



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



90 Jahre Rheingold

Digitale Gehversuche
Messebericht aus Köln

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

die Adventszeit ist bereits wieder zu Ende, morgen beginnt Weihnachten. Längst steuern wir damit auch dem Höhepunkt der von Basteleien geprägten Jahreszeit zu.

Die Wünsche werden uns Zetties sicher nicht ausgehen. Auch abseits vom weltlichen und politischen Geschehen, in dem Frieden, Harmonie und ein bekömmliches Auskommen für viele Menschen leider weiter unerfüllt bleiben, haben wir die eine oder andere Sache auf dem Herzen.

Meine Redaktionskollegen und ich wünschen Ihnen allen von Herzen frohe und gesegnete Weihnachten, dass Sie Glück finden, die Gesundheit behalten und gut ins neue Jahr kommen!

Wenn das Weihnachtsgeschäft beendet ist, geht es für uns schon fleißig weiter. Wir werden zunächst über die Neuerscheinungen des Jahres 2019 diskutieren und abstimmen. Viele Aspekte sind einzubeziehen, wenn wir ein Urteil abgeben wollen, das wegweisend, werbend und leitend für die Hersteller dessen ist, was uns immer wieder Freude macht.

Kurz darauf erfahren wir die Neuheiten, die für das Jahr 2019 geplant sind und Eingang in unsere Berichterstattung finden sollen. Hier können wir sicher im Interesse aller Zetties viel Interessensarbeit für die Zukunft leisten. In die Lage dazu versetzen Sie uns, unsere treuen Leserinnen und Leser, die sie immer wieder das Gespräch mit uns suchen und Anregungen liefern. Auch dafür sagen wir heute ganz herzlichen Dank!

Und so hoffe ich, dass wir auch dieses Mal wieder spannende Themen und Berichte für Sie zusammengestellt haben, die Ihnen Lesegenuss und Inspiration zugleich liefern, zugleich aber auch anspornen, den Dialog mit uns fortzusetzen, Ihre Meinung und Wünsche zu äußern, aber auch die vielen Fleißarbeiten vorzustellen, die unser Hobby so vielfältig machen.

Bis zum Schluss aufgehoben haben wir uns einen Blick in die bewegte Geschichte des Rheingolds. Leider erschienen die hierzu angekündigten Neuheiten nicht mehr rechtzeitig, aber Vorfreude können wir sicher schüren! Gepackt hat es nämlich auch uns und so entstand mit 18 505 die Nachbildung einer Lok, die eine ebenso interessante Vergangenheit hat und selbst zu der Baureihe gehört, die stolz den Rheingold bespannen durfte.

Auch die ersten Digital-Erfahrungen, über die Dirk Kuhlmann heute berichtet, sind Folge der Reihe, durch die uns Andreas Hagendorf in diesem Jahr geführt hat. Hier ist eindeutig auch im Bereich der Redaktion der Funke übersprungen. Eingaben unserer Leser bestätigen, dass unser Redakteur damit nicht allein ist und auch ich selbst kann mich nicht freisprechen.

Zum letzten Quartal eines geraden Jahres gehört aber immer auch die Internationale Modellbahnausstellung in Köln. Dieses Jahr hat sie uns besonders gut gefallen, wir sehen die Messe zurück auf dem Weg in die Erfolgsspur. Lesen Sie in dieser Ausgabe, warum wir dieses Fazit ziehen.

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Königin der Dampflokomotiven..... 4

Vorbild

Die Legende vom Rheingold.....20

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Praktische Anfängererfahrungen35

Literatur

Fotocollage vom Altmeister.....40

Das Auto-Standardwerk 2.042

Aktuelles

Ein zweijährlicher Höhepunkt.....44

Zetties und Trainini im Dialog.....60

Impressum72

Wir danken der Eisenbahnstiftung, Ulrich Budde und Detlef Klein für Ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 24. Dezember 2018

Titelbild:

Hier hat der Fotograf 18 505 der Deutschen Reichsbahn Anfang der dreißiger Jahre mit dem FFD 101 „Rheingold“ eingefangen. Mit dem deutschen Luxuszug ist sie am Rhein flussabwärts unterwegs und wird bald ihr nächstes Ziel Köln Hbf erreichen, um von dort gen Niederlande weiterzufahren.

Die Ex-Mindenerin 18 505 der DB

Königin der Dampflokomotiven

2018 ist auch ein Jubiläumsjahr für die bayerische S 3/6. 110 Jahre reicht ihre Geschichte zurück. Mit einem Beschaffungszeitraum von 22 Jahren in kaum veränderter Form hat sie eine fast einmalige Geschichte vorzuweisen. Historiker würdigen sie als architektonisch, thermodynamisch und betrieblich wohl beste deutsche Dampflokkonstruktion. Wir wollten die berühmte Zuglok des Rheingold deshalb im Modell würdigen.

Im ausgehenden Jahr 2018 feiert nicht nur der Rheingold ein rundes Jubiläum. Auch seine populärste Zugmaschine, die ehemalige bayerische S 3/6, gehört zu den diesjährigen Jubilaren. Erstmals trat sie 1908 auf die Bühne, wurde folglich in diesem Jahr 110 Jahre alt.

In ihrer Dienstzeit war sie nie nur „irgendeine Schnellzugdampflok“. Sie galt als ausgewogen, leistungsfähig und formschön. Ihre Liebhaber bezeichneten sie daher als Königin der Dampflokomotiven, was ihr elegantes Erscheinungsbild nur unterstreicht.



1924 bei Maffei gebaut und noch als „3706“ in Dienst gestellt, überlebte 18 505 ihre Schwestern als Maschine des Lokversuchsamts in Minden (Westf.). Erst am 20. Mai 1967 wurde sie dort z-gestellt. Foto: Wolfgang Bügel / Eisenbahnstiftung

Bis 1930 wurden insgesamt 159 Maschinen beschafft, davon 89 (Serien a bis i) von der K.Bay.Sts.B. und 70 (Serien k bis o) von der Deutschen Reichsbahn. Die ersten Serien besaßen noch ein Windschneiden-



Auch Altmeister Bellingrodt hat die einst bekannteste S 3/6 auf Zelluloid verewigt. Am 8. Juni 1957 fuhr im 18 505 mit einem Messzug am Fuldaufer bei Friedlos zwischen Bad Hersfeld und Bebra vor die Linse. Foto: Carl Bellingrodt / Eisenbahnstiftung

führerhaus, was den damaligen Vorstellungen von Aerodynamik entsprach. Fast alle S 3/6 besaßen 1.870 mm große Treib- und Kuppelräder.



Nach ihrer Ausmusterung war die Lok in den Siebzigern auf vielen Ausstellungen zu sehen, so wie hier auf dem Dampfabschiedsfest am 2. April 1976 in Stolberg. Foto: Wolfgang Bügel / Eisenbahnstiftung

Eine Ausnahme bildeten nur die 18 Lokomotiven der Serien d und e aus dem Baujahr 1912. Diese „Hochhaxigen“ erhielten abweichend solche mit 2.000 mm Durchmesser, um die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h auch über längere Streckenabschnitte fahren zu können.

Sie erhielten im Gegensatz zu den vorherigen und nachfolgenden Serien der K.Bay.Sts.B. keine Windschneiden, aber einen neu entwickelten, größeren Tender der Bauart bay 2'2 T 32,5. Auf die Windschneiden wurde bei den von der Reichsbahn nachbeschafften Lokomotiven schließlich endgültig verzichtet.

Die von der Gruppenverwaltung Bayern der DRG bestellten Vertreterinnen der S 3/6 lassen sich in zwei Gruppen aufteilen: Die erste mit der Bauserie k, zu der auch die 18 505 gehört, entstand in einer Stückzahl von 30 Exemplaren zwischen 1923 und 1924. Da das Umzeichnungssystem noch nicht in Kraft gesetzt war, gelangten sie noch mit den bayerischen Betriebsnummern 3680 bis 3709 in Dienst.

1926 erhielten sie im Rahmen der Umzeichnung die Betriebsnummern 18 479 bis 18 508. Sie stellten hinsichtlich Thermodynamik (bei noch unverändertem Kesseldruck von 15 bar) und Wirtschaftlichkeit bereits eine Weiterentwicklung dar, die als bewährter Länderbahntyp die Lücken im Bestand durch Reparationsabgaben schließen sollte.



Für 18 505 ist kein Einsatz vor dem Rheingold nachgewiesen, doch täuschend echt wirkt diese nachgestellte Rangierfahrt vor dem historischen Rheingold in Niedermendig trotzdem. Tatsächlich schiebt am 9. Mai 1975 aber 044 508-0 am anderen Ende. Foto: Wolfgang Bügel / Eisenbahnstiftung

Von ihren Vorgängerserien unterschieden sie sich neben weiteren Details vor allem durch den größeren Überhitzer (Vergrößerung von 50 auf 62 m²) und das Führerhaus mit oben abgeschrägten Seitenwänden, wie es auch bei den späteren Einheitslokomotiven in ähnlicher Form üblich werden sollte.

Ausgestattet waren sie mit dem großen Tender bay 2'2 T 27,4. Die Achsfahrmass war durch die verstärkte Konstruktion gegenüber den Maschinen der ersten Baujahre von 16 auf 17 Tonnen gestiegen, lag aber immer noch erheblich unter dem der Baureihe 01. Dieser Vorteil sorgte schließlich für eine Beschaffung weiterer Serien, deren Auslieferung sich bis 1931 hinzog.

Blick in die Geschichte von 18 505

Da wir als Vorlage für unseren Modellumbau die 18 505 ausgewählt haben, wollen wir auch einen kurzen Blick auf ihre Betriebsgeschichte werfen. Sie kommt prinzipiell nicht nur für einen Einsatz vor dem Rheingold in Frage, sondern weist auch mit ihrem Dienst bei der Versuchsanstalt Minden eine Besonderheit auf.

Gebaut wurde die Lok im Jahre 1924 von Krauss-Maffei (München) mit der Fabriknummer 5555. Ihre Ablieferung an die Reichsbahn mit der bayerischen Betriebsnummer 3706 erfolgte am 2. Mai 1924, die Endabnahme erfolgte bereits exakt zwei Wochen später.

Zugewiesen wurde sie anschließend dem Bw Nürnberg Hbf, wo sie vom 20. Mai 1924 bis zum 9. April 1947 geführt wurde. Hierher kehrte sie auch nach einer Aufarbeitung am 30. August 1947 zurück. Dort tat sie dann bis zum 3. September 1953 weiter Dienst, bevor sie ab 23. Oktober desselben Jahres im Bw Lindau beheimatet war. Dort verblieb sie nur etwas mehr als ein Jahr bis zum 9. Januar 1955.

Zu dieser Zeit stand die Baureihe 18⁴⁻⁵ bei der Bundesbahn längst auf der Ausmusterungsliste. Angesichts eines recht hohen Bestands an hochwertigen Schnellzugdampflokomotiven wurden die ältesten Vertreterinnen dieser Gattung absehbar entbehrlich. Die Exemplare der jüngeren Bauserien hatten eine etwas längere Galgenfrist.

18 505 sollte sie alle im Dienst überleben. Ihr Schicksal führte sie als Bremslok zur LVA Minden, wo sie mit einem großen Einheitstender 2'3 T 38,5 gekuppelt wurde. Dort erlebte sie trotz z-Stellung zum 20. Mai 1967 sogar noch die formale Umzeichnung zur 018 505-8 per 1. Januar 1968.



Vom 17. März 1955 bis zum 20. Mai 1967 war 18 505 für die Lokversuchsanstalt in Minden tätig. 1960 wurde sie anlässlich der 125-Jahr-Feier der deutschen Eisenbahnen vorübergehend mit dem Tender der 18 483 gekuppelt, in Länderbahnfarben lackiert und ohne Windleitbleche mit der (falschen) bayerischen Betriebsnummer 3642 ausgestattet. Als sie am 6. Juni 1968 fotografiert wurde, war sie noch nicht ausgemustert. Foto: Will A. Reed / Eisenbahnstiftung

Als 1960 das 125-jährige Jubiläum der deutschen Eisenbahnen gefeiert wurde, nahm sie an den offiziellen Feierlichkeiten teil. Vorübergehend wurde sie mit dem Tender 2'2 T 27,4 bay der 18 483 gekuppelt. In Länderbahnfarben lackiert und mit der nicht zu ihr passenden Betriebsnummer 3642 versehen, nahm sie ohne Windleitbleche an verschiedenen Ausstellungen teil.

Anfang 1969 wurde die Dampflok (Ausmusterung erst am 10. Juli 1969) in das stillgelegte Bw Treuchtlingen überführt und dort im Lokschuppen hinterstellt. Über Bamberg kam sie schließlich nach Neuenmarkt-Wirsberg.

1972 übernahm die DGEG die 18 505 als Leihgabe von der DB und überführte sie in das Eisenbahnmuseum Neustadt/Weinstraße, wo sie heute noch zu bewundern ist. Ins Eigentum der DGEG ging sie aber erst im März 1977 über.



Aus dem Sommer/Frühherbst des Jahres 1992 stammt diese Aufnahme der Museumslok 18 505, aufgenommen bei einem Zwischenhalt an der rechten Rheinstrecke, vermutlich Kaub. Dieser äußere Zustand war die freie Vorlage für unsere Modellumsetzung. Foto: Dettlef Klein

Erst an ihrem endgültigen Standort konnte sie wieder mit einem zu ihr passenden Tender 2'2 T 31,7 bay gekuppelt werden, der von 18 612 stammte. In dieser korrekten Zusammenstellung war sie u.a. 1976 beim großen Dampflokabschiedsfest der BD Köln in Stolberg zu sehen.

1978 konnte sie im Rahmen des Jubiläums „50 Jahre Rheingold“ in Köln Hbf – leider bei sehr schlechtem Wetter - vor dem Museumszug des FEK (Freundeskreis Eisenbahn Köln) fotografiert werden. Dafür konnte es jedoch keine schönere Kulisse geben, als die historische Garnitur von 1928 vor dem Kölner Dom und der Halle des Hauptbahnhofs.

1985 nahm 18 505 an der Fahrzeugschau in Bochum-Dahlhausen anlässlich des 150-jährigen Bestehens der Eisenbahn in Deutschland teil. Bis heute befindet sie sich in einem guten Zustand, reist aber nicht mehr durch die Lande, wie dies früher noch üblich war.

Umbau für Märklin

Westmodel bot über viele Jahre einen Messingguss-Umbausatz an, mit dem Lok und Tender von Märklins S 3/6 zur Baureihe 18⁵ verwandelt werden sollten. Er bestand aus einem Bretteraufsatz für den Tender (Art.-Nr. 40035) und ein Führerhaus ohne Windschneide (40034). Auf einen Restbestand, der nur aus dem Gussteil für die Lok bestand, haben auch wir zurückgegriffen.

Spendermodell war ein Märklin-Modell 8893 der ersten Version mit blankem Gestänge, was uns noch Probleme bereiten sollte. Gekuppelt sind alle Göppinger Nachbildungen der späteren Baureihe 18⁴ mit einem dazu passenden Tender 2'2 T 27,4 bay, der in diesem Fall aber falsch als 2'2' T 26,4 bay der ersten Baulose beschriftet war.

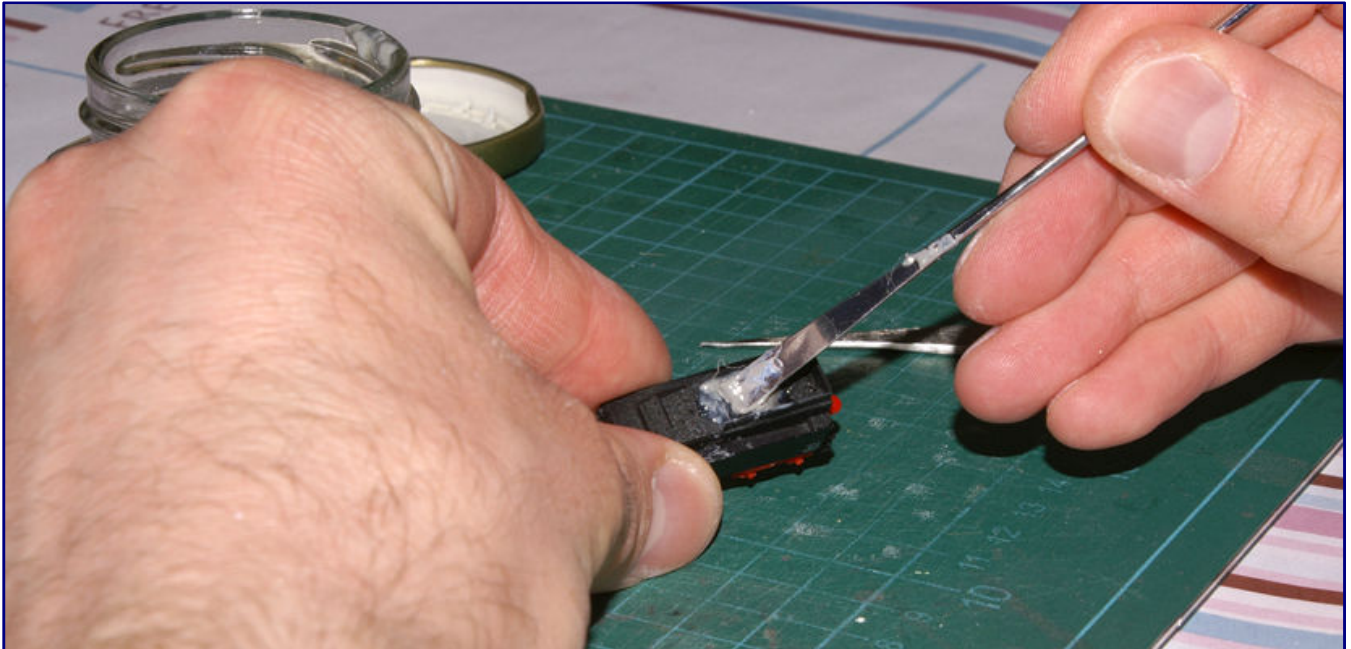
Mit der Baureihe 18⁵ bis zur Betriebsnummer 18 508 soll die Tendarausführung mit vorderem Drehgestell und zwei folgenden, starren Achsen bei 27,4 m³ Wasserinhalt nach übereinstimmenden Berichten in der Fachliteratur zumindest teilweise gekuppelt gewesen sein.



So ist unsere 18 505 nach ihrem Umbau unterwegs. Der Tender 2'2 T 27,4 bay ist ein Kompromiss, soll aber in den ersten Dienstjahren mit Dampflokomotiven dieser Unterbaureihe nach Literaturvermerken tatsächlich gekuppelt gewesen sein.

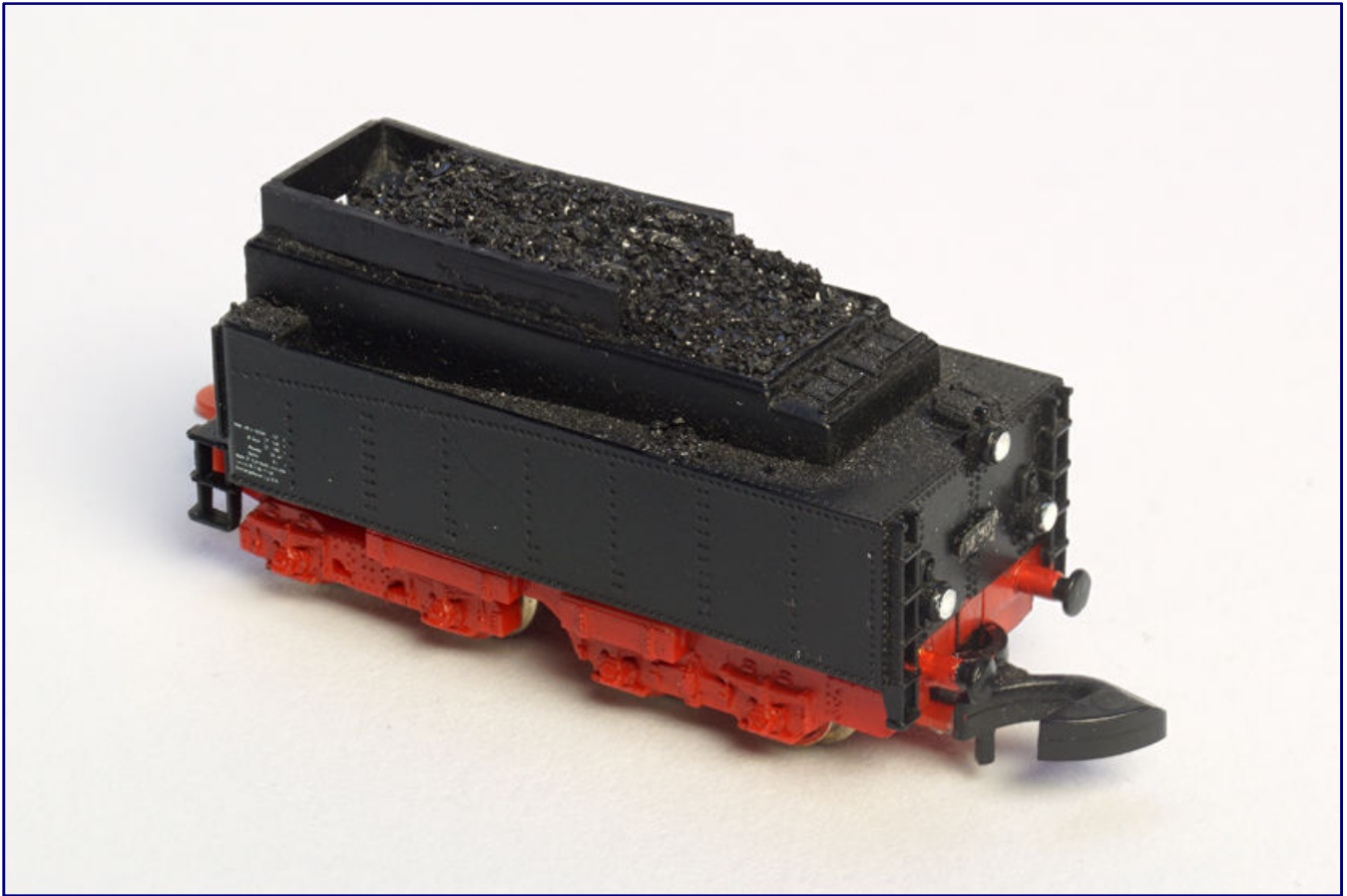
Sichere Bildbelege haben wir dafür bislang nicht gefunden, für die Dienstzeit bei der Bundesbahn erscheint uns dies eh weitgehend ausgeschlossen. Dennoch kam für uns nur eine DB-Maschine in Frage, bei der die erforderlichen Kompromisse jedoch so gering wie möglich gehalten werden sollten.

Mangels Lesbarkeit aus normalem Betrachterabstand bedeutete dies statt „Keks“ ein ausgeschriebenes Bundesbahn-Schild am Führerhaus, womit die Maschine auch mal als DRG-Exemplar (mit elektrischer Beleuchtung) durchgehen könnte. Das ermöglichte einen fallweisen Einsatz auch vor dem Rheingold.



Der Tender erhielt eine Kohlenkastenerhöhung und einen höheren Kohleberg mit Hilfe von Polystyrolspachtel (Bild oben). Vor dem Aufstreuen der Echtkohle wurden Kohleberg und Aufsatz schwarz lackiert, sowie die Laternen weiß ausgelegt (Bild unten).

Mit dem nicht ganz korrekten Tender mussten wir uns dann aber arrangieren. Ihm fehlten die versteifenden Seitenstreben am Kohlenkasten und auch die Lage des Wassereinflaßes passte nicht genau.



Mit Echtkohleaufflage von Jeweha Modelbouw und neuem Betriebsnummernschild von Kuswa ist zumindest schon einmal der Tender fertiggestellt. Weiter geht es dann mit der Lok selbst.

Darüber hinaus besaß das Vorbild zwei Drehgestelle, was durch abweichende Achsstände auch gleich auffiel.

Unsere Recherchen führten uns schließlich zur 18 505 mit ihrer besonderen Geschichte, die sowohl die DRG- und DB-Dienstzeit als auch eine Ära mit Funktion als Museumslok rechtfertigte. Nur bei ihr wirkte der gekuppelte Märklin-Tender in vielerlei Hinsicht glaubhaft.

Das Modell kann aber mit den beschriebenen Einschränkungen immerhin eine reguläre Einsatzzeit im Planbetrieb zwischen 1947 und 1955 bei den Bw Nürnberg Hbf und Lindau wie auch die zweite Karriere als Ausstellungslok wiedergeben. Das macht die gewählte Vorlage auf jeden Fall einmalig.

Doch bis dahin standen noch einige Umbauarbeiten an, die wir nun beschreiben möchten. Relativ schnell absolviert war er nur beim Tender, der nur einer (geschweißten) Kohlenkastenerhöhung gemäß Vorbildvorlagen bedurfte. Weil wir auf das Gussteil von Westmodel kein Zugriff hatten, lief es hier auf eine Eigenanfertigung hinaus.

Zurückgreifen konnten wir auf Reste aus einem Bogen schwarzen Polystyrols (PS) von Lütke Modellbau, aus dem wir die drei erforderlichen Streifen mit einer Ziehklänge entlang des Stahllineals geschnitten haben. Mit Uhu Plast Spezial klebten wir sie anschließend am Kohlenkasten ein und verbanden sie an den Ecken auch miteinander.

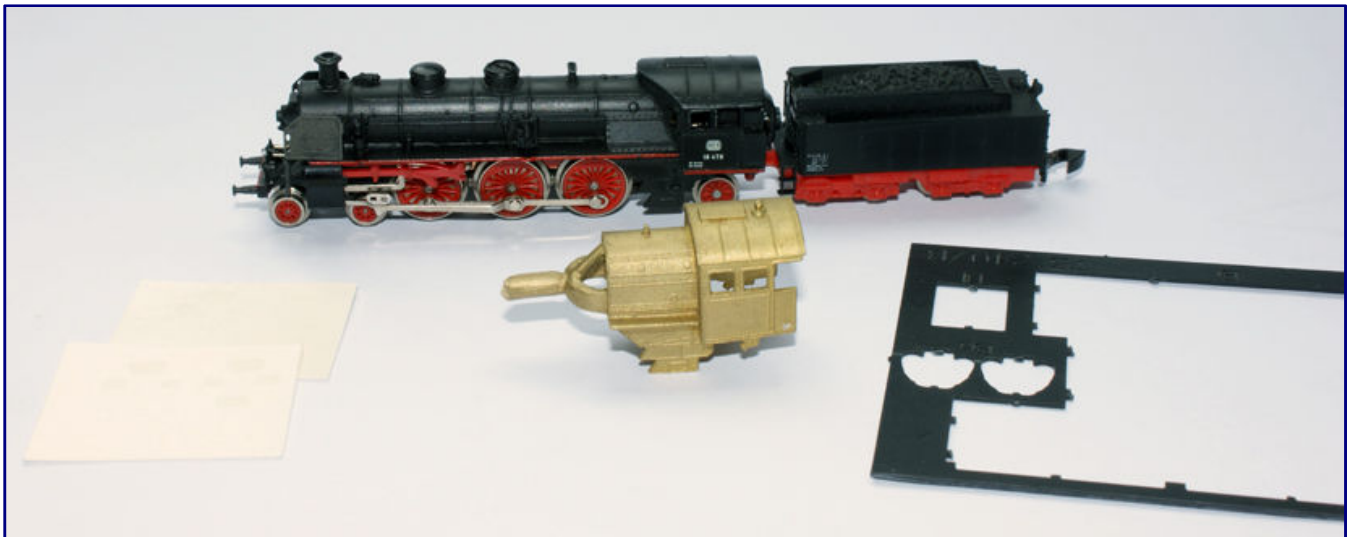
Nach dem Aushärten bot sich die Möglichkeit, den Kohlenhaufen im Inneren zu erhöhen und ihn gleichzeitig stabilisierend einzubeziehen: Eine geeignete Spachtelmasse haben wir selbst aus grauen Spritzlingsresten hergestellt.

Das in kleine Teile geschnittene PS ließ sich in einem Glas mit Hilfe von Aceton zu einer Paste auflösen. Auf dem Tender verstrichen, war Eile geboten, weil sich das Lösemittel schnell wieder verflüchtigte. Mit unserer Kunststoffspachtelmasse füllten wir vor allem den vorderen Bereich des Kohlenkastens bis an seine Seitenkanten auf und modellierten den Schüttkegel nach hinten sowie zur Entnahmestelle hin absteigend.

Im getrockneten Zustand folgte ein mattschwarzer Lacküberzug mit Email-Farbe von Revell, Farbnummer 8. Sie vertrieb auch unerwünschten Plastikglanz von der Kohlenkastennachbildung. Anschließend folgte eine Echkohleauflage aus „Steinkohle extra fein“ von Jeweha-Modellbau (0400.5), die in einem Leimbett Halt fand.

Eine kleine Nachbearbeitung verdienten auch die drei unbeleuchteten Loklaternen. Dem Aussehen der Keramikreflektoren kommt weiße Farbe näher als die silberfarbenen Aufdrucke ab Werk. Ein feiner Rundpinsel und seidenmattes RAL 9003Signalweiß von Oesling Modellbau schufen hier Abhilfe.

Um auch den Eindruck der Laternenscheiben wiederzugeben, tupften wir nach dem Trocknen noch glänzenden Klarlack (Revell Aqua Color 36101) auf. Das Ergebnis vermochte erheblich mehr zu überzeugen als die früheren Werksausführungen. Auch Märklin hat das bei den Produktionen der letzten Jahre ja längst erkannt!



Hier sind das Basismodell 8893 und das unbehandelte Messingussteil von Westmodel vor dem Beginn des Umbaus zu sehen. Die Polystyrolreste sind für den Umbau des Tenders vorgesehen.

Anpassungen ließ aber auch das Fahrwerk über sich ergehen. Der plastikglänzende Kunststoff wurde dazu matt überlackiert. RAL 3000 Feuerrot von Oesling Modellbau war hier die Farbe der Wahl, von der auch die Radsätze des Modells profitierten. Damit sie dort Halt finden konnte, schiffen wir die Radreifen an und grundierten die Metallflächen mit neutralgelber PU-Grundierung von Badger (SNR-206).

Die Puffer wurden von Bahls Modelleisenbahnen gegen größenrichtige Exemplare aus Messingguss getauscht und ebenfalls farblich angepasst. Diese neuen Exemplare zeigen wie beim Vorbild auch einen gewölbten (rechts) und flachen Pufferteller (links). Die neue Beschilderung für die 18 505 hatte Kuswa bereits früh zugeliefert. Am Tender klebten wir eines der Neusilber-Ätzteile mit der Betriebsnummer in spitzen Ziffern mit Hilfe von Uhu Alleskleber Super Strong & Safe an.

Metamorphose der Lok

Deutlich mehr zu tun blieb am Gehäuse der Dampflok. Um das Messingussteil für das Führerhaus mit gerader Stirnwand und oben eingezogenen Seitenwänden anbringen zu können, musste ja erst das alte weichen. Der Schnitt am Druckgussgehäuse war genau im Bereich des ersten Kesselringes anzubringen, also unmittelbar vor dem Stehkessel.

Nachdem auch am Messing-Tauschteil von Westmodel der Angusskanal entfernt war, konnten die Passproben beginnen. Es zeigte sich, dass hier kaum Schleifarbeiten erforderlich waren. Vor dem Klebprozess legten wir aber noch mal Hand an: Auf dem Führerhausdach war eine Entlüftung zu sehen, die zur ursprünglichen Petroleuminnenbeleuchtung gehörte.



Das Windschneidenführerhaus ist abgetrennt, das Messingtauschteil wartet schon fertig bearbeitet: Der Kamin der Petroleumlampe hinter dem Entlüftungskasten ist entfernt worden. Märklins Zinkdruckgussblock wird mittels Bohrungen für das nachfolgende Verkleben vorbereitet, doch zuvor ist eine provisorische Halterung zu bauen, die beide Teile sicher in Position halten kann, bis der Zweikomponentenkleber abgebunden hat.

Da unser Vorbild elektrisch beleuchtet war, musste sie verschwinden. Das Abschleifen mit einer Schlüsselfeile bereite keine Probleme. Eine Herausforderung war aber das nachfolgende Schaffen ausreichend bemessener Klebeflächen für den Kessel, denn das Märklin-Gehäuse ließ sich nicht löten.

Beste Ergebnisse beim Kleben von Metallen bringen Epoxid- und Acrylharzverbindungen. Die Entscheidung zu Gunsten Pattex Stabilite Express ist daher schnell gefallen. Zu empfehlen für einen dauerhaft festen Halt ist es, die Klebefläche zu vergrößern und nicht bei der planen Kontaktfläche beider Teile zu belassen.

Beim Westmodel-Führerhaus bestand hier leider keine Alternative. Allenfalls das Unterkleben eines dünnen Polystyrolstreifens in der inneren Kesselrundung wäre eine Option gewesen, wenn sich das Gehäuse so noch auf den Fahrwerksblock hätte aufsetzen lassen.

Leichter war da die Gegenseite des Märklin-Kessels. Mit Stiftenklöbchen und feinem HSS-Spiralbohrer ließen sich einige Löcher hineintreiben, die später gut mit dem Klebeharz verfüllt wurden.

Bevor es jedoch so weit war, blieb noch eine geeignete Unterlage zu bauen, auf der beide Gehäuseteile in korrekter Höhe und kippsicher aufgelegt werden konnten.

Sie musste so bemessen sein, dass der Klebstoff nicht auch mit ihr eine dauerhafte Bindung einging und in Ruhe abhärten konnte, ohne dass sich die beiden Klebehälften verschieben würden. Ein Messingklötzchen, kleine PS-Teile und Klebefilm kamen dafür zum Einsatz.



Mit Pattex Stabilit Express werden das Zinkdruckguss- und das Messingussteil dauerhaft verbunden. Zunächst wird der Klebstoff tief in die Bohrlocher gespachtelt, bevor die Klebnaht zwischen beiden Hälften folgt.

Das aus zwei Komponenten angemischte Acrylharz wurde schließlich auf beide Hälften vorsichtig gestrichen. Danach konnten sie auf der Halterung zusammengedrückt werden. Nach oben austretendes Harz störte uns vorerst wenig, denn nach dem Abbinden ließ es sich viel leichter mit dem Bastelmesser abnehmen. Mögliche Lücken könnten auf diese Weise auch wirksam verfüllt werden.

Im Inneren hielt die selbstgebaute Auflage den Klebstoff im Zaum. Was sich wider Erwarten doch als störend entpuppen könnte, ließe sich bedarfsweise wegfräsen. Und so konnten wir bald zu den Lackierarbeiten übergehen.



Die Glaseinsätze der vorderen Führerstandsseitenfenster entstanden ebenfalls aus einem Spritzlingsrest. Als passender, weil unsichtbar trocknende Klebstoff erwies sich Contacta Clear von Revell.

Den vorderen Gehäuseteil klebten wir mit dem bewährten Abdeckband von Tamiya ab, um keinen Farbnebel auf der Laterne vor der Rauchkammertür zu riskieren.

Nach dem Entfetten der zu lackierenden Flächen folgte eine schwarze Grundierung aus der Sprühdose, die noch von Modelmates stammte. Sie sollte sich als hervorragend passend zum Märklin-Lack erweisen.

Abgeschlossen wurde dieser Schritt mit dem feuerroten Absetzen der Umlauf- und Führerhausunterkante. Bei dieser Gelegenheit haben wir auch gleich den zwischen den Kuppelachsen quer liegend nachgebildeten Oberflächenvorwärmer rot nachlackiert.

Das Ergebnis stimmte uns zuversichtlich und so beschlossen wir, den vorderen Seitenfenstern im Führerstand auch noch eine Scheibe zu verpassen. Gefertigt wurden sie aus im Format von etwa 2,3 x 2,5 mm (B x H) zurechtgeschnittenem Polystyrol. Wir konnten hier auf einen Spritzlingsrest zurückgreifen, anderenfalls gibt es passende Platten auch bei Evergreen (Vertrieb über Fallert).



Die Neusilberschilder haben wir mit Uhu Alleskleber Super Strong & Safe aufgeklebt. Ein winziger Tropfen genügt, um einem Schild Halt zu geben. Hier wartet das Gattungstypenschild (siehe Pfeilspitze) auf das Anbringen am Führerhaus.

Sie wurden behutsam eingepasst und vorsichtig eingedrückt. Damit sie im Betrieb nicht herausfallen konnten, schien uns eine Klebesicherung sinnvoll. In Frage kamen aber nur Werkstoffe, die aufgrund ihrer Viskosität gut in die kleinen Ritzen laufen können, dort dank Kapillarwirkung anhaften und selbst völlig transparent aushärten.



Der Blick auf das fertig gestaltete Führerhaus stimmt zufrieden. Gut zu sehen sind auch die schwarz hinterlegten Räder, deren erhabene Strukturen anschließend feuerrot lackiert wurden.

Fündig wurden wir bei Revell: Contacta Clear ist ein Klebelack, ähnlich eines wasserbasierten Klarlacks, der alle geforderten Eigenschaften besaß.

Gedacht war er eigentlich, um zwei PS-Klarsichtteile miteinander zu verbinden. Doch auch in Verbindung mit Metall und ohne Zusammenpressen bewies er seine Stärken.

Mit dem Anbringen neuer Schilder aus Neusilber fanden auch die Gehäusearbeiten ihren Abschluss. Erhalten hat 18 505 Betriebsnummern an der Rauchkammer und den Führerhauswänden, zwei seitliche

Schriftzüge „Deutsche Bundesbahn“ und jeweils ein Schild an der jeweils hinteren Ecke mit der Gattungsbezeichnung S 36.18. Das erinnert zumindest etwas an ihre frühere Länderbahnbezeichnung.

Kopfzerbrechen bereitete die Superung des Fahrwerks. Bahls Modelleisenbahnen bot eine hervorragende und vollbewegliche Detailsteuerung für die bayerische S 3/6 an, doch sie erschien unter Kostengesichtspunkten hier nicht angemessen. Angesichts des Wunsches nach einer DB-Maschine der Baureihe 18⁵, die vor allem als nicht betriebsfähige Ausstellungslok bekannt wurde, und der bereits beschriebenen Kompromisse waren andere Wege gefragt.



Mit Teilen des Gestänges einer Baureihe 03 von Märklin, einer Bahls-Detailsteuerung für dasselbe Modell und dem Steuerungsträger das neue vollbewegliche Gestänge für die Baureihe 18⁴⁻⁵ konnte das Modell schließlich äußerlich vervollständigt werden.

Da Michael Bahls nahezu jeden Kundenwunsch erfüllt, fand sich allerdings auch hier eine Lösung, doch dazu folgen gleich noch separate Ausführungen. Die Arbeiten am Fahrwerk begannen zunächst mit farblichen Arbeiten, die wir teilweise auch schon am Tender vorgenommen hatten.

Das bedeutete zunächst ein Entfernen des blank vernickelten Märklin-Gestänges, um freien Zugang zu den Rädern zu erhalten. Als nächstes wurden auch an der Lok alle Radreifen angeschliffen, um einen besseren Haftgrund für den Lack zu erhalten.

Alle Räder wurden dann gezielt mit mattschwarzer Grundierung übernebelt, um die Räume zwischen den Speichen nahezu unsichtbar zu machen. Die Radreifen wurden ebenfalls grundiert, bevor sie zusammen mit den Speichen und Radnaben feuerrot in feiner Pinselarbeit überzogen werden konnten. Dies lässt die Räder erheblich feiner und filigraner wirken.

Für die Lösung im Bereich des Gestänges ging leider nichts ohne serienmäßige Märklin-Teile. Die blanken und nicht rot hinterlegten Teile der frühen Auflage unseres Basismodells kamen aber nicht in Frage, denn sie hätten das beabsichtigte Ergebnis zu sehr beeinträchtigt.

In der Folge wurde ein passendes Märklin-Modell der Baureihe 03, das ja auf demselben Fahrwerk basiert, zum weiteren Spender für unsere 18 505. Von ihm konnten die Kuppelstangen ohne Änderungen

übernommen werden, an der Treibstange blieb jeweils nur der Kreuzkopf abzukneifen und die Schnittstelle zu verschleifen.

Grund für diesen vielleicht ungewöhnlich wirkenden Schritt war, dass bei Bahls Modelleisenbahnen kein passender Ätzteilebestand (mehr) vorhanden war, weil inzwischen ja fast nur noch vollbewegliche Steuerungen nachgefragt werden. Die Baureihe 18⁴⁻⁵ wurde von Michael Bahls zuvor mit den Teilen der Einheitslok BR 03 zugerüstet.



Auch technisch wurde das umgebaute Modell noch aufgerüstet: Die alte Stecksockellampe musste einem LED-Einsatz mit gelbem Licht weichen, den unser Leser Hans-Jürgen Zimmermann entwickelt hat.

Von dieser waren zum Zeitpunkt unserer Umsetzung aber nur die Gussteile mit Gegenkurbel, Schwinge, Steuerung, Kreuzkopf und Voreilhebel vorrätig. Diese wurden nun also kurzerhand mit den Märklin-Teilen kombiniert. Um das Aussehen der Lok dennoch ans Vorbild anzupassen, kam mit dem neuen Ätzteil des Steuerungsträgers ein aktuelles Element zum Einsatz, das einfach aufgeklebt und mitlackiert wurde.

Diese Lösung war beinahe nicht mehr als Kompromiss zu betrachten und entsprach voll unseren Vorstellungen. Komplettiert wurde diese Rüstaktion mit den gegossenen und auch am Tender angesetzten Messingpuffern sowie einer Kupplungsnachbildung. Einen Aufstieg an der Pufferbohle besaß die Vorbildlok nicht.

Für die Bremsennachbildung am Vorlaufdrehgestell konnte Michael Bahls unverändert auf seine vorhandenen Ätzteile zurückgreifen. Äußerlich war unsere Vorführdampflok nun bestens gerüstet, auch mit den Laufeigenschaften des dreipoligen Motors waren wir unverändert zufrieden.

Technisch auf den neuesten Stand gebracht werden sollte aber noch das Spitzenlicht des Modells. Die Glühlampe durfte in den Ruhestand treten und sollte zeitgemäß von Leuchtdioden abgelöst werden. Eine perfekte Lösung fanden wir, wie schon häufig festzustellen, im Kreis unserer Leser.

Hans-Jürgen Zimmermann aus Düsseldorf hatte schon vor einigen Jahren mit ähnlichen Absichten eigene LED-Bausteine entwickelt, mit denen er seine Modelle umrüsten konnte. Er führte sie in warmweiß

und gelb aus, um das Erscheinungsbild an verschiedene Epochen und Ausrüstungen anpassen können. Auch solche Tauschsockel mit Umschalten auf rotes Schlusslicht gehörten dazu.



Nachdem nun alle Arbeiten am Modell beendet sind, darf 18 505 ihre Probefahrt auf der Anlage absolvieren – stilgerecht mit dem Rheingold am Haken, mit dem sie als Museumsmaschine schon häufiger verbunden wurde.

Und so bedienen wir uns, wie schon beim Umbau der 03 1049 (siehe Ausgabe 9/2015) eines seiner Muster. Da Märklins Modell der Baureihe 18⁴ im Gegensatz zur früheren Vorlage über ein drittes Spitzenlicht verfügt, war ein Baustein mit drei statt zwei SMD-Leuchtdioden gefragt. Entschieden haben wir uns wieder für die gelbe Ausführung.

Wer an diesen Sockeln interessiert ist, kann mit Hans-Jürgen Zimmermann über die Redaktion in Kontakt treten. Er hat seine Bausteine strukturiert erfasst und nummeriert, um jeder Sockelvariante sicher die passenden Märklin-Modelle zuordnen zu können. Im Rahmen eines fachlichen Austausches und gegenseitiger Hilfe lässt er sein Wissen und Können auch anderen Hobbyfreunden auf privater Basis zukommen.

Unser Fazit lautet auf jeden Fall auf vollste Zufriedenheit: Mit vertretbarem Aufwand und viel Bastelspaß ist aus einem Modell, das zuvor wenig persönliche Aufmerksamkeit fand, ein schönes Vorzeigemuster geworden, das sicher nicht nur auf Fotografien einen guten Eindruck hinterlassen wird.

Hersteller für das Rollmaterial:

<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>
<https://www.maerklin.de>
<http://www.modscholz.de>

Werkstoffe, -zeuge und Beschriftung:

<http://www.jeweha-modelbouw.be>
<https://www.kuswa.de>
<http://www.oesling-modellbau.com>
<http://www.pattex.de>
<https://www.revell.de>
<https://www.tamiya.de>
<https://www.uhu.de/de>

Kontakt zu Hans-Jürgen Zimmermann:

Vermittlung über die Redaktion

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

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

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

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

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

90 Jahre deutscher Luxuszug Die Legende vom Rheingold

Der Rheingold ist wohl Deutschlands berühmtester Zug. Obwohl er seit über dreißig Jahren Vergangenheit ist, besteht er wie eine Legende fort. Im nun ausgehenden Jahr blicken wir auf das neunzigjährige Jubiläum seiner Betriebsaufnahme zurück. Und so richtete sich auch der Fokus der Modellbahner wieder verstärkt auf ihn. Das bietet Anlass zu einem Rückblick in Vorbild und auch Modell.

Die Ursprünge des deutschen Luxuszuges, der in diesem Jahr ein rundes Bestehen feiert, gehen auf die Vormachtstellung der Internationalen Schlafwagen-Gesellschaft (ISG) in Europa ebenso zurück wie auf die Folgen des Ersten Weltkriegs.

Schon länger bestand im deutschen Kaiserreich die Absicht, Schlaf- und Speisewagendienste durch eine Gesellschaft nach deutschem Recht übernehmen zu lassen. Schließlich hatte die ISG ihren Rechtssitz im Hoheitsgebiet des einstigen französischen Erbfeindes.

Den konkreten Anlass gab dann der Erste Weltkrieg. Und so wurde am 24. November 1916 in Berlin die Mitteleuropäische Schlafwagen- und Speisewagen-Aktiengesellschaft gegründet. Den meisten Leserinnen und Lesern wird sie unter ihrer Kurzbezeichnung MITROPA geläufig sein.



Als 18 524 im Jahre 1930 mit dem FFD 102 „Rheingold“ die Blockstelle Peternach bei Boppard südwärts passiert, besitzt sie bereits eine elektrische Beleuchtung, aber noch keine Windleitbleche. Außergewöhnlich erscheint aus heutiger Sicht auch das Hauptsignal mit dem als Negativzeichen ausgeführten Flügel. Foto: DLA Darmstadt (Maey) / Eisenbahnstiftung

Doch ihre Geschäfte verliefen angesichts der deutschen Niederlage und den Auflagen des Versailler Vertrags nicht wie erwartet. Viele Züge blieben nur eine kurze Episode, bis Mai 1919 herrschte endgültig Betriebsruhe. Als der Fernverkehr wieder anlief, war die ISG im Vorteil und konnte ihre dominierende Rolle behaupten.



Farbliche Eindrücke aus der Betriebszeit des FFD 101/102 „Rheingold“ lassen sich nur über Modelle gewinnen. Märklin schickte in den Spuren H0 und Z den Luxuszug jahrelang mit der Baureihe 18⁴ samt Windschneidenführerhaus auf die Reise, was historisch nicht korrekt ist.

Der von ihr betriebene, ruhmreiche Orient-Express machte derweil für viele Jahre einen Bogen um Deutschland. Das Land lag in vielerlei Hinsicht darnieder. Als die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft gegründet und die galoppierende Inflation überwunden war, folgten einige Jahre des Aufschwungs, die heute gern als die „goldenen Zwanziger“ bezeichnet werden.

In Zeiten wieder wachsenden Wohlstands wollte daher auch die DRG am Erfolg der Luxuszüge, wie sie von der ISG betrieben wurden, Anteil haben. Die Analysen der Betriebswirte lenkten den Fokus der Bahn vor allem auf zahlungskräftige Kunden aus Großbritannien und der Schweiz. Ein neuer Zug sollte also diese beiden Länder idealerweise miteinander verbinden und über deutsches Hoheitsgebiet geführt werden.

Die Reichsbahn suchte internationalen Anschluss, baute Strecken aus und entwickelte moderne Reisezugwagen und Drehgestelle. Was sie konkret plante, wurde teilweise deutlich, als sie die Planung und Bestellung von 20 D-Zug-Wagen mit besonderer Ausstattung verlauten ließ. Die geringe Stückzahl ließ nicht auf bekannte Relationen und Zugarten schließen.

Auf der internationalen Fahrplankonferenz in Prag vom 18. bis zum 22. Oktober deckte sie dann die Karten auf: Unter den Fahrplananträgen befand sich einer für eine Tagesverbindung zwischen Amsterdam und Hoek van Holland im Norden und Basel im Süden. Bedient werden sollte sie mit besonderen Wagen nach Pullman-Bauart.

Dies war die Geburtsstunde des Rheingolds, eines als neue Zuggattung FD geführten Luxuszugs, der am 15. Mai 1928 seinen Dienst aufnahm und von der MITROPA bewirtschaftet wurde. Der Name der als FFD 101/102 verkehrenden Züge ging auf die Sage vom im Rhein versunkenen Nibelungenschatz zurück. Seine Regelbespannung bestand aus jeweils zwei Wagen der 1. und 2. Klasse, darunter jeweils ein Speisewagen, sowie einem kürzeren Gepäckwagen modernster Bauart.

Verwunderlich ist seine Beschränkung auf die 1. und 2. Klasse im zur Betriebsaufnahme noch existierenden 4-Klassen-System, zumal die Wirtschaftsdaten bereits wieder rückläufig waren. In der 1. Klasse reisten damals gerade einmal 0,03 % aller Reisenden der DRG!

Gerade das zeigt aber auch deutlich, dass verstärkt reiche Reisende aus dem Ausland umworben wurden und zur wichtigsten Zielgruppe zählten. Auch mit dem Fahrtverlauf am touristisch interessanten Rheintal entlang warb die Reichsbahn kräftig – der Name ihres Vorzeigezuges unterstrich es ja auch schon.



Welch einen krassen Gegensatz bildet die letzte Epoche der Rheingoldgeschichte gegenüber ihren Anfängen: Mit 103 245-7 fährt die letztgebaute Lok ihrer Baureihe vor der Kulisse von Burg Stahleck am 29. August 1985 mit TEE 7 „Rheingold“ (Amsterdam - Basel) durch den Bahnhof Bacharach. Foto: Peter Schiffer / Eisenbahnstiftung

Geboten werden sollte den zahlungskräftigen Kunden ein Komfort, wie er Maßstäbe zu setzen wusste. Mit 23,50 Metern Länge über Puffer (Packwagen: 19,68 m LüP) waren sie länger als damals üblich, ihr Anstrich in Creme-Violett sorgte zusammen mit vergoldeten Anschriften für unnachahmliche Eleganz.

Das setzte sich auch im Inneren mit breiten Sesseln, edlen Hölzern und Teppichen sowie Bedienung am Platz fort. Jeweils zwei Wagen wurden dabei aus einer Küche versorgt. Dies geschah stets innerhalb der gleichen Wagenklasse, zu der der jeweilige Speisewagen gehörte.

Anfang der dreißiger Jahre wurden die Salonwagen außen noch um je zwei erhabene in Gold ausgeführte Rheingold-Anschriften ergänzt, einige Änderungen am Ursprungskonzept wurden dennoch absehbar. Mitte der dreißiger Jahre standen schließlich auch weitere, moderne Wagen im Dienst und ließen den Rheingold teilweise überholt aussehen.



Am 20. Mai 1951 ist der als F-Zug wiedereingeführte Rheingol-Express Nach Hoek van Holland in Köln Hbf angekommen. Den überwiegend aus Schürzenwagen gebildeten Zug bespannt eine entstromte Schnellzugdampflok der Baureihe 03¹⁰ mit Altbaukessel. Foto: Fischer / Eisenbahnstiftung

Auch erwies es sich nicht als dauerhaft sinnvoll und vermutlich auch nicht rentabel, in jedem Zug zwei vollständige Speisewagen samt Küche mitzuführen. Ein so ausgestatteter Waggon reichte im Normalfall völlig aus. Mit den kombinierten 1./2.-Klasse-Wagen mit kleinerer Küche war offenbar nicht in eine falsche Richtung gesteuert worden.

Offenbar beschwerten sich auch Reisende über Gerüche aus der Küche und das Gerenne der Kellner durch den Salonbereich, was die DRG besonders ihren zahlungskräftigsten Kunden nicht zumuten wollte. Das führte zu Plänen, die das Trennen der Sitz- von den Speisewagen zum Ziel hatten, aber kriegsbedingt nicht mehr ausgeführt wurden.



1962 sollte der Rheingold wieder als Luxuszug in zeitgemäßer Form an den Start gehen. Da die „Bügefalten“ nicht rechtzeitig fertig wurden, kamen mit Henschel-Versuchsdrehgestellen ausgerüstete E 10 aus der laufenden Fertigung als Provisorium zum Einsatz. Eine von ihnen war 10 1244, die der Fotograf am 9. Mai 1962 zufällig bei einer Probefahrt im Bahnhof Prien erwischte. Foto: Ron Amberger / Eisenbahnstiftung

Auch als Zuglok für den Rheingold kam nur das Beste zum Einsatz, was die Deutsche Reichsbahn zu bieten hatte. Das waren vor allem die als schönste Dampflokbaureihe geltenden S 3/6, aus deren Reihen die „Hochhaxigen“ als auch die Nachbauten der zwanziger Jahre zur besonderen Ehre kamen.

Ebenfalls einreihen durfte sich die badische IV h, bei der Reichsbahn als Baureihe 18³ erfasst. Mit dem langsamen Wachsen der Bestände der Einheitslokomotiven durfte schließlich auch die Baureihe 01 als Parademaschine für den FFD 101/102 nicht fehlen.

Geradezu revolutionär war die Zoll- und Passabfertigung im fahrenden Zug, was die Reisezeiten erheblich beschleunigte. Zwischen den beiden Baseler Bahnhöfen sowie zwischen Zevenaar und Duisburg fand diese statt und war eines der herausragenden Argumente für die Wahl dieser Verbindung. Allgemein üblich werden sollte dieses Prozedere erst deutlich später, nämlich ab 1957 mit Einführen des Trans-Europ-Express.

Neuanfang ab 1951

Doch mit der Herrlichkeit war es vorbei, als Europa in den Zweiten Weltkrieg steuerte. Es sollte bis 1951 dauern, bevor wieder ein Rheingold – unter mehrfach wechselndem Namen - ans Laufen kam. Die Deutsche Bundesbahn band das einstige „Hotel auf Schienen“ in ihr neues F-Zug-Netz ein, ließ ihn aber mit allen drei Wagenklassen wiederaufleben. Das war auch für einen F-Zug ungewöhnlich.

Und obwohl das Vorkriegsrollmaterial, über das die DB verfügen konnte, wiederaufgearbeitet wurde, kehrten die früheren Wagen nicht mehr in diesen Zug zurück. Stattdessen kam mit Schürzenwagen der Gruppe 39 das modernste Material zum Einsatz, das vor dem Krieg entstanden war – freilich mit deutlich reduziertem Komfort auf dem Niveau der übrigen Züge.



Als Ulrich Budde am 15. Mai 1966 die kobaltblau-beigefarbene Rheingold-Garnitur mit E 10 1265 von der Hohenzollernbrücke in Köln Hbf einfahrend einfing, lief der Zug bereits als TEE 10 „Rheingold“. Foto: Ulrich Budde (Bundesbahnzeit)

Um im Ausland keine Assoziationen an die Reichsbahn ab 1937 zu fördern, verzichtete die Bahnverwaltung im Westen Deutschlands auf ihr Kürzel DB in erhabener Form. Sie ließ auf den Garnituren des Rheingolds lieber in silberfarbenen Lettern „DEUTSCHE BUNDESBAHN“ anschreiben, um sich deutlich davon abzuheben.

Mit dem deutschen Wirtschaftswunder und einem enger zusammenrückenden Europa stiegen aber auch die Ansprüche der Kundschaft. Die DB erinnerte sich 1960 an den einstigen Prestige-Träger und wollte ihn mit altem Glanz wiederaufleben lassen.

Dafür musste er alles in den Schatten stellen, was auf deutschen Gleisen unterwegs war. Dazu gehörte seit 1957 der Trans-Europ-Express in Form des Maßstäbe setzenden VT 11⁵. Die DB entschied sich für einen lokbespannten Zug mit elektrischer Traktion, denn endlich wuchsen das elektrifizierte Netz im Süden und die Insel im Rhein-Ruhr-Gebiet über die Rheinschiene zusammen.

Umfragen unter den Kunden ergaben, dass sich der größte Anteil unter ihnen klassische Abteile statt eines offenen Salons wünschte. Die DB trug dem und ihren Anforderungen mit der Neuentwicklung von vier vollklimatisierten Grundtypen Rechnung. Einheitlich waren die Neubauwagen über Puffer 26,40 Meter lang und folgten damit einem neuen UIC-Standard.

Beschafft wurden ein neuartiger Aussichtswagen nach Vorbildern aus den Vereinigten Staaten, ein Abteil- und ein Großraumwagen sowie der erste nach dem Krieg entwickelte Speisewagen. Er war im Bereich der Küche und Spülküche zweigeschossig ausgeführt, weshalb auch sein Dachbereich dort erhöht war. Als Buckelspeisewagen ging er in den Wortschatz der Eisenbahnfreunde ein.

Den Dienst nahm der aus diesen Wagen zusammengestellte Zug 1962 auf. Farblich war er an den TEE angelehnt, doch war die rote Bauchbinde gegen eine aus Kobaltblau ersetzt worden. Sicher war das kein Zufall und sollte wohl gezielt an den einstigen Rheingold angelehnt sein.

Gezogen wurde der neue F-Zug ebenfalls von den modernsten Lokomotiven, die die DB zu bieten hatte. Das sollte eigentlich von Beginn an die E 10 in für 160 km/h ertüchtigter und mit windschnittiger Bügelfalte versehener Bauform sein. Da sie nicht rechtzeitig fertig wurde, erhielten farblich angepasste und zur Auslieferung bereitstehende Kastenlokomotiven die Drehgestelle für eine Übergangszeit.

Dasselbe Spiel wiederholte sich ein Jahr später, als der Rheingold mit dem Rheinpfel einen Bruder zur Seite gestellt bekam, mit dem fortan auch Kurswagen ausgetauscht wurden. Ab sofort waren auch Dortmund und München in die hochwertigen Verbindungen einbezogen. Nachbauten der bewährten Wagen und Lokomotiven ergänzten den Bestand.



Das Besondere des neuen „Rheingold“ war neben den Buckelspeisewagen vor allem der Aussichtswagen ADümh 101, der in Deutschland einmalig blieb. Mit der Aufwertung zum TEE wechselten die Züge ihre Farben bald zu Purpurrot/Beige. Der Wagen 81 – 80 004 gehört zu den Nachbauten für den „Rheinpfel“ aus dem Jahre 1963, erkennbar an nur vier Seitenscheiben im Aussichtsbereich. Hier ist der Waggon am 1. August 1976 für eine Revision zu Gast im Bw Köln Bbf. Foto: Peter Schiffer / Eisenbahnstiftung

Eine Lücke im elektrischen Netz bestand allerdings noch zwischen dem Ruhrgebiet und der Grenze zu den Niederlanden. Daher wurde in Duisburg vorerst noch auf Diesellok umgespannt. Die Beförderung des luxuriösen Zuges oblag in diesem Abschnitt der ebenfalls schon legendären V 200 in ihrer ersten Bauform.

Den in Europa einmaligen Aussichtswagen durfte sie aber nicht mit über die Grenze nehmen, er wurde in Duisburg vom Zugverband getrennt, weil die NS Bedenken gegen seinen Einsatz geäußert hatten. Aber auch ohne diesen war der Komfort der neuen Wagen einmalig und außergewöhnlich. So war es, vor allem im Kontext elektrisch bespannter TEE-Wagenzüge in Frankreich, nur eine Frage der Zeit, wann auch der Rheingold in den formal höchsten Stand erhoben wurde.

Dies vollzogen die beteiligten Bahnen dann zum Fahrplanwechsel im Jahre 1965. Rheingold und Rheinpfil wurden sukzessive auf die vereinbarten Farben umgestellt und liefen nun als TEE mit wechselnden Zugnummern.



Im Mai 1966 obliegt V 200 083 die Beförderung des inzwischen als TEE geführten „Rheingold“ in den Abschnitten ohne Fahrdraht. Wie auf dieser Aufnahme zu sehen ist, liefen die Aussichtswagen stets nur ab/bis Duisburg Hbf, weil sie nicht in die Niederlande verkehren durften. Aufgenommen wurde der Zug in Oberhausen-Sterkrade, das bereits vom Fahrdraht erschlossen ist. Foto: H. D. Kremer / Eisenbahnstiftung

Während der rein innerdeutsch verkehrende Rheinpfil dieses Status schon früh wieder verlor, blieb er dem Rheingold bis zum Schluss erhalten: Er sollte der letzte deutsche TEE sein, dessen weitere Geschichte wir nur kurz beleuchten wollen.

Ein Zug über seinem Zenit

In den siebziger Jahren schieden zunächst die Buckelspeisewagen aus und wurden durch einstöckige Neubauten ersetzt, nur wenige Jahre später verschwanden auch die Aussichtswagen ersatzlos aus diesem Zug. Damit war der Rheingold ein ganz gewöhnlicher Zug der höchsten Kategorie TEE oder IC



Seit 1983 gab es einen Flügelzug nach München, der als TEE 16/17 lief, und zunächst in Mannheim, ab Sommer 1985 in Mainz vom Hauptzug getrennt wurde. Doch dieser letzte Wiederbelebungsversuch mit Zuglauf über touristisch interessante Strecken abseits der Magistralen verlief ohne den gewünschten Erfolg. Als 112 494-0 am 7. März 1987 mit TEE 17 in Heidelberg fotografiert wird, sind seine letzten Betriebsmonate bereits angelaufen. Foto: Helmut Röth / Eisenbahnstiftung

geworden, denn seine übrigen Wagen waren längst zu einem Standard und nur leicht verändert weitergebaut worden.

Der Bundesbahn konnte der Verfall ihres Vorzeigezuges und des TEE im Allgemeinen natürlich nicht gefallen und so ersann sie ein neues Konzept, das auch touristisch ausgerichtet war. Seine vierte Premiere erlebte der Rheingold schließlich am 29. Mai 1983.

In den Sommermonaten führte sein Laufweg ab Mannheim in Form eines Flügelzuges nach München durch Landschaften abseits der Magistralen. Neu war auch der Rheingold-Clubwagen (im Bild oben an zweiter Stelle hinter der Lok), der mit besonderen Aktionen wie Folklore oder regionalen Spezialitäten locken sollte. Äußerlich erkennbar war der Zug nun an einem orangefarbenen Begleitstreifen zwischen Fensterband und Bauchbinde.

Aber der Rheingold hatte seinen Zenit überschritten. Für einen rein erstklassigen Zug gab es in Europa offenbar keinen dauerhaften Platz mehr. Das hatte die DB eigentlich auch schon erkannt, denn 1979 war bereits der IC endgültig auf Zweiklassigkeit umgestellt worden. Das neue Konzept schien ebenso wenig aufzugehen, denn mehrfach geänderte Laufwege und Fahrtziele lassen eher auf hektische Rettungsversuche schließen.

Und so folgte das endgültige Ende auf dem Fuße. Am 31. Mai 1987 sollte der neue Eurocity mit beiden Wagenklassen die Nachfolge des Trans-Europ-Express antreten. Mit ihm kam auch das Aus für den Rheingold, der seitdem nur noch als Nostalgieprodukt weiterlebt.

Die Deutsche Bahn AG und die AKE haben sich wiederholt an ihn erinnert und boten oder bieten Nostalgierreisen mit Garnituren an, die für Rheingold und Rheinpfail typisch waren. Auch andere Unternehmen sind aufgesprungen und sehen im mit einem Nimbus behafteten Zugnamen lohnende Einnahmequellen.



Als Hüter einer Tradition und Bewahrer einer Zuglegende ist aber der 1955 gegründete Freundeskreis Eisenbahn Köln e.V. (FEK) zu sehen, der sich um die Markenrechte des historischen Logos aus DRG-Zeiten bemüht hat. Sein Verdienst ist auch der Erhalt vieler Originalwagen aus allen Epochen dieses berühmtesten Zuges auf deutschen Schienen.

Ab Anfang der siebziger Jahre führten die Bestrebungen schließlich zum betriebsfähigen Aufarbeiten einer fünfteiligen Garnitur aus den Anfangsjahren. Vor allem dieser Erfolg hat in vielen Menschen bis heute die Erinnerung an den besonderen Zug wachgehalten.

Eine besondere Ehre wurde eben dieser Garnitur am 23. Oktober 1977 zuteil, die wir stellvertretend für eisenbahnhistorisches und touristisches wie kulturelles Bemühen aufführen möchten: Als D 25937 verließ er an jenem Tage Emden, um als letzter, planmäßig mit Dampf bespannter Zug der Bundesbahn seine Reise bis Rheine anzutreten.



Auch der letzte planmäßig mit Dampf bespannte Reisezug der DB bestand aus den Rheingold-Wagen von 1928. Die am Bahnhof Salzbergen erhalten gebliebene 043 196-5 zieht am 23. Oktober 1977 den als Sonderzug eingesetzten D 25937 aus dem Bahnhof Emden. Foto: Wolfgang Bügel / Eisenbahnstiftung

Bild auf Seite 29:

Für den Erhalt des kulturellen Erbes und touristische Bemühungen soll diese Aufnahme stehen. Anlässlich des 50-jährigen Rheingold-Jubiläums wurde am 14. April 1978 diese Szene mit der Museumslok 18 505 und historischen Wagen des FEK vor der Kulisse des Kölner Doms nachgestellt. Wer kennt dieses bekannte Motiv nicht? Foto: Peter Schiffer / Eisenbahnstiftung

Vor ihm verabschiedete sich die ebenfalls erhaltene 043 196-5 nach 142 Jahren Dampflokeneinsatz in Deutschland von ihren Freunden. Einen würdigeren Zug hätte es wohl kaum geben können.

Kurze Modellübersicht

Am Rheingold führt in keiner Baugröße ein Weg vorbei. Erstaunlich ist in der Spurweite Z nur, dass sich bislang niemand außer Märklin dieser Vorlage angenommen hat. Die Göppinger haben es umso intensiver getan und fast schon regelmäßig finden sich themenbezogene Umsetzungen im Programm.

Doch Lücken bleiben, die ebenso gut von Kleinserienherstellern hätten geschlossen werden können. Wir denken hier an die Schnellzugdampflok der Baureihe 18³, den zu den Schürzenwagen passenden Gepäckwagen mit schnittiger Dachkanzel oder den Clubwagen der letzten vier Jahre. Auch eine Baureihe 01 mit Wagnerblechen und DRG-Anschriften suchen wir bislang vergebens.

Stattdessen fand sich die Garnitur von 1928 schon drei Mal im Programm von Märklin: Den Anfang machte 1990 die Ausführung vom Anfang der dreißiger Jahre (Art.-Nr. 8133) in einer Buchkassette. Prägend waren goldfarbene aufgedruckte Zugnamensanschriften auf den Seiten. Nicht passend war aber die Dampflok der Baureihe 18 434 samt Windschneide.



Die Zugpackung 8133, hier mit 18 434 in voller Länge zu sehen, war 1990 die erste Rheingold-Umsetzung in der Spurweite Z nach der historischen Vorlage. Eine Baureihe 103 mit Wagen des TEE-Zuges wurde hingegen bereits seit den Siebzigern angeboten.

Dieser Fehler wiederholte sich 2002, als die Wagen ohne den Schriftzug und mit der in bayerischen Staatsbahnfarben wiedergegebenen Dampflok gleicher Betriebsnummer erschienen (81426). Diese Zugpackung markierte das ursprüngliche Erscheinungsbild von 1928.

In die touristische Ära fällt hingegen die Auflage aus dem Folgejahr 2003, die ebenfalls fünf Wagen und die bekannte Dampflok beinhaltete. Entsprachen die Salon- und Küchen- sowie der Packwagen der 1990 erschienenen Auflage, so trug die Dampflok nun ein blaues Kleid und farblich abgesetzte Bereiche am Führerhaus und Tender inklusive Rheingold-Schriftzug.

Diese Gestaltung ist zwar nicht historisch korrekt, entspricht aber einer von Märklin mitfinanzierten Lackierung zum Erhalt der betriebsfähigen Maschine mit der früheren Betriebsnummer 3673. Die im Modell älteste Rheingold-Wiedergabe stammt aus dem Jahr 1974.



Für den Rheingold-Express von 1951 hat Märklin 2003 eine Schürzenwagenpackung „Loreley“ aufgelegt, vor die wir die 01 147 (Art.-Nr. 88011) gespannt haben (Bild oben). Der FD „Rheingold“ im nördlichen Abschnitt von Duisburg bis zu den Niederlanden lässt sich mit der V 200^o (88203) und den Wagen aus der Rheinpfel-Packung 81439 nachbilden (Bild unten).

Passend zur Baureihe 103 (8854) bot Märklin auch Abteil- (8724), Großraum- (8725), Speise- (8726) und Aussichtswagen (8728) dieses Zuges mit Zuglaufschildern München - Bremen an, zum IC-Verkehr nach Abwandern des Aussichtswagens passten.

Der noch fehlende Buckelspeisewagen sollte erst viele Jahre später folgen. 2004 erschien er endlich als Formneuheit in einer dreiteiligen MHI-Wagenpackung (87265). Der unverzichtbare Aussichtswagen lag der ebenfalls dreiteiligen Ergänzung (87285) bei, war aber nicht exakt zum Modell passend mit dem Schriftzug „Rheingold“ unterhalb der Kanzel beschriftet.

Als passende Lok deklarierte Märklin die Formvariante der in München beheimateten E 03 004 (88541), die wohl nur den dort endenden bzw. beginnenden Rheinpfel gezogen haben dürfte. Immerhin war ab diesem Jahr eine bedeutende Formlücke geschlossen.



Der Rheingold von 1962 mit provisorischer Bespannung durch eine Kastenlok der Baureihe E 1012 (81412) begegnet uns auf dem Loreley-Modul von Hans-Georg Kunz (Bild oben). Die Übergangszeit zwischen FD und TEE markiert hingegen die Zugpackung 81439.

Trotzdem erschien der Buckelspeisewagen bis dato nur ein weiteres Mal, nämlich in der kobaltblau-beigefarbenen Ausführung als Bestandteil Zugpackung „Rheinpfel“ (81439) aus dem Jahr 2007. Das Besondere dieser Zusammenstellung mit „Bügel falte“ war das Mischen von Rot und Blau an den Bauchbinden, war die Zeit der Umstellung zwischen 1965 und 1966 kennzeichnet. Leider wies die Lok kleinere Bedruckungsfehler im Bereich der Zierlinien auf.

Trotzdem waren viele Zetties dankbar für diese Neuheit, denn erst mit diesem Buckelspeisewagen ließ sich auch die bereits 1998 erschienene Zugpackung „Rheingold“ (81412) vervollständigen, die in Kobaltblau-Beige gehalten war und aus fünf Wagen sowie der provisorischen E 10 1243 bestand. Auch hier trug der Aussichtswagen der Rheinpfail-Bauart wieder den für ihn falschen Zugnamen.

Zugestanden sei hier sehr wohl der Umstand, dass, sei es umlaufbedingt oder zurückzuführen auf Ausfälle, auch die nachbestellten Wagen der Rheinpfail-Ausführung mit nur vier statt acht Seitenfenstern im Panoramabereich in den Zügen des Rheingolds auftauchten. Wäre auf den Schriftzug verzichtet worden oder er durch „Deutsche Bundesbahn“ ersetzt worden, hätte Märklin näher am Vorbild gelegen.



Auch den D 25937, drei Tage vor dem endgültigen Erlöschen des Kesselfeuers letzter dampfgeführter Reisezug der DB, konnten wir mit den Wagen aus der Packung 8133 und einer umgenummerten Baureihe 043 (88974) nachstellen. Die erforderlichen Computerschilder der 043 196-5 stammen von HOS-Modellbahntechnik.

Eine letzte, für die Geschichte des Rheingolds wichtige Lok erschien erst in diesem Jahr. Mit der V 200 052 (88203) lässt sich jetzt auch der in Dieseltraktion bespannte Abschnitt korrekt nachstellen. Nicht rechtzeitig zum 90-jährigen Jubiläum des Luxuszugs geschafft haben es hingegen die Wagenpackung der TEE-Garnitur (87269) und die überarbeitete Baureihe 103 mit Glaseinsätzen an den Maschinenraumfenstern und LED-Beleuchtung im Inneren.

Auch für die historische Zusammenstellung (81332), die identisch zur Erstauflage des Rheingolds sein wird, bleibt dies festzuhalten. Ihre Käufer soll auch sie demnächst mit dem neuen Antrieb durch einen Glockenankermotor überzeugen, wie er auch der Baureihe 103 zuteil wurde. Damit ist zumindest sichergestellt, dass hier ein rundes Betriebsjubiläum würdig nachgefeiert werden kann, denn innovativ waren die Vorlagen aus den Jahren 1928 und 1962 ebenso.

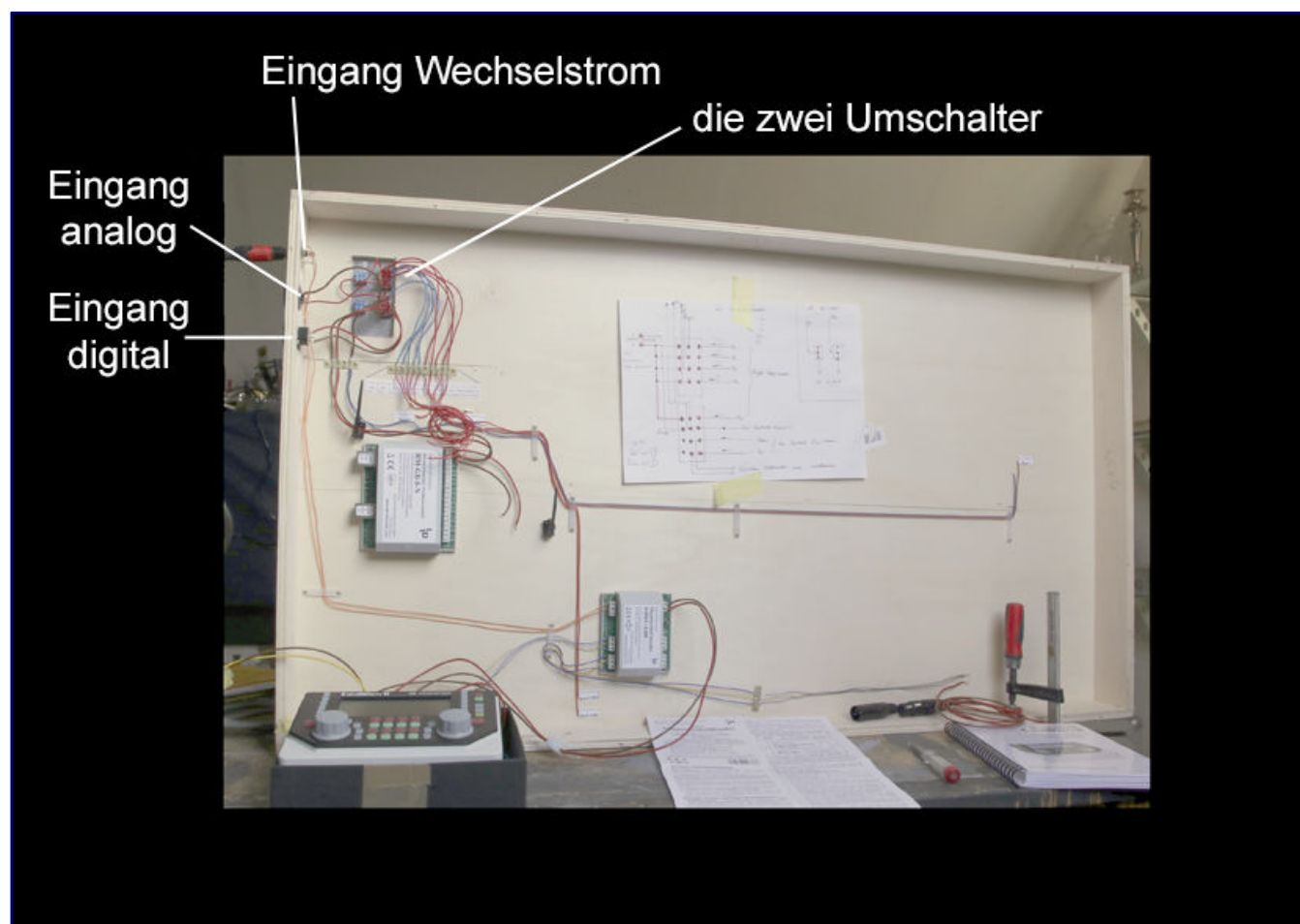
Seiten zum historischen Zug:
<https://www.rheingold-zug.com>
Modellumsetzungen:
<https://www.maerklin.de>

Digitale Modellbahnsteuerung (Teil 6) Praktische Anfängererfahrungen

Im Rahmen unseres diesjährigen Themenschwerpunkts haben wir elektrische Grundlagen und Basiswissen für den Digitalbetrieb vermittelt. Beitrag für Beitrag entstand so viel Wissen für den digitalen Einstieg und das Verstehen dieser Betriebsart. Angeregt durch Leserfragen und Rückmeldungen hat sich Redakteur Dirk Kuhlmann aber auch selbst ans Werk gemacht, um eigene Erfahrungen zu sammeln.

Von Dirk Kuhlmann. Mit großer Aufmerksamkeit und Wissensdurst hat selbst die Redaktion in den letzten Monaten unseren digitalen Jahresthemenschwerpunkt mitverfolgt. Ich selbst habe in diesem Zusammenhang mit vielen Spur-Z-Bahnern gesprochen und die kleinen Sorgen und Probleme in punkto Digitalisierung zu Gehör bekommen.

Meine persönlichen ersten Gehversuche kommen, in Rücksprache mit einigen Elektronikern, in dieser Ausgabe erstmals zum Tragen, welche Ihnen hoffentlich bei der Umsetzung ihrer Anlage ein wenig helfen können. So hoffe ich, den einen oder anderen Tipp gezielt weitergeben zu dürfen.



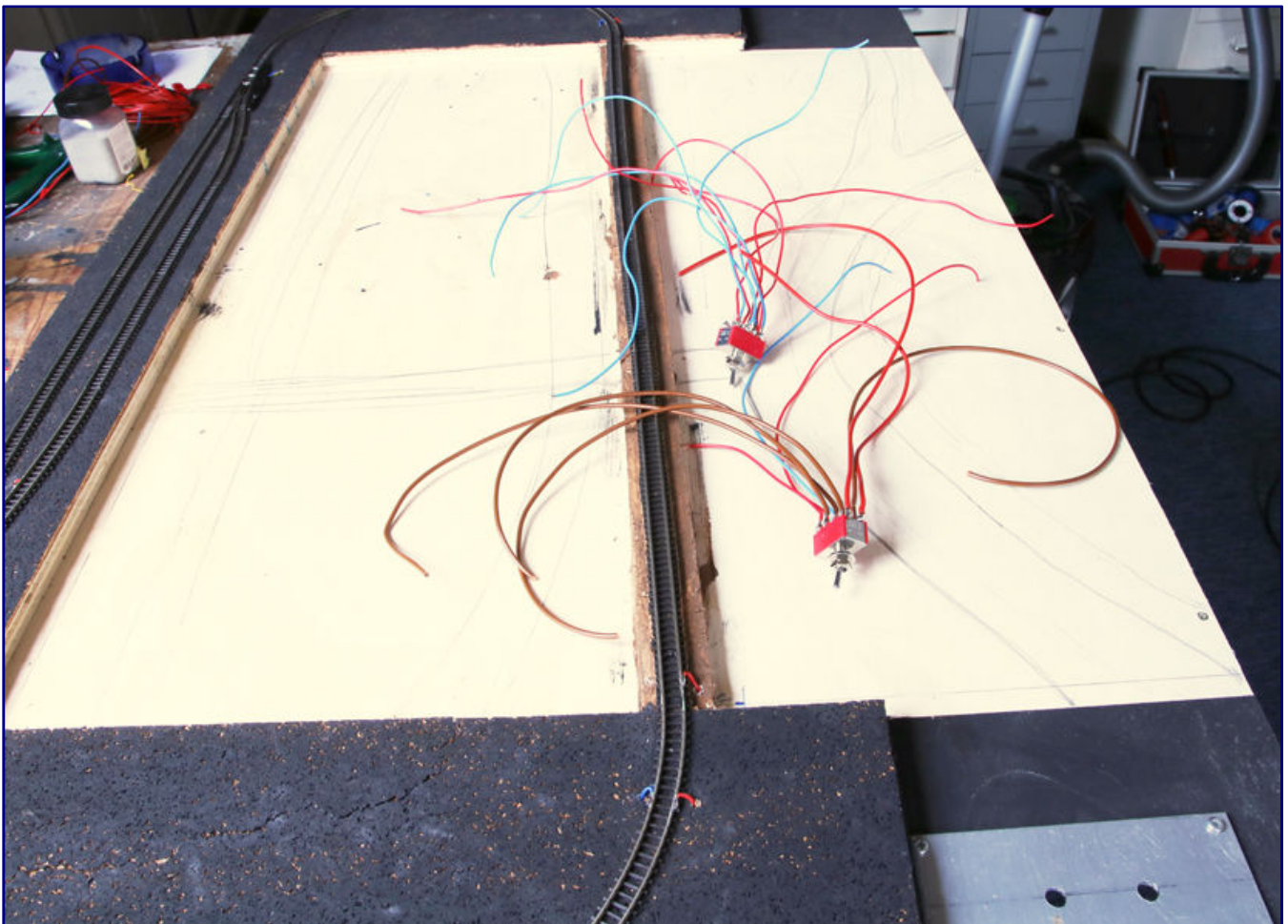
So sieht die Testanlage von unten aus, hier werden noch Melder und Decoder korrekt nach Beschreibung der Hersteller angeschlossen.

Natürlich haben einige unserer Leser mit Sicherheit noch bessere Lösungsansätze, jedoch ist hier immer der kleinste Nenner zu suchen. Die weitaus größte Anzahl aller Modellbahner möchte nach dem Kabelverlegen den Trafo oder die Digitalzentrale anstellen und einfach losfahren.

Oft hat der Modellbahner eine erhebliche Auswahl von analogen Modellen in den Vitrinen oder im Koffer, jedoch befinden sich nur wenige digitale Exemplare aus Kostengründen darunter.

Ein gleichzeitiges Fahren auf ein und derselben Anlage ist aber nur dann möglich, wenn ein Innen- oder Außenkreis einfach umschaltbar wäre. Bei einer eingleisigen Strecke gibt es dann eben nur ein „entweder... oder“.

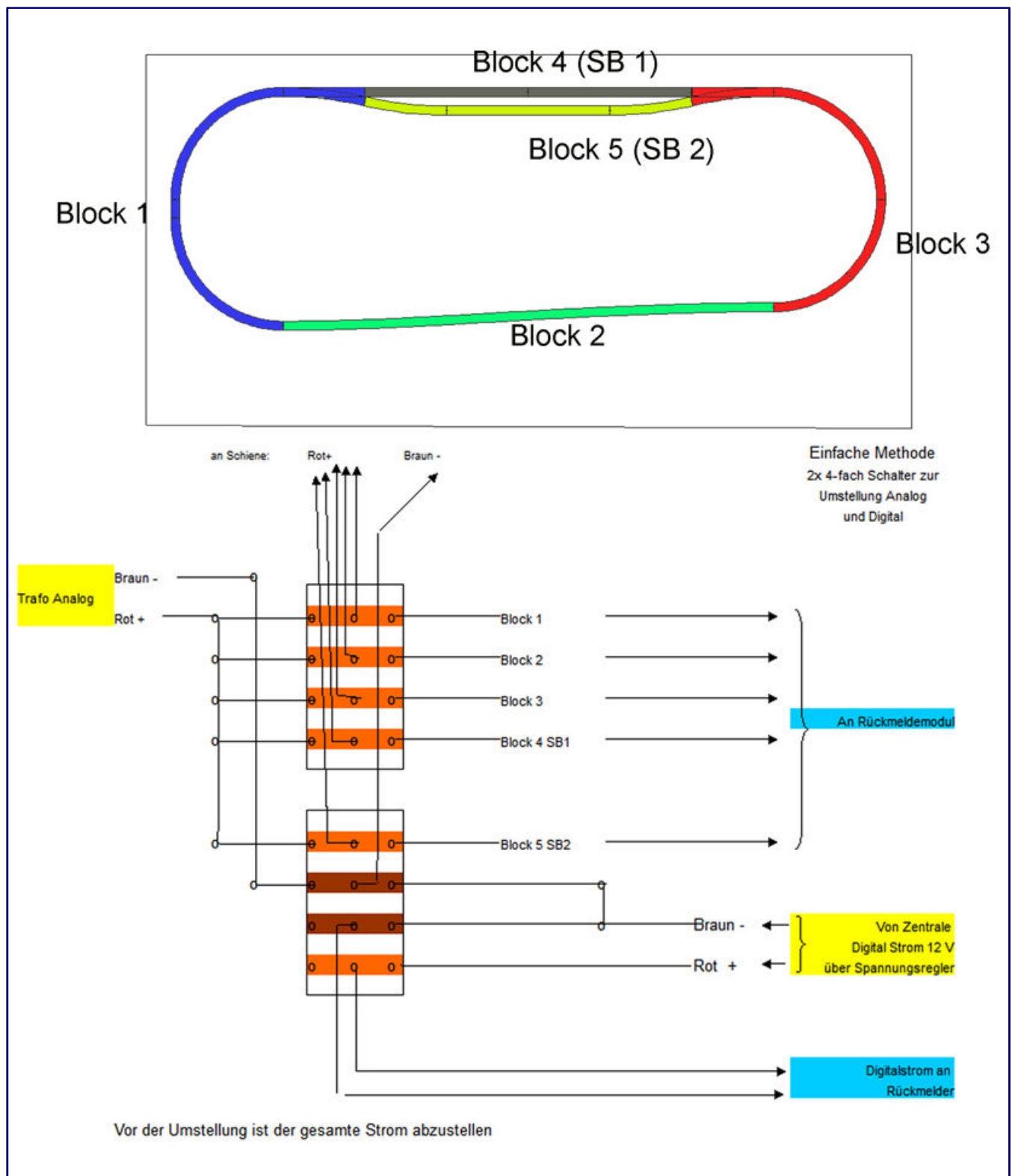
Natürlich können (viele) Digitallokokomotiven, solange es der jeweilige Decoder erlaubt, auch analog fahren, aber die geliebten Funktionen wären in dieser Betriebsart nicht zu nutzen.



Die beiden Schalter wurden am Basteltisch sorgsam mit den entsprechend farblichen Kabeln verlötet und warten auf den Einbau in die Testanlage.

Solange es nur einen Kreis ohne weiteren digitalen Anschluss (Rückmelder, Bremsbausteine, etc.) gibt, können jeweils ein Transformator oder die Digitalzentrale angeschlossen werden. Darüber hinaus wird es vermeintlich komplizierter.

Auf meiner Testanlage sind ein Belegtmelder und ein Weichendecoder installiert. Aus Sorge, die digitalen Bausteine bei einem analogen Fahrbetrieb nicht zu beschädigen, wird eine einfache (analoge) Schaltertechnik installiert. Zwei Kippschalter (4 x Ein/Ein rastend; Conrad-Bestell-Nr. 705139-62) erfüllen hier wirksam ihren Zweck.



Die schematische Skizze für die Umschaltung der Testanlage ist einfach und wirksam.

Bei der analogen Einstellung wird der Belegtmelder vollkommen umgangen und auch der Digitalstrom ist unterbrochen. Dazu schauen Sie sich meine kleine Schaltskizze an, welche bewusst einfach gehalten ist.

Damit keine Anschlussfehler entstehen, sollten Trafo und Digitalzentrale jeweils einen separaten Eingang besitzen. So wird ein Vertauschen unterbunden. Bei meinem persönlichen Systemwechsel schalte ich zudem vorher immer den kompletten Strom ab.

Natürlich wäre hier auch eine umfangreiche Schalttechnik mit erheblich höherer Sicherheit möglich, aber wir sprachen eingangs vom kleinsten Nenner: Wo wäre eine solche Schaltung noch sinnvoll?

Wie geht es mit dem Jahresthemenschwerpunkt weiter?

Mit diesem Beitrag endet unser Jahresschwerpunktthema 2018. Konkret geplant sind aber noch zwei Folgebeiträge zum Thema „dezentral verbaute Intelligenz“, die sich mit den Steuerungen von Gahler + Ringstmeier sowie Alan beschäftigen sollen. Geplant ist zudem ein Blick zurück in die Geschichte der digitalen Spur Z. Weitere Beiträge zu Digital-Themen werden jeweils aktuell veröffentlicht.

Denken Sie beispielsweise an den Vorführbetrieb mit Publikum, womöglich bei einer Ausstellung. Urplötzlich, so ist es doch eigentlich immer, stehen die Zuggarnituren auf der Anlage still. Der Betreiber und die Zuschauer werfen sich ratlose Blicke zu, der erste „Fachmann“ weiß selbstverständlich, woran es liegt. Nun steigt die Ver-

wirrung und jeder würde sich wünschen, auf solche „Vorführeffekte“ verzichten zu dürfen. Und jetzt wird umgeschaltet!

Während Ihre Standhilfe anhand der analogen Modelle weiter Betrieb machen kann, ist ein Überprüfen der digitalen Technik zeitgleich möglich. Manchmal hat sich eben nur ein kleines Kabelende irgendwo gelöst.

So bewirkt diese einfache Schaltung in der Hektik einer Präsentation zumindest etwas Ruhe und das Suchen nach dem Fehler, ohne in einem Schweißausbruch zu enden, ist möglich - oben läuft ja alles! Bei Heimanlagen ist auch der Auslauf für unsere analogen „Schätzchen“ weiter und jederzeit möglich.

Doch sie vermissen den Schaltkreis für die Weichen? Wir werden in einer der nächsten **Trainini®**-Ausgaben dieses Thema auch noch aufgreifen.

In der jetzigen Anordnung kann ich mit meinem Testkreis analoge Garnituren fahren lassen, schalte aber die Weichen digital. Das finde ich auch nicht schlecht, zumal einige Zentralen den „Fahrstraßenmodus“ verbaut haben. Bei meinen zwei Weichen ist das eher noch ein Witz, bei einem größeren Weichenfeld wird das aber eine wirklich feine Sache. Geht doch!

Bezugsquelle für Elektronikbedarf:
<https://www.conrad.de>

MODELLBAHN

Ausstellung in 3 Hallen

19. und 20. Januar



Öffnungszeiten: Sa. 10-18 Uhr und So 10-16 Uhr

Elisabeth-Selbert-Gemeinschaftsschule, 23611 Bad Schwartau, Schulstraße 8

Bitte benutzen Sie die großen öffentlichen Parkplätze, und folgen Sie den Wegweisern!

- **Nördlichste Spur Z-Convention Deutschlands**
- **Spur N – Mehrere Modulanlagen**
- **H0 - Verschiedene Modulanlagen**
- **Schmalspurbahn H0e**
- **Spur 0 – Große Modulanlage**
- **Straßenbahnanlage**
- **Große Modellbahnbörse**
- **Cafeteria**



*Eisenbahnfreunde
Bad Schwartau e.V.*

Eintritt: Erwachsene 4,-€, Kinder 2,-€ und Familien 10,-€, Kinder bis einschl. 6 Jahre frei

Die Erlöse dienen der Vereinsarbeit und dem Erhalt des Stellwerkes "Sn" in Bad Schwartau

www.efs-badschwartau.de

Motiv/Foto: Martin Engelbrecht

Dieseltraktion bei der DB

Fotocollage vom Altmeister

Kaum eine Eisenbahnfotograf wird kommerziell so stark strapaziert wie Altmeister Carl Bellingrodt. Umso verwunderlicher ist es da, wenn wir immer wieder mal schöne und ansprechende Bücher finden, die eben nicht das Gefühl hinterlassen, doch alles schon irgendwoher zu kennen. Das heute besprochene Buch aus dem EK-Verlag ist ein solcher Titel mit Mehrwert.

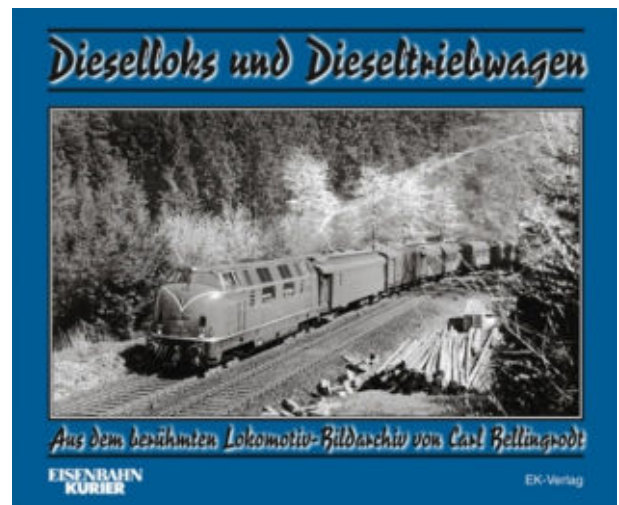
Norman Kampmann u.a.
Dieselloks und Dieseltriebwagen
Aus dem berühmten Lokomotiv-Bildarchiv von Carl Bellingrodt

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2018

Gebundenes Buch
Format 26,0 x 21,5 cm
144 Seiten mit 160 S/W-Fotografien

ISBN 978-3-8446-6211-5
Best.-Nr. 6211
Preis 29,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Carl Bellingrodt – der Name dieses längst verstorbenen Altmeisters der Eisenbahnfotografie scheint auch heute noch über viel Zugkraft zu verfügen. Würden nicht sichere Verkaufserfolge locken, wäre die heutige Vielfalt an Bildbänden und Veröffentlichungen aus seinem Bildarchiv wohl kaum zu erklären.

Auch der vorliegende Band, der sich mit der Dieseltraktion der Deutschen Bundesbahn beschäftigt, ist nur ein Titel aus einer größeren Reihe: Fünf lieferbare Bücher sind es, die beim EK-Verlag auch nur einen Teil der Veröffentlichungen darstellen.

Doch für den Interessenten besteht hier kein Grund zur Sorge! Zwei größere Archivbestände aus Bellingrodts Erbe, einer davon in Händen dieses Verlags, sind bekannt, dazu kommen weitere Aufnahmen im Streubesitz. So verwundert die thematische Dichte beim Eisenbahn-Kurier nicht.

Überraschend ist und bleibt eher, wie bunt die Fülle an Aufnahmen ist, die zur Veröffentlichung gelangen. Dabei spielt es nur eine untergeordnete Rolle, ob ein Bild als Wiederholung in einem Werk auftaucht oder tatsächlich noch als (weitgehend) unbekannt gelten darf.

Zu Recht gilt Carl Bellingrodt als Köhner und hervorragender Dokumentar; von seinen Arbeiten werden Eisenbahnfreunde sicher noch viele Jahre profitieren und von seinen Perspektiven und Vorlieben lernen können. Denken wir nur an die schon sprichwörtlich gewordene „Bellingrodt-Stellung“ einer Dampflok: Der Altmeister legte Wert darauf, dass der Kreuzkopf in der Mitte der Gleitbahn stand und das Triebwerk so möglichst harmonisch auf den Betrachter wirkte.

Dafür ließ er sich zu fotografierende Maschinen zunächst in die gewünschte Position fahren, bevor er seine bevorzugte Perspektive festlegte und den Auslöser betätigte. Das mag auf Unbedarfte wie die Allüren eines Künstlers wirken, für Liebhaber seiner bildlichen Zeugnisse ist es die Handschrift einer Person, die ihr Handwerk verstand.

Und so lebt auch die aktuelle Zusammenstellung abseits der Dampflok von diesen Fähigkeiten. Glücklicherweise hat der schon legendäre Eisenbahnfotograf des 20. Jahrhunderts neben ihr auch die elektrische Traktion und Diesel-Triebfahrzeuge auf Bildern festgehalten.

Aus diesen Aufnahmen entstand in fachkundiger Auswahl durch die EK-Redakteure ein Bildband, der zugleich der erste über die Diesellokomotiven und Diesel-Triebwagen der deutschen Eisenbahnen in der Bellingrodt-Edition ist.

Fast versteht es sich von selbst, dass alle 160 Schwarz-Weiß-Bilder nicht nur fachkundig aufgenommen, sondern auch hervorragend reproduziert wurden. Das macht dieses Buch zu einer Fundgrube für Liebhaber historischer Aufnahmen und macht es zugleich zu einem wertvollen Dokument für vorbildnahe Umsetzungen.

Allerdings haben wir bis hierher noch kein Wort über die inhaltliche Auswahl getroffen. Auch diese ist durch und durch als gelungen zu bezeichnen. Was der Titel nicht verrät, ist seine Einschränkung auf das Gebiet der Bundesbahn. Kenner werden aber auch nichts anderes erwartet haben.

So bleibt es hinzuzufügen, dass im Buch durchaus Ergänzungen aus Beständen zeitgenössischer und nicht minder bekannter Fotografen auftauchen. Genannt sei mit Hermann Maey nur der Bekannteste unter ihnen.

Diese Konzeption führt dazu, dass nach Baureihen numerisch geordnet, alle wichtigen Konstruktionen der deutschen Dieseltraktion im Buch auftauchen, bedeutende Einzelgänger eingeschlossen. Die Auswahl macht auch vor Schmalspur und den Reichsbahn-Bauarten für frühe Schienenbusse nicht Halt.

Sogar eine US-Vorführlok auf deutschen Schienen fand, wie auch die berühmte NOHAB, Eingang in dieses Werk. Den meisten Fahrzeugen sind sowohl Portrait- als auch Streckenaufnahmen gewidmet. Darin sehen wir eine weitere Bereicherung, die das Buch nahezu einmalig macht.

Einen zeitlichen Schnitt muss der Käufer aber, bedingt durch das Eingrenzen des Wirkens, akzeptieren: So finden wir die Baureihe V 160 als Vorserie und endgültige Ausführung wieder, nicht aber die späteren Vertreterinnen dieser Lokfamilie, allen voran die Gasturbinenlok Baureihe 210 oder die erfolgreichste Variante in Form der Baureihe 218.

All das lässt sich aber auch verschmerzen, denn dies gehört ja auch längst in die Farbbildära. Der rezensierte Bildband hingegen gehört in eine Zeit, in der die Magistralen noch nicht elektrifiziert waren und Diesellokomotiven und Schnelltriebwagen den hochwertigen Dienst bestritten.

Weniger populäre Maschinen waren bestimmt, um im Rangierdienst oder höchst defizitären Nebenbahnbetrieb die Dampflok abzulösen. Hier erleben wir eine Zeitreise, die das abwechslungsreiche Schaffen Carl Bellingrodts erlebbar macht. Gut ist es da vor allem, dass er sich den „Totengräbern der Dampflok“ im Gegensatz zu vielen Zeitgenossen nicht verschlossen hat. Seine Zeugnisse sind unwiederbringliche Dokumente einer längst vergangenen Ära.

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

Deutsche Technikgeschichte Das Auto-Standardwerk 2.0

Eine verdammt dicke Schwarte liegt vor uns, noch dazu zum modellbahnerischen Randthema Automobil. Wer braucht dieses Buch und was es nützt es uns? Fragen über Fragen, noch dazu angesichts eines neuen Titels von einem Autor, der bereits vor 21 Jahren verstorben ist. Wir klären auf!

Werner Oswald
Deutsche Autos 1945-1975

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2018

Gebundenes Buch
Format 23,0 x 26,5 cm
520 Seiten mit ca. 1.000 teils farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-04102-8
Titel-Nr. 04102
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Werner Oswald gilt als fundierter Kenner deutsche Automobilgeschichte und war einst als Journalist unter anderem für die Zeitschrift „Auto, Motor und Sport“ tätig. Er prägte zusammen mit seinem Chefredakteur den Begriff vom „Erlkönig“, dem noch getarnten Prototyp für eine neue Fahrzeugserie.



Was auf den ersten Blick aber verwundern mag, ist das Erscheinen eines neuen Titels unter seinem Namen. Werner Oswald ist nämlich bereits 1997 verstorben und beendete sein schriftstellerisches Wirken Ende der siebziger Jahre.

Wollte sich der Verlag da womöglich nur eines berühmten Namens bedienen, um seine Auflage zu steigern? Nein, da können wir die Leser dieser Zeilen beruhigen. So neu ist das Buch nämlich gar nicht, eine reine Wiederauflage des älteren Werkes ist es aber eben auch nicht.

Vor uns liegt die zeitgemäße Überarbeitung eines echten Klassikers, eines Standardwerks zur Nachkriegsgeschichte deutscher Autos bis Mitte der siebziger Jahre. Die Inhalte schließen etwa mit derselben Epoche, die auch den Fokus der meisten Modellbahner – nicht nur der Spur Z – eingrenzt. Und, so viel sei verraten, diese 30 Jahre haben viele und große Klassiker hervorgebracht, die noch heute zu Recht bewundert werden.

Lesenswert wird die komprimierte Geschichte des deutschen Automobilbaus in der Nachkriegszeit vor allem durch die treffende und fachkundige Weise, mit der Werner Oswald sie zu beschreiben wusste. Diesen wohl unnachahmlichen Stil haben die Verantwortlichen des vorliegenden Titels, dafür sei ihnen gedankt, belassen und ein Standardwerk nur mit zeitgemäßen Farbaufnahmen weiter bereichert.

Modern und ansprechend präsentiert sich das oft nachgefragte und längst vergriffene Hauptwerk des legendären Autochronisten nun endlich in einer überarbeiteten Neuauflage. Zu erwähnen bleibt da noch,

dass es selbst schon eine Ergänzung war, die noch aus der Feder des Autoren stammte. Ursprünglich schloss die Chronik im Jahre 1966.

Die neun weiteren Jahre, die er selbst hinzufügte, hatte er schon unter geänderten Voraussetzungen aufgearbeitet. Enorm erweiterte Modellangebote und immer endloser erscheinende Preislisten für Sonder- und Zusatzausstattungen zwangen zu einer veränderten Darstellungsform. Das kennen wir auch heute in stärkerer Form, nur Ausstattungen sind inzwischen in mehr oder minder sinnvollen Paketen gebündelt worden.

Und so listet das vorliegende Werk mit wahrhaft mächtigem Umfang nicht nur penibel auf, was die Werkshallen der deutschen Automobilhersteller verließ. Es schafft gleichzeitig Klarheit bis zum letzten Nischenmodell und längst vergessenen Herstellern. Die eingefügten Tabellen erläutern und ergänzen in strukturierter Form wichtige Informationen technischer Art oder auch zu den Preisen von Basismodellen.

Wer dies auf die zeitgenössische Kaufkraft und Einkommensentwicklung umrechnen möchte, der wird nicht nur an den Automodellen selbst nachvollziehen können, wie sich das einstige Luxusgut zum Massenverkehrsmittel entwickelte.

Alle Aufnahmen, gleich ob schwarz-weiß oder farbig wiedergegeben, sind hervorragend geeignet, um die Textausführungen zu dokumentieren und so überhaupt nachvollziehen zu können. Das gilt nicht nur für solche meist unerreichbaren Traumautos wie den Porsche 356 oder den Mercedes-Benz 300 SL mit Flügeltüren.

Auch einst ganz gewöhnliche und dennoch besondere Fahrzeuge wie Opel Kapitän, VW Käfer, das Goggo-Mobil, den „Maurerporsche“ Ford Capri oder den Manta als Konkurrenzmodell von Opel wird hier ausreichend Platz eingeräumt.

Auch beim „Badewannen-Taunus“, dem VW Golf oder Passat oder dem schon legendären Opel GT endet die Themenfülle nicht. Auch andere bekannte Marken wie etwa BMW finden sich vom „Barockengel“ über die Isetta bis hin zum zeitgemäßen Fahrzeug der siebziger Jahre hier wieder. Dazu gehören auch „Heckflossen“ von Mercedes-Benz, die vorherige Pontonkarosserie und das Erfolgsmodell „Strich-Acht“.

Und zu jedem der bekannten oder längst vergessenen Hersteller hat Werner Oswald geschichtliche Abrisse zusammengestellt, anhand derer sich Entwicklungen, Erfolge und auch wirtschaftliche Probleme nachvollziehen lassen. Beispielhaft sei hier das Festhalten am luftgekühlten Heckmotor bei Volkswagen genannt, das glücklicherweise mit den bereits genannten Modellen Golf und Passat doch noch aus eigener Kraft überwunden werden konnte.

Aber nicht mal da schließt die enorme Themenfülle. Wer erinnert sich heute noch an Heinkel oder Zündapp als Automobilproduzenten? Oder ist ihnen das Aufsehen erregende Amphicar von 1961 im Gedächtnis geblieben?

Mag das Auto nur eine Randgeschichte für den Eisenbahnfreund sein, der Hang zur Technik stellt dennoch eine unlösbare Verbindung her. Und die hier besprochene Automobilchronik hilft auch bei Umsetzungen und Zusammenstellungen auf der Anlage.

Wer jetzt Feuer gefangen hat, darf sich zudem auf zwei weitere Titel aus dem Nachlass des ursprünglichen Verfassers freuen. Angekündigt sind bereits die Chroniken für PKW von 1920 bis 1945 sowie eine für deutsche Lastkraftwagen. Sie dürften wohl ebenso als Geschenketipp taugen, so wie dieses Buch!

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

Internationale Modellbahnausstellung Ein zweijährlicher Höhepunkt

Zum 35. Mal wurde im Herbst 2018 eine Internationale Modellbahnausstellung aufgelegt. Vier Tage lang gaben sich Hersteller aus dem Modellbahn- und Zubehörbereich, Verlage und Werkzeuganbieter sowie natürlich teilnehmende Vereine ein Stelldichein in der Koelnmesse. Wir waren für Sie vor Ort und berichten ausführlich, was für die Spurweite Z an Neuem gab.

Vier Tage, exakt vom 15. bis zum 18. November 2018, waren für die 35. Auflage der Internationalen Modellbahnausstellung in Köln vorgesehen. Nahezu 200 Aussteller aus 12 Nationen repräsentierten hier das aktuelle Marktgeschehen und stellten ihre Produkte vor.



Der Veranstalter registrierte auf Ausstellerseite Beteiligungen aus Deutschland, den Niederlanden und Österreich, Polen, Frankreich, Tschechien, Italien, Spanien, Dänemark, Belgien, Finnland und sogar den Vereinigten Staaten.

Die offiziell gezählten über 50.000 Besucher dürften wohl nicht weniger international gewesen sein, denn die Entfernung zu den Niederlanden und Belgien ist überschaubar, auch aus Frankreich und sogar Großbritannien bestehen gute Zuganbindungen an die Domstadt. Alles in allem machte die Messe ihrem Namen also alle Ehre und war aus Sicht der Besucher, mit denen wir gesprochen haben, auch deutlich besser als vor zwei Jahren.



Emma und die Lummerland-Anlage bildeten auch in Köln wieder einen Anziehungspunkt, besonders für die Kinder.

den haben, lässt sich folglich nur schwer abschätzen. Einen Besuch wert war Köln in diesem Jahr aber auf jeden Fall!

Vielleicht wird sich das erst wieder herumsprechen müssen, denn die Besucherzahl gilt es noch ein wenig zu relativieren.

Freilich ist das im offiziellen Bericht aber nicht zu finden. Mit einer einzigen Eintrittskarte erlangt jeder Gast nämlich Zugang zu gleich drei Veranstaltungen: Neben der IMA sind das noch das Echtdampftreffen und die gut frequentierte Lego-Fanwelt, die neben vielen Kindern auch erwachsene Bausteinbegeisterte anzieht.

Wie viele der gezählten Personen also tatsächlich den Weg in die Modellbahnhalle 4.1 gefunden haben, lässt sich schwer abschätzen.

Bevor wir den Fokus gezielt auf unsere kleine Spurweite richten, möchten wir auf einen Jubilar unter den Ausstellern hinweisen: Die Firma Busch feierte ihr 60-jähriges Bestehen und war wie gewohnt auch in diesem Jahr vor Ort zu finden. Ebenfalls anwesend und auf 25 Jahre zurückblickend war HLS Berg.

Besser bekannt als ihr Firmenname ist ihr Vorzeigeprodukt Trainsafe, ein Vitrinensystem aus Acrylglasröhren, die auch für die Spur Z angeboten werden.

Märklin sorgte hingegen für Besucherzustrom, indem wieder die Clubmodelle für das nächste Jahr vor Ort bekanntgegeben wurden – auch dazu gleich mehr.

Ein wichtiges Thema und Anliegen der Hersteller und Vereine bleibt die Nachwuchsarbeit. Verbinden wir da gerade mit der Kölner Ausstellung sehr durchwachsene Erfahrungen, können wir der diesjährigen Auflage attestieren, beim jüngsten Publikum hervorragend angekommen zu sein.



Mit diesem Adventskalender versüßte Märklin seinen Clubmitgliedern die diesjährige Wartezeit bis zur Bescherung.

Und wer könnte das besser wissen als Vertreter dieser Zielgruppe selbst?

Glücklich schätzen wir uns, die eigenen Kinder, mit einem journalistischen Auftrag versehen, ins Getümmel schicken zu dürfen. Da sie trotz Kennzeichnung kaum als Pressevertreter erkannt und wahrgenommen werden, fangen sie viele Eindrücke unverfälscht ein und berichten anschließend über begeisternde wie auch enttäuschende Erfahrungen.



Fürs Foto haben wir das Handmuster des Insider-Jahreswagens 2019 (Art.-Nr. 80329) auf dem Rockbühnen-Diorama aufgestellt.

Froh sind wir, dass sich in diesem Bereich innerhalb der letzten Jahre viel getan hat. Die Hersteller wie Roco/Fleischmann oder Piko bemühen sich mit Spielflächen und -angeboten um ihre Kundschaft von morgen, während Märklin zusammen mit Zubehöranbietern wie Auhagen, Busch, Faller, Kibri/Vollmer und Noch beim „Gleis 1“ noch einen Schritt weitergeht.

Neben großen Spielflächen warten hier auch Basteltische auf die Jüngsten, wo kleine Dioramen oder Gebäudemodelle entstehen. Leider ist dieses Angebot inzwischen mit

einer Schutzgebühr versehen worden, was nicht nur wir bedauern, sondern auch ein Hemmnis für diejenigen Kinder darstellt, die sich allein und frei auf der Messe bewegen dürfen.

Die gezielte Rücksprache mit den Herstellern ergab, dass die früher kostenlosen Angebote verstärkt von Besuchern ausgenutzt wurden. Es wurde also nicht immer am Tisch gebaut, um Erfahrungen und Wissen samt Begeisterung zu vermitteln, sondern einfach gezielt ein kostenfreies Bausatzmuster abgegriffen, um den Betreuern mitzuteilen, dies zu Hause bauen zu wollen.

Hier können wir die Entscheidung leider nachvollziehen und bedauern dieses gar nicht so seltene Besucherverhalten, mit dem alle Versuche der Modellbahnindustrie sabotiert werden. Deshalb hinterlassen wir hier einen eindringlichen Appell, die Kinder auch mal Kinder sein zu lassen, ihnen Zeit für eine kleine Freude und Erfahrung zu geben und eigene Raffgier hintenanzustellen!

Seit vielen Jahren aktiv um den Nachwuchs bemüht sind die Vertreter des BDEF, die in Köln schon traditionell das „Junior College Europa“ anbieten. Hier nehmen sich die Kinder gern eine Auszeit und schaffen unter fachkundiger Betreuung gern ihre eigenen kleinen Werke – auch dies ist nur dank großzügiger Herstellerunterstützung und ehrenamtlicher Hilfe möglich. Wir sagen an dieser Stelle ausdrücklich Danke und halten das keineswegs für selbstverständlich.



Offenbar war das Eisenbahnmagazin von der großen Resonanz seines Dioramenbauwettbewerbs überrascht. Wie sonst erklärt sich die arg gedrängte Präsentation besonders in der obersten Reihe? Allein für die Spurweite Z traten zehn Beiträge an, von denen (mindestens) sechs auf dieser Aufnahme zu sehen sind. Doch wie sollen sie in diesem Gedränge ihre Wirkung entfalten, vor allem bei Sicht nur auf die schmale statt der Hauptpräsentationsseite?

Ein besonderer Messehöhepunkt für Kinder war 2018 die Anlage „Lummerland“ am Stand von Märklin. Vielen war die Neuverfilmung noch in guter Erinnerung und so drängten sich die Kleinen um die Insel mit zwei Bergen, auf der Lok „Emma“ unermüdlich ihre Runden zog. Von Märklin hatten wir bereits im September erfahren, dass die Nachfrage die Erstauflage überstieg und nachproduziert werden müsse.

Das sind gute Nachrichten, die uns zuversichtlich für die Zukunft unseres Hobbys machen, auch wenn es gewiss nicht mehr denselben Stellenwert wie in den sechziger oder siebziger Jahren erlangen wird. Dass sich heutige Kinder aber nicht mehr für Modelleisenbahnen interessieren würden, möchten wir dann doch ins Reich der Fabeln verweisen.

Doch auch die Augen der Erwachsenen richteten sich auf diese Messe, und das galt unabhängig von einem eigenen Besuch vor Ort. Märklin überraschte mit den Ankündigungen der Diesellok V 320 für die Baugröße H0 und mit einer Schnellzugdampflok der Baureihe 03¹⁰ (Art.-Nr. 88850) für die Nenngröße Z die Clubmitglieder.



Das eigene Diorama (E39) mit einer kreuzenden Feldbahnstrecke der Spurweite Zf war ursprünglich gar nicht für den Wettbewerb gedacht und setzte sich unter dem Titel „Brandwache“ mit den Folgen eines extrem trockenen Hochsommers auseinander. Als Suchspiel war die Aufforderung „Sei ein Fuchs und finde ihn!“ gedacht. Wo sich das winzige Modell von C-M-K versteckt, werden wir 2019 noch aufklären.

Leider gab es für den Maßstab 1:220 noch kein Handmuster zu sehen, aber die CAD-Volumendarstellungen und Produktbeschreibungen lassen das Herz schneller klopfen: Die fein detaillierte Neukonstruktion erhält Führerstandseitenfenster, Bremsimitationen, Indusi-Magnet und Luftkessel am Nachlaufgestell, Schienenräumer und freistehende Stirnlampen.

Die vollständige Steuerung, Antrieb über Glockenankermotor und Beleuchtung mit warmweißen LED ist inzwischen zum Standard geworden. Neu ist jedoch, dass die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung auch den Tender miteinschließt, der vorbildgerecht über Schwenklappen am Kohlenkasten sowie Speichenräder verfügt.

Im Vorlaufdrehgestell der Lok mit Hochleistungskessel und hohen Sandkästen auf dem Umlauf rollen, passend zum Betriebszustand der 03 1001 aus dem Jahre 1963, Scheibenräder. Ihr Vorbild war im Bw Hagen-Eckesey beheimatet und versah den Schnellzugverkehr unter anderem auf der Ruhrtalbahn in Richtung Kassel. Mit diesem Modell hat Märklin eine Überraschung gelandet und ein Fahrzeug lanciert, das sich schon äußerlich deutlich von den Schnellzuglokomotiven der Baureihen 01 und 03 abhebt.

Mit einem gedeckten Güterwagen G1 aus dem früheren Gattungsbezirk Dresden in grauer Lackierung und mit großem Miele-Schriftzug (80329) erfüllt der Hersteller beim Jahreswagen 2019 ebenfalls die Wünsche vieler Kunden.

Im bald ausgehenden Club-Jubiläumsjahr empfing Märklin seine Mitglieder mit einem Glas Orangensaft oder Prosecco. Als kleines Präsent für die anstehende Zeit gaben sie ihnen noch einen Adventskalender mit 24 Schokoladentäfelchen und dem Aufdruck der diesjährigen Spur-H0-Weihnachtslok 01 108 mit nach Hause.



Jüngste Teilnehmerin, zumindest im Maßstab 1:220, war die neunjährige Julia Adass (J19) mit Rodungsarbeiten neben der Strecke. Auch unter Tage ist hier mächtig etwas los!

Beim EK-Verlag deckten sich viele Besucher wieder mit Schnäppchen aus dem Buchprogramm ein, während bei der VGB erstmals der neue Güterwagen-Band 1.1 von Stefan Carstens auslag. Dieser Titel hatte es gerade aus der Druckerei auf den Verkaufstisch geschafft, wo er schon gespannt erwartet wurde. Der frühere OnTraXS!-Stammgast Marcel Ackle signierte vor Ort sein neues Buch und hatte auch eines seiner Dioramen mitgebracht.

Das Geschehen am Stand von Geramond bestimmte vor allem der diesjährige Dioramenwettbewerb „Entlang der Schiene“ des Eisenbahnmagazins. Mindestens 57 eingereichte Beiträge haben wir gezählt, für die sogar ein weiteres Präsentationsbrett angebaut werden musste. Trotzdem reichte der Platz nicht aus, um alle Dioramen mit den Maßen 30 x 15 cm würdig zu präsentieren.

Das galt besonders für die insgesamt elf Beiträge aus der Spurweite Z mit ihren winzigen Details, davon zwei von Jugendlichen und neun aus dem Bereich der Erwachsenen. So blieb der Blick auf viele Feinheiten, die erst den besonderen Reiz des jeweiligen Stücks ausmachen, leider allzu oft verwehrt.



Schon auf reichlich Modellbauerfahrung zurückgreifen kann Marvin Schneider (J15), der die Kallentaler Mühle präsentierte. Auch an der Ausstellung in Altenbeken hat er dieses Jahr mit einem anderen Exponat teilgenommen.

Deshalb ist es uns ein großes Anliegen, alle elf Teilnehmer an dieser Stelle mit Wettbewerbsnummer, Namen und Beitragskurzbeschreibung aufzuzählen und jeden unabhängig von seiner Platzierung mit Bild zu würdigen - weitere Berichte sind damit nicht ausgeschlossen:

J15	Marvin Schneider	Kallentaler Mühle
J19	Julia Adass	Rodungsarbeiten
E04	Markus Krell	Sturm „Kolle“ auf der Ilztalbahn
E12	Olaf Pflüger	Steilstrecke
E15	Ralf Junius	Kieswerk „RSZ-Kies“
E16	Dietmar Allekotte	Küstenland
E24	Detlef Wolf	Blockstelle 220
E38	Keven Horat	Unterwegs am Gotthard
E39	Holger Späing	Brandwache
E56	Rolf-Dieter Woerz	Beschränkter Bahnübergang

Das Eisenbahnmagazin als Ausrichter des Wettbewerbs stellt spurweitenunabhängig die drei Erstplatzierten im EM 2/2019 vor, die Plätze 4 bis 10 folgen schließlich im EM 4/2019.

Neben weiteren großen Anbietern wie Heki, Preiser oder Viessmann, sowie der Modellbahn-Union als großem Händler, haben wir uns auch über viele kleinere Anbieter gefreut, die Lösungen oder Produkte für die Baugröße Z anbieten.

Textfortsetzung auf Seite 53



Bild oben:
Pfarrer Markus Krell (E04) hatte sich mit den 120 von Sturm „Kolle“ am 18. August 2017 umgeknickten und auf die Strecke geworfenen Bäumen auseinandergesetzt und zeigte die ehrenamtlichen Aufräumarbeiten auf der Ilztalbahn Freyung – Passau.

Bild unten:
Ralf Junius (E15) wollte das Gelernte aus unserem Jahresschwerpunktthema 2017 praktisch umsetzen und gestaltete ein stillgelegtes, aber noch nicht verfallenes Kieswerk. Der vergessene Selbstladewagen steht daher mit einer Achse neben dem Gleis.



An der Steilstrecke von Olaf Pflüger (E12) geht es hoch hinaus, besonders dominierend ist hier die große Kiefer im Vordergrund. Ganz anders zeigt dich das flache Küstenland von Dietmar Allekotte (E16), an dem die Bahntrasse direkt hinter dem Strand liegt.



Rolf-Dieter Woerz (E56) hatte den beschränkten Bahnübergang (Bild oben) eingereicht, den gerade der D 823 passiert hat, dessen Sletzter Wagen rechts noch zu sehen sind. Das beleuchtete Schrankenwärterhaus, die Scheinwerfer des LKW, die Lichter am Blocksignal und das blinkende Einsatzsignal des Rettungswagens blieben in Köln ohne Funktion und damit leider auch ohne Wirkung. Keven Horat (E38) hatte mit „Unterwegs am Gotthard“ (Bild unten) Motive seiner Schweizer Heimat umgesetzt, die durch ihre Höhenstaffelung zu beeindrucken wussten.



Viele sehenswerte Kleinszenen waren rund um die Blockstelle 220 verbaut, mit der Detlef Wolf (E24) am Wettbewerb teilnahm. Besonderer Blickfang auf diesem Exponat war sicher die Schafherde, die vorübergehend den Autoverkehr auf der Landstraße lahmlegt.

Zu nennen sind hier unter anderem Artitec, Artmaster/Das Kantoor, Jeweha Modelbouw, Kuswa, Lütke Modellbahn, MKB-Modellbau und Modellplan sowie auch Tams Elektronik oder Werkzeuge Peter Post. Regelmäßig anwesend sind auch Aspenmodel und Bahls Modelleisenbahnen. Michael Bahls beeindruckte mit seinem Preußenzug sowie Auslieferungen seiner aufgewerteten, preußischen T 16¹.

Mit Brima war auch eine professionelle Anlagenbaufirma präsent, die ihr Leistungsangebot in voller Breite vorstellte. Bei MO-Miniatur frohlockte uns ein gut gelaunter Christian Brunner, dass auch für die Spur Z bald wieder etwas Neues zu erwarten sei.



Am Stand von Microrama führte Gwendal Theis vor, wie mit seiner Technik die außergewöhnlichen Bäume entstehen, die wir in der letzten Ausgabe vorgestellt hatten.

Besondere Freude machte es uns, Gwendal Theis von Microrama bei seinen Vorführungen zuzusehen.

Hilfsbereit, wie gewohnt, unterstützte er uns bei Fotoaufnahmen und erläuterte seinen Zuschauern, wie mit seinen Produkten kleine Begrünungswunder entstehen. Den einen oder anderen Tipp, der durch Sprachbarrieren schnell verloren geht, konnten wir da auch gut mitgeben.

Schließlich gelangten wir dann auch an den Stand der Z-Freunde International. Hier erwartete uns nicht nur ein warmer Kaffee mit nettem Plausch zu fachlichen Themen, sondern auch eine Fülle höchst unterschiedlicher Exponate und Werke.

Die bereits in der letzten Ausgabe erwähnte Zwergenbahn sowie Rokuhan-Bettungsgleis und ein Märklin-Zug warteten am Stand auf die Kinder. Gern nahmen sie die Angebote an, so manche Gleisfigur wurde gelegt und sogleich bespielt. Den Eltern erläuterte Axel Hempelmann derweil das Z-Car-System, das als große Innovation immer noch für Erstaunen unter den Besuchern sorgt.



Torsten Schuberts Lötvorführungen sind eine große und willkommene Hilfe für viele Modellbahner, die mit dem Lötkolben bislang eher auf Kriegsfuß standen.

erworben hatte. Mit Liebe im Stil des Modellbaus aus den Neunzigern gestaltet, bestachen hier vor allem die Kartongebäude, die wir keinem Hersteller zuordnen konnten.

Ebenfalls wieder nach Köln angereist waren Jürgen Wagner und seine Ehefrau, die, wie schon in Altenbeken, den Museumsbahnhof Almstedt-Segeste vorführten. Sehr aufschlussreich war auch das Inspizieren des Systems für die einzelnen Segmente für sichere elektrische und mechanische Verbindungen. Dieses kann aus unserer Sicht auch eine hervorragende Lösung für die beliebten Stammtischbrettchen sein.

Freude bereitete auch der rege Betrieb auf der US-Kofferan-lage von Maria und Herbert Strauss. Auch dieses weitgehend umgestaltete Schaustück gab es bereits in Altenbeken zu sehen, in dieser Form aber noch nicht in der Kölner Region.

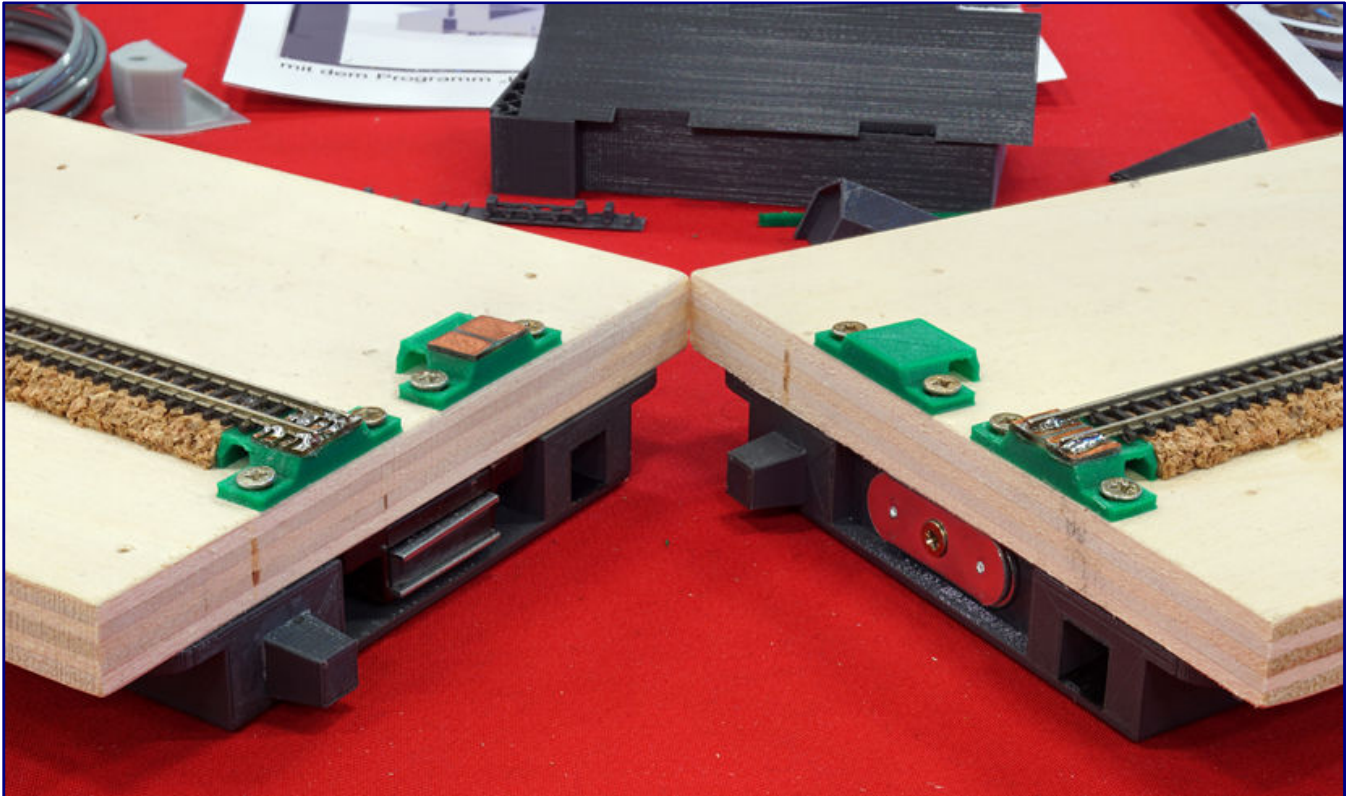
Und so sorgte es für etwas Abwechslung unter den sonst deutsch geprägten Anlagen-szenen.

Stadtbahnhof-Künstler Ulrich Günther hatte sich thematisch verlegt und für Köln etwas Neues einfallen lassen. Fahrbetrieb gab es rings um ihn herum doch schon genug und



Keinem Hersteller zuordnen können wir die Papiergebäude auf der von Gotthard Schmidt gezeigten Anlage.

so präsentierte er große Vitrinen mit Zugzusammenstellungen des Personen- und Güterverkehrs aus verschiedenen Epochen. Damit fand er eine gute Möglichkeit, seine kreativen Umbauten und Alterungen von Modellen in einer großen Auswahl zu zeigen.



Das Magnetverschluss-System aus dem 3D-Drucker und die selbstentwickelte Schienenübergangstechnik kommen auch auf dem Museumsbahnhof Almstedt-Segeste von Jürgen Wagner zum Einsatz. Sie können nach unserer Auffassung vielleicht auch Anregung und Inspiration für die Stammtischbrettchen sein.

Birgit und Volker Brock (Trafofuchs) waren mit ihrer bekannten Vier-Jahreszeiten-Anlage angereist, hatten darauf aber auch Sehenswertes implementiert, das die Besucher noch nicht gekannt haben dürften. Weitgehend ausgetauscht wurde hier nämlich der Baumbestand.



Ein Teil der Vitrinenpräsentation von Zügen durch Ulrich Günther.

Die neuen Laubbäume, die die liebenswerten Kulissen einrahmen, zeigten ein sehr realistisch wirkendes Astwerk und feinste Blattstrukturen, aufgebracht mit einer Foliage. So lud diese Anlage zu neuen Fotos ein und auch zum Entdecken der vielen Szenen aus berühmten Kunstwerken, die hier dreidimensional nachgebaut sind.

Nicht minder beeindruckend waren die Schaustücke in den Vitrinen. Neben etwas Rollmaterial hatte Sylvester Schmidt als Organisator und Messebeauftragter der ZFI hier auch noch für drei besondere Blickfänge gesorgt.



Die Vier-Jahreszeiten-Anlage von Trafofuchs beeindruckte mit neu gestalteten Bäumen, die sowohl hinsichtlich ihrer Stämme als auch des verwendeten Laubes sehr realistisch wirkten.

Das kleine Zahnradbahndiorama von Peter Friede ist sicher ein Übungsstück, mit dem er Techniken für seine jüngste Anlage erprobt hat. Als Betrachter erfreuen wir uns über den schönen Landschaftsbau, die überzeugend nachgebaute Zahnstange im Gleis und obendrein über den Eigenbau der kleinen Tenderdampflok.



Gewitterstimmung verbreitet das Zahnradstreckendiorama von Peter Friede in dem Bereich, in dem die Eigenbau-Dampflok aus der Zahnstange aus- oder in Gegenrichtung wieder einfährt.

Einen „Engeltransport“ bekommen Messegäste auch nicht alle Tage zu sehen. Gottfried Endres vergab den treffenden Titel für sein Marmorwerk wegen der auf Schwerlastwagen zu verladenden Skulpturen, die hier von Bildhauern in Überlebensgröße gestaltet werden. An ihnen wird gewiss kein Auge vorbeischaun.



Am Marmorwerk von Gottfried Endres findet der Engeltransport (Bild oben) dieses Mal auf der Straße statt. Dafür musste die große Statue in zwei Teile zerlegt werden. Ein regional bedeutendes Ereignis ist die Fronleichnamsprozession auf dem Staffelsee (Bild unten), zu der sich die teilnehmenden Boote nun in zwei Reihen hinter der Fähre ordnen sollen.

Auch das dritte Diorama im Bunde stammte von ihm. Hier führt die zweigleisige Hauptstrecke am Staffelsee vorbei, der Ort des dargestellten Geschehens ist. Nachgebildet wurde hier die regional bekannte Fronleichnamsprozession, die in Seehausen mit einer Fähre und Booten über das Gewässer durchgeführt wird.

Ihre Kölner Premiere feierte die Traumschleifenmodulanlage von Gerhard Maurer. Dieser Papier- und Kartonkünstler hat schon viele Gebäude im kompletten Eigenbau erstellt und sie in schön gestaltete Landschaften nach realen Vorbildern gesetzt.



Auf der herbstlich gestalteten Traumschleifen-Modulanlage von Gerhard Maurer treffen wir eine von Bahls gesuperte Märklin-Dampflokomotive der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ an. Sie verlässt mit Langenschwalbachern am Haken den Kupferhecktunnel und passiert nun den Haltepunkt Kronweiler.

Das war hier nicht anders, Vorlage war dieses Mal die Nahestrecke zwischen Heimbach/Nahe und Kronweiler. Dieser Abschnitt der Verbindung Saarbrücken - Mainz führt durch das Nahetal, das an dieser Stelle besonders idyllisch und sehenswert ist. Im optischen und betrieblichen Mittelpunkt der neuen Anlage steht der Bahnhof Heimbach.

Brücken rechts und links von ihm sind weitere Blickfänge der reizvoll verlegten Trasse. Besonders wird diese Segmentanordnung aber auch dadurch, dass es bewusst nicht als Sommerlandschaft gestaltet wurde. Wegen der bunten Farben und des besonderen Reizes, der von ihnen ausgeht, hat Gerhard Maurer dieses Mal den Herbst für sein Schaffen gewählt.

Konfrontiert sahen wir uns während der Veranstaltung auch mehrfach mit dem Gerücht, die Internationale Modellbahnausstellung fände in Köln nun zum letzten Mal statt. Als Auslöser dieser Vermutungen erwies sich die erstmalige Einstufung als Ausstellung statt als Messe durch die Stadt Köln, laut Veranstalter ohne eine detaillierte Begründung.

Nach seiner Auffassung erfüllt die Veranstaltung alle Voraussetzungen einer Messe gemäß der Gewerbeordnung des Landes Nordrhein-Westfalen und ist folglich auch wieder als solche zu behandeln. Die Begrifflichkeit hat Auswirkungen auf den Sonntag, der ohne Einstufung als Messe grundsätzlich unter ein Verkaufsverbot fallen würde und die IMA für Aussteller teilweise uninteressant machen könnte.

„Somit müssen die notwendigen Rahmenbedingungen von der Stadt Köln wieder geschaffen werden“, bilanziert Andreas Wittur, Prokurist des Veranstalters Messe Sinsheim. Und so bleiben alle Beteiligten optimistisch, dass es vom 19. bis 22. November 2020 ein Wiedersehen in der Koelnmesse geben wird.

Die offiziellen Messeseiten:

<https://www.modellbahn-koeln.de>

Aussteller mit Spur-Z-Relevanz:

<https://aspenmodel.com>

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

<https://bdef.de>

<https://www.busch-model.info>

<https://www.das-kantoor.de>

<https://www.faller.de>

<http://gerhardingen.de>

<https://www.heki-kittler.de>

<http://www.jeweha-modelbouw.be/info%20duitsland.html>

<https://www.kuswa.de>

<https://www.luetke-modellbahn.de>

<https://www.maerklin.de>

<http://microrama.eu>

<https://www.mkb-modelle.de>

<https://www.modellanlagenbau.de>

<https://modellplan.de>

<https://www.mo-miniatur.com>

<https://www.noch.de>

<http://www.peter-post-werkzeuge.de>

<https://www.preiserfiguren.de>

<https://tams-online.de>

<https://shop.train-safe.de>

<https://viessmann-modell.com>

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

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



Leserbriefe und Meldungen

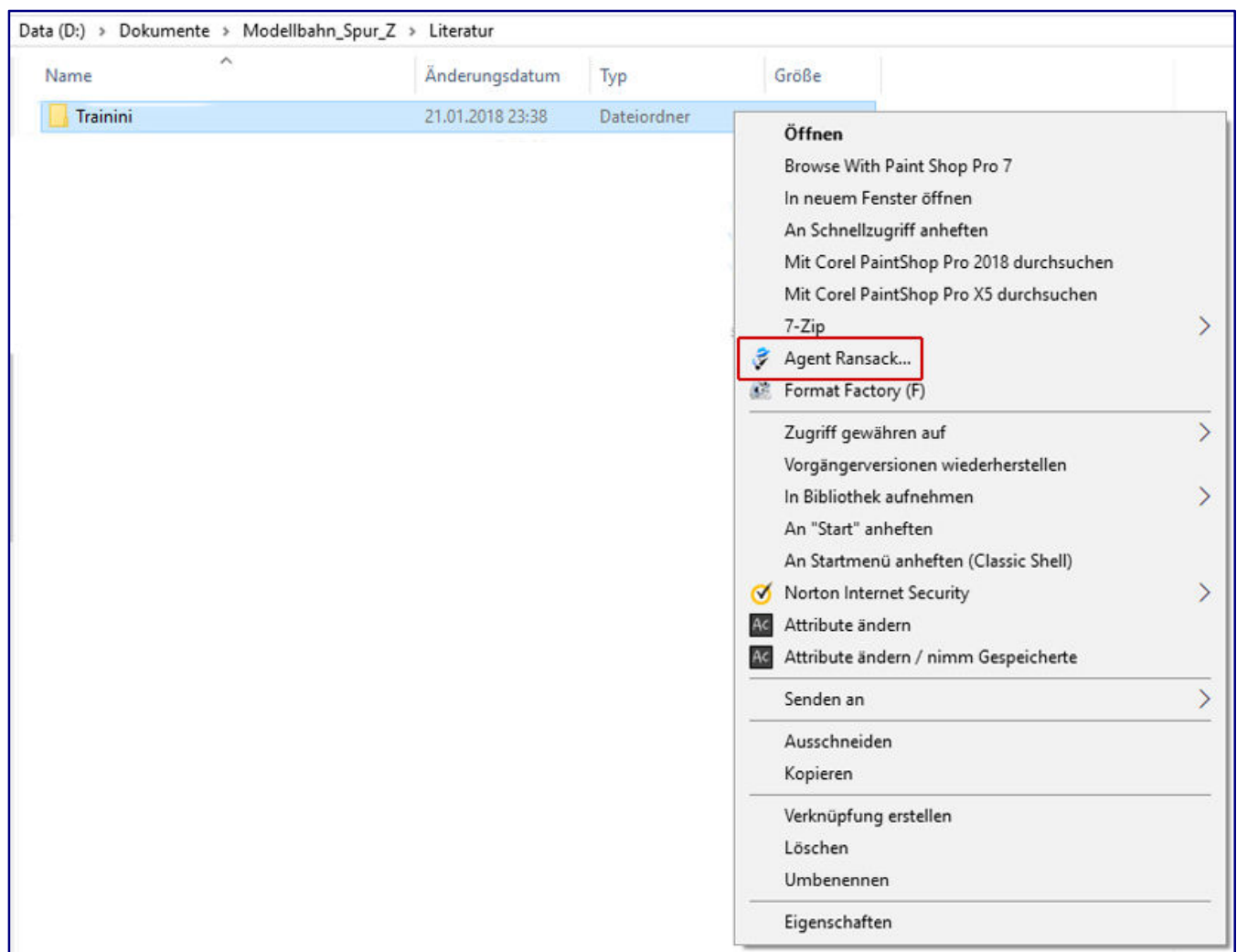
Zetties und Trainini im Dialog

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.

Mit einem Ersatz für den **Trainini Index** beschäftigt sich dieser Leser:

Ich habe zwar eine Version von Acrobat Pro, aber das ist nicht die neueste (X); eine Index-Erstellung ist damit nicht möglich. Da ich kein Freund von Miet-Modellen bin, werde ich auch nicht auf Acrobat DC umsteigen.

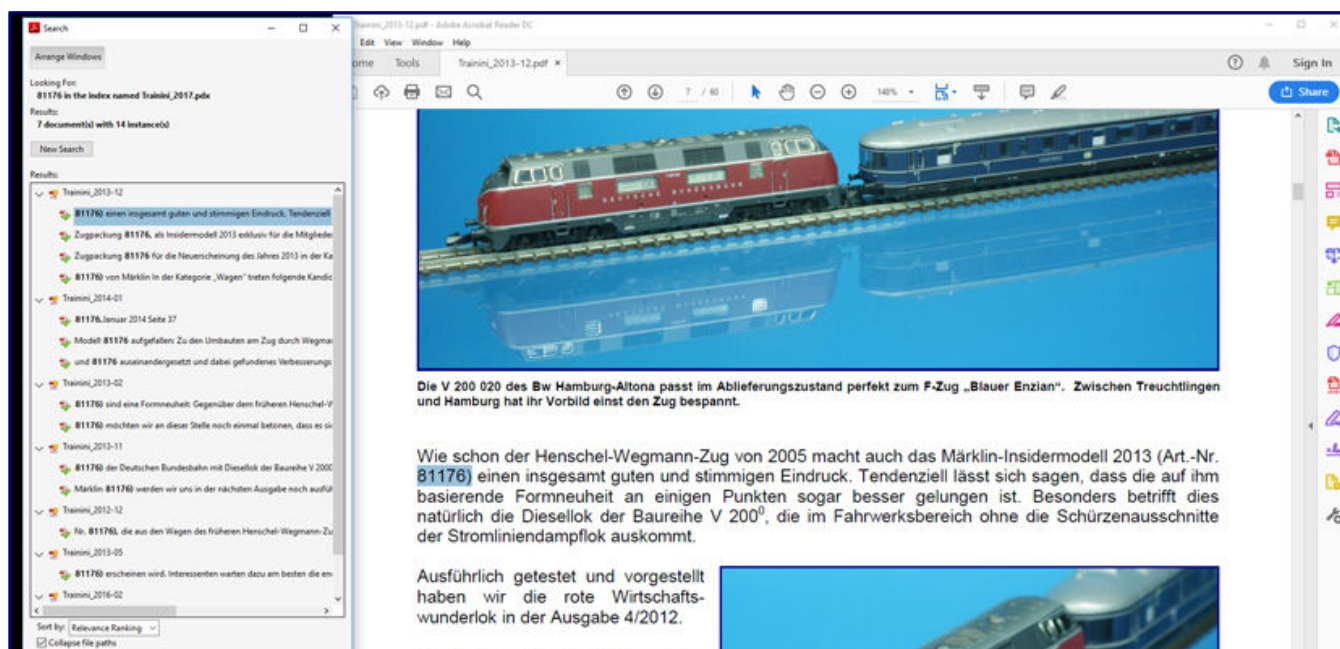
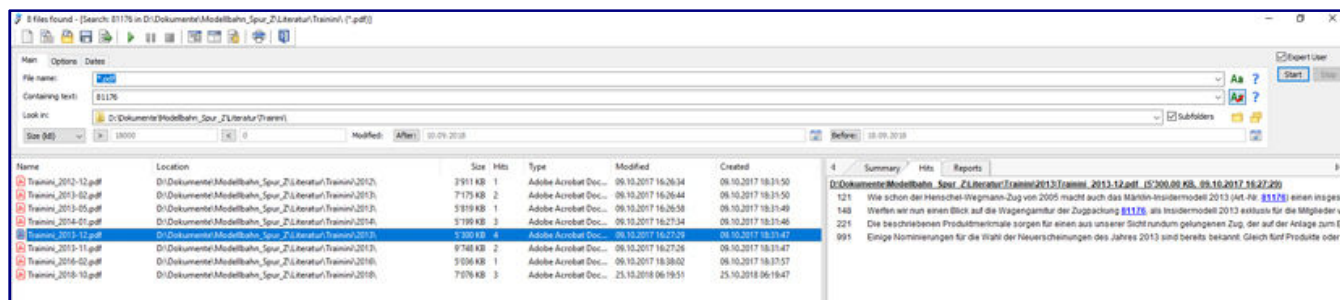
Ich möchte Ihnen aber eine Alternativlösung vorstellen, die ich z.B. regelmäßig bei meiner umfangreichen digitalen Sammlung beruflicher Literatur nutze.



Das hier wiedergegebene Bild „Agent_Ransack_1.png“ zeigt die Integration von „Agent Ransack“ in den Windows-Explorer (roter Rahmen). Abbildung: Dr. Christoph Ozdoba

Windows hat seit XP keine vernünftige Suchfunktion mehr serienmäßig an Bord. Seit Windows 7 nutze ich daher ein Programm namens „Agent Ransack“ (www.mythicsoft.com). Es ist Freeware! Das Programm wird in das Kontextmenü des Windows Explorer eingebunden (Bild „Agent_Ransack_1.png“).

Ich habe dieselbe Suche nach der Artikel-Nummer 81176 in meinem Trainini-Verzeichnis mit Adobe unter Verwendung des Index und mit Agent Ransack durchgeführt (die beiden anderen Bilder).



Vergleich der Ergebnisdarstellungen zwischen Agent Ransack (Abbildung oben) und dem bisherigen Trainini Index (Abbildung unten).
Abbildung: Dr. Christoph Ozdoba

Klar, bei Adobe haben Sie direkt daneben im Reader die entsprechende Textstelle, das ist komfortabel. Bei Agent Ransack können Sie dafür aber eine Vielzahl von Such-Parametern einstellen, z.B. das Erstellungsdatum der Datei auf einen bestimmten Zeitraum begrenzen oder nur einen bestimmten Jahrgang durchsuchen.

Fazit: Agent Ransack ist nicht ganz so komfortabel wie der Adobe-Index, aber insgesamt sehe ich es nicht als Workaround, sondern als echte Alternative, zumal es systemweit und für alle Arten von Dokumenten verwendet werden kann.

Die Bilder dürfen Sie, wenn gewünscht, gerne in Trainini verwenden.

Mit herzlichen Grüßen und einem ebenso herzlichen Merci für den tollen Job, den Ihr mit Trainini macht.

Dr. Christoph Ozdoba, per E-Mail



Trainini Fotokalender 2019 steht bereit:

Seit Anfang Dezember steht für interessierte Leserinnen und Leser der neue **Trainini Fotokalender 2019** zum Herunterladen und Selbstaussdrucken bereit. Inklusive Titelbild sollen Ihnen wieder 13 ansprechende Spur-Z-Motive Monat für Monat des neuen Jahres versüßen.

Dabei haben wir wieder sorgfältig ausgewählt, um eine möglichst große Vielfalt jahreszeitlicher Stimmungen, Epochen, Traktionsarten und Bahnverwaltungen in der neuen Auflage unterzubringen.

Herzlich bedanken möchten wir uns an dieser Stelle auch für die zugelieferten

Motive aus dem Kreise unser Leser und Unterstützer.

Geeignet ist der **Trainini Fotokalender 2019**, wie seine Vorgänger auch, für eine Druckausgabe bis zum Format DIN A3 quer. Besonders gute Ergebnisse werden erzielt, wenn der Druck auf einem Farblaserdrucker in einem Kopiergeschäft erfolgt.

Eine englische Version mit den offiziellen US-Feiertagen folgt kurzfristig auf den Seiten unseres Partnermagazins **Ztrack**.

Neue Modelle von Micro-Trains:

Auch bei Micro-Trains wurde das Weihnachtsgeschäft für Neuauslieferungen genutzt. So gelangte der Waggon Nummer 4 der gelben Heinz-Serie (Art.-Nr. 518 00 660) zu den Händlern, auf dem vor allem die große, rote 57 auf den Mittigen Klapptüren gleich auffällt.

Für Oppenheimer Casing & Co. aus Chicago laufen die beiden hölzernen Kühlwagen (518 00 691 / -692) in braun-grüner Gestaltung mit Werbefläche über die gesamte Seite. Sehr alte Vorbilder haben auch die beiden zweistöckigen Viehtransportwagen in grün-gelber Gestaltung (520 00 241 / -242) der Chicago & North Western aus den fünfziger Jahren.

Ebenfalls noch im Dezember erwartet wird ein gealterter und mit Graffiti versehener Waggon gedeckter Bauart mit einseitiger Großflächen-Gestaltung „Pearl Harbor“ (510 44 016). In Deutschland sind MTL-Modelle unter anderem bei Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>) zu erwerben.

Naturrealistische Landschaftsgestaltung mit Foliagen:

Beim Zubehörspezialisten Noch sind die neuen, 20 x 23 cm großen Foliagen zur Auslieferung gekommen, die sich in vielen verschiedenen Bereichen einsetzen lassen. Ihre Basis bildet ein hauchdünnes und hochflexibles Trägermaterial, das auch ein Zerreißen und Aufbringen auf zerklüfteten Bereichen erlaubt.



Die neu ausgelieferten Foliagen von Noch lassen sich einfach reißen und geben dann ein besonders realistisches Bild ab. Foto: Noch

Sie kann zudem gedehnt und hauchdünn aufgebracht werden. Wer mehr Volumen und Struktur erzeugen möchte, verdichtet und formt sie hingegen. Die klassische Foliage wird mit einem feinen, natürlich koloriertem Flock versehen und in drei Grüntönen angeboten: hellgrün (Art.-Nr. 07270), dunkelgrün (07271) und olivgrün (07272).

Die Wildgras-Foliage entsteht durch elektrostatische Beflockung, hier werden verschiedene Gräser und Flocken kombiniert. Auch sie ist in drei Grüntönen erhältlich: hellgrün (07280), dunkelgrün (07281) und olivgrün (07282). Auf gleiche Weise gefertigt wird die Wiesen-Foliage in ebenfalls drei Grüntönen: gelbgrün (07290), mittelgrün (07291) und dunkelgrün (07292).

Die Laub-Foliage zeichnet sich hingegen durch ein Beflocken mit dem fein geschnittenen Noch-Laub aus. Bäume und Büsche lassen sich mit ihr in zwei Grüntönen belauben: mittelgrün (07300) und dunkelgrün (07301).

Märklin-Endspurt im Weihnachtsgeschäft:

Die grün lackierte und im unteren Bereich der Motohaube schwarz abgesetzte Baureihe 103 der DR (Art.-Nr. 88771) hat es in die Auslieferung geschafft und gleich für positive Resonanz gesorgt. Entgegen der Produktabbildung verfügt die technisch mit ihren Vorgängerinnen identische Lok nämlich nicht über einen erhöhten Kühlwasserausgleichsbehälter an der Front, sondern über einen grün mitlackierten Explosionsschutzkasten.

Dies war ein typisches Merkmal für die Maschinen aus dem DR-Bestand, war diese Baureihe dort doch die einzige mit Schutzvorrichtungen für den Betrieb in Gefahrenbereichen.

Beschriftet ist die Lok mit der ab 1970 gültigen Computernummer 103 015-4. Grün ist übrigens auch ihr Führerhausdach, die Front mit waagerechten Lamellen lässt auf eine Modernisierung der Maschine durch die ostdeutsche Staatsbahn schließen.



Das neu ausgelieferte Modell der 103 015-4 (Art.-Nr. 88771) zeigt typische Merkmale einer modernisierten V 36 aus dem Bestand der DR. Foto: 1zu220-Shop (Jörg Erkel)

Zu zwei weiteren Auslieferungen soll noch ein ausführlicher Bericht folgen. Schließlich handelt es sich bei den beiden Rungenwagen Rmms 33 der DB (82130 / 82131), früherer Gattungsbezirk Ulm, aus den Herbstneuheiten um komplette Neukonstruktionen, die noch dazu keinesfalls identisch sind. Sie unterscheiden sich auch nicht allein durch das vorhandene (82130) oder fehlende Ladegut (82131) zur Nachbildung von Strohballen.

Der erstgenannte Wagen ist ein Exemplar ohne Handbremse, besitzt Metallborde und Pressblechungen, während das Geschwistermodell auch eine Handbremsbühne zeigt und noch die vor Umbauten üblichen Holzborde und Holzrungen aufweist. Beide zeigen sie aber Nachbildungen der Druckluftbremse, erstmals mit Bremsen auf Radebene. Abnehmbare Runden liegen als Spritzling bei. Das Modell 82131 nominieren wir für die Neuerscheinungen des Jahres 2018 in der Kategorie Wagen.



Beim Rmms 33, ex Gattungsbezirk Ulm, hat Märklin mit einer Formneuheit gleich zwei Varianten geschaffen: Links ist der Wagen ohne Handbremse mit Metallborden zu sehen (82130), der mit einem Ladegut „Strohballen“ ausgeliefert wird, rechts ist die Version mit Handbremse und Holzborden (82131) platziert. Beide Modelle bekommen auch unterschiedliche Rungen beigelegt.

Wenige Tage vor Weihnachten kam auch die vierteilige Personenwagenpackung (87040) der Deutschen Bundesbahn noch zur Auslieferung. Sie ist als kleines Display konzipiert und enthält, jeweils einzeln in Klarsichtdosen verpackt, einen Gepäckwagen Pw3 pr 02) sowie je einen Abteilwagen 2./3.Klasse BC pr 21 mit Bremserhaus, 3. Klasse C3 Pr 04 und 3.Klasse C pr 21 ohne Bremserhaus.



Die preußischen Abteilwagen (87040) zeigen eine noch nicht realisierte Anschriftenversion auf höchstem Druckniveau, bilden angesichts von zwei zu Zweiachsern mit Sprengwerk umgebauten Wagen aber auch erstmals eine besondere Formvariante.

Der zweit- und drittgenannte Waggon mit den Gattungsnummern 21 besitzen nur zwei Achsen, die übrigen hingegen drei. Es handelt sich dabei um Umbauten der Deutschen Reichsbahn, bei denen an Stelle der dritten Achse ein Sprengwerk zum Versteifen des Wagenkastens montiert wurde. Märklin hat dies mit Formenänderungen korrekt umgesetzt und dadurch eine neue und interessante Spielart der „Tausend-Türen-Züge“ geschaffen.

Erstmals sind die alten Preußen-Wagen nun auch mit Inneneinrichtungen versehen, die in zartem Beige den Holzfarbton der harten Vorbildbänke aufgreifen. Beschriftet sind die flaschengrünen Wagen vorbildgerecht ohne Logo oder Hoheitsschriftzug der DB und entsprechen damit dem Zustand der Epoche IIIa.

Nachnominierungen für die Neuerscheinungen des Jahres 2018:

Nicht alle Modelle, die aus der Masse an Neuheiten herausragen, konnten wir in diesem Jahr ausführlich und mit separaten Berichten würdigen. Daher möchten wir sie an dieser Stelle noch einmal hervorheben und nominieren für die einzelnen Kategorien der Auszeichnung folgende Neuauslieferungen nach:

Kategorie Zubehör

Mähdrescher MF 830 von Artitec (Art.-Nr. 322.018)
Planierdrape Caterpillar D7, gelb von Artitec (322.019)
VW Transporter T1 „Sambabus“ von Zcustomizer (keine Art.-Nr. bek.)
Hafenspeichergebäude verputzt von Modellbau Laffont (Z1701) und
Rathaus Quakenbrück von Faller (282774)

Kategorie Technik

Baumbautechnik „Magitree“ von Microrama und die
kulissengeführte Kurzkupplung von SMZ

Kategorie Literatur

Güterwagen Band 1.1 (978-3-89610-652-0).

Die Neuheiten von American Z Line:

Bei AZL kam vor allem die SD75i der Union Pacific (Art.-Nrn. 6102-1 bis -3) aus der Produktpflege zur Auslieferung. Wie schon die vorangegangenen Versionen ist sie eine Neuauflage mit altem Gehäuse und neuem Fahrwerk.

Bei der ATSF eingestellt sind hingegen die jetzt lieferbaren AAR-Wagen gedeckter Bauart mit 40 Fuß Länge. Die braun lackierten Modelle mit schwarz-weißen Anschriften sind einzeln (904300-1), als Zweier- (904370-1) und Viererpackung (914300-1) verfügbar.

Nachgereicht wurden noch die dieselelektrische Lokomotive GE P42 Genesis der Amtrak in



Fotos: AZL / Ztrack

Phase-III-Gestaltung (63500-1 bis -4). Dieses Modell steht gleich mit vier Betriebsnummern zur Auswahl und erlaubt damit fast schon ein eigenes Thema abseits der großen Güterverkehre in den Vereinigten Staaten.

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

Shinkansen 500 (Ausführung V) in Sondergestaltung:

Seit dem 23. November 2018 ist der Hello-Kitty-Shinkansen Serie 500 der JR West als Spur-Z-Modell in Auslieferung. Das von Rokuhan hergestellte Modell ist nur für den japanischen Markt lizenziert und daher in den Überseemärkten Europa und Amerika nicht erhältlich.



Nur in Japan erhältlich ist der Shinkansen 500 „Hello Kitty“ von Rokuhan. Die dreiteilige Grundeinheit ist einzeln (Art.-Nr. T013-6) oder als Bestandteil einer Startpackung in Sondergestaltung (G004-3) erhältlich und auf vorbildgerechte Länge verlängerbar..

Im Heimatmarkt kam dieses Modell sehr gut an und verkauft sich bestens, wie uns Rokuhan wissen ließ. Da über das Vorbild auch in Europa auch berichtet wurde und das Modell auch die Aufmerksamkeit von Zetties außerhalb Japans geweckt hat, werden wir über diesen besonderen Zug, dessen Vorbild seit April 2018 unterwegs ist, noch separat berichten.

Angeboten werden eine Startpackung (Art.-Nr. G004-3) mit dreiteiligem Zug, Gleisoval (Betonschwellen), Aufgleishilfe und Fahrgerät RC02. Neben dem Zug zeigen auch die Aufgleishilfe und das Fahrgerät abweichende Farben und Sondergestaltung. Der Zug ist auch einzeln als Modell erhältlich (T013-6).

Auf die vorbildgetreue Länge gebracht werden können beide mit Hilfe einer fünfteiligen Erweiterungspackung (T013-7), die den Hochgeschwindigkeitszug zur achteiligen Einheit der Ausführung V bringt. Passend zu dieser Ausführung sind auch die schon länge im Programm geführten Innenbeleuchtungen für Shinkansen-Modelle.

Ein Besuch lohnt beim nördlichsten Spur-Z-Treffen:

Schon zum vierten Mal findet die große Ausstellung der Eisenbahnfreunde Bad Schwartau statt, auf die wir bereits in der letzten Ausgabe hingewiesen haben. Der ausrichtende Verein hat sich auf die Fahnen geschrieben, seinem Publikum immer neue Exponate zu präsentieren, was einen Besuch besonders lohnenswert macht.

Ein Höhepunkt der Ausstellung wird sicher die Spur-Z-Convention in einer eigenen Halle, zu der es heute auch Neues zu berichten gibt: Rainer Tielke hat dem Märklin-Bausatz des Bahnhofs Dammtor Leben eingehaucht. Er lässt auf einem neuen Modul die Zeit auferstehen, als noch Straßenbahnen über den Vorplatz führen. Dieser ist ein kompletter Eigenbau inklusive fahrender Autos und Straßenbahnen.



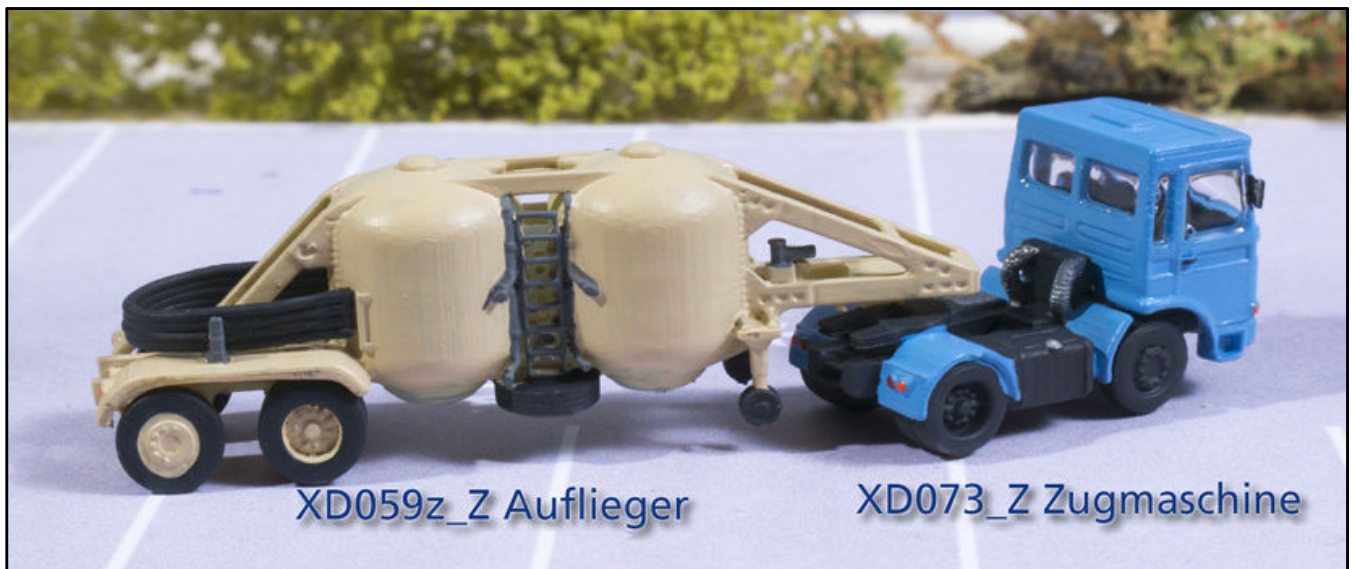
Die Fotomontage zeigt den Sonderwagen, der zur Ausstellung der EfS im Januar 2019 verkauft wird. Foto: EfS / Hans-Jörg Ottinger

der Maßstab 1:220 hergibt. So darf auch ein Sonderwagen in Spurweite Z nicht fehlen, zu dem wir heute endlich eine Fotomontage zeigen können. Die mit ihm geehrte Firma LMG war im Laufe der Geschichte auch als Zulieferer der Lübeck-Büchener Eisenbahn tätig.

Alle aktuellen Informationen inklusive Öffnungszeiten und Eintrittspreise sind auf der Veranstaltungsseite unter https://www.efs-badschwartau.de/2019_ausstellung/ zu finden.

Spur-Z-Neuheiten bei etchIT:

Neu beim erst kürzlich an dieser Stelle vorgestellten Kleinserienhersteller etchIT (<http://www.etchit.de>) sind Modelle eines LKW. Der MAN F8 wird nun sowohl in der Ausführung als Dreiachsfahrzeug mit Fernreisekabine, Wechselbrücke und Wechselpritsche samt Plane (Art.-Nr. XD061_Z) angeboten als auch in Form einer Sattelzugmaschine (XD073_Z).



Der Auflieger und die Sattelzugmaschine vom Typ MAN F8 sind zwei der aktuellen Neuheiten bei etchIT, die als Bausätze geliefert werden. Foto: etchIT

Als passender Auflieger ist ein fein detaillierter Bausatz mit Zementdoppelsilo (XD059z_Z) erschienen, der Schläuche, Leiter und Gitterrost als nachgebildete Merkmale aufweist. Die Wechselpritsche des erstgenannten Modells ist ebenfalls einzeln als Ladegut erhältlich (XD176a_Z).

Rückblick auf den Tag der Modelleisenbahn:

Bundesweit fanden rund um den Internationalen Tag der Modelleisenbahn am 2. Dezember 2018 Veranstaltungen von Hersteller und Vereinen statt, mit denen öffentlichkeitswirksam für das Hobby Modellbahn geworben wurde.

Auch **Trainini®** ist nicht tatenlos geblieben und hat sich mit einer Aktion für die Jüngsten an der 29. Modelleisenbahnausstellung der Bergkamener Eisenbahnfreunde (<https://bergkamener-eisenbahnfreunde.jimdo.com>) beteiligt. Angeboten wurde unsere Bastelaktion am Sonntag mit Kristin und Hendrik Späing, die selbst zur Zielgruppe der Kinder gehören und selbst die erfolgversprechendste Ansprache fanden.

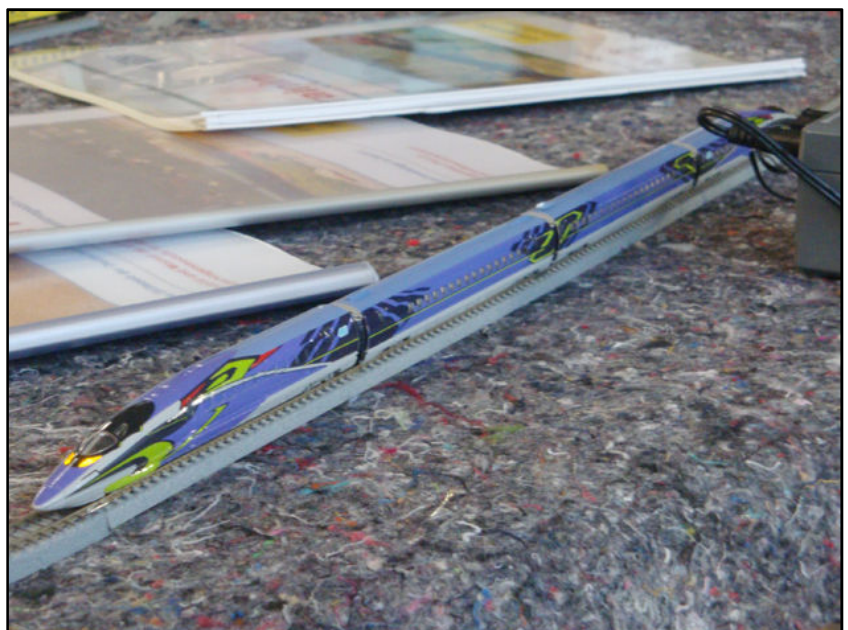
Unter ihrer fachlichen Anleitung konnten die Teilnehmer, kostenfrei dank Spenden der Modellbahngeschäfte Modellbahn-Union und 1zu220-Shop sowie des Zubehörherstellers Noch und Klebstoffhersteller Uhu, einen Bierdeckel in eine kleine, grüne Landschaft verwandeln und anschließend mit nach Hause nehmen.

Der eine oder andere erwarb vor Ort noch eine Figur oder ein Automodell und platzierte es auf seinem Kunstwerk.

Während der Leim des elektrostatisch mit einem Grasmaster 2.0 aufgetragenen Grases trocknete, durften die teilnehmenden Kinder einen Shinkansen 500 „Project Eva“ von Rokuhan über ein Gleisoval steuern und sich die Zeit vertreiben.

So mancher Erwachsene staunte über die guten Fahreigenschaften und war verblüfft zu hören, dass auch die kleinste Spur digital betrieben werden kann. Ebenso weckte der auffällig gestaltete Zug die Aufmerksamkeit, was zur Frage führte, ob er ein reales Vorbild besitze.

Als kleiner Leistungsbeweis für den Maßstab 1:220 und um diejenigen Lügen zu strafen, die behaupteten, dass Details ein Privileg größerer Spurweiten sei, gab es noch das Wettbewerbsdiorama „Am Mauspfad“ unseres Redakteurs Dirk Kuhlmann zu sehen.



Das von verschiedenen Marktteilnehmern unterstützte und von Kindern angeleitete Bastelangebot wurde wieder gut angenommen (Bild oben). In den Trockenpausen des Leims durfte der Shinkansen 500 „Project Eva“ auf einem Rokuhan-Oval gesteuert werden. (Bild unten).

Es sorgte für manch angeregtes Gespräch, viel Anerkennung und sicher auch die eine oder andere Inspiration in einem maßstabsübergreifenden Dialog und mit großer Anziehungskraft für alle diejenigen, die bislang nicht dem Modellbahnvirus verfallen waren.

Nebenbei bedanken wir uns für kleinere Spenden, die wir vor Ort erhielten und die wir in der Zwischenzeit zusammen mit den bereits vorhandenen Geldern in eine Mobile Station 2 von Märklin investieren konnten, über die sich die Kinder der Modellbahn-AG an der Johanniter-OGS der Albert-Schweitzer-Grundschule in Schwerte (Ruhr) nun freuen.

Dort soll in den nächsten Monaten mit den Schülern der 3. und 4. Klassen ein fest aufgebautes Rangierspiel entstehen, mit dem auf Schulfesten und Modellbahnveranstaltungen für ein ganz besonderes Hobby geworben werden kann.

Überarbeitete Ladegüter bei Küpper:

Auf mehrfache Anfragen von Kunden hat Spur Z Ladegut Josephine Küpper das Ladegut für den Hub-Kippwagen (Märklin 82430 und baugleiche) überarbeitet.

Die Ladungen für diese Modelle sind ab sofort in gleich zwei Ausführungen lieferbar: Je nach Wahl reicht es bis an die Seitenwandung und schließt bündig mit ihr ab (Art.-Nr. Z-154 niedrig) oder ragt um etwa 1 mm über die Bordwand hinaus (Z-153 hoch).



Neu bei Küpper sind Braunkohle-Ladeguteinsätze, für den OOtz 43 sind die Einsätze nun auch zweigeteilt ausgeführt. Foto: Spur Z Ladegut J. Küpper

Gedacht wird nun aber auch an Modellbahner, die Tagebauthemen nachbilden wollen. Für sie ist im Programm nun ein Einsatz mit Braunkohle (Z-10-3) zu finden, der in das Märklin-Modell 8630 und baugleiche Typen passt.

Herausgefordert hat Helmut Küpper auch der Erzwagen OOtz 43 (Märklin 80321): Für diesen Waggon ist der Einsatz nun zweigeteilt und berücksichtigt den mittigen Steg (Z-151-2), was das Aussehen beim Transport noch realistischer wirken lässt.

Zu beziehen ist diese Neuheit ausschließlich über <https://spur-z-ladegut.de>.

Ein Blick voraus ins neue Jahr:

Nachdem unser diesjähriges Jahresschwerpunktthema zu Digital-Basiswissen so hervorragend ankam und wir auch für die Zukunft passende Themen als lose Fortsetzungen oder eigenständige Beiträge planen, richten wir den Blick als Redaktion schon wieder voraus ins Jahr 2019.

Auch da möchten wir mit einem neuen Jahresschwerpunktthema nahtlos an eine Tradition anknüpfen und den Fokus gezielt auf besondere Dinge richten, die nicht nur von kurzfristiger Aktualität sind. Diese Reihe soll den Titel „Anlagenvielfalt“ tragen.

Wir möchten Sie nutzen, um den großen Bildbestand an hervorragend und außergewöhnlich gestalteten Anlagen unserer Leser zu veröffentlichen, Sie mit Anregungen zu versorgen und auch konkrete Planungsvorschläge zu geben.

Freuen Sie sich gemeinsam mit uns auf einen spannenden 15. Jahrgang Ihres führenden Praxismagazins für Spurweite Z!

Schrax wärmt (nicht nur) die Herzen:

Wenn Familie Preiser bei ihrer Gartenfeier auch ein paar Grillsachen anbieten möchte, dann kommt der neue Freiland-Kamin von Schrax genau zur rechten Zeit.

Das zweifarbige 3D-Druckmodell bildet eine Vorlage aus Beton- und Schamotteformteilen nach, wie es in vielen Baumärkten erhältlich ist. Darin können Holzscheite zum Wärmen abgebrannt und auch Speisen zubereitet werden. Insofern darf ein solches Modell auch an den Eigenheimen des Maßstabs 1:220 nicht fehlen. Erhältlich ist es unter <http://www.schrax.com>.



Auftragsflut und Fachkräftemangel bei Märklin:

Das Handelsblatt berichtete am 5. Dezember 2018, was auch schon Gesprächsthema zwischen der Geschäftsführung und unserer Redaktion im September 2018 war: Märklin sieht sich an den Standorten Göppingen und Győr mit einem Fachkräftemangel konfrontiert, der auch insofern folgenreich ist, weil die Auftragslage die Fertigungskapazitäten voll ausschöpfen könnte.

Der neue Gartengrill wird hier in allen produzierten Baugrößen gezeigt, darunter der kleinste auch für die Nenngröße Z. Foto: Schrax

Eigentümer Michael Sieber klagte nach dem Bericht darüber, dass die Wettbewerbslage Fachkräfte zur Automobilindustrie abziehe. Im Filstal ist das besonders der Daimler-Konzern, in Győr unterhält Audi ein Motorenwerk.

Das zieht zwangsläufig Engpässe nach sich, denen sich auch Geschäftsführer Florian Sieber bewusst ist. Der Schwerpunkt wurde daher auf Nachwuchsartikel gelegt, die Weihnachten unter dem Baum liegen müssen, um die Kinder nicht zu enttäuschen oder gar zu vergraulen. Von den gestandenen Sammlern erhoffen sich die Siebers etwas mehr Geduld und Nachsicht.

Flugzeug-Neuheiten bei Herpa:

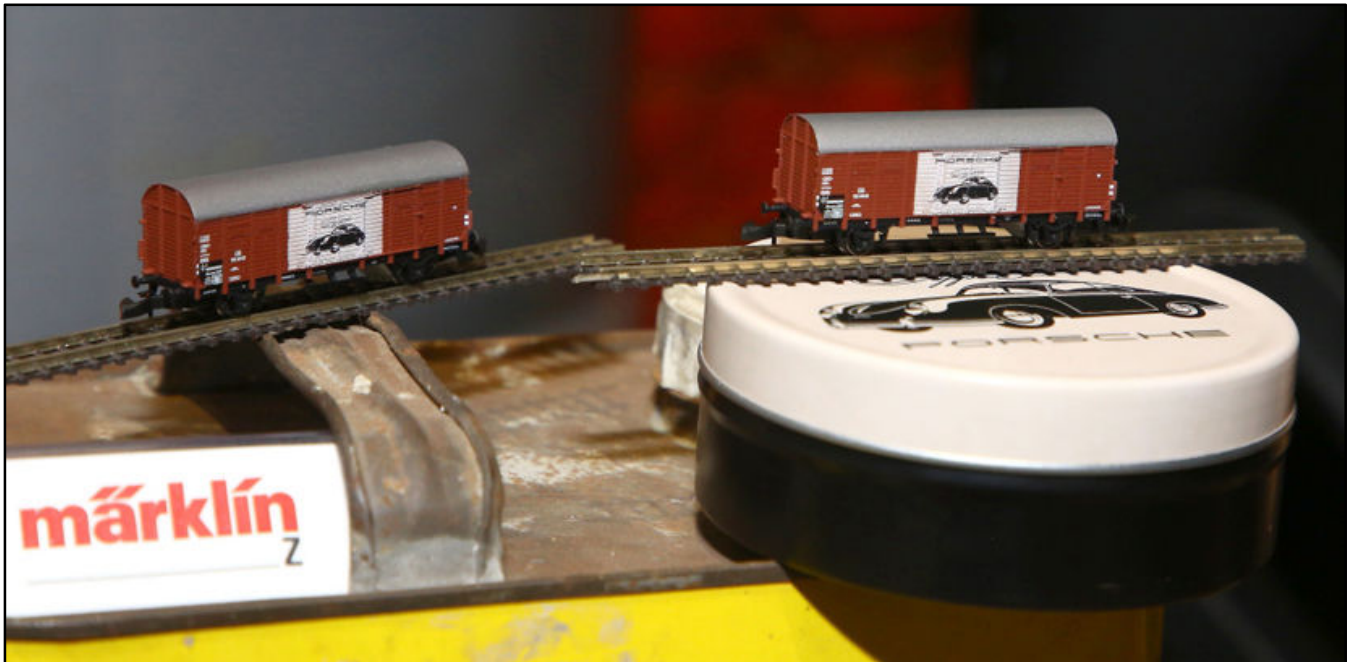
Herpa hat in neuer Prospektgestaltung seine Flugzeug-Modellneuheiten für die Monate März und April 2019 bekanntgegeben. Aus ihnen haben wir wieder eine Auswahl für den Maßstab 1:200 extrahiert:

Tyroleair Airways De Havilland Canada DHC-7 (Art.-Nr. 559553),
Luftwaffe Transall C-160, LTG 63 Flugplatz Hohn in Gestaltung „Norm 72“ (559560),
Edelweiss Air Airbus A320 in aktualisierten Farben (559584),
British Midlands Vickers Viscount 800 (559591),
Braniff International Airways Convair CV-340 (559621) und
Crossair Avro RJ100 „Jumbolino“ (559638).

Vernissage für den Museumswagen 2019:

Am Abend des 18. Dezember 2018 lud Märklin wieder zur Vernissage der neuen Museumswagen für das Jahr 2019 ein. Erstmals fand diese Veranstaltung in den Räumlichkeiten des im September eröffneten Teilabschnitts des Märklineums statt.

Mit einleitenden Reden wurden die diesjährigen Partnerfirmen Porsche (für Märklin) und die Holzhandlung Pfeleiderer (für Trix und LGB) vorgestellt. Die neuen Museumswagen wurden fein und dekorativ in einem arrangierten Schaufenster präsentiert, dessen Vorhang feierlich geöffnet wurde.



Der Museumswagen 2019 für die Spurweite Z ist der Sportwagenmarke Porsche gewidmet. Der bei der DB eingestellte GI 11 „Dresden“ soll an den Transport von Teilen und Fahrzeugen in gedeckten Wagen erinnern, wie besonders am Pendant in der Baugröße H0 deutlich wird.

Der Museumswagen 2019 für die Spurweite Z (Art.-Nr. 80030) ist ein gedeckter Güterwagen GI 11 der DB, ehemaliger Gattungsbezirk Dresden, und mit Schiebetürenwerbung für Porsche unterwegs. Das Motiv auf dem rotbraunen Waggon zeigt mit dem Porsche 356 ein frühes Erfolgsmodell der Stuttgarter Sportwagenfabrik. Ein Automodell liegt dem neuen Besuchsandenken jedoch leider nicht bei.

Impressum

ISSN 1867-271X

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten und Ausgaben sind im Katalog der DNB unter <https://portal.dnb.de> abrufbar.

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

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