

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Der Rote Pfeil von SMZ

Adventstreffen in Zell (Mosel)
Prämierte Neuerscheinungen

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ich hoffe, Sie sind gut im neuen Jahr angekommen. Ich wünsche Ihnen vor allem Gesundheit, aber natürlich auch viel Freude mit Ihrem Hobby. Schon kurz nach dem Jahreswechsel dreht sich alles wieder um Neuheiten.

„Neues Spiel, neues Glück“, möchte man meinen. Wir heben uns unsere Berichte dazu wieder für den Februar auf. Zum einen sammeln wir bis dahin fleißig alles ein, was uns so zu Ohren kommt, zum anderen sprechen wir mit Herstellern auch über geplante Besonderheiten und Merkmale der angekündigten Produkte.

So läuft es immer getreu unserem Motto: **Trainini®**-Leser wissen mehr! Das gilt auch für die wenigen neuen Artikel, die wir schon heute in die Meldungen aufgenommen haben. Gemein ist ihnen, dass sie schon zur Veröffentlichung dieser Ausgabe verfügbar sind.

So richtig scheinen wir aber noch nicht im Jahr 2018 angekommen zu sein, lassen unsere Themen zumindest vermuten. Wir stellen heute ausführlich zwei wichtige Neuheiten vor, die noch ins alte Jahr gehören und uns kurz vor dem Jahreswechsel zuziehen.

Ausführlich haben wir diese getestet und gemessen, um sie ebenso detailliert beschreiben und bewerten zu können. Das war deshalb so wichtig, weil sie uns ausreichend bedeutend für die Neuerscheinungen des Jahres 2017 erschienen. Und genau diese Hürde haben sie auch genommen.

Dies ist zum einen der RAe 2/4 1001 der SBB, besser bekannt als „Roter Pfeil“ und in den Maßstab 1:220 umgesetzt von Sondermodelle Z. Diesen feinen Triebwagen durften in der digitalen Premiumausführung testen, womit er auch wunderbar zu unserem Jahresschwerpunktthema passt, das wir im Frühjahr starten werden.

Einen wichtigen Lückenschluss bedeutet auch der bayerische Packwagen für Lokalbahnen der Bauart GwL bay 88, mit dem Zcustomizer Sascha Braun einen weiteren Waggon erschaffen hat, der zu den drei Lokbahndampflokomotiven von Z-Modellbau passt.

Natürlich finden wir an wohl jedem Modell auch kleinere Fehler, das gehört einfach irgendwie dazu. Perfekt ist halt niemand, aber einige Anbieter in unserer Baugröße kommen da schon verdammt nah heran. Damit bin ich bei einem weiteren Thema, dem wir uns mit Leidenschaft widmen: der Auszeichnung der Neuerscheinungen des Jahres 2017.

Lassen Sie sich überraschen, welche Produkte und Titel sich das Siegersiegel verdient haben. Die Entscheidung ist durchweg enger, als es das reine Stimmenverhältnis von gerade mal drei Redakteuren vermuten lässt. Vor der Abstimmung erfolgt ein Gedankenaustausch und häufig dann ein leidenschaftliches Plädoyer.

Unser letztes wichtiges Thema ist das Adventstreffen in Zell (Mosel). Zum 13. Mal fand es am 2. Adventswochenende statt, die Zahl brachte auch tatsächlich etwas Pech. Zwar tat sie der guten Stimmung keinen Abbruch und niemand möchte es wissen, doch der heftige Wintereinbruch hinderte viele an einer Teilnahme.

Doch nun blicken wir auf das neue Jahr und das beginnt mit dem Lesen dieser Ausgabe. Viel Spaß dabei!

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

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

Modell

Der Rote Pfeil RAe 2/4	4
Kapazitäten für die Lokalbahn.....	14

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Luxusreise auf Schienen	24
Geschichte erfrischend anders	26

Aktuelles

Unter widrigen Umständen	29
Ausgezeichnete Spitzenprodukte.....	41
Zetties und Trainini im Dialog.....	54

Impressum	63
-----------------	----

Wir danken Claudius Veit für seine Unterstützung bei der Testdurchführung, Zcustomizer für das Bereitstellen der Muster und der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 21. Januar 2018

Titelbild:

Eine gute Figur macht auch im Modell der Rote Pfeil RAe 2/4 1001 der SBB, maßstäblich umgesetzt von Sondermodelle Z. Lange Jahre war dieses beliebte Fahrzeug nicht aus Schweizer Sonderverkehren wegzudenken. Immerhin war es ähnlich populär wie die eleganten Krokodile.

Ein Spitzenmodell von SMZ

Der Rote Pfeil RAe 2/4

Die Leichtbautriebwagen CLe 2/4 der SBB erfreuten sich auf Anhieb einer großen Beliebtheit. Als Rote Pfeile wurden sie ebenso bekannt wie die Krokodile auf der Gotthardstrecke. Nach mehreren Umbauten und Bezeichnungsänderungen blieben zwei Exemplare des Roten Pfeils als RAe 2/4 bis in die Achtziger im Dienst. SMZ hat den Triebwagen mit der letzten Betriebsnummer 1001 erfolgreich in den Maßstab 1:220 umgesetzt.

1933 fiel ein Beschluss der SBB zum Beschaffen moderner Schnelltriebwagen, deren erste beide Exemplare bereits 1935 auf den Schienen standen. Am Bau beteiligt waren SLM, BBC, MFO und SAAS. Von Anfang an waren sie rot lackiert, was wohl als Warnfarbe gedacht war, da die neuen Triebwagen leichter, damit aber auch weniger robust als der übrige Lokomotivbestand der SBB war.

Die sehr innovativen Fahrzeuge fielen durch einen konsequenten Leichtbau auf. Auf das Stahlgerippe waren Aluminiumbleche aufgeschweißt, was den Leichttriebwagen auch bei geringer Motorleistung zu einer Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h verhalf.



Der „Rote Pfeil“ RAe 2/4 1001 von SBB Historic ist am 15. Januar 2012 auf Geburtstagsfahrt um den Zürichsee. Das Bild zeigt ihn auf dem Seedamm zwischen Rapperswil und Hurden. Foto: Kabelleger / David Gubler (<http://www.bahnbilder.ch>), CC-BY-SA-3.0,2.5,2.0,1.0

Die ersten beiden Exemplare mit den Betriebsnummern 201 und 202 waren für die 2. Klasse hergerichtet, die schon im folgenden Jahr in Dienst gestellten fünf Exemplare 203 bis 207 unterschieden sich leicht und wiesen nur die 3. Klasse mit 70 Sitz- und 30 Stehplätzen auf. Zu dem schnellen Weiterbau kam es, weil sich schon sehr früh ein Erfolg abzeichnete.

Eingesetzt werden sollten die im Volksmund als „Rote Pfeile“ bekannt gewordenen Einteiler, die neben den „Krokodilen“ zu den populärsten Schienenfahrzeugen der Schweiz gehören, auf Strecken mit

niedrigem Verkehrsaufkommen nach der Weltwirtschaftskrise 1928. Doch ihr Erfolg sollte zu ihrem größten Problem werden: Sie waren beliebt und zogen viele Fahrgäste an, die gezielt ihre Zugläufe auswählten.

So drängte sich bisweilen auch das Doppelte der zugelassenen Personenzahl in die Züge. Da sie nur Hilfspuffer und eine Hilfskupplung zum Abschleppen besaßen, konnten aber keine zusätzlichen Wagen angehängt werden. Auch ein Gepäckabteil besaßen sie nicht. Allerdings konnten die Insassen dem links sitzenden Lokführer quasi über die Schulter auf die Strecke schauen, neben ihm war sogar eine Bank für drei Reisende eingebaut.

Wegen der rasch zunehmenden Nachfrage wurden die Triebwagen durch Leichtschnellzüge ersetzt und in einen Sonderverkehr umgesetzt. Schon 1939 waren sie aus dem Regelbetrieb komplett abgezogen worden. Die SBB setzte sie jetzt zu Vorführrfahrten in allen Landesteilen ein, um jedem Schweizer Gelegenheit zur Reise im Roten Pfeil bieten zu können.



Ein „Roter Pfeil“ R Ae 2/4 der SBB, aufgenommen am 28. Juli 1981 bei Wassen am Gotthardmassiv. Foto: Peter elektro (CC-BY-SA-3.0)

Schließlich wurden sie umgebaut, erhielten reguläre Puffer und einen Zughaken. Dafür musste auch das Kastengerippe verstärkt werden. Damit sollte erreicht werden, dass die bisherigen Einzelläufer auch Begleitwagen im Rahmen enger Lastgrenzen mitnehmen konnten. Dennoch lag ihr Hauptaufgabengebiet weiter im Ausflugsverkehr, der mit Beginn des Zweiten Weltkriegs abrupt endete.

Die gestiegenen Lasten schadeten den Zügen zudem mehr als es der SBB nutzte. Darunter litt ihre Zuverlässigkeit und so blieben sie häufig abgestellt. 1947/48 wurden die Betriebsnummern dann auf 601 bis 607 geändert.

1952 wurde der Triebwagen 606 nach einem schweren Unfall umgebaut. Ziel dieses Umbaus war, einen gehobenen Komfort herzustellen. So wurde der Wagenkasten um 2,6 auf exakt 25,0 Meter verlängert und die Innenausstattung erneuert. Zum Einbau kamen dabei komfortable Stoffsitze mit einem größeren Sitzabstand. 60 Reisenden bot die umgebaute Einheit nun Platz. In der Folge wurde dieses neue 2.-

Klasse-Fahrzeug als RBe 2/4 bezeichnet, mit der Klassenreform von 1956 dann als RAe 2/4). 1954 tauschte dieser Wagen die Betriebsnummer mit dem 602.

Schon im Folgejahr 1953 wurde der ebenfalls verunfallte 601 in gleicher Weise umgebaut, allerdings mit einer „Streckung um 2,8 auf 25,2 Meter Länge über Puffer. Markantes Unterscheidungsmerkmal beider längerer Umbautriebwagen ist das zweite, seitliche Führerstandsfenster.



Schon die von Rokuhan stammende Schachtel macht dank des Schubers mit der Fahrzeug-Abbildung Lust auf das Modell.

Eingesetzt wurden die Roten Pfeile zu vielen Sonderverkehren, darunter auch während der Weltausstellung „Expo 64“.

Wegen der bereits erwähnten betrieblichen Unzuverlässigkeit als Folge der Lasten, für die sie nicht ausgelegt waren, erfolgte die Ausmusterung der meisten Garnituren schon sehr früh.

Nur die beiden RAe 2/4, zuletzt mit den Betriebsnummern 1001 und 1002 versehen, erlebten auch noch die achtziger Jahre im aktiven Dienst.

RAe 2/4 1002 wurde nach einem Brand am 29. April 1984 abgestellt, im August dieses Jahres „ausrangiert“ (= ausgemustert) und anschließend verschrottet. Der Geschwisterzug RAe 2/4 1001 blieb erhalten und ist seit 1992 bei der SBB Historic betriebsfähig im Einsatz, nachdem ein Trafoschaden aus dem Jahr 2008 mit Hilfe des RBe 2/4 1003 wieder repariert werden konnte.

Das Modell im Test

Sondermodelle Z hat seit Jahresbeginn 2017 mehrere Betriebszustände der Roten Pfeile RAe 2/4 1001 und RBe 2/4 1002 ins Modell umgesetzt. Von uns getestet wurde ein digitales Premiummodell mit Sounddecoder (Art.-Nr. 01720), mit dem das Erscheinungsbild des RAe 2/4 1001 der Schweizerischen Bundesbahn zwischen 1973 und 1985 wiedergegeben wird.

Der Schachtel entnommen und aufs Gleis gestellt, macht das Modell gleich einen guten Eindruck auf den Betrachter.

Die Proportionen und Formen wirken stimmig, die saubere und fehlerfreie Lackierung in Originalfarbtönen trägt zu diesem Eindruck erheblich bei.

Der Aufbau ist verkehrsrot, der Rahmen tiefschwarz lackiert, während Dach und Falttüren im Farbton Weißaluminium erscheinen.

Die wenigen Betriebsanschriften sind weitgehend lupenrein wiedergegeben worden. Die chromfarbig aufgedruckten

Maße und Daten zum „Roten Pfeil“ RAe 2/4 1001

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer*	25.200 mm	114,5 mm	114,7 mm
Größte Breite	2.905 mm	13,2 mm	14,2 mm
Höhe über SO (Dachkante)	3.355 mm	15,3 mm	15,3 mm
Drehzapfenabstand	18.000 mm	81,8 mm	82,0 mm
Drehgestellachsstand	2.500 mm	11,4 mm	9,9 mm
Raddurchmesser	900 mm	4,1 mm	3,9 mm
Eigengewicht	41 t	---	23 g
Achsfolge	Bo' 2'	---	B' 2'
V _{max}	125 km/h		
Leistung	394 kW / 536 PS		
Baujahr	1935 (auch RAe 2/4 1002): 1936		
Gebaute Stückzahl	2 + 5 Exemplare		

* nach Umbau mit Verlängerung des Aufbaus um 2.800 mm

Eigentumsbezeichnungen „SBB CFF FFS“ mit dem Schweizer

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Bahnkreuz auf den beiden Längsseiten sind beim Vorbild erhaben ausgeführt. Der gewählte Umsetzungsweg kommt diesem Eindruck so nah wie eben möglich.

Auch die Formen des Vorbilds sind gut getroffen, einzig die recht kleinen Pufferteller nehmen ein wenig der wuchtigen Vorbildwirkung im Frontbereich. Die einfachen Kupplungshaken ohne Bügel sind beim Modell zwischen den Puffern gar nicht zu finden. Besonderheiten wie die waagerechte Strebe in den linken Führerstandsstirnfenstern wurden hingegen korrekt wiedergegeben.



Der RAe 2/4 1001 macht einen sehr gelungenen Eindruck. Seine einzigen, kleineren Schwächen rühren von verbauten Märklin-Teilen: die zu kleinen Pufferteller und der beinahe erschlagend wirkende Scherenpantograph.

Sehr gute Gravuren, dazu noch separat angesetzte Ätzteile für Handgriffstangen an den Türen, Scheibenwischer am Führerstand oder den Aufsatz hinter dem Pantographen perfektionieren das Erscheinungsbild. Sogar die Dachleitung ist in erstaunlich feiner Ausführung montiert worden.



Alle Scheiben sind hinterglast, allerdings nicht außenwandbündig, was wegen der feinen Gehäusewände nicht besonders ins Gewicht fällt.

Auf eine Inneneinrichtung mussten die Spezialisten aus Wien aus Platzgründen leider verzichten.

Bild links:

Einige der feinen Gravuren sowie die separat angesetzten Haltegriffe an den Einstiegstüren lassen sich auf diesem Bild ausmachen.



Die wenigen Betriebsanschriften lassen rechts und links der Türen auf diesem Bild ausmachen. Die Drehgestelle sind unter der auch im Modell tief gezogenen Schürze kaum auszumachen.

Der einzige äußerliche Kritikpunkt von Bedeutung ist der zu wuchtige und zu breite Scherenpantograph auf dem Dach des Triebwagens. Der von FR Freudenreich Feinwerktechnik und Sommerfeldt in Zusammenarbeit mit der früheren Z-Bahn GmbH entwickelte, vorbildgerecht schmale Scherenstromabnehmer Schweizer Bauart wäre die erheblich bessere Alternative gewesen, war aber zum Konstruktionszeitpunkt aber nicht verfügbar, wie uns bestätigt wurde.

Obwohl der Rote Pfeil mit seiner flachen Bauweise und den großen Fenstern hohe Ansprüche an die Konstruktion stellt, ist den Kleinserienspezialisten von SMZ das Modell überraschend perfekt gelungen.

Fast alle Vorbildmaße werden auf den Zehntelmillimeter eingehalten, einzig der Drehgestellachsstand zeigt eine geringe Abweichung, die auf das Basisfahrwerk von Rokuhan zurückzuführen ist.



Das gilt auch für die geringfügig zu kleinen Räder.

Gelungene, fast durchgehend lupenlesbare Anschriften gehören ebenso zu den Merkmalen des Modells wie der separat angesetzte Scheibenwischer am Führerstandsfenster.

Die Drehgestellrahmen sind kaum sichtbar und haben mit Blick auf erforderliche Bewegungsmöglichkeiten daher auch keine Detailnachbildungen erfahren. Es genügt, die Bleche der Spitzenlagerungen von außen zu schwärzen. Bedenken wir, dass der Stromabnehmer auf Wunsch auch austauschbar wäre, leistet sich das Modell damit insgesamt äußerlich keine Schwächen. Daher schauen wir nun auf seine inneren Werte.

Die technische Umsetzung

Die Fahrwerksbasis stammt von Rokuhan und wurde von SMZ erheblich modifiziert und umgebaut, um auf die korrekte Länge zu kommen. Es endet jeweils an der Vorderkante der Drehgestelle, der Bodenbereich der bauchigen Vorbauten gehört zum Gehäuse. Räder, Drehgestelle und Antrieb stammen weitgehend unverändert vom japanischen Großserienhersteller, während der Rahmen erheblich gestreckt werden musste.

Das hat auch Auswirkungen auf das Innenleben. So mussten beispielsweise die den Strom von den Drehgestellen abnehmenden Bleche auf der Oberseite des Fahrwerks völlig neu konstruiert werden. Es ist gelungen, das Modell für einen Radius von mindestens 195 mm zu ertüchtigen, obwohl Fahrwerk und Räder sehr tief unter dem Aufbau eintauchen.



Im Innenbereich der Schürzen ist die Wandstärke im Bogen verjüngt, um den Rädern einen möglichst großen Schwenkbereich zu bieten. Der Lautsprecher mit Schallkapsel sitzt rechts neben dem linken Drehgestell.

Die analoge Platine für den Schweizer Lichtwechsel von 3 x (warm)weiß auf 1 x rot (rechte Seite) mittels SMD-Leuchtdioden und die Innenbeleuchtung oder, wie in unserem Fall, die entsprechende Digitalplatine mit einem CT-Decoder hat unter dem Dach des Triebwagens Platz gefunden. Der Decoder der Premiumversion ist mittels NEXT18-Schnittstelle aufgesetzt und ließe sich damit prinzipiell auch tauschen – die Analogversion verzichtet auf diese Schnittstelle.

In jedem Fall ist die Platine aber per Kabel und Steckverbindung mit dem Fahrwerk verbunden. Der Lautsprecher mit größtmöglichem Resonanzkörper sitzt bei der Digitalversion unten im Fahrwerk und sorgt für eine gute Wahrnehmung der abgespielten Geräusche. Bei der analogen Ausführung fehlt dieser selbstverständlich.

Zugkraft muss das Modell keine entfalten, denn mangels Kupplungsmöglichkeit zieht es keine zusätzlichen Wagen. Das ist vertretbar, weil dies auch beim Vorbild im wiedergegebenen Betriebszustand unterlassen wurde und auch bei der Museumsgarnitur mit Rücksicht auf das Fahrzeug nicht mehr erfolgt.

Sein Lauf ist dank zwei Haftreifen am angetriebenen Drehgestell, das zweite läuft nur mit, dient aber ebenfalls der Stromaufnahme, auch in Steigungen bis zu 3 % sehr gut. Die Stromaufnahme ist ausreichend, denn alle acht Räder werden dafür herangezogen – die zwei mit Haftreifen tragen aber nur sehr beschränkt dazu bei. Allenfalls ein höheres Gewicht könnte die Kontaktsicherheit bei langsamen Weichenfahrten noch verbessern.

Beeindruckend ist auch die geringe Stromaufnahme, die zum einen auf den genügsamen Rokuhan-Glockenankermotor zurückzuführen ist, aber auch vom verwendeten Decoder beeinflusst wird. Per Messung ermittelt wurde eine Ruhestromaufnahme von 25 mA. Diese erhöht sich jeweils wie folgt beim Zuschalten von Funktionen oder der Aufnahme des Fahrbetriebs:

Spitzensignal einschalten	18 mA
Innenbeleuchtung zuschalten	10 mA
Betriebsgeräusche zuschalten	bis zu 12 mA
Fahrt mit höchster Fahrtstufe (Ebene)	15mA



Nur die Beleuchtungsfunktionen des Roten Pfeils lassen sich auch bildlich darstellen: Zur eingeschalteten Innenbeleuchtung (Funktion F1) gesellt sich hier noch ein rotes Schlusslicht auf der rechten Seite (Schweizer Schlusslicht), das fahrtrichtungsabhängig mit dem Spitzenlicht (Funktion F0) geschaltet wird.

In der Summe ergibt sich eine maximale Gesamtstromaufnahme von 80 mA, die (verständlicherweise) höher als bei analogen Rokuhan-Modellen, aber deutlich geringer als bei vielen bisherigen Märklin-Modellen liegt. Mit Blick auf die eingeschalteten Verbraucher ist sie als sehr moderat zu bezeichnen.

Über folgende Lichtfunktionen und Betriebsgeräusche dürfen sich die Besitzer dieses feinen Kleinserienkunstwerks freuen:

F0	Stirn-/Schlusslicht (fahrtrichtungsabhängig)
F1	Innenbeleuchtung
F2	nicht belegt
F3	nicht belegt
F4	Motorgeräusch
F5	Horn lang
F6	Horn kurz
F7	Schaffnerpfeif
F8	Ansage Bahnhof

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

F9	Türenöffnen
F10	Bremsenquietschen
F11	Musikstück mit Jodlern (ca. 1 min.)
F12	Alphornmusik (ca. 1 min.)

Auch an den Fahreigenschaften gibt es wenig zu kritisieren. Einzig ein etwas ruckeliges Anfahren und gleiches Verhalten auf den letzten Zentimetern vor dem Stehenbleiben fallen verwöhnten Digitalbahnern im Vergleich zu Modellen mit anderen Decodertypen auf. Der Hersteller führt dies auf die schwierige Feinjustierung der CV-Einstellungen beim verwendeten Decodertyp zurück.



Beim Fahrtrichtungswechsel erscheint das auch in Deutschland vertraute Dreilicht-Spitzensignal am Roten Pfeil. Die warmweiße Lichtfarbe weiß auch zu gefallen.

Allerdings war der verbaute Tran-Decoder aber auch ohne Alternative, da nur hier passende Geräuschprojekte zur Auswahl standen und dieser österreichische Anbieter die derzeit kleinsten Decoder anbietet, was hier ausschlaggebende Kriterien waren.

Bereits in der Fahrstufe 1 setzt sich der Zug mit den werksseitigen Konfigurationseinstellungen in Bewegung und legt auf Antrieb ohne weitere Erhöhung eine Strecke von zehn Zentimetern in 35 Sekunden sicher und ohne Unterbrechungen zurück. Das entspricht einer Minimalgeschwindigkeit von nur 2,26 km/h.

In der höchsten Fahrstufe haben wir acht Sekunden für eine Fahrstrecke von 90 cm ermittelt. Das sind umgerechnet 89,1 km/h, womit das Modell leider fast 30 % unter der Höchstgeschwindigkeit seines Vorbilds (125 km/h) bleibt. Es bleibt damit dem Käufer überlassen, die Höchstgeschwindigkeit über Änderungen in der Konfigurationsvariablen (CV) 5 zu erhöhen.

Zusammenfassung und Wertung

Den Spezialisten für hochwertige Kleinstserienmodelle ist auch mit dem Roten Pfeil wieder ein großer Wurf gelungen. Zwei Modelle jährlich haben sich die Experten von Sondermodelle Z vorgenommen und bislang halten sie ihre Zielmarke erstaunlich gut, ohne auch nur in Details nachzulassen.

So viel Spitzenqualität und Liebe zum Detail hat natürlich auch seinen Preis, was den Kundenkreis derart besonderer Modelle natürlich einschränkt. Wer hier sein Wunschmodell findet, der sollte aber nicht zögern und gleich zu sparen beginnen: Bislang war noch jedes Fahrzeug, das wir testen durften oder vorgeführt bekommen haben, sein Geld ohne jeden Zweifel wert.



Der abschließende Blick fällt aufs Dach, auf dem wohl am meisten zu gestalten war. Es prägt den ersten Eindruck und ist fürs gelungene Gesamtbild daher auch mitentscheidend.

Kaum ein Kleinserienhersteller versteht es, Beschriftungen in dieser Feinheit wiederzugeben und eigene Gussgehäuse aufzulegen, bei denen auch feinste Gravuren in dieser Qualität wiedergegeben werden. So konnte uns auch der RAe 2/4 1001 auf Anhieb überzeugen.

Spaß macht auch der Betrieb des eleganten Fahrzeugs, gleich ob es leise dahinrollend oder in voller Fahrt eingesetzt wird. Das liegt zu einem großen Teil auch an der korrekten Beleuchtung von Zugspitze und -schluss sowie des Innenraums, viel mehr aber noch an den überzeugenden Betriebsgeräuschen, die der Premiaausführung mitgegeben werden.

Getrübt werden diese Eindrücke nur vom etwas ruckeligen Anfahren und Anhalten sowie der zu geringen Höchstgeschwindigkeit – zumindest letzteres ließe sich selbst korrigieren. Einen Tausch des Pantographen gegen ein schmaleres Exemplar möchten wir strengen Vorbildfreunden durchaus empfehlen, aber gleichfalls zu bedenken geben, dass auch sämtliche Schweizer Märklin-Modelle dasselbe Manko aufweisen.

Abschließend erinnern möchten wir auch noch an die **Trainini Wunschmodellumfrage 2009**, in der der „Rote Pfeil“ ebenfalls genannt war und Leserstimmen auf sich zu vereinen wusste. Zusammengefasst ergibt das eine Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2017 in der Kategorie Lokomotiven.

Herstellerseiten und Bezug des Modells:
<http://www.sondermodellez.at>

Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220

**7. Internationales
Spur-Z-Weekend**



ALTENBEKEN

14. und 15. April 2018

Samstag: 10.00 - 18.00 Uhr

Sonntag: 11.00 - 17.00 Uhr

Eggelandhalle, Gardeweg 8

33184 Altenbeken



Z-Freunde International e.V., Moselpromenade 34, 56856 Zell/Mosel

www.z-freunde-international.de

Bayerische Packwagen von Zcustomizer Kapazitäten für die Lokalbahn

Die hervorragend gelungenen und in vielen Ausführungen erhältlichen Lokbahndampf-lokomotiven von Z-Modellbau waren immer sehr allein auf den Schienen unterwegs. Passende kurze Zweiachser gab es bei Erscheinen nur im Güterwagenbereich. Doch dann hat sich neben Heckl Kleinserien auch Zcustomizer an den Lückenschluss gemacht. Ein bayerischer Packwagen krönt diese Serie jetzt.

Der Begriff Krönung darf ruhig wörtlich genommen werden, denn ab 1910 prangte bis zum Ende des bayerischen Königsreichs im Jahre 1918 auch auf Personenwagen der K. Bay. Sts. B. über dem Staatswappen eine Krone.

Und genau in diese Zeit fällt das Modell für die Epoche I, das Zcustomizer Sascha Braun den Zetties beschert hat. Nicht vergessen hat er auch eine DB-Ausführung für die Epoche III, denn immerhin erschien der erste Glaskasten genau für diese beliebteste Ära der Modelleisenbahner. Auf Nachfrage sind auch schon Wagen in DRG-Beschriftung gefertigt worden.

Doch bevor wir die Modelle würdigen, werfen wir noch einen kurzen Blick auf die Geschichte des Vorbilds.

Lokalbahnen fanden in Bayern rasch Verbreitung, nachdem die gesetzlichen Rahmenbedingungen für solche Strecken seit 1879 geschaffen waren und mehrfach weiterentwickelt wurden.

Sie erforderten in Unterhaltung und Betrieb erheblich weniger Aufwand als Hauptbahnen, was den Anschluss dünn besiedelter und eher landwirtschaftlich geprägter Regionen förderte.

Zugleich regelte der Gesetzgeber die Finanzierungsform für solche Stichbahnen, die zunächst als Vicinal-, dann Sekundär- und schließlich Lokalbahnen erbaut wurden.

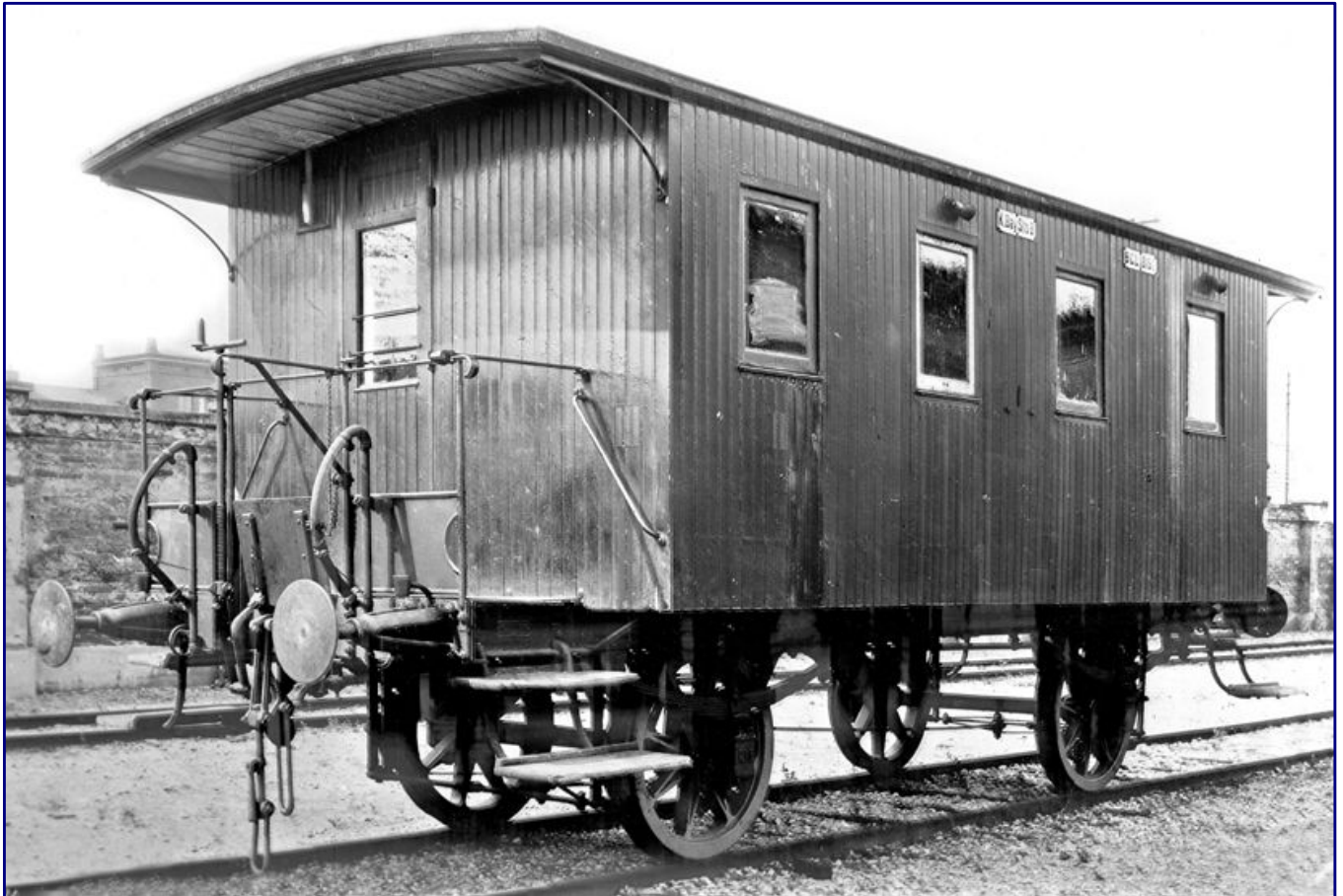


98 567 vermittelt mit P 8475 am 8. Juni 1939 das typische Bild kurzer Personenzüge auf beschaulichen Lokalbahnen. Bei Auers wurde der Zug auf der 10 km langen Lokalbahn Röthenbach - Scheidegg im Allgäu auf Zelluloid festgehalten. Foto: RVM-Filmstelle Berlin, Sammlung Eisenbahnstiftung

Die K.Bay.Sts.B. beschaffte viele zwei- und dreiachsige Personenwagen leichter Bauarten für diese Stichstrecken, hinzu kamen noch Post und Gepäckwagen ähnlicher Konstruktion. Die Wagen entstanden nach verschiedenen Zeichnungen, die häufig in Form von Weiterentwicklungen aufeinander aufbauten.

Das Modell des Lokalbahn-Packwagens von Zcustomizer basiert auf der Zeichnung 629 und gehört zur zweiten von drei Generationen Lokalbahnwagen. Dieser Typ unterscheidet sich von den Nachfolgebauarten vor allem durch einen kürzeren Achsstand von anfangs nur 3.800 mm gegenüber 4.500 mm bei den nachgebauten Exemplaren und jüngeren Bauarten.

Erstmals beschafft wurde dieser Typ im Dreikaiserjahr 1888 in zwei Exemplaren mit den Wagennummern 18 665 und 18 666. Ein Jahr später folgten zwei weitere Exemplare, 1890 dann eine abschließende Serie von gleich 14 Stück. Alle besaßen eine Dampfheizung und Beleuchtung mittels Petroleumlampen.



1907 fotografiert, zeigt der zwischen 1883 und 1885 nach Zeichnung 304^{II} gebaute Lokalbahnwagen BCL 18150 der Königlich Bayerischen Staatsbahn die seinerzeit noch gültigen Anschriften ohne Wappen und mit weißen Emailschildern für Bahnverwaltung und Bauart/Wagennummer. Eine Blechbeplankung hat er nicht erhalten. Foto: Slg. Dr. G. Scheingraber, Eisenbahnstiftung

Bei der Ablieferung besaßen die mit dem Gattungszeichen GwL versehenen Packwagen die damals üblichen Speichenräder und Stangenpuffer, zwischen den Achsen war ein Kleinviehkasten montiert. Nicht einheitlich war bei Ablieferung die Bremsanlage: Neben fünf ungebremsten Leitungswagen gab es drei Vertreter mit Druckluft- (Westinghouse) und zehn mit Saugluftbremse (Hardy).

Der Bestand begann schon zu Zeiten der bayerischen Ländereisenbahn zu schrumpfen, denn zwei Wagen waren bereits vor der Gründung der Reichsbahn ausgemustert. Die 16 übernommenen Exemplare GwL erhielten 1925 Betriebsnummern von 9 902 bis 9 916. 1930 erfolgte eine neue Nummerierung im Zahlenbereich zwischen 8 740 und 8 789.

Zwölf weitere Packwagen ereilte die Ausmusterung bis 1940. Von den vier übrigen gelangten dann nur noch zwei in den Bestand der Bundesbahn und erhielten dort, als LGw Bay 88 bezeichnet, die Betriebsnummern 8 779 Nür (Ausmusterung im Juni 1956 in Bamberg) und 8 789 Reg (September 1954 in Passau).

Die Modelle

Als Vorlage hat Zcustomizer, wie die Abnahme der Maße von den Modellen und ihr Vergleich mit dem Vorbild belegt, die beiden Wagen der ersten Serie aus dem Jahr 1888 gewählt. Sie waren bereits ab Werk mit der Westinghouse-Druckluftbremse ausgestattet.

Die Vorbildmaße, besonders der kurze Achsstand von umgerechnet 3.800 mm, sind gut getroffen worden.

Die Lackierung ist an beiden vorliegenden Modellen sehr sauber ausgeführt und die Beschriftung in Anreibetechnik sehr fein aufgebracht worden. Die Verarbeitungsqualität ist frei von jedem Mangel oder einem Optimierungspotenzial.

Zu den korrekt wiedergegebenen Details gehören eine Nachbildung der Handbremse und des beim Vorbild ausschwenkbaren Geländers für das Übergangstrittblech.

Maße und Daten zum bayerischen Lokalbahnpackwagen GwL nach Zeichnung 629

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer	8.624 mm	39,2 mm	40,8 mm
Größte Breite	2.900 mm	13,2 mm	14,8 mm
Höhe über SO (Dachkante)	3.315 mm	15,1 mm	15,9 mm
Länge Wagenkasten	5.800 mm	26,4 mm	26,8 mm
Ladetürbreite	1.500 mm	6,8 mm	6,9 mm
Achsstand	3.800 mm*	17,3 mm	17,5 mm
Raddurchmesser	980 mm	4,5 mm	4,3 mm
Pufferlänge	612 mm	2,8 mm	2,8 mm
Eigengewicht	7,3 – 8,0 t	---	7 g
Zul. Höchstgeschwindigkeit	nicht bek.		
Baujahre	1888 - 1890		
Gebaute Stückzahl	18 Exemplare		

* Ab zweiter Serie 4.500 mm (entspricht 20,5 mm im Maßstab 1:220)

Beide sind im Modell nicht durch Biegen abgespreizt worden, um Transportschäden oder einem Abbrechen beim Ein- und Auspacken vorzubeugen. Das macht auch insofern Sinn, als dass es im gekuppelten Wagenverband nicht auffällt und am Zugschluss auch noch einzig richtig ist. Zu gefallen wissen auch die feinen Achslager und die ebenso filigran nachgebildeten Klotzbremsen in Radebene.



In der Blütezeit seines Einsatzes sehen wir den bayerischen Lokalbahnpackwagen am Endbahnhof einer Stichstrecke abgestellt. Zusammen mit einem badischen Wärmeschutzwagen der Verbandsbauart wartet er hier auf seinen nächsten Einsatz.

Beide Wagen bestehen vollständig aus Metall (Ätzblechen) und sind mit Rädern von Märklin ausgestattet worden. Die Kupplungen samt Schächten stammen von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Die feinen Stangenpuffer, die auch an den DB-Exemplaren bayerischer Lokalbahnwagen noch nachzuweisen waren, sind Drehteile.

Aufgegleist zeigen beide Modelle einen guten und sanften Lauf. Das ist wichtig, um die drei bayerischen Dampflokomotiven aus dem Hause Z-Modellbau mit einem passenden Lokalbahnzug versehen zu können. Ihr Gewicht und ein geringer Reibungswiderstand in Kurven aufgrund des kurzen Achsstands erlauben es, vorbildgerechte Züge mit Pack- und bis zu drei Personenwagen zu bilden.

Doch das war es bereits mit den Gemeinsamkeiten, weshalb wir im Folgenden auf die Unterschiede eingehen werden, die aus den unterschiedlichen beiden Epochen resultieren.

Bayerische Länderbahnausführung

Der erste Waggon entspricht der Epoche I und gehört zur K.Bay.Sts.B., wie sich in der Zeit von 1910 bis 1918 zeigte. Die Wahl dieses Zeitabschnitts ist insofern zu begrüßen, als dass es auch derjenige ist, den die meisten Modellbahner als typisch für die königlich-bayerische Staatsbahn ansehen.

Gemeint ist die Ausstattung mit dem gekrönten Landeswappen, wie sie bei Personenwagen ab 1910 praktiziert wurde. 1918 verlor das Wappen seine Krone dann schon wieder.

Wegen der winzigen, nicht mehr darstellbaren Größe ist die Abkürzung K.Bay.Sts.B. in gelber, serienbetonter Aufschrift und Breite des Wappens (1 mm) weggelassen worden.



Die Gestaltung des GwL nach Zeichnung 629 für die K.Bay.Sts.B. entspricht dem Betriebszustand zwischen 1910 und 1918 und ergänzt damit perfekt die drei bayerischen Dreidampflokomotive von Z-Modellbau.



Nicht ganz fehlerfrei ist der Rest der (weiß ausgeführten) Anschriften: Als Bauart ist GwL angeschrieben, als Betriebsnummer die 629, was allerdings die Zeichnungsnummer kennzeichnet.

Korrekt wäre die Anschriftenfarbe gelb (ohne Schatten), hier allerdings nur in Form der administrative Zuordnung „München“ direkt unter dem Wappen.

Gattungsbezeichnung und Betriebsnummer gehörten zu jener Zeit auf ein darunter angeschraubtes Emailschild. Ab etwa 1900 waren diese Schilder weiß mit schwarzer Schrift, 1913 wurde zu schwarzen Schildern mit weißer Schrift

Bild links:
Makroaufnahmen entlarven jeden noch so kleinen Fehler, weil diese auch mitvergrößert werden – nicht so beim Modell von Zcustomizer. Besonders auch das gekrönte Wappen hält sogar dem kritischsten Blick stand, wie die Vergrößerung der Ladetür beweist!

übergegangen. Die Beschriftung einer solchen Nachbildung hätte hier entweder „GwL 18665“ oder „GwL 18666“ zu lauten. Unter ihm befände sich gelb aufgemalt noch der Hinweis „Gew. d. W. 8000 kg“.



Auch diese Vergrößerung bestätigt die hervorragende Arbeit von Sascha Braun: Die Klappen des Kleinviehkastens sind ebenso fein wiedergegeben worden wie die Achshalter aus Flacheisen mit ihren Gleitlagern. Zum guten Gesamtbild tragen auch die hintergitterten Fenster im Packraum und die Bremsnachbildungen auf Radebene bei.

Über diesen relativ kleinen Fehler sehen wir gern hinweg, denn er lässt sich bei Neuauflagen leicht ändern und für streng vorbildorientierte Kunden notfalls auch in Eigenarbeit berichtigen. Die Platzierung der Anschriften auf den Ladetüren ist richtig. Auf Rahmenbeschriftungen mit weiteren Betriebsangaben wurde, wie auch bei fast allen anderen Kleinserienmodellen, verzichtet.

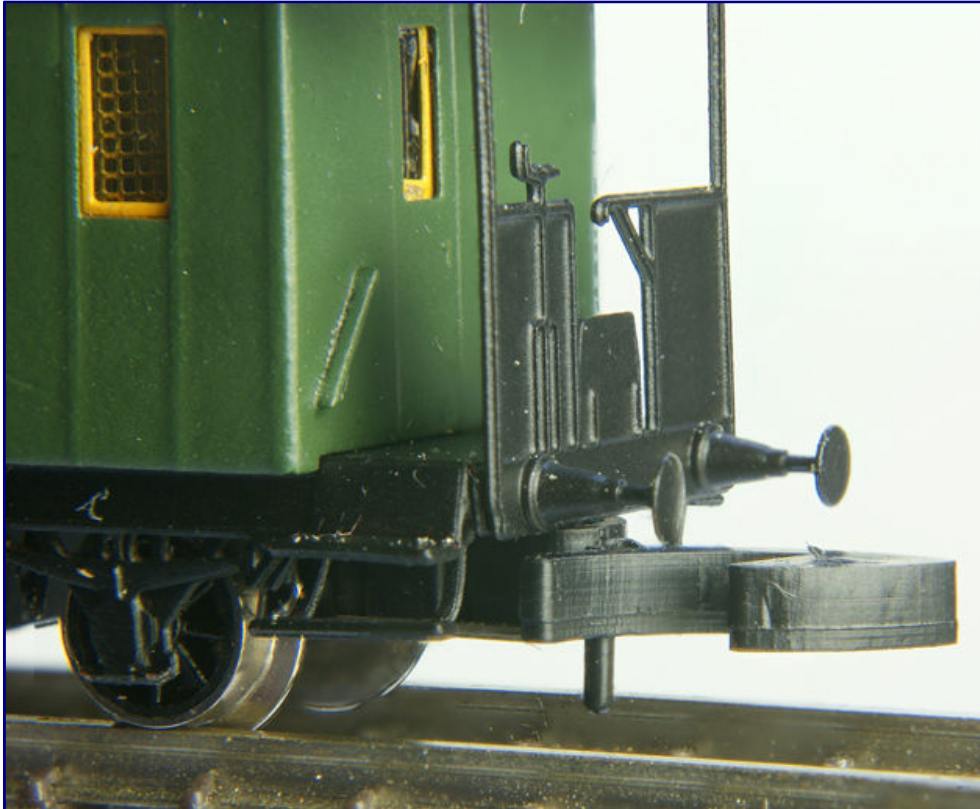
Als korrektes Ausstattungsmerkmal verfügt der Waggon über Speichenräder, hier in Form der blank vernickelten Ausführung. Zwischen den beiden Achsen ist ein Kleinviehkasten zu finden, mit dem die Vorbilder einst ausgeliefert wurden.

Sie dienten der Beförderung von Kleintieren wie etwa Kaninchen, die dort sicher keine angenehmen Reiseverhältnisse vorfanden. Die Klappen des Kastens sind durch Anätzungen sehr gut berücksichtigt und vermitteln den Eindruck ihres großen Vorbilds. Der Hersteller ließ uns noch wissen, dass nicht alle Modelle mit diesem Merkmal ausgeliefert wurden, weil die Kästen auch beim Vorbild abnehmbar waren.

Wie auch die korrekten Betriebsanschriften lassen sich auch die Farben der deutschen Länderbahnzeit rückwirkend nur sehr schwierig, teilweise auch gar nicht mehr sicher bestimmen. Ein Grund sind Schwankungen und Toleranzwerte im genauen Farbton, der damals zu erwarten war.

Die bayerische Eisenbahn griff einst auf einen Farbton namens Zinnobergrün zurück, zu dem auch Mischverhältnisse einzelner Komponenten bekannt sind. Gemäß Quellen im Bayerischen Hauptstaatsarchiv enthielt es zu einem wesentlichen Anteil wohl nicht Quecksilberoxid (Zinnober), sondern Chromoxid. Wegen dessen Alterungsverhaltens sind auch Farbproben von alten Originalen oder Modellen für ein Nachmischen des Erscheinungsbilds vor einhundert Jahren nur bedingt geeignet.

Da die Farben vor über hundert Jahren zudem meist mit Leinölfirnis als Bindemittel aufgetragen wurden, ist, wie bei Ölfarben auf Kunstwerken, ebenfalls von einem spürbaren Nachdunkeln auszugehen. Hingegen kann UV-Licht die Pigmente ausbleichen und den Gesamteindruck wieder aufhellen.



Weitere Details in der Vergrößerung: Aufstiegstritte, Haltestangen, Handbremsspindel, das ausklappbare Übergangsgeländer und Stangenpuffer gehören ebenfalls zu den Feinheiten des Modells.

Eisenbahnhistoriker Wolfgang Diener sieht den korrekten Farbton auf Basis seiner Recherchen recht nah am heutigen RAL 6007 Flaschengrün und vertritt damit eine andere Auffassung.

Unseres Ermessens wirkt dieser aber bei kleinen Modellen in der Spur Z zu dunkel.

Er erlaubt keine wahrnehmbaren Unterschiede mehr zu den Grüntönen anderer süddeutscher Bahnverwaltungen, die sich nahe am Braungrün und Tannengrün bewegt haben sollen.

Der von Sascha Braun vorgenommene Griff zu RAL 6020 chromoxidgrün ist deshalb aus unserer Sicht der Richtige und

kommt im Übrigen auch vielen weiteren Modellen nach bayerischen Vorbildern im Maßstab 1:220 entgegen.

Sauber, gleichmäßig und gut deckend aufgetragen hat er ihn ohne schwarz abgesetzte Deckleisten und weiße Absetzlinien. Dies entspricht einem bereits überlackierten Zustand nach vielen Jahren harten Betriebseinsatzes. Das Vorbild hatte im dargestellten Betriebszeitraum schließlich auch schon zwischen 22 und 30 Jahren Dienstzeit hinter sich.

Das Fahrwerk ist tiefschwarz, das Dach umbragrau lackiert. Alle Farben sind seidenmatt aufgetragen. Einen weiteren Höhepunkt des Modells bilden die gelb abgesetzten Holzrahmen der Fenster mit hinter den Scheiben liegendem Gitter. Im Dachbereich ist sogar die Kaminöffnung des Ofens für den Zugführer nachgebildet worden.

Letzte Jahre bei der Bundesbahn

Als zweites Modell liegt uns die Bundesbahn-Ausführung für die frühe Epoche III vor. Es handelt sich um die letzten Einsatzjahre dieses Wagentyps von 1949 (Gründung der DB9 bis zur Ausmusterung des letzten Exemplars im Juni 1956).

Im Unterschied zu seinem älteren Bruder besitzt er keinen Kleinviehkasten mehr und hat auch seine Gitter hinter den Fenstern verloren. Geblieben ist der Ofen, dessen Kaminöffnung durchs Dach tritt. An der Form

des Waggons sind sonst keine Unterschiede festzustellen, sehen wir von den schwarzvernickelten Scheibenradsätzen ab.

Ob das Original noch so ausgestattet wurde, lässt sich mangels Fotos für uns nicht mehr feststellen. Andere Lokalbahnwagen dieser Zeit zeigen überwiegend Speichenräder, einzelne Vertreter wurden aber auch umgebaut. Auch Wagen mit je einem Speichen- und Scheibenradsatz haben wir auf historischen Aufnahmen gefunden.



Handwerklich steht der mit Scheibenrädern ausgestattete und flaschengrün lackierte Bundesbahnwagen seinem Epoche-I-Pendant in nichts nach. Einzig die Anschriften des uns bereitgestellten Modells sind historisch nicht korrekt.

Hier steht es dem Kunden frei, im Zweifel oder auf Wunsch einen Tausch der Räder durchzuführen. Zu gefallen wissen Speichenräder an diesem feinen Modell auf jeden Fall.

Bei der Lackierung zeigt die DB-Ausführung nur wenige Gemeinsamkeiten mit dem Länderbahnwagen: tiefschwarzes Fahrwerk und umbragraues Dach in seidenmatten Farbtönen. Die Dachfarbe folgt so zwar nicht dem Anstrichschema der Bundesbahn, gibt aber den üblichen Betriebszustand mit Verschmutzungen wieder.

Der Wagenkasten ist in RAL 6007 flaschengrün lackiert worden und greift den damals üblichen, dunklen Ton der jungen Bundesbahn korrekt auf, wie ihn übrigens heute auch Märklin für diese Betriebszeit an seinen Modellen verwendet. Auch beim DB-Waggon sind die hinterlegten, feinen Holzfensterrahmen gelb abgesetzt. Auf Rahmenbeschriftungen wurde aber auch hier verzichtet.

Auf der Ladetür ist auf beiden Fahrzeugseiten ein DB-Signet aufgerieben. Umgesetzt ist es in der vereinfachten Form mit einer einzigen Umrandung, wie wir es später von Lokomotiven der V-160-Familie kennen, nicht aber von Personen- und Gepäckwagen.

Beim Vorbild wäre allenfalls der 8 779 Nür noch für dieses Firmenzeichen in Frage gekommen: Es wurde von Prof. Eduard Ege entworfen und erst 1955 eingeführt. Zunächst waren bis 1956 bevorzugt international laufende Wagen damit auszustatten.

Dieser Umstand macht das Zeichen der Bahnverwaltung auch auf dem letzten verbliebenen Wagen dieser Gattung sehr unwahrscheinlich, da er nur noch wenige Dienstmonate vor sich hatte. Bereits zur Ausmusterung bestimmte Fahrzeuge wurden von der Bundesbahn auch nicht mehr damit versehen.



Für eine gute Vorbildrecherche spricht auch das Beachten der Besonderheit, dass auf der Seite des Zugführerabteils, erkennbar an der Kaminöffnung, die stirnseitige Türe aus der Mitte heraus nach links versetzt werden musste. Wegen der Bankaufteilung im Inneren war diese Lage auch bei den Personenwagen üblich.

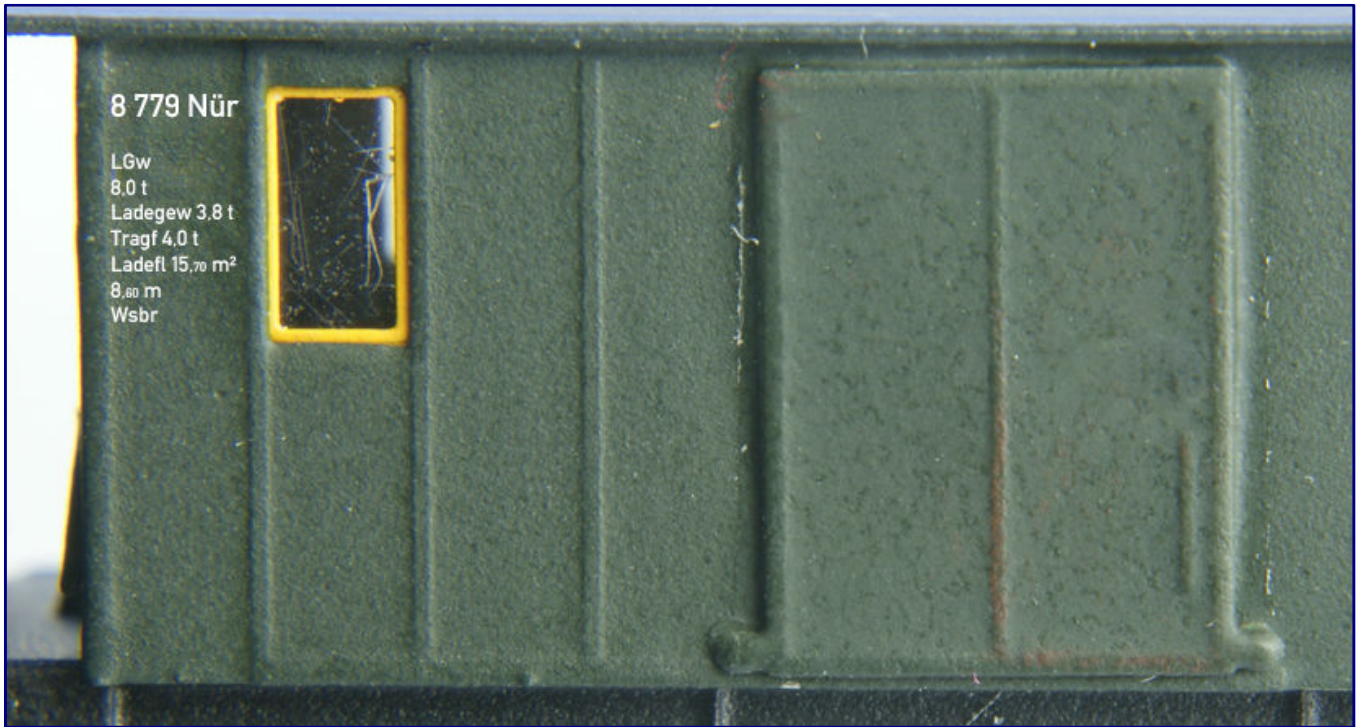
Der „Keks“ entspricht zwar nicht dem Vorbild, kommt aber wohl allenfalls den Erwartungen unbedarfter Modellbahner entgegen, die eine solche Gestaltung auch von Großserienherstellern kennen und häufig auch erwarten. Märklin stand bei den preußischen Drehgestell-Abteilwagen einst ebenfalls vor dieser Entscheidung und hat die Modelle trotz unseres Hinweises falsch mit dem DB-Emblem versehen.

Beschriftet ist das uns vorliegende Muster des LGw Bay 88, so die erste und in diesem Fall auch letzte Gattungsbezeichnung der DB, jeweils in der linken Ecke der Seitenwand auf Fensterhöhe mit „GwL“ und „629“ in der Zeile darunter. Die Gattungsbezeichnung hätte mit LGw angeschrieben werden müssen, als Betriebsnummer wären nur 8 779 Nür oder 8 789 Reg in Frage gekommen.

Korrekt hätten die Anschriften dann wie folgt aussehen können:

8 779 Nür
LGw
8,0 t
Ladegew 3,8 t
Tragf 4,0 t
Ladefläche 15,70 m²
8,60 m
Wsbr

Abschließend möchten wir für die Bewertung dieses Modells festhalten, dass die Gestaltung als Bundesbahnfahrzeug auch nur ein Kompromiss sein kann.



Per Fotomontage möchten wir zeigen, welche Bezeichnungen die Ausführung zu tragen hätte und wo diese Anschriften auf dem Wagenkasten zu platzieren wären. Der korrekte Schrifttyp ist die Mittelschrift nach DIN 1451.

Eingangs beschrieben hatten wir ja, dass Zcustomizer einen Waggon der ersten Bauserie mit dem kürzeren Achsstand von 3.800 mm zum Vorbild genommen hat. Diese gelangten noch zur Reichsbahn, wurden aber schon vor dem Zweiten Weltkrieg ausgemustert.

Glücklicher wäre hier vielleicht ein Exemplar aus den 16 Wagen der zweiten und dritten Bauserie gewesen. Besonders angesichts des großen Wagenmangels für den Glaskasten halten wir die fehlenden 3 mm beim Achsstand aber für einen akzeptablen Kompromiss. Anderenfalls stünden die Freunde der am weitesten verbreiteten Epoche noch immer ohne passendes Personenwagenmaterial da.

Die zu schluckende Maßabweichung liegt zwar schon im Bereich des Wahrnehmbaren, verändert aber das kurze und kompakte Aussehen eines Lokbahnwagens beim „Bockerl“ nicht. Allenfalls zu einer Korrektur der Beschriftungen und gerne auch zur Auflage passender beblechter Lokbahnpersonenwagen der zahlreich vertretenen Bauart LC Bay 06b aus der Zeit nach der Jahrhundertwende möchten wir raten.

Unser Fazit

Die DB-Gestaltung des LGw bay 88 gefällt uns, kann auf Basis der gewählten Vorbildvariante aber nur ein Kompromiss sein. Mit nur zwei Exemplaren im Bestand des bundesdeutschen Staatsbahn handelte es sich, trotz äußerlicher Ähnlichkeit zu jüngeren und zahlreicher vertretenen Bauarten, um einen sehr exotischen Waggon – bei der DB bald als Splittergattung bezeichnet und aus dem Unterhaltungsbestand gestrichen.

Anders sieht es beim bayerischen Ursprungsmodell aus. Auch dieses gehörte nicht zu den alltäglichen Vertretern, Bildmaterial aus der Dienstzeit dürfte entsprechend selten sein. Für einen Kleinserienhersteller bedeutet das eine hohe Hürde, Ausstattungsmerkmale wie auch Anschriften zu recherchieren.

Sascha Braun, den wir durchaus noch als Nachwuchshersteller bezeichnen dürfen, hat diese Hürde erstaunlich gut gemeistert und ein Modell abgeliefert, das durch perfekt eingehaltene Maße, eine saubere Verarbeitung und tadellose Lackierung besticht. Auch die scharfe und saubere Beschriftung beeindruckt uns.



Bayerische Lokbahnszenen wie diese werden erst mit den hervorragenden Waggonmodellen vom Zcustomizer möglich. So möge dieses Motiv vergangener Nebenbahnromantik als Anregung und Kaufanreiz für unsere Leser dienen.

Der in diesem Zusammenhang kleine Fehler bei der Beschriftung lässt sich verschmerzen: Wen es stört, kann es durchaus auch auf eigene Faust ändern. Vielleicht passt Zcustomizer ja auch künftig bestellte Modelle dahingehend sogar noch an.

Wer eine der drei bayerischen Lokbahnlokomotiven sein Eigen nennt, kommt an diesem Waggon nicht vorbei: Erst hiermit wird sein Zug komplett. Den Kauf wird er indes nicht bereuen.

Das Gespür für die Programmlücke bei der bayerischen Länderbahnausführung in Verbindung mit einer tadellosen Umsetzung honorieren wir mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2017 in der Kategorie Wagen.

Herstellerseiten (mit Bestellmöglichkeit):
<http://www.zcustomizer.de>

Wiederbelebte Klassiker

Luxusreisen auf Schienen

Um Luxuszüge wie den Rheingold oder den Orient-Express ragen sich viele Mythen. Immer schon haben sie die Phantasie von Autoren, Filmemachern oder auch derjenigen, für sie immer nur ein Traum bleiben würden, beflügelt. Entsprechend groß ist das Literaturangebot, das zu ihnen geboten wurde und immer wieder wird. Die jüngste Veröffentlichung von Transpress haben wir uns genauer angesehen und berichten über unsere Eindrücke.

Eberhard Urban / Kristiane Müller-Urban
Das goldene Zeitalter der Eisenbahn
Die Epoche der Luxuszüge 1850 bis 1960

Transpress Verlag
Stuttgart 2017

Gebundenes Buch
Format 30,5 x 24,0 cm
160 Seiten mit 282 Farb- und 41 S/W-Bildern

ISBN 978-3-613-71544-8
Titel-Nr. 71544
Preis 29,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Dieses Jahr feiert der Rheingold als einer der bekanntesten Luxuszüge Europas sein 90-jähriges Jubiläum.



Was könnte da besser passen als ein Buch, das die Geschichte dieser rollenden Hotelbetriebe aufgreift und erläutert? Der Titel, den wir an dieser Stelle vorstellen, stammt bereits aus dem letzten Jahr, hat vor dem geschilderten Hintergrund aber sicher an Aktualität hinzugewonnen.

Der Verlag verspricht „einen Bogen von der Historie bis in die Jetztzeit“ in Verbindung mit Vorschlägen, wo es sich noch heute in diesem Stil reisen lässt. Das klingt erst mal gut, passt aber nicht ganz zum Titel des Buches, dass die Zeit zwischen 1850 und 1960 als „das goldene Zeitalter der Eisenbahn“ fokussiert.

In der Tat trifft die Verlagsbeschreibung den Inhalt deutlich besser als es Titel und Umschlag nahelegen. Das beobachten wir leider nicht zum ersten Mal und so war unsere Lektüre nicht frei von Enttäuschungen: Gerade mal 67 der 160 Seiten behandeln die Epoche, die dem Leser vom Einband so sehr ans Herz gelegt wird.

Explizit positiv ist da aber, dass der Einstieg gut gewählt ist. Er befasst sich mit den Anfängen und Entwicklung der Eisenbahn in England und später Deutschland. Ebenso wird kurz zusammengefasst, wie sie im übrigen Europa, Russland, den Vereinigten Staaten und Japan Fuß fasste. Das ist überaus interessant, wissenswert und zudem gut illustriert.

Die Autoren nehmen ihre Leser mit auf eine Reise in die Zeit, als es noch kein Auto und keine Flugzeuge gab. Wer reisen musste und es sich leisten konnte, der fuhr mit der Bahn. Als in der 2. Hälfte des 19. Jahrhunderts wichtige Fernstrecken gebaut wurden und Dampflokomotiven auch größere Entfernungen immer schneller zurücklegen konnten, begann die Zeit der Luxuszüge – allen voran der berühmte Orient-Express.

Doch auch anderswo gab es und gibt es (bis) heute luxuriöse Reisezüge; und damit treffen wir auf den Teil des Buches, der den größten Platz einnimmt und uns nicht überzeugen konnte. Dort werden äußerst viele Züge der heutigen Zeit vorgestellt, wovon Fernwehgetriebene mit Liebe zur Bahn profitieren werden.

Allerdings leiden diese Kapitel am (vermeintlich) fehlenden Fachwissen: Was wir da gelesen haben, hätten wir als Versprechen und Reisebeschreibung im Hochglanzprospekt der Veranstalter vermutet – bei Erfahrungsberichten und eigene Eindrücken herrscht Fehlanzeige.

Die von den Unternehmen zugeliferten, durchaus ansprechenden und gut wiedergegebenen Fotos stärken unseren Eindruck, dass hier lediglich Werbematerial aufgearbeitet und Inhalte nicht verifiziert wurden. Das ist für ein käuflich zu erwerbendes Buch zu wenig.

Mitautorin Kristiane Müller-Urban ist uns bislang eher als Verfasserin zahlreicher Kochbücher denn als Eisenbahnkennerin aufgefallen. Mag die Herangehensweise dort sicher eine andere sein, so wird auch da niemand fremde Rezepte ungeprüft abschreiben und weiterempfehlen.

Und so durchziehen das Buch auch in den durchaus gelungenen Abhandlungen historischer, berühmter Luxuszüge viele fachliche Fehler: Mal sind es verdrehte (und damit nicht korrekte) Jahreszahlen, anderswo werden Baureihen vermischt und dann durften wir bei einer Aufzählung berühmter TEE-Zugnamen auch den Alpen-See-Express wiederfinden, der eigentlich ein Reisebürosonderzug war, der früheren deutschen TEE-Garnituren lediglich eine Weiternutzung bot.

Im Zusammenhang mit dem abrupten Ende der Blütezeit durch den Kriegsausbruch und einen Neuanfang nach 1945 wagen die Autoren dann auch noch mutige, politische Behauptungen: Reichspräsident von Hindenburg habe Adolf Hitler „unter Umgehung der Verfassung am 30. Januar 1933“ zum Reichskanzler ernannt. Wir hatten diesen Akt noch ganz anders in Erinnerung.

Auch die Aussage zu den Wahlergebnissen, „der Zulauf (...) nahm ab“ erweist sich als nur kurzzeitig und einmalig, weshalb er historisch als falsch zu werten ist: Am 5. März 1933 stand mit der letzten Reichstagswahl der Weimarer Republik mit 43,9 % der Stimmen zwar keine absolute Mehrheit, aber doch ein Rekordergebnis.

So fragten wir uns, ob die Ursache solch beschämender Unzulänglichkeiten lückenhafte Geschichtskennntnisse in Politik und Eisenbahnwesen oder doch nur Folge fehlender Sorgfalt sind? In der Gesamtbetrachtung stellen wir leider fest, dass der Titel viel verspricht und der Inhalt nur wenig dessen hält.

Trotzdem ist es angesichts eines durchaus moderaten Preises und allgemein guter Illustration ein interessanter Überblick über ein spannendes Kapitel luxuriöser Züge und ihres Entstehens. Wer um die Fehler weiß und darüber hinwegsehen kann, dürfte daran durchaus Gefallen finden.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<http://www.transpress.de>
<https://www.motorbuch.de>

Authentische Bahndokumentationen **Geschichte erfrischend anders**

Eisenbahnfilme gibt es viele und niemand wird sie je gezählt haben. Doch auch heute wartet noch viel unveröffentlichtes Material auf seine Entdeckung. Der EK-Verlag hat einen guten Riecher bewiesen und mit seltenen und historischen, aber meist eben auch kurzen Dokumenten ein völlig neues Format geschaffen. Ob es den Erwartungen der Filmfreunde gerecht werden kann, klären wir in unserer Besprechung.

Suder Film Production Frieding
Die Eisenbahn in Nordrhein-Westfalen damals
Teil 1 – Ruhrgebiet

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2017

DVD-Video
Bildformat 4:3
Tonformat Dolby-Digital 2.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 45 Min.

Best.-Nr. 8424
Preis 19,80 EUR (Deutschland)
(Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

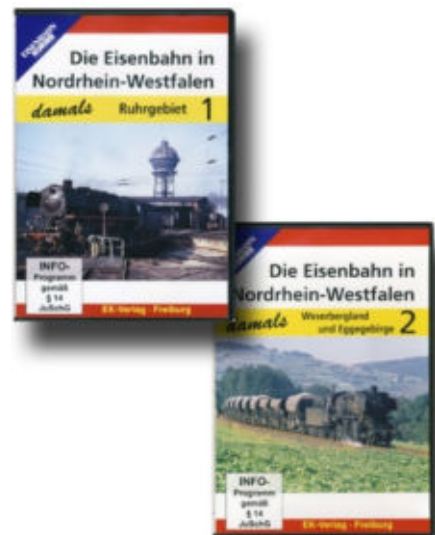
Suder Film Production Frieding
Die Eisenbahn in Nordrhein-Westfalen damals
Teil 2 – Weserbergland und Eggegebirge

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2017

DVD-Video
Bildformat 4:3
Tonformat Dolby-Digital 2.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 45 Min.

Best.-Nr. 8425
Preis 19,80 EUR

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Die Eisenbahngeschichte bietet so viele Facetten und die meisten von ihnen haben wir schon gesehen, glauben wir zumindest. Doch Zweifel sind immer erlaubt und wer uns da zustimmt, sollte nun auf jeden Fall weiterlesen!

Eine unüberschaubare Auswahl an Eisenbahnfilmen der verschiedensten Verlage widmet sich seit Jahrzehnten der Geschichte von Baureihe und Strecken oder Dokumentation von Zeitabschnitten. Doch auch heute gibt es noch viel unveröffentlichtes Material auf Super-8-Filmen mit seltenen und teils einmaligen Inhalten, die in privaten Archiven schlummern.

Als Filmrollen und Ausrüstung noch teuer waren, gingen die Hobby-Dokumentare jener Zeit sparsamer und zurückhaltender mit ihrem Material um, als es heute der Fall ist. Das hat häufig dazu geführt, dass sehr zielgerichtet gearbeitet und nur kurze Sequenzen aufgezeichnet wurden; zu kurz, um daraus einen klassischen Eisenbahnfilm zu schneiden.

Der EK-Verlag hat nun einen hervorragenden Weg gefunden, auch solche Dokumente zu nutzen, besondere Filmschätze breit zugänglich zu machen und dabei nicht an Unterhaltungswert einzubüßen. So ist die bislang vierteilige Reihe „Die Eisenbahn in Nordrhein-Westfalen damals“, aus der wir uns exemplarisch zwei DVD-Angebote herausgesucht haben, vielleicht nur der Auftakt für eine viel breiter angelegte Dokumentation, wie es einst auf Deutschlands Schienensträngen zuging.

Genau das jedenfalls möchten wir uns wünschen, denn beide Streifen von je 45 Minuten Laufzeit und in Farbbeiträgen haben uns restlos begeistern können! Übrigens gibt es alle vier Filme auch zu einem deutlich günstigeren Bündelpreis direkt ab Verlag!

Die Struktur dieser Filme ist schnell erklärt: Die drehbegeisterten Eisenbahnfreunde, deren Material verwendet wurde, erläutern als Moderatoren ihre damalige Motivation und das Ziel ihrer Ausflüge. Sie

erklären, was genau ihre Beiträge so besonders und einmalig macht. Eingebundene Kartendarstellungen veranschaulichen die lokale Zuordnung. Anschließend folgen die jeweiligen Sequenzen, bevor der Urheber der Dokumente wieder an der Reihe ist.

Teil 1 der kleinen Reihe schaut in das Ruhrgebiet der siebziger Jahre, wo Kohle- und Stahlzüge mit Dampflokomotiven der Baureihen 44 und 50 das Bild bestimmten. Beheimatet waren sie in Gelsenkirchen-Bismarck, Duisburg-Wedau und Oberhausen-Osterfeld Süd.

Der Bogen spannt sich dabei von der Niederrheinischen Tiefebene über Essen und Recklinghausen bis hin zum östlichen Bereich des Ruhrgebiets mit Dortmund, Hamm und Hagen. Zusätzlich werden der Moerser Kreisbahn, der Hafenbahn Wesel und der Hohenlimburger Kleinbahn Besuche abgestattet.

Sehr wichtig sind auch die Zechenbahnen des Steinkohlebergwerks Hugo oder der Zeche in Werne, wo sich die aus den Beständen der DB erworbenen Baureihen 80 und 94 noch antreffen ließen. Da freut sich dann ganz besonders das Herz jedes Zetties! Abgerundet wird dieser Film von eher nicht zu vermutenden Fahrzeugen mit kurzen Auftritten wie den Gasturbinen-Triebzug 602, die Baureihe 236 oder auch die Altbau-Ellok Baureihe 191, die ihrerseits auf den Wunschzetteln für die Spur Z steht.

Der zweite Teil blickt in den Osten des größten deutschen Flächenlands. Auf der Strecke Paderborn – Altenbeken – Ottbergen – Karlshafen leisteten die Baureihen 44 und 50 vor schweren Güterzügen auf Rampenstrecken harte Arbeit.

Neben bekannten Orten wie Ottbergen, Höxter, Altenbeken (samt Viadukt) oder Bad Driburg bildet aber auch das Eggegebirge einen weiteren Schwerpunkt, der von den Strecken von Herford und Bielefeld nach Langeland mit Orten wie Lage und Bad Salzuflen bestimmt wird. Ein Schmankerl mit nennenswertem Umfang bildet zudem Lippstadt, wo auch die Baureihe 03 in Aufnahmen der sechziger Jahre gezeigt wird.

Wie schon der erste Teil bietet auch dieses DVD noch ein besonderes Bonbon: Hier sind es etwa die private Westfälische Landeseisenbahn oder die Zuckerfabrik Warburg. Dort rangierte im Werksverkehr noch eine 1898 gebaute Werkslok in Form einer preußischen T 3, die ebenfalls ein großer Liebling aller Modellbahner ist.

Fazit: Wer einen Hang zu außergewöhnlichen und nicht alltäglichen Eisenbahnfilmen hat, wird an diesen beiden Filmangeboten nicht vorbeikommen!

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

16. Internationale Lahnsteiner Modellbahntage 2018

Sa. 10-17 Uhr
So. 11-17 Uhr

17./18. Febr.



**Stadthalle am Salhofplatz
56112 Lahnstein**

Große Tauschbörse für
Eisenbahnen, Autos usw.
Modul- und Schauanlagen
Modellbahnworkshops

Eintritt:

Erwachsene 6 Euro
Kinder 1 Euro

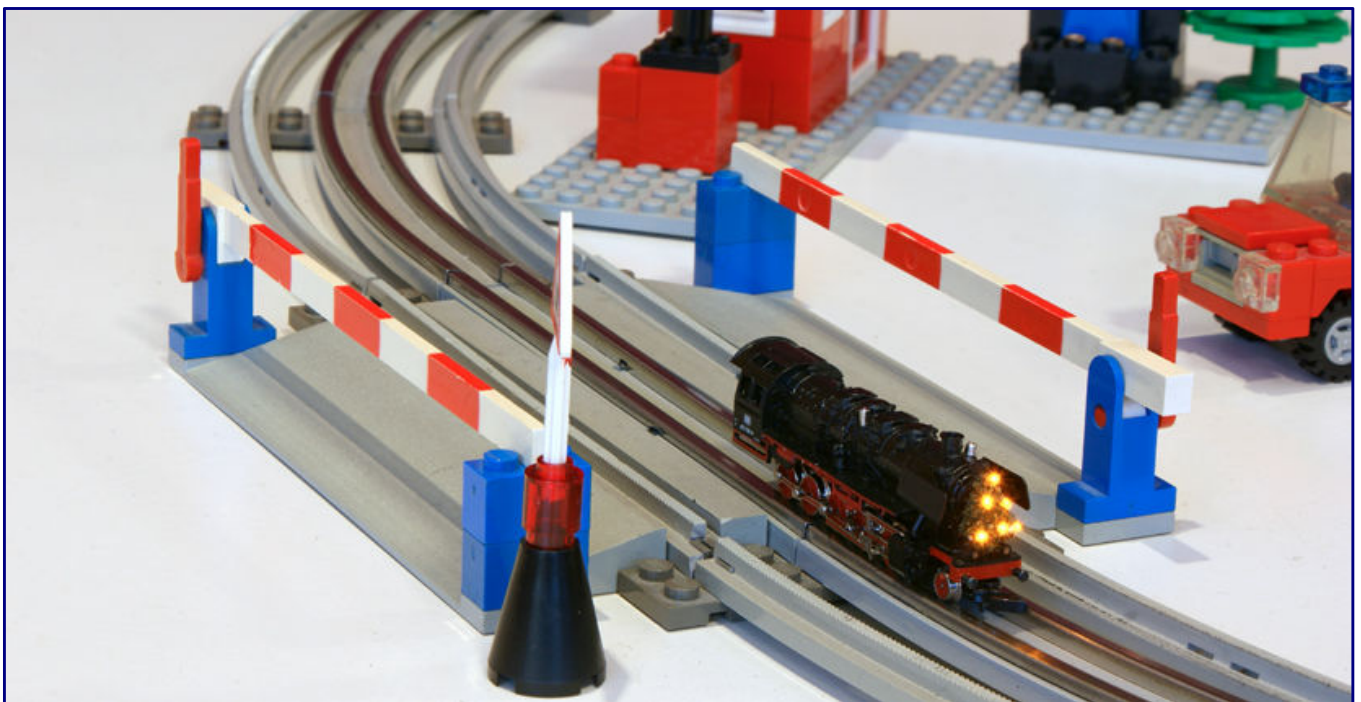
Adventstreffen in kleiner Runde

Unter widrigen Umständen

Künftig findet das Adventstreffen in Zell an der Mosel nur noch alle zwei Jahre im Wechsel mit dem Spur-Z-Wochenende in Altenbeken statt. Das sollte doch die Zetties eigentlich noch mal in Scharen an den Weinhang treiben, möchten wir meinen. Doch das Wetter hat nicht mitgespielt und vielen die Anreise geradezu verhängelt. Doch auch in kleinerer Runde klang das Jahr gemütlich und stimmungsvoll in familiärer Atmosphäre aus – auch die Besucher hat es gefreut.

Groß war die Freude im Vorfeld auf die 13. Modellbahnausstellung in Zell (Mosel) am 10. Dezember 2017, die unter den Zetties als Adventstreffen und gemütlicher Jahresausklang geschätzt ist. Dies galt auch angesichts der Tatsache, dass sich einige der bisherigen Aussteller aus verschiedenen Gründen nur als Besucher angemeldet hatten.

So würde die Zahl der ausgestellten Dioramen, Anlagen und Schaustücke dieses Mal zwar überschaubar bleiben, aber die Qualität des Gezeigten lag mindestens auf dem Niveau früherer Auflagen. Doch nicht auf der Rechnung hatten alle Beteiligten das Wetter, das die Fahrt nach Zell für viele verhindern sollte. Dies galt sowohl für Aussteller wie Aspenmodel und Bahls Modelleisenbahnen als auch viele Besucher.



Weihnachtsstimmung mal ganz anders: Torsten Schubert hat der Güterzugdampflok der Baureihe 50 einen beleuchteten Christbaum aufgesetzt. Zum Erstaunen so manchen Besuchers konnte der Winzling auch auf den Stromschienen einer Lego-Eisenbahn verkehren.

Der plötzliche Wintereinbruch mit heftigen Schneefällen am Freitag und Samstag vor allem im Bergischen Land (Nordrhein-Westfalen) brachte den Verkehr auf den Autobahnen zeitweise fast zum Erliegen. Nur Gast beim Aufbau am Samstag und abendlichen Stammtisch mit Buffet waren Claudius Veit (Velmo) und Andreas Hagendorf, die sich auf persönliche Gespräche freuten und mit ihrem Digital-Wissen zu helfen wussten.

Benennen wir vor einem Rundgang durch die Halle den thematischen Schwerpunkt der jüngsten Ausstellung, so war dies ohne jeden Zweifel das Car-System für die Spurweite Z, angeboten von der polnischen Firma KK Producja. Den zugehörigen Testbericht haben wir in Ausgabe 11/2017 veröffentlicht.



Als Modell äußerst beeindruckend ist der am 1. Juni 1957 eröffnete Hauptbahnhof der Ruhrgebietsstadt Bochum, den Rainer Tielke in Zell (Mosel) präsentiert hat.

Am Stand des formal veranstaltenden Vereins Z-Freunde International standen Testplatten, auf denen sich jeder Besucher vom Funktionieren der Fahrzeuge und Stoppstellen überzeugen konnte, aber natürlich auch auf Wunsch Einsicht ins Innere nehmen durfte. Besonderer Augenmerk galt hier der Betriebszeit, die mit einer Batterie erreicht werden kann.

Aber auch Rainer Tielke, angereist ohne seine erwartete Doppelstockbrücke, führte das System selbstfahrender Autos überzeugend vor. Als erster konnte er ein fahrtüchtiges Fahrwerk für die Kibri-LKW-Modelle vorführen.

Hintergrund seiner ungewöhnlichen Präsentation ist übrigens ein inzwischen begonnener Umbau seiner Brückenmodule: Nicht nur die Züge sollen hier künftig in Bewegung gezeigt werden, sondern eben auch die Straßenfahrzeuge.

Dafür musste der Tüftler aus Norderstapel einen Teilabriss in Kauf nehmen, um an die untere Brückenebene zu gelangen und dort eine Magnetbandstrecke legen zu können.

Ihr Verlauf über eine Tunneleinfahrt und durch die Hintergrundkulisse soll künftig einen Rundkurs ermöglichen, der für ausreichend Abwechslung sorgen wird.



Nachwuchsarbeit wurde am Stand von Trainini® großgeschrieben. Das galt sowohl fürs Personal als auch das Bastelangebot, das von verschiedenen Firmen mit Spenden unterstützt wurde.

Gemeinsam mit dem Hersteller knobelt Rainer zudem daran, auch PKW-Modellen das Fahren beizubringen. Auf die Ergebnisse, die er uns auf künftigen Ausstellungen zeigen wird, dürfen wir uns sicher freuen!

Für staunende Blicke sorgte auch sein jüngstes Gebäude, das er im Kundenauftrag gefräst, lackiert und zunächst einmal provisorisch zusammengesetzt hatte, um es zum Adventstreffen zeigen zu können. Die Rede ist vom markanten Gebäude des Hauptbahnhofs der Ruhrgebietsstadt Bochum – im Original als moderner Nachkriegsbau der Wirtschaftswunderzeit entstanden und am 1. Juni 1957 eingeweiht.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Auch **Trainini®** betätigte sich bei der 13. Auflage nach längerer Pause mal wieder als Aussteller. Möglich wurde dies durch die tatkräftige Hilfe von Hendrik Späing, der den eigenen Stand mitbetreute, die angebotenen Bastelarbeiten unterstützte und Kinder zum Steuern eines Shinkansen-Zugs einlud. Darüber haben wir bereits in der letzten Ausgabe im Zusammenhang mit dem Tag der Modelleisenbahn berichtet.



Bild oben:

Auf unserem Schaustück „Rothenzeller Weg“ war zeitweise die selbstgebaute 23 094 von Dirk Rohwerder zu sehen, die einen Wendezug aus Silberling-Prototypen schob, die ebenfalls im Eigenbau entstanden sind.

Bild unten:

Wie die Nachwuchsarbeit „Auf der schwäb’schen Eisenbahn“ zu ihrem Titel kam, ist wohl nicht allzu schwer zu erraten. Das nächste Mal ist dieses Diorama im Maßstab 1:87 übrigens am 17./18. Februar 2018 auf den Lahnsteiner Modellbahntagen zu sehen.

Es gab aber auch für die Erwachsenen etwas an diesem Gemeinschaftsstand mit Jörg Erkel zu sehen. Welches gestalterisch hohe Niveau selbst Kinder mit etwas Übung und Anleitung erreichen können, war am 38 x 38 cm messenden Spur-H0-Diorama „Auf der schwäb’schen Eisenbahn“ zu erleben, das Hendrik gemeinsam mit seiner Schwester Kristin erbaut hat.

Eine geradezu professionelle Arbeit ist das von Dirk Kuhlmann gestaltete Schaustück „Rothenzeller Weg“. Das mit der feinen Oberleitung von HOS Modellbahntechnik ausgestattete Diorama war Gegenstand des Jahresschwerpunktthemas 2017 und in Zell (Mosel) erstmals öffentlich zu sehen.

Es bildete zugleich eine perfekte Kulisse für die im Eigenbau entstandene Personenzugdampflok 23 094 von Dirk Rohwerder samt grüner Silberling-Prototypwagen, aber auch andere Preziosen, die mit- oder vorbeigebracht wurden.



Bild oben:

Bei Jörg Erkel präsentierte sich die verkehrsrote Schnellflok der Baureihe 101, frisch von Märklin ausgeliefert, vor einem langen Intercity.

Bild links:

Günter Schubert erinnerte gekonnt an die Anfänge so manchen Modellbahners. Die Kinder von heute staunten über dieses Spielzeug aus Papas Kindheit.

Jörg Erkel präsentierte seine Vorführanlage „Dörpede“, auf der ein reger Digitalbetrieb zu erleben war.

Besondere Freude bei den Besuchern bereitete hier aber auch die noch ganz frisch ausgelieferte ver-

kehrsrote Baureihe 101 mit einem Intercity-Zug, die als Analoglok nur als Fotomodell posieren konnte. Auch ein Auszug aus dem Programm des 1zu220-Shops war zu sehen, der limitierte Ausstellungs Sonderwagen war nur hier vor Ort zu erstehen.

Wie alles anfang, bezogen auf die Modellbahnleidenschaft vieler Teilnehmer und Besucher, wollte Günter Schubert zeigen. Dies wusste er anhand einer Lego-Eisenbahn aus den siebziger und frühen achtziger Jahre anschaulich vorzuführen.

Erstaunen rief er außerdem noch hervor, als er anhand einer von Sohn Torsten mit beleuchtetem Weihnachtsbaum versehenen Dampflok der Baureihe 50 demonstrierte, dass die Stromschiene in Gleismitte eine exakt zur Baugröße Z passende Spurweite besitzt. Solange sie keine Weiche erreicht, konnte die kleine Lok dort mitfahren.



In Torsten Schuberts Dunkelkammern gab es so manches an Neuem zu entdecken: Dazu gehörten die beiden Ziegler-Flugfeldlöschfahrzeuge (Bild oben) aus dem Hause Herpa und das aus dem Fernsehen bekannte Autohaus „Gas Monkey“ (Bild unten).

Viel Neues hatte Torsten Schubert in seinem „Lampenladen“ zu zeigen. Neben einem mit 60 LED beleuchteten und über 22 Kanäle mit dem Lichtcomputer von Meier-Modellbau angesteuerten Rettungswagen in Nenngröße H0 hatte er auch einige Dioramen dabei, die für viele erstmals zu sehen waren.

Im Maßstab 1:220 gab es effektiv voll beleuchtete Ziegler-Flugfeldlöschfahrzeuge von Herpa zu bestaunen, Szenen von einem „Highway“ der Vereinigten Staaten oder den aus dem Fernsehen bekannten Betrieb

„Gas Monkey“. Ein zur Jahreszeit passendes Schaustück war die schon vor einigen Jahren gezeigte Krippe von Betlehem, die auf dieser Veranstaltung einfach nicht fehlen darf.



Die Magnorail-Kettentechnik stand im Fokus dieses Gemeinschaftsstands: Bei Günter Falkus wurden mit ihr Schiffe und ein Feldbahnzug bewegt (Bild oben), bei Manfred Forst sind nur schemenhaft die Autos zu erkennen, die durchs Diorama fahren (Bild unten).

Beeindruckt hat uns eine Idee von Günter Falkus, der zusammen mit Manfred Forst angereist war. Auf einem noch im Bau befindlichen Schaustück zeigte er, wie er Sallers Feldbahn (Spur Zf) und einen Schleppverband aus Flussschiffen, wie es sie bei Artitec gibt, in Bewegung bringt: Schlüssel zum Erfolg ist das Magnorail-System, dass die auf glatter Fläche rutschenden Fahrzeuge mit Magnetkraft zieht.

Auch Manfred Forst macht sich diese Eigenschaft zu eigen und lässt einige Automodelle in der Stadtszene eines Dioramas am Betrachter vorbeifahren. Auf seiner landwirtschaftlich geprägten Anlage genossen wir wieder den Anblick des Bubikopfs (Baureihe 64), die einen gedeckten Wagen der früheren Bauart Oppeln und einige Rungenwagen mit Traktorenladung im Schlepp hat – Nebenbahnromantik längst vergangener Zeiten!

Hans-Georg Kunz hat einige seiner Mittelrheintal-Module zu einer Anlage zusammengestellt, auf denen er bevorzugt den dichten Güterverkehr nachstellt, der täglich an Deutschlands größtem Strom entlang muss und Anwohner mit Lärm belästigt.



Bild oben:
Am Schrankenposten von Hans-Georg Kunz vorbei zieht einer der vielen, schweren Güterzüge durch das Mittelrheintal.

Bild links:
Von Heinrich O. Müller gesteuert, zog der VT 085 seine Runden über die kleine Anlage aus Stammtischbrettchen.

Das ist im Modell natürlich keineswegs der Fall und so macht es Spaß, den Zügen zuzusehen, die am vorbildgerecht nachgebauten Schrankenposten vorbeirauschen oder eines der typischen Dörfer passieren.

Mit dabei war dieses Mal auch Volker Töpfer, der gemeinsam mit Heinrich Otto Müller und weiteren Freunden vom Stammtisch Weilerswist an einer Stammtischbrettchenanlage zu finden war. Der vollständig beleuchtete und digital betriebene Neubautriebwagen VT 08⁵ sorgte für Leben auf den mit außergewöhnlichen Motiven versehenen Kleinstmodulen.

Ihnen taten es auch Peter Rogel und die Z-Freunde Springe gleich. Viele der schönen Motive haben wir schon bei früheren Auflagen und anderen Treffen bewundern dürfen; langweilig wird es trotzdem nicht. Einziges Manko der kleinen Schaustücke ist die fehlende Tiefe, die es Fotografen nicht einfach macht! Ein großes Warenangebot wartete derweil bei Gerd Ricke (Saartrain) auf Interessenten.

Das konnte Peter Sturm und Jürgen Williams nicht passieren, denn an ihrem Stand war ein Weihnachtsbaum nicht zu übersehen. Um ihn fuhr in winterlicher Landschaft ein Zug mit Baureihe-103-Bespannung. Den individuell umgestalteten Noch-Adventskranz von Peter haben wir bereits als Weihnachtsgrußmotiv 2017 in der letzten Ausgabe zeigen dürfen.



Christbaumständer der anderen Art: Bei Jürgen Williams und Peter Sturm zog die Baureihe 103 mit einem Güterzug unter dem Weihnachtsbaum ihre Runden.

Ein Höhepunkt dieser Ausstellung war sicher das Diorama „Catharinen Tief“ von Dietmar Allekotte, dessen Handschrift unverkennbar war. Gestaltet hatte es ihm Dirk Kuhlmann und damit einen sehnsüchtigen Wunsch des stolzen Besitzers nach Küstenszenen erfüllt. Der Guckkasten zeigt einen kleinen Hafenanleger mit Gleisanschluss an der deutschen Küste.

Nach eigener Erinnerung ausnahmslos dabei war Gerhard Maurer. Wie gewohnt trat er mit seinen Gerhardingen-Modulen auf uns präsentierte so unter anderem die Schwerspatgrube Clarashall sowie den

Bahnhof Baumholder mit angeschlossener Lokstation. Dort war eine Dampflok beim Bekohlen zu sehen, während die Strecke meist mit einer V 200 und Silberlingen bedient wurde.



Dietmar Allekotte zeigte das von Dirk Kuhlmann gestaltete Diorama „Catharinen Tief“ (Bild oben), auf dem er auch den Ausstellungs Sonderwagen vom 1zu220-Shop am Anleger hinter einer Köf zeigte. Bei Gerhard Maurer hat im Bahnhof Baumholder (Bild unten) bereits die moderne Traktion in Form eines Schienenbusses und der V 200 Einzug gehalten, doch noch sind Dampflok und Versorgungseinrichtungen nicht abkömmlich.

Klaus Moser ist seit Jahren ein begeisterter Bastler. Besonderen Gefallen hat er an 3D-Druck-Modellen gefunden, mit denen er sich individuelle Wünsche erfüllt. Und so hatte er einige Werke mit nach Zell gebracht, um sie auf seinen Modulen aufstellen und einige gleichzeitig in Fahrt vorführen zu können.



Im 3D-Druck-Verfahren erstellte Lokomotivgehäuse, umgebaute Waggonmodelle und Sonderwagen, darunter auch die „Zeller Schwarze Katz“ (auf dem Werksgelände ganz rechts) bestimmten das Bild auf Klaus Mosers Arrangement (Bild oben). Wer findet die alte Dame auf der Parkbank im Stadtbild von Ulrich Günthers Bahnhofsanlage (Bild unten)?

Längst ein Klassiker ist Ulrich Günthers Stadtbahnhof. Es ist immer wieder beeindruckend, wie er es versteht, auf relativ geringer Fläche den Eindruck einer pulsierenden Großstadt zu vermitteln, auf die der Betrachter übers Gleisfeld hinweg schaut.

Die vielen Fahrzeuge und Figuren zu zählen hat sicher niemand geschafft, denn immer wieder stößt das Auge auf bislang unentdeckte Szenen und Grüppchen. Wir möchten ihre Aufmerksamkeit stellvertretend auf die alte Dame lenken, die am Rande des regen Verkehrstreibens am Zebrastreifen vor der Stadtkirche allein auf einer Bank sitzt.

Genießt Sie das Bild vorbeifahrender Züge, füttert sie die Vögel oder ist die werte Seniorin einfach nur allein, weil sie Ehemann und Freunde längst zu Grabe tragen musste? Wir wissen es nicht, aber Szenen wie diese regen uns bei genauem Betrachten zum Nachdenken an.



Das Graffiti unten im Bild verrät es: Birgit Foken-Brock hat den Bahnhof Rhein-Ruhr und sein Umfeld 2017 neu ausgestaltet. Am Gleis 3 hat die Baureihe 212 mit ihrem Personenzug nun Ausfahrt, der Güterzug daneben muss warten. Die vielen Menschen warten offenbar auf die Einfahrt des nächsten Zugs.

Birgit Foken-Brock (Trafofuchs) war mit Peter Burgard als Helfer und Mitaussteller angereist. Gemeinsam zeigten sie eine Modulanlage, auf der viele Figuren, Automodelle und andere Basteleien von Trafofuchs zu finden waren.

Besonders deutlich wurde ihre Handschrift am Bahnhof Rhein-Ruhr aus dem Nachlass von Günther Guttenbach. Wer dieses Modul kennt, dem dürften die zahlreichen wartenden Bahnkunden aufgefallen sein, die inzwischen die Bahnsteige beleben. Deutlich wurde hier auch, wie Figurengruppen so anzuordnen sind, dass sie Leben vermitteln und Geschichten zu erzählen wissen.

Pädagogische Ansätze verkörpert die Modulanlage „Bunte Kuh“ von Wolf-Ullrich Malm. Der pensionierte Oberstudienrat ist seinem Motto auch bei diesem Werk treu geblieben. So fanden wir am linken Anlagenrand einen Schulgarten, der in Lübeck pädagogischen Zwecken dient und Schülern anschaulichen Unterricht bietet.

Sehenswert ist auch das große Sonnenblumenfeld auf der gegenüberliegenden Anlagenseite. Hier wenden alle Pflanzen ihr „Gesicht“ der Sonne zu und schaffen gemeinsam ein unverwechselbares Bild. Den Namen hat dieses Arrangement übrigens von einem Stadtviertel der Marzipan- und Hansestadt. Wer auf die vier Hochhäuser und ihren Fassadenanstrich schaut, wird dies gleich vermuten.



Gar nicht zum winterlichen Wetter draußen passte das Sonnenblumenfeld, mit dem Wolf-Ullrich Malm die Blicke auf seine Anlage „Bunte Kuh“ zog. Die knallig-gelben Blumen streckten ihre Köpfe trotzdem den Besuchern entgegen.

Die Frage ist nur: Wer war zuerst da, Henne oder Ei? Stadtteilname oder farbenfrohe Häuser? Darüber wird sich noch spekulieren lassen, aber erst wieder in zwei Jahren. Denn das familiäre und beliebte Treffen findet künftig nur in den ungeraden Jahren am 2. Adventswochenende statt!

Veranstalterseiten:

<http://www.z-freunde-international.de>

Seiten von Ausstellern:

<http://www.forstberg.de>

<http://www.gerhardingen.de>

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

<http://www.trafofuchs.de>

<http://www.zfs.z-insider.de/>

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

<https://www.shop.z-railways.de/>

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

Filmmitschnitt (Piero Sbiroli):

https://www.youtube.com/watch?v=L_KQUE4XLyk

Die Neuerscheinungen des Jahres 2017

Ausgezeichnete Spitzenprodukte

Die Qual der Wahl ereilt mit dem Ende eines Modelljahres die Mitglieder der Trainini®-Redaktion: Wer soll für besondere Produkte und Leistungen von uns ausgezeichnet werden? Immerhin hat das zu vergebende Siegel eine Signalwirkung und zugleich werbende Effekte für den Hersteller. 2017 war da nicht minder spannend und ebenso schwierig wie frühere Jahre. Doch nun ist es soweit, den Schleier zu lüften...

Wir machen es uns nicht leicht, das gilt eins ums andere Jahr. Mit Bedacht bewerten wir jede uns vorgelegte Formneuheit und jeden Buch- oder Videotitel, den wir besprechen können, ebenso kritisch wie auch wohlwollend.

Häufig heißt es dann auch zu entscheiden, ob wir im Produkt eine Formneuheit oder eben doch nur eine teilweise geänderte Variante sehen. Dieses Ausschlusskriterium ist keine Qualitätsfrage, sondern Ausdruck einer strikten Linie, die allen Herstellern gleiche Chancen eröffnen soll. Dasselbe Grundmodell soll hier weder bevorzugt noch benachteiligt werden, es kann nur ein einziges Mal auf das Siegestreppchen steigen.



Wie auch die V 80, im Bild noch das Handmuster, schafften es viele Märklin-Neuheiten, die unsere Abstimmung noch spannender hätten machen können, nicht rechtzeitig zur Auslieferung.

Verkaufspreis geht, sondern um unsere Erwartungen (besonders auch aus Rückmeldungen von Lesern), wie viele Menschen sich insgesamt überhaupt dafür interessieren – unabhängig davon, ob sie sich ihren Wunsch auch tatsächlich erfüllen können. Sonst hätten Kleinserienhersteller hier wohl auch keine Gewinnchancen.

Aber gerade diese sind das Salz in der Suppe unseres Maßstabs und bereichern unsere Auswahl enorm. Gleichzeitig wecken sie Träume und regen viele Zetties an, durch Umbauten, Superungen oder vollständige Eigenkonstruktionen unsere Welt weiter zu bereichern und für Aufmerksamkeit zu sorgen.

Wer es am Ende schafft, liegt dabei nicht allein am Produzenten: Voraussetzung ist natürlich eine hervorragende und möglichst tadellose Umsetzung, doch vieles entscheidet sich erst im Kontext der Konkurrenten.

Dann zählen auch zusätzliche Faktoren wie eine innovative Ausstattung oder Fertigungstechnik, die grundsätzliche Bedeutung für den Gesamtmarkt (Stichwort: Lückenschluss) und auch das von uns geschätzte Verkaufspotenzial.

Den letztgenannten Begriff möchten wir noch dahingehend präzisieren, dass es dabei nicht allein um unsere Einschätzung angesichts eines bekannten

Damit haben wir einleitend wohl umrissen, welche Tragweite wir unseren Entscheidungen beimessen und warum wir mit Bedacht wählen möchten, nachdem wir ausgiebig diskutiert und Meinungen ausgetauscht haben. Jeden einzelnen Kandidaten möchten wir so im Folgenden vorstellen und anschließend auch unsere Wahl begründen.

Kategorie Lokomotiven

In unserer ersten Kategorie schien viel zu lange kaum Spannung aufzukommen: Keine einzige Formneuheit aus dem Hause Märklin kam zur Auslieferung. Die Diesellok V 80 schaffte es nicht vor dem Jahreswechsel in den Fachhandel, selbst das Insider-Modell 2016, die Tenderdampflok der Baureihe 80 machte wie auch der Kittel-Dampftriebwagen aus demselben Jahr nur durch Lieferterminverschiebungen von sich reden.

Doch es geht auch ohne Märklin! Verlass war hier immerhin auf die Kleinserienanbieter. Bahls Modelleisenbahnen lieferte die ersten Modelle seiner Baureihe 10 (Art.-Nr. 5010) auf Basis des früheren Märklin-Modells 8889 aus und sorgte für staunende Gesichter.



Eine äußerst gelungene Umsetzung mit großem Potenzial im Kernmarkt Deutschland ist die Baureihe 10 von Bahls Modelleisenbahnen (Art.-Nr. 5010), die 2017 mit nun vollbeweglicher Detailsteuerung ausgeliefert wurde.

Gegenüber den früheren Superungen legte sein Modell zum 60. Jubiläum des Vorbilds mit einer vollbeweglichen Detailsteuerung noch einmal gewaltig zu. Immerhin hat der „Schwarze Schwan“ mit zwei Gegenkurbeln und Schwingenstangen auf der Heizerseite ein ganz besonderes Triebwerk.

Für deutsche Modellbahner ist es besonders wichtig, weil die 10 001 als Höhepunkt und Abschluss des deutschen Dampflokbaus galt. Vom Blei-Akku im Tender zum Stützen der Lokbeleuchtung bei Generatorausfall abgesehen, bot sie schon keine technischen Neuerungen mehr. Allerdings sollte sie zusammenfassend zeigen, was im Dampflokbau mit den neuen Baugrundsätzen erreicht werden konnte und worden war.

Äußerlicher Ausdruck ihrer Besonderheit war auch die elegante Gestaltung mit Teilverkleidung und Zierlinien aus Aluminiumblechen. Obwohl bis 1959 noch Maschinen der Baureihe 23 gebaut wurden, wurde sie als letzte Dampflok(-Baureihe) der DB in Szene gesetzt. Nach ihr fand keine neu in Dienst gestellte Dampflok mehr besondere Beachtung, die Baureihe 10 dafür umso mehr.

Ihre besondere Rolle mit gefeiertem Höhepunkt, kurzem „Leben“ und fast schon tragischem Ende nach gerade mal zehnjähriger Dienstzeit machten sie zu einer wahren Legende. Schönheit ist bekanntlich Geschmacksache, aber eine deutsche DB-Anlage der Dampflokzeit ohne die Baureihe 10 ist undenkbar.

Im Umfeld zeitgemäßer Modelle mit vollständiger Steuerung drohte sie ins Abseits zu geraten, weil Märklins Lösung nicht unter die Schürze passt. Michael Bahls mit ausgewiesener Kernkompetenz für perfekte Dampflokmodelle ist es zu verdanken, dass auch sie weiter dabei sein darf und sein wird!

Antreten soll gegen sie der Rote Pfeil RAe 2/4 1001 der SBB (Art.-Nr. 01720) vom Vorjahressieger SMZ (Sondermodelle Z) aus Österreich. Die Spezialisten aus Wien zeigen beeindruckend hohe Innovationsfreude und haben modernste Fertigungstechniken im Zugriff, was sie bei feinsten Gravuren und lesbaren Anschriften unter den Kleinserienherstellern fast einmalig macht.

Das neben dem Krokodil populärste Schienenfahrzeug aus der Schweiz ist ein weiterer Beleg dafür, wie aufwändig und liebevoll SMZ seine Modelle gestaltet. Gezielt bedienen sie sich auch der Digitaltechnik und haben mit dem Leichtbautriebwagen einen weiteren Superlativ geschaffen.

Sondermodelle Z ist ein Motor und Aushängeschild für die Spurweite Z zugleich. Jede ihrer Neuheiten beweist, dass die technische Entwicklung nicht an unserer Baugröße vorbeigeht, sondern ganz im Gegenteil erheblich von ihr profitiert.

Die Freunde österreichischer Vorbilder oder in diesem Fall der Schweiz werden von der Großserie nicht gerade üppig bedacht. Hier sorgt auch der Rote Pfeil für einen Lückenschluss, dessen Bedeutung explizit zu würdigen ist.

Doch nur ein Modell kann gewinnen: Der Redaktionsentscheid fiel letztendlich einstimmig auf den „Schwarzen Schwan“ von Bahls Modelleisenbahnen. Letztendlich ist Deutschland der größte Absatzmarkt für die Spurweite Z. Und da wiegt eine heimische Dampflok, gerade im Zustand der Epoche III, mit Blick auf die Größe des Kundenkreises, die sie anzusprechen vermag, etwas schwerer. Der Begriff „Sahneschnittchen“ in diesem Zusammenhang gälte für den Roten Pfeil wohl gleichermaßen.

Unser Redakteur Joachim Ritter spricht im Abstimmverfahren sicher vielen aus der Seele, wenn er die Neubaudampflok als „optisch (...) wahrer Hingucker mit allem, was machbar und sinnvoll ist“ bezeichnet. Dazu passt obendrein auch noch folgendes Zitat: „Ich habe seit Jahren eine Bahls- Zehner. Die ist klasse, aber die neue ist mehr als das!“



Kategorie Wagen

Drei Modelle treten in der zweiten Rubrik gegeneinander an. Märklin ist hier glücklicherweise dabei, denn mit dem offenen Güterwagen Omm 52 der DB (Märklin, Art.-Nr. 86238) geht ein wichtiges und gelungenes Modell ins Rennen.

War dieser Wagentyp schon im Anfangsprogramm 1972 zu finden, so krankte er immer an der sichtbar zu groß geratenen Länge, weil sein Wagenkasten auf ein Standardfahrwerk gestülpt worden war. Schon lange war es nicht mehr zeitgemäß, doch Alternativen bestanden im Programm nicht.

Vorhandene Formen gehörten zu erheblich älteren Vorbildern, die bei Erscheinen dieser Gattung ihre Dienstzeit zum größten Teil schon hinter sich hatten, oder zu Vorlagen, die erst nach dem Ende der Dampflok beschafft wurden. Offene Wagen waren zu jener Zeit aber noch die zahlenstärkste Wagengattung.



Das zuletzt getestete Modell sollte zum großen Favoriten werden. Der Lokalbahnpackwagen nach Zeichnung 629 von Zcustomizer ist gerade in der Ausführung für die K.Bay.Stst.B. ein gelungenes und ebenso wichtiges Modell.

Wer vorbildgerecht seine Züge zusammenstellen wollte, steckte also in einem Dilemma, das sich nicht ohne spürbare Kompromisse auflösen ließ. Die einzige Alternative bot schließlich FR Freudenreich Feinwerktechnik mit dem Omm 55, der im Original nur wenige Jahre jünger war. Dies ist neben den fehlenden Umstellhebeln für die Bremsanlage das einzige, was die Chancen der Märklin-Neuheit senken kann.

Doch auch der gedeckte Wagen Gr 20, ein ehemaliger „Kassel“ aus den Beständen der DB (Art.-Nr. 49.334.141) und als Modell umgesetzt von FR Freudenreich Feinwerktechnik, ist nicht völlig frei von Fehlern. Er basiert auf dem Gehäuse des geschweißten „Oppeln“, erhielt aber ein neues Fahrwerk: Fertig war ein Waggon der Austauschbauart, der geschichtlich zwischen dem G 10 und dem „Oppeln“ steht.

Dies bereichert das Programm in vielerlei Hinsicht, denn die Gattung G war die zweitstärkste unter den Güterwagen. Auch hier ist Vielfalt willkommen und sorgt für Abwechslung im Zugverband. Doch um in

dieser Kategorie einen Sieg erringen zu können, zählen häufig auch Kleinigkeiten. Eine solche ist, dass dem Modell im Vergleich zum genieteten Vorbild die Knotenbleche abhandengekommen sind, weil das Spendermodelle des Gehäuses dank Schweißtechnik eben keine mehr hatte.

Diese Schwäche gibt sich der Packwagen GwL nach bayerischer Zeichnung 629 nicht. Wir haben für diese Auszeichnung stellvertretend die Ursprungsvariante der K.Bay.Sts.B ausgewählt, die zwischen 1888 und 1890 in 18 Exemplaren beschafft worden war. Umgesetzt hat sie Sascha Braun, besser bekannt als Zcustomizer.

Mit Speichenrädern, Stangenpuffern und einem Kleinviehkasten zwischen den Achsen hat er wirklich an alles gedacht, was diese Vorlage zur Länderbahnzeit auszeichnete. Auch auf die Frage nach dem „richtigen“ Grün hat er eine ansprechende Antwort gefunden.

Bedeutung im Markt erlangt dieser Waggon in zweierlei Hinsicht: Zum einen ist gerade die Epoche I im Personenwagenbereich eher unterversorgt, zum anderen gilt dies für Lokalbahnen noch in ganz besonderer Weise. Natürlich profitieren auch die Epochen II und III noch von diesem Modell.

Ein besonderer Umstand kommt begünstigend hinzu: Als Z-Modellbau seine Dampflok der Baureihe 98³, besser bekannt und beliebt als „Glaskasten“, auf den Markt brachte, gab es zu dieser urigen Dampflok gar keine passenden Lokalbahnwagen.

MKC aus Chemnitz wollte hier Abhilfe schaffen, doch offenbar führte der angedachte Weg nicht zum Erfolg. Während Dr. Andreas Scheibe auch das passende Gegenstück als „Motorlok“ ML 2/2 und sogar den „Urglaskasten“ nachlegte, bestand die Programmlücke im Waggonbereich fort.

Erst 2015 schloss sie sich dank Heckl Kleinserien, wir zeichneten die Zweiachser konsequent als Neuerscheinung des Jahres aus. Über die Marke Zcustomizer folgten wenig später von Sascha Braun ebenfalls zwei bayerische Lokalbahnwagen abweichender Bauart.

Doch zu einem Personenzug gehörten (bis in die Epoche IV) auch Packwagen, wozu es für Lokalbahnen unverändert kein Angebot gab. Diese Lücke wurde nun 2017 endlich geschlossen und damit können die drei Lokalbahndampflokomotiven zumindest in der Epoche I jetzt ordnungsgemäß bespannt werden.

Für die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft (Epoche II) gab es zudem auch eine Ausführung, die nur auf Bestellung gefertigt wurde. Was noch fehlt, sind 2.-Klasse- oder 3.-Klasse-Lokalbahnwagen für die Bundesbahn, die den Absatz des dazu passenden Gepäckwagens erst nachhaltig fördern werden. Das hat uns zur Auswahl der Länderbahnausführung des GwL veranlasst.



Und genau der hat am Ende auch die Redaktionsabstimmung gewonnen. Auch hier fiel die Entscheidung am Ende dann sogar einstimmig. Der Lückenschluss wurde damit explizit anerkannt, der Glaskasten hat nun endlich einen vollständigen Zug zu ziehen – zumindest in der Epoche I.

Kategorie Zubehör

Die vielleicht die schwierigste Rubrik für uns ist wegen der höchst unterschiedlichen Kandidaten diejenige fürs Zubehör. Von Figuren über Autos bis hin zu Gebäuden und anderen Bauwerken ist hier nahezu alles zu berücksichtigen, was nicht in irgendeiner Weise angetrieben oder mit technischen Funktionen ausgestattet ist.

Und so geben die Kandidaten auch 2017 wieder ein sehr buntes Bild ab. Wir sind mit der Figurenpackung „Passanten“ von Noch (Art.-Nr. 44202) gestartet. Zum Jubiläum im Wangener Zubehörprogramm erschien gleich ein ganzes Sortiment im Maßstab 1:220.

Während uns die Kühe in Gestalt und Fleckenverlauf nicht so gut gefallen haben, begrüßten wir die verschiedenen Menschennachbildungen umso mehr: So fanden wir bislang unbekannte Körperhaltungen und Leibesproportionen. Während Merten-Figuren traditionell dürr waren und Preiser eher schlanke Figuren bevorzugt, setzt Noch auf eine üppigere Leibesfülle.

Bleiben die Gravuren von Kleidung und Gesichtern auch noch hinter Preiser zurück, so hat uns die sinnvolle Anreicherung der Auswahl durch Noch überzeugt.

Immerhin ist es mit Figuren wie auch mit Bäumen: Ein Modellbahner braucht am Ende Hunderte, wenn nicht gar Tausende, um ein glaubhaftes Bild zu gestalten.

Ein Zeugnis moderner Architekturbausätze legt die eingleisige Vorflutbrücke von Märklin (Art.-Nr. 89759) ab. Im eigenen Programm schloss sie eine Lücke.



Wie bunt die Kategorie Zubehör angelegt ist, zeigt auch Märklins eingleisige Vorflutbrücke, die ein Beispiel für die besonders gut gelungenen Bausätze des Jahres 2017 ist.

In resedagrüner Farbe und mit feinen Knotenblechen sowie filigranen Geländern wird sie zum kleinen Blickfang. Ihre Stabilität erscheint nicht geringer als die früherer Polystyrolbausätze und gleichzeitig eignet sie sich als Anfängerbausatz. Herz, was willst Du mehr?

Im Bereich dieser Technologie hat sich viel getan und so erscheint es fast schon wie ein Wunder, dass nicht auch der schöne Bauernhof im 1zu220-Programm, umgesetzt von Archistories, nominiert wurde. Immerhin halten ihn auch viele Leser für den schönsten Bauernhof, der je im Maßstab 1:220 realisiert wurde und die Qualität aus Hannover ist eh über jeden Zweifel erhaben.

Doch er reiht sich ein in eine lange Liste an Bauernhöfen, die es für die Spur Z schon gab oder immer noch gibt. Anders ist das bei der Trinkhalle oder – je nach Sprachgebrauch - dem Kiosk der Modellbahn-Union (Art.-Nr. MU-ZH00037). Zu einem derart typischen Gebäude vergangener Jahrzehnte bestand zuvor komplette Fehlanzeige.

Das war eigentlich gar nicht vorstellbar, sind doch die meisten Anlagen genau in der Zeit angesiedelt, als solche Verkaufsstellen noch an jeder Ecke standen. Wird das Modell auch noch so liebevoll und gelungen umgesetzt, nachdem eine ansprechende Vorlage gefunden wurde, dann wird eine Nominierung zur Pflicht, der Kandidat zum heißen Titelanwärter.

Doch was wäre Bahls' Zehner und noch viel mehr ein ansonsten ungesupertes Märklin-Modell der letzten DB-Schnellzugdampflok ohne die filigranen und bestens gelungenen Fenstereinsätze von HOS Modellbahntechnik?

Dass der Weg der Umsetzung loser Rahmen zum Aufkleben auf den Scheibeneinsatz gut war, ist daran abzulesen, dass der Dampflokpezialist diesen Ansatz nun dankbar selbst aufgreift. Doch für Heinz O. Schramm bleiben noch genug Modelle, die seine Zurüstteile bestens vertragen können. Nicht jeder Zettie wird sich schließlich für eine vollbewegliche Detailsteuerung entscheiden.



Heinz O. Schramm hat auch für alle diejenigen, die ihr Märklin-Modell nicht komplett supern möchten, das perfekte Zurüstteil entwickelt. Dafür geht die Auszeichnung in der Kategorie Zubehör an HOS Modellbahntechnik.

Und so haben wir die hinterglaste Ausführung (Art.-Nr. ZU21) ausgewählt und nominiert. Nur mit diesem kleinen Zurüstsatz, bestehend aus gerade mal vier Teilen für beide Führerstandsseitenfenster und die jeweils danebenliegende Tür, gewinnt auch das Basismodell aus dem Hause Märklin enorm hinzu. Den Spitznamen der „Unvollendeten“ können wir dank HOS Modellbahntechnik dann geschwind vergessen.

In der abschließenden Bewertung der nominierten Produkte bedurfte es langen Überlegens. Nach ausgiebiger Beratung konnten sich die Redakteure aber auch hier auf ein einstimmiges Votum einigen. Entschieden haben wir uns für die verglasten Fenstereinsätze zur Baureihe 10 von HOS Modellbahntechnik (ZU 21).

In einem leidenschaftlichen Vortrag für Heinz O. Schramm fiel der Begriff „zaubern“ mit Blick auf die kleinen Notwendigkeiten, die er liebevoll umsetzt. Meist genügt eine Nachfrage und Wünsche werden unkompliziert umgesetzt. So war es auch hier, und viele Zetties werden davon hoffentlich profitieren! Die Baureihe 10 wird damit in doppelter Hinsicht zum Abräumer der diesjährigen Abstimmung.

Kategorie Technik

Und wie sieht es bei der Technik aus? Auch hier mischt HOS Modellbahntechnik kräftig mit! Im Rennen ist hier die DRG-Einheitsfahrleitung 1928. Nachdem sich Dieter Heckl aus diesem Segment offenbar zurückziehen will, hat Heinz O. Schramm sich aufgemacht, diese Lücke gleich wieder zu schließen.

Auch er entschied sich für eine Oberleitung, die nicht nur zu Bundesbahn-Zeiten noch zu sehen war, sondern bereits bei der Reichsbahn zunehmende Verbreitung fand. Einzig die Epoche I bleibt unbedient, in der Epoche IV war sie hingegen schon wieder selten zu sehen.

Zur feinen Gestaltung gesellt sich bei HOS Modellbahntechnik eine gute Stabilität, die auch eine Berührung verzeiht, damit Lokomotiven nicht zwingend ohne anliegenden Stromabnehmer fahren müssen – passende Haken zum Fixieren gibt es aber auch an dieser Stelle. Eine leichte Verarbeitung, die auf das Können möglichst vieler Modellbahner Rücksicht nimmt, war Pflicht bei der Entwicklung.



Das Z-Car-System von KK Produkcja hat die Zetties 2017 so nachhaltig bewegt und angeregt wie lange keine Technik-Neuheit mehr.

Das einzige, was sich diesem Produkt daher entgegenbringen lässt, ist die Auswahl derselben Vorbildkonstruktion, die Heckl Kleinserien zuvor angeboten hat. Enorm reichhaltig ist aber auch das Vorbildangebot nicht, sofern nicht Betonmasten für modernste Einsätze ausgewählt werden sollen.

Das muss den zweiten Kandidaten nicht kümmern. Ein funktionierendes Z-Car-System ist schließlich etwas ganz Besonderes und die Innovation von KK Produkcja aus Polen erlaubt es, so ziemlich jedes größere Straßenfahrzeug im Maßstab 1:220 zu motorisieren.

Kurz vor dem Jahreswechsel war das erste Fahrwerk zu sehen, das unter ein LKW-Modell von Kibri passt. Auch der Actros von Herpa dürfte so bald in Bewegung geraten. Auf den Punkt gebracht heißt das, wir sind in der Spurweite Z am selben Punkt wie die Nenngröße H0 angekommen. Wer hätte das noch vor fünf Jahren für möglich gehalten?

In kürzester Zeit hat sich eine ungeheure Dynamik entwickelt: Nur Bewegung reicht den meisten schon nicht mehr, umgesetzt wurden längst auch Fahrzeugbeleuchtungen, während andere dazu noch digitale

Steuerungsmöglichkeiten ausloten. Einen wahren Schub an Innovation hat der Hersteller hier ausgelöst und begleitetet ihn auch nach Kräften.

Oliver Kessler hat unsere Baugröße damit weiter salonfähig gemacht und sicher gleichzeitig nebenbei auch noch dafür gesorgt, dass im Maßstab 1:87 selbst kleinste Automodelle das Fahren erlernen werden – ein Nebeneffekt dessen, was sich bei uns tut.

Die beeindruckende Dynamik, die das Autofahrssystem für die Spurweite Z ausgelöst hat, abzulesen an den vielen laufenden Projekten dazu, hat die Redaktion ebenfalls zum einstimmigen Votum für die KK Produca bewogen. Unter den technischen Entwicklungen der letzten Jahre sticht ihre Neuheit ganz besonders heraus.

Kategorie Literatur

Im Bereich der Literatur waren es 2017 weniger die rezensierten Bücher, die so auffällig hervorstachen, dass sie eine Nominierung erhalten hätten. Das spricht nicht gegen ihre Qualität, sondern vor allem dafür, dass andere Werke den größten Nutzen für Zetties stiften konnten.

Die DVD „Die DB in den 80er Jahren“ vom EK-Verlag (Best.-Nr. 8406) ist ein hervorragendes Beispiel dafür. Die behandelte Zeit gehört zur Epoche IV, für die eine große Auswahl an Modellen angeboten wird. Doch auch die letzten Jahre dieses Zeitraums liegen fast drei Dekaden zurück.

Erinnerungen können trügen und nichts wäre peinlicher, als auf der Anlage etwas verfälscht wiedergegeben zu haben, sobald etwas derart auffällt. Neben Büchern können da vor allem auch dokumentarische Filmaufzeichnungen helfen, sich in vergangene Zeiten wieder einzufinden und deren Erscheinungsbild zu prüfen. Der nominierte EK-Filmbeitrag tut das in besonderer Weise.

Doch mit „Die Volmetalbahn“ hat es auch ein Buchtitel aus dem Sutton-Verlag (ISBN 978-3-95400-849-0) in den Kreis der Nominierten geschafft. Gründlich recherchiert und sauber dokumentiert, gibt der Autor darin die Streckengeschichte wieder und sorgt sogar für unerwartete Überraschungen, genannt sei der Einsatz der Baureihe 96 aus früheren Bayern-Beständen im Sauerland.

Das Buch macht Mut, auch mal etwas Ungewöhnliches zu wagen, wenn es dokumentiert ist oder glaubhaft vermittelt werden kann. Immerhin darf auf der Modelleisenbahn auch mal etwas Künstlerfreiheit herrschen. Wie es aber auf der Bahn oder rechts und links der Trassen auszusehen hat, lässt sich im nominierten Buch nachsehen.

Angenehm überrascht hat uns die DVD „Mythos Fischzug Sg 5321“ von der VG Bahn (ISBN 978-3-89580-964-4). Gerd Kramer hatte sich schon in den Achtzigern in einem Fotoband mit diesem Zug beschäftigt, einige Aufnahmen hatten wir in guter Erinnerung.



Wir finden, ein Kühlwagenzug ist schon etwas Besonderes, das gilt auch für die Umsetzung im Kleinen. Mitgegeben wurde uns die Erkenntnis, dass ein „Fischzug“ nicht allein aus weißen Wagen bestehen muss und auch andere, äußerst interessante und damit abwechslungsreiche Fracht befördern kann. Offenbar wurden für die Weiterbeförderung ja zwei Güterzüge miteinander verbunden.

Auch bei der Bespannung haben wir aufschlussreiche Erkenntnisse erlangt, so machte auch die Baureihe 23 neben der Fünziger eine gute Figur im Schnellgüterzugdienst. Weitere schöne Aufnahmen anderer Baureihen kamen hinzu, entscheidend war aber das Gelernte zur bevorzugten Behandlung des Zuges mit der schnell verderblichen Fracht. Schnell war deshalb klar, dass wir es hier mit einem ganz besonderen Favoriten zu tun haben.

Bei dieser Kategorie schien die Entscheidung am engsten, ein Patt ergäbe sich, wenn sich jeder Redakteur für einen anderen Titel entscheidet. So mussten wir in uns gehen und abwägen: Wer hat selbst gelesen oder geschaut, rezensiert, wer ließ sich quasi aus zweiter Hand aufsetzen?

So ergab sich aus dem Kopf-an-Kopf-Rennen eine Festlegung bei zwei Redakteuren und eine Stimmhaltung trotz Tendenz, die allerdings auch zum Gewinner ging: Durchgesetzt hat sich die DVD „Mythos Fischzug Sg 5321“ von der VG Bahn.

Kategorie „Gesamtwerk“

In den letzten Jahren haben wir nahezu regelmäßig eine Person oder Firma gefunden, deren Einsatz für die Spurweite Z sich als Gesamtwerk auszeichnen lässt. Wir möchten damit besondere Aufmerksamkeit auf sie lenken und ihr Tun würdigen.



So sieht unser Preisträger aus, dessen Gesamtwerk wir heute ehren möchten. Es „erwischt“ ihn überraschend, denn sein Portraitfoto haben wir uns mit einem Vorwand besorgt.
Foto: Eigenbild

Dennoch legen wir Wert darauf, dass wir immer mal wieder Jahre auslassen werden. Schließlich suchen wir nicht gezielt nach jemandem, sondern wir warten auch den passenden Anlass ab.

Das kann der Ruhestand sein, in den sich jemand verabschiedet oder auch ein besonderes Jubiläum. Nur eines möchten wir eigentlich nicht: Unsere Ehrung soll nicht posthum erfolgen, denn wir möchten es den oder die Ausgezeichneten schon wissen lassen und auch persönlich gratulieren können.

2017 wäre es naheliegend gewesen, den gesamten Stammtisch Untereschbach e.V. als juristische Person auszuzeichnen – der Verein hätte es allemal verdient. Die Laudatio haben wir quasi bereits im Bericht über Euer Jubiläum geschrieben. Und doch müssen wir nun schreiben: Ihr müsst noch warten!

Der Grund dafür liegt zum einen nicht und zum anderen doch bei Euch. Das Erstgeschriebene bezieht sich auf eine Entwicklung und einen Durchbruch, der zum Jahresanfang nicht erkennbar oder absehbar war. Doch ein erheblicher Teil dessen, was da auf uns zukam, hat in Euren Reihen seinen Ursprung.

In der Kategorie Technik haben wir es treffend beschrieben, was uns ganz besonders beschäftigt hat und Wahrnehmung auch außerhalb unseres Kreises

schaffen wird. Mit dem, was es nun zu kaufen gibt, hat sich Euer Stammtischbruder Hermann Kammler jahrelang beschäftigt, getüftelt und schließlich den Durchbruch geschafft.

Unter der Flagge Eures Vereins hat er sein Werk, eine Adaption des Faller-Car-Systems für die Belange und besonderen Anforderungen der Spur Z, erstmals der Öffentlichkeit vorführen können.

Er hat auf Basis vieler Versuche eine Weiterentwicklung gewagt und Grundlagen für eine Kleinserienlösung geschaffen, die sich nach unserer Einschätzung schnell verbreiten wird.

Lieber Hermann Kammler, diese Leistung erkennen wir ausdrücklich und einstimmig an und zeichnen Deine „Grundlagenforschung“ und Entwicklungsarbeit als Gesamtwerk 2017 aus.

Den persönlichen Glückwunsch mit Urkundenüberreichung und Foto holen wir in Altenbeken nach.

Heute dürfen wir Dich, vermutlich völlig unvorbereitet, mit unserer Auszeichnung überraschen.

Schlusswort

Verdiente Produkte und Leistungen, das möchten wir hier auszeichnen. Doch vergessen Sie nicht, dass nicht nur lobenswert ist, wer oder was es aufs Siebertreppchen geschafft hat. Eine Nominierung ist in der Fülle an Neuheiten schon eine Ehrung für sich.

Dafür reicht es nicht, ein gutes Produkt zu kreieren, vielmehr zählen dafür auch seine Marktbedeutung und das von uns geschätzte Potenzial. Doch am Ende kann nur einer gewinnen, wie es häufig auch im Sport ist.

Die Wahl fiel uns auch für das zurückliegende Jahr 2017 schwer und erforderte einen regen Austausch vor der Abstimmung. Einige der Ausgezeichneten werden mit dem Siegel wieder stolz werben, das ist ja auch ausdrücklich gewünscht.

Es soll Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, Orientierung bieten, die Ausgezeichneten stolz machen und sie zu neuen Spitzenleistungen motivieren. Wer an der letzten Hürde gescheitert ist, soll ebenso nicht verzagen und mutig für neue Anläufe sein.



Wer aufmerksam die Artikel der letzten Jahre verfolgt, der wird heiße Titelanwärter längst kennen. Uns von Neuheiten zu überzeugen, ist fast schon eine Disziplin im sportlich ausgetragenen Wettlauf um beste Produkte geworden.

Und genau darauf sind auch wir ein bisschen stolz, können wir doch eine hohe und weiter steigende Qualität an Modellbahnartikeln so auch ein wenig fördern. Wir sind gespannt, wer 2018 das Rennen in den einzelnen Kategorien machen wird! Bis dahin heißt es aber erst mal allen Ausgezeichneten herzlich zu gratulieren!

Die Seiten unserer Gewinner:

<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

<http://www.hos-modellbahntechnik.de>

<https://shop.vgbahn.info>

<http://z-car-system.de/>

<http://www.zcustomizer.de>



**Manufaktur für Kleinserien
CMK Modellbau Klingenhöfer**

Figuren Dioramen Bausätze Ätzteile
im Maßstab 1:220 - Spur Z -

für Liebhaber und Sammler

Creativ Modellbau Klingenhöfer
Michael Klingenhöfer, Körberstr.7, 50999 Köln
Deutschland
Tel.: +49 (0)2236-872351
Mobil: +49 (0)1577-4173268
Email: creativmodellbau@gmx.de
Webseite: www.klingenhoefer.com



Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Traditionelle Neujahrsgrüße aus der Schweiz:

Ihr habt die Messlatte im 2017 wieder sehr hoch gesetzt, besten Dank für die informativen Berichte im Magazin - ich wünsche euch allen einen guten Jahresbeginn!

Martin Zimmermann, per E-Mail



Perfekt in Szene gesetzt wurde die gesuperte Baureihe 132 der Deutschen Reichsbahn neben einer Schwesterlok der Baureihe 243 für den traditionellen Neujahrsgruß an unsere Redaktion und Leser. Foto: Martin Zimmermann

Unser Jahresschwerpunktthema 2018:

Wie auch in früheren Jahren wollen wir 2018 ein Thema im Rahmen unserer Berichterstattung ganz besonders in den Fokus stellen. Ausgewählt haben wir dieses Mal eines, das auch in der Spurweite Z zunehmend an Bedeutung gewinnt und trotz Interesses dennoch für Unsicherheiten bei dem einen oder anderen sorgt: die Digitaltechnik.

Nachdem wir den „e-Train Controller“ von Rokuhan als erste Digitalzentrale eines Vollsortimenters für unsere Baugröße vorgestellt und getestet haben, stellten wir nicht nur kontroverse Diskussionen fest. Schnell wurde klar, dass die Digitaltechnik auch und gerade für die Nenngröße Z ein immer wichtigeres Thema wird, nachdem Märklin sich auch 30 Jahre nach seiner Ankündigung immer noch zurückhält.

Längst wird in allen Maßstäben quasi „ab Werk“ digital gefahren und gesteuert, allein in der Spur Z sind die Kunden noch auf Digitalspezialisten und Eigenarbeit angewiesen. In Japan wurde der Aufschlag gemacht, genau das endlich zu ändern.



Die Digital-Technik gewinnt zusehends an Bedeutung – auch in der Spurweite Z. Doch nicht alle Modellbahner werden auf dem Weg dorthin abgeholt und mit Basiswissen versorgt. Wir möchten das 2018 mit unserem Jahresschwerpunktthema ändern.

Das zeigt uns aber auch umso deutlicher, dass hier großer Nachhol- und Erklärungsbedarf bei vielen Zetties besteht: Viele Modellbahner fühlen sich von den Medien nicht „abgeholt“, weil zu viel Wissen vorausgesetzt wird. Die Vorteile einer digitalen Steuerung erleben sie hingegen fast täglich und würden sich diese selbst zu eigen machen. Genau da wird unser Ansatzpunkt sein!

Wir haben als kompetenten Autor für diese Reihe Andreas Hagendorf gewinnen können, der mit Chefredakteur Holger Späing seit Kindertagen bekannt ist und als Freund von Claudius Veit heute aktiv dessen Firma Velmo, einen Digitalpionier der Spurweite Z, unterstützt.

Beginnen werden wir das Jahresschwerpunktthema voraussichtlich im April mit Basiswissen: Wir werden in die Grundlagen der Elektrik eintauchen, elektrische Einheiten erklären und den Unterschied von Gleich- und Wechselstrom veranschaulichen.

Darauf aufbauend soll vermittelt werden, wie in einem elektrischen Strom Informationen (Daten) verschlüsselt werden können, bevor wir die verschiedenen Digitalprotokolle mit ihren Vor- und Nachteilen gegenüberstellen.

Später werden wir dann auch einen Blick über den Markt und das vorhandene Angebot werfen, um zu zeigen, welche Produkte für die Spurweite Z geeignet sind oder perspektivisch interessant werden könnten. Mit Stephan Bauer haben wir eine weitere Person, die sich hier kompetent einbringen kann.

Freuen wird es die Redaktion und unsere Autoren, wenn Sie uns Wünsche und Meinungen zukommen lassen, gern auch immer wieder begleitend zu den einzelnen Artikeln dieser Reihe. Wir möchten schließlich auch deutlich aufzeigen, dass an dieser Stelle viel von den Herstellern, allen voran Märklin, unerkanntes Potenzial für künftige Entwicklungen steckt und den engen Kontakt zu den Anbietern suchen.

Neu vor der Messe bei Archistories:

Frank Drees kann es nicht abwarten und stellt seine erste Neuheit 2018 schon jetzt in den elektronischen Vertrieb ein. Das folgend genannte Modell ist in Europa aber ausschließlich im Eigenvertrieb (<http://www.archistories-shop.de>) zu erwerben und wird nicht über Partner angeboten!

Beim Architekturbausatz „Kühlturm 'Sanders-Werke““ (Art.-Nr. 701171) handelt es sich um ein ganz besonderes Modell, denn mit dem imposanten und weithin sichtbaren Gebäude wird das noch junge Thema des Werkanlagenbaus ausgebaut.



Dampfende Kühltürme macht Archistories nun auch im Maßstab 1:220 möglich. Passend zu den Sanders-Werken wird das Werkanlagen-Bauthema sinnvoll erweitert. Foto: Archistories

Der mächtige, jedoch mit filigranen Komponenten aufwändig ausgestaltete Baukörper vermittelt einen beeindruckend industriellen Charakter, von dem das Geschehen rechts und links der Bahntrasse profitiert. Als Besonderheit ist der Bausatz mit einem Seuthe-Dampferzeuger (inkl. 10 ml Dampfdessillat) ausgestattet.

Wie alle Bausätze von Archistories ist auch dieser aus hochwertigem, durchgefärbtem Hartkarton hergestellt worden. Spuren kondensierenden Dampfes schlagen nicht durch die Kühlturmwände durch, wie eigene Testreihen des Herstellers ergeben haben. Die Maße des fertigen Turmes betragen etwa 85 x 110 mm (Durchmesser x Höhe).

Aktuelles zum neuen Märklineum:

Auf der Touristikmesse CMT in Stuttgart stellten Stuttgart-Marketing, das Stadtmarketing Göppingen und Märklin mit Infowänden und einer Modellbahnanlage das neue, im Bau befindliche Firmenmuseum Märklins als künftige Tourismusattraktion vor.

Die Weltmarke Märklin müsse in einem Atemzug mit der Mercedes-Welt und dem Porsche-Museum in Stuttgart genannt werden, erklärte die Prokuristin von Stuttgart-Marketing, Andrea Gehlach, das gemeinsame Ziel gegenüber der Stuttgarter Zeitung.

Märklins geschäftsführender Gesellschafter Florian Sieber kündigte eine Kooperation mit dem Steiff-Museum in Giengen an der Brenz sowie das Beantragen eines touristischen Hinweisschilds an der Bundesstraße 10 als Haupteinfallstraße für Göppingen an.

Besucherpotenzial sehen die Beteiligten der Messepräsentation vor allem bei Gästen aus dem angelsächsischen Raum, die vom Thema Luxusautos angezogen werden. Das Marketing soll deshalb in den nächsten Jahren gezielt auf Märklin und Göppingen als Spielzeugstadt fokussiert werden.

Der erste Bauabschnitt des Märklineums soll bereits im Juli 2018 kurz vor den Sommerferien eröffnet werden. Zu Beginn umfasst es den Museumsverkauf mit der Fundgrube, eine Anlaufstelle für Reparaturen und ein Bistro. Ende 2019 sollen die Ausstellungsflächen folgen und auch Firmenschätze aus dem Turmzimmer gezeigt werden. Wie wir berichtet hatten, gehört zur endgültigen Ausbaustufe auch eine zweistöckige Gebirgseisenbahnanlage.

Die aktuellen Neuheiten von American Z Line:

Als erste Farbvariante der schweren Diesellok GE ES44AC im neuen Jahr hat AZL eine Union-Pacific-Version mit Aufschrift „Building America“ und großer US-Flagge auf den Seitenwänden ausgeliefert. Drei Betriebsnummern der UP-Lokomotiven werden von ihr angeboten (62400-1 bis -3). Weiter geht es mit einer Nostalgie-Lackierung der NS für die ehemalige Norfolk & Western (62411-7).



Der RDC-Triebwagen erscheint diesen Monat in der Gestaltung der Canadian Pacific. Foto: AZL / Ztrack

Die kleinere EMD GP30 kommt zeitgleich mit zwei Betriebsnummern in einer von weißer Farbe geprägten SOO-Line-Gestaltung (62114-1 / -2) auf den Markt. Zu ihr gesellt sich noch die ansprechende Ausführung des RDC-Budd-Triebwagens mit Anschriften der Canadian Pacific (62219-1 bis -3).

Bei den gedeckten 40-Fuß-Wagen mit außenliegendem Kastengerippe ist nun die Gestaltung für CB&Q mit einem Einzelwagen (903104-1), einer Zweier- (903174-1) und zwei Viererpackungen (913104-1 / -2) an der Reihe.

Weiter geht es zudem bei den mit aktueller AZL-Kupplung nachgerüsteten und nun zu Einzelwagen umgepackten, gedeckten 60-Fuß-Gunderson-Güterwagen aus dem Erstauslieferungsjahr 2008 (91403-1 bis -4). Diese hohe Bauart wird im rotbraunen Lack mit Anschriften der Union Pacific angeboten.

Eine gelungen wirkende und im hohen Preissegment angesiedelte Formneuheit ist die dieselhydraulische Lok ML-4000, die von Krauss-Maffei in einer Erstauflage von sechs Exemplaren gebaut und in die Vereinigten Staaten exportiert wurde – jeweils drei Maschinen an die Rio Grande und die Southern Pacific.

AZL legt in einmaliger Auflage 90 Modelle auf, die in Messingbauweise umgesetzt wurden und sich auf die beiden Bahnverwaltungen und drei Betriebsnummern verteilen. Jeweils 10 Exemplare pro D&RGW-

und 20 je SP-Betriebsnummer sind im Angebot. Wir stellen das Vorbild und die AZL-Umsetzung in der Februar-Ausgabe im Rahmen unserer Messeberichterstattung noch etwas ausführlicher vor.

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



In hochwertiger Messingausführung erscheinen als Formneuheiten zwei Ausführungen der von Kraus-Maffei gebauten ML-4000. Foto: AZL / Ztrack

Neues zu FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Im Februar lieferbar werden soll eine neue, von Passmann entwickelte Lichtplatine für die 1960-Talsvagn-Reihe von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Es hatte sich gezeigt, dass die ursprünglich vorgesehene Platine Z12 in an Sollbruchstellen gekürzter Ausführung nicht optimal ist.

Sie passte zwar in die Dachausparung, aber die Inneneinrichtung musste für sie an einigen Stellen nachgearbeitet werden. Teile der Platine wurden dadurch an den Fenstern sichtbar und zudem war die Ausleuchtung des Inneren wegen der Abteiltrennwände ungleichmäßig. Mit dem neuen Produkt ist damit Schluss!

11 warmweiße LED sorgen künftig für gleichmäßig verteiltes Licht in den Abteilen der schwedischen Reisezugwagen. Sogar ein Goldcap-Ladespeicher ließ sich im fensterlosen Vorraum der Toilette verstauen, was auch ihn unsichtbar macht. Den Einbau kann jeder Modellbahner dank entfallender Arbeiten an der Inneneinrichtung und mit Hilfe der beiliegenden Anleitung selbst vornehmen. Erläutert wird darin auch, wie das Waggongehäuse zu öffnen ist.

Gegen einen Aufpreis lassen sich beleuchtete Modelle dieser Reihe aber auch ab Werk bei FR Freudenreich Feinwerktechnik bestellen.

Viel Glück fürs Jahr 2018 wünscht C-M-K:

Besser lassen sich Neujahrswünsche und -grüße an die Kunden wohl nicht vermitteln: Creativ-Modellbau Klingenhöfer haben zum Jahresauftakt einen Schornsteinfeger mit Leiter und Glücksschwein (Art.-Nr. SD02) aufgelegt und in ihren elektronischen Vertrieb gestellt:



Schornsteinfeger, Glücksschwein und Kleeblatt verpacken Neujahrsgüße in besonderer Weise. Foto: Klingenhöfer

<http://www.klingenhoefer.com/epages/63410805.sf/?ObjectPath=/Shops/63410805/Products/SD02>

Neben dem Schornsteinfeger mit Leiter und Schwein gehört noch ein Kleeblatt-Aufkleber zum Lieferumfang, denn aller guten Dinge sind bekanntlich drei.

Märklin-Auslieferungen zum Jahreswechsel:

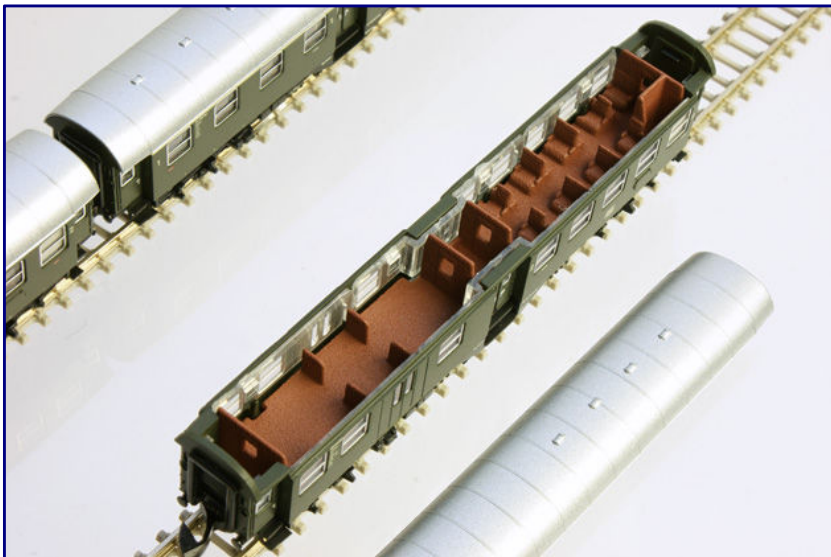
Erst mit dem Ende des Weihnachtsgeschäfts haben Märklins Auslieferungen wieder an Fahrt gewonnen. So ist die als Nürnberger Messmodell 2017 aufgelegte, schwere Güterzuglokomotive E 94 in schwarzer Lackierung anlässlich des 200. Geburtstags von Firmengründer Theodor Friedrich Wilhelm Märklin (Art.-Nr. 88228) fertig geworden. Sie wird vom neuen Glockenankermotor mit Schwungmasse angetrieben.

Auf die Schienen rollt jetzt auch der purpurrote Dauerbrenner V 100²⁰ der DB, der in dieser jüngsten Auflage zwei Altbauniederbordwagen X 05 vorgespannt ist (81699), von denen einer ein Bremserhaus trägt. Als passendes Ladegut finden sich auf ihnen ein rotes und blaues Dreirad vom Typ Tempo Hanseat, wie sie bei Erscheinen der Lokomotive schon gar nicht mehr hergestellt wurden.



Der kürzeste Güterzug, den Märklin jemals herausgebracht, wird von einer V 100²⁰ geschleppt (Art.-Nr. 81699). Auf den beiden Niederbordwagen der Gattung X 05 sind zwei Dreiräder verladen.

Eine Aufwertung haben die vierachsigen Umbauwagen erfahren. Sie besitzen nun im 3D-Druckverfahren hergestellte Inneneinrichtungen, die die braune Kunstlederbestuhlung wiedergeben. Die zur V 80 aufgelegte Wagenpackung (87530) enthält vier Exemplare, die unverändert Minden-Deutz-Drehgestelle haben. Neben der früheren Westerland-Packung sind sie die bislang einzigen mit Epoche-III-Beschriftung und flaschengrüner Lackierung.



Die Umbauwagen der jüngsten Auflage (87530) sind flaschengrün lackiert und besitzen nun eine Inneneinrichtung.

Etwas Besonderes ist die einst als „Osterei“ bezeichnete 220 012-9 in ozeanblau-elfenbeinfarbener Lackierung (88202). Ihr Fahrwerk wurde überarbeitet und wird nun vom neuen Glockenankermotor mit Schwungmasse angetrieben.

Korrekt ist übrigens das gegenüber dem Handmuster geänderte DB-Logo auf den Seiten: Ihm fehlt der zweite, dünnere Rahmen, womit die Darstellung den Fahrzeugen der V-160-Familie in purpurroter Farbe ähnelt.

Ein paar Vorbildinformationen möchten wir zu diesem Modell, das einen (noch auszuliefernden) Heckeneilzug ziehen soll, gerne mitgeben. Die Vorbildlok war eine von nur drei Maschinen der Baureihe 220, die nach dem Farbkonzept von 1975 gestaltet wurden. Alle drei Lokomotiven wiesen zudem eine unterschiedliche Beschriftungsweise auf.

Das Vorbild des Märklin-Modells erhielt bereits am 4. März 1975 eine Hauptuntersuchung, in dessen Rahmen sie neu lackiert wurde. Wie ihre Schwesterlok 220 023-6 besaß sie eine kleine Frontklappe, ab

Das Vorbild des Märklin-Modells erhielt bereits am 4. März 1975 eine Hauptuntersuchung, in dessen Rahmen sie neu lackiert wurde. Wie ihre Schwesterlok 220 023-6 besaß sie eine kleine Frontklappe, ab

220 056-6 war eine größere eingebaut. Größe und Lüftungsschlitzanordnung in diesen Klappen sorgten für Probleme beim Anbringen von DB-Keks und Betriebsnummer, was zu den Abweichungen führte.

Die genannten Anschriften befanden sich bei 220 012-9 auf ozeanblauem Grund. Die Betriebsnummer ließ sich an der Front aber nur im unteren Bereich der Klappe anbringen, der DB-Keks rutsche darüber. Der Grund für die von den Vorschriften abweichende Keks-Gestaltung an den Seiten ist hingegen nicht nachvollziehbar.

Korrigieren müssen wir allerdings noch eine Beschreibung aus der letzten Ausgabe: Entgegen den Erläuterungen Märklins zur Spielwarenmesse (vgl. **Trainini®** 2/2017) und unseres ersten Eindrucks vom ausgelieferten Modell läuft der Tender aus der Güterzugpackung 87371 nicht auf dem erheblich besser detaillierten Fahrwerk des Öltenders.

Verwendet wurde nicht nur der längst von vielen Schwächen gezeichnete Aufbau des 46 Jahre alten Tenders, sondern auch sein von Anfang an mit ihm „verheiratetes“ Fahrwerk ohne Durchbrüche. Dank der werksseitigen Patina kommen seine Gravuren dieses Mal aber besser zur Geltung, wovon wir uns zunächst täuschen ließen.

Trainini Index 2017 bereitgestellt:

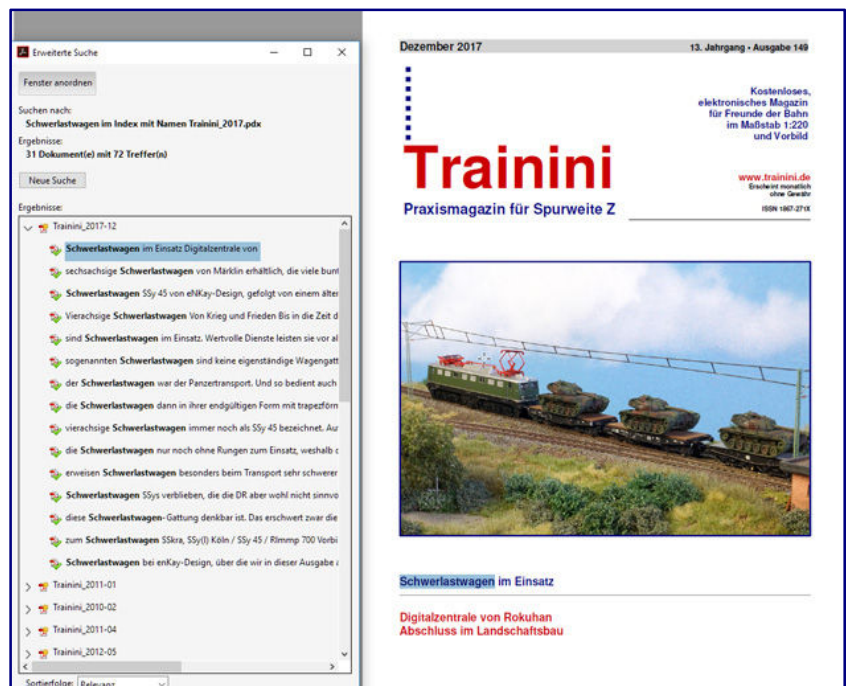
Das elektronische Hilfsmittel für die Beitragssuche in mittlerweile dreizehn abgeschlossenen Jahrgängen von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z** ist der von Axel Reimann (<http://www.ersatzteile-1zu220.de>) bereitgestellte **Trainini Index 2017**.

Das dafür erforderliche ZIP-Archiv steht seit rund zwei Wochen auf unseren Seiten zum Herunterladen bereit. Der Inhalt, eine Datei mit dem Namen Trainini_2017.pdx und ein Ordner namens „Trainini_2017“ mit zwei enthaltenen Indexdateien ist auf einem beliebigen Rechnerlaufwerk abzulegen.

Die Monatsausgaben sind dann auf derselben Verzeichnisebene in nach Jahreszahlen getrennten Ordnern abzulegen. Diese tragen als Bezeichnung also beispielsweise „2017“ für den jüngst abgeschlossenen Jahrgang.

Gestartet wird der **Trainini Index 2017** durch Starten der PDX-Datei, was auch vom Desktop-Bildschirm erfolgen kann, sofern dort eine Verknüpfung abgelegt wird. Im sich öffnenden Eingabefenster wird dann der gewünschte Suchbegriff mit möglichen Zusatzangaben vorgegeben und die Indexsuche per Schaltfläche gestartet.

Als Ergebnis werden alle **Trainini®**-Ausgaben seit August 2005 angezeigt, in denen dieser Begriff gefunden wurde – der individuelle Erfolg hängt also von sinnvoll und präzise gewählten Begriffen und korrekter Schreibweise ab.



Der **Trainini Index 2017** von Axel Reimann hilft wieder beim Auffinden gesuchter Artikel über alle bisherigen 13 Jahrgänge.

Sofern die Jahresordner angelegt und mit den Heftdateien befüllt sind, können die gefundenen Artikel per Link seitengenau aus dem Index aufgerufen werden.

Neue Vertriebsseiten bei Oesling Modellbau:

Oesling Modellbau (<http://www.oesling-modellbau.com>), ein Spezialist für schadstoffarme Modellbaufarben auf Wasserbasis, hat über den Jahreswechsel seinen elektronischen Vertrieb neu gestaltet. Einige Produktfotos und Versandkosten ins Ausland fehlen noch, die Kundendaten wurden aber importiert und sind folglich für Bestellungen vorhanden.

Bernhard Oesling bietet über seine Seiten ein großes Sortiment an Acryllacken für den Modellbau an, die nur sehr geringe Anteile an Lösemitteln und Schwermetallen enthalten und schnell trocknen. Das verhindert auch Staubeinschlüsse sehr wirkungsvoll. Mit seinen Farben sind sogar geschäumte Kunststoffe lackierbar und auch wir greifen bei unseren Projekten gern und häufig auf diese Farben zurück.

Zur Auswahl stehen bei ihm viele im Eisenbahnumfeld, nicht nur der deutschen Bahnen, verwendete RAL-Farbtöne, aber auch einige für US-Bahnen typische Mischungen. Zusätzlich zu den wasserverdünnbaren Farben mit glänzenden, seidenmatten und matten Trockeneigenschaften sind dort auch Grundierungen in verschiedenen Farbtönen erhältlich.

Attraktive Spur-Z-Vertretung in Lahnstein:

Auf den 16. Internationalen Lahnsteiner Modellbahntagen (siehe auch Veranstaltungsplakat im Anzeigenteil dieser Ausgabe) am 17./18. Februar 2018 wird auch die Spur Z wieder gut vertreten sein. Rainer Tielke zeigt dort seine überarbeitete Doppelstockbrücke, auf der bis dahin auch die Autos auf der unteren Etage fahren sollen.



Zu den Modellbahntagen in Lahnstein sollen auch die Autos auf der unteren Brückenebene das Fahren erlernt haben.

Gelungenen Modellbau wird auch Jörg Erkel, unterstützt von unserem Redakteur Dirk Kuhlmann, zeigen. Seine Vorführanlage Kallental soll dort langen Zügen Auslauf in landschaftlich schöner Kulisse bieten. Am Stand gezeigt wird dort auch der Dioramenbeitrag „Auf der schwäb'schen Eisenbahn“ in der Baugröße H0, der eine von Grundschulern nahezu perfekt gestaltete Nebenbahn-szene zeigt.

Freundliche Geste im Miniatur-Wunderland:

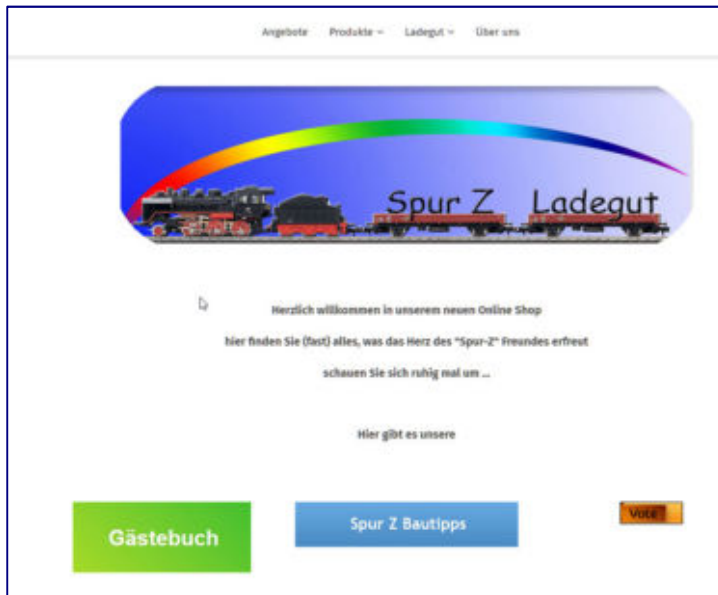
Mit 1,4 Mio. Besuchern hat das Miniatur-Wunderland in Hamburg auch im 16. Jahr in Folge 2017 einen neuen Rekord melden können. Der Erfolg ihrer Attraktion veranlasst die

Verantwortlichen der größten Attraktion in der Hansestadt zur Wiederholung einer sozialen Aktion.

Mit ihr angesprochen werden sollen wieder diejenigen Personen und Familien, denen es wirtschaftlich nicht so gut geht und die sich einen Kino-, Theater- oder eben Wunderland-Besuch eben nicht leisten können.

Ihre Bedürftigkeit wird nicht geprüft oder bewertet, das Personal setzt ausschließlich auf die Ehrlichkeit aller derer, die sich selbst von dieser Aktion freien Eintritts an ausgewählten Tagen angesprochen fühlen. Sie sagen am Eingang einfach „Ich kann es mir nicht leisten“ oder legen alternativ einen Zettel mit solchem Hinweis vor.

Auf der folgenden Seite sind alle Termine und weitere Informationen zu finden: <http://www.miniaturwunderland.de/leisten/> - im Miniatur-Wunderland freuen sich Frederik Braun und seine Kollegen sich auf jeden nichtzahlenden Gast!



Neu gestalteter Vertrieb bei Ladegut Küpper:

Der Aachener Zubehörspezialist Spur-Z-Ladegut Josephine Küpper hat seine Vertriebsseiten neugestaltet. Einige technische Verbesserungen und mehr Übersichtlichkeit verspricht dieser Anbieter – zu Recht, wie wir finden.

Eine einfachere Struktur sorgt für eine erheblich angenehmere Bedienung und leichteres Auffinden der verschiedenen Produkte. Im Laufe des Januars sind zudem noch Aktualisierungen geplant. Im Rahmen dieser Neugestaltung werden die Seiten (<https://spur-z-ladegut.de>) nun ausschließlich verschlüsselt erreicht. Das macht einen Einkauf noch sicherer. Schauen Sie mal wieder herein!

Trainini®-Neuigkeiten für englischsprachige Leser:

Lange hat es gedauert, bis auch die englischsprachige Ausführung unseres beliebten Kalenders mit den US-amerikanischen Feiertagen im Netz bereitstand. Doch inzwischen lässt sich der in enger Zusammenarbeit mit **Raildig** und **Ztrack** angebotene **Trainini Photo Calendar 2018** auch von den Seiten unseres Korrespondenzmagazins laden.

Interessenten finden ihn kostenfrei zum Selbstaussdruck unter der folgenden URL beim **Ztrack Magazine**: <http://www.ztrackmagazine.com/trainini-2018-photo-calendar/>

Eine weitere Neuigkeit zum Schluss wird sicher unsere Leser im englischen Sprachraum, aber auch anderswo erfreuen, wo eine international übliche Wirtschaftssprache besser verstanden wird als Deutsch: Ab dem Jahrgang 2018, beginnend mit dieser Ausgabe, bieten wir auch eine englische Fassung von **Trainini®** an.

Sie ist selbstverständlich ebenfalls kostenfrei und wird etwa 10 bis 14 Tage nach der deutschen Originalfassung zur Auswahl stehen. Inhaltlich greift sie dieselben Themen auf, verzichtet aber auf Besprechungen von Büchern und Filmen, die nur auf Deutsch zu erwerben sind. Vermarkten und anbieten werden wir die englische Fassung daher unter dem abweichenden Namen **Trainini German Magazine for Z Gauge** als *International Edition*.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

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

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

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

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

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

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

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

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

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