für die dargestellte Nebenbahn ihre Premiere und war meist dicht umlagert.

Am Stand zugegen war auch Stephan Bender von Noch, der als Produktmanager Rede und Antwort stand. Fragen dürfte es angesichts der jüngsten Zurückhaltung Rokuhans auf dem deutschen Markt auch reichlich gegeben haben.

Ein wichtiger Höhepunkt war jedoch das Modell des Altenbekener Viadukts, modular konstruiert von Archistories exklusiv für den 1zu220-Shop: Durch das Zerlegen in einen Grund- und Erweiterungsbausatz kann auch das kürzere Neuenbekener Viadukt nachempfunden werden und jede beliebig lange Brücke im gleichen Stil mit beliebiger Länge. Zudem ist der Aufbau ein- oder zweigleisig wie auch mit Oberleitung (von HOS-Modellbahntechnik) möglich.



Bild oben:

Der DB-Intermodal-Containertragwagen Lgs mit 20-Fuß-Seecontainer von UASC (Art.-Nr. 49.346.01) als Sondermodell von FR Freudenreich Feinwerktechnik war im Nu ausverkauft. Foto: Harald Möller

Bild unten:

Geza György Hanreich (Hagemodell) zeigte ein erstes Handmuster seines gedeckten Güterwagens „Bromberg“ in DB-Ausführung, dem noch viele anzusetzende Details fehlten.

Standnachbarn waren Hagemodell und FR Freudenreich Feinwerktechnik und das offenbar nicht nur zufällig. Géza György Hanreich hatte nach seinem Bollenwagen (Staubsilowagen mit kugelförmigen Behältern) nun ein ähnliches Modell nach skandinavischem Vorbild konstruiert, das bei Harald Freudenreich als Muster ausgestellt war.

Dazu gab es ein Angebot der lieferbaren FR-Neuheiten und einen eigenen Sonderwagen zur Veranstaltung, der einen Containertragwagen der Bauart Lgs samt Beladung zum Vorbild hatte. Im Nu war dieses Modell ausverkauft.



Als Muster gab es einen in Skandinavien laufenden Bollenwagen bei FR Freudenreich Feinwerktechnik zu sehen. Erstellt hatte das Muster Gezy György Hanreich.

Auf Begeisterung stieß auch das erste Handmuster des vierachsigen, gedeckten Güterwagens der Bauart Bromberg, dem noch viele angesetzte Bauteile fehlten. Das jedoch tat der Vorfreude keinen Abbruch.

Rolfs Laedchen sorgte sich derweil um den Verkehr abseits der Schienen und zeigte Miniaturumsetzungen verschiedener Trikes, die thematisch sicher auch zum Lieferprogramm von Case-Hobbies passten.

Peter Scheele motivierte Interessenten zusätzlich mit einem attraktiven Anlagensegment der „US Z Lines OWL Division“.

An dieser Stelle kurz erwähnen möchten wir weitere Aussteller, die mit ihrem Verkaufsprogramm zugegen waren und die im nachfolgenden Text nicht mehr gesondert vorgehoben werden, obwohl dies keine Aussagen zur Attraktivität des Sortiments erlaubt: Artitec, Gerd Ricke, Hans-Heinz Vogt (beide Gebrauchtware), Heckl Kleinserien, Lütke Modellbahn, Railex / Z-Club International, Scholz Modelleisenbahnen, Wansink Gonard Oude Spoor Z, Wolfgang Bolt (beide Gebrauchtware) und Z-Railways von Peter Rogel.



So beeindruckend präsentierte sich die Nachtsimulation auf Jürgen Tuschicks Werk „Flagstone East Terminal“ bei seiner Premiere vor Ort.

Erstmals mit seiner US-Anlage „Flagstone East Terminal“ (siehe oberes Bild) in Altenbeken angetreten war Jürgen Tuschick. Diese Anlage im Schaukasten ist industriell geprägt und erlaubt Rangierspiele in passender Kulisse. Ganz anders sah das bei Willi Pflugbeil aus Chemnitz aus: Der Tüftler, dessen Hauseigenbauten wir auch im Magazin vorgestellt hatten, arbeitet an seiner neuen Anlage.



Sie präsentierte sich noch im Bau mit komplett selbst gefertigter Oberleitung, Eigenbau-Brücken und dem in gewohnter Weise hergestellten Gasthaus Wiesenthal. Vor ihm wartet ein Pferdefuhrwerk an der Straßeneinmündung. Immer, wenn auf der Hauptstraße eines der ersten Automobile nähert und dort wendet, scheut das Pferd und geht hoch (siehe Foto auf Seite 29 unten).



Gegenüber zeigten die Spur-Z-Freunde Springe eine Anlage aus „Deister-Dielen“, auf der sie mittels passender Hintergrundkulissen Tiefenwirkung erzeugten – schwierig aufzunehmen für den Fotografen blieben die schmalen Teilstücke dennoch.

Ein Höhepunkt der Ausstellung war sicher wieder einmal die Doppelstockbrücke Bullay von Rainer Tielke, die sich im Vergleich zur Ausstellung vor zwei Jahren kräftig gewandelt hatte.

Wieder fuhren hier verschiedene Lokomotiven und Triebwagen mit deutlich vernehmbarer Geräuschkulisse, doch die jetzt auch fahrenden Autos kannte erst ein Bruchteil der Besucher aus eigenem Erleben.



Passende Hintergrundkulissen sorgten für eine höhere Tiefenwirkung der Baureihe 78 mit ihrem Bundeswehr-Lazarettzug auf den „Deister-Dielen“ der Spur-Z-Freunde Springe (Bild oben). Auf dem befahrbaren Guckkastendiorama „Catharinen Tief“ stört ein Borgward-Triebwagen die Pause der Hafenarbeiter (Bild unten).

Guckkasten-Diorama „Catharinen Tief“ angetreten, das ebenfalls von Dirk Kuhlmann erbaut worden war. Längst hat Dietmar aber eine eigene Erweiterung mit kleinem Hafen im Bau. Zu seinem maritimen Thema passte auch das Fährschiff „Contra Costa“ der Southern Pacific an seinem Stand, dessen Schaustück es auf hoher See fahrend zeigte. Gebaut hatte dieses Schiff Peter Nolan aus den Vereinigten Staaten von Amerika.

Durch Thomas Zeeb waren auch die Firma Modellplan sowie der Z Club 92 Stammtisch Stuttgart vertreten. Jürgen Walther aus eben dieser Gruppe überraschte die Gäste mit seiner neuen Anlage „Hirschsprung“, die den bekannten und schon mehrfach nachgebauten Abschnitt der Höllentalbahn neu interpretierte.

Die Tischreihe in Fortsetzung der Moselbrücke belegte Torsten Schubert mit verschiedenen Dioramen von Dirk Kuhlmann: Dörpeder Mühle, Rothenzeller Weg (aus dem Jahresschwerpunktthema 2017), die Rockbühne mit den Streetkings und dem Steigerlied sowie der Bahnhof Holtgaster Feld.

Für Leben in dieser langen Reihe sorgten Torstens Dunkelkammern mit verschiedenen Lichteffect-Dioramen und seiner Kirmes.

Dietmar Allekotte war mit seinem

Zu seiner Umsetzung gehörten auch die berühmte Talenge mit dem Hirschdenkmal auf dem Felsen über der Straße und Bahntrasse sowie erstmals korrekte und passende Gebäude, die von MBZ in Lichtschneidetechnik beigeleitet wurden.

Jens Wimmel von ZettZeit verarbeitete hingegen seine Urlaubserinnerungen in einem befahrbaren Diorama: Die „Morant's Curve“ hat ihr Vorbild in Kanada und wer genau hinsah, konnte auch den Erbauer mit seinem Wohnmobil im Diorama wiederfinden.



Der Hirschsprung ist die wohl bekannteste Stelle im engen Höllental. Daher durfte sie auf Jürgen Walthers neuer Schwarzwald-Anlage auch nicht fehlen.

Das Fahrzeug war noch ein erstes Muster für eine Serienumsetzung, die es als ZettZeit-Special in Zukunft zu kaufen geben soll.

Für American Z Lines hatte Karl Sinn vor einiger Zeit eine Vorführanlage mit Wechseldiorameneinsätzen gebaut. Diese ließ sich, abwechselnd mit einem Wüsten- und Gebirgsmotiv bestückt, nun mit langen US-Güterzügen, die die Szenerie durchfahren, persönlich erleben.



Dem Fotografieren von Zügen an der „Morant's Curve“ widmen sich diese Herren. Das rechte Wohnmobil gehört Jens Wimmel und erscheint auch als ZettZeit-Special. Das unlackierte 3D-Druck-Muster gibt einen Eindruck von der Arbeit, die noch vor ihm liegt.

Der Stand gehörte übrigens zu AZL selbst, denn Hans Ridder-vold (Norwegen), einer der beiden AZL-Inhaber, trat erstmals in Altenbeken als Aussteller an.

Im Gepäck hatte er auch eine Neuheitenankündigung für die US-Eisenbahnfreunde: Noch im Frühjahr 2018 soll als Einzelwagen sowie in Zweier- und Viererpackungen der 40 Fuß lange, gedeckte AAR-Wagen erscheinen, der einen Standardtypen aus dem Jahr 1937 darstellt.

einer von nur drei gebauten SBB-Doppellokomotiven Ae 8/14. Als hochwertiges Messingmodell umgesetzt wird das Exemplar mit der Betriebsnummer 11801, die nach ihrer Ausmusterung 1975 als Museumsfahrzeug erhalten blieb.

Auch eine Wiederkehr der eigenen Marke SZL gab er bekannt. Diese erfolgt durch die Auflage

Vorbestellbar ist sie in ihrer Ausführung als Museumsmaschine und in einer Version aus dem früheren Planeinsatz. Ausgeliefert werden sollen die mit zwei Motoren angetriebenen Miniaturen im Herbst 2019. Schon traditionell dabei sind Ulrich Günther mit seinem Stadtbahnhof und Jürgen Kottsieper, der ein



Bild oben:

AZL war erstmals in Altenbeken als Aussteller zu finden und hatte seine neue Vorführanlage mitgebracht. Eines von zwei darin einsetzbaren Wechseldioramen war der hier gezeigte Moffat-Tunnel. Gebaut hat Anlage und Dioramen Karl Sinn vom Spur-Z-Atelier, der ebenfalls am Stand zugegen war.

Bild unten:

„Neu-Hagen“ von Hagen Sroka bot heimische Motive und sorgte mit passender Hintergrundkulisse für eine enorme Tiefenwirkung. Durch den Bahnhof der digital gesteuerten Anlage fährt ein Güterzug mit von Dirk Rohwerder gekonnt gealterten Wagen.

weiteres Mal mit seiner Heimanlage antrat, auf der die Bahntrasse ein Flusstal in größerer Höhe auf einer langgestreckten Brücke überquert.

Einen Eindruck von seinem Können gab auch Sascha Braun (Zcustomizer), der Patinierungen und Graffiti-Verschmutzungen an Wagen zeigte, aber auch Fahrzeuge aus eigener Kleinserienfertigung anbot.

Umgeben war er von seinen Kollegen des Stammtisches Bayern, die ebenfalls Modelle zeigten oder Tipps gaben. Eine Premiere in Altenbeken feierte die digital betriebene Anlage „Neu-Hagen“ von Hagen Sroka, der ebenfalls Mitglied dieses Stammtisches ist. Auf seiner beschaulichen Nebenbahn kreuzen die Züge am Bahnhof mit dem pastellgelb verputzten Gebäude. Ein Blick lohnt ebenso auf die kleine Lokstation links neben den Bahnhofsgleisanlagen.

Nicht vergessen dürfen wir hier auch Maria und Herbert Strauss, die nach längerer Pause mit ihrer US-Koffieranlage zurückgekehrt waren. Dieses Schaustück hatte sein Antlitz in der Zwischenzeit kräftig



Die US-Koffieranlage von Maria und Herbert Strauss (Z-Stammtisch Bayern) war im Vergleich zu ihrem letzten Auftritt in vielen Szenen nicht wiederzuerkennen.

gewandelt. Es wurde ergänzt und in Teilen auch umgestaltet. Schön wie eh und je war es auch dieses Mal anzusehen.



Aus Wien mitgebracht hatte der dortige Stammtisch unter anderem diesen Mini-Anlagenkoffer mit Rokuhan-Gleis.

Standnachbar war die Firma Toy-Tec mit ihrem Steuerungssystem ALAN für analog und digital betriebene Anlagen.

Nachdem es zuletzt einige Klagen von Zetties gegeben hatte, dass der Digitalbetrieb in der Spur Z nicht korrekt funktioniere, hatte sich Alexander Gaugler mit Claudius Veit (Velmo) Kontakt aufgenommen und einige Anpassungen getroffen. Nun stellte er sich den Fragen der Kunden und Interessenten.

Auch der Stammtisch Wien ließ sich einen Besuch auf dem Spur-Z-Wochenende nicht entgehen. Als Aussteller zeigte diese Gruppe verschiedene, kleine Koffieranlagen und Stammtischbrettchen.

Nachbar Manfred Forst zeigte fahrende Autos in seinem Stadt- und Werksgeländediorama. Sehr gefreut haben wir uns über die Schiffs- und Feldbahnanlage von Günter Falkus, auf der gegenüber der letzten Vorführung in Zell (Mosel) deutliche Baufortschritte festzustellen waren.

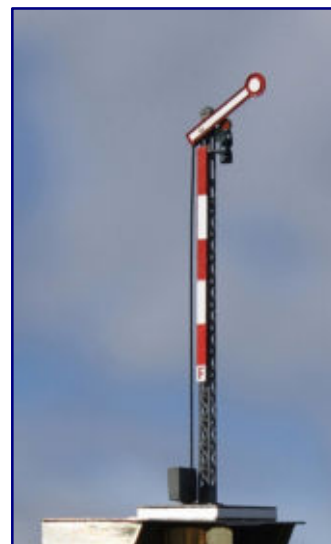


Bei Manfred Forst bewegen sich auf den Schaustücken meist auch die Autos – so auch in diesem Fabrikkomplex, der interessante Beladeszenen bereithält (Bild oben). Günter Falkus hatte sein Diorama ebenfalls weitergebaut und wusste neben dem darin verkehrenden, stark gealterten Märklin-Zug nun auch mit fahrenden Schiffen und Feldbahnen zu bestechen (Bild unten). Ganz unten rechts ist das in Altenbeken gezeigte Muster eines Flügelsignals von Bahls Modelleisenbahnen zu sehen. Foto: Michael Bahls

Wie bei Manfred Forst sorgte der an der Unterseite versteckte Magnorail-Kettenantrieb mittels Magneten für die Bewegung der Objekte auf der Oberfläche.

Ruhig und gleichmäßig zogen ein Feldbahnzug und ein Flussschiff mit Schleppkahn durch die weitgehend fertiggestellte Landschaft. Auch eine stark betriebsverschmutzte Tenderdampflok der Baureihe 89 mit zwei Talbot-Selbstentladewagen war im Ge-schehen zu entdecken.

Am Gemeinschaftsstand von Aspenmodel und Bahls Modelleisenbahnen fanden wir das erste Muster eines Flügelsignals, das Michael Bahls auf einem Plexiglassockel arrangiert hatte, um auch die Mechanik seines Kleinods zeigen zu können, die im Anlagenbetrieb mittels Servoantrieb bewegt werden soll.



Gestaltungskünstler sind die verschiedenen Mitglieder des Stammtisches Blomberg, die fast die gesamte Querseite der Halle belegten. Hier gab es verschiedene Einzelanlagen und Module verschiedener Erbauer um Raimund Meiseberg, Hans-Joachim Rüssel oder Stefan Schulz zu sehen.



Ebenfalls nach Motiven der Höllentalbahn hatte Stephan Schulz (Stammtisch Blomberg) seine Anlage gebaut. Er wie auch seine Stammtischbrüder wussten durchweg mit besonders fein gestalteten Exponaten zu überzeugen.

Besonders hervorheben möchten wir an dieser Stelle eine weitere Anlage nach Motiven der Höllentalbahn, die in diesem Fall von Stephan Schulz gestaltet worden war. Eine schwere Tenderlok der Baureihe 85 mit Detailsteuerung von Bahls schleppte hier einen typischen Personenzug durch die schöne Landschaft dieser Region.



Originalfotos der Vorbildanlage halfen beim Wiedererkennen der Szenen auf Jürgen Wagners Nachbildung des Museumsbahnhofs Almstedt-Segeste.

An diesen Stand schloss sich eine neue Anlage von Jürgen Wagner an. Sie zeigte einen Museumsbahnhof nach realem Vorbild. Dem Erbauer bestens bekannt, hatte er hier die Anlagen des Museumsbahnhofs Almstedt-Segeste (bei Hildesheim, Großraum Hannover) umgesetzt.

Zu den größeren Vertretungen der Ausstellung gehört auch der Stand des Stammtisches Untereschbach e.V., in dessen Mitte auch Heinz O. Schramm (HOS-Modellbahntechnik) seine Neuheiten und weitere, lieferbare Zubehörteile zeigte. Zu den weiteren Schaustücken gehörte hier eine liebevoll gealterte Kokerei des Vereinsvorsitzenden Dietmar Stäbler, das den Charakter eines restaurierungswürdigen Industrie-denkmals besaß.



Auf dieser Schauanlage herrschte reger Betrieb auf Schiene und Straße: Hermann Kammler (Stammtisch Untereschbach e.V.) führte hier seine fahrenden Busse und LKW vor, für deren Grundlagenarbeit wir ihn letztes Jahr ausgezeichnet haben.

Hermann Kammler führte fahrende Busse und Lastwagen auf einer neuen Vorführanlage vor, auf der die Bahn nur eine Nebenrolle spielte.

Der Straßenverkehr hingegen bewegte sich auf mehreren Ebenen der gebirgigen Landschaft, durch die mittig ein Fluss mit ebenfalls bewegtem Kahn führte.

Zur selben Runde gehört auch das Ehepaar Michael und Gabriele Klingenhöfer, die im selben Gang ihr unter Creativ-Modellbau Klingenhöfer bekanntes Figuren und Bausatzprogramm zeigten.

Häufig greifen ihre Kreationen jahreszeitliche oder saisonale Themen auf, was auch hier zu einem überaus aktuellen Programm führte.



Den morbiden Charme eines renovierungsbedürftigen Industriekulturdenkmals verbreitete die stillgelegte Kokerei von Dietmar Stäbler (Stammtisch Untereschbach e.V.).

Bekannte Gesichter waren auch Götz Guddas mit dem Arrangement „Von Güglingen nach Sägethal“ mit vielen Knopfdruckaktionen für Kinder und Harald Hieber mit seiner Anlage „Drachenstein“, die neben ihrer guten Gestaltung auch mit der enormen Tiefenwirkung durch den gelungenen Fotohintergrund aus dem Atelier Dietrich bestach.

Die Besucher anzusprechen wusste auch die große Modulanlage des Z-Stammtisches Rhein-Ruhr (ZSRR) mit ihren Motiven aus dem Ruhrgebiet und Bergischen Land.

Gleichzeitig war sie Gastgeber für Schauläufe der Eigenbau-Modelle aus dem Train Model Club Pečky in der tschechischen Republik.

Tüftler Vačlav Podracký hatte die Diesellokomotiven mit den Spitznamen „Bison“ (Klasse 753 der CZ), „Bardotka“ (Klasse 751 der ČD Cargo) und „Taucherbrille“ (Klassen 750, 752 und 754; auch „Brillenschlange“ genannt) konstruiert und ihre Gehäuse in Resin gegossen.

Ausführlich hatten wir im Februar über die Neuheiten und Planungen bei Avantgarde-Modellbau (Phillip Meyer) berichtet.

Zusätzlich zum gezeigten Kaufangebot war am Stand ein fein gestaltetes Diorama zu sehen, auf dem viele der laufenden Entwicklungen bereits betrachtet werden konnten, darunter Farn und die typische Vegetation, wie wir sie häufig am Waldrand finden.

Eine Erdbeertorte schnitt das Duo Horst Werstadt / Hannelore Hafermalz wenige Meter weiter an. Wörtlich zu verstehen war das nicht, denn das lecker ausschauende Konditorienwerk war keinesfalls genießbar, sondern eine kleine Modellbahnanlage aus bekannten Materialien, aber mit ungewöhnlicher Oberflächengestaltung.

Nachdem sein Z-Car-System von KK Producja Ende 2017 große Aufmerksamkeit erhielt und bereits auf einigen Veranstaltungen gezeigt und vorgeführt wurde, ließ es sich Oliver Kessler nicht nehmen, persönlich in Altenbeken zu erscheinen und es dort vorzuführen. Mitangereist aus Polen war Maciej Gawecki, der eine schöne, ländlich geprägte Tischanlage mit polnischen Motiven zeigte.

Eine ungewöhnliche Idee hatte Raffaele Piccolo aus Genua: Nachdem er bereits zwei Anlagen in Bilderrahmen verbaut hatte, nach „Schwindeltaal“ auch ein US-Motiv mit hoher Holzbrücke, beeindruckte ihn eine alte Postkarte im Schwarz-Weiß-Druck. Sie zeigte offenbar das Altenbekener Viadukt oder eine Brücke ähnlichen Baustils.



Bild oben:

Seit einiger Zeit widmet sich Götz Guddas wieder verstärkt dem Umbau von Straßenfahrzeugen. Jüngstes Werk seiner Begierde war dieser historische Deutz-Traktor vom 1zu220-Shop.

Bild unten:

Aus tschechischem Eigenbau stammen diese drei Modelle der „Taucherbrillen“ und das Gehäuse des „Bison“ (vorne).



Bild oben:

Auf der Anlage des ZSRR war am Samstag zeitweise auch die Klasse 749 „Bardotka“ der ČD mit einem Intercity unterwegs, gebaut von Vačlav Podracký.

Bild unten:

Perfekte Vegetation ist das Markenzeichen von Phillip Meyer (Avantgarde Modellbau), wie er auch in Altenbeken mit einem neuen Diorama wieder unter Beweis stellte.

So beschloss er, auch ein Tal überspannendes Viadukt in einen weiteren Rahmen zu setzen. Außergewöhnlich an dieser Idee war, dass er den gesamten Modellbau konsequent im Schwarz-Weiß-Stil vollzogen hat, einschließlich des gezeigten Flügelsignals. Wer genau hinschaute, konnte sehen, dass einzig die etwas gedimmten Signallichter davon abwichen! So durfte gelegentlich auch eine Zuggarnitur verkehren, die andere Farben als Schwarz, Weiß und Grauschattierungen zeigte.

Bleibt auf unserem Rundgang noch ein Besuch im Nebenraum zu absolvieren. Hier stießen wir auf Graham Jones mit dem Z Club GB.

Er zeigte eine seiner bestens bekannten Anlagen nach englischen Kleinstadtmotiven. Als Überraschung präsentierte er aber auch das Gehäuse einer englischen Satteltankdampflok aus Messing.

Nicht anzusehen war ihm, dass es in 3D-Druck-Technik hergestellt worden war und so weitere Perspektiven für diese noch junge Technik aufzeigte.



Ein Kuchen zum Fest: Diese Erdbeertorte war allerdings nicht zum Anschneiden gedacht!

Wieder mit dabei waren auch die Eisenbahnfreunde Lippe e.V., die dieses Mal ihre Anlage „Bremerhaven Columbuskaje“ dabei hatten. Der Kai am Hafen mit Schienen, Eisenbahnfahrzeugen und Schuppen verdeutlichte sehr anschaulich die Größe von Hochseeschiffen, denn ein solches durfte in dieser Zusammenstellung natürlich nicht fehlen.



Skurrl, aber perfekt umgesetzt war das neueste Werk von Raffaele Picollo aus Genua: Inspiriert von einer uralten Postkarte wagte er sich an den Bau eines Viadukts im Stile der Vorlage aus Altenbeken. Wie die Kartenvorlage, so ist auch die Anlage im Bilderrahmen komplett in Schwarz-Weiß gehalten.



Bild oben:

Die Eisenbahnfreunde Lippe e.V. zeigten „Bremerhaven Columbuskaje“, ein Diorama, dessen Gebäude im Papiermodellbau entstanden sind.

Bild unten:

Zur Darstellung dieses Vereins gehörte auch diese Jugendarbeit von Marvin Schneider, mit dem er am Miba-Wettbewerb „Reif für die Bühne“ teilgenommen hatte.

Ausgestellt war aber auch noch eine Jugendarbeit dieses Vereins, das am Ende der Anlage gezeigte Diorama im Guckkasten hatte am Wettbewerb „Reif für die Bühne“ der Miba teilgenommen. Die größte Fläche des Nebenraums beanspruchte aber die Anlage des Stammtisches Berlin-Brandenburg.

Das erscheint zunächst verwunderlich, weil es sich um ein weiteres Arrangement aus Stammtischbrettchen handelte. Die Berliner verstanden es aber auch vor zwei Jahren schon sehr gut, das Gezeigte durch das Kombinieren der Streckenteile mit gleislosen Gestaltungssegmenten in die Tiefe zu bauen.



Bild oben:

Dem mit Messing 3D-gedruckten Lokgehäuse von Graham Jones (Z Club GB) ist seine Fertigungstechnik nicht anzusehen. Zum Vergleich hat er dahinter eine fertiggestellte und lackierte Dampflokomotive gestellt.

Bild unten:

Berliner Motiven hat sich die Stammtischbrettchen-Anlage des ZIST 1 verschrieben, wie auch am vorbeifahrenden Halbzug der S-Bahn unschwer zu erkennen ist.

So gab es auch dieses Mal viele städtische Motive nach Anregungen aus der Hauptstadt zu sehen, dazu Kanalbrücken und auch Sehenswertes aus den grüneren Randbezirken. Passendes Rollmaterial wie der Dieseltriebzug Baureihe 601 als IC Max Liebermann der Deutschen Reichsbahn oder ein aus vier Viertelzügen zusammengesetzter Zug der Berliner S-Bahn aus Eigenbau ließen keinen Zweifel aufkommen, wo diese Szenen spielen sollten.

Leider war auch dieses Treffen wieder viel zu schnell vorbei, doch an den Abenden vor und während der Veranstaltung finden sich ja auch beim gemeinsamen Essen viele Gelegenheiten für gute Gespräche. Und wie eingangs schon erläutert, eine weitere Auflage haben alle Teilnehmer fest eingeplant. Auch aus Besuchersicht haben wir klar vernommen, dass die Qualität des Gezeigten auch dieses Mal weiter gestiegen ist und Altenbeken zur Visitenkarte der Spurweite Z macht!

Kommerzielle Aussteller in Altenbeken:

<http://www.americanzline.com>
<http://www.archistories-shop.de>
<http://www.artitec.nl>
<http://www.aspenmodel.de>

<http://www.avantgarde-modellbau.de>
<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>
<http://case-hobbies.de>
<http://www.fr-model.de>

<http://www.hagemodell.hu>
<http://www.heckl-kleinserien.de>
<http://www.hos-modellbahntechnik.de>
<http://www.klingenhoefer.com>

<http://www.komi-miniaturen.de>
<http://www.luetke-modellbahn.de>
<http://www.maerklin.de>
<http://www.modscholz.de>

<http://www.passmann.com>
<http://www.rokuhan.de>
<http://www.rolfs-laedchen.de>
<http://www.spur-z-atelier.de>

<https://toy-tec.de>
<http://www.trafofuchs.de>
<http://www.velmo.de>
<http://z-car-system.de>

<http://www.zcustomizer.de>
<http://www.zettzeit.ch>
<http://www.z-railways.de>
<https://www.zsrr.de>

<http://www.1zu220-shop.de>
<http://www.3d-labs.de>

Seiten ideeller Aussteller:

<http://www.eisenbahnfreunde-lippe.de>
<http://www.forstberg.de>
<http://www.modelluwe.de/Zist1/index.html>
<http://www.ratimo-z.de>

<http://www.picollo.it>
<http://www.stammtisch-unteresbach.de>
<http://www.szmp.cz>
<http://www.z-lights.de>

<http://z-stammtisch-bayern.de>
<http://www.1-220-modellbahn.de>



Blick auf die schöne Anlage nach polnischen Vorbildern von Maciej Gawecki (Bild oben) und beide Ansichten des Märklin-Sonderwagens der ZFI zur diesjährigen Veranstaltung (Bild Mitte und unten).



Wir suchen eine Übersetzerin / einen Übersetzer per sofort auf ehrenamtlicher Basis.

Trainini ist eine kostenlos angebotene, nicht kommerziell erstellte Zeitschrift für alle Freundinnen und Freunde von Modellbahnen der Spurweite Z und ihres großen Vorbilds. Mit dem Jahrgang 2018 erscheint Trainini auch in einer englischsprachigen Auflage. Es wird von einer ehrenamtlich tätigen Redaktion und vielen freiwilligen Helferinnen und Helfern produziert, die regelmäßig oder projektbezogen mitwirken. Unser Antrieb ist das gemeinsame Hobby, unsere Motivation die Zufriedenheit unserer Leserinnen und Leser, gute Kontakte zu Modellbahnern und Herstellern sowie eine freundschaftliche Verbundenheit der gesamten Mannschaft. Werden auch Sie ein Teil davon!

Diese Fertigkeiten sollten Sie mitbringen:

- deutschsprachige Artikel in ihrem Sinn erfassen können
- ein technisches Grundverständnis
- sichere Sprach- und Rechtschreibkenntnisse (Deutsch und Englisch, Englisch als Muttersprache bevorzugt)
- Kollegialität und gute Teamfähigkeit wegen aktiver Abstimmung mit der Redaktion und Ihrem Übersetzerkollegen

Unsere Redaktion besteht aus drei Personen, ein Übersetzer für die Übersetzungen zur "International Edition" steht uns gegenwärtig zur Seite. Den zeitlichen Umfang, mit dem Sie sich hier einbringen, bestimmen Sie selbst. Wichtig ist, dass Sie zu uns und wir zu Ihnen passen. Wenn wir Ihr Interesse geweckt haben, Sie Ihre Freizeit sinnvoll und mit Freude gestalten möchten, dann schreiben Sie uns oder fragen, was Sie noch wissen möchten: Redaktion Trainini, Herrn Holger Späing, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; E-Mail: redaktion@trainini.de. Wir freuen uns!

Nicht nur eine Fortsetzung Messe in Dortmund

Nur wenige Tage nach dem großen Schaulaufen in Altenbeken rief die Intermodellbau in Dortmund zu einem Messebesuch. Auch dort gab es wieder einiges für unsere Baugröße zu sehen und zu entdecken. Überschneidungen zum Treffen wenige Tage zuvor gab es glücklicherweise nicht. Wagen Sie mit uns einen Messerundgang über die weltgrößte Modellbauausstellung.



Obwohl die Intermodellbau zu ihrem 40. Jubiläum um einen Tag verkürzt wurde, wirkte sich dies nicht negativ auf die Besucherzahlen aus. Rund 77.000 Besucher zählte der Veranstalter Westfalenhallen Dortmund zwischen Donnerstag, 19. April und Sonntag, 22. April 2018. Statistisch durfte er nun sogar damit glänzen, die durchschnittliche Besucherzahl je Messetag gesteigert zu haben.

Dazu beigetragen hat sicher auch die erst- und bislang einmalige Aktion, dass Inhaber von Vorverkaufskarten, die durch Ihre Bestellung identifizierbar sind, am Sonntag die Ausstellung gratis noch ein zweites Mal besuchen durften. Ebenso gibt es seit einigen Jahren kostenlose Besuchsangebote an angemeldete Schulklassen.

Ein nachdenklicher Kommentar in eigener Sache

Die Messe Westfalenhallen Dortmund bleibt mindestens bis in den Herbst 2018 eine große Baustelle. Außerhalb der Hallen war diese Messe daher von Provisorien und leider auch Abstimmungsproblemen geprägt: Da wurden bezahlte und fest zugewiesene Ausstellerparkplätze als besetzt gemeldet, wie wir als Zeuge erleben mussten. Ebenso befindet sich der Presseparkplatz jeden Tag und je nach Laune und Kenntnis der Ordner woanders. Im Zweifelsfall war der „Presseparkplatz“ nach deren Aussagen um 8:45 Uhr bereits besetzt.

Betroffene Parkplatzsuchende jeder Couleur wurden auf einen weit abseits gelegenen Parkplatz verwiesen, wo dann erneut die Tagespauschale zu kassieren versucht wurde. Wer Ausrüstung in die Hallen schaffen musste und betroffen war, durfte sich dann mit sperrigem Gerät auf einen langen Marsch machen.

Doch auch an den teilweise ebenso provisorischen Eingängen kam es dann zu weiteren Überraschungen: Durften die Aussteller selbstverständlich vor der Öffnungszeit ihre Stände aufsuchen, wurden wir Pressevertreter zurückgewiesen und durften uns mit Gepäck brav in die Schlangen einreihen, bis um 9:00 Uhr dann ein dichtes Gedränge in die Hallen einsetzte, denn jeder Schnäppchenjäger möchte schließlich der Erste sein – glücklich, wer danach keine Schäden an seiner Ausrüstung zu beklagen hatte!

Seitens der Messeleitung hieß es auf Nachfrage, dies sei auf Wunsch der Aussteller so geregelt worden und eigentlich auch in früheren Jahren Vorgabe gewesen, nur in der Praxis nicht konsequent genug gelebt worden. Darüber können wir nur enttäuscht den Kopf schütteln, zumal uns dies von anderen Modellbau-, Spielwaren- und Modellbahnmessen so nicht bekannt ist. Und es macht auch keinen Spaß, teure Zeit zu verplempern und für Schäden noch draufzuzahlen.

Gerade für die großen Aussteller ist es sonst Usus, Pressevertreter vor dem Einlass der Besucher zu Fototerminen zu bestellen. Das kann in Dortmund wohl nicht (mehr) funktionieren, solange sich kein Ordner findet, der seine Pflichten weniger ernst nimmt.

Zur Farce werden diese Regelungen aber angesichts nicht weniger Stände, die wir auch um 9:15 Uhr noch aufgehängt vorfanden – offenbar hatten diese Aussteller verschlafen oder den morgendlichen Berufsverkehr im Umfeld des Veranstaltungsortes gewaltig unterschätzt. So war auch einer der angeblich besetzten Ausstellerparkplätze zur selben Zeit gerade mal zu einem Viertel gefüllt.

Liebe Messeleitung, hier hakt es gewaltig! Mir ist unverständlich, warum ausgerechnet vor dem ersten Messetag Pressevertreter von Vertretern ihrer Kommunikationsabteilung durch die Hallen geführt werden. Stören sie an den halb aufgebauten Ständen mit offenen Vitrinen und nahezu frei zugänglichen Modellen weniger als 30 Minuten vor dem morgendlichen Einlass?

Wenn ich mir etwas von Ihnen wünschen darf, dann bitte ich um fest zugeordnete Stellplätze in fußläufiger Entfernung zur Halle oder alternativ um eine Anfahrts- und Kurzparkzone, in der schwere Ausrüstung entladen und in die Halle gebracht werden kann.

Ein kleines Trostpflaster wäre es schon, wenn alle Parkplatzwächter zumindest die Abstellberechtigungen kennen und akzeptieren würden, denn dieses Wissen nimmt mit wachsender Entfernung zur Halle leider auch noch überproportional ab. Nur noch mal zur Erinnerung: Den Pressevertreter haben Sie keinen Parkplatz explizit und fest zugewiesen. Bereiten Sie der Willkür bitte dringend ein Ende!

Holger Späing, Chefredakteur

Besonders am Donnerstag wurde es sehr eng in den Hallen 4 und 7, in denen die Modellbahnsparte angesiedelt ist, aber da war die genannte Option noch nicht bekannt, weil sie im Vorfeld nicht angekündigt worden war.

Offenbar trafen sich die Schnäppchenjäger und Fachkundigen, die sonst den Mittwoch oder Donnerstag genutzt hatten, nun an einem einzigen Tag – vielleicht in der Erwartung, dass es zum Wochenende noch voller sein könnte.

Der Stimmung tat es keinen Abbruch. Wer immer ein Herz für den Modellbau gleich welcher Sparte hatte, war hier gut aufgehoben, suchte das Fachgespräch oder knüpfte Kontakte.

Auch fremde Sparten und Baugrößen sind immer wieder geeignet, um sich Ideen zu holen oder neue Ansätze für technische Problemstellungen zu finden.

Aus Sicht der Modellbahner betrifft dies besonders den Feuerwehr-, Kirmes-, Zirkus- und Plastikmodellbau, aber auch den Kartonmodellbau, der häufig nah an unserem Maßstab unterwegs ist.

So sind wir jedes Jahr aufs Neue beeindruckt von den Dioramen, die Bernhard P. Schulte aus Hagen baut. Dieses Mal führte er uns einen Museumshafen vor, der ohne Vorbild entstanden war und das Zusammenführen sehr unterschiedlicher Schiffstypen erlaubt.

Ebenso beeindruckend war die im Spur-Z-Maßstab erbaute Hamburger Deichstraße kurz nach der vorletzten Jahrhundertwende. Umgesetzt hatte sie Manfred Krüger aus Hanau. Ortskundige des Stammtisches „team Z hamburg“ erkannten sie sofort wieder und waren der Meinung, dass sich gar nicht so viel im Erscheinungsbild geändert habe.

Das Angebot für den Modellbahnnachwuchs erwies sich im Gegensatz zu jenem im LKW-, Flugzeug- und Schiffsmodellbau etwas verändert: Das im letzten Jahr erstmals durch den BDEF angebotene Rangierspiel fand nun in der Obhut seines Erfinders „Meister Johannes“ aus den Niederlanden statt.

Die Bastelstationen vom Junior College Europa vom BDEF waren jetzt in Halle 8 zu finden und zeigten sich auch inhaltlich verändert: Noch und der dieses Mal nicht anwesende Hersteller Busch fielen als Unterstützer aus, womit nur Auhagen, Faller und Viessmann übrigblieben. Stellten Auhagen und Faller



Bild oben:
Dem Papiermodellbau entstammt die Hamburger Deichstraße von Manfred Krüger im Maßstab der Spurweite Z.

Bild unten:
Das Junior College Europa des BDEF war dieses Mal in der Halle 8 zu finden.



Bild oben:

Ein Blick in den Museumshafen von Bernhard P. Schulte zeigt die Vielfalt der Exponate und den guten Besucherzuspruch dieser Ausstellung.

Bild unten:

Michael Bahls führte in Dortmund seine neue Magnetkupplung am Beispiel dieser beiden Reisezugwagen von Märklin vor.

unverändert kostenlos ihre Bausätze bereit, mussten die Betreuer für Kibri- und Vollmer-Bausätze wieder einen Beitrag von 2 Euro kassieren.

Beim in Sichtweite ebenfalls vertretenen Jugendamt Dortmund waren die Bauangebote des von Revell unterstützten Bastelprogramms ähnlich und durchweg kostenlos. Die Platzierung beider nahezu identischen Angebote so nah beieinander darf als wenig geschickt bezeichnet werden. Als eher unglücklich erwies sich auch die gewählte Halle, denn vor dem Wochenende war es hier auffallend ruhig. Die räumliche Aufteilung des Vorjahres kam augenscheinlich erheblich besser an.

Ansonsten gab es viel zu sehen, das zu erwarten war und Besucher schließlich auch gezielt hierherziehen sollte: Die Stände der großen und für uns wichtigen Anbieter wie Faller, Lütke Modellbahn, MBZ,



Stellvertretend für die gelungenen Anlagen der größeren Spuren zeigen wir eine Szene der Anlage „Stirmouth“ von der Modellspeervereinigung Midden – Limburg (Baugröße 0n30; Bild oben) und eine von den Reviermodulen, die das Ruhrgebiet im Zeitalter der Montanindustrie zeigen (Baugröße H0; Bild unten).

MKB-Modelle, Noch oder Viessmann zeigten ihr Programm mit den Jahresneuheiten oder boten Messeschnäppchen. Märklin stellte zusätzlich noch die Sommerneuheiten aus – siehe auch unsere Meldung im letzten Artikel.



Zentrale Sommerneuheit bei Märklin ist ein ICE 3 der Baureihe 406 mit neu konstruierten Wagenübergängen. Auch die beim Vorbild nachträglich installierten Kästen der Klimaanlage auf dem Dach werden nun endlich nachgebildet.

Modellplan stellte seine Collection Märklin Spur Z auf dem neusten Stand von 2018 vor, zu dem auch ein geändertes Erscheinungsbild der Anwendung zählt. Frisch in die Spur Z eingestiegen ist auch der Aussteller „Das Kantoor“, wie wir bereits im Rahmen des Berichts aus Nürnberg in der Februar-Ausgabe erwähnt hatten.



Auch für die Spur Z zeigte Karl-Heinz Büttner diverse Ladegüter für Märklin-Güterwagen.

Am Gemeinschaftsstand von Aspenmodel und Bahls Modelleisenbahnen bot sich die Gelegenheit für Fachgespräche, bei der die neu vorgestellte Magnetkupplung für vierachsige Reisezugwagen ausgiebig betrachtet wurde.

Als wahre Entdeckung erwies sich der Stand der Kölner Modell-Manufaktur von Martin Röhrig: Dort fanden sich nicht nur Ablagesysteme „Moba-Trans“ für Kisten und Koffer, sondern auch ein großes Angebot von über 7.000 historischen Werbemotiven, die auch für die Nenngröße Z darstellbar sind.

Sie decken Bereiche von Lebensmitteln, Dingen des täglichen Lebens und Filmplakate für einen Zeitraum von 1896 bis in die neunziger Jahre ab!

Bücher aus Abverkäufen oder auch preisgünstige Mängel Exemplare gab es neben den regulären Verlagsprogrammen beim EK-Verlag, Geramond wie auch der VG Bahn. Auf jeden Fall sehenswert waren die ausgestellten Modellbahnanlagen, unter denen wir stellvertretend für die größeren Spurweiten die Reviermodule (Baugröße H0) und die Anlage „Stirmouth“ der Modelspoorvereniging Midden – Limburg (Baugröße 0n30) nennen möchten.



Die Nenngröße Z war in Dortmund unter anderem durch Wolf-Ullrich Malm mit der Anlage „Buntekuh“ vertreten, die einen Lübecker Stadtteil zum Vorbild hatte. Hier durfte auch mal die schwedische Ellok Ra mit einem Containerzug fahren.

Fachvorträge und Seminare ließen sich wieder in einem separaten Areal der Halle 7 besuchen, in der auch die Händler von Neu- und Gebrauchtware samt weiterer Anlagen zu finden waren. Werkzeuge boten die Firmen Heiko Wild und Johndee an, feinmechanische Schrauben gab es bei Minischrauben Thomas Heider.

Ein uns zuvor unbekannter Ladegutanbieter namens Karl-Heinz Büttner stellte sich ebenfalls auf der Messe vor und hatte auch eine Auswahl an Spur-Z-Einsätzen für verschiedene Güterwagen dabei. Zum präsentierten Angebot gehörten etwa Kohle, Schrott oder Schotter für verschiedene Waggonbauarten aus dem Märklin-Programm. Ebenso nicht auf dieser Ausstellung fehlen durften Heckl Kleinserien und Saller-Modelle.

Als für viele Interessenten hilfreich erwiesen sich die Vorführungen von Gwendal Theis, Inhaber der Firma Microrama Miniatur. Sein spezielles Gestaltungsmaterial erfordert geringfügig andere Vorgehensweisen bei der elektrostatischen Begrasung und eignet sich auch für das Belauben von Bäumen aus dem leitenden Basismaterial.

Qualitativ zu überzeugen wusste uns das Angebot der Pinselmanufaktur Springer, die Naturhaar- und Synthetikpinsel verschiedenster Größen und Formen für wohl jeden Anwendungszweck anbot. Dazu gab



Das Zählen der Möwen erwies sich als wahre Herausforderung auf dem Diorama „Catharinen Tief“, mit dem Dietmar Allekotte ebenfalls die Spur Z vertrat. Wenn Sie es versuchen möchten, sei noch angemerkt, dass auf diesem Bild nur ein kleiner Teil der Vögel zu sehen ist.

es auch eine umfassende und gute Beratung, wenn Kunden das für sie am besten geeignete Produkt nicht selbst zu identifizieren wussten.

Für die Spurweite Z angetreten waren zudem zwei ideelle Aussteller: Wolf-Ullrich Malm hatte mit seiner Anlage „Buntekuh“ das größere Exponat mitgebracht. Der Name des darauf dargestellten Lübecker Stadtteils leitet sich von einem Bauernhof ab. Im Rahmen einer Stadterweiterung wurde dort in den sechziger Jahren schnell Wohnraum durch Hochhäuser geschaffen.

Ulli stellte auf drei Metern Länge die typische Schrebergartenkultur dar, die die Bahntrassen begleiten, und möchte mit seinem Werk auch auf die sozialen Probleme hinweisen, die mit dieser Art der Stadtentwicklung geschaffen wurde. Einige der Hochhäuser mit den bunten Fassaden sind bereits abgerissen und durch Reihen- oder Einzelhäuser ersetzt worden.

Klein, aber keinesfalls weniger fein, war das befahrbare Diorama „Catharinentief“ von Dietmar Allekotte. Schon seine Tischdekoration verbreitete maritime Atmosphäre und machte neugierig auf das, was da wohl im beleuchteten Guckkasten zu finden war. Zetties wussten längst Bescheid, doch für alle anderen waren die schönen Nordseemotive am kleinen Fischerhafen eine angenehme Überraschung.

Im Wechsel sorgten eine V 100 und eine V 36 mit kurzen Personen- oder Güterzügen für belebte Szenen und willkommene Fotomotive bei den Zuschauern. Ein besonderer Spaß war es, die Besucher zum Suchen und Zählen der Möwen anzuhalten, denn bis dahin hatten sie im Vorbild gar nicht so winzigen Seevögel nicht mal bemerkt. Ganze neun Exemplare brachte der Messeverlauf übrigens zum Vorschein.

Weil Dietmar für menschliche Bedürfnisse und zum eigenen Vergnügen auch mal eine Auszeit brauchte, ließ sich für das Messewochenende noch Standunterstützung rekrutieren. Kristin und Hendrik Späing brachten ihr Diorama „Auf der schwäb'schen Eisenbahn“ mit und stellten es auf freien Flächen des



Kristin und Hendrik Späing freuten sich, ihr Diorama „Auf der schwäb'schen Eisenbahn“ ausstellen zu dürfen. Wer immer sich Zeit nahm, verschiedene Perspektiven einzunehmen und die vielen unterschiedlichen Szenen einzeln zu entdecken, stellte fest, wie geschickt auf dieser Schülerarbeit mit dem gezielten Verdecken der dargestellten Szenen gearbeitet worden ist.

Stands aus. Gern beantworteten sie so manche Frage seitens der Betrachter zu ihrem früh erlernten Können.

Einen Höhepunkt für unsere winzige Nenngröße brachte der Moba-Abend am Freitag mit sich. Zum Messeschluss waren die Verbandsmitglieder und Aussteller wieder zum gemütlichen Beisammensein bei einer Suppe eingeladen.

Genutzt wurde diese Runde für Ehrungen von Vereinen und Personen für langjährige Mitgliedschaften, aber eben auch für die Auszeichnungen der drei bestplatzierten Anlagen des Wettbewerbs „Anlage des Jahres“.

Auf den Seiten des Modellbahnverbands in Deutschland e.V. durfte für die zwölf Anlagen des Monats 2017 abgestimmt werden.

Platz 1 entfiel mit 57 % der abgegebenen Stimmen auf die Moselbrücke von Rainer Tielke in unserer Spurweite Z. Der äußerst detaillierte Nach-



Rainer Tielke (ganz rechts) wurde für die Wahl seiner „Doppelstockbrücke Bullay“ zur Anlage des Jahres 2017 ausgezeichnet und mit einem Scheck über 500,00 Euro belohnt. Die Ehrung übernahmen (v.l.n.r.) Karl-Friedrich Ebe, Helmut Liedtke und Jürgen Wiethäuper vom Moba.

Links zum Beitrag:

<http://www.artitec.nl>
<https://aspenmodel.com>
<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>
<https://www.bdef.de>

<http://das-kantoor.de>
<https://www.efs-badschwartau.de>
<https://www.faller.de>

<http://www.heckkleinserien.de>
<http://www.heikowild.de>
<http://www.johndee.de>
<http://koelner-modell-manufaktur.de>

<http://www.luetke-modellbahn.de>
<https://www.maerklin.de>
<http://www.mbz-modellbahnzubehoer.de>
<http://minischrauben.com>

<http://www.mkb-modelle.de>
<http://www.moba-deutschland.de>
<https://modellplan.de>
<https://www.revell.de>

<http://www.saller-modelle.de>
<https://springer-pinsel.de/>
<http://www.viessmann-modell.com>

Kontaktadresse:

t.b.buettner[at]t-online.de

bildung mit einem perfekten Hintergrund und nun auch noch fahrenden Autos wusste offenbar zu begeistern. Auf der letztjährigen Intermodellbau stellte Rainer sein Werk einem ausreichend großen Publikum vor.

Zusammen mit einer Urkunde zur Erinnerung bekam Rainer Tielke für diesen Erfolg noch einen 500-Euro-Scheck vom Verbandsvorstand überreicht. Wir hoffen, dass unser Fräs- und Bauexperte aus Norderstapel dies als Ansporn nutzt, uns und das übrige Publikum noch mit vielen weiteren Superlativen des Modellbaus zu überraschen.

Z.Scale.Hobo

by ARCHISTORIES®

USA-Type Train Station 'Goldtree' • Z Scale

A world-wide *exclusive* offering from Z.Scale.Hobo, USA



City Side

Track Side

www.zscalehobo.com • +1(949)981-7643

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Fehlerhinweis zur Märklin-Auslieferung:

Auf Seite 32 ist mir ein Fehler aufgefallen, gerade weil Du es extra im Text erwähnst, dass 88437 die ältere Kopfform hat. Das hat das Modell leider nicht, auch wenn es im Prospekt noch richtig abgebildet war.

Das Modell trägt zwar die Ordnungsnummer einer Lok, die den alten eckigen Kopf haben müsste (≤ 298), hat jedoch einen runden Kopf erhalten für die höheren Ordnungsnummern (≥ 299). Das ist leider der gleiche Fehler, wie bei der Lok aus Zugset 81444, auch hier hätte die Lok (Ordnungsnummer 239) entsprechend der Nummer einen eckigen Kopf haben sollen, kam jedoch mit rundem Kopf. Schade, da Märklin ja beide Kopfformen für Z entwickelt hat.

Torsten Scheithauer, per E-Mail

Frage zum Vegetationsartikel der Mai-Ausgabe:

Zunächst einmal herzlichen Dank für Ihr interessantes **Trainini®**-Magazin, in dem ich regelmäßig gerne stöbere. Es ist Wahnsinn, was sich seit meinem Einstieg mit der Spur Z 1995 alles getan hat.

Es wäre sehr freundlich, wenn Sie mir weiterhelfen bzw. meine Anfrage an Herrn Brüggemann weiterleiten könnten. Auf S. 10 und S. 14 Ihres aktuellen Magazins ist ein Foto abgebildet, auf dem Formsignale zu sehen sind. Offenbar handelt es sich um Attrappen. Es würde mich sehr interessieren, wo man diese Signale kaufen kann.



Diese beiden Signale veranlassten unseren Leser zur Frage nach Ursprung und Bezugsmöglichkeiten. Foto: Jochen Brüggemann

Hintergrund ist folgender: Ich würde gerne meine Anlage damit ausstatten und es ist kein Platz für Unterflurantriebe. Habe eine aus zwei Brettern bestehende, zu einem Kasten zusammensetzbare Modellbahnanlage (passender wäre: modellbahnanlagenartiges Bahnhofsmodul), die sich praktisch unter der Wohnzimmercouch verstauen lässt.

Die aufwendige Verkabelung habe ich mit einem unter der Platte fest getackerten und jederzeit wieder leicht zu entfernenden Vlies verdeckt, damit sie keinen Schaden nimmt.

Vorbild ist der Knotenbahnhof Pirmasens Nord (auf dem mein Vater bis 2017 Fahrdienstleiter war), dessen Gleisplan wir in freier Form nachempfunden haben. Ursprünglich sollte es nur ein kleiner



Dieser Bahnhof nach dem Vorbild von Pirmasens wartet noch auf geeignete Formsignale mit flachem Antrieb. Foto: Patrick Jung

Dorfbahnhof werden. So ist es zu erklären, dass die ursprünglich nicht vorgesehenen Schaltpläne leider etwas nahe an die Gleise gerückt sind. Auch das vordere Gütergleis am Plattenrand (auf den älteren Fotos fehlt es noch) habe ich erst nachträglich hinzugefügt.

Später soll es dann mal mit einer eingleisigen Nebenstrecke und der zweigleisigen Hauptstrecke (die jetzt noch am Plattenrand aufhören) weitergehen. Wahrscheinlich mit schmalen Streckenmodulen, die sich beliebig aneinanderfügen lassen. Im Vordergrund steht hauptsächlich der Spaß am vorbildnahen Betrieb und am Nachbau ausgewählter Gebäude. Irgendwann muss auch noch begrünt werden, aber als nächstes kommen erst mal die betriebsnotwendigen Bahnsteige. Anbei einige Impressionen.

Patrick Jung, Dellfeld

Antwort der Redaktion: Es handelt sich um Signal-Modelle von Schmidt, die seit einigen Jahren nicht mehr vertrieben werden. Es gab meines Wissens (mind.) drei verschiedene Modelle, das erste von ihnen hat Jochen Brüggemann eingesetzt:

Art.-Nr. 103	Zweiflügeliges Hauptsignal mit Vorsignal, dreibegriffig
Art.-Nr. 104	Einflügeliges Hauptsignal
Art.-Nr. 106	Dreibegriffiges Vorsignal

Zu finden sind sie allenfalls noch gebraucht über Auktionsplattformen. Eine kostengünstige Alternative, die leichter zu beschaffen ist, wären die alten Märklin-Flügelssignale 8940, die wie gewünscht keinen Unterflurantrieb haben. Oder Sie verlegen sich auf Lichtsignale, da wäre der Anschluss in Ihrem Fall auch leichter zu bewerkstelligen.

Kritik am ersten Digital-Artikel:

Mir hat der Digital-Beitrag sehr gut gefallen. Das einzige, was ich nicht korrekt und missverständlich finde, ist die Beschreibung bei MM und MFX.

MFX ist keine Erweiterung von MM, sondern ein komplett eigenes Protokoll. Der Text „Aufgrund der Unzulänglichkeiten von MM...“ ist missverständlich. Es klingt so, als wären SX und DCC davon nicht betroffen, was aber nicht der Fall ist.

Auch dass MFX sich nicht allgemein durchgesetzt hat ist missverständlich. MFX hat sich sehr wohl durchgesetzt, ist halt auf Märklin/Trix beschränkt. Da mittlerweile das Protokoll freigegeben ist, kommen jetzt auch MFX-fähige Decoder von anderen Herstellern (Uhlenbrock, Zimo).

Stephan Bauer, per E-Mail

Antwort von Andreas Hagendorf (Autor):

MM (Märklin-Motorola, Märklin Digital) besteht, technisch betrachtet, aus zwei Teilen: Dem Datenformat für das Ansteuern von Lokdecodern und dem Datenformat zum Ansteuern von Weichen- und Funktionsdecodern, dieses jedoch mit einer doppelt so hohen Datenrate. Die beiden Decodertypen ignorieren jeweils die Signale des anderen Typs.

Zu Beginn war MM natürlich auf Märklins Drei-Leiter-Wechselspannungssystem der Spur H0 ausgelegt, daher spielte es bei Gleichspannungssystemen gleicher und besonders anderer Spurweiten in Deutschland, Europa und im Rest der Welt keine Rolle. Außerdem war das unidirektionale System anfangs bemerkenswert beschränkt auf 80 Lokadressen, 256 Adressen für stationäre Decoder und nur eine Funktion (meistens Licht).

Zudem war es wenig innovativ, da es keinerlei simulierte Anfahr- oder Bremsverzögerung gab, sondern nur die direkte Umsetzung wie bei Analog. Weiterhin gab es nur 14 Fahrstufen und wegen der speziellen Art der Fahrtrichtungsumschaltung durch Spannungspuls (Fahrstufe 1) keine eindeutige und absolute Bestimmung der Fahrtrichtung, was sich besonders bei Computersteuerung negativ auswirkte.

Über die Jahre hinweg wurde das Protokoll erweitert und die Beschränkungen schrittweise entschärft, bis schließlich im Februar 2004 mit MFX ein modernes, bidirektionales System eingeführt wurde (auch als „Multifunktion Extension“ bezeichnet; zunächst als „Märklin Systems“, dann wieder als „Märklin Digital“ und neuerdings auch als „mfx+“ vermarktet) - mit 16.384 Adressen, 128 Fahrstufen und sehr vielen schaltbaren Funktionen.

Anscheinend ersetzt es nur das Fahrprotokoll, während für das Schalten usw. weiterhin das Datenformat aus MM benutzt wird. Trotz aller Erweiterung und Verbesserung hat sich weltweit DCC durchgesetzt, seit Railcom auch bidirektional. Da Märklin immer noch die wachsende Digitalisierung unserer Spur Z ignoriert, wird sich daran wohl auch nichts ändern.



Das das heute von Märklin verbreitete MFX-Format nur eine Erweiterung des früheren Märklin-Motorola-Formats ist, mag unser Leser Stephan Bauer so nicht stehen lassen.



Altenbeken-Neuheiten von Trafofuchs:

Nach den Möwen, die wir bereits vorgestellt hatten, bietet Trafofuchs nun auch fünf Krähen für Gebirge oder Felder an, die auf Ätzteilen basieren.

Prost zum Vatertag sagen drei Männer bei ihrem feuchtföhlichen Ausflug. Der Mann, der beim Fässchen im Bollerwagen sitzt, hat offensichtlich schon kurz nach dem Start der Runde heftige Kopfschmerzen. Besser geht es dem Mann an der Deichsel, der sich einen kräftigen Schluck aus der Flasche gönnt.



Einsetzbar ist diese Figurenzusammenstellung wohl nicht nur zu Vatertagsausflügen. Auch für den Heimweg von Kneipe, Biergarten oder Trinkhalle ließe sich das Trio wohl arrangieren. Deutlich harmloser wirkt hier das Kind mit Katze. Es fährt sein Haustier im Bollerwagen spazieren.

Das neue Wegekreuz mit Mönch lässt sich mit den Trachtenfiguren oder der Wanderer-Packung dieses Figurenanbieters kombinieren. Zu erwerben sind Neuheiten und das übrige Lieferprogramm unter <http://www.trafofuchs.de>.



Neues von Zmodell aus der Ukraine:

Seit unserem Neuheitenbericht in der Februar-Ausgabe tut sich beim neuen Kleinserienhersteller Zmodell aus der Ukraine wieder einiges. Leider hat er es versäumt, uns direkt

Vatertagsausflug (Bild links oben), Kind mit Katze (Bild links Mitte) und in Ätztechnik hergestellte Krähen (Bild links unten) sind drei der vier Altenbeken-Neuheiten von Birgit Foken-Brock. Fotos: Trafofuchs

zu informieren. Eine kurze Zusammenfassung seiner Ankündigungen im Forum der ZFI möchten wir hier aber dennoch gern geben:

Bereits vor einigen Wochen wurden Gewichte für Märklins US-Ellok GG-1 vorgestellt, die dem leichten Modell zu erheblich besseren Zugeigenschaften verhelfen sollen. Sie werden einfach am vorgesehenen Ort angeklebt, ein doppelseitiges Klebeband guter Qualität ist bereits angebracht.

Die Freunde der ostdeutschen Reichsbahn dürfen sich auf zwei weitere Lokmodelle freuen, nachdem schon für die Baureihe 250 / 155 weitere Versionen angekündigt wurden. In der guten Wiedergabequalität dieses Fahrzeugs, umgesetzt durch Kombination verschiedener Techniken unter Einbeziehen des 3D-Drucks, sollen auch die E 11 / 211 sowie die Diesellok V 180 / 118 erscheinen.

Vorgestellt wurde zudem die russische Doppellok der Klasse VL8, die sowohl bei der Russischen als auch Ukrainischen Staatsbahn im Einsatz steht. Vielleicht hilft das, um unseren Maßstab auch in früheren Ostblockländern etwas stärker zu positionieren?

Ein starkes Stück wird im wahrsten Sinne des Wortes wohl die LKAB-Doppellok (IORE), die auf der Erzbahn vom schwedischen Kiruna aus zur norwegischen Küste unterwegs ist. Sie ist das am meisten fortgeschrittene Modelle des noch jungen Anbieters mit einem sehr hohen Detaillierungsgrad.

Zwei angetriebene Ludmilla-Fahrwerke von Märklin sorgen auch dank acht Haftreifen für Zugkraft, gesteuert werden sie analog oder digital. Wer sich für letztere Version entscheidet, findet im Inneren jeder Lokhälfte jeweils einen eigenen Decoder LDS161388-B von Velmo. Die Beleuchtung der Stirnlichter erfolgt warmweiß mittels LED.



Vorschau auf die Märklin-Sommerneuheiten 2018 auf der nächsten Seite: V 36 der DR als Baureihe 103 (Art.-Nr. 88771) mit fünf zu ihr passenden Erzwagen (82802). Foto: Märklin

Die vielen Ansetzteile bestehen aus Kunststoff, Metall oder wurden in Ätztechnik gefertigt. Zwei Kupplungen (Märklin oder US-Standard) sind verfügbar, die Stromabnehmer wie auch die Scheiben der Antriebsräder sind lackiert. Das Modell erhält sogar eine Führerstandseinrichtung.

Zwei Lackiervarianten (LKAB 133/134 und LKAB 111/112) sind erhältlich, die jeweils industriell im Tampondruckverfahren beschriftet werden. Passende Erzwagen sollen später folgen, um einen kompletten Zug darstellen zu können.

Zur Aufwertung von Märklins Senator-Triebzug (Art.-Nr. 88100) gedacht ist eine neue Innenbeleuchtung mit kurzer Nachleuchtzeit, die für flackerfreies Licht vollkommen ausreicht. Fünf weiße PCB-Platinen, bestückt mit warmweißen Leuchtdioden, gehören zum Lieferumfang und sind auch ohne eigenen Decoder kompatibel zu einem Digitalbetrieb (0 – 15 Volt Gleich- oder Wechselspannung). Sie erfordern keine feste Anschlussrichtung und leuchten daher in beiden Fahrrichtungen.

Eine Kontaktaufnahme ist über die Seite <http://www.facebook.com/Zmodelltrains/> oder die Adresse [zmodell\(at\)ukr.net](mailto:zmodell(at)ukr.net) möglich.

Sommerneuheiten 2018 vorgestellt:

Märklin hat wenige Tage vor der offiziellen Bekanntgabe der Sommerneuheiten für die größeren Spuren bereits in Altenbeken den Schleier für die Mini-Club gelüftet. Mit einem eigenen Sonderprospekt wurden die Ankündigungen für die kleinste Spur dort den Kunden mitgeteilt.

Einen thematischen Schwerpunkt bildet das Angebot für die Epoche IV der Deutschen Reichsbahn in der ehemaligen DDR. Dazu wird die Diesellokomotive V 36 in Form und Farbe angepasst und als Baureihe 103 (Art.-Nr. 88771) angeboten. Technisch bleibt sie unverändert, womit sie warmweiß-roten Lichtwechsel durch LED bietet und vom neuen Glockenankermotor angetrieben werden wird.



Auch die Zetties können auf ihren Anlagen bald einen ICE 3 in voller Länge (88715 / 87715 / 87716) und im modifizierten Zustand verkehren lassen. Foto: Märklin

Zur Seite gestellt bekommt sie eine aus fünf Wagen der Bauart OOtU [6778] bestehende Güterzugpackung (82802). Die Wagen erhalten eine Kurzkupplung. Auch der MM-Jahreswagen 2018 wird traditionell mit den Sommerneuheiten bekanntgegeben. Dieses Mal handelt es sich um einen Knickesselwagen des Typs Zans in blauer Magazinlackierung (80828).

Die Freunde der aktuellen Epoche VI dürfen sich freuen, dass der ICE 3 wieder ins Programm zurückkehrt. Er tut dies mit gründlichen Überarbeitungen, die auch am gezeigten Muster schon weitgehend nachzuvollziehen waren: Technisch wird er auf den Glockenankermotor als neuen Standardantrieb umgerüstet, äußerlich fällt er durch kürzere und dem Vorbild nachempfundene Übergangsnachbildungen sowie die mittlerweile typischen Klimaanlagenkästen auf dem Dach auf.

Aufgeteilt wird der im Vorbild achteilige Zug der Baureihe 406 in eine vierteilige Grundeinheit (88715) sowie zwei je zweiteilige Ergänzungspackungen (87715 & 87716). Die erste der beiden Ergänzungen enthält den für die korrekte Länge noch fehlenden, zweiten 1.-Klasse-Wagen.

Dazu gibt es noch einen neuen Bausatz für den Bau des Reiterstellwerks Kn in Kreuztal (89601). Das Vorbild dieses elektromechanischen Stellwerks liegt an der Rhein-Sieg-Strecke und wurde 1931 erbaut. Heute steht es unter Denkmalschutz. Das bietet dem filigranen Modell einen großen Einsatzzeitraum.

Die aktuellen Neuheiten von American Z Line:

Den Auftakt der Neuheitenauslieferungen macht GE P42 Genesis mit der Betriebsnummer 156 der Amtrak in Phase-1-Lackierung (Art.-Nr. 63507-1). Dabei handelt es sich aber nicht um ein Modell für eine zurückliegende Epoche, sondern eine aktuelle Nostalgielackierung der Bahngesellschaft anlässlich ihres 40-jährigen Bestehens.



Die vordere Nostalgielackierung der GE P42 Genesis von Amtrak ist die aktuelle Mai-Neuheit. Die beiden anderen Lokomotiven folgen im Juni und Juli., Foto: AZL / Ztrack

Ihr folgen noch zwei weitere solcher Nostalgiefahrzeuge gleichen Typs: Phase 2 ist im nächsten Monat an der Reihe, die Phase 3 folgt dann im Juli. Um eine Nostalgiegestaltung handelt es sich auch bei der ES44AC der Norfolk Southern, die die bunten Farben der früheren Interstate trägt (62411-9).

Zu den Auslieferungen gesellen sich noch gedeckte 40-Fuß-Wagen mit außen liegendem Kastengerippe der Canadian Pacific. Sie sind als Einzelwagen (903108-1) sowie in Zweier- (903178-1) und Viererpackungen (913108-1 / -2) zu beziehen. Alle Wagen tragen unterschiedliche Betriebsnummern.

Unseres Wissens bereits ausverkauft ist ein als Sonderveröffentlichung deklarierter Einzelverkauf von zwei roten Gütenzugbegleitwagen C-30-5 der Southern Pacific mit seitlichen Erkern (92011-1S / -2S): Sie wurden zuvor nur in Verbindung mit der Dampflok AC12 mit Stirnführerstand und dem Pacific-Fruit-Express abgegeben. Laut Herstellermitteilung wurde eine Restauflage bei der Inventur gefunden.

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



Blick auf die neue „Goldtree Station“ (Art.-Nr. 101181). Foto: Archistories

Neues Exklusivmodell von Archistories für die USA:

Für amerikanische Dioramen hat Archistories ein fiktives, aber doch sehr typisches Nebenstrecken-Bahnhofsgebäude mit dem Namen „Goldtree Station“ (Art.-Nr. 101181) entwickelt. Seine authentische Wirkung bezieht das Gebäude aus typisch amerikanischen Architekturelementen wie einer Ständerbauweise mit Stülpschalung sowie den sehr fein ausgearbeiteten Details.

Der zweiteilige Baukörper aus repräsentativem Empfangsgebäude und angeschlossenem Güterschuppen wird auf der Gleisseite von einem Pergola-Motiv um-

rahmt. Es handelt sich hierbei um eine exklusive Auftragsentwicklung für Frank Daniels von Z Scale Hobo (<http://www.zscalehobo.com>) und ist daher auf anderen Vertriebswegen nicht erhältlich. Der Schwierigkeitsgrad wird mit mittel angegeben.

Immer passendes Ladegut von Kupper:

Mit aktuellen, per E-Mail verteilten Informationen hält Spur Z Ladegut Josephine Kupper die Kunden immer auf dem Laufenden. Das ist umso wichtiger geworden, als dass das Betreiber-Ehepaar inzwischen nicht mehr auf Messen ausstellt (Siehe auch Altenbeken-Bericht in dieser Ausgabe).

Das Lieferprogramm ist dabei stets auf Märklin Neuheitenankündigungen und -auslieferungen abgestimmt, teilweise werden auch Waggonmodelle von FR Freudenreich Feinwerktechnik in gewohnt hoher Qualität ausgestattet.



Für Märklins Erz-Ild-Wagen hat Spur Z Ladegut Josephine Kupper aktuell passende Eisenerzeinsätze (Art.-Nr. Z-151 - Erz) im Programm, die etwas dunkler als frühere Auflagen wirken (oben). Sie eignen sich zur Vervollständigung der Güterzugpackung mit der Baureihe 44. Auch für die Drehschieberwagen werden verschiedene Beladungen angeboten (Z-145), hier Kohle (unten).

Angesichts des unverändert aktuellen Modells der Güterzugdampflok Baureihe 44 mit sechs Erz-Ild-Wagen Bauart OOtZ 43 sind die derzeit lieferbaren Einsätze vor allem darauf und verwandte Wagentypen abgestimmt. So wird Märklins Güterzug erst mit passenden Erzeinsätzen (Art.-Nr. Z-151) des Jumbos würdig. Für die höhere Fad-Bauart (Märklin 8630 u. a.) gibt es ebenso passendes Füllmaterial (Z-10-2).

Zu guter Letzt sorgt die „helle Schotterladung für Drehschiebewagen“ (Z-145) ähnlich den Märklin-Modellen 82373 für etwas Abwechslung auf den Gleisen. Sie passen perfekt zu Bauzügen für Gleisarbeiten oder holen in längeren Ganzzügen Schotter aus den Brechwerken ab.

Zu finden sind diese Angebote und noch viel mehr Bedarfsmaterial wie Gebrauchtware oder Ersatzteile unter der bekannten Seite <https://spur-z-ladegut.de>.

Blick voraus auf die 35. Internationale Modellbahnausstellung:

In der Koelnmesse findet vom 15. bis zum 18. November 2018 die 35. Auflage der Internationalen Modellbahnausstellung (<http://www.modellbahn-koeln.de>) statt. Geöffnet ist täglich von 9:00 bis 18:00 Uhr, nur am Sonntag schließt die Ausstellung bereits um 17:00 Uhr.

Alle Spurweiten sollten dort vertreten sein, wobei noch keine Exponate oder Anlagen bekanntgegeben wurden. Neben der Modellbahnmesse findet auch wieder ein Echtdampftreffen statt sowie zeitgleich eine größere Lego-Veranstaltung für Kinder und Erwachsene.

Neuheitenankündigungen bei FR Freudenreich Feinwerktechnik:

FR Freudenreich Feinwerktechnik kündigt neue Spitzdachwagen der Serie F an. Ab der 20. Kalenderwoche ist eine Zweierpackung für die Italienische Staatsbahn FS (Art.-Nr. 39.333.22) lieferbar, die für die Epoche II beschriftet ist. Sie wird einmalig in einer Auflage von 30 Einheiten aufgelegt.

Ein in nur 20 Exemplaren produzierter Einzelwagen trägt Schweizer Anschriften (41.333.01) der frühen Epoche III. Es handelt sich dabei um ein Exemplar, das in den Wirren des Zweiten Weltkriegs bei der SBB verblieb und diese gemäß Anschriften nicht mehr verlassen durfte.

Die Herstellerseiten sind unter <http://www.fr-model.de> zu finden.

Märklin-Auslieferungen:

Ausgeliefert sind die fünfteilige IC-Wagenpackung in aktueller DB-Fernverkehrslackierung und mit Inneneinrichtung (87756) sowie der gedeckte Güterwagen GI Dresden mit Werbebeschriftung „Märklin“ (82267).

Bei den weißen IC-Wagen hat Märklin endlich auch die Stirnseiten farblich korrekt wiedergegeben. Die LED-Innenbeleuchtung ist nach uns vorliegenden Eindrücken nun auch flackerfrei gelungen.

Zum Lieferumfang gehören je ein Steuerwagen Bimdzf, Großraumwagen Bpmbz und Bpmz (bis hierher alle 2. Klasse), Bistrowagen Arkimbz und Abteilwagen Avmz (1. Klasse).

Mit warmweißen Leuchtdioden ist nun auch der Beiwagen VS 98⁹ (88171) zum Schienenbus ausgerüstet.



Der Schienenbus profitiert neben seiner umfangreichen Bedruckung nun auch von einer Inneneinrichtung im korrekten Blau sowie LED-Beleuchtung. Ausgeliefert ist aber nur der Steuerwagen (Art.-Nr. 88171).

Das erlaubt einen guten Blick ins Innere des Modells für die Epoche III,

in dem sich nun eine Inneneinrichtung findet, die das typische Blau der Kunstlederbezüge hervorragend wiedergibt und auch das kleine Gepäckabteil sowie Führerpult in den Strukturen berücksichtigt.

Während das Triebfahrzeug VT 989 (88166) noch auf sich warten lässt, fanden bereits Exemplare der Wagenpackung „Starkstrombauzug“ (82101) den Weg zu den Händlern. Diese besteht aus einem Stoffvorrats- (ex G 10) und einem Aufenthaltswagen (ex Württ. Durchgangswagen) sowie zwei Oberleitungsbauwagen auf Basis des R 10 mit Kabeltrommeln und Aufbau aus gelasertem Echtholz.

Märklin-Kundeninformation zu einem Auslieferungsfehler:

Zur in der vorherigen Meldung vorgestellten Wagenpackung „Oberleitungsbau DB“ (Art.-Nr. 82101) erhielten wir eine Kundeninformation des Herstellers Märklin mit der Bitte um Veröffentlichung, um möglichst alle Käufer zu erreichen.

Darin teilt Märklin mit, dass diesem Artikel versehentlich nur jeweils ein Zubehörbeutel grüner und brauner Rungen beigelegt wurde. Die beiden noch fehlenden Zubehörbeutel - je Farbe einer - möge bitte formlos mit Angabe der erforderlichen Menge (=Anzahl wegen evtl. mehrerer gekaufter Packungen) unter service@maerklin.de angefordert werden. Für den Fehler bittet der Hersteller um Entschuldigung.



Klingenhöfer lädt diesen Monat zum Fassanstechen (Art.-Nr. K06) ein und wendet sich damit wieder einem jahreszeitlichen Thema zu.
Foto: C-M-K

Mai-Neuheiten bei C-M-K:

Auch bei Creativ-Modellbau Klingenhöfer (<http://www.klingenhoefer.com>) steht die Mai-Neuheit in einem Zusammenhang mit dem jüngst verlebten Vatertag: Die Männer beim Fassanstechen (Art.-Nr. K06) werden aber noch eine Weile Freude an ihrem großen Biervorrat haben, der zum Zapfen auf einem Tisch bereitsteht.

So wird diese Zusammenstellung sicher auch die eine oder andere Grill- oder Gartenfeier mitaus schmücken können. Mit der warmen Jahreszeit feiern aber auch wieder viele Paare ihre Hochzeit. Auch dafür hat C-M-K verschiedene Figurenarrangements im Programm, die unter dem Reiter Ereignisse → Hochzeit auf den Seiten zu finden sind.

In eigener Sache - Trainini®-Seitenumzug steht an:

Wegen Unzufriedenheiten mit der Anzeige von Störungen sowie Hilfe und Unterstützung haben wir einen Wechsel unseres E-Mail- und Seitendienstleisters eingeleitet und die bisherige Geschäftsbeziehung gekündigt.

Im Zeitraum bis Ende Juli wird zu einem noch festzulegenden Termin der Umzug unserer Seiten und Mailadressen zum neuen Geschäftspartner erfolgen. In diesem Zusammenhang können wir dann auch endlich gesicherte Verbindungen anbieten.

Gleichzeitig werden damit die technischen Voraussetzungen geschaffen, das schon seit Jahren angedachte Umstellen auf ein Redaktions-/Inhaltsverwaltungssystem (CMS / Content Management System) voranzutreiben. Auf diesem Wege bitten wir unsere Leserinnen und Leser um Geduld, falls unsere Seiten tageweise mal nicht erreichbar sein sollten oder E-Mail-Nachrichten temporär nicht zustellbar sein sollten.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:

Holger Späing (Chefredakteur)

Dirk Kuhlmann

Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:

Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:

Martin Stercken

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

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

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

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

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

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

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

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

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