

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



Neuer Güterzuggepäckwagen für Spur Z

Neuerscheinungen des Jahres 2012
Alle Jahre wieder an der schönen Mosel

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

mit einem „Prosit Neujahr“ begrüße ich Sie im nun schon 9. Jahrgang von **Trainini®**. Ihnen allen wünsche ich für 2013 Glück und Gesundheit.

Unglaublich, wie schnell die Zeit vergeht und sich aus kleinen Anfängen eine etablierte Publikation am Modellbahnmarkt entwickelt hat. Wir werden noch in diesem Jahr die 100. Ausgabe feiern können!



Bernd Knauf
Redakteur

Doch bevor wir in die Zukunft schauen wollen, richten wir letztmals den Blick auf das vergangene Jahr, das im besonderen Fokus des 40. Geburtstages der Spur Z stand.

Darüber hinaus gab es noch weitere Höhepunkte, die wir gerne noch einmal Revue passieren lassen. Wir tun dies nicht nur in unserem traditionellen Jahresrückblick, sondern auch mit der Prämierung der Neuerscheinungen des Jahres. Nur so viel sei verraten: Nicht immer fiel uns die Entscheidung leicht.

Einen ganz besonderen Stellenwert in jedem Kalenderjahr nimmt traditionell das Adventstreffen in Zell an der Mosel ein. Für die eingefleischten Anhänger der Spurweite Z ist dieser Termin Jahr für Jahr dick vermerkt. Auch 2012 endete dort ein bewegtes Modellbahnjahr in gewohnt würdigem Rahmen – auch darauf blicken wir zurück.

Es scheint paradox. Bis in die Siebziger kam kaum ein Güterzug ohne sie aus. Die Rede ist von den Güterzuggepäck- bzw. -begleitwagen. Die Pwgs 44, Pwg Pr 14 und Pwghs 54 mögen stellvertretend für eine ganze Familie unterschiedlichster Typen stehen.

Trotzdem ist das Angebot in unserer Spurweite an dieser Wagengattung äußerst dürftig. FR Freudenreich Feinwerktechnik hat sich mit dem Pwghs 54 eine Bundesbahn-Konstruktion der Nachkriegszeit für sein Modell ausgewählt. Wir stellen es Ihnen ausführlich vor.

Passend dazu haben wir uns in unserem Literaturtipp den Miba-Report 1/2012 vorgenommen. Er fasst in komprimierter Form alles Wissenswerte zu den Güterzuggepäckwagen zusammen.

Seit Anfang dieser Woche hat Märklin endlich den Schleier der diesjährigen Messeneuheiten gelüftet. Wir werden diese selbstverständlich in der Februar-Ausgabe in aller Ausführlichkeit vorstellen. Doch soviel lässt sich bereits jetzt feststellen: Die Spurweite Z hat mehr denn je einen festen Platz bei Märklin gefunden und der Trend zu mehr Vorbildtreue hält weiter an. Und das ist auch gut so!

Bei den Kurzmeldungen am Ende freut mich besonders, dass wir wieder vermehrt Zuschriften (meist per E-Mail) aus Ihren Reihen erhalten. Sie zeigen uns, dass **Trainini®** nicht nur gerne gelesen wird, sondern auch die positive Auseinandersetzung mit dem Hobby Modellbahn fördert. Darüber hinaus empfehle ich unseren Aufruf zu Ihrer Mitarbeit an der Jubiläumsausgabe 100.

Für die aktuelle Ausgabe wünsche ich Ihnen einen entspannten Lesespaß!

Ihr

Bernd Knauf

Leitartikel

Vorwort.....2

Modell

Neuer Schnellläufer für Güterzüge.....4
Neuerscheinungen des Jahres 2012.....13

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Im Güterzug immer ganz vorn.....20

Impressionen

Großes Jubiläum der Spurweite Z.....22
Kleines Finale in Zell.....32
Zetties und Trainini im Dialog.....38

Impressum.....46

Dieses Magazin ist unserem verstorbenen Modellbahnfreund Günter Guttenbach gewidmet.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 20. Januar 2013

Titelbild:

Mitten durch die verschneite Winterlandschaft dampft ein kurzer Güterzug. Der Güterzugbegleitwagen Pwghs 54 ist dabei unverzichtbar. Doch nur selten ist er auf beschaulichen Nebenbahnen zu sehen, denn als Schnellläufer wird er auf den Hauptstrecken dringend gebraucht.

Lückenschluss durch Pwghs 54 von FR

Neuer Schnellläufer für Güterzüge

Nach dem Zweiten Weltkrieg mangelte es der jungen DB unter anderem an Güterzuggepäckwagen. Besonders ausgeprägt war der Mangel an modernen Wagen für schnelle Güterzüge. Der Neubau von 1.200 aus regulären Wagen gedeckter Bauart abgeleiteten Exemplaren sollte Abhilfe schaffen. Ihr Vorbild hat FR Freudenreich Feinwerktechnik in den Maßstab 1:220 umgesetzt.

Nach dem Ende des Krieges mangelte es in Deutschland an allem, auch bei der Eisenbahn. Einzig Güterzugdampflokomotiven standen bei der jungen DB in ausreichender Anzahl im Dienst. Angesichts knapper Finanzen versuchte die Bundesbahn dem Mangel auf verschiedene Weise zu begegnen: Der Umbau vorhandener und nicht mehr moderner Wagen sollte Kosten sparen und schnell für zeitgemäßes Rollmaterial sorgen.



Die Deutsche Bundesbahn litt unter starkem Mangel an Güterzuggepäckwagen, vor allem Bauarten mit einer Zulassung für 80 oder 100 km/h Höchstgeschwindigkeit. Dies sicherte auch alten Länderbahnbauarten wie dem in der größten Stückzahl vorhandenen Pwg Pr 14 (zul. Höchstgeschwindigkeit 65 km/h) eine lange Dienstzeit. Ein solcher Wagen läuft hier im August 1957 hinter 44 1646 durch Hanau Hbf. Foto: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Eine andere Möglichkeit war, den Einsatz des vorhandenen Materials zu rationalisieren. Im Bereich der Güterzugbegleit- und -gepäckwagen lockerte sie etwa die bisherige, feste Beheimatung der Wagen und versuchte, über eine teilweise freizügige Verwendbarkeit deren Auslastung zu erhöhen.

Standzeiten sollten möglichst vermieden werden. Trotzdem konnte auch dieser Weg das Grundproblem nicht lösen, so dass Mitte der sechziger Jahre sogar noch provisorische Lösungen erforderlich wurden, um den Gesamtbestand an Güterzugbegleitwagen vorübergehend zu erhöhen.

Besonders hoch war der Mangel an Güterzuggepäckwagen, die als Schnellläufer auch mit Geschwindigkeiten von 80 oder 100 km/h verkehren durften. Im Bestand befanden sich nur der Pwgs 41 und die Kriegsbauart Pwgs 44, die für solche Geschwindigkeiten zugelassen waren.



Die einzigen Schnellläufer aus Altbeständen waren die Pwgs 41 (Bild oben; ein Exemplar ohne Kanzel im Mai 1966), die sich noch an Reisezuggepäckwagen orientierten, und die Kriegsbauart Pwghs 44 (Bild unten; Hanau Hbf im August 1957). Der neu entwickelte Pwghs 54 der DB ersetzte die unruhig laufenden Wagen der Kriegsbauart und verdrängte den Pwgs 41 zum größten Teil auf Nebenstrecken. Fotos: Walter Patzke, Sammlung Petkelis

Letztgenannter Typ zeigte wegen seiner harten Federung, die für einen beladenen Wagen gedeckter Bauart ausgelegt war, einen unruhigen Lauf verbunden mit zunehmender Entgleisungsgefahr bei höheren Geschwindigkeiten.

Daher führte kein Weg an Neubeschaffungen für diesen Einsatzbereich vorbei. Gleichzeitig war aber absehbar, dass durch den beabsichtigten Strukturwandel der Bedarf an Pwg in Zukunft sinken würde.



Waren mit Ausnahme des Pwgs 44 alle bisherigen Bauarten von Personenzuggepäckwagen abgeleitet worden, basierte der DB-Neubau nun auf einem gedeckten Güterwagen – dem zu jener Zeit im Bau befindlichen Gms 54.

Die Bundesbahn verfolgte hier das Ziel, die Wagen jederzeit zu „normalen“ Güterwagen rückbauen zu können, sollten sie in ihrer Erstfunktion freigesetzt werden. Eine solche Zweitnutzung erfolgte tatsächlich in den Jahren nach 1970.

Das Unter- und Laufgestell sowie der Wagenkasten stammten größtenteils unverändert vom gedeckten Wagen ab.



Lediglich auf die Lüftungsschieber wurde verzichtet und stattdessen wurden an einem Fahrzeugende auf jeder Seite zwei moderne Übersetzfenster eingebaut.

Die Öffnungsrichtung der Schiebetüren wurde gegenüber dem Gms 54 nicht geändert: Bei deutschen Güterwagen lassen sich die Türen grundsätzlich nach rechts aufschieben.

Nur bei den Güterzuggepäckwagen gab es Abweichungen, damit sie in geöffnetem Zustand keine Fenster verdeckten. Einzig beim Pwghs 54 verdunkelte sie daher den Seitengang neben dem Zugführerabteil.



Bild oben:
Mit dem Pwghs 44 wurde erstmals ein Güterzuggepäckwagen aus gedeckten Güterwagen abgeleitet. Dies hatte negative Auswirkungen auf den Komfort für die Besatzung.

Bild Mitte:
Auch die DB leitete ihre Neuentwicklung aus einem gedeckten Wagen ab. Basisbauart war in diesem Fall der Gms 54, hier mit einem Museumszug am 28. April 2007 in Dortmund Hbf zu sehen.

Bild unten:
Im Ursprungszustand trug der Pwghs 54 ein in RAL 9006 weißaluminium gestrichenes Dach und silberfarbene Fensterrahmen. Die MEH hat ihren Museumswagen in diesen Zustand zurückversetzt.

Bei der Innenausstattung war die DB noch konsequenter, um die Wagen auch als reguläre Güterwagen nutzen zu können. Waren die Pwgs 44 innen noch mit einer kompletten Inneneinrichtung ausgestattet, so war der provisorische Charakter des Pwghs 54 nicht zu übersehen.

Das Zugführerabteil blieb demonzierbar, der Abort wurde einseitig an ein Ende des Waggons in den Laderaum gesetzt.

Die Ausstattung beschränkte sich auf einen gepolsterten Zweiplatz-Klappsitz, ein Ablagepult und zwei Notsitze.

Die erforderlichen Einbauteile lieferte das Umbauprogramm der 3yg-Personenwagen (Umbau-Dreiachser).

Die einzigen Komfortmerkmale waren eine Heizleitung samt Hochdruckheizung mit „Essenswärmer auf dem Heizkörper“ und der 24-Volt-Stromanschluss zur Lokomotive für die elektrische Beleuchtung.

Stieg man über die Tür an der Stirnseite mit Bremserbühne ein, befand sich links von Abort und Zugführerabteil ein freier Durchgang bis in den Laderaum hinein.

Die Beliebtheit des Neubaus hielt sich beim Personal verständlicherweise in Grenzen.

Im Übrigen handelte es sich bei der Beschaffung um ein Umbauprogramm. Für die Teilegewinnung wurden Wagen der Bauarten G 02, G 10, Pwg Pr 12 und Pwg Bad 21 herangezogen.

Die Fertigung der 1.199 Serienexemplare Pwghs 54 fand im AW München-Freimann statt, nachdem der Musterwagen noch vom AW Fulda geschaffen worden war.

Die ersten Wagen liefen überwiegend im Eilgüterzugverkehr, erkennbar durch ein großes, rotes E auf weißer Fläche an den Seitenwänden. Sie setzten Pwgs 44 frei, die ihrerseits zu gedeckten Wagen umgebaut werden konnten. Mit zunehmender Stückzahl verdrängten sie auch die Pwgs 38 und 41 auf die Nebenbahnen. Alle weiteren Exemplare wurden von den Zugbildungsbahnhöfen als gewöhnliche Güterzuggepäckwagen eingesetzt.



Bild oben:

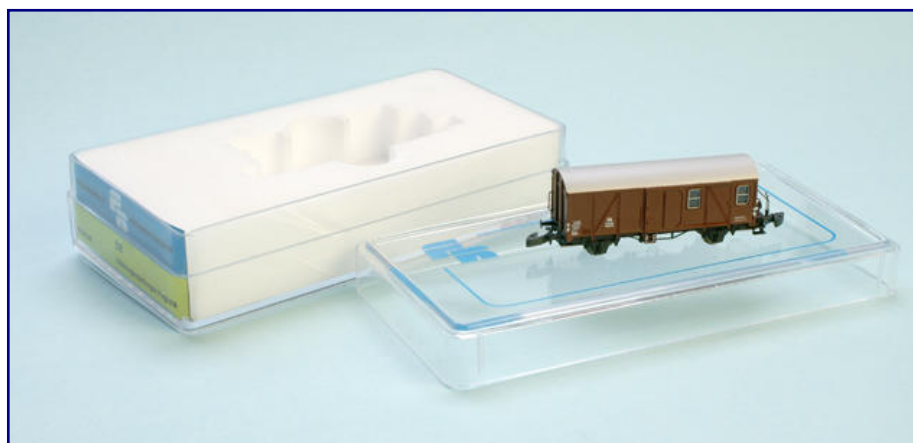
Auch die Deutsche Reichsbahn der DDR beschaffte in der zweiten Hälfte der Fünfziger neue Packwagen. Von dieser Bauart Pwg(s) 88 wurden sowohl Wagen für den Güter- als auch Reisezugdienst beschafft. Außerlich unterschieden sie sich nicht. Der am 5. Mai 1991 in Ilmenau fotografierte Personenzugpackwagen gehört zum Typ Daa [9326].

Bild unten:

Im UIC-Zeitalter (Computernummer) waren die Fensterrahmen der Pwghs 054 längst braun lackiert. Am 20. April 1974 ist 052 460-3 (Bw Ulm) nach Rangierfahrten im Bahnhof Münsingen zur Abfahrt in Richtung Ulm bereit. Beide Fotos: Eckerle, Sammlung Petkelis

Dennoch konnten mit dem Ende ihrer Beschaffung längst nicht alle Länderbahnbauarten ausgemustert werden. Besonders der Pwg Pr 14 hielt sich noch bis Anfang der siebziger Jahre in den Beständen. Dies war bereits die Zeit, als es auch mit dem Bestand des Pwghs 54 langsam bergab ging, weil Eilgüterzüge fast ausschließlich mit Diesel- oder Elektrotraktion bespannt wurden und keinen Pwg mehr führten. Der Zugführer fuhr in diesem Fall auf dem Führerstand der Lok mit.

So kam es gemäß des ursprünglichen Plans zum Rückbau in „normale“, gedeckte Wagen. Folgende Zahlen zeigen sehr deutlich, wie rapide der Bedarf schrumpfte: 1970 endete der Einsatz als Pwg für zwei Drittel aller Wagen dieser Bauart – immerhin 800 Exemplare. Das war mehr als die Hälfte des Gesamtbestands aller noch verfügbaren Pwg-Typen!



Wie alle Modelle von Freudenreich wird auch der Pwghs 54 (Art.-Nr. 49.343.00) in einer transparenten Kunststoffschachtel mit Schaumstoffeinlage geliefert.

Ende 1978 war der Bestand bereits auf unter 200 Exemplare gesunken. Die letzten Vertreter retteten sich noch weitere 20 Jahre in Sonderfunktionen wie Bahndienst- oder LÜ-Begleitwagen.

Dank FR Freudenreich Feinwerktechnik gibt es diese, neben dem Pwg Pr 14 mit Abstand bedeutendste, Bauart eines deutschen Güterzugbegleitwagens jetzt als Modell für die Spurweite Z.

Der Kleinserienhersteller aus Sanitz hat sich für seine Umsetzung dessen Glanzzeit vor 1964 ausgesucht (Epoche III). Kurz vor Redaktionsschluss wurde ein Modell mit Anschriften der nachfolgenden Epoche IV auf den Herstellerseiten angekündigt.

Das Modell mit der Artikelnummer 49.343.00 wird gut geschützt in der bekannten, transparenten Kunststoffschachtel geliefert. Gebettet ist der Waggon in weißem, festem Schaumstoff. Sein Zuschnitt berücksichtigt Zugriffsöffnungen, um ihn sicher fassen und entnehmen zu können.

Der erste Eindruck, als wir das Modell in Händen halten, ist gut. Die seidenmatte Oberfläche des vorbildrichtig rotbraunen Lackes, trennscharf abgesetzte Fensterrahmen mit silberfarbener Einfassung (beim Vorbild später in Wagenfarbe lackiert) und nachgebildete Glasscheiben sorgen für ein gefälliges Aussehen. Das Dach ist gemäß dem damals gültigen Anstrichschema in Weißaluminium ausgeführt.

Die weißen Betriebsanschriften des Modells sind weitgehend vollständig und überwiegend lupenlesbar. Nur auf dem tiefschwarz lackierten Rahmen fehlen sie. Aufgebracht werden sie mit Hilfe des Tampondrucks. Als Betriebsnummer trägt das Modell die 125 423. Da der Wagen laut seinen Anschriften nicht beheimatet ist, ließe er sich beim Vorbild freizügig einsetzen.

Fehler in der Fotomontage der Epoche-IV-Ausführung
Die vermutlich in Fotomontage erstellte Produktabbildung der Epoche-IV-Variante auf den FR-Seiten zeigt leider einen Fehler. Wir hoffen, dass der Hersteller diesen Hinweis für die Produktion noch berücksichtigt.
Der Wagen ist dort mit silberfarbenen Fensterrahmen zu sehen, doch beim Vorbild waren sie im Zeitalter der UIC-Anschriften längst rotbraun gestrichen (siehe Foto auf Seite 7).
Auch der auf der Abbildung gezeigte DB-Keks ist für diese Bauart nicht typisch, weshalb wir dafür nicht einen einzigen Bildbeleg im ursprünglichen Einsatz als Güterzuggepäckwagen finden konnten. Nur die allerletzten Exemplare in Sonderdiensten - wie die Begleitung von Zügen mit Lademaßüberschreitung (LÜ) in den achtziger und neunziger Jahren - wiesen dieses Merkmal auf.

Rahmenvertiefungen, die Bremsumstellhebel und das Sprengwerk wurden vorbildrichtig ausgeführt und auch die herunterreichenden Auftrittstufen in Braun entsprechen dem großen Vorbild. Wirklich

gelungen sind die Bremsen auf Radebene, ein wichtiges Unterscheidungsmerkmal zu den Großserienmodellen.



Freudenreichs Modell besticht durch viele Feinheiten wie lupenreine Anschriften, zierliche Fensterrahmen, das Bühnengeländer und freistehende Griffe an den Wagenkasten-Enden. Doch ganz frei von Fehlern ist das schöne Modell leider auch nicht.

Nachgebildet wurde das Modell mit Rollenlagerradsätzen, wie die Achslagerdeckel verraten. Da die Vorbilder sie nicht ab Werk besaßen, sondern erst im Rahmen von Umbauten erhielten, schränkt das für Puristen die Einsatzmöglichkeiten mit Blick auf die Beschriftung auf nur wenige Betriebsjahre ein.

Auf der Unterseite des Wagenbodens wurden - bei FR üblich - keine Details nachgebildet. Dies finden wir vollkommen nachvollziehbar, da im Betrieb ein Blick unter das Modell eh nicht möglich ist. Ein Ausgestalten der Leitungen und des Bremsgestänges wäre überflüssiger Aufwand, den der Kunde zu zahlen hätte.

Was wir jedoch sehr vermissen, ist das Toilettenfallrohr, das sehr weit außen montiert und daher gut zu sehen war. Es hätte sich nach unserer Auffassung gut neben dem Kasten des Kupplungsschachts montieren lassen und wäre angesichts des verlangten Preises von immerhin 110,00 EUR auch zu erwarten gewesen.

Da alle FR-Fahrwerke aus Metall bestehen, sind die Radsätze beidseitig isoliert und daher potenzialfrei. Der gewählte Raddurchmesser entspricht exakt seinem Vorbild. Die selbstgefertigte Kupplung ist im klassischen Kupplungsschacht gelagert und, wie gewohnt, zu Märklin kompatibel.

Maße und Daten zum Güterzuggepäckwagen Pwghs 54

	1:1	1:220	Modell
Länge über Puffer (LüP)	11.140 mm	50,6 mm	50,9 mm
Höhe über SO	3.963 mm	18,0 mm	18,4 mm
Größte Breite	2.770 mm	12,6 mm	13,8 mm
Länge Wagenkasten	9.340 mm	42,5 mm	43,2 mm
Achsstand	5.840 mm	26,5 mm	26,5 mm
Raddurchmesser	1.000 mm	4,5 mm	4,5 mm
Gewicht	12,4 t	---	10 g
Zul. Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		
Baujahre	1957/58		
Gebaute Stückzahl	1.200 Exemplare (inkl. Musterwagen)		

Weitere Höhepunkte des Unterbaus sind die größenrichtigen Puffer mit flachen und gewölbten Tellern. Da dies maßstäblich umgesetzt wurde, sind die Wölbungen nur in der Vergrößerung zu erkennen.

Zu bestechen weiß auch das feine Bühnengeländer mit Handbremsnachbildung, das in seiner Form ebenfalls perfekt dem Vorbild entspricht. Auf der Lauffläche der Bühne lassen sich sogar die Strukturen des Riffelblechs erkennen. Auch die Zahl an Tritten für den Rangierer und zum Aufstieg ist mit drei korrekt (2 an der Bühne, 1 rechts auf der gegenüberliegenden Seite).

Die Vorbildmaße wurden weitgehend eingehalten, nur der Aufbau ist etwas zu lang und auch ein wenig zu breit, was im Modell vor allem seine Ursache in betriebssicheren Fahrwerken (breitere Laufflächen) hat. Zu sehen sind diese Abweichungen nicht.

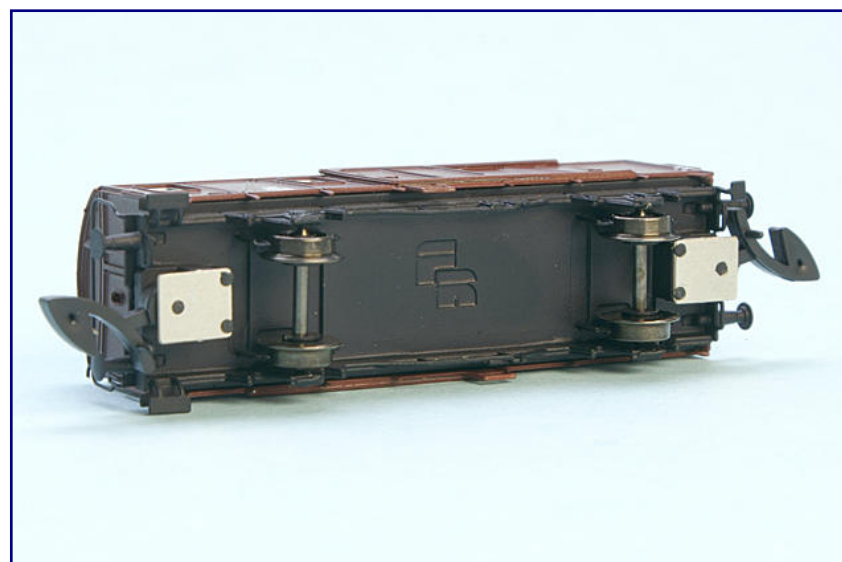
Gut wiedergegeben sind die Strukturen und Detaillierungen des Wagenkastens wie Streben und Verschlüsse der Schiebetüren sowie deren Laufschiene.

Freistehende, aber dennoch stabile Rangierergriffe sind ein weiterer Pluspunkt dieses Modells.

Ein fehlendes Vorbildmerkmal sind die UIC-Ösen am Ende der äußeren, senkrechten Seitenstreben – ein für uns unverständlicher, wenn auch eher untergeordneter Fehler; sie wären ohne Mehraufwand nachzubilden gewesen.



Korrekt ist auch die Nachbildung der Einstiegstür an der vorbildrichtig gestalteten Rangiererbühne. Am Wagenkasten fehlen leider die UIC-Ösen am Ende der Außenstreben – ein vermeidbarer Fehler.



Der Blick von unten zeigt die drei Rangiererttrittsstufen sowie die größten richtigen Puffer. Links oben sollte auf Höhe des äußeren Fensters eigentlich ein Toilettenfallrohr zu finden sein.

Hilfreich wäre noch eine angedeutete Unterteilung im Wageninneren gewesen, weil im Modell vorbildwidrig ein freier Durchblick durch beide Fenster auf die gegenüberliegende Seite möglich ist.

Immerhin handelt es sich bei einem davon um ein WC-Fenster, das eigentlich mit Milchglas versehen sein müsste.

Die Laufeigenschaften des Wagens sind gut, denn mit einem recht hohen Gewicht von immerhin 10 Gramm liegt er sicher auf den Schienen.

Dank seines recht kurzen Achsstands ist der Rollwiderstand in Kurven eher gering. Und da je Zug

nur ein Pwg eingereiht war, erhöht er auch das Gesamtgewicht des kompletten Güterzugs nur unwesentlich.

Ursache des hohen Eigengewichts ist die komplette Bauweise aus geätzten Metallblechen, die miteinander verlötet wurden. Sie sind ein wesentlicher Kritikpunkt dieses Modells. Der hohe Preis für das Modell hat hier seine Ursache und schränkt aus unserer Sicht den Kundenkreis unnötig ein.

An Güterzuggepäckwagen besteht im Maßstab 1:220 ein hoher Bedarf, denn das Angebot auf dem Markt ist äußerst gering. Märklin hat mit seinem Pwg Pr 14, der zudem mit seinen schlechten Blechtüren und viel zu großen Laufschiene sehr betagt ist, gerade einmal ein einziges Vorbild umgesetzt. Doch nahezu jeder Güterzug der Epochen I bis III verlangte nach diesen Wagentypen.

Mit einer Umsetzung als Kunststoffspritzgussmodell dürfte der Pwghs 54 einen deutlich größeren Kundenkreis ansprechen, denn dies hätte größere Stückzahlen zu einem sehr viel geringeren Preis ermöglicht. Und eben der Preis ist aus unserer Sicht für viele der wohl entscheidende Grund, trotz großen Bedarfs weiter auf ein Modell zu verzichten. Rückmeldungen aus dem Leserkreis dazu sind sehr willkommen!



Die Seitenansicht zeigt den Waggon in seiner vollen Schönheit. Störend wirkt nur die freie Sicht durch die beiden Seitenfenster, denn beim Vorbild würden Toiletten- (linkes Fenster) und Zugführerabteil (rechtes Fenster) dies unterbinden.

Fassen wir die Ergebnisse kurz zusammen: Mit dem Pwghs 54 hat sich FR eines lange ersehnten Modells angenommen, dessen Umsetzung weitgehend perfekt gelungen ist. Kleinere Fehler spielen nur insoweit eine Rolle, als dass sie nicht mit den Erwartungen in der hohen Preisklasse sehr individueller Premium-Modelle vereinbar scheinen.

Mit der gewählten Umsetzungstechnik lässt sich aus unserer Sicht das von uns erwartete, hohe Absatzpotenzial dieser Vorbildbauart bei weitem nicht abschöpfen. Sie scheint für uns nur bei zu erwartenden kleinen Stückzahlen geeignet.

Daraus folgern wir, dass auch nach der FR-Umsetzung immer noch Bedarf an weiteren Pwg-Bauarten besteht und nicht wenige Kunden darauf warten werden, ob Märklin selbst in den nächsten Jahren ein für jedermann bezahlbares Modell ankündigt. An der in der Zusammenfassung guten Umsetzung der DB-Standardbauart durch Freudenreich ändert das selbstverständlich nichts.

Deshalb erfährt der wunderschöne Pwghs 54, der jeden Güterzug zweifelsfrei bereichert, eine Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2012 in der Kategorie Wagen. Eine klare Favoritenrolle nimmt er wegen unserer beschriebenen Einschätzungen allerdings nicht ein.

Hersteller und Bezug:
<http://www.fr-model.de>

INTER MODELLBAU DORTMUND

35. INTERMODELLBAU



Messe für Modellbau und Modellsport
10. - 14. April 2013

täglich 9 - 18 Uhr · Sonntag 9 - 17 Uhr www.intermodellbau.de

 Besuchen Sie uns auch auf facebook.

Die Auszeichnungen der **Trainini®**-Redaktion Neuerscheinungen des Jahres 2012

Alle Jahre wieder stehen innerhalb der Redaktion schwere Entscheidungen an. Welche Produkte und Leistungen verdienen es, als Neuerscheinungen des Jahres ausgezeichnet zu werden? Viele Kriterien gilt es zu berücksichtigen, um das wichtigste oder beste Produkt einer Kategorie würdig hervorzuheben. Verdient haben es alle Nominierten, doch nur einer kann gewinnen.

Um für eine Auszeichnung als Neuerscheinung des Jahres überhaupt nominiert zu werden, muss ein Modellbahn- oder Literaturprodukt mit großem Nutzen für die Baugröße Z schon einige Kriterien erfüllen. Grundvoraussetzung ist zunächst, dass es sich um die im Bewertungsjahr erfolgte Auslieferung eines formneuen Serienprodukts handelt. Einzelstücke, Sonderanfertigungen, Handmuster, Vorserienmodelle, reine Ankündigungen usw. werden von uns nicht berücksichtigt.



Die Redaktionsmitglieder (v.l.n.r. Bernd Knauf, Holger Späing und Joachim Ritter) beraten auf Basis der Testergebnisse über die Auszeichnung der Neuheiten des Jahres und stimmen anschließend darüber ab.

Erforderlich ist ebenso, dass der Redaktion ein Exemplar rechtzeitig zugänglich gemacht wurde bzw. gemacht wird.

Maßgebend sind nämlich nicht vom Hersteller versprochene Eigenschaften, sondern von uns im definierten Testverfahren ermittelte Werte oder, im Falle von Zubehör und Literatur, die subjektiven Eindrücke des Testers.

Dabei wird nicht allein die Qualität einer Auslieferung durch die Redaktion bewertet sondern eine Vielzahl weiterer Punkte.

In gewisser Weise lässt sich das mit einem Reifentest vergleichen: Eine Stärke in

einem Teilbereich, z.B. der Qualität von Detaillierungen, kann kritische Werte an anderer Stelle mit sich bringen. Denkbar wäre etwa ein zu hoher Preis, der den Markterfolg einer guten Idee gefährden könnte. Eine große Rolle spielt auch, wie hoch die Bedeutung als herstellerübergreifender Lückenschluss von den Redakteuren beurteilt wird.

In diesem Kontext ergibt sich ein vielschichtiges Bild, in dem auch Kleinserienprodukte selbstverständlich angemessen einbezogen werden. Gemäß diesen Vorgaben entscheidet jeder Redakteur auf Basis der ermittelten Daten und Eindrücke selbst und geheim, wer seine Favoriten in der jeweiligen Kategorie sind und welchem Kandidaten er seine Stimme gibt.

Danach werden die Ergebnisse zusammengetragen, um den Sieger zu ermitteln. Bei Stimmgleichheit erfolgen eingehende Beratungen, bis sich die Beteiligten einvernehmlich auf ein auszuzeichnendes Produkt geeinigt haben. Eine Patt auflösende „Kanzlerstimme“ gibt es hier nicht.

Kategorie Gesamtwerk

Im ersten Fall war die Entscheidung sehr schnell klar: Einstimmig fiel schon im Frühjahr eine Entscheidung für die Auszeichnung in der Kategorie „Gesamtwerk“. Sie wird als einzige nicht zwingend jährlich vergeben. Mit ihr sollen besondere Verdienste um die Spurweite Z ausgezeichnet werden, die sich nicht an einzelnen Erfolgen, sondern nur in einer Gesamtbetrachtung ergeben.

2012 haben wir bereits am Rande des Internationalen Spur-Z-Wochenendes in Altenbeken die Firma Märklin mit diesem Preis ausgezeichnet.

Das Göppinger Traditionsunternehmen ist nicht nur der Erfinder der Spurweite Z, sondern hat auch als einzige Firma 40 Jahre lang ohne Unterbrechungen mit Neuheiten für ihren Fortbestand gesorgt.

Ein rundes Jubiläum war der perfekte Anlass, diesen Einsatz zu würdigen und herauszustellen. Deutlich ist festzuhalten, dass es die Nenngröße Z in der heutigen Form ohne Märklin nicht gäbe – vermutlich gäbe es gar keine Modellbahn im Maßstab 1:220. Und auch in Krisenzeiten hat das Unternehmen immer treu zu seiner kleinen Spur gestanden.



Bereits in Altenbeken zeichnete Chefredakteur Holger Späing Märklin in der Kategorie Gesamtwerk für „40 Jahre Mini-Club“ aus. Stellvertretend nahm Produktmanager Jürgen Faulhaber (links) die Auszeichnung im Beisein von Axel Hempelmann (rechts), Vorsitzender der ausrichtenden Z-Freunde International e.V., entgegen.

Dass der Maßstab 1:220 zielgerichtet wieder ausgebaut und mit Innovationen weiter vorangetrieben wird, ist auch ein Verdienst von Produktmanager Jürgen Faulhaber, der stellvertretend für das Haus Märklin die Auszeichnung in Altenbeken entgegennehmen durfte. Ein kleines Präsent sollte seinen Anteil an dieser Gesamtleistung zusätzlich honorieren.

Kategorie Lokomotiven

Recht einseitig sah es zunächst in dieser besonders öffentlichkeitswirksamen Kategorie aus. Seitens der Kleinserienhersteller waren keine neuen Modelle angekündigt oder im Bewertungszeitraum am Markt absehbar verfügbar. Doch dann überraschte Z-Modellbau mit dem gelungenen Modell der PtL 2/2 „Urglaskasten“ und machte es wieder spannend.

Bahls Güterzugdampflok der Baureihe 50 mit vollbeweglicher Detailsteuerung wäre ebenfalls ein heißer Anwärter auf diese Auszeichnung gewesen, doch leider stand uns kein solches Modell zeitnah zur Verfügung. Daher mussten wir leider auf eine Nominierung verzichten. Knapp verfehlt hat Rokuhans Modell der japanischen DD51 1000 A eine Nominierung. Neben einigen Schwächen im Test lag dies vor allem an der geringen Marktbedeutung in Europa.

Besonders aktiv war hingegen Branchenprimus Märklin. Fleißig wurden Lieferrückstände abgebaut und wichtige Neuheiten 2012 pünktlich ausgeliefert. So konnten wir gleich vier Formneuheiten aus Göppingen nominieren: die Diesellokomotiven V 200⁰ und 216, die elektrische SBB-Lok Re 4/4^{II} sowie die Schnellzugdampflok der Baureihe 001.

Das Ergebnis dürfte die wenigsten überraschen. Angesichts des gewaltigen Innovationsschubs aus der Großserie fiel die Entscheidung hier einstimmig auf das Insidermodell 2012 von Märklin (Art.-Nr. 88010).

Die Baureihe 001 steht für einen Zugewinn hinsichtlich der Detaillierung, wie er in 40 Jahren Spur Z bislang einmalig ist.

Und das gilt auch trotz der Schwächen des Tenders, den ihr die Verantwortlichen angehängt haben.

Vor allem der große Lok-Tender-Abstand ist nicht mehr

zeitgemäß und seit Erscheinen der Leig-Zugpackung müssen auch nicht mehr alle Fahrzeuge für den Industrieradius 8510 ausgelegt sein – im Bereich der H0 ist das seit Jahren gang und gäbe. Der noch recht junge Öltender 2'2' T34 hat gezeigt, wie dieser Teil des Modells zeitgemäß aussehen könnte.

Dennoch ist Märklins neue Dampflok weitgehend einmalig und sie hat einen wichtigen Standard definiert, der für die Entwicklung im Bereich der Großserie zukünftig gilt. Modelle aller Anbieter werden sich an ihr messen lassen müssen, ein Umbau des Programms auf diesen Stand ist zu erwarten.

Und eben das möchten wir durch Vergabe der Auszeichnung als Neuerscheinung des Jahres 2012 in der Kategorie Lokomotiven würdigen und Märklin ermuntern, diesen Weg konsequent fortzusetzen.

Kategorie Wagen

Deutlich offener waren das Rennen im Bereich der Wagen und dementsprechend knapp auch das Ergebnis der Abstimmung. Nominiert waren die Einheitspersonenwagen EW II der SBB von Z-Bahn, die Säuretopfwagen und der Kleinviehverschlagwagen Vh 14 von Märklin sowie der noch sehr junge Güterzuggepäckwagen Pwghs 54 von FR Freudenreich Feinwerktechnik.

Das Rennen hat auch hier Märklin für sich entschieden. Als Gewinner auszeichnen möchten wir den gut gelungenen und daher überzeugenden Kleinviehverschlagwagen (Art.-Nr. 80322).

Knapp auf Platz 2 verwiesen wurden die schweizerischen EW-II-Wagen. Ausschlaggebend für das Mehrheitsvotum war, dass Märklin es geschafft hat, einen Brettverschlagwagen aufzulegen, den man in dieser Detaillierung bislang eigentlich nur der Kleinserie zugetraut hätte.

Die Nachbildung der durchbrochenen Seiten- und Stirnwände stellt eine besondere Herausforderung dar, die die Konstrukteure in Ungarn mit Blick auf korrekte Vorbildwirkung und Wirtschaftlichkeit



In der Kategorie Lokomotiven haben wir Märklins Schnellzugdampflok der Baureihe 001 (Art.-Nr. 88010) ausgezeichnet. Sie stellt mit ihrer innovativen Ausstattung einen neuen Meilenstein der Spurweite Z dar.



Eine wirtschaftlich sinnvolle, aber auch optisch überzeugende Lösung haben Märklins Konstrukteure für die durchbrochenen Wände des Kleinviehverschlagwagens Vh 14 der DB (Art.-Nr. 80322) gefunden. Dafür gibt es die Auszeichnung in der Kategorie Wagen für das Jahr 2012.

hervorragend gelöst haben. So konnte sich dieser Waggon sogar einen weiteren Favoriten aus dem eigenen Haus, den Säuretopfwagen, durchsetzen, der ebenfalls sehr überzeugend umgesetzt wurde.

Wir werden das Modell des Viehwagens sicher bald in ähnlicher Form im regulären Katalogprogramm wiedersehen.

Mit der Auszeichnung als Neuerscheinung des Jahres 2012 in der Kategorie Wagen möchten wir den Fokus deshalb auf künftige Varianten richten.

Das Nachsehen hat Freudenreichs Güterzuggepäckwagen Pwghs 54. Dieses Modell ist als Resultat seiner (zu) aufwändigen Umsetzung nichts

für den kleinen Geldbeutel. Als nachteilig wurde auch kritisiert, dass nur eine vorbestellte Zahl produziert wurde und das Modell deshalb bei Erscheinen bereits ausverkauft war.

Kategorie Zubehör

Den Zubehörbereich bestimmte wieder der Hartkartonmodellbau. Aus den anderen, hier relevanten Zubehörsegmenten lagen uns keine bewertbaren Modelle im Betrachtungszeitraum vor, die für eine Nominierung in Frage gekommen wäre.

So blieb es beim Wettbewerb zwischen dem Stellwerk Tornstein von Archistories, der Baracke „Zum Ohlser Stahlwerk“ von Moebo exclusive und dem Bahnhof Klingenberg von Fallner.

Allen Redakteuren fiel es schwer, sich für einen Kandidaten zu entscheiden. Allen gemein ist die gute Umsetzung, wenn auch mit sehr unterschiedlichen, individuellen Ansätzen.

So kam es auf Feinheiten an, die die Stimmabgaben beeinflussten. Das einstimmige Ergebnis bringt diesen Entscheidungskonflikt leider nicht mal ansatzweise zum Ausdruck. Die Wahl fiel auf das Stellwerk Tornstein (Art.-Nr. 107111) von Archistories.



In der Kategorie Zubehör konnte sich Archistories mit dem Stellwerk Tornstein (Art.-Nr. 107111) durchsetzen. Hartkarton ist nicht nur die Zukunft des Modellbaus sondern steht bei diesem Hersteller auch für herausragende Qualität. Foto: Archistories

Den Ausschlag gaben Erwägungen wie diejenige, dass diese Gebäude mit Inneneinrichtung eine besondere Faszination ausüben und grundsätzlich für jede Anlage erforderlich sind. Das Angebot an kleineren Stellwerken ist zudem am Markt recht überschaubar. Und Archistories bietet als einziger eine umfassende, darauf abgestimmte Produktlinie im gleichen Baustil.

Moebos Baracke ist trotz ihrer raffinierten Holz Ausführung mit abblättrender Farbe nichts für jede Anlage. Bei Faller war letztendlich ausschlaggebend, dass der Bahnhof Klingenberg insgesamt eher unscheinbar wirkt. Die Idee der Kombination von Spritzguss und Karton ist gut, aber teilweise wird dadurch auch die Filigranität der feinen Kartongravuren beeinträchtigt.

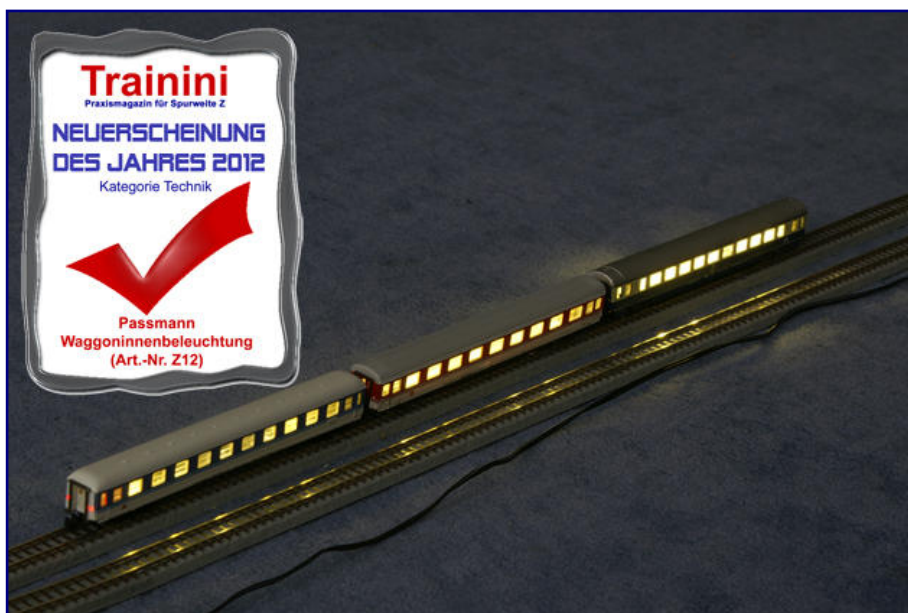
Wir sind sicher, mit der Auszeichnung an Archistories letztendlich die richtige Wahl getroffen zu haben und hoffen, dass sie nicht nur diesen Hersteller ermuntert, uns Zetties noch viele schöne und einmalige Gebäudemodelle in bekannter Umsetzungsqualität zu bescheren.

Technik

Recht abwechslungsreich ist diese Kategorie des Zubehörs besetzt. Sie gibt uns Gelegenheit, besondere Umsetzungslösungen von wegweisendem Charakter zu prämiieren und gleichzeitig auch solche Produkte einzubeziehen, die nicht zu den anderen Bereichen passen wollen.

Ein Beispiel dafür ist Fallers Spezialkleber Expert Laser Cut. Er hat in den Bauberichten des Jahres 2012 eine sehr gute Figur gemacht und sich im Kartonmodellbau als äußerst hilfreich erwiesen: starker Halt, schnelles Trocknen, danach nahezu unsichtbar und er erspart dem Anwender das eigenmächtige Verdünnen von Weißleim. Mit diesen Attributen schafft es sogar ein Klebstoff in die engere Auswahl.

Nominiert wurden noch das – unangekündigt erschienene – Hausbeleuchtungssystem von Viessmann und die neue Waggoninnenbeleuchtung von Passmann.



Für wegweisend halten wir Passmanns neue Innenbeleuchtung, weil sie perfekt auf die Inneneinrichtungen von Modelplant abgestimmt ist und zudem dank ihrer modularen Bauweise eine hohe Flexibilität bietet. Dafür vergeben wir 2012 die Auszeichnung in der Kategorie Technik.

Die Entscheidung fiel den Redaktionsmitgliedern dieses Mal recht leicht. Sind Viessmanns Lichtboxen nur für ausgewählte Gebäude des Maßstabs 1:220 nutzbar, so hat Oliver Passmann mit seinen neuen Beleuchtungsbausteinen eine wegweisende Innovation eingeführt: sicher anliegende Radschleifer mit nicht mehr wahrnehmbarem Schleifwiderstand, flackerfreie und individuelle regulierbare Ausleuchtung des Innenraums und optionale Erweiterbarkeit um eine nachrüstbare Schlussbeleuchtung.

Perfekt abgestimmt sind sie außerdem auf die Inneneinrichtungen von Modelplant, womit Innenleben und Licht in einem Waggon nicht mehr länger einen Widerspruch darstellen.

Hinzu kommt auch die universelle Anwendbarkeit für den Bereich der Klein- wie Großserie sowie Personenwagen unterschiedlicher Längen. Es scheint, als habe Passmann die eierlegende

Wollmilchsau erfunden. Folglich hoffen wir auf eine Möglichkeit, dieses System auch in der Großserie zu etablieren.

Die Auszeichnung Neuerscheinung des Jahres 2012 in der Kategorie Technik geht deshalb klar an Passmann für die neue Waggoninnenbeleuchtung (Art.-Nr. Z12).

Kategorie Literatur

Auch der Büchermarkt hat uns 2012 eine bunte Auswahl beschert, die für Zetties interessant und hilfreich ist. Zwei Titel aus dieser Auswahl haben wir Ihnen noch gar nicht vorgestellt, weil unsere Rezensionen themenbezogen in einem passenden Kontext erscheinen.

Bereits bekannt waren die Nominierungen der Titel „Der Zirkus kommt“ aus dem EK-Verlag sowie „Die Bügelfalte“ von Transpress. In der Auswahl berücksichtigt wurden zudem noch „Modell & Farbe. Der Ratgeber für Modelleisenbahner“ aus dem Hause Geramond und „Eisenbahnbrücken“, ein weiterer Titel aus dem Transpress-Verlag.

Auf sehr verschiedene Weise sind sie für Zetties von Nutzen, doch auch hier konnte nur einer gewinnen. Die „Eisenbahnbrücken“ hätten es verdient gehabt, weil hier mal ein anderes Vorbildthema als ein Lokomotivportrait im Fokus steht und die Herangehensweise des Autors auch einen vorbildorientierten Brückenbau im Modell erleichtert.

Die Zirkuszüge stießen bei unseren Lesern auf eine besonders große Resonanz, so dass ein Buch über deren Geschichte und Vielfalt zweifelsfrei auch die Phantasie im Bereich des Modells beflügeln kann. Der Umgang mit Farbe gehört für alle Bastelfreudigen hingegen zum Alltag, weshalb sie Anleitungen für optimale Werkzeug- und Arbeitsmittelauswahl wie auch Arbeitsweisen freudig aufsaugen.

Knapp fiel die Entscheidung auf das Buch „Die Bügelfalte – Die Baureihe E 10 der Deutschen Bundesbahn“ von Autor Heinrich Petersen, veröffentlicht in der Reihe Lok-Legenden des Transpress-Verlags (ISBN 978-3-613-71430-4).

Nach langer Durststrecke ist es diesem Verlag endlich wieder gelungen, eine Vorbildreihe zu starten, die das Wissensbedürfnis der Leser stillt und gleichzeitig kurzweilig zu lesen ist, ohne sie mit Wissen zu überladen. Das Buch hat inhaltlich deutlich mehr Tiefgang als viele andere Veröffentlichungen der letzten Jahre.

Entscheidend für unsere Auszeichnung als Neuerscheinung des Jahres 2012 in der Kategorie Literatur ist aber, dass hier ein durchaus anspruchsvolles Buch erschienen ist, dass sich gezielt an die Masse



der Eisenbahntechnik-Laien richtet, die mit den ausführlicheren Beschreibungen und Ausführungen vergleichbarer Werke nichts anzufangen wissen oder anfangen möchten. Dieses Feld blieb viel zu lange unbesetzt.

Ausblick für die Zukunft?

Natürlich erhoffen wir uns von den vergebenen Auszeichnungen auch eine Wirkung im Markt. Neben einer verkaufsfördernden Wirkung für die ausgezeichneten Hersteller ist das vor allem das Bewusstsein für gute und marktgerechte Leistungen und Entwicklungen, die hoffentlich auch künftige Produkte kennzeichnen werden und auch andere Anbieter anspornen.

Als konkretes Beispiel, wie so etwas aussehen kann, möchten wir Passmanns Innenbeleuchtungen anführen. Konzeptionell sind sie für uns so wegweisend, flexibel und durchdacht, dass wir uns eine Übernahme durch Märklin erhoffen. Es wäre der wünschenswerte Weg, möglichst allen Zetties deren Vorteile zuteil werden zu lassen.

Veranstaltungsanzeige



Jetzt vormerken!
Alles rund um die
große und kleine Eisenbahn,
Spiel und Spaß –
3 Tage lang!

30. Internationale Modellbahnausstellung und 9. Märklintage 2013

**Das Mega-Familienevent
in Göppingen 13. bis 15.9.2013**
www.maerklin.de

Modellbahn
30. Internationale
Modellbahnausstellung

Lesetipp zu Güterzuggepäckwagen Im Güterzug immer ganz vorn

Früher lief fast kein Güterzug ohne sie. Bei der Bundesbahn waren sie Mangelware. Dem versuchte sie auf verschiedenste Weise zu begegnen oder sie entbehrlich zu machen. Dagegen scheinen sie auf Modellbahnen eher ein Schattendasein zu fristen. Die Rede ist von Güterzuggepäckwagen, denen Stefan Carstens endlich ein Denkmal gesetzt hat.

Stefan Carstens
Miba-Report 1/2012
Güterzug-Gepäckwagen - Betrieb, Verwendung und Modell-Bauanleitungen

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2012

Magazin mit Klebebindung
Format 21 x 29,7 cm
148 Seiten mit über 340 Fotos und 45 Zeichnungen

ISBN 978-3-89610-288-1
Best.-Nr. 15087246
Preis 18,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

In der aktuellen Ausgabe der Reihe Miba-Report widmet sich der bekannte Fachautor und Güterwagenspezialist Stefan Carstens den deutschen Güterzug-Gepäckwagen, die bis in die siebziger Jahre in vielen Güterzügen zu finden waren und vereinzelt sogar noch bis 1993 auftauchten.

Ihre Entwicklung, geschichtliche Bedeutung, ihr Betriebseinsatz und ihre Verwendung werden sehr ausführlich beschrieben und mit vielen, teilweise seltenen Aufnahmen bildlich dargestellt. Die Wiedergabequalität des Bildmaterials ist hervorragend, ergänzende Zeichnungen von Stefan Carstens stellen besonders für nachbauinteressierte Modellbahner eine sehr gute Hilfe dar.

Der historische Bogen des Reports 1/2012 spannt sich von den ersten, behelfsmäßigen Wagen für Güterzugpersonale über die zahlreichen Güterzug-Gepäckwagen der Länderbahnen und Neuentwicklungen der Deutschen Reichsbahn bis hin zum Abschluss der Entwicklungen in Form des Pwghs 54 der DB und Pwg(s) 88 der DR.

Separate Kapitel widmen sich den Farbgebungen und den Anschriften im Laufe der Jahrzehnte bei den deutschen Bahnverwaltungen. Berücksichtigung finden auch die Zweitnutzung als Güter- und Bahndienstwagen, der behelfsweise Einsatz von Personenwagen in einer Funktion als Güterzug-Gepäckwagen.

Ein Sonderfall stellen die Güterzugbegleitwagen („Caboose“) des USATC dar, die nach Ende des 2. Weltkriegs auf deutschen Gleisen anzutreffen waren und nach kurzer Zeit an die Bundesbahn abgegeben wurden.

Sie erwiesen sich zwar als höchst unbrauchbar für deutsche Anforderungen, waren angesichts eines großen Wagenmangels trotzdem unverzichtbar. Eben dieser sicherte auch Länderbahnbauarten wie dem stückzahlenmäßig am stärksten vertretenen Pwg Pr 14 ein langes Überleben.



Aufgelockert wird die Themenfolge an Vorbilderartikeln durch Umbau- und Superungsberichte zu Modellen der Baugröße H0. Viele Anregungen und Ideen sind aber auch für Freunde anderer Nenngrößen, darunter natürlich auch der Spur Z, sehr aufschlussreich und interessant. Die enthaltenen Beispiele zeigen nämlich, wie fehlende Varianten und Bauarten aus vorhandenen Produkten entstehen (können).

Ein eigener Beitrag liefert einen Überblick über die verschiedenen Pwg-Modelle der Baugröße N aus immerhin rund vierzig Jahren Modellbahngeschichte. Doch auch die Spurweite Z wird dieses Mal nicht vergessen: Zusammen mit der Baugröße TT werden die Modelle in einer Übersicht gelistet und zusammengefasst.

Allerdings ist diese Liste lückenhaft, denn mindestens ein Kleinserienhersteller fehlt für den Maßstab 1:220 – ein Anspruch auf Vollständigkeit wird auch nicht erhoben. Positiv anzumerken ist, dass mit dem Pwghs 54 immerhin eine Neuheit berücksichtigt wurde, die bei Erscheinen des Hefts noch nicht mal ausgeliefert war.

Güterzugbegleitwagen im Modell

Wir werden das Thema der Güterzuggepäckwagen aus dieser Ausgabe aufgreifen und im März 2013 fortsetzen. Dabei geht es dann um Anregungen und Ideen für Umbauten, wie sie ähnlich auch im Miba-Report für die größeren Spurweiten zu finden sind.

Den gelungenen Abschluss der Ausgabe bildet das Kapitel „Die letzten Jahre - Abgesang“, das bis ins Jahr 1993 und dem damit gleichzeitig verbundenen Ende der DB schaut. Angesichts der kurzweiligen und äußerst faszinierenden Darstellung packt den Leser an dieser Stelle durchaus etwas Wehmut. Ein Literaturverzeichnis hängt dem letzten Kapitel ebenfalls an.

Den wirklich sehr guten Gesamteindruck trüben nur die vielen Verweise auf das ebenfalls bei der Miba erschienene Buch „Güterwagen Band 6“ desselben Autors. Bisweilen stellt sich die Sorge ein, man verpasse wichtige Episoden der Pwg-Geschichte. Überprüfen können wir das nicht, weil uns das betreffende Buch nicht zum Vergleich vorliegt.

Allerdings dürften die Schwerpunkte erfahrungsgemäß unterschiedlich gesetzt worden sein. Und Lücken klafften im aktuellen Miba-Report schließlich auch nicht. So bleibt es bei unserer Empfehlung, in vergleichbaren Fällen mit weniger Verweisen auszukommen und den Appetit auf mehr am Ende im Zusammenhang mit weiterführenden Literaturverweisen zu wecken.

Zusammengefasst halten wir fest, dass dieses Heft bei keinem Modellbahner fehlen sollte, der sich dem Eigen- oder Umbau von Modellen widmet. Das gilt auch und besonders für die Spurweite Z, denn schon in unserer heutigen Ausgabe ist zu erahnen, wie facettenreich gerade das Thema der Güterzuggepäckwagen ist – und früher fuhr halt kaum ein Güterzug ohne sie. Deshalb möchten wir den Miba-Report 1/2012 jedem ans Herz legen.

Verlag und Bezug:

<http://www.miba.de>

<https://shop.vgbahn.info/miba>

Das Jahr 2012 im Rückblick

Großes Jubiläum der Spurweite Z

2012 war ein besonderes Jahr für die Spurweite Z, denn sie feierte ihren 40. Geburtstag. Mit der Baureihe 01 in einem zuvor nicht gekanntem Detaillierungsgrad feierte Märklin dieses Jubiläum. Des Weiteren fand in Altenbeken zum zweiten Mal das große Treffen der Zetties statt. Doch es gab noch weitere Höhepunkte, die wir im Rückblick zusammenfassen möchten.

Den Auftakt ins Jubiläumsjahr bestimmte für unsere Redaktion der Rückblick ins abgelaufene. Wir zeichneten die Neuerscheinungen des Jahres 2011 in verschiedenen Kategorien aus, nachdem alle Kandidaten bekannt, ausgeliefert und getestet waren. Dass es – nicht zum ersten und sicher nicht letzten Mal – knapp bei den Entscheidungen der Redaktion wurde, belegt das anhaltend hohe Niveau, auf dem alle Anbieter unseres Maßstabs heute produzieren.

Den Preis für sein Gesamtwerk in der Spur Z durfte Zubehöranbieter Noch aus Wangen im Allgäu entgegennehmen.

In seiner einhundertjährigen Firmengeschichte hat Noch lückenlos auch die Baugröße Z von Anfang an begleitet, mit der Distribution des Rokuhan-Programms erhielt dies weitere Bedeutung.

Für kurzzeitige Aufregung sorgte die Nachricht von einem Feuer in den Fabrikationshallen des US-Landschaftsmaterialherstellers Woodland Scenics am 5. Januar 2012.



Abbildung: Märklin

Da auch Zetties mit dessen Material bauen, befürchteten sie zunächst monatelange Produktionsausfälle. Allerdings wurden nur etwa 8 % der Halleneinrichtung zerstört. Glücklicherweise wurden Menschen nicht ernsthaft verletzt, so dass die Schreckensnachricht schnell wieder in Vergessenheit geriet.

Im Februar berichteten wir über eine Superung des Märklin-Modells der Baureihe 44 durch unseren Leser Jochen Brüggemann. Er hat sich eines Modells angenommen, dessen Vorbild zu den beliebtesten der Zetties gehört, dessen Umsetzung durch Märklin aber sehr zu wünschen übrig ließ. Mit einer überarbeiteten Neuauflage im Jubiläumsjahr 2012 konnten zwar einige Punkte entschärft werden, aber es bleibt immer noch viel Arbeit übrig, wenn das Modell dem Vorbild entsprechen soll.

Und damit sind wir mitten in den Neuheiten 2012: Traditionell wird die Februar-Ausgabe von der Spielwarenmesse in Nürnberg und damit der großen Neuheitenschau aller bekannten Hersteller für Rollmaterial und Zubehör dominiert. Doch auch die Kleinserie hat stets viel zu bieten. So ist es für uns jedes Mal eine spannende und arbeitsintensive Aufgabe, alles zusammenzutragen und unseren Lesern als Zusammenfassung bereitzustellen.



Das Jubiläumsjahr war, mit Ausnahme der hier gezeigten Märklin-Neuheiten, von tendenziell weniger neuen Produkten geprägt. Dafür war aber ein deutlicher Trend zu besser detaillierten Nachbildungen zu erkennen, der unsere Spur erheblich aufwertet.

Die Jubiläumssaison 2012 war insgesamt von weniger neuen Produkten geprägt, aber festzustellen blieb ein positiver Trend zu mehr Vorbildnähe und besserer Detaillierung.

Hoffen wir, dass diese Qualität auch 2013 eine Fortsetzung findet.

Zu erwähnen ist besonders Märklins Modell der Baureihe 01, dem Insidermodell zum Jubiläum. Erstmals spendierte der Göppinger Hersteller einem Dampflokmodell eine

komplette Steuerungsnachbildung. Als Besonderheit sollte sie voll beweglich sein und das Modell noch viele weitere Details erhalten, die zuvor nicht an Großserienmodellen zu finden waren.

Faller wagte mit dem Bahnhof Klingenberg, von uns getestet in der Ausgabe 9/2012, den Einstieg in den Laserkartonmodellbau im Bereich der Nenngröße Z. Einen raschen Ausbau erlebte das frisch eingeführte Rokuhan-Sortiment, das sich besonders im Gleisangebot zu einer ernst zu nehmenden Konkurrenz zu Märklin entwickelt.

Im Kleinserienbereich machte vor allem der Anbieter Archistories von sich reden, der auch größere Stückzahlen liefern kann. Einen Namen hat er sich als Zulieferer von Märklin gemacht, doch auch das eigene Programm mit überwiegend preußisch inspirierten Gebäude fand schnell Freunde, was für rasches Wachstum im Produktangebot sorgte und sorgt.



Der recht schlichte Bahnhof Klingenberg aus dem Neuheitenjahr 2012 war im Bereich der Spur Z Fallers Einstieg in den Laserkartonmodellbau.

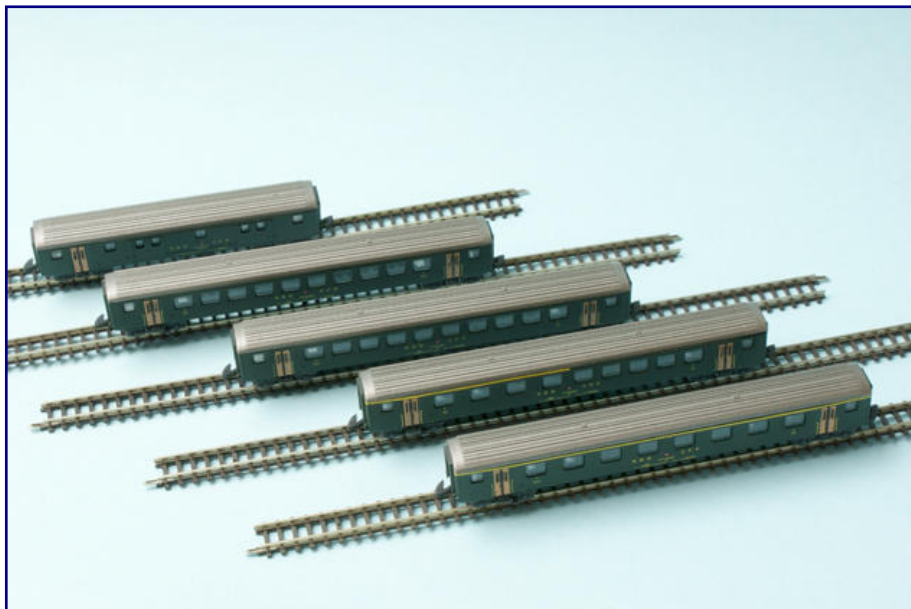
Einen anderen Weg geht Modelplant mit 3D-Druckmodellen. Neben Inneneinrichtungen für Personenwagen kamen 2012 auch neue Gebäude ins Sortiment.

Kräftig ausbauen wollte auch MWB Modellbau Wolfgang Baumann sein Autoprogramm, das bereits mit großem Abstand das umfangreichste im Maßstab 1:220 bildete.

Recht neu im Geschäft war Ratimo (Rainer Tielke Modellbau). Zwar ist Rainer ein alter Hase unseres Maßstabs, doch waren seine Konstruktionen nicht immer käuflich zu erwerben.

Zu erwähnen ist im Rückblick vor allem der Ausbau des Programms an Zubehör fürs Bahnbetriebswerk. Nicht zu vergessen sind Trafofuchs und Velmo, die jeweils auf ihre Art stets für neue Überraschungen sorgen.

Bedauerlich war die Schließung des Z Clubs 92 am Rosenmontag 2012. Diese Meldung fiel taggleich auf den 4. Internationalen Tag der Spurweite Z, der jedes Jahr für den 20. Februar ausgerufen wird. Die englische Schreibweise des Datums „2-20“ erinnert an den Maßstab unserer Spurweite. Leider erreichen uns nur wenige Rückmeldungen, wie Zetties an diesem Tag ihr Hobby zur Schau stellen. Berichte finden sich eher in Foren, die einen schnelleren und direkten Austausch bieten.



Sehr wichtig für den Schweizer Markt waren und sind die Einheitspersonenwagen EW II, seit Februar 2012 angeboten von der Z-Bahn GmbH.

Im Februar 2012 erschien mit den Schweizer Personenwagen vom Typ EW II eine lang erwartete Neuheit für die SBB-Freunde.

Die Z-Bahn GmbH hat sie von FR Freudenreich Feinwerktechnik umsetzen lassen und bietet sie seitdem in verschiedenen Ausführungen und Zusammenstellungen an.

Der März leitete unsere Jubiläumsberichterstattung (Jahresschwerpunktthema) ein.

Ein eigener Artikel war den ersten zwanzig Jahren Spur Z gewidmet und fasste neben der Produktgeschichte bei Märklin auch das Geschehen

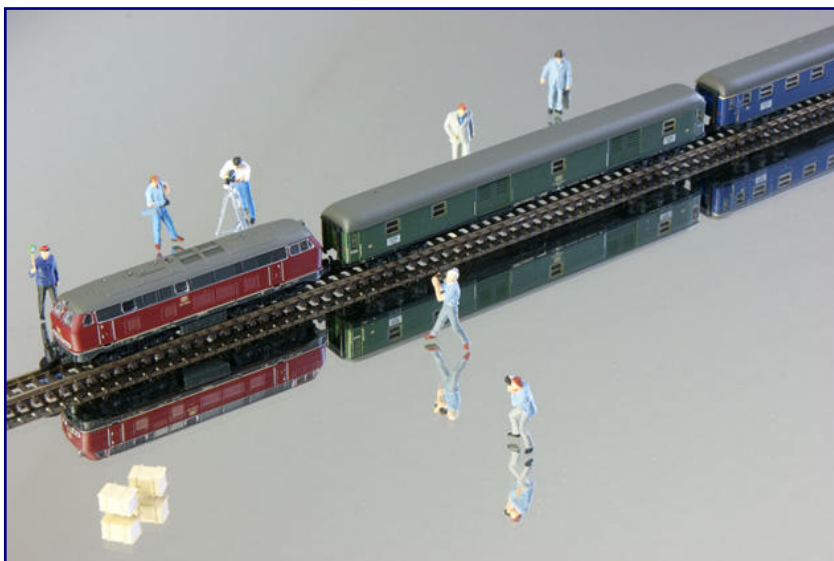
bei anderen Anbietern und innerhalb der Modellbahnergemeinde zusammen.

Mit dem Modell der Baureihe 216, dessen Testbericht in derselben Ausgabe erschien, ließ sich ebenfalls eine Brücke zwischen der Geburtsstunde der Mini-Club und ihrem modernen Auftreten schaffen: Erstmals hat Märklin mit ihr eine frühere Nachbildung durch eine zeitgemäße Neukonstruktion ersetzt. Die kleine Lok steht damit sinnbildlich für einen Zeitenwechsel.

Ein Meilenstein könnten auch die Säuretopfwagen werden, die wir ebenfalls im März 2012 vorgestellt haben.

Wegen ihres filigranen Rahmenaufbaus stellen sie eine große Herausforderung für den Kunststoffspritzguss dar. Dass Märklin diese angenommen hat und eine beeindruckende Lösung präsentieren konnte, ist eine Visitenkarte für die Baugröße Z, die sich längst zur Profimodellbahn gemausert hat.

Am 31. März startete mit dem Internationalen Spur-Z-Wochenende in Altenbeken die wohl wichtigste Veranstaltung des Jubiläumsjahres.



Eine Brücke zwischen den Anfängen der Spur Z und ihrem heutigen Stand schuf die neu konstruierte Baureihe 216, die wir im März 2012 vorgestellt haben.



Unbestrittener Höhepunkt des Jubiläumjahres war das Internationale Spur-Z-Wochenende in Altenbeken. Diese Impression soll an dieser Stelle an die erfolgreiche Veranstaltung erinnern.

Neben fast allen Anbietern des Kleinserienssektors beteiligte sich auch Märklin als Aussteller. Für den überwältigenden Erfolg sorgten nicht zuletzt die zahlreich erschienenen Besucher, die sich wieder über ein breites und hochwertiges Programm an verschiedensten Schaustücken erfreuen durften. Zur Freude aller Beteiligten konnte das Niveau der gezeigten Anlagen ein weiteres Mal gesteigert werden und zeigte sich des runden Jubiläums würdig.

Im April berichteten wir ausführlich über diese wichtige Veranstaltung und stellten im selben Heft mit der Diesellok V 200⁰ in Serienausführung ein großes Wunschmodell der Zetties vor.

Zwar war auch diese wichtige Nachbildung im Maßstab 1:220 nicht frei von Fehlern, aber die Märklin-Umsetzung war insgesamt als gelungen zu bewerten. Das steigert auch die Vorfreude auf den Fernschnellzug „Blauer Enzian“, der 2013 als Insidermodell angeboten wird und ebenfalls mit einer V 200 bespannt wurde.



Auch die Nachbildung der Baureihe V 200⁰ ist einen Rückblick wert, denn sie gehörte zu den größten Wunschmodellen der Zetties. 2013 erscheint eine weitere Variante zusammen mit der Formneuheit des Fernschnellzugs „Blauer Enzian“.

Das Kreativ-Weltrekordteam gratulierte der Mini-Club auf der Internodellbau in Dortmund mit einem neuen Weltrekordversuch. Beim Versuch, das kleinste Bierfass der Welt zu bauen, zu befüllen, zu verschließen und anzuzapfen, waren sie letztendlich erfolgreich. Die anwesenden Zeugen freuten sich

anschließend über ein Freibier, das glücklicherweise aus einem 30-Liter-Fass gezapft wurde. Das Rekordexemplar hat nämlich nur einen Inhalt von 0,018 ml.

Ein Bericht von der gesamten Messe folgte bald darauf. Und trotz der dieses Mal eher geringen Beteiligung der Spur Z konnte sie anschaulich viele ihrer Facetten zeigen. Neben der hervorragenden Zm-Schmalspuranlage von Karl-Friedrich Ahnert bestach vor allem Kleinserienhersteller Bahls Modelleisenbahnen mit seinem außergewöhnlichen Programm.



Auf der Intermodellbau 2012 wurde die Baugröße Z würdig durch Karl-Friedrich Ahnert vertreten. Er zeigte seine Modulanlage nach Motiven der Rhätischen Bahn in Schmalspur Zm.

Alles neu machte ein Mal mehr der Mai: Per Eigenbau gelangte unser Leser Michael Pleiner zu einem Modell der US-Dampflok „Big Boy“. Lange vor der Auslieferung der angekündigten AZL-Umsetzung erinnerte er damit an ein Monument der Vorbildwelt, dessen Seriennachbildung sicher noch in die Annalen der kleinen Spur eingehen wird.

Ein Schwergewicht, das bereits einige Jahre auf dem Buckel hatte, war Hauptthema der Juni-Ausgabe. Die Rede ist vom Modell der schweren DB-Diesellok V 320 001, das der nicht mehr aktive Kleinserienhersteller Schmidt im Angebot hatte. Auch das Modell beeindruckte durch ein hohes Gewicht und erstaunliche Zugkraft, allerdings auch mit einem damals recht hohen Preis. Optisch hatte es durchaus einige Schwächen, deren Beseitigung wir beschrieben haben.

Als Alternative zum teuren Modell stellte Michael Pleiner seinen Eigenbau auf Märklin-Basis vor. Hand anlegen war aber auch beim Nachrüsten eines Silberlings mit der neuen Innenbeleuchtung von Oliver Passmann gefragt. Das Konzept des von uns vorgestellten Produkts wurde bereits mit der Beleuchtung der EW-II-Personenwagen entwickelt und besitzt aus unserer Sicht einen wegweisenden Charakter für die gesamte Spurweite.

Im Rahmen unserer Jubiläumsberichterstattung erinnerten wir im Juli 2012 an die erste Mini-Club-Ellok überhaupt: 1974 wagte Märklin diesen Schritt und kündigte zeitgleich mit einem Oberleitungssystem eine Nachbildung der Schnellfahrlok Baureihe 103 an. Auch 38 Jahre später machen die Modelle aus dieser Form noch eine gute Figur, technisch weisen sie allerdings einige, kleinere Unterschiede auf.

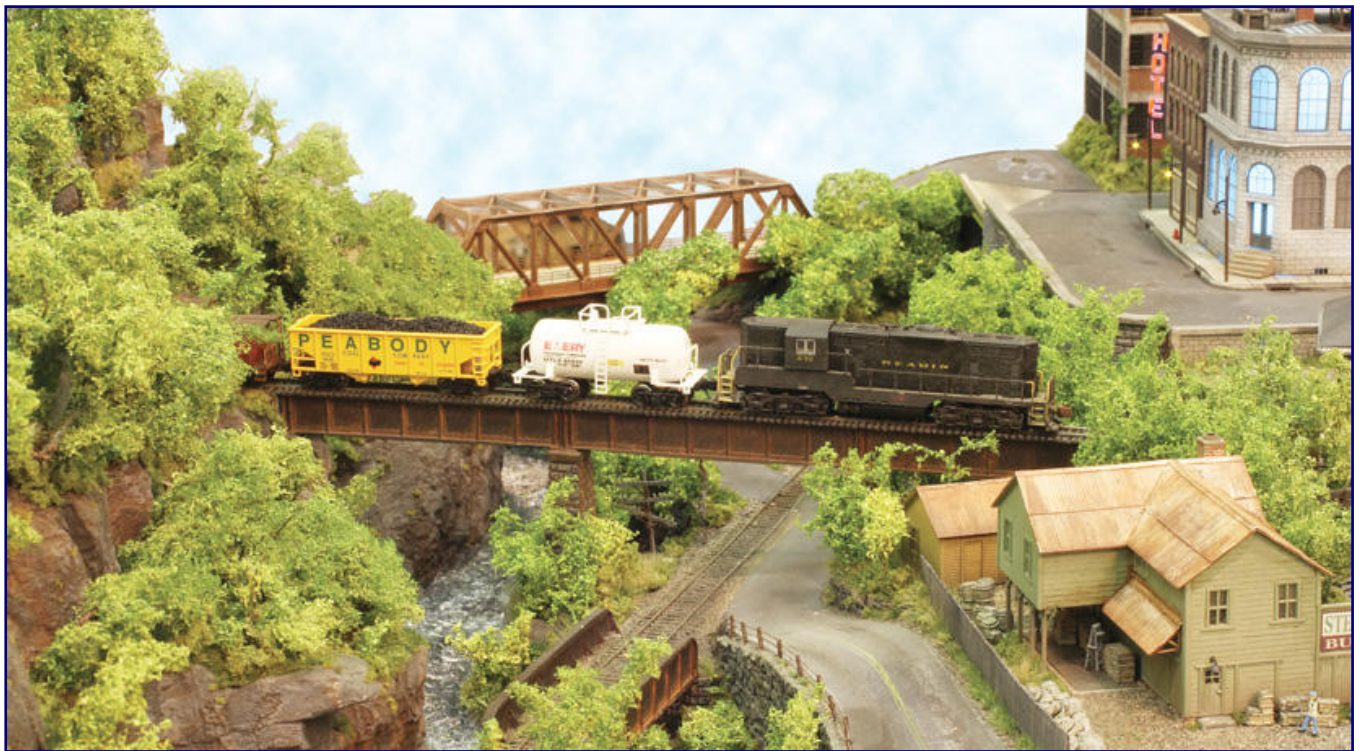
Ebenfalls eines Jubiläums würdig war die große Heimanlage von Karl-Friedrich Ahnert. Der Spur-Z-Pionier hat auch im Bereich der Regelspur Maßstäbe geschaffen. Nur wenigen Zetties dürfte es vergönnt sein, eine private Modellbahnanlage in diesen Grundmaßen unterzubringen. Die landschaftliche Ausgestaltung spricht zudem für sich.



Im Juli 2012 haben wir an das erste Ellok-Modell der Spurweite Z erinnert: die Baureihe 103 von 1974. Ihre Erstversion (rechts) unterschied sich konstruktiv von allen späteren Modellen der elektrischen Traktionsart.

Zeitgleich folgte in Kooperation mit unserem US-Korrespondenzmagazin **Ztrack** ein Bericht von der „National Z Scale Convention“ in Denver, dem wichtigsten Treffen der Zetties jenseits des großen Teichs. Wer gern über den Tellerrand schaut und Interesse an nordamerikanischen Modellen hat, dürfte sich an dieser Revue sehr erfreut haben.

Die Leig-Einheiten und ein Eigenbau des Triebwagens Baureihe 628/928 prägten die August-Ausgabe. Weitaus umfangreicher war jedoch der zweite Teil der Mini-Club-Geschichte, der mit den Jahren 1993 bis 2012 auf eine äußerst spannende Zeit zurückblickte.



Im Juli 2012 berichteten wir über die „National Z Scale Convention“ in den USA – dem amerikanischen Gegenstück zur Veranstaltung in Altenbeken. Das hier gezeigte Schaustück erlitt leider im weiteren Jahresverlauf einen irreparablen Schaden.

Markante Punkte wie die Gründung des Märklin-Insider-Clubs, der Zusammenbruch des Sammlermarktes mit dem beginnenden Wandel der Spurweite zur Profimodellbahn, die Insolvenz des Traditionsherstellers Anfang 2009 wie auch eine klare Neuausrichtung im Spur-Z-Programm bestimmten deren Inhalt.

Doch auch neue Klein- und Großserienhersteller entstanden in dieser spannenden Zeit. So wagte unter anderem AZL seine ersten Schritte, die schließlich zur Spitze am US-Markt führen sollten. In Erinnerung bleibt auch Märklins Jubiläumslok zum 25. Spurweitengeburtstag: die Baureihe 10 aus massivem Gold, zusätzlich dekoriert mit Edelsteinen als Lampeneinsätzen.



Im August richteten wir unseren Fokus auf Gegenwart und Zukunft des Zubehörbereichs. Frank Drees, Geschäftsführer von Archistories, stand uns im Interview Rede und Antwort zu den Möglichkeiten und Aussichten der Laserschnitt-Technologie im Gebäudemodellbau. Gleich drei Bauberichte zu aktuellen Neuheiten verschiedener Anbieter ergänzten diesen Gesprächsbericht und zeigten, wo diese Sparte aktuell steht.

Durch die Auswahl von Bausätzen verschiedener Hersteller und unterschiedliche Ansätze, die Gebäude zusammenzubauen, ergab sich ein rundes Bild hinsichtlich des gegenwärtigen Marktangebotes und der individuellen Möglichkeiten für Kunden.

Über einen weiteren, wichtigen Lückenschluss konnten wir im September berichten. Mit der Re 4/4^{II} hat Märklin im Jubiläumsjahr die wichtigste, weil stückzahlenstärkste Lokomotivreihe der SBB aufgegriffen und in gelungener Weise umgesetzt. Trotz einzelner Kritikpunkte hebt sie sich deutlich vom früheren AZL-Messingmodell ab.

Einem Test hatten wir auch das erste Lokmodell aus dem Hause Rokuhan unterzogen. Nachdem dieser

Anbieter mit seinem Bettungsgleis auch dank seines Vertriebspartners Noch einen beeindruckenden Markteinstieg in Deutschland geschafft hat, bestehen nun begründete Erwartungen an sein Rollmaterial – Modelle europäischer Vorbilder werden von vielen sehnsüchtig erwartet.

Besonders lobenswert ist, dass sich Rokuhan mit den Testergebnissen direkt auseinandersetzt und auch Rückmeldungen dazu an die Redaktion gibt.

Ständiges Verbessern scheint sich als japanische Tugend ein Mal mehr zu bewahrheiten.

Zur Monatsmitte richtete Märklin einen Tag der offenen Tür im Stammwerk Göppingen aus, der wieder mal auf reges Interesse der Kunden stieß. Die Möglichkeit einer Werksbesichtigung wurde gern angenommen.



Märklins Re 4/4^{II} ist ein weiterer Lückenschluss aus dem Jahr 2012. Sie ist, gemessen an ihrer Vorbildstückzahl, bis heute die wichtigste SBB-Ellok. Foto: Jens Wimmel

Ein Schwerpunkt der begleitenden Ausstellung lag auf der Spurweite Z. So konnten Modellbahner aller Spurweiten auf eindrucksvolle Weise kennen lernen, welche Möglichkeiten diese Baugröße bietet.

An eine erwähnenswerte Geste Märklins soll ebenfalls erinnert werden, die im September die ersten Kunden erfreute: Als Wiedergutmachung für Produktionsfehler und lange Reparatur-Wartezeiten erhielten Betroffene mit der Rücksendung ihrer neu produzierten Silberlinge aus der Zugpackung 81175 als Gratismodell einen Entschuldigungswagen. Es handelt sich um eine Variante des beliebten Säuretopfwagens, eingestellt bei der DB.

Für die Redaktion war der November ein ganz besonderer Monat: Auf Einladung von Geschäftsführer Wolfram Bächle durfte sich eine kleine Delegation im Werk Győr (Ungarn) umsehen.

In fünfköpfiger Begleitung wurden alle Produktionseinheiten vor Ort besucht und vorgestellt. Es folgten aufschlussreiche Gespräche zur weiteren Entwicklung der Spur Z sowie der Modellbahn allgemein – ein Bericht darüber steht noch aus und folgt im Februar.

Die Themen des Magazins standen im Zeichen von sehr verschiedenen Modellen. Neben einer Modellvorstellung der Baureihe 246 und der Digitalisierung einer V 60 samt Alterung ging es vor allem um Umbauten.

So zeigten wir, wie sich aus Märklins offenem Wagen Omm 52 ein abgewirtschafteter Rübenwagen Eo 017 machen lässt, der gut zu den Zuckerrübenladungen passt, die wir rund ein Jahr zuvor vorgestellt haben.

Leser Harald Ruppelt stellte einen Umbau auf Basis der Baureihe 89 von Märklin vor. Aus ihr entstand eine ELNA-Dampflok, deren Vorbild einst auf der Moselbahn gefahren ist. Damit stimmte der Beitrag auf das wenig später stattfindende Adventstreffen in Zell (Mosel) ein. Der Vorschlag zum Umbau stammte einst aus dem Märklin-Magazin, obwohl er für die Baugröße H0 gedacht war. Diese interessante Verbindung war eine weitere, gewollte Verknüpfung zum Spur-Z-Jubiläum.

Das Kreativ-Weltrekordteam freute sich über die offizielle Anerkennung seiner beiden Weltrekorde (Weihnachtsbaum und Bierfass), die mit der Zustellung der Urkunden rechtzeitig vor der Weihnachtssaison erfolgte.



Bild oben:
Lange Schlangen bildeten sich, als Märklin im September 2012 zum Tag der offenen Tür mit Werksbesichtigung einlud. Foto: Günter Schubert

Bild unten:
Eine nette Geste für Auslieferungsfehler der jüngeren Vergangenheit war der Entschuldigungswagen von Märklin, der kostenlos betroffenen Rücksendungen beigelegt wurde. Das gelungene Modell des Säuretopfwagens ist bei den Zetties beliebt.

Kleinserienhersteller Michael Bahls sorgte noch vor Märklin für eine Überraschung. Er hatte ab diesem Monat eine Güterzugdampflok der Baureihe 50 im Programm, die eine voll bewegliche Detailsteuerung besitzt. Dass sie noch einen Hauch feiner und kompromissloser als die des Großserienherstellers ist, dürfte die wenigsten überrascht haben.



Noch vor Märklin konnte Bahls Modelleisenbahnen eine Dampflok mit vollbeweglicher Detailsteuerung herausbringen. Als Vorbild für das Modell diente die Baureihe 50. Foto: Michael Bahls

Für einen spannenden Jahresausklang sorgte auch Archistories mit einem neu konstruierten Rundschuppen. Mit dem für viele Modellbahner bislang schönsten Rundschuppen im Maßstab 1:220, der auch hinsichtlich der Gleislänge im und vor dem Schuppen ideal ausgetüfelt ist, ist diesem Hersteller ein großer Wurf gelungen.

Die Messesaison beendete derweil die Internationale Modellbahnausstellung in Köln. Eine Sonderausstellung zur Spur-Z-Geschichte fasste einige seltene und absolut sehenswerte Schätze aus der Anfangszeit zusammen, die einen Eindruck davon gaben, wie die Mini-Club im Hause Märklin entwickelt wurde.

Rund wurde die Präsentation auf der Sonderfläche durch einige schöne Dioramen und Anlagen. Märklin gab im Rahmen der Messe wieder seine Insidermodelle 2013 bekannt.



Die Messesaison beendete die Internationale Modellbahnausstellung in Köln, die auch auf die Anfänge der Mini-Club im Jahre 1972 zurückschaute. Eigens dafür war eine Sonderfläche eingerichtet worden.

Den Abschluss des Jahresthemenschwerpunkts bildeten ausführliche Berichte, die sich der Baureihe 01 widmeten. Ohne Vorbildgeschichte ging es bei der populären Schnellzugdampflok nicht. Für Kontraste sorgte die Vorstellung des neuen Märklin-Modells im Vergleich zum Railex-Kleinserienklassiker von 1987, den wir mit einigen Superungen weitgehend zeitgemäß herrichten konnten.

Damit endet der Rückblick auf das Jubiläumsjahr unserer kleinen Spur, das gewiss ein besonderes war. Wir sind gespannt, was die nächsten zehn Jahre bringen werden, bis dann bereits ein halbes Jahrhundert gefeiert werden kann.

Den Jahresthemenschwerpunkt werden 2013 Leseranlagen bilden. In unserem Archiv hat sich mittlerweile viel Bildmaterial gesammelt und wir erhalten zudem viele Zuschriften von Lesern, die gern einmal ihre großen und kleinen Anlagenprojekte vorstellen möchten. Damit, so hoffen wir, werden wir Ihnen auch im neuen Jahr viele Anregungen und Ideen liefern können!

Immer gut zur Spur informiert über:
<http://www.trainini.de>

Anzeige



Das Adventstreffen 2012

Kleines Finale in Zell

Der offizielle und öffentlichkeitswirksame Abschluss des Jubiläumsjahres war der IMA in Köln vorbehalten. Doch die Zetties schwören seit Jahren auf die familiäre Atmosphäre in Zell (Mosel), mit der sie auch innerhalb der Szene das Jahr gemütlich abschließen und für eine willkommene Weihnachtsmarktattraktion im Weinstädtchen sorgen. 2012 fand dieses Treffen bereits zum 9. Mal statt.



Beide sind längst zum Sinnbild fürs Adventstreffen geworden: Der Nachbau des alten Zeller Bahnhofs (von Gerhard Maurer) und die Moselbahndampflokomotive ELNA 151 (von Harald Ruppelt). Auch 2012 schmückten sie zum 9. Treffen wieder den Eingangsbereich.

Das Adventstreffen in Zell an der Mosel, offiziell schlicht als Modellbahnausstellung im Rahmen des Zeller Adventsmarkt bezeichnet, gehört für viele Zetties mittlerweile zum Pflichtprogramm. In freundlicher und familiärer Atmosphäre lassen sie hier am ersten Adventswochenende das Jahr ausklingen und treffen sich zum gemeinsamen Betrieb in der Öffentlichkeit.

Zumindest uns tut es da sprichwörtlich in der Seele weh, wenn ein Großteil der Veranstaltung aus persönlichen Gründen ausfallen muss. So fanden der kleine Stammtisch am Freitagabend, der Aufbau am Samstag und das gemeinsame Buffet-Essen am selben Abend leider ohne uns. Dafür stießen wir am Sonntagmorgen nach einem guten Frühstück im hiesigen Café Reinisch auf gut gelaunte Modellbahner voller Tatendrang. Ein Blick durch den Saal zeigte, dass sie wieder aus allen Himmelsrichtungen angereist waren und dabei trotz Wintereinbruchs lange Wege auf sich nahmen.

Vieles, was sie zu zeigen hatten, kennen eingefleischte Messe- und Ausstellungsbesucher längst von anderen Veranstaltungen, aber für die Familien mit ihren Kindern vor Ort war es wieder ein großes Ereignis – wie jedes Jahr. Leuchtende Kinderaugen und neugierige Blicke sind es doch, die alle Teilnehmer am meisten erfreuen.

Mit einem kleinen Rundgang möchten wir unsere Eindrücke zusammenfassen und unsere Leser auf diese Weise an einem gelungenen Treffen teilhaben lassen: Der Weg in die Halle führt zunächst zum Empfang durch Hauptorganisator Jörg Neidhöfer, der mit Freude das örtliche Tourismus- und Kulturprojekt „Wanderweg Kanonenbahn“ vorstellt.



Phantastische Landschaftsreize bietet das Kurvenmodul von Manfred Forst, das in Zell wieder zu sehen war.

Der Nachbau des ehemaligen Zeller Bahnhofes an der Moselbahn (siehe Foto auf Seite 31), ein Modell von Gerhard Maurer im Maßstab 1:220, lädt zu einem Vergleich mit dem Original ein, dass nur wenige Meter weiter in einer Seitenstraße steht.

Es ist der traditionsreiche Ort, an dem sich alle am Freitag anreisenden Teilnehmer bei einem Schoppen Moselwein zusammenfinden.

Im rechten Seitenflügel der Halle fanden wir die erste, große Modulanlage. Hans van den Haak (Niederlande), Hans-Ulrich Druske, Jörg Neidhöfer und Manfred Forst hatten hier ihre Elemente

zusammengesetzt und eine Landschaft geschaffen, auf der die Züge auf langer Strecke von einer Ziegelbrennerei, über ein Viadukt im Wald nach Hudstedt reisten. Weiter ging es an großen Windrädern vorbei hinein in eine Landschaft, wie sie typisch für Holland ist.



Mit dem von Rainer Tielke überzeugend konstruierten Nachbau des Bahnhofs Uelzen (Lüneburger Heide) – dargestellt im Zustand vor seinem Umbau zum Hundertwasser-Bahnhof - überraschte uns das „team Z hamburg“ beim Adventstreffen.

Gleich nebenan zeigte Oliver Passmann seine hervorragenden Beleuchtungs- und Digitallösungen. So manches Kind mochte sich von den US-Lokmodellen, die auch kräftiges Dieselgebrumm verbreiteten,

nicht mehr lösen. Die Erwachsenen zeigten sich ebenso beeindruckt, interessierten sich aber für die Technik dahinter bzw. unter den Gehäusen.



Als Blickfänger entpuppte sich ein Mal mehr die noch im Bau befindliche Kirmes von Torsten Schubert, die bereits jetzt schon von weit mehr als tausend Leuchtdioden illuminiert wird.

Mit einer Neuheit konnten die Freunde vom "team Z hamburg" aufwarten, die zum ersten Mal den von Ratimo-Z (Rainer Tielke) konstruierten Nachbau des Bahnhofs Uelzen aus der Lüneburger Heide zeigten.

Wiedergegeben wurde er im historischen Zustand vor seinem Umbau zum Hundertwasserbahnhof.

In Niedersachsen war auch das Vorbild von Märklins Schnellzugdampflok 001 161-9 zu Hause.



Die belgische Anlage „Drakenburg“ bot die perfekte Kulisse, um das SMZ-Modell der Claas-Lok eindrucksvoll in Szene zu setzen.

Und so konnte sich der edle Renner, der als Insidermodell 2012 für Innovationen sorgte, hier erstmals in der Öffentlichkeit beweisen. Mit einem schweren D-Zug am Haken zog die Lok unermüdlich ihre Runden, wurde von Besuchern kritisch beäugt und erntete allerseits große Anerkennung.

Die Hamburger teilten sich ihre Reihe mit Torsten Schubert und Rainer Tielke, die ebenfalls viel Sehenswertes vorzuführen hatten. Der LED-Tüftler baut unermüdlich an seiner Kirmes weiter und

konnte, im Vergleich zum Tag der offenen Tür in Göppingen keine drei Monate zuvor, wieder erstaunliche Lichteffekte an Fahrgeschäften und Buden zeigen. Dass ihm die Ideen nicht ausgehen, war nicht zu übersehen. Zu sehen gab es natürlich auch eine Auswahl seiner Lichteffektdioramen.

Rainer Tielke verfeinert nach wie vor sein großes Bw Hamburg-Altona, findet dank digitalem Automatikbetrieb aber auch viel Zeit, um sich mit Besuchern zu unterhalten oder ihre Fragen zu beantworten.

Ein Dampflokbetriebswerk mit gleich zwei Drehscheiben sorgt halt für erstaunte Gesichter oder tiefe Begeisterung – je nachdem, ob das Vorbild bekannt ist oder nicht.

„Augen auf“ war dennoch ein guter und ernst gemeinter Rat an diesem hervorragenden Exponat, denn sonst lief man Gefahr, ein weiteres Schaustück zu übersehen, das es ebenfalls in sich hatte; und das galt im wahrsten Sinne des Wortes.



Entdeckt im Bw Hamburg-Altona von Rainer Tielke: Gedeckte Wagen der Bauart Oppeln (FR-Sondermodelle) mit Werbeanschriften von Persil und der Hamburger ALAK-Werke.

Rainer Tielke führte nämlich auch einen US-Lokschuppen mit modernen Rolltoren vor, die langsam und gleichmäßig mittels elektronisch gesteuerter Servoantriebe hoch- und hinunterfahren. So etwas gab es im Maßstab 1:220 zuvor nicht zu sehen.



Michael Bahls war zusammen mit weiteren Mitgliedern des Stammtisches Blomberg vor Ort. Von der sehr schön gestalteten Kleinanlage ließen sich Eindrücke wie dieser mitnehmen.

Auf der gegenüberliegenden Seite des Ganges ist die Digitalanlage „Drakenburg“ zu sehen, die nach Motiven der deutschen Nord-Süd-Strecke gebaut wurde.

Wer die Anlage bereits aus dem Vorjahr kannte, der konnte sich in Ruhe den bunten Zuggarnituren widmen, die darauf stets für neue Eindrücke sorgen. Toon Versnick und Jan van Casteren hatten das schöne Schaustück dieses Mal allein aus Belgien mitgebracht, weil Pieter Willems wegen eines Auslandsaufenthalts verhindert war.

Im Bereich der Kleinserie wurde die Ausstellung durch die Teilnahmen von Rolfs Laedchen (Rolf Pabst) und Z-Railways (Peter Rogel) abgerundet, die ihr Programm vorführten und den Zetties anboten. Peter Rogel hatte als Schaustück noch den „Bahnhof Schmalbretten“ mitgebracht, der wie es der Name bereits anklingen lässt, auf einem sehr schmalen Brett aufgebaut wurde.

Es handelt sich dabei um eine modulare Umsetzung auf sogenannten Stammtischbrettchen, die vom Stammtisch Bayern ins Leben gerufen worden waren und aktuell viele Freunde finden. Weitere solcher

Stücke zeigte die Gruppierung selbst, vor allem Klaus Moser hielt für sie die Fahne hoch und führte auch seine Eigenbauten vor.

Erstmals den Weg nach Zell hatten Rolf-Dieter Woerz und Eberhard Krug gefunden. Sie belebten das Treffen nicht nur als Teilnehmer sondern sorgten auch mit US-Zügen auf einem kleinen Oval für Stimmung. Wieder waren es geräuschstarke Lokomotiven, die die Aufmerksamkeit auf sich zogen.



Das ZIST-55-Modul mit dem Nachbau des Bahnhofs Baumholder ist das neueste Werk von Gerhard Maurer. Einige Zetties kennen das Vorbild noch aus der Zeit ihres Wehrdienstes bei der Bundeswehr.

Eingereiht hatte sich dort zwischendurch noch „Lokdoc“ Michael Etz mit „Krankenschwester“ Heike. Gerade erst von einer schweren Erkrankung genesen, war er froh, wenigstens für einige Stunden sein handwerkliches Können für mitgebrachte „Patienten“ anbieten zu können. Wir wünschen ihm an dieser Stelle alles Gute und eine stabile Gesundheit.

Am Ende der beiden Gänge war Ulrich Günther zu finden. Seit einigen Jahren reist er mit seinem großen Bahnhofssegment nach Zell und stellt darauf seine Patinierungen und Umbauten von Märklin-Modellen aus. Wer dieses Exponat über die Jahre aufmerksam verfolgt, der kann die Fortschritte in der Ausgestaltung gut miterleben. Kräftig vorangegangen ist es zuletzt in der Stadt, die sich oberhalb des Bahnhofsareals erhebt.

Auf dem Hallenpodest fanden wir, wie schon gewohnt, Ladegut Küpper, Aspenmodel und Bahls Modelleisenbahnen. Auch hier gab es interessante Einblicke ins aktuelle Programm und so mancher dürfte auf der Suche nach einem persönlichen Wunschstück fündig geworden sein.

Michael Bahls hatte noch durch die Verstärkung aus den Reihen des Stammtisches Blomberg für Bewegung sorgen können. Auf einem umgestalteten Brückenmodul, das einst Peter Rogel gebaut hatte, pendelte die V 36 aus der Blomberger „Edelschmiede“. Gleich daneben sorgte eine kleine Anlage, die nur aus einem eingleisigen Oval mit Firmenanschlussgleis bestand, für gebannte Blicke.

Sie bewies eindrucksvoll, wie sehr eine Modellbahnanlage nicht von komplizierten Gleisführungen sondern raffinierter und durchdachter Landschaftsgestaltung lebt. Sowohl der kleine Gewerbebetrieb

als auch der Bauernhof in der näheren Umgebung lenkten die Blicke auf sich. Die perfekte Gestaltung der Vegetation tat ihr übriges.

Doch zum Adventstreffen in Zell gehören nicht nur Aussteller und Anlagen. Auch die vielen Gespräche kommen hier nicht zu kurz. An eines erinnern wir uns besonders gern, zeigt es neben der internationalen Vernetzung der Spurweite Z doch auch die enorme Reichweite unseres Magazins.

Aus Israel waren Dalia und Avi Grossman angereist und wir durften uns über ein Buch freuen, das den „Park Mini Israel“ vorstellt. Es zeigte uns deutlich, wie auch dort mit Enthusiasmus und Leidenschaft dem Hobby Modellbau und -bahn gefrönt wird.



Auch US-Fahrzeuge gab es in Zell zu sehen. Wer ein Rail Budd Car bewundern wollte, war bei der „US Z Lines Europe OWL Division“ gut aufgehoben.

Szenen berühmter Gebäude oder Relikte im Kleinformat nachzubauen, hat stets einen besonderen Reiz. So konnten wir zugleich auf sehr charmante Art unseren persönlichen Horizont erweitern.

Im letzten Jahr hatten wir angekündigt, dass Gerhard Maurer vom ZIST 55 kräftig an seinem Modul „Bahnhof Baumholder“ baut. 2012 war es nun soweit und das fertige Stück konnte in Zell der Öffentlichkeit vorgeführt werden. Auch dieser Anlagenteil beweist dank der kompletten Gebäudeeeigenbauten wieder ein hohes Maß an Individualität.

Der Bahnhof samt seinem angeschlossenen Versorgungsbereich für Dampflokomotiven fügt sich äußerst harmonisch in die hügelige Landschaft ein. Gern verfolgen die Betrachter hier die Ein- und Ausfahrten der Züge sowie die gedachten Umstiege vom Schienenbus in einen Eilzug. Die Glanzzeit der Bundesbahn in den Sechzigern wird bei Gerhard Maurer wieder lebendig.

Unseren Rundgang schließen wir dieses Mal mit ein paar ausgesuchten Modulen der „US Z Lines Europe OWL Division“, bei denen wir schon häufiger zu Gast sein durften. Dass sie nun auch den Weg an die Mosel gefunden haben, hat uns besonders gefreut, weil diese Gruppe sehr überzeugend nach amerikanischen Motiven baut

Die Orangenernte war das Thema des Anlagenausschnitts, auf dem auch viel rangiert wurde. Vielen Besuchern dürften die gezeigten Segmente der großen Anlage aus Ostwestfalen zuvor völlig unbekannt gewesen sein, womit es auch 2012 wieder Neues mit Premierencharakter zu erleben gab.

Und so reisten wir am späten Nachmittag erschöpft, aber höchst zufrieden, wieder aus Zell ab. Im Bewusstsein blieb uns, dass wir uns Ende 2013 bereits auf die zehnte Auflage des Adventstreffens freuen dürfen. Und Jubiläen sorgen ja immer gern für Überraschungen...

Die Teilnehmer in Zell:

<http://www.aspenmodel.de>
<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>
<http://www.case-hobbies.de>
<http://www.forstberg.de>
<http://www.spurzladegut.de>
<http://www.gerhardingen.de>
<http://www.modulbauimteam.de>
<http://www.passmann.com>
<http://www.ratimo-z.de>
<http://www.rolfs-laedchen.de>
<http://www.modellbahn.1zu220.info>
<http://www.zist55.de>
<http://www.z-lights.de>
<http://www.z-railways.de>

Informationen zu Mini-Israel:

www.miniisrael.il

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Eine Händlerempfehlung, die auch wir bestätigen können:

Zuerst Mal ein dickes Lob für euer super Magazin. Ich lese es schon viele Jahre und finde es höchst professionell, was ihr da jeden Monat gratis so zaubert.

Von dem her wird es euch interessieren, dass außer Case Hobbies auch Marsilius Trains aus Krefeld AZL anbietet. Ich kann ihn persönlich als höchst zuverlässigen, unkomplizierten und engagierten AZL-Händler (und vieles mehr für unsere Spurweite) empfehlen.

Sonst wäre es ja unfair, wenn ihr nur den einen in eurer aktuellen Ausgabe nennt.

Michael Werstein, München

Mangel am Gestänge hoffentlich ein Einzelfall:

Ihr habt da wirklich eine interessante Ausgabe 89 hinbekommen. Gerade den Bericht über die BR 01 von Märklin und den Vergleich dieser Lok mit dem Railex-Modell habe ich gerne gelesen. Nur zu dem Satz „eine voll bewegliche Detailsteuerung in der Spurweite Z einzuführen, sorgte nicht nur für Erwartungen, sondern auch für Befürchtungen hinsichtlich deren Betriebstauglichkeit“ habe ich leider eine praktische Erfahrung beizutragen.

Letzte Woche habe ich auch meine Insider-01 erhalten. Der im Test beschriebene Gesamteindruck stimmt, gerade die Steuerung sieht super aus. Aber leider... nach weniger als 10 Runden auf dem Probeoval hat sich diese in Wohlgefallen aufgelöst. Anscheinend hat sich irgendein Teil verhakt, so dass ausgerechnet der Kurbeltrieb der mittleren Achse aus der Radnabe gelöst hat.

Da hier insgesamt 4 Stangen gelagert sind, besteht nicht die geringste Möglichkeit den Kurbeltrieb (Vierkant, nicht rund, wie bei den alten Steuerungen) wieder zusammen zu puzzeln. In meinen 40 Jahren Mini Club (gibt es die Bezeichnung überhaupt noch) hat sich erst ein Gestänge einer Dampflokomotive gelöst. Und bisher habe ich eigentlich noch jede Lok auseinander und wieder zusammen bekommen, aber hier musste ich passen.



Eine höhere Empfindlichkeit der Detailsteuerung gegenüber den früheren Nachbildungen ist zu erwarten, doch die bislang auffallend geringe Zahl bekannter Reklamationsfälle spricht für die Qualität von Märklins Umsetzung.

Märklin hat sich direkt bereit erklärt, die Lok im Werk, ohne Umweg über den Händler, reparieren zu lassen (nette Mail, Antwort am gleichen Tag). Die Lok feiert jetzt Weihnachten in Göppingen.

Es stellt sich für mich aber die Frage: Einzelfall oder ein Fall für die Vitrine. Ich denke, bei der 01 ist die Grenze der Miniaturisierung erreicht und es zeigt sich, dass ein Hersteller immer abwägen muss, um die Betriebstauglichkeit zu erhalten. Sammelt doch mal gleichartige „Erfahrungen“!

Dr. Manfred Vliex, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Bislang handelt es sich bei dem von Ihnen geschilderten Defekt um einen Einzelfall. Wir vermuten einen Montagefehler, zumal wir alle Testmodelle der Redaktion mindestens zwei Stunden vor Beginn des Programms einfahren, um eben solche Probleme frühzeitig zu erkennen. Im konkreten Fall der Baureihe 01 (Art.-Nr. 88010) kam noch hinzu, dass die Lok beim Adventstreffen in Zell (Mosel) einen ganzen Ausstellungstag lang im Vorführbetrieb auf einer der gezeigten Anlagen unterwegs war. Bei Märklin hätte ein Serienfehler bereits in den Qualitätskontrollen vor den ersten Auslieferungen auffallen müssen.

Die Bezeichnung „Mini-Club“ gibt es übrigens noch. Sie wurde jahrelang vernachlässigt, aber nicht aufgegeben. Da es sich dabei um einen etablierten und gängigen Begriff handelt, hat Märklin diese Produktgruppenkennzeichnung vor ein paar Jahren wieder aufgegriffen.

Die Railex-Lok hat es auch anderen angetan:

Im aktuellen Trainini steht im Beitrag „Kleine Paradelok mit großer Technik“ ein sehr interessanter Bericht über Railex' 01 220.

Da diese Lok mit der aktuellen BR 001 von Märklin verglichen wurde (siehe: „25 Jahre Altersunterschied lassen sich nicht verwischen: Trotzdem macht die Railex-Lok nach ihrer Auffrischung gegenüber dem aktuellen Märklin-Modell eine gute Figur.“), wollte ich auch einen kleinen Beitrag dazu leisten.



So sieht Dirk Rohwerders Neubaukessellok 01 223 aus. Sie wurde aus Railex-Teilen auf einem Märklin-Fahrwerk erbaut und ist damit eine Schwester der von uns in der letzten Ausgabe vorgestellten Lok. Foto: Dirk Rohwerder

Die Railex-01 kam auch bei mir ins AW, um eine Auffrischung zu erhalten. Mit einem brünierten Fahrwerk und einem Fünfpöler wurde sie meinem Fuhrpark angeglichen. Zusätzlich musste damit natürlich auch die Detailsteuerung angepasst werden, diese wurde auch mittels Brüniermittel eingefärbt.

Nach einer Neulackierung und gesupertem Schlepptender bekam meine Railex noch eine aktuelle Kuswa-Nummer und läuft seitdem im harten Anlageneinsatz als 01 223.

Dirk Rohwerder, per E-Mail

Aus der Schweiz kamen wieder Neujahrsgrüße an uns: Ich wünsche Dir und Deiner Familie Frohe Weihnachten und einen guten Start im Jahr 2013!

Martin Zimmermann (Schweiz), per E-Mail

2013 machen wir die Hundert voll – ein Aufruf:

Im November 2013 veröffentlichen wir planmäßig unsere 100. Ausgabe. In diesem Monat beginnen wir bereits den 9. Jahrgang von **Trainini®**. Mit Blick auf diese beiden Jubiläen, die nicht mehr allzu weit entfernt sind, rufen wir Sie alle – Leser wie Hersteller – auf:

Lassen Sie uns im Laufe dieses Jahres, aber spätestens bis Mitte Oktober wissen, wie Ihnen unser Magazin gefällt. Was mögen Sie besonders, was trifft Ihren Geschmack weniger? Wir freuen uns über Grußworte und Glückwünsche. Auch für besonders ausgefallene Ideen sind wir offen.

Unser Ziel ist es, in der 100. Ausgabe ein möglichst repräsentatives Bild unserer Leserschaft und der Spurweite Z an sich zu zeichnen und im Magazin abzubilden. Geeignet sind Text- und Bildform, aber auch sonstige Umsetzungsformen, die sich in Form eines Fotos im Heft wiedergeben lassen. Ihre Idee dürfen Sie uns und der Öffentlichkeit natürlich auch gern auf einer Messe oder Ausstellung zeigen.



Als Meister der Illusionen erweist sich wieder unser Leser Martin Zimmermann. Auch 2013 erfreut er uns mit einem besonderem Neujahrsgruß. Foto: Martin Zimmermann

Seien Sie kreativ, stellen Sie die Spurweite Z in ein schönes Licht und lassen uns wissen, welche Rolle wir dabei für Sie spielen! Gern honorieren wir die verrückteste, beste oder gelungenste Idee auch mit einem kleinen Preis der Redaktion.

Und hier die aktuellen Märklin-Auslieferungen:

Auch bei Märklin haben es zum Jahreswechsel weitere Produkte in den Handel geschafft. Dies sind der Speisewagen WR4üm-64 für die Epoche III (Art.-Nr. 87131), der in seiner Ursprungsausführung ohne Trennlinie zwischen Wagenkasten und Rahmen sowie der Zierlinie unterhalb des Fensterbands etwas ungewohnt aussieht. Er vervollständigt die Serie der Neubau-Schnellzugwagen, die bereits im Handel erhältlich sind.

Für den Stahlwerksverkehr wurden ebenfalls zwei Neuheiten ausgeliefert. Verfügbar sind ab sofort die Wagenpackungen „Roheisenwagen“ (86211) und „Schlackewagen“ (86212). Sie lassen sich wegen ihrer nur auf Wagennummern beschränkten Betriebsanschriften epochenübergreifend in der Nachkriegszeit einsetzen. Gegenüber den früheren Ausführungen zeigen sie einige farbliche Unterschiede.

Neue Messe „Faszination Modellbahn“ in Sinsheim:

Die Messe Sinsheim hat ihr Messekonzept überarbeitet. Als dessen Folge entstehen aus der bisherigen Faszination Modellbau in Karlsruhe kurzfristig zwei getrennte Messen, die an den Stammsitz Sinsheim zurückkehren. Die neue Ausstellung mit dem Namen Faszination Modellbahn findet kompakt und konzentriert vom 22. bis zum 24. Februar 2013 in der Halle 6 statt.



Die Öffnungszeiten sind täglich von 9:00 bis 18:00 Uhr (Sonntag nur bis 17:00 Uhr), die Eintrittskarten sollen ohne Ermäßigung für Erwachsene 10,00 EUR kosten.

Seitens des Veranstalters wird die neue Modellbahnmesse wie folgt begründet: „Die Branche braucht nicht noch mehr Messen, sondern Messen mit klaren Profilen. Wir ziehen aus der Entwicklung der letzten Jahre diese Konsequenz und bieten an dem eingeführten, sehr positiv besetzten Standort Sinsheim jetzt eine Informations- und Spezialisten-Messe an.“

Auch Märklin unterstütze diese Messe, betonte der Veranstalter in einer Presseinformation. Ein besonderer Fokus liege aber auf dem Kleinserienbereich. „Wir wollen eine niveauvolle Veranstaltung durchführen. Dazu gehören sowohl die Großen der Branche als auch Kleinserienhersteller“, erläutert Andreas Wittur, Prokurist der Messe Sinsheim.

Für Qualität und Wertigkeit soll die Ausstellung stehen und auch die Jüngsten sollen dort nicht zu kurz kommen: Unter Federführung Märklins wird ein engagierter Aktionsbereich

für den Nachwuchs angeboten. Wie zuvor die Faszination Modellbau bietet die Veranstaltung in Sinsheim zudem die erste Gelegenheit für Privatpersonen, die Nürnberger Messeneuheiten persönlich zu erleben und in Augenschein zu nehmen.

Case Hobbies mit eigener Produktserie:

Mit dem Jahreswechsel startet der US-Modell-Anbieter Case Hobbies aus Ostwestfalen eine eigene Produktlinie namens „Case Hobbies Models“. Jeden Monat soll es künftig eine Neuheit aus eigener Entwicklung geben.

Begonnen wird die neue Serie im Januar 2013 mit dem Modell einer US-Schnellschleuder, die als „US Snow Plow (Rotary)“ bezeichnet wird und in vier verschiedenen Versionen angeboten werden wird.

Es folgen folgende Modelle: ein US-LKW Peterbilt 379 mit Schlafkabine, „Container Trailer 40 Fuß und 53 Fuß sowie „Electric Boxes“. Die Seiten des Anbieters sind unter <http://www.case-hobbies.de> zu finden.

Ein neues Trainini ARCHIV für unsere Leser:

Ein von uns lizenziertes **Trainini ARCHIV** bietet ab sofort auch der Händler Matijssse Modellbahn (Inhaber Eckehart Tijssen) aus Winnenden an. Zum kostenlosen Herunterladen sind dort alle historischen Ausgaben unseres Magazins ab der Nummer 1 vom August 2005 zu finden.

Zusätzlich offeriert dieser Anbieter als bislang Einziger auch sämtliche **Trainini Fotokalender**, beginnend mit der Erstauflage für das Jahr 2006. Zu finden sind die genannten Dateien unter <http://www.matijse.de>.

Eine wahre Neuheitenflut von AZL:

American Z Line macht den Januar 2013 zum größten Auslieferungsmonat seiner Geschichte. Ein Großteil davon steht im Zeichen der Santa Fe:

In deren blau-gelber Lackierung erscheint die Diesellok EMD GP38-2 mit vier verschiedenen Betriebsnummern zur Auswahl (Art.-Nrn. 62509-1 bis -4).

Für diejenigen, die ein Modell nach eigenem Geschmack gestalten möchten, erscheint auch eine unlackierte und unbeschriftete Version (62513).

Ebenfalls zur Bahngesellschaft ATSF passen die 60-Fuß-Bierwagen (90261-1 / 91261-1) und die offenen 2420-Kubikfuß-Waffelblechwagen (90248-1 / 91248-1). In Klammern sind zuerst die Artikelnummern für die Viererpackungen und danach die der Einzelwagen angegeben.

Auch die Formneuheit der 73-Fuß-Centerbeam-Flachwagen wird in der ersten Version passend zur BNSF (Nachfolgesellschaft der ATSF) angeboten. Erhältlich sind die braun lackierten Modelle in zwei Viererpackungen (90351-1 und 90351-2) sowie als Einzelwagen mit zwei weiteren Betriebsnummern (91351-1 und 91351-2).

Als Einzelwagen erschienen ist der 89-Fuß-Flachwagen der TTX „Trailer Train“ (91102-1), beladen mit einem einzelnen 53-Fuß-Container.



Zwei AZL-Neuheiten im Santa-Fe-Lack: EMD GP38-2 (oben) und der formneue 73-Fuß-Centerbeam-Flachwagen (unten). Foto: AZL / Ztrack



Nicht nur beim Vorbild die größte Dampflokomotive aller Zeiten: Dieser Superlativ gilt auch für das brandneue AZL-Modell, das nun frisch erschienen ist. Foto: AZL / Ztrack

Absoluter Kracher der Auslieferungen ist die schwere US-Güterzugdampflokomotive 4-8-8-2 „Big Boy“ der Union Pacific (17071-1 bis 17071-10), in aufwändiger Detaillierung.

Bei AZL stehen zehn verschiedene Betriebsnummern zur Auswahl und sie erscheint in einer auf 100 – je zehn pro Nummer – Exemplare limitierten Serie.

Kaufwillige Kunden müssen allerdings rund 2.000 US-Dollar für das Messing-Modell berappen! Dafür verspricht AZL aber auch seidenweiche Fahreigenschaften. Empfohlen wird für die mit Haftreifen und Tenderstromaufnahme ausgestattete Lok ein Mindestradius von 245 mm.



Der Speisewagen aus der Reihe der schweren Pullman-Wagen: Gleich für zwei verschiedene Bahngesellschaften und in vielen Anschriftenversionen sind die neuen Personenwagenmodelle bei AZL erschienen. Foto: AZL / Ztrack

Auch die schweren Pullman-Reisezugwagen, die AZL angekündigt hat, sind nun erstmals verfügbar. Herstellerseitig sind die ersten Auflagen sogar schon teilweise mit ihrem Erscheinen ausverkauft.

Angeboten werden zunächst zweifarbig graue Ausführungen der PS (71002-0 bis 71502-2) und toskanarote der PRR (71003-0 bis 71503-2) in jeweils verschiedenen Beschriftungsvarianten. Ins Modell umgesetzt wurden verschiedene Schlaf-, Sitz- und Speisewagen.

Die Diesellok EMD GP30 ist mit drei weiteren Nummern als Wiederauflage in den Farben der Southern Pacific erschienen (62106-4 bis 62106-6).

Bilder und Informationen zu allen Neuheiten finden Sie unter <http://www.americanzline.com>. In Deutschland sind AZL-Produkte vor allem bei Marsilius-Trains Krefeld (<http://www.marsilius-trains.de>) und Case Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>) erhältlich.

Neue Geschäftsführerin bei Brawa:

Die Tochter des Firmeninhabers von Brawa, Katrin Braun wurde mit Wirkung vom 21. Dezember 2012 neben Günter Braun zur weiteren, alleinvertretungsberechtigten Geschäftsführerin der Brawa Artur Braun GmbH + Co. bestellt.

Brawa sieht mit damit die Geschäftsführung des Familienunternehmens nachhaltig gestärkt und versteht die damit zum Ausdruck gebrachte Kontinuität und Stabilität als ein wichtiges Signal für die Zukunft. Katrin Braun war bereits seit mehreren Jahren als Mitglied der Geschäftsleitung im Bereich Marketing tätig. Ihre Ernennung zur Geschäftsführerin sei ein Ausdruck des Vertrauens und der Anerkennung für die bisher geleistete Arbeit, teilte das Unternehmen in einer Presseinformation mit.

Neuheit zum Jahreswechsel:

Kurz vor dem Jahreswechsel informierte uns Creativ-Modellbau Klingenhöfer über einige Winterneuheiten, die wir gern vorstellen möchten.

Unter den neuen Produkten ist ein Schneediorama mit Schlittschuhläufer (Art.-Nr. 1075-1), bestehend aus einem See, drei Bäumen, einem Busch, Berg sowie der Schlittschuh laufenden Figur. Die Grundmaße der Fläche betragen ca. 7,5 x 7,5 cm.

Für die Ausgestaltung eines Zoos oder Zirkus gedacht sind folgende Figureneuheiten: Giraffe (4014), Elefanten bei der Arbeit (Art.-Nr. n. bek.), Nashorn (4015) und ein Nilpferd (4016).



Zu den neuen Tierfiguren gehören die Giraffen (Art.-Nr. 4014). Foto: Creativ-Modellbau Klingenhöfer

Dem Aussehen der letztgenannten Figur nach dürfte es sich konkret um ein Zwergflusspferd handeln. Zu finden und beziehen sind die Neuheiten unter <http://www.klingenhoefer.com>.

Spannung vor der Spielwarenmesse:

In diesen Tagen blicken alle Modellbahner gespannt auf die kommenden Neuheiten der verschiedenen Hersteller. Veröffentlicht werden sie auf Internetseiten, in Neuheitenblättern und – katalogen und natürlich im Februar auch wieder bei uns.

Märklin hat seine Neuheiten bereits am 14. Januar 2013 bekannt gegeben, die gedruckten Prospekte sollen in den nächsten Tagen bei den Händlern eintreffen. In der nächsten Ausgabe erfahren Sie hier detailliert, mit welchen Merkmalen und Eigenschaften die einzelnen Modelle erscheinen werden und was deren Besonderheiten sind.

Und auch, was jetzt noch nicht bekannt ist, wird nicht mehr lange geheim bleiben: Die Spielwarenmesse, zu der nur Händler und Pressevertreter Zugang haben, öffnet am 30. Januar 2013 in Nürnberg ihren Pforten. Bis zum 4. Februar hat das wichtigste Branchentreffen dann geöffnet.



Logo: Spielwarenmesse

Neue Kleinlok für die Spurweite Z:

Anlässlich seines zwanzigjährigen Bestehens im letzten Jahr hat der Stammtisch Untereschbach e.V. wieder die Spur-Z-Umsetzung eines Fahrzeugs betrieben, dessen Original im Eisenbahnmuseum Dieringhausen (bei Gummersbach) zu bewundern ist. Am selben Ort betreibt der Verein auch seine Spur-Z-Ausstellung in einem Vorbildgüterwagen, der es ebenfalls schon auf die Modellgleise geschafft hat.



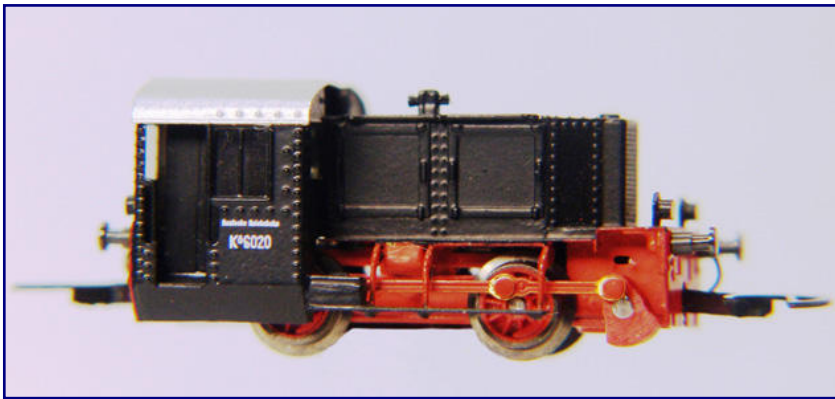
Das Original der Kö 6020 hat im Eisenbahnmuseum Dieringhausen eine Bleibe gefunden. Zum Eschbacher Stammtisch-Jubiläum erscheint sie nun als Modell. Foto: Stammtisch Untereschbach e.V. (Dietmar Stähler)

Als Partner für die Umsetzung konnte der Chemnitzer Kleinserienhersteller Z-Modellbau (Dr. Andreas Scheibe) gewonnen werden.

Dieser Spezialist, dessen Modelle aufgrund ihrer Getriebeuntersetzung von 88:1 für hervorragende Langsamfahreigenschaften bekannt sind, hat die ausgewählte Kleinlok in den Maßstab 1:220 umgesetzt.

Als motorisiertes Messingmodell reiht sie sich nahtlos in die Reihe der von ihm geschaffenen Modellfahrzeuge ein. Die schwarz-rote Kleinlok Kö 6020 ist jetzt erhältlich, allerdings nur für Mitglieder, Freunde und Förderer des Stammtisches Untereschbach e. V.

Die zweiachsige Stangenlok mit Antrieb über eine Blindwelle entstammt einem fünf Exemplare umfassenden Vorserienprogramm von Orenstein & Koppel für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft. Nachdem diese sich für den Kettenantrieb entschieden hatte, wurde ein Weiterbau dieser Bauart nicht mehr verfolgt. Dennoch war die von 180 auf 100 PS Leistung gedrosselte Diesellok bis 1980 im Dienst, zuletzt beim Unternehmen Felten & Guillaume in Nürnberg.



Das Modell wurde in bewährter Weise von Z-Modellbau umgesetzt. Foto: Stammtisch Untereschbach e.V. (Friedrich Scholta)

Das Vorbild hat eine Länge über Puffer von 7.260 mm, hat eine Höchstgeschwindigkeit von 24 km/h und wiegt 25 Tonnen.

Aufgrund ihrer gedrosselten Leistung gehört sie noch zu den Kleinlokomotiven der Leistungsklasse 2.

Informationen zum Modell und dessen Bezug erhalten Sie unter info@stammtisch-untereschbach.de.

Neuheiten auch bei Velmo:

Auch bei Velmo sind kurz nach Redaktionsschluss der letzten Ausgabe weitere Neuheiten lieferbar geworden. Auch für diesen Monat sind noch neue Produkte angekündigt, die wir im Rahmen der Berichte im Februar vorstellen werden.

Die bislang jüngsten Dekoderplatinen sind für alle sechsachsigen Elektrolokmodelle älterer Bauart aus dem Hause Märklin geeignet. Dazu gehören die Baureihen 103, 151 und die Ae 6/6 der SBB.

Die Beleuchtung wird in diesem Fall über die am Dekoder schon herstellerseitig angelöteten Leuchtdioden auf weißes Spitzensignal und zwei rote Schlussleuchten erweitert. Das einige der Modelle in zwei Platinenvarianten angeboten wurden, gibt es auch bei Velmo jeweils dazu passende Versionen.

Ein kurzer Blick auf die Ursprungsplatine genügt, um festzustellen, welches Velmo-Produkt passt: Steht auf der Platine die Nummer 26220 und sind die Bürsten an ihr mit zwei kleinen Spangen befestigt, passt der Artikel LDS26220. Trägt sie hingegen die Nummer 223331 und sind die Bürsten fester Bestandteil des Motors, passt der Velmo-Artikel LDS223331, der sogar bereits seit Dezember 2011 erhältlich war.

Den Hersteller erreichen Sie unter <http://www.velmo.de>

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: Andreas Petkelis

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.