

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Das große Wunschmodell V 200⁰

Wirtschaftswunder auf Schienen
Ein internationales Wochenende



Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

am letzten Monatswechsel fand das 4. Internationale Spur-Z-Wochenende statt. Auch unter dem neuen Ausrichter konnte die Veranstaltung nahtlos an die vergangenen anknüpfen.

Nahezu alle aktuell bedeutenden Spur-Z-Gruppierungen waren als Aussteller oder Besucher anwesend und demonstrierten so ihre freundschaftliche Verbundenheit.

Ein besonderer Erfolg war, dass viele Familien mit kleinen Kindern den Weg in die Eggelandhalle gefunden hatten – und damit hoffentlich die Modellbahner von morgen. Funktionieren kann dies natürlich nur, wenn sie auch zum Mitmachen animiert werden.

Der Stammtisch Bayern hatte damit schon reichlich Erfahrungen sammeln können und sich diese anspruchsvolle Aufgabe in Altenbeken ein weiteres Mal auf die Fahne geschrieben – danke an alle Beteiligten. Möge die Idee viele Nachahmer finden, damit wir uns um die Zukunft der Modellbahn keine Sorgen machen müssen!

Für bleibende Eindrücke sorgte die Auswahl der in Altenbeken gezeigten Schauanlagen. Unverkennbar ist, dass das Niveau des Gezeigten kontinuierlich gestiegen ist. Das sahen auch die Besucher nicht anders, mit denen wir gesprochen haben. Doch der Sprung vom letzten zu diesem Treffen ist dennoch auffallend groß.

Dies wird sich mit Gewissheit auch positiv auf zukünftige Ausstellungen auswirken. Eindrucksvoll unterstrichen wurde auch die Internationalität der Veranstaltung. Liest sich schon die Ausstellerliste sehr europäisch, so stammten die Besucher sogar von drei Kontinenten.

Sollten Sie das Treffen verpasst haben, notieren Sie sich bitte die nächste Auflage im Jahr 2014 schon jetzt im Kalender, denn sie wurde schon vor Ort angekündigt. Einen zusammenfassenden Überblick geben wir Ihnen in dieser Ausgabe. Wer dabei war, wird die vielen Eindrücke sicher umso lebhafter Revue passieren lassen.

Für Eindruck sorgte einst auch die V 200 der Deutschen Bundesbahn. Sie war mehr als eine Paradelok und wurde beinahe zu einem Mythos. Ihre Geschichte erzählen wir in einem eigenen Vorbildartikel.

Darüber hinaus geben wir Ihnen weiterführende Literatur mit auf den Weg. Da es an Büchern nicht mangelt, fällt die Wahl hier bestimmt nicht leicht. Wir haben das aus unserer Sicht beste Werk für Sie ausgewählt.

Und natürlich wollten wir auch wissen, ob Märklins Modell auf der Anlage eine gute Figur macht. Wir haben es getestet und wie immer Stärken und Schwächen gefunden. Die Ergebnisse finden Sie im Modellbericht. Sollten Sie Ihr Modell gleich auf der Anlage fotografieren wollen, haben wir auch etwas Passendes gefunden: die Fotoschule Eisenbahn aus dem Geramond-Verlag.

Ich wünsche Ihnen nun viel Spaß bei der Lektüre!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Die Wirtschaftswunderlok.....4

Vorbild

Durchbruch für die Dieseltraktion.....11

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Die V 200 im EK-Portrait.....19
Lernen von den Meistern?.....22

Impressionen

Die Welt zu Gast in Altenbeken.....24
Zetties und Trainini im Dialog.....43

Impressum.....49

Wir danken allen Lesern, die ihre Zirkuszüge für Fotodokumentationszwecke in Altenbeken bereitgestellt haben sowie unseren Bildautoren für deren Unterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 19. April 2012

Titelbild:

V 200 010 zieht mit ihrem Eilzug am blühenden Rapsfeld (von Noch) vorbei. Die rote Lok bietet vor den gelben Blüten ein gelungenes Fotomotiv. Der Lenz ist da!

Neue V 200⁰ von Märklin im Test Die Wirtschaftswunderlok

Wie keine andere Lokomotive symbolisiert die V 200 das deutsche Wirtschaftswunder. Sie galt als rundum gelungene Konstruktion, folgte konsequent der Formensprache der Fünfziger und konnte sogar Exporterfolge vorweisen. Deshalb wollten wir wissen, ob auch Märklins Modell das Zeug hat, an die große Karriere des Vorbilds anzuknüpfen.

Die V 200⁰ galt lange Zeit als eines der größten Wunschmodelle unter den Zetties. Im Rückblick verwundert es daher, dass Märklin sich so lange Zeit gelassen hat. Obwohl schon in den Achtzigern das stärkere Nachfolgemodell als Baureihe 221 in Alttrot und Ozeanblau-Beige erschienen war, ließ die Ursprungsversion von 1956 weiter auf sich warten.



Lange mussten die Zetties auf eine V 200⁰ warten. Die direkte Gegenüberstellung mit dem bislang letzten Modell der V 200¹ / Baureihe 221 (links) lässt Gemeinsamkeiten und Unterschiede erkennen.

auch die Zetties am Ruhm dieser Lok mit den großen Maschinenraumfenstern teilhaben wollten. Auf den Wunschlisten belegte sie zusammen mit der „Bügefalte“ E 10 und der Schnellzugdampflok Baureihe 01 stets die vordersten Plätze. Dies belegt, welche hohe Wahrnehmung Schnellzuglokomotiven im Allgemeinen unterliegen. Allen drei Kandidaten ist zudem gemein, dass sie wichtige Stützen für hochwertige Züge der Bundesbahn waren.

Aus diesem Kontext heraus lassen sich die hohen Erwartungen an Märklin erklären. Sie bekamen allerdings einen kleinen Dämpfer, als für das Jahr 2009 das Einzelstück V 300 001 angekündigt wurde. Wohl kaum jemand hat damit gerechnet, dass eine weitere Vertreterin dieser Baureihenfamilie schon binnen eines Jahres folgen sollte. Doch Märklin sorgte mit der Ankündigung der Zugpackung 81175 für eine echte Überraschung.

Mit gut einjähriger Verspätung wurden die ersten Modelle zum Jahreswechsel 2011/12 im Handel verfügbar. Die erste Freude währte aber nur kurz, weil gravierende Mängel an den mitgelieferten Personenwagen festgestellt wurden. Betroffen waren die drei Silberlinge (2. Klasse und 1./2.Klasse) der Zusammenstellung, deren Wagenkästen sichtbar verzogen sind.

Nicht wenige Anhänger der kleinen Spur vermissten diese beim Vorbild nach Stückzahlen stärker verbreitete Variante, zumal sie auch eine Idealbesetzung für die im Modell beliebten F-Züge ist.

Ebenso dürfte Märklin selbst erheblich zur Popularität der V 200⁰ beigetragen haben, denn das erste Göppinger H0-Modell erschien bereits ein Jahr nach der Premiere der Vorbildmaschinen.

Dank großer Verbreitung und einer über zwanzig Jahre währenden Katalogpräsenz fand es den Weg in wohl (fast) jedes Modellbahnzimmer.

Insofern ist es verständlich, dass

Für uns bleibt es ein Rätsel, dass solche schwerwiegenden Fehler nicht schon in der Produktion aufgefallen sind. Dass diese despektierlich als „Krummlinge“ bezeichneten Modelle dann auch noch zur Auslieferung gelangen konnten, wirft kein gutes Licht auf Märklins Qualitätskontrolle. So etwas darf sich nicht wiederholen!



Die von Märklin in der Zugpackung 81175 mitgelieferten Personenwagen ergeben eine gut zur V 200 passende Einheit der sechziger Jahre, zumal es sich um zuvor nicht realisierte Ausführungen handelt. Leider wurden die Silberlinge nach einem Produktionsfehler schnell als „Krummlinge“ bekannt.

Eine Nachproduktion und der angekündigte, kostenlose Austausch betroffener Silberlinge durch den Modellbahnproduzenten sind aus unserer Sicht eine Selbstverständlichkeit. Gemessen an Märklins eigenen Ansprüchen aus dem offenen Brief vom September 2011 handelt es sich allerdings um eine viel zu späte Reaktion.

Glücklicherweise sind die beiden grünen Mitteleinstiegswagen nicht von den beschriebenen Mängeln betroffen – im Gegenteil: Sie erfreuen ihre Besitzer mit einer nun korrekt schwarz abgesetzten Unterkante, sauberem Schriftbild und feinen, durch Druck hervorgehobenen Details.

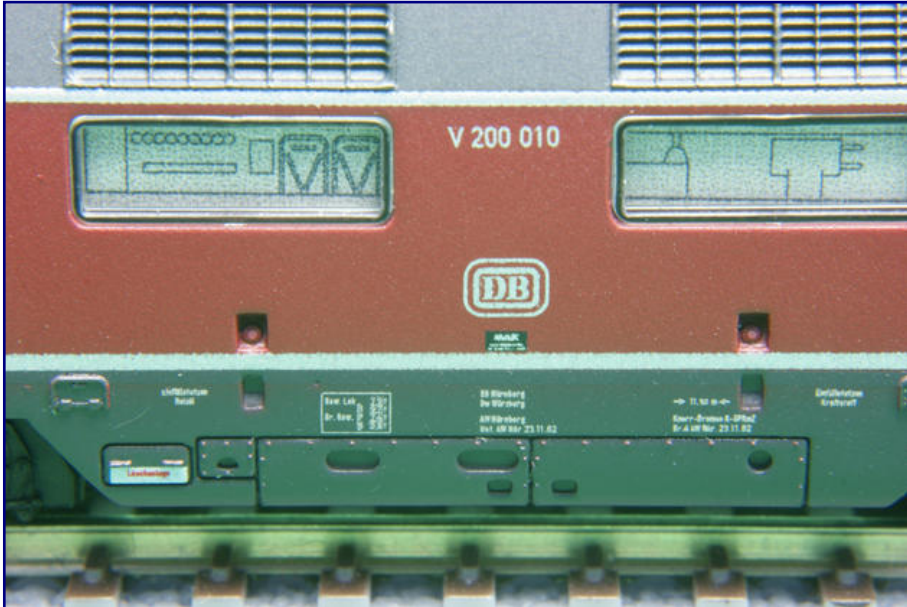
Wichtiger Hinweis zu den Produktionsfehlern der Zugpackung 81175:
Der Hersteller kündigt aktuell im Märklin-Magazin 2/2012 auf Seite 130 nicht nur den Austausch verzogener Silberlinge an, sondern bietet auch eine Lösung für den Tiefzieheinsatz der Verpackung, um Pufferabbrüchen vorzubeugen.
Reklamation und Austausch betroffener Modelle sollen über den Fachhändler erfolgen.

Ausführlich möchten wir uns im Folgenden der Zugmaschine dieses Eilzugs aus den sechziger Jahren zuwenden. Beim Herausnehmen aus der Schachtel fällt uns zunächst der sehr knapp bemessene Tiefzieheinsatz auf. Und in der Tat erweist sich das Wiedereinlegen der Lok als echte Herausforderung.

Nur wenn das Modell exakt waagrecht eingelegt wird, gelingt das Vorhaben unfallfrei. Schon die geringste Abweichung führt dazu, dass es nur einseitig hineinrutscht. Der Modellbahner ist aus Erfahrung mit anderen Märklin-Modellen sicher geneigt, durch leichten Fingerdruck für einen korrekten Sitz im Tiefzieheinsatz zu sorgen. Aber Vorsicht! Im Falle der V 200⁰ führt dies zum Abbruch eines Puffers.

Da das untere Exemplar der so „nachgeführten“ Seite betroffen ist, fällt der Fauxpas meist nicht gleich auf. Das böse Erwachen kommt erst beim nächsten Anlageneinsatz oder, sofern es sich um die Probefahrt beim Händler handelt, zu Hause oder für den nächsten Kunden.

Optisch macht die kleine Maschine einen guten Eindruck. Sie wirkt stimmig und weist ein gutes Lackierbild auf. Auch die silberfarbenen Zierlinien sind rundherum sauber und trennscharf aufgebracht worden. Alle Farben entsprechen den RAL-Tönen des Vorbilds.



Die Anschriften passen zum Einsatzzeitraum um 1964 (Untersuchungsdatum aus dem Jahr 1962), sind lupenrein und vollständig – ein gewohntes Bild bei Märklin.

Beschriftet ist das Modell als V 200 010, einer Lok aus der ersten Bauserie. Sie besaß bei ihrer Auslieferung 1957 den markanten Schriftzug „DEUTSCHE BUNDESBAHN“ auf den Längsseiten.

Als MAK-Lok – Firmenkurzname damals noch in dieser Schreibweise, auf dem Modell korrekt wiedergegeben - trug sie zudem das V der Zierstreifen auf der Front noch in einem abweichenden, größeren Radius, weshalb es im Vergleich zu Lokomotiven aus den Baulosen von Krauss-Maffei weniger spitz erscheint.

Märklin hat bei seiner Modellumsetzung auch diese Feinheit bedacht und richtig umgesetzt.

Die erhabenen Lettern wurden jedoch inzwischen gegen den neuen DB-Keks ausgetauscht. Und das ist so ebenfalls korrekt.



Bild oben:

Einer so starken Vergrößerung der Anschriften halten nur die Modelle weniger Hersteller stand. Bei Märklins V 200 010 zeigt sie feine Details, eine saubere Lackierung und tadellose Bedruckung.

Bild unten:

Die Schürze ist wie beim Schwestermodell der BR 221 vorn offen. Lampenform und Chromeinfassungen sind korrekt. Als MAK-Lok zeigt die Lok einen flacheren Zierstreifenverlauf auf der Stirnseite. Störend ist hingegen die deutlich sichtbare Formentrennkante am Übergang zur Lokseite.

Auch bei der V200⁰ hat es Märklin wieder sehr gut verstanden, einige Merkmale farblich hervorzuheben, um so dem Vorbild möglichst nahe zu kommen.

Dies gilt für die Chromeinfassungen aller fünf Laternen pro Stirnseite sowie die Haltestangen an den Führerstandsauftiegen. Die Rangierergriffe an der Front, die bis auf jeweils einen beim Vorbild verchromt waren, hat Märklin leider nicht farblich abgesetzt.

Erfreulich ist, dass Märklin die Rahmen der großen Maschinenraumfenster nicht mit einer Chromeinfassung bedruckt hat, wie es bei diversen Modellen für die Baugröße H0 geschehen ist. Sie waren beim Vorbild nämlich mit einer Gummidichtung eingefasst – die Umsetzung der Mini-Club-Lok ist also auch in dieser Hinsicht korrekt.



Für den Blick durch die großen Maschinenraumfenster fand sich eine Lösung durch beidseitig auf den Motorblock geklebte Drucke. Die Beleuchtung inklusive Schlusslichts erfolgt durch wartungsfreie LED.

zweidimensionale Nachbildung in Form eines Drucks. So konnte die Illusion von hellgrau lackierten Aggregaten und Anlagen im Inneren eindrucksvoll erzeugt werden. Dieser Druck ist als Aufkleber fest auf den Seitenwänden des Motorblocks fixiert.



Die Seitenansicht zeigt die gute Lösung für die Maschinenraumfenster deutlich. Unterstützt wird der Gesamteindruck auch von stimmigen Proportionen und Gesamtmaßen. Insgesamt darf die Konstruktion damit als gelungen bezeichnet werden.

Beim Betrachten der Umsetzung des im Kunststoffspritzguss hergestellten Gehäuses fällt uns auf, dass einige Gravuren noch deutlich feiner herausgearbeitet wurden als bei der V 300, die wir im Januar vorgestellt haben. Die Abdeckungen der Makrofone direkt über den unteren Laternen sind ein konkretes Beispiel dafür.

Sehr gut getroffen sind auch die typischen Rundungen des Vorbilds, die weniger steil als bei der Nachfolgerin V 200¹ verlaufen. Einziger Makel der Formgebung ist eine sichtbare Trennkante am Über-

Überhaupt sahen wir die seitlichen Maschinenraumfenster als den kritischen Punkt für eine Verkleinerung im Maßstab 1:220.

Wohl bei keiner anderen Lokomotive erlauben die großen Glasflächen einen derart großzügigen Einblick in den Maschinenraum wie bei der V200⁰.

Der Blick auf einen schwarzen Motorblock oder ins Nichts hätte den Gesamteindruck sicher erheblich gestört.

Märklins Konstrukteure haben einen Kunstgriff gewählt, den Jens Wimmel (ZettZeit) als Erster bei der Superung seines Modells der DB-Baureihe 111 entdeckt hatte: eine

gang zwischen Schnauze und Lokseitenwand unterhalb der Streben zwischen Führerstandsseiten- und -stirnfenstern.



Auch beim Blick aufs Dach macht die Lok eine gute Figur. Alle Ausrüstungsmerkmale des Vorbilds finden sich auch beim Modell wieder.

Je nach Lichteinfall fällt dies mehr oder weniger auf. Dennoch ist dieses auch schon von der Baureihe 221 bekannte Phänomen hier optisch etwas stärker ausgeprägt.

Laut Märklin sind die Schieber-einstellungen an den Gussformen dafür verantwortlich. Daher sind wir zuversichtlich, dass sich dies bei den künftigen Varianten noch optimieren lässt.

Wie schon bei der Baureihe 216, die wir in der letzten Ausgabe vorgestellt haben, hat Märklin auch bei seiner V 200 wieder auf eine Nachbildung der Indusi-Magnete verzichtet.

Da die Vorbilder als schnellfahrende Lokomotiven schon bei Indienststellen entsprechend ausgerüstet waren, erscheint dieser Verzicht im Modell nicht nachvollziehbar. Zukünftig geplante Varianten liefern keine Begründung.

Zu platzieren wären die Magnete in diesem Fall aber nicht an den Drehgestellen: Die die Radsätze innen gelagert waren, boten deren Rahmen keine geeignete Montagefläche. Die Bundesbahn installierte sie daher jeweils rechts an der Unterkante des Fahrzeugrahmens im vorderen Bereich der Tankbehälter.

Nahezu perfekt wurden von Märklin die Vorbildmaße eingehalten. Sie sind sicher ein Hauptgrund für das stimmige Gesamtbild, das ihr Modell aus der Zugpackung 81175 besitzt.

Kompromisse finden wir nur beim, bezogen aufs Vorbild virtuellen, Drehzapfenabstand und dem Gesamttradsatzstand.

Hier fehlen jeweils knapp 5 mm. Ursache dafür ist das Unterbringen der Systemkupplung, die für Kuppelungsschacht und -schaft Raum fordert.

Maße und Daten zur V 200⁰ in Serienausführung (ab 1968: Baureihe 220) der DB:

	Vorbild	1:220	Modell
• Länge über Puffer (LüP)	18.470 mm	84,0 mm	83,8 mm
• Größte Breite	3.082 mm	14,0 mm	14,4 mm
• Höhe über SO	4.160 mm	18,9 mm	19,9 mm
• Gesamttradsatzstand	14.700 mm	66,8 mm	62,0 mm
• Drehgestellachsstand	3.200 mm	14,5 mm	14,5 mm
• (Virt.) Drehzapfenabstand	11.500 mm	52,3 mm	47,6 mm
• Raddurchmesser (neu)	950 mm	4,3 mm	5,0 mm
• Dienstgewicht	73,5 – 81,0 t*	---	30 g
• Leistung	2 x 809 kW / 2 x 1.100 PS		
• V _{max}	140 km/h		
• Bauart	B'B' dh		B'B'
• Sifa / Indusi	ja / ja		nein**
• Baujahre	1956 – 1959		

* abhängig von der Motor- und Getriebeausstattung

** Indusi-Magnete nicht nachgebildet

Etwas zu groß ist mit 5,0 mm auch der Raddurchmesser. Die Teile stammen aus Märklins Baukasten und sind zwar hinsichtlich ihres Aussehens perfekt wiedergegeben, passen aber nicht exakt zu jeder

Modellumsetzung, die damit ausgestattet wird. Die geringe Maßabweichung ist dem Modell aber nicht anzusehen und daher vollkommen akzeptabel.

Augenfälliger sind die mal wieder zu kleinen Durchmesser der Pufferteller. Beim Blick auf die Stirnseite sorgt dies dafür, dass das Modell weniger bullig als sein großes Vorbild wirkt. Die verwandte V 300 001 aus gleichem Hause hat gezeigt, welchen Effekt dieses kleine, aber feine Detail hat.

Überzeugen konnten uns auch die Fahreigenschaften des neuen Modells. Dies soll aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass wir mit dem hier verbauten, schräg genuteten Fünfpolmotor in modifizierter Ausführung alles andere als glücklich sind. Mangels Drehmoment reagiert er extrem empfindlich auf winzige Toleranzen an den Getriebebauteilen.

Ein ruhig, langsam und gleichmäßig laufendes Modell setzt daher höchste Präzision bei allen am Antrieb beteiligten Komponenten voraus. Besonders deutlich werden die Schwächen des Motors stets bei Triebzugmodellen, die mit zwei angetriebenen Köpfen ausgestattet sind: Ein ausreichend synchroner Lauf beider Einheiten ist kaum möglich.

Unter diesem Problem haben alle Zetties zu leiden, die ihr Modell in einer Doppeltraktion einsetzen möchten. Bei der V 200⁰ wäre dies durchaus wünschenswert und vorbildgerecht, denn alle Lokomotiven besaßen eine Vielfachsteuerung und waren vor schweren Zügen durchaus zweifach zu finden.



Mit der V 200⁰ bietet Märklin endlich ein Modell an, dass wohl als die typische F-Zug-Lok überhaupt gelten darf. Passendes Wagenmaterial für eine korrekte Zugbildung fand sich in der Vergangenheit bereits im Programm, darunter der hier gezeigte „Hans Sachs“.

Grenzen setzt der Motor natürlich auch in der Zugkraft des Modells. Ein D-Zug mit sechs bis acht Drehgestellpersonenwagen stellte aber in der Ebene kein Problem für die Testkandidatin dar. Damit ist sie nicht nur für den mitgelieferten Eilzug gerüstet. Schwere Fernzüge mit 12 oder gar 14 Wagen dürften die V200⁰ aber sicher überfordern. Weichenstraßen, Kurvenverläufe und Steigungen sind die kritischen Punkte.

An unserem Testmuster scheint dieses Mal alles zu passen. Nur so lassen sich die wirklich ausgezeichneten Messwerte der elektrischen Prüfung erklären: Schon bei einer Gleichspannung von 1,4 Volt aus dem Märklin-Transformator 67011 setzt sich die kleine Lok in Bewegung.

Bereits bei einer Fahrspannung von 1,5 Volt am Gleis läuft sie gleichmäßig und unterbrechungsfrei, auch über Weichen. Dabei legt sie 11 cm in 22 Sekunden zurück, was einer aufs Vorbild

umgerechneten Geschwindigkeit von gerade mal 3,96 km/h entspricht – weniger als Schrittgeschwindigkeit! Unbedingte Voraussetzung dafür sind saubere und staubfreie Schienen.

Auch die Stromaufnahme bleibt im üblichen Rahmen, variiert aber abhängig von Vor- und Rückwärtsfahrt etwas: 96 bzw. 92 mA (vorwärts / rückwärts) bei Trafostellung 100 und 118 bzw. 106 mA bei Stellung 150.

Wirklich gelungen ist die wartungsfreie LED-Beleuchtung des neuen Modells: Märklin hat gegenüber der V 200¹, die das Basisfahrwerk gespendet hat, in eine neue Platine investiert und damit seinen Kurs fortgesetzt, ältere Konstruktionen einer Überarbeitung zu unterziehen. Dieser verdankt unsere heutige Testkandidatin ein fahrtrichtungsabhängiges, warmweißes Dreilicht-Spitzensignal sowie eine rote Schlussbeleuchtung.

Damit empfiehlt sich auch das Modell für den Wendezugbetrieb. Alle Lichter sind nach dem Anfahren schon früh sichtbar und gut zu erkennen. Das gilt auch für die vorbildgerecht kleineren Schlusslaternen.

Erfreulich ist, dass auch bei diesem Modell die Helligkeit der weißen und roten Leuchtdioden gut aufeinander abgestimmt wurde. Grell strahlende Schlussleuchten gehören offenbar der Vergangenheit an.

Unser abschließendes Fazit: Trotz kleinerer Schwächen und verbleibendem Optimierungspotenzial für künftige Varianten ist Märklins V 200⁰ insgesamt sehr gut gelungen.



Auch im Güterzugdienst war die V 200⁰ hin und wieder anzutreffen. Ein gemischter Zug steht ihr deshalb gut zu Gesicht.

Besonders die stimmige Form und die einfache, aber durchdachte Lösung für den Maschinenraum vermitteln Freude an diesem Fahrzeug, das einen wichtigen Lückenschluss im Sortiment darstellt.

Zu finden sein sollte es als Standardmodell künftig auch im regulären Katalogprogramm, denn an möglichen Ausführungen mangelt es wahrlich nicht. Zu nennen sind die Farb- und Nummernvarianten der Bundesbahn, aber auch ausländische „Erscheinungsformen“ wie die Am 4/4 der SBB. Nicht vergessen werden dürfen auch Exemplare privater Eigentümer.

Unter Berücksichtigung der Vorbildwahl, den Umsetzungsergebnissen und des Preis-Leistungsverhältnisses nominieren wir Märklins V 200⁰ aus der Zugpackung 81175 für die Wahl der Neuerscheinung des Jahres 2012 in der Kategorie Lokomotiven.

Produktinformationen von Märklin:
<http://www.maerklin.de>

Die Geschichte der deutschen V 200⁰ **Durchbruch für die Dieseltraktion**

Der Zweite Weltkrieg hatte die Entwicklung leistungsfähiger Diesellokomotiven in Deutschland völlig zum Erliegen gebracht. Und rund fünfzig Jahre nach Erfindung des Dieselmotors war im Ausland der dieselektrische Antrieb auf dem Vormarsch. Die Bundesbahn bewies derweil mit ihrer Entscheidung zum dieselhydraulischen Antrieb großen Mut und entwickelte in Rekordzeit die V 200⁰ zur Serienreife.

Keine Frage, die V 200 war bei ihrem Erscheinen der Stolz der jungen Bundesbahn. Und sie steht wie keine andere deutsche Lokomotive für das deutsche Wirtschaftswunder und die Einleitung des Traktionswandels. So wurde sie zu einem Mythos, um den sich viele Legenden ranken.

Außergewöhnlich ist aber, dass die erste Großdiesellok der Bundesbahn nicht erst nach ihrer Ausmusterung historisch verklärt wurde, sondern dies schon mit ihrem Erscheinen einsetzte.

Die Presse verlieh ihrer Begeisterung durch (maßlose) Übertreibungen Ausdruck, Fachleute stellten den Leistungsdaten technisch nicht vergleichbare Werte von Dampflokomotiven gegenüber.

Dies zeigt deutlich, welche Emotionen hier mitspielten und den Blick auf Tatsachen verzerrten. Die V 200 sorgte für Aufsehen und verschaffte der DB wie auch der deutschen Lokomotivindustrie Anerkennung im Ausland.



In ihren ersten Dienstjahren wurde hier die Vorserienlok V 200 002 vor dem Zentralstellwerk Frankfurt (Main) Hbf abgelichtet: Sie trägt noch kein drittes Spitzenlicht, die Frontklappe ist noch in alter Ausführung vorhanden und die kleinen Maschinenraumbenutzerfenster sind einteilig ausgeführt. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Und sie war auch, obwohl sich die Stückzahlen nicht mit denen amerikanischer Lokfabriken vergleichen lassen, ein früher Exporterfolg für ein Land, dessen Industrie sich noch im Wiederaufbau befand und deshalb nur geringe Kapazitäten besaß.

Als sie entwickelt und in ersten Prototypen gebaut wurde, war die Zukunft des Schienenverkehrs noch umstritten. Die Befürworter der Dieseltraktion stritten über die Technik der Leistungsübertragung (elektrisch oder hydraulisch) und deren Gegner hielten die Dampflok noch auf lange Sicht für unverzichtbar. So verwundert es nicht, dass nicht nur Sachargumente und belastbare Daten ausgetauscht wurden.

Und obwohl die Skeptiker der dieselhydraulischen Antriebstechnik bald verstummen sollten, dauerte es noch bis in die frühen sechziger Jahre, bis auch die wirtschaftlichen Zahlen klar für die Diesellok sprechen sollten. Gesunkene Mineralölpreise bei gleichzeitig steigenden Kohlepreisen und die erst

verspätet umgesetzte Ein-Mann-Bedienung brachten den Umschwung. Als dies so weit war, stand die V 200⁰ in ihrer Serienausführung schon mehr als fünf Jahre im täglichen Dienst.



Einfach, aber funktionell war der Führertisch einer V 200⁰. Gegenüber dem Ursprungszustand sind bei Museumslok V 200 033 Zugbahnfunk (links oben) und der Leuchtmelderblock der PZB 90 (unterhalb des Geschwindigkeitsanzeigers) hinzugekommen. Foto: Alwin Meschede

Doch zurück zu den Anfängen: Bereits die Deutsche Reichsbahn hatte umfangreiche Versuche unternommen, den Dieselmotor für die Eisenbahn nutzbar zu machen.

Knackpunkt blieb stets die Leistungsübertragung, denn ein Verbrennungsmotor kann nicht unter Last anlaufen. Leider standen für höhere Leistungen jedoch keine geeigneten Getriebe zur Verfügung.

Die Entwicklung nahm zunächst zwei verschiedene Wege. Im Bereich von Klein- und Rangierlokomotiven setzte sich die Dieselhydraulik durch und führte zu einem beachtlichen Bestand an Fahrzeugen bei Reichsbahn und Wehrmacht.

Hinzu kamen erste Nebenbahn-Triebwagen – Vorläufer der späteren Schienenbusse. Der zweite Strang sind die berühm-

ten Schnelltriebwagen, bei denen die dieselektrische Übertragung dominierte.

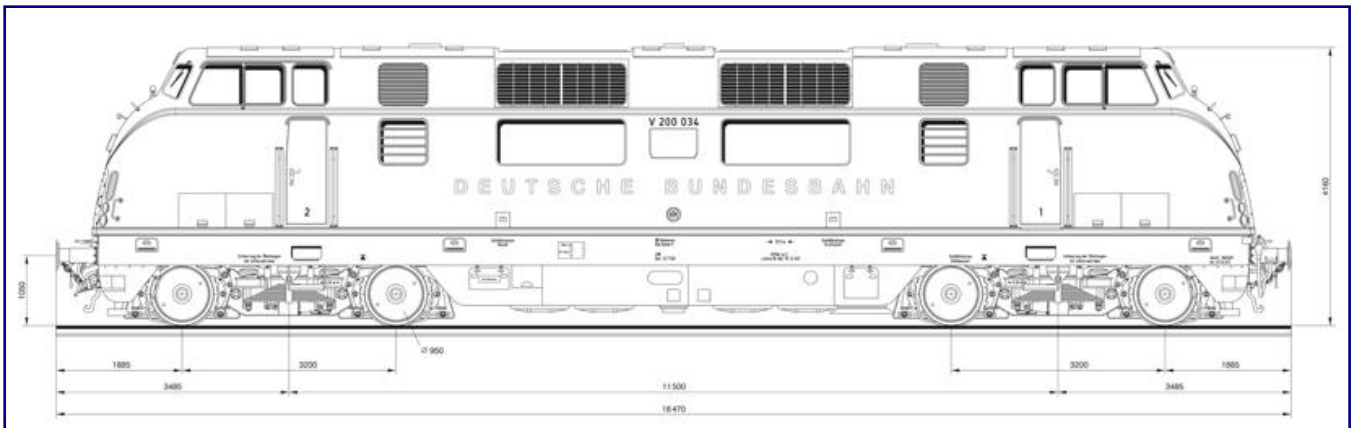
Nur einer einzigen Lok mit dieselhydraulischem Antrieb und höherer Leistung (mind. 1.000 PS) war Erfolg beschieden: der V 140 001 von 1935. Diese verheißungsvolle Konstruktion gelangte wegen des bevorstehenden Krieges, dem andere Prioritäten folgten, nicht mehr zur Serienreife. Nach dem Krieg wurde sie auf Druck der Alliierten wieder betriebsfähig hergerichtet und diente der Bundesbahn als Erprobungsträger.

Doch mit Laufachsen und Blindwellenantrieb erschien sie längst nicht mehr zeitgemäß. Die neu gegründete Bundesbahn hatte schon in ihrem ersten Typenprogramm entscheidende Weichen gestellt, die völlig neue Konstruktionen erforderten:

- höchstmögliche Austauschbarkeit der Motoren zwischen den verschiedenen Konstruktionen des Neubauprogramms (V 80, VT 08⁵ und VT 12⁵, V 200, später auch VT 11⁵ und V 100¹⁰),
- daher vereinheitlichte Anschlussmaße,
- Austauschbarkeit der Getriebe (Voith und Maybach),
- schnell laufende Motoren mit 800, später 1.100 PS Leistung,
- Ausrüstung mit Drehgestellen und
- hydraulischer Antrieb über Gelenkwellen.

Gerade der letzte Punkt rief die Skeptiker auf den Plan, denn im Lokomotivbau waren Gelenkwellen bislang nie zum Einsatz gekommen. Einschlägige Erfahrungswerte lagen folglich nicht vor, die Bundesbahn betrat völliges Neuland. Ihr Einsatz in einem Fahrzeug hoher Leistung barg also auch hohe Risiken.

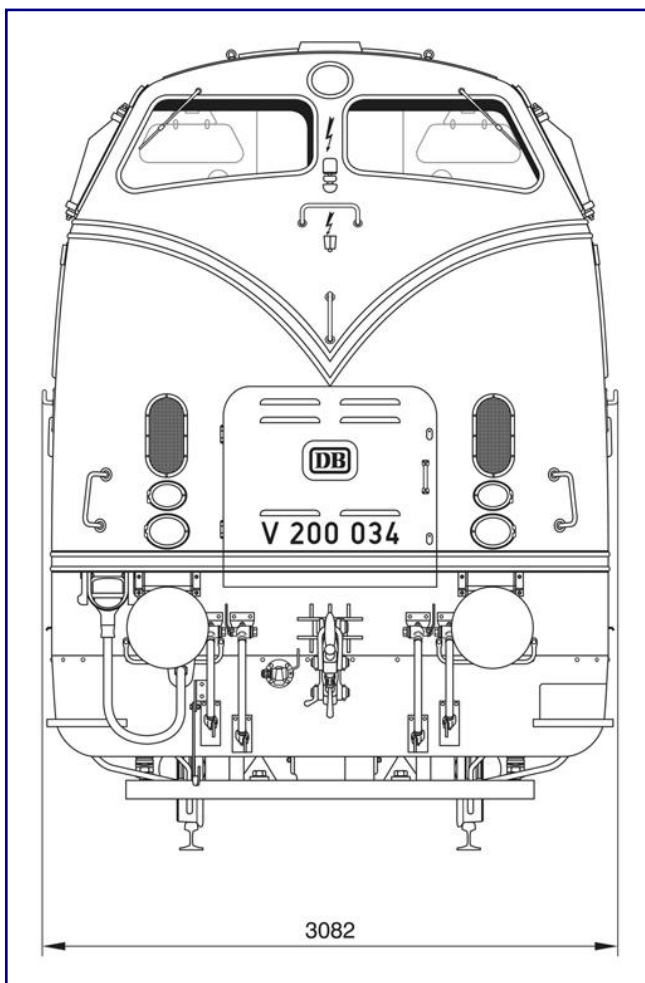
Als Erprobungsträger für diese Technik diente die Baureihe V 80. Sie war die erste nach dem Krieg neu entwickelte Diesellok und wurde nur in einer Stückzahl von zehn Exemplaren (Vorauslokomotiven) beschafft.



Die Serienlokomotiven wichen in einigen Punkten von den Vorserienexemplaren ab. Die Übersichtszeichnungen (oben und unten links) zeigen dies im Vergleich zum Foto auf Seite 11 sehr gut. Darstellungen: Gernot Bahr, Sammlung PEGrafik

Obwohl sie sich prinzipiell bewährten, erkannte die Bundesbahn an ihnen viel Verbesserungsbedarf. Dieser betraf vor allem die Schalldämmung sowie die Länge und Anordnung der Gelenkwellen.

Die Entscheidung für schnell laufende Motoren war dem Umstand geschuldet, dass diese deutlich leichter ausgeführt werden konnten als langsam laufende Aggregate gleicher Leistung. Der Fortschritt in der Dieseltechnologie ließ moderne Schnellläufer prinzipiell als geeignet für den Zugbetrieb erscheinen. Damit kehrte die DB auch hier von den Bauprinzipien der Reichsbahn ab.



Einheitliche Anschlussmaße in Verbindung mit einer freien Austauschbarkeit waren ein Gebot wirtschaftlichen Handelns. Sie verringerte die Kosten für die Ersatzteilverhaltung und die Anzahl bereitzuhaltender Austauschaggregate.

Noch bevor Ergebnisse aus der Erprobung der V 80 vorlagen, beauftragte die Bundesbahn bei Krauss-Maffei (München-Allach) 1952 Entwicklung und Bau von fünf Vorauslokomotiven der Reihe V 200.

Schon die ersten Erfahrungen mit dem Gelenkwellenantrieb ermutigten dazu, diesen auch in einer Großdiesellok mit 2.000 PS Leistung anzuwenden.

Die Anlieferung der fünf Baumuster erfolgte 1953 und 1954. Von den späteren Serienmaschinen unterschieden sie sich äußerlich durch eine auf dem Vorbau direkt vor den Führerstandsfenstern sitzende Pfeife.

Makrofone wie die Serienausführung besaßen sie nicht, weshalb auch die Gitterabdeckung über den unteren Laternen fehlte. Die Fassungen der unteren Lampen waren rund, bei der Serie oval.

Hinsichtlich Motoren und Getrieben wollte die Bundesbahn auf dieselben Teile zurückgreifen, die auch bei der V 80 und den Schnelltriebwagen zum

Einsatz kamen. Bei den Motoren waren dies die Typen MD 650 (Maybach), MB 820 Bb (Daimler-Benz) und L 12 V 18/21 (MAN; eingebaut nur in V 200 056, 078, 080, 083 und 085, später ersetzt) mit Abgasturboladern.

Alle Daimler-Benz-Motoren wurden bei der Vorserie auf eine Leistung von 1.000 PS eingestellt. Versuchsweise arbeitete der Maybach-Motor bei den Serienexemplaren V 200 054 und 055 mit 1.200 PS.

Die Getriebe für die V 200⁰ lieferten die Firmen Voith und Maybach. Verbaut wurden insgesamt vier verschiedene Typen, wobei es sich bei zweien nur um verstärkte Weiterentwicklungen der Grundtypen handelt.

V 200 001 – 005 wurden mit dem Maybach-Mekydro-Getriebe K 104 US geliefert, in den Serienmaschinen bis zur Betriebsnummer 025 und in V 200 076 arbeitete der Typ K 104 US-SU – ebenfalls aus dem Hause Maybach.

Ab V 200 026 kamen mit Ausnahme der V 200 076) Voith-Getriebe LT 306 r zur Verwendung. Ersatzweise wurden Getriebe ab 1962 durch die Bauart LT 306 rb getauscht.



V 200 007 gehört zu den Serienlokomotiven des ersten Bauloses und blieb bis heute erhalten.

Neben diesen und einigen optischen Abweichungen gab es auch technische Unterschiede zwischen den Prototypen und der Serienlok, die besonders Lüftergeneratoren, die Kühlanlage und die Drehgestellkonstruktion betrafen. Da der Motorenbau rasch voranschritt, profitierte die Serie zudem von einer Leistungssteigerung um 200 auf 2.200 PS. Verglichen mit der V 80 und den Neubautriebwagen bedeutete dies einen Leistungszuwachs je Motor um 37,5 %!

Formal gelangte die neue Diesellok so in die Leistungsklasse der schweren Schnellzugdampflok Baureihe 01, mit der sie von Laien und Fachleuten gern verglichen wurde. Doch besonders hinsichtlich der Beschleunigung, den Leistungsreserven und Fahrten in der Steigung war ein Vergleich der Vertreter beider Traktionsarten nur sehr schwer möglich.

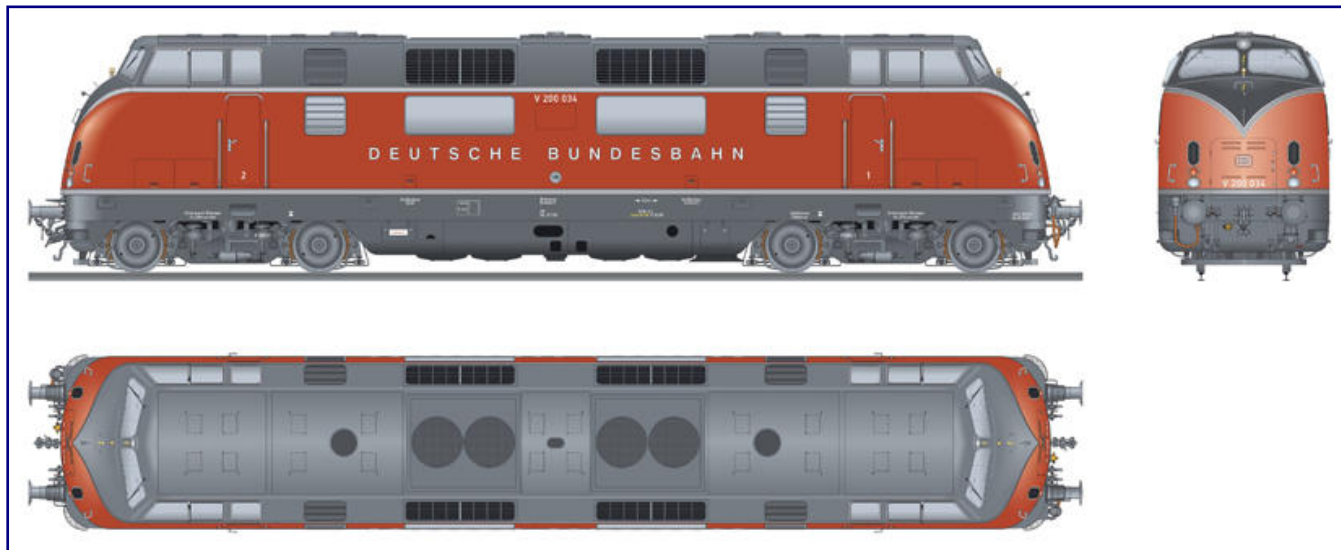
Konzipiert war sie als Ersatz für die 01 oder die 44 nicht. Wegen ihres deutlich geringeren Gewichts war ihre Zugkraft in der Ebene deutlich geringer. Dennoch liegt in der gleichen Nennleistung der Hauptgrund, dass nicht nur belastbare Fakten veröffentlicht wurden, sondern sprichwörtlich oft Äpfel mit Birnen verglichen wurden, was maßgeblich zur Legendenbildung beigetragen hat.

Tatsächlich waren die Erwartungen an die Lokomotiven hoch. Das zeigte sich auch dadurch, dass das Postministerium den Bau von drei Lok finanziert hatte. Angedacht war neben dem hochwertigen Einsatz im F-Zug-Dienst auch das Bespannen von Postwendezügen. Deshalb waren auf der Verkehrsausstellung in München 1953 gleich zwei Vorserienlokomotiven zu sehen – eine bei der DB und eine bei der Post.

Nach dem Ende der Ausstellung erfolgten ausgiebige Messfahrten und Erprobungen. Beheimatet waren die neuen Fahrzeuge anfangs im Bw Frankfurt-Griesheim. Sie bewährten sich und bewiesen

schon sehr früh eine hohe Zuverlässigkeit. So gelangten sie noch 1953 in den Plandienst vor schweren Schnellzügen.

Als sie die Serienreife erlangt hatten, bestellte die Bundesbahn in zwei Baulosen insgesamt 81 Exemplare. Die ersten 50 Maschinen wurde von Krauss-Maffei (30 Stück) und der Maschinenbau Kiel AG Kiel (20 Stück) gebaut. Die zweite Bestellung über 30 Exemplare wurde nachträglich noch um eine Maschine erhöht und ging komplett an Krauss-Maffei, wo die Lok zusammen mit dem Bundesbahn-Zentralamt (BZA) auch entwickelt wurde.



Diese Illustration zeigt eine Krauss-Maffei-Lok des ersten Bauloses. Typisch waren die spitz zusammenlaufenden Zierlinien auf der Lokfront, bei den MAK-Exemplaren verlief der Bogen deutliche flacher. Im Vergleich zu den Vorserienmaschinen hat die V 200⁰ wegen der geänderten Kühleranlage nun auch eine abweichende Dachpartie. Illustration: Gernot Bahr, Sammlung PEGrafik

Als Besonderheit der Lokomotiven der ersten Beschaffungsetappe, in Dienst gestellt 1956/57, sind folgende Merkmale zu nennen: Sie trugen auf den Längsseiten noch keinen DB-Keks sondern in verchromten Großbuchstaben die Anschrift „DEUTSCHE BUNDESBAHN“. Das inzwischen eingeführte Emblem wurde auf der Front angebracht und zierte auch die Seiten der Nachbauserie von 1959.

Leicht wieder zu erkennen waren die von der MaK gebauten Fahrzeuge. Die an der Stirn in einem V zusammenlaufenden Zierlinien formten einen größeren Winkel als bei den Krauss-Maffei-Schwestern. Sie wirkten dadurch etwas bulliger. Da es unter den Zierleisten häufig zu Anrostungen kam, wurden sie nach und nach durch auflackierte Linien ersetzt. Die MaK-Vertreterinnen verloren in diesem Zuge ihre Besonderheit wieder.

Nur wenige Maschinen behielten die aufgesetzten und längst ermatteten Leisten während ihrer gesamten Dienstzeit. Entfernt wurden Mitte der sechziger Jahre auch die erhabenen Buchstaben an den Seiten der Maschinen aus der ersten Serie. Mit ihrem Ersatz gegen den DB-Keks waren sie kaum noch von ihren jüngeren Schwestern zu unterscheiden.

Nur die etwas kleinere Klappe an der Lokfront mit einem tieferen, unteren Lüftungsschlitz verriet ihre Zugehörigkeit. Außerdem wurden bei der zweiten Serie die unteren Stirnlichter etwas höher gesetzt.

Gelungen war die dunkelgrau-rote Lackierung der V 200: Sie war Ergebnis von Vorversuchen und Studien. Geschickt kaschierten die vorn spitz zulaufenden Zierlinien das sehr plumpe Erscheinungsbild dieses Bautyps. Als V 200 001 noch ohne ihre endgültige Lackierung erste Probefahrten absolvierte, machte sie noch keine gute Figur, wie auf Bildern festgehalten wurde.

Für eine breitere Masse wurde dies deutlich, als insgesamt drei Exemplare (220 012, 023 und 060) in das ab 1974 gültige Farbkonzept einbezogen und ozeanblau-beige umlackiert wurden. Die neuen Farben wollten gar nicht zu ihr passen. Einmalig für eine DB-Baureihe ist, dass keine der drei Lokomotiven einer ihrer Schwestern glich. Sie unterschieden sich in Ausführung und Anordnung des DB-Emblems gegenüber der Betriebsnummer.

Mit steigender Stückzahl waren die V 200 ab 1957 auf nahezu allen Hauptbahnen in hochwertigen Diensten anzutreffen. Sie bildeten eine wichtige Stütze im Netz der blauen F-Züge, kamen aber auch vor D- und Eilzügen zum Einsatz.

Im Güterverkehr bespannten sie Züge des mittelschweren Dienstes. Höhepunkt ihrer Karriere war die Bespannung des „Rheingold“ von 1962 bis 1966 im nicht elektrifizierten Abschnitt zwischen Duisburg und den Niederlanden.

Beheimatet waren die V 200 Ende 1959 in Frankfurt-Griesheim (15 Lokomotiven), Hamburg-Altona (19), Hamm (32) und Villingen (20). Rekordverdächtige Tagesleistungen von bis zu 1.200 km erbrachten vor allem die in Hamburg-Altona und Hamm (Westf.) beheimateten Maschinen. Zu einem Einsatzschwerpunkt entwickelte sich auch der Schwarzwald.



Die aufgesetzten Bundesbahn-Schriftzüge der ersten Serie wurden im Laufe der Zeit wieder entfernt und gegen das DB-Logo ersetzt. Foto: Benedikt Dohmen

Bald sollte sich aber das häufige Fahren unter Volllast rächen. Besonders auf der ab 1959 offiziell voll verdieselten Schwarzwaldbahn, wo die V 200⁰ auch die Leistungen der Baureihe 44 übernommen hatte, kam es zu ernstesten Problemen. 1961 waren nur noch 42 der insgesamt 86 Exemplare einsatzfähig, das Wort „V-200-Krise“ machte die Runde.

Die Grenzlast der Baureihe auf den krümmungs- und steigungsreichen Strecken wurde herabgesetzt. Mit Inbetriebnahme der stärkeren Bauart V 200¹ wurden die Lokomotiven im Schwarzwald abgelöst. Ein Wendepunkt ihrer Karriere war erreicht und langsam begann ihr Stern zu sinken. Die rasch fortschreitende Elektrifizierung entzog der V 200⁰ zudem immer mehr Einsatzgebiete.

Auf Nebenfernstrecken fand sich ein adäquater Ersatz. Auch Nahverkehrs- und Güterzüge wurden nun stärker mit der ab 1968 als Baureihe 220 bezeichneten Lok bespannt. Trotzdem erreichten Maschinen dieser Baureihe besonders beim Bw Hamm P noch Tagesleistungen von rund 1.000 km. Spektakulär erschien der Wendezugeinsatz im Hamburger Vor-Ort-Verkehr in Richtung Cuxhaven.

Dort waren die Fahrzeuge mit einem Stamm aus drei Mitteleinstiegswagen gekuppelt. Zu Stoßzeiten kamen noch die von der LBE übernommenen Doppelstockwagen hinzu. Die V 200⁰ war dann in der Zugmitte zu sehen.

Das alles konnte nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Baureihe ein grundsätzliches Manko besaß: Bundesbahn und Industrie hatten bei ihrer Beschaffung die Zweimotorigkeit noch als Vorteil herausgestellt und argumentiert, die Fahrzeuge seien auch bei Ausfall einer Maschinenanlage in der Lage, selbstständig die Strecke zu räumen.

Die Wartung von zwei Anlagen erhöhte jedoch gleichzeitig die Unterhaltskosten. Schon bei Bestellung der zweiten Serie wurde Kritik laut, dieses Konzept sei nicht mehr zeitgemäß. Und der rasche

Fortschritt in der Dieselmotorenteknik ließ die Serienmaschinen der V 160 ab 1964 schon gefährlich nah an das Leistungsspektrum heranreichen.



Bild oben:
Insgesamt drei Maschinen der Baureihe 220 erhielten eine Lackierung nach dem beige-blauen Farbkonzept der Bundesbahn, doch keine der drei glich einer anderen. Bei 220 060-8 war das reguläre DB-Emblem unter der Loknummer angebracht.

Bild unten:
220 045-9 erhielt bei ihrem Verkauf an die italienische FSF im AW Nürnberg einen beige-blauen Anstrich in ähnlicher Farbaufteilung wie die Baureihe 218 im DB-Betriebsbestand. Beide Fotos: Benedikt Dohmen

Mit der späteren Baureihe 218 wurde es sogar übertroffen. Ab den siebziger Jahren wurden die Bestände im Norden Deutschlands zusammengezogen. Das Ende der Baureihe 220 wurde absehbar. Wichtige Einsatzstellen wurden nun Lübeck und Oldenburg. Von Oldenburg aus lösten sie die Baureihe 012 auf der Emslandstrecke ab, kamen aber auch im Güterverkehr zum Einsatz. Die schweren Erzzugleistungen der 043 übernahmen sie jedoch nicht, dies blieb der 221 vorbehalten.

Zum Auslauf-Betriebswerk wurde Lübeck bestimmt, dessen Bestand nun wuchs. Damit erweiterte sich ihr Einsatzgebiet dort ein letztes Mal. Ihre Außerdienststellung begann aber schon ein Jahr später und wurde 1984 abgeschlossen. Anfang Juni 1984 war ihre aktive Zeit bei der DB für immer beendet. Zuletzt erschienen viele Exemplare auch in einem ziemlich unansehnlichen, weil ungepflegten Zustand.

Standen Diesellokomotiven zur Dampflokzeit nicht in der Gunst der Eisenbahn- und Fotofreunde, so hatte die V 200⁰ spätestens mit ihrer Ausmusterung eine feste Anhängerschaft. Einen nicht geringen Anteil daran hatte auch Modellbahnerhersteller Märklin, der mit Modellen in der Baugröße H0 für eine Präsenz gesorgt hatte, die das Vorbild schon lange nicht mehr inne hatte.

Für viele Exemplare war die aktive Zeit 1984 aber noch lange nicht beendet. Im Ausland fanden sich neue Einsatzmöglichkeiten. 1981 waren einige Maschinen bei der DSB als Mitlokomotiven zum Einsatz gekommen, nach dem Ende ihrer Dienstzeit kam es zu Verkäufen ins Ausland: Sieben wurde über die deutsche Firma Heitkamp als Bauzugfahrzeuge in Saudi-Arabien eingesetzt, vier gelangten über Frankreich nach Algerien und 13 fanden bei Gleisbaufirmen in Italien neue Aufgaben.

Außergewöhnlich war der Verkauf von sieben Lokomotiven an die SBB, die sie als Am 4/4 in Betrieb nahm. In der Schweiz übernahmen sie während Elektrifizierungsarbeiten vorübergehend

Zugförderungsdienste, konnten sich dort aber nur bedingt bewähren. Sechs V 200⁰ gelangten von der Schweiz nach Deutschland zurück. Bei Privatbahnen und Museen sind einige bis heute aktiv.

Auslandserfolge erzielte die V 200⁰ aber auch schon relativ kurz nach ihrem erstmaligen Erscheinen. Doch nicht immer war die Verwandtschaft äußerlich zu erkennen: Krauss-Maffei baute einige dieselhydraulische Lokomotiven ML 4000 für die USA und Brasilien (Meterspur), die keinerlei äußerliche Ähnlichkeit aufwiesen. Gleiches galt für Talgo-Lokomotiven der spanischen RENFE.



Die zweite Karriere der V 200: 220 053-3 gelangte zur Brohltalbahn und wurde in deren Diensten am 31. Juli 2007 abgelichtet. Foto: Thomas Wolf (Der Wolf im Wald)

Die britische „Warship-Class“ (Reihe D 800, Klassen 42 und 43) bewies zumindest durch ihre rundliche Front und die Anordnung von Lüftern und Fenstern an den Seiten Ähnlichkeit. Unverkennbar war die Verwandtschaft hingegen bei der sechsachsigen ML 2200 C'C', die Krauss-Maffei für die Jugoslawische Staatsbahn entwickelte. Und auch die grün-gelb lackierten ML 4000 B'B' für die RENFE konnte ihre Abstammung nicht leugnen.

Zu den V-200-Kunden gesellte sich auch die türkische TCD, die schon früh um Vorführfahrten bat. In die Türkei wurde eine von Krauss-Maffei als ML 2700 bezeichnete Bauart geliefert. Doch auch über diese Aufzählung hinaus gab es Konstruktionen im In- und Ausland, die prinzipiell auf die V 200 aufbauten. Gemein war ihnen der dieselhydraulische Antrieb und der Antrieb durch zwei Motoren.

Damit galt die erste Großdiesellok der DB trotz relativ geringer Stückzahlen als früher Exporterfolg. Berücksichtigen wir auch die beschränkten industriellen Kapazitäten zur Zeit des Wiederaufbaus und die hohe Auslastung durch die Wirtschaftswundereffekte, erscheinen sie weitaus größer als beim Betrachten nüchterner Produktionszahlen.

Weitere Informationen zur V 200:
<http://www.v200-001.de/geschichte.html>
<http://epoche-3.de/v200.html>

Buchklassiker wieder aufgelegt **Die V 200 im EK-Portrait**

Hätte es die V 200 zu ihrer großen Popularität gebracht, wäre sie nicht von Märklin für die Modellbahn entdeckt worden? Diese Frage ist sicher schwierig zu beantworten. Jedenfalls standen die bauchigen Diesellokomotiven zu jeder Zeit hoch in der Gunst der Modellbahner. Deshalb gibt es auch in nahezu jedem Verlag ein Buch über diese berühmte Bauart. Besonders beeindruckt hat uns das Werk aus dem EK-Verlag, das wir heute vorstellen.

Matthias Maier
Die Baureihe V 200
Die erste Großdiesellokomotive der Deutschen Bundesbahn

EK-Verlag GmbH Freiburg
Erlangen 2005

Gebundenes Buch
Format 21 x 29,7 cm
400 Seiten mit ca. 660 Abbildungen (davon 82 in Farbe)

ISBN 978-3-88255-208-9
Preis 39,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

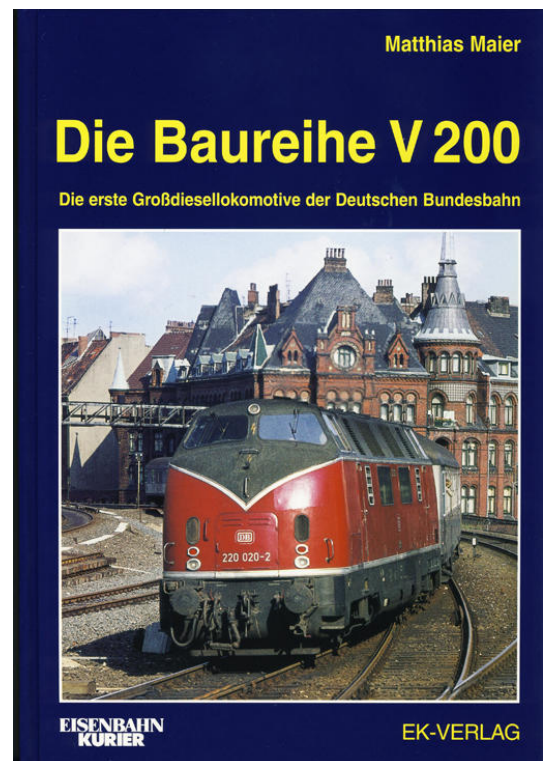
Angesichts der Bedeutung und Popularität der Baureihe V 200 mangelt es nicht an Fachbüchern über diese bekannten Lokomotiven. Wohl jeder Verlag hat oder hatte einen Titel über diese symbolträchtige Bauart im Programm. Auch der EK-Verlag macht da keine Ausnahme. Doch wer sich aus der Masse an Büchern und Sonderheften abheben möchte, der muss mehr bieten als seine Mitbewerber.

Wir sind nach der Lektüre des EK-Baureihenbands von Matthias Maier überzeugt, dass der vorliegende Band diese Ansprüche in gelungener Weise erfüllt. Traditionell sind die Baureihentitel dieses Verlags voll mit Fakten und Daten zu ihren Originalen und ergänzt durch teils einmalige, stets aber hervorragend wiedergegebene Aufnahmen und Zeichnungen. Auch dieses Buch stellt da keine Ausnahme dar.

Selbstverständlich wird nicht jeder Modellbahner Wert auf derart ausführliche und tief greifende Informationen zu Entwicklung und Betriebseinsatz eines Vorbildtyps legen, wie es hier üblich ist. Vielen genügen allgemeiner gehaltene Ausführungen in Verbindung mit einer guten Bildauswahl.

Doch gerade bei der V 200 ist Vorsicht geboten: Auch die Fachliteratur ist teilweise gespickt mit Legenden und vermeintlichen Fakten, die sich mehr oder weniger leicht widerlegen lassen oder im Kontext anderer Quellen zumindest fragwürdig erscheinen. So ist auch der vordildorientierte Modellbahner geneigt, einer historischen Verklärung zu erliegen und Fehler in die verkleinerte Darstellung historischen Verkehrs zu übernehmen.

Wer Wert auf fundierte Angaben legt, der kommt deshalb am EK-Portrait nicht vorbei, so unser Fazit. In vorbildlicher Weise wurden auch für diesen Band viele verschiedene Quellen herangezogen, umfangreiche Unterlagen ausgewertet und verglichen. Widersprüche konnten so systematisch



erforscht und hinterfragt werden. Dabei zeigte sich, dass auch auf Betriebsbücher nicht immer Verlass ist.

Entstanden ist ein einmaliges Werk, das durchaus als das aktuelle Standardwerk über die V 200 gelten darf. Dabei ist der Titel von Matthias Maier nicht mal neu: Es handelt sich um eine unveränderte Neuauflage seines Buches aus dem Jahr 2005. Hier lässt sich zumindest erkennen, dass an dieser Diesellok unverändert hohes Interesse besteht.

Alt ist das Buch übrigens in keiner Weise. Es basiert auf dem Vorgängerwerk von Arno Bretschneider, das 1981 im selben Verlag erschien und als Referenzwerk von uns herangezogen wurde. Damals war die Betriebsgeschichte beider V-200-Bauarten noch nicht abgeschlossen, weshalb es für die „blaue Reihe“ des EK-Verlags grundlegend überarbeitet und ergänzt wurde.

Seitdem hat sich nichts Entscheidendes mehr getan, die Vorbilder stehen nach wie vor remotorisiert oder restauriert bei Privat- und Museumsbahnen im Einsatz. Einzig der Totalverlust der Vorserienlok V 200 002 durch den Brand im Nürnberger Lokschuppen Ende 2006 ist ein Ereignis, das sich dem EK-Buch mit Blick auf dessen Erscheinungsjahr nicht entnehmen lässt.

Ansonsten bietet das Buch erwartungsgemäß keine Überraschungen: Aufbau und Struktur entsprechen ebenfalls den übrigen Bänden dieser Reihe. Matthias Maier beschreibt die Technik, Einsatzgeschichte und den Verbleib der Lokomotiven. Beide Baureihen der westdeutschen V 200 werden hier eingehend betrachtet und auch die technisch verwandten Bautypen in Großbritannien, Spanien und Amerika werden nicht ausgelassen.

Ja, Sie haben richtig gelesen. Auch Amerika haben wir aufgeführt. Ist vor allem die britische „Warship“-Klasse den deutschen Eisenbahnfreunden ein Begriff und sind und auch Aufnahmen der grün-gelb lackierten RENFE-Ableger vertraut, so wenig bekannt ist allgemein, dass auch die USA Interesse an der deutschen Konstruktion zeigten. Durchsetzen konnte sich die dieselhydraulische Leistungsübertragung dort freilich nicht.

Doch nicht nur nüchterne Fakten und Übersichten zu Fabrik-, Betriebsnummern und Verbleib finden sich im Band „Die Baureihe V 200“ wieder. Erlebnisse mit der V 200 zeigen auch Emotionen und Leidenschaft in der Welt der großen Eisenbahn. Sie sind eine gelungene Abrundung und wertvolle Bereicherung, mit der die Freude am Lesen erhöht wird.

Ein vielleicht einzigartiges Merkmal ist, dass es – vielleicht erstmals in einem Buch – gelungen ist, alle 86 Exemplare der V 200⁰ und alle 50 Maschinen V 200¹ mit mindestens einem Bild belegen zu können. Leider sind nur 82 der über 660 Aufnahmen farbig wiedergegeben, aber das bedeutet kein Manko. Hinsichtlich der einmaligen Motive und beeindruckenden Auswahl stellen sie alle etwas Besonderes dar.

Und so sind die vielen schönen Aufnahmen sicher auch ein gewichtiger Grund, warum dieser Band mit 400 Seiten auch für ein EK-Baureihenportrait sehr umfangreich geworden ist. Den Leser wird es erfreuen!

Bezugsadresse:
<http://www.ekshop.de>

Veranstaltungsanzeige

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

**29.04.2012, 13.05.2012, 26.05.2012, 27.05.2012, 10.06.2012,
08.07.2012, 29.07.2012, 09.09.2012, 30.09.2012, 14.10.2012,
28.10.2012.**

jeweils von 10:00 Uhr – 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-unteresbach.de

Nachhilfe für Eisenbahnfotos Lernen von den Meistern?

Meist beschäftigen sich unsere Literaturvorschläge mit Büchern und Magazinen über das Vorbild oder die Modelleisenbahn. Dieser Tipp fällt da etwas aus der Reihe, ist aber nicht minder interessant. Haben Sie sich auch schon gefragt, was den Reiz professioneller Fotoaufnahmen ausmacht? In einer Sonderausgabe aus dem Geramond-Verlag finden Sie die Antwort und lernen, wie solche Bilder jedermann gelingen können.

Diverse Autoren
Bahn-Sonderheft 1/2012
Fotoschule Eisenbahn
Perfekte Bilder Schritt für Schritt

GeraMond Verlag GmbH
München 2012

Magazin mit Klebebindung
Format 21 x 28 cm
96 Seiten mit ca. 200 Abbildungen (davon 82 in Farbe)

ISBN 978-3-86245-202-6
Preis 9,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Vorbilder wollen nicht nur studiert werden, Modellbahnen nicht nur gebaut werden. Früher oder später steht wohl jeder Eisenbahnfreund vor dem Problem, seine Eindrücke auf Bildern festzuhalten. Dabei hat er die Wahl, rein sachlich orientiert zu dokumentieren oder aber Stimmung einzufangen und zu konservieren.

Zur Wiedergabe und zum Erzeugen von Stimmungen gehören Farben, Kontraste, Landschaften, Stilelemente und auch Personen. Alles gezielt einzusetzen erfordert viel Übung, ebenso aber auch ein Vorwissen im Sinne von theoretischen Grundlagen. Ersteres lässt sich nur erarbeiten oder aber durch praktischen Unterricht weitergeben, Grundlagenwissen hingegen eignet sich ideal für ein Druckwerk.

Geramond hat hier eine Lücke erkannt und in Form eines Sonderhefts geschlossen. Wie gut das gelungen ist, wollten wir wissen und prüfen, ob das Buch auch für Modellbahner geeignet ist.

Schon zu Beginn fiel uns positiv auf, dass diese Ausgabe sehr ansprechend bebildert ist und gut zum Ausdruck bringt, wie ein gelungenes Eisenbahnfoto auszusehen hat. Sowohl Motiv, Umsetzung als auch die Druckwiedergabe beeindruckten uns. Richtig finden wir, dass auch Gegenüberstellungen zwischen „falschen“ und „richtigen“ Aufnahmen ins Werk aufgenommen wurden. Sie helfen dem Anfänger beim Verständnis der fachlichen Ausführungen.

Durchdacht ist auch der Aufbau der Ausgabe: Lieblingsbilder verschiedener Bildautoren zusammen mit deren Entstehungsgeschichte oder den Gründen für die persönliche Wahl schaffen einen Einsieg ins Thema. Danach widmen sich die Autoren zunächst der erforderlichen, technischen Ausrüstung.

Systematisch gelangen wir dann von der Fotografie nach festen Regeln zur Aufnahme wider die Regel, was Individualität verspricht, aber bereits etwas Erfahrung erfordert. Die Abfolge bei beiden Themen ist



so, dass zunächst fachliche Ausführungen erfolgen, denen dann besondere Bildbeispiele folgen. Das weckt den Appetit des Lesers, Gelerntes abzuwenden und es selbst zu versuchen.

Eine beispielhafte Übersicht über die Fülle der Motivwelten im Eisenbahnbereich zeigt, dass auch jenseits des Dokumentarbilds spannende Szenen auf den Fotografen warten und sich selbst vermeintlich langweilige Motive mit etwas Geschick spannend festhalten lassen.

Konsequent war es, auch der digitalen Bildbearbeitung und Aufnahmenpräsentation in Form verschiedener Medien eigene Kapitel zu widmen, denn oft sind sie das Salz in der Suppe: Aus einem schlechten Bild lässt sich im Nachhinein kein gutes mehr machen, aber ein gutes lässt sich meistens noch perfektionieren.

All das spricht für einen durchdachten Aufbau. Eine, wenn auch stark komprimierte, Übersicht zu Bezugsquellen, weiterführenden Büchern oder einschlägigen Internetseiten rundet dies gelungen ab. Und auch der Abschluss in Form eines Kapitels zu Eisenbahnfotografen bei der Arbeit, bestehend aus skurril anmutenden Szenen, schließt sich nahtlos an.

Fragezeichen hat das Kapitel über „alte Meister“ der Eisenbahnfotografie aufgeworfen: Sie wurden kurz portraitiert, der Schwerpunkt ihres Schaffens genannt und ein Beispielfoto gezeigt. Rückschlüsse für sein eigenes Arbeiten kann der Leser daraus unserer Ansicht nach nicht ziehen. Dieser Abschnitt eignet sich allenfalls dazu, die Namen auch Neueinsteigern bekannt zu machen. Ein zukünftiger Nutzen ist damit nicht ausgeschlossen, aber auch keinesfalls gesichert.

Etwas aufgestoßen ist uns, dass zwar erwähnt und auch in einem eigenen Kapitel gezeigt wird, dass gelungene Aufnahmen auch mit einfachen Mitteln zu erreichen sind, dies aber an entscheidenden Stellen allenfalls eine untergeordnete Rolle spielt. Preisgünstige Ausrüstungselemente spielen bei den Musterarbeiten keine explizite Rolle.

Besonders deutlich wird dies im Bereich der Bild(nach)bearbeitung: Vorgeführt und erläutert werden sie am Beispiel Adobe Photoshop CS – einem professionellen Programm, das in der Werbe-, Grafik- und Medienbranche bis heute einen Standard darstellt. Die dafür erforderliche Investition von rund 1.000 EUR wird wohl kein Hobbyfotograf bereit sein einzugehen.

Mit Photoshop Elements gibt es eine preisgünstigere Alternative für den Privatanwender, mit IrfanView sogar ein freies Programm, das vollkommen ausreicht. Nicht nachvollziehbar ist, warum der zugehörige Artikel nicht auf eines von beiden aufbaut, obwohl sie doch explizit aufgeführt wurden? Aus unserer Sicht geht der Artikel damit weitgehend an seiner Zielgruppe vorbei, denn angesprochen werden sollen Einsteiger ohne einschlägige Erfahrungen.

Da sich das Heft „Fotoschule Eisenbahn“ ausnahmslos an Vorbildaufnahmen orientiert, stellt sich abschließend die Frage, welchen Nutzen es für den Modellbahner bringen kann? Diese Frage ist leicht zu beantworten: Was fürs Vorbild gilt, lässt sich mit etwas Geschick auch im Kleinen anwenden.

Eindrucksvolle Aufnahmen von der Modellbahn gelingen vor allem dann, wenn der Fotograf eine möglichst realistische Wirkung erzeugen kann. Lichtrichtung, Höhe des Sonnenstands, Farben und eine wirkungsvolle Gesamtkomposition spielen auch hier eine zentrale Rolle. Bei den Kameraeinstellungen und sonstigen Gegebenheiten bestehen natürlich Abweichungen, aber auch sie lassen sich mit dem vermittelten Grundlagenwissen lernen und vertiefen.

Unter besonderer Berücksichtigung des günstigen Preises ist diese Ausgabe daher für jeden empfehlenswert, der Vorbilder oder auch (s)eine Modellbahn fotografieren möchte und dabei ansprechende und mitreißende Ergebnisse anstrebt. Viele Ausnahmen fallen uns an dieser Stelle nicht ein...

Verlagsadressen:
<http://www.eisenbahnwelt.de>
<http://www.verlagshaus24.de>

4. Internationales Spur-Z-Wochenende **Die Welt zu Gast in Altenbeken**

Zum zweiten Mal war das ostwestfälische Eisenbahnstädtchen Altenbeken Austragungsort des Internationalen Spur-Z-Wochenendes. Für die Z-Freunde International war es eine Premiere als Ausrichter der Veranstaltung. Rund 1.000 Zetties aus aller Welt, das Märklin-Magazin und sogar Märklin-TV dankten es durch ihren Besuch. Das Niveau der Exponate ist derweil noch weiter gestiegen.

Schon zum vierten Mal fand am 31. März und 1. April 2012 das beliebte Spur-Z-Wochenende statt. Zum zweiten Mal war Altenbeken der Austragungsort, dieses Mal aber unter dem neuen Ausrichter Z-Freunde International e.V.



Das Altenbekener Viadukt bei Nacht: Seit jeher ist dieses Bauwerk das Wahrzeichen der ostwestfälisch-lippischen Eisenbahnerstadt.

Zustande gekommen ist eine Veranstaltung, die sowohl auf der Aussteller- wie auch Besucherseite außerordentlich international besetzt war. Angereist waren die Zuschauer aus nahezu allen Bundesländern Deutschlands, aus der Schweiz, Österreich, den Niederlanden, Italien, Israel, Norwegen und Amerika.

Und wieder hat niemand, mit dem wir vor Ort gesprochen haben, seine Reise nach Altenbeken bereut. Unabhängig vom dort zur Schau gestellten haben das persönliche Kennenlernen, der fachliche Austausch und das Pflegen von Kontakten traditionell einen großen Anteil daran. Außerdem war nicht zu übersehen, dass das Niveau der gezeigten Anlagen noch mal deutlich zugelegt hat.

Los ging es schon am ZFI-Vereinsstand, der gleichzeitig als Empfang diente: In einer Vitrine wurden verschiedene Stücke ausgestellt, unter denen ein Hafendiorama mit großer Halle hervorstach.



Das Hafendiorama von Lars Kuhnert ist ohne Bausatzhilfe aus Karton entstanden und war in Altenbeken erstmals zu sehen.

Gebaut hat es Lars Kuhnert. Das Besondere an diesem Exponat ist, dass es vollständig im Eigenbau entstand und ohne jegliche Bausatzteile auskommt. Zum überwiegenden Teil besteht es aus Papier- und Kartonteilen.

Dennoch wirken die Bestandteile des dominierenden Portal-Verladekrans überaus fein und auch ein Blick ins Innere der Lagerhalle lohnt sich, weil auch dort nicht ein einziges Vorbildelement vergessen wurde.

Selbst die Krankanzel bot freien Blick auf den Führer des Geräts, den Herrn über die vielen Hebel des Lastenhebers.

Zu kaufen gab es am Vereinsstand neben Souvenirstücken, mit denen die Vereinskasse unterstützt wird, den eigens für dieses Treffen aufgelegten Märklin-Sonderwagen.

Ausgewählt wurde dieses Mal ein Containerwagen aus dem Werbewagenprogramm. Beidseitig unterschiedlich

bedruckt, erlaubte er es den Sammlern auch, sich gleich mit zwei Erinnerungsstücken einzudecken.

Wie bereits geäußert, war das Spur-Z-Wochenende wieder ein Fest der Superlative, das alle vorangegangenen Veranstaltungen dieser Art überboten hat. In der Halle war es zudem deutlich voller als noch vor zwei Jahren. Die offiziell rund 1.000 Besucher sind daher sehr vorsichtig geschätzt – tatsächlich dürften es wohl einige mehr gewesen sein.



Der von Märklin produzierte Sonderwagen anlässlich des Treffens war dieses Mal beidseitig unterschiedlich bedruckt.

Vor dem Hintergrund des 40. Geburtstags der Spurweite Z hatten auch Vertreter des Märklin-Magazins und von Märklin-TV den Weg in die Eggelandhalle Altenbeken gefunden. Sie wurden Zeugen einer wahren Leistungsschau im Maßstab 1:220 und erlebten technisch anspruchsvolle Premieren wie selbstfahrende Busse, deren Vorderachsen analog zur Baugröße H0 mitlenken. Was zunächst wie ein April-Scherz geklungen haben mag, erwies sich vor Ort als Realität.

Dementsprechend groß war das Staunen am Stand des Stammtisches Untereschbachs, bieten doch selbst große Straßenfahrzeuge im Maßstab 1:220 kaum Platz für Antrieb, Batterie und Mechanik.

Tüftler Hermann Kammler, der dieses kleine Wunder vollbracht hat, dürfte einigen Lesern noch aus dem Bericht über die Intermodellbau 2011 bekannt sein. Dort hatte er verschiedene Kirmes-Fahrgeschäfte gezeigt.



Selbstfahrende Busse im Maßstab 1:220 (Bild oben) und ein Zoo-Diorama gab es beim Stammtisch Untereschbach e.V. (Bild unten).

Der am gleichen Stand gezeigte Zoo ging auf den Vereinsvorsitzenden Dietmar Stähler zurück. Im Mittelpunkt stehen dort vor allem Tiernachbildungen von Creativ-Modellbau Klingenhöfer. Michael Klingenhöfer, der zu diesem Stammtisch gehört, war persönlich vor Ort und durfte sicher auch die eine oder andere Frage beantworten.

Zu feiern gab es beim Stammtisch Untereschbach übrigens noch etwas, nämlich den 20. Geburtstag dieser Gruppierung. Gerne stießen die Jubilare mit Freunden und Standnachbarn auf dieses Ereignis an.



Kein Jubiläum, wohl aber viele interessante Exponate hatte auch der Gemeinschaftsstand von Hagemodell (Gezá György Hanreich, Ungarn) und **Trainini®** zu bieten.

Stolz präsentierte Gezá neben vielen anderen Eigenbauten sein neuestes Werk, einen vierachsigen Lebendfischtransportwagen Uaqs mit Bremserhaus der ungarischen Staatsbahn MAV.

Sein Vorbild war bisweilen auch in Deutschland zu sehen.

Die Anschriften weisen ihn als zur Epoche IV zugehörig aus. Für das Modell hat er ein eigenes Fahrwerk geschaffen, das auf Märklin-Drehgestellen läuft. Doch nur eines der beiden Drehgestelle trägt auch eine Systemkupplung.

Um den vorbildgetreuen Achsstand realisieren zu können, befindet sich der zweite Kupplungsschacht am Wagenboden.

Der Aufbau besteht aus drei Lagen Ätzblechen, was dem Modell die korrekte Oberflächenstruktur verleiht.



Den Fischtransportwagen Uaqs der MAV (Bild oben) hat Gezá György Hanreich aus Ungarn gebaut und erstmals vorgestellt. Der einst in Deutschland gebaute Ford Canada F 60 „Olex“ und zwei Ausführungen des VW 181 (Bild unten) sind Frühjahrsneuheiten von Limized, die ebenfalls in Altenbeken Premiere feierten.

Trainini® konnte erstmals drei von vier Limized-Neuheiten 2012 zeigen. Bei „Z und Meer“, dessen Marke Limized ist, erscheinen Metall-Autodelle des von 1939 bis 1945

gebauten Tanklasters Ford Canada F 60 „Olex“ (Art.-Nr. 4310074) und zwei Ausführungen des VW 181 Cabrio (Baujahre 1969 bis 1979), bei der Bundeswehr auch als „Kübelwagen“ bekannt.

Angeboten werden ein offenes, gelbes Cabrio mit Fahrgästen (4310082) und die geschlossene Ausführung im grünen Lack (4310084). Alle drei Modelle überzeugen, wie von Limized gewohnt, mit

einer äußerst feinen Lackierung, die Details geschickt hervorhebt. Beim blau-gelben Tankwagen (Baujahre 1939 – 1945) gehören auch die Firmenanschriften dazu.



Über das Aussehen dieser Wagen durften die Besucher abstimmen. Fast zwei Drittel entschieden sich für die Variante 2 „Acrylicos Vallejo“ (vorn), auf den zweiten Platz kam mit knapp einem Fünftel der Stimmen die Variante 1 „WRB der Controller“ (mittig). Damit verblieb für die Variante 3 „Modelmates“ (hinten) nur der dritte Rang.

Einen Hinweis auf einen künftigen Bericht gab ein noch im Bau befindliches Diorama. Es zeigte die Stille-Nacht-Kapelle von Vollmer mit bereits weitgehend fertig gestalteten Treppen und Fußweg sowie einer individualisierten Gaslaterne Baden-Baden von Brawa, die nicht auf den ersten Blick wiederzuerkennen war. Ein Fehler hatte sich nur auf dem zugehörigen Hinweisschild eingeschlichen: Statt Ausgabe 6/2012 hätte es darauf 12/2012 heißen müssen.

Zum Mitmachen regte die Besucher ein Gewinnspiel an: Sie durften an einer Verlosung teilnehmen und der Redaktion gern auf dem Stimmzettel mitteilen, welcher von den drei VW-Audi-Großraumschiebewandwagen aus der Märklin-Packung 8141 dem Vorbild hinsichtlich seiner Patinierung am ähnlichsten sah – Urheber, Material und Technik waren ihnen nicht bekannt.

Knapp zwei Drittel aller Teilnehmer (65 %) entschieden sich für die Variante 2. Dabei handelte es sich um ein von **Trainini®** mit den Vallejo-Farben aus dem Güterwaggon-Alterungsset (HeWa-Modellbau) selbst bearbeitetes Modell.

Auf Platz 2 mit 19 % der abgegebenen Stimmen gelangte die Variante 1. Dahinter steckte ein in Spritztechnik professionell gealterter Wagen des Anbieters „WRB Der Controller“, der die Werbeanschriften stark überdeckte, aber im Bereich der Betriebsanschriften frei gewischt war.

Die Variante 3 vereinigte nur 12 % der Stimmen auf sich, die restlichen 4 % waren Enthaltungen mit ausschließlicher Teilnahme am Gewinnspiel. Beim letzten Modell wurde in Eigenleistung von **Trainini®** die Alterung mittels der Patinierungsmittel von Modelmates (Großbritannien) in Pinsel- und



Am Trainini-Stand durften Besucher freie Testfahrten auf einem Rokuhan-Gleisoval mit Ausweiche absolvieren und das neue Gleissystem auf diese Weise kennen lernen. Foto: Amir Abudouleh

Spritztechnik aufgebracht, verwischt und teilweise wieder abgetragen. Die Betriebsanschriften wurden vollständig freigelegt.



„Lok-Doc“ Michael Etz beim Warten von Rokuhans Diesellokomodell DD51.

Wie offenbar auch die Teilnehmer meinten, eignet sich diese Technik in der Spur Z eher für gezielte Verschmutzungen von Streben, Verschlüssen und Beschlagteilen an Güterwagen.

Anregen wollten wir auch zum Mitmachen und eigenem Testen. Dafür gab es an unserem Stand ein Rokuhan-Gleisoval mit Ausweiche. Hier konnten die Besucher Rollmaterial der anwesenden Händler vor dem Kauf auf Funktionsfähigkeit prüfen und sich ein eigenes Bild von diesem System verschaffen.

Begeisterung fanden die Stoppweichen, die natürlich besonders Anklang bei Analogbahnern finden. Die Digitalbahner begrüßten, dass sich diese Funktion bei der Neuauflage der Weichen wahlweise auch abschalten lässt und ein Anschneiden der Gleisbettung an den Weichen nicht mehr erforderlich sein wird.

Reges Interesse fand auch die Funktionsweise des Weichenantriebs, der mit einem Umpolen des Schaltstroms arbeitet und über Taster bedient wird. Zeitweise konnten wir auch die japanische Diesellok DD51 vorführen, deren Wartung bei Michael Etz einen Blick ins Innere auf Stromführung und Glockenankermotor bot. Der bekannte „Lok-Doc“ hatte auch dieses Mal alle Hände voll zu tun, um so manches Modell wieder funktionsfähig zu machen.

Sehr begrüßt wurde, dass Rokuhan über Noch gern Anregungen zur Weiterentwicklung und Betriebstauglichkeit seiner Produkte annimmt und wir deshalb auch ausdrücklich darum gebeten haben, uns Ideen zu hinterlassen.



Als passende Zuglok für den Zirkuszug wurde diese Dampflok der Baureihe 052 bereitgestellt: Sie trägt auf den Windleitblechen den Schriftzug „Der Zirkus kommt!“.

Vielleicht ist das einer der Gründe dafür, warum sich das Rokuhan-Gleissortiment beim neuen Händler Jörg Erkel (elektronischer Vertrieb „1zu220-Shop“) zum absoluten Verkaufrenner entwickelte. Mit der von Jürgen Tuschick angekauften Schweiz-Digitalanlage „Zetzwil“ (vgl. Ausgabe 6/2008) hatte er aber auch einen weiteren Hingucker zu bieten, der erstmals in Altenbeken war.

Reges Interesse fand auch das im ZFI-Forum von **Trainini®** losgetretene Thema „Zirkuszug“. Auch weit über die offiziellen Bekundungen hinaus hatten Besucher ihre Märklin-Modelle des Zirkuszugs „Barum“ eingepackt, um ihn für Fotoaufnahmen zur Verfügung zu stellen.

Tatsächlich waren am Ende hinter der ebenfalls mitgebrachten Dampflok der Baureihe 052, die mit Windleitblechanschriften „Der Zirkus kommt“ ausgerüstet war, ganze 25 zweiachsige Rungenwagen zu sehen, auf denen neben von Märklin hergestellten Zirkuswagen auch eigene Umbauten standen.



Hinter der Dampflok hängen die gedeckten Wagen, in denen die großen Zirkustiere befördert werden. Dahinter folgen die Niederbordwagen, auf denen die „Kleinstadt auf Rädern“ verlastet ist. Insgesamt 25 Einheiten zählte dieser Zirkuszug in Altenbeken.

Der mitgebrachte Fuhrpark hätte locker für 50 Anhänger gereicht, gescheitert wäre es eher an einer ausreichend zugkräftigen Lok. Als geeignete Fotokulisse diente die große Modulanlage von Jürgen Kottsieper. Ihm und allen Unterstützern danken wir an dieser Stelle herzlich. Wir haben erkannt, dass Zirkuszüge über unsere Ursprungsidee hinaus ein eigenes Thema wert sind, das wir in Zukunft aufgreifen wollen.

Aus der Menge stach übrigens der Zirkuszug von Harald Fried aus Hermsdorf besonders hervor. Er hatte sich den Zirkus Krone, einen der letzten auf der Bahn reisenden Großzirkus – zweitgrößter der Welt und Nummer 1 in Europa – als Vorbild ausgesucht und, unter Verwenden von Lütke-Modellbahn-Bausätzen selbst ins Modell umgesetzt. Auch diese Fleißarbeit zeigt, wie beliebt das Thema Zirkus unter Modellbahnern ist.

Gut war auch die Händlerbeteiligung beim 4. Internationalen Spur-Z-Wochenende. Teilgenommen haben die Händler Aspenmodell, Bolt, Harter, Riecke, Vogt, Z-Spoor (Niederlande) und Z-Railways. Hinzu kamen Kleinserienhersteller wie Spur-Z-Ladegut Josephine Küpper, Weichen Walter mit Individuallösungen für Gleise und Weichen oder auch der Modellautohersteller A2-Models aus den Beneluxländern, der erstmals teilnahm.

Besonders sehenswert war der Stand von Marsilius-Trains aus Krefeld, was nicht allein am großen Lieferprogramm für die US-Bahnfreunde lag. Appetit auf den großen, weiten Westen machte hier vor allem eine äußerst sehenswerte Kofferanlage, deren Bau im ZFI-Forum zu verfolgen war.

Mona und Herbert Strauss vom Stammtisch Bayern sind die Erbauer dieser „Metal Luggage Railway“. Dank überlegter Anordnung, durchdachter Konzeption und handwerklichem Geschick zeigte sich eine überaus gelungene US-Landschaft mit vielen sehenswerten Details rund um einen von Handel und Gewerbe umgebenen Flussarm. Ein kleines Schiff umrundete in gemütlicher Fahrt die Felsen in der Mitte.



Ein seitlicher Blick über die US-Anlage von Mona und Herbert Strauß (Stammtisch Bayern) offenbart die idyllische Sicht auf eine amerikanische Kleinstadt am Wasser.

Doch der Stammtisch Bayern war auch mit einem eigenen Stand zugegen. Neben Dioramen gab es dort vor allem die „Stammtischbrettchen“ mit Rokuhan-Gleisen zu sehen. Gerne wurde auch deren Bau vorgeführt. Bei den Brettchen handelt es sich um Winzigmodule, die für den Modellbahnbetrieb am Stammtisch konzipiert wurden und gleichzeitig eine Fotokulisse hergeben sollen. Diese Idee fand schon im ZFI-Forum großen Anklang.

Thomas Buchner zeigte dort auch den Bausatz für einen Geisterwagen, entwickelt von einem seiner Stammtischbrüder. Antrieb und Massenverteilung finden hier in einem gedeckten Wagen G 10 Platz und ließen sogar noch Platz für eine Digitalschnittstelle nach NEM 651. Auch ein zweiter Wagen als zusätzliche Stromaufnahme ließe sich für eine höhere Betriebssicherheit anschließen.

Nicht zu vergessen ist die von Rainer Schubert konzipierte Digital-Demoanlage, dieses Mal vorgeführt von Gunnar Häberer. An ihr konnten Besucher sich informieren, wie gut die Spur Z und eine digitale Ausrüstung zusammenpassen.

Beeindruckend, wenn auch in der Akustik einer Halle immer etwas untergehend, waren die von Klaus Büttner erbauten und klangvoll vorgeführten Lokmodelle. Dampflokomotiven schnauften und das Schweizer Krokodil begeisterte mit Stangenklappern und Original-Tönen des Schaltwerks dieser Gelenk-Lokomotive.

Zu kurz kamen aber auch die Sammler nicht. Gilles Monk aus Belgien, dessen vollständige Märklin-Werbewagensammlung seit Jahren im Buch der Rekorde eingetragen ist, verkaufte und tauschte dort Sammlermodelle – immer auf der Suche nach aktuellen Lückenschlüssen in seiner eigenen Sammlung.



Hochspannungsmasten in verschiedenen Ausführungen sind neu bei Rolfs Laedchen.

Und auch viele Kleinserienneuheiten 2012 wurden in Altenbeken erstmals vorgestellt oder öffentlich gezeigt: Rolfs Laedchen zeigte Hochspannungsmasten sowie zwei Bierkutschen und bot zusammen mit Moebo exclusive einen Schuppen und Fernsprechbuden zur Vorbestellung an. Eine Fertigung soll erfolgen, wenn eine ausreichende Bestellzahl zusammenkommt.

„Ab in die Kiste!“ hieß es bei KoMi-Miniaturen: Transportkisten für Kleinvieh bildeten hier das Neuheitenprogramm. Nachgebildet wurden Holzverschläge aus früheren Zeiten mit (auch im Modell) beweglichem Gatter und Transportgriffen, in denen die Tiere zum Bahnhof oder direkt zum Schlachthof transportiert wurden.

Aus Ätzteilen bestehen die Kleinviehtransportkisten (Art.-Nr. ANR AS 8.1) – Lieferung inklusive einer Mastschweinfigur - und die Geflügeltransportkisten (ANR AS 9.1) aus der Reihe Zpur®.

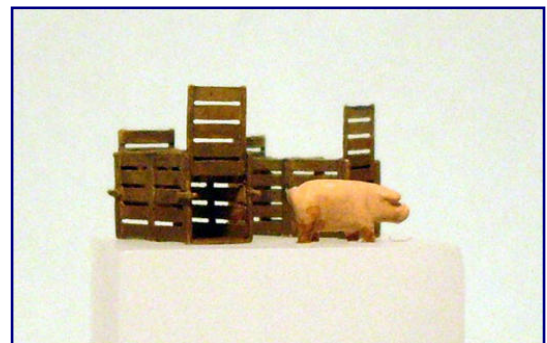
Ebenfalls zum Thema „Landwirtschaft“ gehören zwei weitere Neuheiten: die dreiteilige Zickzackegge (Art.-Nr. ANR MG 9) mit zusätzlich erwerbbarer Treckerzubehör (ANR T 1) und Ketten (ANR MG 11), einer Spielwaage für Zweispänner-Pferdezug (ANR MG 10) sowie Gestaltungsmaterial für ein Kornfeld in realistischer Optik mit unterschiedlich langen Halmen.

Die Produktion wiederaufgenommen hat Heckl Kleinserien, so dass auch hier eine erfolgreiche Teilnahme zu erleben war. Railex bot sein Lieferprogramm an und zeigte zudem einige der schönsten Dioramen aus dem eigenen Bestand.

Trafofuchs hatte seine Neuheiten bereits im Februar bekanntgegeben, in Altenbeken waren sie erstmals zu kaufen. Viele Besucher ließen sich wieder von der Vier-Jahreszeiten-Anlage inspirieren und suchten dort Szenen aus bekannten Gemälden, sahen den Schlittschufläufern auf der Eisfläche oder Ruderboot und Schwan auf dem See zu. Nicht jedem gelang es, den Hirsch im Wald zu entdecken, der dem Schuss des Jägers entflieht.

Bereits bekannt war auch das Seifenkistenrennen von Lütke Modellbahn, mit dem dieser Hersteller Neuland betritt. Die kleinen Seifenkisten aus dem Bausatz werden im 3D-Druckverfahren hergestellt und ergänzen die bekannten Frästeile höchster Qualität.

Einer anderen Technik hat sich Z-fm (Klaus Maaser) verschrieben. Dort wurden feine Teile aus Laserschnitt gezeigt und angeboten, darunter viele neue Produkte, die noch nicht bekannt waren. Kräftig gewachsen ist etwa das Angebot im Bereich von Gebäudemodellen und Straßenbelägen samt Bürgersteigen und Rinnsteinen.



Die Kleinviehtransportkisten (oben) mit Schweinefigur wie auch das Kornfeld (unten) setzen die Zpur®-Landwirtschaftsserie fort. Beide Fotos: KoMi-Miniaturen

Sogar Radeinsätze für Spur-Z-Lokomotiven und Gleise mit Code-40-Profilen gehören zum Lieferumfang. Eine Bekohlungsanlage gehört zu den aktuell gezeigten Neuheiten, ein Wasserturm ist geplant, der Lokschuppen Ottbergen angekündigt. Damit orientieren sich viele Bauteile an lokalen Vorbildern.

Dies galt auch für eine erstmals vorgestellte Neuheit 2012 bei Bahls Modelleisenbahnen. Passend zum zweijährig stattfindenden Treffen präsentierte Michael Bahls die Güterzugdampflok „Altenbeken“ der Hannover-Altenbekener Eisenbahn HAE aus der Epoche I (Art.-Nr. 4901).

Sie verkehrte einst quasi direkt vor den Toren der Eggelandhalle und gehört deshalb nicht nur dem Namen nach in diese Stadt.

Eine passende Unterstellmöglichkeit hatte Archistories aus Hannover im Programm, wobei die kleine Dampflok darin vermutlich untergehen würde.

Ein zweistöndiger „Hauptlokschuppen Torrnstein“, den wir bereits im Februar angekündigt haben, vervollständigt hier den Bestand an Backsteinbauten nach preußischen Vorlagen.

Einige Meter weiter präsentierte Passmann neue Innenbeleuchtungselemente. Sie sind sehr leicht zu montieren, das Waggondach bleibt ohne „Kabelverhau“ abnehmbar, die LED-Platinen sind dimmfähig und lassen sich individuell kürzen.

Ein geschickter Schachzug ist, dass sie voll kompatibel zu den hervorragenden Inneneinrichtungen von Modelplant sind, die für immer mehr Wagenmodelle angeboten werden.

Die Radschleifer arbeiten nun nahezu ohne Reibungswiderstand, die Stromübertragung von ihnen zur Platine erfolgt über Messinghülsen und Federbleche – simpel, aber äußerst raffiniert, wie nicht nur Inhaber Oliver Passmann findet. Erstmals verbaut wurden die neuen Elemente übrigens in den EW-II-Personenwagen der Z-Bahn GmbH.

Für diesen Zweck wurden sie ursprünglich speziell entwickelt, revolutionieren nun aber auch das Innenleben der Märklin-Wagen. Apropos EW II, die Schweizer Personenwagen wurden bei der Z-Bahn



Bild oben:

Welche Lok könnte besser zur Veranstaltung passen? Die Güterzuglok „Altenbeken“ der HAE ist die Hauptneuheit 2012 bei Bahls Modelleisenbahnen.

Bild unten:

Archistories ergänzt sein preußisch geprägtes Lieferprogramm um den neuen „Hauptlokschuppen Torrnstein“.

GmbH (Schweiz) in einer neuen Variante mit Komfortstreifen in einem abweichendem Grün präsentiert. Damit ist nun eine weitere Neuheit 2012 bekannt.



Standnachbar Jens Wimmel führte seine ZettZeit-Special-Produkte vor. Auch darüber haben wir bereits berichtet, während der Ausstellung gab es das alles persönlich zu sehen.

Eine öffentliche Premiere erlebte auch der gedeckte DB-Güterwagen Glms 207, modernisierter Wagen der ehemaligen Bauart Bremen am Stand von FR Freudenreich Feinwerktechnik.

Nur noch wenige Exemplare waren zu diesem Zeitpunkt verfügbar.



Das galt auch für den im grünen Lack äußerst attraktiven „Oppeln“ in Ausführung der SNCB, angeboten als Doppelpackung.

Märklins Sersa-Zug vervollständigt künftig eine Doppelpackung des schweizerischen Wagens Bauart K3. Dafür wurden sogar die Formen überarbeitet, denn erstmals bietet FR diesen Typ mit Bremserhaus an.

Außerdem weisen beide Exemplare auch weitere Beschriftungs- und Lackierunterschiede auf.

Bild oben:

Perfekt durchdacht und kompatibel zu den Inneneinrichtungen von Modelplant sind Passmanns neue Waggoninnenbeleuchtungen. Montiert wird die Platine im Dach, dank Federkontakten bleibt es abnehmbar.

Bild unten:

Die Familie der „Motorlokomotiven“ für bayerische Lokalbahnen bei Z-Modellbau ist nun komplett. Als Neuheit 2012 erscheint die PtL 2/2 „Urglaskasten“.

bayerischen Lokalbahn-Dampflokomotiven angetan. Doch beim PtL 2/2 „Urglaskasten“ geriet sogar er an Grenzen, denn in diesem feinen Modell ließ sich das bewährte Getriebe nur sehr schwer unterbringen.

Für großes Erstaunen sorgte wieder Z-Modellbau aus Chemnitz. Offenbar haben es Dr. Andreas Scheibe die

Das Ergebnis sorgte jedoch für Begeisterung und entlohnte für die vielen Mühen bis zur Premiere. Am Stand von Z-Modellbau gab es auch das Handmuster bayerischer Lokalbahnwagen zu sehen, die einst speziell für den Betrieb mit den Glaskästen entwickelt wurden.

Deren Hersteller MKC (Modellbahn Kreativ Chemnitz; Siegfried Künzel) nannte auch Preise für die Handarbeitsmodelle. Angeboten werden sollen zunächst die Bundesbahnausführungen in Form eines Packwagens Gwl Bay 96 (Art.-Nr. 48001) und eines Reisezugwagens CL Bay 06, der mit Holzrahmenfenstern (48002) und Metallrahmenfenstern (48003) zu haben sein wird. Jeder Wagen wird etwa 9 Gramm wiegen.



Welches Zentrum an Kreativität sich in Sachsen verbirgt, zeigte auch Wilfried Pflugbeil ein weiteres Mal.

Sein Stellwerk Waldheim (Thüringen) entstand wie alle anderen Gebäude aus seiner Werkstatt im kompletten Eigenbau.

Neu war aber, dass er das Stellwerk auch mit einer kompletten Inneneinrichtung zu seinem persönlichen Meisterwerk krönte.

Velmo stellte an seinem Stand eine Decodergeneration vor, die nun nach und nach eingeführt wird. Für die bisherigen Decoderplatinen gab es Abverkaufspreise.



Bild oben:

Ein Meisterwerk ist das selbstgebaute Stellwerk Waldheim (Thüringen), das sogar eine komplette Innenausstattung erhielt. Foto: Wilfried Pflugbeil

Bild unten:

Zusammen mit der von ihm gekauften Anlage „Klütz“ zeigte Ronald Schulz einen von ihm entwickelten „Fiddleyard“, der nun auch als Kaufbausatz aufgelegt werden soll.

„Larry“ Schulz hatte das gute Stück erworben und um einen handgestellten „Fiddleyard“ zum Wenden und Abstellen der Züge ergänzt. Bei entsprechendem Interesse, wie es die Ausstellung erwarten ließ, soll dieser als Bausatz auch für Dritte aufgelegt werden.

Interesse fand auch das ausgestellte Modell der Diesellok Baureihe 280 von SMZ, das zuvor noch nicht öffentlich in Deutschland zu sehen war.

Ohne separate Erwähnung blieb aber die auf einem großen Winterdiorama gezeigte Rh 1042 der ÖBB, die ebenfalls auf SMZ zurückgehen dürfte. Den ÖBB-Freunden blieb sie selbstverständlich nicht verborgen.

Auch Märklin zeigte aktuelle Neuheiten in Form von Handmustern, darunter den farbenfrohen Mauszug und die Baureihe 001, die neue Maßstäbe setzen soll und deshalb natürlich höchste Aufmerksamkeit genoss.

Wieder da, aber in neuen Händen war die Anlage „Klütz“. Ronald



Bild oben:

Drei auf einen Streich! Die hervorragend gelungene Baureihe 280 der DB von SMZ durften wir zusammen mit den Waggonumbauten von Theo Bornhöft auf dem perfekt gestalteten Archistories-Diorama ablichten.

Bild unten:

Nur ÖBB-Freunde haben auf dem großen Winterdiorama von Velmo eine weitere Attraktion entdeckt. Die Lok mit der Betriebsnummer 1042 664-1 (vorne links) dürfte wohl eine noch nicht angekündigte SMZ-Neuheit sein.

Ulrich Wienerer präsentierte seine Anlage auf einem Noch-Fertiggelände. Sein Anliegen war, den Besuchern einfache Lösungen für die Montage der Stellpunkte und Schaltungen vorzustellen, um stets die Freude am Spielbetrieb zu wahren.

Ulrich Günther hingegen hat mehr Freude am Umgestalten seiner Fahrzeuge und präsentiert sie in seinem großen Bahnhofsegment.

Dort wimmelt es von gesuperten Dampflokomotiven, gekürzten, offenen Güterwagen Omm 52 und anderen Fahrzeugen, die verbessert oder patiniert wurden.

Ein Klassiker dieser Ausstellung ist längst die Fehmarnsundbrücke, auch „Kleiderbügel“ genannt, von Hans-Ulrich Druske. Er hatte sie wieder zusammen mit Elementen von Hans van den Haak in eine Modulanlage integriert.



Der Stammtisch Springe konzentrierte sich vor allem auf US-Motive, hatte aber auch europäisch geprägte Exponate zu bieten.

Und auch die Spur-Z-Anlage „Fryton“ von Graham Jones ist schon alter Bekannter. Sie hat im letzten halben Jahr einen wahren Ausstellungsmarathon hinter sich gebracht, war in Altenbeken aber erstmals zu sehen. Den Besuchern brachte die englische Landschaft ein paar internationale Eindrücke.



Harmonisch fügt sich Märklins Handmuster des Mauszugs in die Landschaft von „Drakenburg“ ein – einem Motiv an der deutschen Nord-Süd-Strecke, gefertigt in Belgien.

obwohl es der Name schon nahelegt. Die Erbauer dieser außergewöhnlich anspruchsvoll erbauten und bis ins kleinste Detail durchgestalteten Mittelgebirgsanlage stammen aus Belgien, sind aber längst Stammgäste auf ZFI-Treffen.

„Toon & Co.“ hatten seit der Erstvorführung in Zell an der Mosel 2011 kräftig weitergebaut. In der Zwischenzeit wurde Drakenburg vollständig elektrifiziert, nachdem zuvor schon die Masten gesetzt waren. Das Besondere daran ist, dass die Oberleitung komplett im Eigenbau errichtet wurde. Trotz

Gleiches galt für die Darbietung des Stammtisches Springe aus Niedersachsen: Hier fuhren US-Güterzüge durch karge US-Landschaften, die ihre ganz besonderen Reize hatten.

Kleinere Anlagen nach deutschem Vorbild rundeten die Stammtischpräsentation ab. Erwähnenswert ist, dass es hier bewusst auch, aber nicht nur, um das Vorführen von Erstlingswerken ging.

International war auch die Anlage „Drakenburg“ von Pieter Willems, Toon Versnick und Jan van Casteren. Allerdings sieht man es ihr nicht an,

ihrer Feinheit, die die Stimmung der Anlage nicht stört, ist sie mechanisch funktionsfähig. Und selbst für die recht niedrige Hack-Kastenbrücke haben die pfiffigen Belgier eine Lösung gefunden.

Ein alter Bekannter ist Jürgen Kottsieper aus Bremen. Im Digitalbetrieb führte er regen Zugbetrieb vor und begeisterte damit vor allem die vielen Kinder, die in die Eggelandhalle gekommen waren.

Hier drehte die nagelneue V 200⁰ mit einem Nahverkehrszug aus Silberlingen und Mitteleinstiegswagen ebenso ihre Runden wie der VT 08⁵ oder ein Ganzzug für den Transport frisch ausgelieferter Volkswagen.

Im Betriebswerk wurden elektrische Lokomotiven auf der Schiebebühne bewegt oder eine Dampflok publikumswirksam gedreht. Auffällig waren auch auslieferungsfertige Fahrzeuge in der Lokfabrik, die im Fotografieranstrich auf ihre Abnahme warteten.



Interessiert und mit vielen Fragen an Chefredakteur Holger Späing begleitet dieser kleine Besucher das Aufgleisen eines Autotransportzugs auf Jürgen Kottsiepers Modulanlage.

Ganz in der Nähe waren modernere Züge unterwegs und bestechen konnten sie vor allem in Doppeltraktion: Der Stammtisch Stuttgart im Z Club 92 um Jürgen Walter und Thomas Zeeb schickte den Trans-Europ-Express mit VT 11⁵ ebenso auf die Reise wie den ICE 3 der Baureihe 406. Bei zwei fest gekuppelten Zügen war die weiße Wagenschlange wirklich nicht mehr zu übersehen! Thomas Zeeb hielt zudem die Fahne für das Spur-Z-Angebot der Firma Modellplan hoch.

Sehr gefreut hatten sich viele Besucher auf das Betriebswerk Hamburg-Altona von Rainer Tielke. Und selbst wer es kennt, wartet immer wieder auf den nächsten Baufortschritt. Mittlerweile erscheint das Mammutwerk größtenteils fertig gestellt und unterhält seine Betrachter durch ein rechnergesteuertes Ablaufprogramm, das stets Lokmodelle in Bewegung garantiert und die Doppeldrehscheibe wirkungsvoll einbezieht.

Bewegung gab es auch bei Torsten Schubert. Seine Vitrinenausstellung zum gesamten Autolieferprogramm von MWB und die Dioramen mit Beleuchtungseffekten hatte er um einen Rummelplatz ergänzt. Zentraler Punkt darauf war ein großes Bierzelt (Lütke Modellbahn) mit Gästen und Musikgruppe sowie einem Autoscooter als Fahrgeschäft. Für die Bewegung darin zeichnete Hermann Kammler vom Stammtisch Untereschbach verantwortlich.

Die Kirmesbeleuchtungen hatte Torsten natürlich selbst angebracht. Angesteuert werden die aktuell 2.212 Leuchtdioden an Fahrgeschäften und Buden von Elektronikbausteinen aus dem Hause Tams Elektronik.

Längere Aufenthalte an seiner Anlage waren auch Götz Guddas gewiss: Die Anlagenerweiterung „Sägethal“ des Bremers hatten wir 2011 in einem Jahresthemenschwerpunkt ausgiebig vorgestellt. Das Interesse, diese Anlage, die auch Mitmachfunktionen über Knopfdruck bietet, in natura sehen zu dürfen, war entsprechend groß.



Landschaftsszene auf der Modulanlage von Jürgen Walter (Z Cub 92 Stammtisch Stuttgart) mit zwei gekoppelten TEE-Triebzügen der Baureihe VT 11⁵.

Dank automatisch geregeltm Digital-Zugbetrieb war Götz stets in der Lage, die vielen Fragen der Besucher zu beantworten oder sie auf raffinierte Details aufmerksam zu machen. Zu diesen gehörte das komplett eingerichtete Stellwerk ebenso, wie eine Störszene auf dem Plumpsklo, in dem eine Petroleumlampe brennt oder der Grubenarbeiter mit funktionierender Helmleuchte.



„Müsum“ heißt das Diorama, auf dem diese stimmungsvolle Hafenszene gelang. Gebaut hat es Kai Wüstermann (FkdS-Z Hamburg).

Neu auf einer Anhöhe ist auch Flugpionier Otto Lilienthal – als Figur geschaffen von Trafofuchs und von Götz Guddas in einen seiner Gleiter montiert.

Beschaulich schien es beim Freundeskreis der Spur-Z Hamburg zuzugehen, zumindest wenn der Betrachter auf das Diorama „Müsum“ von Kai Wüstermann stieß.

Im Stile der Epoche I waren hier Hafenszenen zu sehen. Im regen Treiben wurde dort Vieh zusammengetrieben, Tee, Kaffee und Gewürze in die Speicherhäuser geschafft oder Abschied genommen. An der Werft konnten Besucher beim Schiffsbau zusehen.

Am Kai warteten bereits die zeitgenössischen Schiffe, an denen Dampftriebwagen oder Rangiereinheiten hinter Dampflokomotiven vorbeifuhren. Eingerahmt von einer passenden Geräuschkulisse fühlte man sich glatt in längst vergangene Zeiten versetzt.

Deutlich moderner verlief der Zugbetrieb auf der Modulanlage. Auf bekannten und hier erstmals gezeigten Anlagenteilen war stets was los. Lange Güterzüge, gezogen unter anderem von Märklins Baureihe 232 „Ludmilla“ und schnelle Personenzüge hinter der Baureihe 101 sorgten für einen

abwechslungsreichen Betrieb. Betrieblicher Mittelpunkt war der Großstadtbahnhof mit seiner Gleisüberdachung und einer Signalbrücke als Blickfang an der Ausfahrt.



Zweifelsfrei einer der Ausstellungshöhepunkte in Altenbeken war die rundum begehbare Anlage von Mitgliedern des Stammtisches Blomberg. Sie war erstmals öffentlich zu sehen und beeindruckte vor allem durch ihre Gebäude- und Landschaftsausgestaltung.

Einer der Ausstellungshöhepunkte befand sich derweil fast in Sichtweite: Erstmals in Altenbeken stellte der Stammtisch Blomberg aus, den Kleinserienhersteller Michael Bahls an seinem Heimatort ins Leben gerufen hatte. Gleich drei Anlagen hatten sie mitgebracht und jede davon hatte es in sich.



Ebenfalls zum Stammtisch Blomberg gehört diese Anlage, auf der die V 36 fleißig Wagen an eine ortsansässige Firma zustellt.

Da gab es eine Hauptbahnstrecke von Hans-Joachim Rüssel, auf der die V 320 der DB, Deutschlands stärkste Diesellok mit knapp 3.800 PS Leistung, schwerste Güterzüge beförderte.

Auf der Nebenbahn am Nachbartisch ging es beschaulicher zu. Hier fuhren langsame Züge im Stile der alten „Bimmelbahn“ und die V 36 bediente den Gleisanschluss einer ortsansässigen Firma.

Etwas wirklich Besonderes war aber die große Segmentanlage mit Mittelkulisse. In ländlicher Atmosphäre eingeleistet geführt, bot sie Fotomotive in einer Fülle, die locker für einen eigenen Bericht reichen.

Besonders ins Auge stachen ein kleines Dampf-Bw, bei dem sich sogar der Blick in den ausgestatteten Ringlokschuppen lohnte.

Die Züge umrundeten auf der linken Seite eine Burg und gelangten danach bald in einen von zwei Bahnhöfen. Hier zeugten Ladestraße, Rampe und Bahnsteige, auf denen sich Unkraut und Gras breit gemacht hatten, von einer vergessenen Nebenbahn. Spätestens die Ausfahrt auf ein Landschaftsmodul ließ aber Besucher ins Träumen verfallen.

Ähnliche Motive, aber 50 bis 70 Jahre früher angesiedelt, bot Karl Sinn. Bereits auf früheren Spur-Z-Treffen waren einzelne Segmente seiner Anlage zu sehen gewesen. Dieses Mal gab es sie vollständig zu bewundern.

Und auch hier zählen die Details. Ausgehend vom Bahnhof an der bayerischen Nebenbahn schwenkt der Blick in ein kleines Dampflokbetriebswerk. Dort werden die Maschinen restauriert und untergestellt.

Die Anlagen zeugen noch von einer Zeit, in der harte Muskelarbeit gefragt war und es kaum Maschinen gab, die den Eisenbahnern ihre schwere Arbeit abnahmen.

Das Schotterwerk im Hintergrund wird noch von Kutschen bedient, in den Gärten ein Stück weiter mühen sich Arbeiter ab, während Vieh in Ställen auf die Verladung wartet. Um die Züge zusammenstellen zu können, findet sich zwischen ihnen eine separate Wagendrehscheibe. Das Auto ist zwar schon erfunden, aber um es zu finden, mussten Besucher lange suchen.



Das Idyll einer bayerischen Nebenbahn in der Epoche I bietet Karl Sinn auf seiner Anlage, die erstmals vollständig in Altenbeken zu sehen war.

Ein einziges Fahrzeug ist nahe der Hintergrundkulisse auf einer Straße in einem Wäldchen zu finden. Ganz in der Nähe wird ein Leiterwagen beladen und ein Hochrad kreuzt mit seinem Aufsitzer den Weg. Unser Dampfzug stößt derweil vom Bahnhof kommend große Rauchwolken in den Himmel und verschwindet unter uns im Tunnel.

Bis zum nächsten Mal, denken wir, und stellen fest, dass das Spur-Z-Wochenende auch dieses Mal wieder deutlich zu kurz war. Wenigstens sorgte das gemeinschaftliche Abendessen in Bad Driburg am Samstagabend für eine Ruhepause, bei der der persönliche Austausch nicht zu kurz kam – Ausstellungen können halt anstrengend sein.

In Erinnerung bleibt, dass das Niveau der gezeigten Anlagen inzwischen einen Stand erreicht hat, der manches „Großbahntreffen“ locker in den Schatten stellt.

Wer es verpasst hat, sollte sich nicht ärgern, aber die nächste Auflage schon jetzt fest vormerken. Im Frühjahr 2014 ist es wieder so weit, das hat der Vorstand der Z-Freunde International e.V. bereits an Ort und Stelle angekündigt. Und auch beim Ausstellungsort soll es wohl bleiben. Wer dann nicht hinget, ist selbst Schuld. Sagen Sie nicht, wir hätten es nicht empfohlen!

Die Seiten der idellen Aussteller:

- <http://www.digizett.de>
- <http://www.z-spur.de>
- <http://home.wtnet.de/~kwuestermann/kai/>
- <http://www.hagemodell.hu>
- <http://www.ratimo-z.de>
- <http://www.spur-z-atelier.de>
- <http://www.stammtisch-unteresbach.de>
- <http://wiener-z-stammtisch.at/>
- <http://www.zclub92.com>
- <http://www.ford.demon.co.uk/zclubgb.html>
- <http://www.zettzeit.de>
- <http://www.z-freunde-international.de>
- <http://www.z-lights.de>

Seiten kommerzieller Aussteller und zu Neuheiten:

- <http://www.1zu220-shop.de>
- <http://www.a2models.nl>
- <http://www.archistories.com>
- <http://www.aspenmodel.de>
- <http://www.lokomotiven-bahls.de>
- <http://www.fr-model.de>
- <http://www.komi-miniaturen.de>
- <http://www.luetke-modellbahn.de>
- <http://www.maerklin.de>
- <http://www.marsilius-trains.com>
- <http://www.modellbahn-kreativ.de>
- <http://www.passmann.com>
- <http://www.railex.de>
- <http://www.rolfs-laedchen.de>
- <http://www.toysshop.ch>
- <http://www.trafofuchs.de>
- <http://www.sondermodellez.at>
- <http://www.spurzladegut.de>
- <http://www.velmo.de>
- <http://www.weichen-walter.de>
- <http://www.z-fm.org>
- <http://www.z-railways.de>
- <http://www.zundmeer.de>

Leserbriefe und sonstige 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.

Zur letzten Ausgabe erhielten wir folgenden Hinweis:

in Ihrer hochinteressanten Zeitschrift vom Februar 2012 wird auf Seite 59 von einem Herrn Pfr. Markus Krell aus Röhrnbach ein Geisterwagen auf einem Foto präsentiert. Leider gibt es keine größeren Bilder und auch keine Angaben zum Umbau.

Da ich schon lange auf der Suche nach einem eher einfachen Umbau einer Märklin-Kleinlokomotive zu einem Geisterwaggon bin (und mich ganz offen gesagt bisher nicht darüber getraut habe), wollte ich anfragen, ob Sie vielleicht nähere Informationen zu diesem Umbau haben bzw. ob Sie vielleicht so freundlich wären, und diese meine E-Mail direkt an Herrn Pfr. Krell weiterleiten könnten.

Vielleicht wäre es auch einmal ein lohnenswertes Thema für Trainini „deppensichere“ Umbauten von Lokomotiven in Geisterwaggons zu präsentieren - falls es Erfahrungen dazu bereits gibt.

Dr. Michael Macek, Wien

Antwort der Redaktion: Gerne haben wir den gewünschten Kontakt hergestellt. Ihre Anregung zu Berichten über den Bau von Geisterwagen mit einfachen Mitteln nehmen wir gern auf. Wir werden versuchen, geeignetes Material zusammenzutragen und in einer zukünftigen Ausgaben aufzugreifen.

Stolz auf ein Einzelstück ist dieser Leser:

Mit Bedauern las ich im aktuellen Trainini-Magazin, dass Günther Kulzer bereits im September 2011 verstorben ist.

Er hat für mich eine hervorragende Arbeit angefertigt und sollte eigentlich noch weiter für mich tätig werden. Nun weiß ich leider, warum ich keine Antwort mehr von ihm bekam.

Nun, warum ich das schreibe? Ich möchte sein Werk nicht vorenthalten, von dem er selbst gesagt hatte, dass es sich um ein Unikat handelt, er es aber weiter produzieren möchte, was er leider nicht mehr verwirklichen konnte.

Es handelt sich um einen Speisewagen WRmz 135 (8727/8737), den er in einen orange-farbenen ÖBB-Speisewagen WRm „verwandelt“ hat, um meinen ÖBB-Intercity (aus 2 x 87341) zu komplettieren.



Ein Einzelstück blieb dieser ÖBB-Speisewagen WRm. Foto: Klaus Viel

Das Werk ist ihm wirklich gut gelungen - ein Schönheitsfehler sind die falschen Beschriftungen, da ist ihm die Bezeichnung eines Packwagens (Dm) reingerutscht, und auch der weiße Absetzstreifen ist nicht hundertprozentig gerade, damit kann ich aber leben. Einen Packwagen wollte er auch noch lackieren, dafür hatte ich aber keinen Bedarf.

Mit Günther ist eine Menge Talent und Geschick verloren gegangen. Mit diesem Waggon habe ich eine bleibende Erinnerung an ihn.

Klaus Viel, Hanau

Erste Auszeichnung der Trainini®-Redaktion vergeben:

Im Rahmen der Neuerscheinungen des Jahres 2012 hat die Trainini®-Redaktion am Rande des Spur-Z-Wochenendes in Altenbeken eine erste Auszeichnung vergeben. Geehrt wurde die Firma Märklin in der Kategorie Gesamtwerk für 40 Jahre Mini-Club.

Die Entscheidung der Redakteure fiel einstimmig. Sie erinnerten daran, dass Märklin als einziges Unternehmen in allen 40 Jahren des Bestehens dieser Spurweite lückenlos produziert und Neuheiten vorgestellt hat.

Auch in schweren Zeiten haben die Göppinger stets überzeugt zu ihrer „Kleinsten“ gestanden.

Großen Anteil an der jüngeren Geschichte hat Produktmanager Jürgen Faulhaber, der die Auszeichnung zusammen mit einem kleinen Präsent – selbst erstellten Ladegütern „Volkswagen unter Plane“ – entgegennehmen durfte.



Chefredakteur Holger Späing (Mitte) übergab die Auszeichnung für „40 Jahre Mini-Club“ in Altenbeken persönlich an Märklin-Produktmanager Jürgen Faulhaber (links) im Beisein des Vorsitzenden der Z-Freunde International e.V. Axel Hempelmann (rechts) als Veranstalter des Treffens.

Chefredakteur Holger Späing lobte ihn als „besten Produktmanager, den die Spur Z je hatte“. Er erinnerte daran, dass Jürgen Faulhaber wisse, welche Kompromisse den Zetties zugemutet werden dürften, welche Qualitätsanforderungen sie stellen und auf welche Modelle sie warten. Das aktuelle Programm seit Übernahme seiner Tätigkeit zeige deutlich seine Handschrift.

Große Kibri-Verlosung bei Viessmann:

Um seine Marke Kibri mit den neuen technischen Besonderheiten noch bekannter zu machen, startet Viessmann im Sommer 2012 ein großes Gewinnspiel. Dabei locken Preise im Gesamtwert von 5.500 EUR in Form von Warengutscheinen. Die Einlösung der Gutscheine erfolgt beim Fachhandel, der dadurch ebenfalls explizit gefördert werden soll.

In verschiedenen Modellbahnzeitschriften sowie auf der Kibri-Seite (<http://www.kibri.com>) erscheinen im April Inserate mit Informationen zur Teilnahme und der Gewinnfrage. Wer bis zum 30. Juni 2012 die richtige Lösung per E-Mail, Post oder Fax an die Viessmann Modellspielwaren GmbH schickt, wahrt seine Chance auf einen Gewinn.

Die Gewinner erhalten im Juli 2012 von Viessmann ihre Warengutscheine, die sie bis zum 31. Dezember 2012 einlösen können.

Edding-Stifte für Fensterrahmen:

Durch einen Forenbericht wurden wir auf Edding-Produkte aufmerksam, die sich offenbar für das Einfärben von Fensterrahmen an Spur-Z-Modellen eignen. Eigene Erfahrungen liegen uns noch nicht vor.

Wir haben uns aber im Programm des Herstellers (<http://www.edding.com>) umgesehen und unsere Fragen vorgetragen. Der Produzent hält neben den vorgeschlagenen „Paint Markern“ Edding 751 mit einer 1 – 2 mm breiten Spitze auch den noch feineren Edding 780 (Spitze 0,8 mm) für besonders geeignet.



Im Edding-Programm finden sich Lackstifte für das Nachziehen von Fensterrahmen an Spur-Z-Rollmaterial.

Neben Silber finden sich von beiden Stiften mit Kupfer und Messing weitere Metallic-Farbtöne im Programm. Gemein ist ihnen, dass es sich um wasserfeste und lichtbeständige Lackstifte mit hoher Deckkraft handelt, die vor dem Gebrauch geschüttelt werden sollen.

Da kaum ein Händler die gesamte Produktpalette bereit hält, war uns der Hinweis auf die Stifte an dieser Stelle wichtig. Wir werden sie in zukünftigen Umbauvorschlägen einsetzen und dann weiter berichten.

Wir küren unsere Altenbeken-Gewinner:

Für einen zukünftig geplanten Bericht über die Alterung von Güterwagen wollten wir in Altenbeken von den Besuchern wissen, welcher der drei von uns gezeigten Großraum-Schiebewandwagen aus der Volkswagen-Audi-Packung (Märklin 8141) seinen großen Vorbildern am ähnlichsten sieht.

Die Gäste der Veranstaltung machten rege davon Gebrauch, uns ihre Meinung mitzuteilen. Als Belohnung winkten insgesamt drei Preise, die wir unter den Teilnehmern verlost haben. Die Leserwahl hat übrigens die Variante 2 mit knapp zwei Drittel der abgegeben Stimmen gewonnen.

Bei der Verlosung gewonnen haben:

Herpa Spritzpistolenpackung „Plug & Spray“ – gestiftet von Herpa
Jürgen Speck, Burgthann

Weltbild-Lokportrait „V 200“- gestiftet von Thomas Buchner, ZFI-Stammtisch Bayern
Michael Beckers, Köln

Weltbild-Lokportrait „Baureihe 55/57“ – gestiftet von **Trainini®**
Friedhelm Tönshoff, Bochum

Allen Preisträgern gratulieren wir herzlich. Die Gewinne werden ihnen in den nächsten Tagen auf dem Postweg zugestellt.

Neuer Winzigdecoder von CT:

CT-Elektronik (Wien) hat einen neuen Winzigdecoder für DCC ins Programm aufgenommen. Mit den Maßen von 6,9 x 6,1 x 1,7 mm handelt es sich beim Modell DCX76z um den derzeit kleinsten Digitalsatz auf dem Markt und damit ein ideales Teil besonders für die Zetties.

Groß ist er nur in seiner Leistung, denn mit 0,8 A Motor- und Gesamtstrom ist er für jede Spur-Z-Lok locker gerüstet. Und auch Ausstattung und Funktionen entsprechend weitgehend dem aktuellem Standard, sehen wir mal von Railcom ab, denn auf diese Rückmeldefunktion müssen Kunden mal wieder verzichten.

Weitere Informationen finden Sie unter <http://www.tran.at>.

Die aktuellen AZL-Neuheiten im April:

Auch der April verspricht wieder ein spannender Monat für AZL zu werden. Zurück im Programm sind die 53-Fuß-Containertragwagen, auf denen jeweils zwei 48-Fuß-Schiffscontainer übereinander gestapelt werden. Sie erscheinen als Einzelwagen (Art.-Nr. 91601-2) und als Dreierpackung (91601-4) mit DTTX-Anschriften und Containern verschiedener Reedereien.

Eine äußerst spannende Lackierung besitzt der Güterzugbegleitwagen mit Seitenausguck in der Beschriftungsvariante CSX. Angeboten werden zwei verschiedene Betriebsnummern (92003-1 und 92003-2).



Als Viererkonfektion (90312-1) und einzeln (91312-1) erscheinen die gedeckten ACF-Schüttgutwagen mit drei Ausläufen in der Version Golden West Service. Sie sind blau lackiert und gelb beschriftet.



Zur Auslieferung kommen auch geschlossene Autotransportwagen mit drei Ladeebenen. Die NS-Variante wird in zwei Viererpackungen ausgeliefert (91003-1 und 91003-2). Zusätzlich werden zwei Einzelwagen (91653-1 und 91653-2) angeboten.

Der Güterzugbegleitwagen der CSX (Art.-Nrn. 92003-1 und 92003-2; Bild oben) besitzt eine auffällige Lackierung. Eine Formneuheit ist der blaue PC&F-Bierwagen der D&RGW (91266-1; Bild unten). Fotos: **Ztrack**

Alle Modelle tragen unterschiedliche Betriebsnummern und sind in der Grundfarbe Gelb lackiert. Die Rollläden sind silberfarben.

Zusätzlich werden im April zwei Formneuheiten erstmals ausgeliefert: Zum einen ist das ein offener 2.420-Kubikfuß-Wagen mit Seitenwänden in „Waffelstruktur“, der zunächst für die CSXT erscheint. Angeboten wird er als Vierpackung (90246-1) und Einzelwagen (91246-1).

Die andere Formneuheit ist ein PC&F-Bierwagen, der zunächst im blauen Lack für die D&RGW (GoldenWest Service) ausgeliefert wird. Auch er ist in einer Vierer-Wagenpackung (90266-1) oder einzeln (91266-1) zu erwerben.

Die Wagen sind im Spritzgussverfahren hergestellt worden und tamponbedruckt. Die offenen Wagen besitzen, sofern fürs jeweilige Vorbild zutreffend, angesetzte Details aus Ätzteilen, der gedeckte Wagen besticht durch äußerst detaillierte Nachbildungen der Fahrwerksunterseiten.

Information zu **Trainini Index 2012** und **Trainini Jahres-CD 2011**:

Die elektronische Suchfunktion **Trainini Index 2012** wurde mittlerweile auf unsere Seiten geladen und steht für alle Nutzer bereit. Um diese Indexfunktion nutzen zu können, laden Sie die gepackte Datei auf ihre Festplatte, entpacken sie und legen optional noch eine feste Ordnerstruktur in deren Verzeichnis an, hinter denen die einzelnen Ausgabendateien hinterlegt werden können.

Über die Schlagwortsuche können dann alle Themen gefunden werden, die in den Ausgaben bis einschließlich Dezember 2011 behandelt wurden. Sofern die PDF-Dateien in vorgegebener Struktur abgelegt wurden, können die betreffenden Ausgaben auch direkt durch Klick in der Ergebnisliste seitengenau geöffnet werden. Ansonsten erhält der Benutzer Ausgabennummer und Seitenzahl nur als Information.

Hinter dem Plan liegt leider das Erstellen der **Trainini Jahres-CD 2011**. Das ist auch auf die Vorbereitungen für die Ausstellung in Altenbeken zurückzuführen. Sie wird daher nicht vor Mai 2012 erhältlich sein.

Zum Inhalt werden wieder, wie in den Vorjahren, das **Trainini Jahresvideo 2011**, alle zwölf Ausgaben des letzten Jahres, der **Trainini Fotokalender 2012** und der **Trainini Index 2012** gehören.

Faszination Modellbau in Karlsruhe:

Eintrüchtig nebeneinander präsentierten sich der Z-Club International sowie Gerhard Maurer und Manfred Forst, die für die Z-Freunde International Flagge zeigten, auf der Faszination Modellbau 2012 in Karlsruhe.

Traditionell bietet diese Messe erstmals Gelegenheit, viele Nürnberger Messeneuheiten persönlich zu erleben und anzusehen.

Für die Spurweite Z waren auch einige bekannte Anbieter vor Ort, die ihre Produkte feilboten. Darunter ist z.B. Mo-Miniatur zu nennen.



Das neue Bahnhofsmodule von Gerhard Maurer ist gelungen. Foto: Manfred Forst

Einer der Messehöhepunkte für den Maßstab 1:220 waren sicher die Gerhardingen-Module von Gerhard Maurer. Erstmals öffentlich gezeigt wurde sein neues Bahnhofs-element samt Dampflok-Versorgungsabschnitt und Ladestraße.

Herpa-Flugzeugneuheiten für Juli/August 2012:

Viele der Flugzeugneuheiten im Maßstab 1:200, die Herpa für Juli und August 2012 ankündigt, lassen sich in europäisch geprägte Spur-Z-Anlagen integrieren. Das Angebot reicht von Epoche III bis VI:

Austrian Airlines Boeing 777-200 (Art.-Nr. 555067),
TAP - Transportes Aereos Portugueses Lockheed L-1049G (555098),
Austrian Arrows Bombardier Q400 (553391-001; geänderte Neuauflage),

Condor Airbus A320 Retro Jet "Hans" (555012),

Lufthansa Vickers Viscount 800 (554220-001; geänderte Neuauflage) und
Crossair Saab 340 (555081).

Im Bereich der Militärmodelle erscheinen folgende Flugzeuge:

NVA / LSK Antonov AN-2, Verbindungsfliegerstaffel VS-14 (555029),
Luftwaffe Panavia Tornado IDS, WTD 61 „50 Jahre“ (555135) und
French AF Dassault Mirage 2000C, EC 1/12 Cambresis “Tiger Meet 2010” (555036).

Als steckbare Bausatzflugzeuge “Snap Fit” bietet Herpa folgende Typen an:

Condor Boeing 767-300 “Peanuts” (609388),
KLM Airbus A330-200 (609418) und
Ryanair Boeing 737-800 (609395).

Anstehende MHI-Neuheiten 2012:

Bekannt wurden kurz vor Redaktionschluss die ersten Sommerneuheiten 2012 bei Märklin. Für die MHI gibt es zwei neue Produkte in Farben und Anschriften der Westfälischen Landeseisenbahn (WLE).



Dies sind eine Diesellokomotive ER 20 in den roten Farben der WLE (Art.-Nr. 88884). Foto: Märklin (Art.-Nr. 88884) und eine dazu passende Waggonpackung (86309) aus vier Selbstentladewagen. Alle Modelle tragen den harmonischen roten Lack der WLE. Ausgeliefert werden sollen sie noch im 2. Quartal 2012.



Roten Lack und das springende Pferd aus dem Wappen Westfalens – das ist typisch für die WLE. Auch die Selbstentladewagenpackung (86309) macht da keine Ausnahme. Foto: Märklin

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit:

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

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

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

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

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

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

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

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