

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

[www.trainini.de](http://www.trainini.de)

Erscheint monatlich  
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

# Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Ausgezeichnete Neuheiten 2020

Revue eines schwierigen Jahres  
Verschiebetechnik frisch gewartet

## Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

zu allererst wünsche ich Ihnen an dieser Stelle, auch im Namen meiner Redaktionskollegen, ein frohes neues Jahr. Möge es besser und für uns alle glücklicher verlaufen als das letzte.

So sehr ich mich über freie Zeit für mein Hobby freue, so sehr fehlen mir auch viele persönliche Kontakte zu Freunden, Angehörigen und Hobbykollegen. Damit bin ich sicher auch nicht allein.



Holger Späing  
Chefredakteur

Traditionell ist vor allem unsere Januar-Ausgabe ein Rückblick auf die vergangenen zwölf Monate. Wovon sie bestimmt waren, habe ich gerade schon erwähnt. Aber auch in seinem so schwierig verlaufenen Jahr wie 2020 gab es erfreuliche Dinge und positive Erinnerungen, die bleiben werden.

Im Jahresrückblick haben wir all das noch einmal zusammengefasst und waren an einigen Punkten selbst überrascht. Eine ebenfalls liebgewonnene Tradition ist es, über die herausragenden Neuheiten ausführlich zu diskutieren, sie zu vergleichen und zu bewerten, um am Ende unser Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2020“ in unterschiedlichen Kategorien zu vergeben.

Für uns war es in diesem Prozess interessant, auch mal zu schauen, wer die Auszeichnungen in den zurückliegenden Jahren ergattern konnte. Auch das zeigt uns einen Wandel im Markt an, ebenso aber auch herausragende Entwicklungen, die einige Anbieter beinahe schon wie „Stammgäste“ auf dem Siegtreppchen erscheinen lassen.

Doch lassen Sie uns nach dem Jahreswechsel nun lieber nach vorn schauen: Die ersten Neuheiten aus der Großserie sind inzwischen bekannt geworden. Das bedeutet fallweise Ernüchterung, wenn ein persönliches Wunschmodell (mal wieder) nicht dabei war, beim Nachbarn hingegen große Freude, weil dort ein Traum endlich in Erfüllung geht.

Wichtig ist uns, dass wir vor allem auch Neu- und Wiedereinsteiger im Blick haben, denn davon gibt es derzeit viele. Alle diejenigen, die nun zum ersten Mal ein **Trainini®** lesen, heißen wir herzlich willkommen!

Fühlen Sie sich eingeladen, uns Ihre Wünsche und Wissensbedarf mitzuteilen, damit wir dazu passende Beiträge vorbereiten können. Die Spurweite Z ist zwar eine nicht allzu große, dafür aber eng verbundene und „verschworene“ Gemeinde, in der auch Sie Ihren Platz finden werden – versprochen!

Einen ersten Auftakt machen wir heute mit Teil 9 unserer seit 2013 laufenden Fortsetzungsreihe „Wartung & Pflege kleiner Bahnen“, die immer wieder wertvolles Wissen für eher unerfahrene Zetties liefert. Auch der Baubeitrag unseres Lesers Michael Pleiner zu einem Halbgepäckwagen lässt sich schon mit wenig handwerklichem Können realisieren.

In der Summe, so hoffen wir, ergibt das wieder eine bunte, vielseitige und lesenswerte Ausgabe. Gespannt warten wir nun, welche Neuheiten uns nun bald verkündet werden, um das im nächsten Monat mit Ihnen zu teilen. Bis dahin viel Spaß beim Lesen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

## Leitartikel

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

## Modell

Die Neuerscheinungen des Jahres .....	4
Halbgepäckwagen im Notbehelf.....	17

## Vorbild

Aktuell kein Beitrag

## Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

## Technik

Und dann auf lange Zeit verschoben .....	21
--	----

## Literatur

Abgespeckte Dampfloks .....	35
Abschied von der Dieseltraktion .....	37

## Aktuelles

Verluste und Perspektiven.....	39
Zetties und Trainini im Dialog.....	55

Impressum .....	68
-----------------	----

Wir danken Michael Pleiner für seinen Gastbeitrag und Matthias Wistrach für eine Bildzulieferung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 25. Januar 2021

### Titelbild:

Noch regiert „König Dampf“, als wir V 80 008 in ihrem Betriebswerk antreffen, wie an dessen Anlagen zu sehen ist. Das wird in gut zwei Jahrzehnten aber Vergangenheit sein. Im Modell wird es gewiss nicht so lange dauern, bis sich das Konstruktionsprinzip dieser Lok durchgesetzt hat.

Unsere Redaktionswahl für 2020

## Die Neuerscheinungen des Jahres

***Ein schwieriges Jahr liegt hinter uns und die Zahl an Kandidaten für unsere Redaktionsauszeichnung ist geringer als sonst üblich. Trotzdem wurde es ein Wettbewerb und am Ende spannend. Nach langen Diskussionen, Lobesreden, dem Austausch von Argumenten und dem Werben für persönliche Favoriten waren sich trotzdem alle weitgehend einig.***

Was für ein aufregendes und außergewöhnliches Jahr liegt hinter uns! Lange werden wir uns daran wohl erinnern, obwohl wir es doch lieber schnell vergessen würden. Die wenigen positiven Dinge, die es hinterließ, war das verstärkte und wieder zeitintensivere Zuwenden zum schönsten Hobby der Welt.

Blöd und für uns schwierig ist es dann nur, wenn trotz großer Nachfrage nicht alle Wünsche zeitnah bedient werden können. Damit meinen wir nicht, dass jemand seinen Landschaftsbau mangels Farben, Streumaterial oder Bausätzen unterbrechen müsste, sondern das leider nur schleppend verlaufende Ausliefern von Neuheiten.

Wenn Werke von temporären Schließungen betroffen sind und zeitweise auch mangels Teile- und Komponentenzulieferungen nicht produziert werden kann, dann lässt sich verlorene Zeit im weiteren Jahresverlauf nun mal nicht mehr einholen.



Bedingt durch das zeitweilige Herunterfahren des wirtschaftlichen Lebens (nicht nur) in Deutschland, gab es 2020 nur wenige, formneue Waggon- und Lokomotivmodelle. Eines davon war Märklins V 80 008 (Art.-Nr. 88803), die mit rund drei Jahren Verspätung ausgeliefert wurde.

Moderne Betriebswirtschaft gebietet es, Maschinen voll auszulasten und zum Vermeiden von Stillständen auch immer eine Überplanung vorzunehmen, um Ausfälle kompensieren zu können. Nur so ist ein effizienter Betrieb dauerhaft möglich.

Mit den Geschehnissen des letzten Jahres sorgt das natürlich für Situationen, in denen trotzdem ein teurer Produktionsstopp eintritt und gleichzeitig auch keine Zeitfenster geschaffen werden können, alle Ausfälle durch Sonderschichten oder Überstunden wieder aufzufangen.

Merkwürdigerweise stellten ja auch wir fest, dass unser Magazin nur ganz zu Beginn der Pandemie wegen Verschiebungen hinsichtlich geplanter Berichte zeitweilig leergefegt schien. Schon wenige Wochen später konnten wir uns vor Themen und Artikeln nicht mehr retten.

Was immer wir geplant hatten und nun neu disponieren mussten, standen wir dann doch vor dem Problem, dass unsere Ausgaben auch ohne komplett neue Produkte im Umfang beinahe zu platzen drohten. Mit 101 Seiten Umfang haben wir zum Höhepunkt dieser Entwicklung sogar unsere Jubiläumsausgabe 100 aus dem November 2013 noch um eine Seite übertroffen!



**Auch der motorisierte und damit fahrfähige Klv 20 (88025) von Märklin befand sich in unserer Auswahl. Er beweist, dass es nicht einfach auf die Zahl an Formneuheiten kommt, sondern auch ausgefallene Ideen den besonderen Reiz ausmachen können.**

In der Geschichte unseres Magazins ist eine solche Situation glücklicherweise bislang einmalig und so möchten wir nicht hadern, sondern nach vorne schauen und uns an dem erfreuen, was uns dennoch an formneuen Modellen und Produkten erreicht hat.

Natürlich fiel die Auswahl angesichts der beschriebenen Probleme geringer als sonst aus, aber in keiner Kategorie stand ein Bewerber allein da, um „im Spaziergang“ unseren begehrten Preis abzustauben. So wurde es wieder ein Wettkampf und die Redaktion hatte viel zu diskutieren, zu bewerten und am Ende abzustimmen.

Leicht gemacht hat sie es sich auch dieses Mal nicht, obwohl am Ende, als alle Argumente ausgetauscht waren, fast alle Entscheidungen einstimmig fielen. Dabei zählen traditionell nicht einfach die Perfektion eines Modells oder der Preis eine Neuheit, sondern die Ausgewogenheit vieler einzelner Betrachtungskriterien zueinander.

So spielt unverändert auch eine große Rolle, wie groß die Marktlücke war, die mit einer Formneuheit erstmals besetzt wurde und im Vergleich aller Kandidaten ebenso, welche Marktbedeutung ein Produkt hat. Gemeint ist hier die geschätzte Größe der Zielgruppe, die mit einem Modell bedient werden kann.

Je exotischer und spezieller ein Artikel ist, umso weniger Personen werden ihn kaufen. Unser Prädikat wäre dann nur eine Kaufempfehlung für einen sehr kleinen Kundenkreis und beispielsweise Neueinsteiger und Anfänger blieben außen vor, obwohl sie für Rat und Hilfe hier sicher dankbar wären.

Deutlich wird damit hoffentlich auch, dass kein Kriterium absolut ist und es immer auch einen Bezug zwischen den einzelnen Kandidaten gibt. So verzichteten wir bewusst auch auf eine vorgegebene Gewichtung sowie ein festes Punktesystem.

Jede Entscheidung ist subjektiv und soll es bewusst auch sein. Der erforderliche Abstand im Sinne einer erforderlichen Objektivierung ergibt sich einzig daraus, dass jeder für sich abstimmt und eine ungerade Zahl an Stimmen eingesammelt wird. Das sorgte bislang immer für eine klare Mehrheit und fängt auch die verschiedenen Geschmäcker und Vorlieben der Redakteure ein.

Damit ist es nun an der Zeit, die Sieger des Jahres 2020 zu küren und zu ehren. Allen Gewinnern, die wir im Folgenden vorstellen, gratulieren wir herzlich!

## Kategorie Lokomotiven

In der für viele Leser und auch die Hersteller wichtigsten Kategorie traten drei Modelle gegeneinander an: die Baureihe 120 „Taigatrommel“ der DR von Zmodell (Art.-Nr. 99120) sowie die Bahnmeisterdraisine Klv 20 (88025) und die Streckendiesellok V 80 (88803) der DB aus dem Hause Märklin.



Als dritte und letzte Lok ging in der wichtigsten Kategorie von Zmodell die Baureihe 120 „Taigatrommel“ der Deutschen Reichsbahn (99120) ins Rennen um die Gunst der Redakteure. Foto: Zmodell

Die Baureihe 120 der DR mag für die Reichsbahnfreunde eine wichtige Lok sein, zumal dieses Marktsegment nur sehr spärlich bedient wird. Kreativ wurden ihr Fahrwerk viele Serienteile aus dem Hause Märklin gemischt, woraus eine überzeugende Gesamtkonstruktion entstand. Auch die viele Detaillösungen am Aufbau verdienen große Anerkennung.

Doch um hier den Preis mitzunehmen, war uns das im Feld mit starken Konkurrenten noch zu wenig. Die gewählte Lösung führt ja einerseits auch zu einem hohen Preis, der die Nachfrage stark einschränkt. Und hier haben es wir auch noch mit einer der kleinsten Nischen der Spurweite Z zu tun, in der sich eh nur extrem kleine Stückzahlen realisieren lassen, weshalb die Bedeutung für den Gesamtmarkt einfach zu gering ist.

Ganz anders sah es hier schon beim KlV 20 der Bundesbahn aus. Aufgrund seiner winzigen Größe und der Tatsache, dass er auch noch in die auflagenstärkste Epoche III fällt, erschien es zeitweise fast wie ein Sturm auf die erstausgelieferten Modelle.

Und Märklin hat lange getüftelt, bis ein wirklich anlagentaugliches Fahrzeug herauskam. Zudem hat sich der Hersteller auch bei der Bedruckung der Betriebsanschriften noch geradezu selbst übertroffen. Viele wichtige Details, die für Gravuren viel zu fein gewesen wären, sind ebenfalls im Tampondruckverfahren wiedergegeben worden.

Auch die zeitweilig strittige Form der Front ließ sich für die gewählte Betriebsnummer belegen, ebenso fanden wir Bildbelege für aufgelastete Dachgepäckträger und (offene) Kisten, die darauf verladen waren. Auch wenn sie nicht aus der Betriebszeit bei der DB stammten, dürfte damit klar sein, dass eine solche Ausstattung nicht realitätsfern ist.

Doch der KlV 20 hat einen kleinen Haken, der uns von der Auszeichnung abhielt. Mag er auch für den Betrachter verblüffenden Einsatz auf der Anlage verzeihlich sein, weil er den wenigsten auffallen wird, so macht ihn der Umsetzungsmaßstab ziemlich genau in der Mitte zwischen den Nenngrößen N und Z zu unserem Problem: Er ist „ein Schmankerl, aber das ist zu wenig“, brachte Redakteur Joachim Ritter es auf den Punkt.

So verleihen wir die Auszeichnung dieser Kategorie an die Baureihe V 80 von Märklin (88803). „Ihre Formen sind zwar nicht jedermanns Sache, aber sie ist ein zuvor fehlendes Glied in der Entwicklungsgeschichte der Dieseltraktion“, lobte Chefredakteur Holger Späing die Vorbildwahl.

Auch optisch spielt sie ganz oben mit und reiht sich nahtlos an ihre ebenfalls ausgezeichneten Vorgänger Kittel-Dampftriebwagen und die Einheitsellok Baureihe E 41, die auch mit angesetzten Details aufzuwarten wussten. Ebenfalls auf Augenhöhe zu ihnen ist der gelungene Antrieb.



Dazu gingen auch viele Leserrückmeldungen ein, die Redakteur Dirk Kuhlmann wie folgt festgehalten hat: „Bei der V 80 ist zu vermerken, dass viele Bahner dem Modell eine feine Ausführung mit hoher Fahrkultur bescheinigten - guter Treffer aus dem Hause Märklin.“

In der Tat haben wir unisono Zuspruch erhalten, dass das vorbildgerecht langsame Fahren dieses Modells mit einem großen Regelbereich explizit gewünscht und die richtige Marschrichtung sei. Nicht sie ist damit das Problem auf der Anlage, sondern die „Rennsemmeln“ früherer Tage, wie sie Holger Späying gern scherzhaft bezeichnet.

Damit wird diese Lok unser Preisträger 2020 und Joachim Ritter fasst die Laudatio in einem einzigen Satz wie folgt zusammen: „Wir haben lange genug gewartet – nun ist sie da und überzeugt.“

## Kategorie Wagen

Hier hätten wir gern noch den Schwerlastwagen SSy 45 von Märklin mit in die Abstimmung einbezogen, denn an dieses Modell haben wir hohe Erwartungen. Es wird mindestens die vierte Umsetzung in Spur Z, die hier anrollt, doch bislang konnte uns keine davon rundum überzeugen. Eine davon erschien zudem auch lange vor der ersten Ausgabe unseres Magazins.



Doch wir werden ihn wohl erst 2021 testen und bewerten können. Ebenfalls nicht persönlich vorgelegen hat uns der offene Güterwagen der Bauart „Villach“ von FR Freudenreich Feinwerktechnik, der bislang nur in einer DR-Ausführung erschienen ist.

Insofern musste er leider außen vor bleiben, obwohl wir sicher sind, dass er ein großer Favorit gewesen wäre.

Die Entscheidung reduzierte sich deshalb auf eine zwischen dem offenen Güterwagen Omm 32 der DB 49.339.02) ebenfalls aus dem Hause FR Freudenreich Feinwerktechnik sowie dem gedeckten Güterwagen GGths 43 ebenfalls für die DB (96051) von Zmodell.

Schwierig machte diese Entscheidung, dass beide Hersteller wirklich gute Modelle in hervorragender Detaillierung, Lackierung und Beschriftung sowie nahezu perfekter Maßstäblichkeit abgeliefert haben.

Punkte, die gegen sie sprechen könnten, teilen sie sich ebenfalls: Die Segmente offener und gedeckter Wagen

wurden in den letzten zehn Jahren sehr gut und rege bedient. Hier besteht also aktuell eher wenig Bedarf an neuen Modellen.



Und in solchen Situationen zählen auch Kleinigkeiten, um die Waage doch noch irgendwo zum Ausschlag zu bringen. Bei FR war es die Tatsache, dass von zwei möglichen Bauformen genau diejenige gewählt wurde, die weniger Optionen für die Zukunft lässt, während Zmodell den einzigen vierachsigen Großraumgüterwagen der DB ausgewählt hat, der unter dem Hauptgattungszeichen G ein Alleinstellungsmerkmal besitzt.

Genau das hat ihn zu einem bedeutenden Wunschmodell gemacht, das lange auf vielen Wunschzetteln stand. Und die hohe Nachfrage, die Alex Mark bis heute noch nicht abschließend bedienen konnte, bevor er sich der Varianten für DR, ÖBB und PKP zuwenden wird, spricht ebenfalls Bände.



Erfolgreich hat der gut gelungene GGths 43 eine Nische besetzt und für Zmodell wohl den Durchbruch als Kleinserienanbieter gebracht. Auch das honorieren wir mit unserer Auszeichnung.

Für Zmodell war es ein Durchbruch vom Tüftler zum Kleinserienhersteller - wider Willen? Wenn wir eine Leserwahl eingeleitet hätten, wäre dieser Waggon nach unserer Einschätzung haushoch als Sieger hervorgegangen. Und genau deshalb erhält er auch die Auszeichnung als Neuerscheinung des Jahres 2020 in der Kategorie Wagen.

Dabei müssen wir sogar noch einen Punkt ergänzen: Auch in der Detaillierung hat er knapp die Nase gegenüber seinem Konkurrenten vorn. Dies betrifft die feinen, aber recht stabilen Geländer an der Bremserbühne und vor allem die Gestaltung des Wagenbodens, von denen die separat auch farblich abgesetzten Umsteller die einzigen Feinheiten sind, die auch am aufgegleisten Waggon sichtbar sind.

## Kategorie Zubehör

Dieser Kategorie bedurfte es langer Diskussionen und wir waren hin- und hergerissen. Die Wahl bestand hier zumindest zwischen drei Neuheiten, die insofern vergleichbar sind, als dass ihre Vorbilder alle (auch) auf der Straße unterwegs waren.

Fallen musste die Entscheidung zwischen dem Güllefuhrwerk mit Fahrkühn (NF 6.1) von KoMi-Miniaturen, dem Schi-Strä-Bus NWF BS 300 (WM-HRT09-001) aus dem 1zu220-Shop und dem Krupp-Dolberg-Bagger (322.025) von Artitec.

Früh ausgeschieden ist nur der Schi-Strä-Bus, weil das Modell zwar sehr beliebt ist und eine Lücke besetzt, wie Holger Späing einzuwenden hatte, aber die doch sehr geringe Umsetzungsqualität war eines



Ein sehr aussichtsreicher Kandidat in der Kategorie Zubehör war das Güllefuhrwerk mit Fahrkühen von KoMi-Miniaturen (NF 6.1). Es musste sich in den Diskussionen zur Abstimmung nur knapp dem Sieger geschlagen geben.



Artitec bedient die bisherige Programmlücke der Seilbagger aus der Wirtschaftswunderzeit gleich mit zwei Modellen, die sich zu kannibalisieren drohten. Hier ist der Dolberg-Kran zu sehen.

Preises nicht angemessen: Die Spurwagen passen nur schlecht aufs Gleis und aus dem recht groben Gehäuse lässt sich auch mit vielen Nacharbeiten kein Spitzenmodell zaubern.

Natürlich erfüllt es aber den Zweck, dem ihm Jörg Erkel vom 1zu220-Shop beigemessen hatte. Günstig, also bezahlbar, sollte es sein und so eine große wie sicher auch preisbewusste Zielgruppe ansprechen. Ein großer Anhänger der historischen Vorlage wird damit aber kaum zu überzeugen sein.

Beim Güllefuhrwerk mit Fahrkühen (KoMi) und dem Krupp-Dolberg-Bagger von Artitec lief es hingegen auf einen Gleichstand hinaus. Keiner der Redakteure mochte sich die erforderliche Entscheidung hier zu einfach machen.

Beide Hersteller liefern perfekte Modelle und die Frage ist deshalb einzig, was der Markt derzeit mehr braucht. Und das gab einen knappen Ausschlag zu Gunsten von Artitec, die damit ihren Vorjahrestitel erfolgreich verteidigen konnten.



Bei landwirtschaftlichen Fahrzeugen der Epoche III sind die Zetties in den zurückliegenden Jahren ganz gut versorgt worden, nicht nur bei den hier beinahe schon überrepräsentierten Schleppern.

Sehen wir aber vom Fuchs 301 ab, dann gab es bislang keine Bagger für diese Epoche. Größere Ausführungen mit Kettenantrieb, wie sie teilweise schon den Wiederaufbau, auf jeden Fall aber das Wirtschaftswunder geprägt haben, waren nirgendwo im Angebot.

Vor allem die klassischen Menck-Seilbagger standen lange auf den Wunschlisten, meint Holger Späing. Artitec hat nun äußerlich sehr ähnliche Modelle vergleichbarer Größe für denselben Einsatzzweck geliefert und damit eine große Marktlücke geschlossen.

In diesem Kontext hätte sich beinahe schon eher die Frage stellen müssen, ob der nun ausgezeichnete Krupp-Dolberg-Bagger oder der ähnliche Dolberg-Kran aus gleichem Hause prämiert werden.

Angesichts der Bedeutung für die Spur Z, die sich auch an der vergriffenen ersten Auflage zeigt, haben wir den Bagger nominiert. Wären beide angetreten, hätten sie sich möglicherweise kannibalisiert.

Das Schlusswort der Laudatio geht wieder an Joachim Ritter: „Artitec hat mit diesem Bagger ein Wunschmodell (für mich) umgesetzt und begeistert mit toller Umsetzung. Genau das brauchen wir für ein glaubwürdiges Umfeld der rollenden Züge. Feine Details, stimmiges Aussehen – einfach perfekt!“

## Kategorie Technik

Hier war lange Zeit Ratimo mit dem „Wagenübergang mit Stecker“ (16028; Ergänzung zu Märklins VT 08.5) der große Favorit. Die offenen „Röhren“ waren der bedeutende Schwachpunkt dieses schönen Zuges und nachdem es eine optisch ansprechende Lösung für Velmo-digitalisierte Modelle gab, dürften an Rainer Tielke viele Wünsche für die vielen analog verkehrenden Exemplare herangetragen worden sein.

Und es muss auch nicht immer die große Innovation sein, um in dieser Kategorie den Gewinn davonzutragen. Auch die kleineren und auf den ersten Blick unscheinbarer wirkenden Dinge sind es, die Großes bewirken können. Das weiß auch Rainer Tielke, der genau deswegen auch 2013 schon mal als Sieger in dieser Kategorie hervorging.

Dass er das Siegereppchen dieses Mal in einer Mehrheitsentscheidung – als einzige Kategorie ohne einstimmiges Votum - knapp verpasst hat, lag auch wohl nur daran, dass Märklin seinen Gewinner noch entscheidend nachgebessert hat.

Die Idee für den siegreichen Gesellschaftswagen WGmh 824 (87210) mit Effektbeleuchtung hat uns von Anfang an begeistert und das Manko der ungepufferten und daher spannungsempfindlichen Elektrik war

nur hier auch teilweise zu tolerieren. Seit Märklin Kondensatoren nachgerüstet hat, ist aber auch dieses Problem beseitigt und das Modell zieht nun ausschließlich im positiven Sinne die Blicke auf sich.



Eine in der Spur Z bislang einmalige Idee war der Gesellschaftswagen WGmh 824 mit seiner Discobeleuchtung (Märklin 87210). Nachdem diese im Werk nachgearbeitet wurde, konnte sie uns überzeugen.

Verschmerzen lässt es sich da, dass die Fensteranordnung an einer Stelle (und auch nur auf einer Seite) nicht ganz korrekt ist und die zusätzlichen Lüftungsöffnungen mittels Tampondruck nachgebildet wurden. Dies wird mehr als aufgewogen von der Tatsache, dass dieses Fahrzeug auch Digitalspannungen standhält und daher auch weitere Kunden anzusprechen vermochte.

Explizit anzubringen ist hier zudem der Hinweis, dass dieses Modell in der Kategorie Technik nominiert war, denn es ging hier um die „inneren Werte“, schließlich war das Grundmodell nicht formneu.

Märklin ist als Gewinner dieser Kategorie aber sicher auch gut beraten, weiter so kreativ nach Ansätzen zu suchen, wie die Spurweite Z mit pfiffigen Ideen bereichert werden kann.

## Kategorie Literatur

In dieser Kategorie haben wir im abgelaufenen Jahr vieles vermisst. Uns schien es, als seien in Folge der Pandemie deutlich weniger Titel erschienen als sonst üblich.

Auch die Übernahme der VGB durch Germond hat sicher einiges auf dem Markt verschoben und hier vielleicht Auswirkungen gezeigt. Außerdem haben wir nur recht wenige Bücher, die wir 2020 erstmals in Händen hielten, für titelwürdig befunden.

So lief es auch hier auf einen Zweikampf heraus. Unterlegen war mit dem Buch „Die Vorkriegs-Elloks der Reichsbahn“ (978-3-



8446-6037-1) aus dem EK-Verlag ein Werk, das gut strukturiert einen wertvollen Überblick über die vielen Ellok-Konstruktionen der Reichsbahn gibt. In gebotener Kürze, aber dennoch ausreichender Ausführlichkeit werden sie hier vorgestellt. Zudem ergänzt das Buch ja auch zwei Bände zu Altbaumaschinen im Dienste der Bundesbahn zu einer sinnvollen Trilogie.

Dass es nicht für den Titel gereicht hat, liegt da einzig am Umstand, dass dieses Buch eher für Eisenbahnhistoriker und Vorbildfreunde der Elektrotraktion geeignet ist.

Zetties bietet es weitaus weniger Mehrwert, weil es sich hier um Fahrzeugtypen handelt, die im Maßstab 1:220 nahezu keine Rolle spielen.

Das wäre vielleicht anders gewesen, wenn das Baureihenportrait zur Baureihe 01, das wir in den nächsten Monaten noch vorstellen werden, rechtzeitig vorgelegen hätte, um es hier bewerten zu können.

Ein Volltreffer waren auf jeden Fall die beiden bei der VG Bahn erschienenen Bände „Straßenroller der DB“ von Volkhard Stern. Sie gingen weit über das im Titel genannte Thema hinaus und zahlten auch auf das Jubiläum der Deutschen Reichsbahn im letzten Jahr ein.

Nominiert haben wir den Band, der für Belange der Nenngröße Z der bedeutendere von beiden ist: „Straßenroller der DB - Band 1“ (978-3-8375-2239-6). Nur die darin gezeigten Regelverkehre lassen sich mit den wenigen Spur-Z-Modellen nachbilden und zeigen gleichzeitig auf, welche Neuheiten für unseren Maßstab denkbar und sinnvoll wären.

Dass das Thema bewegt, zeigten auch die Leserreaktionen. Hier besteht noch Potenzial, dass besonders die Kleinserienhersteller hoffentlich erkennen und aufgreifen werden. Wenn der 1zu220-Shop das uns überlassene Muster einer moderneren Kaelble-Zugmaschine im Bereich von Haube und Kühler noch arbeiten und in Serie gehen lässt, wäre schon ein Anfang gemacht.

Dann passt das Fazit aus der Laudatio von Holger Späing ganz sicher: „Das Buch hilft, die wenigen Modelle richtig einzusetzen und dieses interessante Kapitel abzubilden.“ Dem konnten sich auch die beiden anderen Redakteure anschließen.

Ganz nebenbei haben der EK-Verlag als Titel-Daueranwärter und die VGB nun mit je vier Auszeichnungen gleichgezogen. Wir verbinden das mit der Hoffnung, dass unter den neuen Eigentümern das aufstrebende Segment anspruchsvoller und wertvoller Eisenbahnbücher der Verlagsgruppe Bahn fortgeführt und vielleicht ausgebaut wird. Sonst würde der EK-Verlag hier in Zukunft wohl fast ohne Konkurrenz sein.



## Kategorie Exponate

Den Vorschlag zu dieser neuen Kategorie hatte Redakteur Dirk Kuhlmann eingebracht und fand sofort Wohlwollen der gesamten Redaktion. Auch unser erster Preisträger stand da bereits fest, denn er hatte bei allen drei Redakteuren tiefen Eindruck hinterlassen.

Doch alles der Reihe nach – warum sollen wir weiter nur Hersteller ehren? Allenfalls in der Kategorie Gesamtwerk konnten bislang auch Privatpersonen für ihre Verdienste und Werke ausgezeichnet werden. Auf Messen und Ausstellungen, von denen es 2020 leider viel zu wenige gab, sind Modellbahnanlagen der Publikumsmagnet.



**Erster Gewinner in der neuen Kategorie Exponate wird Wilfried Pflugbeil aus Chemnitz mit seiner Ausstellungsanlage „Wiesenthal“.**  
Foto: Wilfried Pflugbeil

Dabei haben sich die Ansprüche an die gezeigten Anlagen in den letzten zehn bis zwanzig Jahren gewaltig geändert. Am meisten wissen solche Anlagen zu fesseln, die sich eng und erkennbar auf ein Thema einschränken und dies möglichst stimmig und abschließend darstellen.

Guter und durchdachter Landschaftsbau mit Verzicht auf ein Überladen durch Gleise ist gefragt, dazu hilft eine eigene Beleuchtung auch noch enorm. Nicht vergessen werden darf heute ein passender Hintergrund, der realistische Eindrücke schafft und für Tiefenwirkung sorgt.

Zuschauer sollen in eine Anlage eintauchen und sich hineinräumen können. Ob es eine perfekte Welt ist oder spannungsgeladene Szenen geboten werden, ist eher zweitrangig. Eine gute Modellbahn ist eher wie 3D-Kino: mittendrin statt nur dabei!

Bewegte Elemente, Funktionen oder gar Knopfdruckaktionen können natürlich die Aufmerksamkeit noch steigern und die Verweildauer erhöhen. Damit ist umschrieben, was wir als auszeichnungswürdig erachten und hier in die Öffentlichkeit holen möchten. Die Größe des Objekts spielt keine Rolle, weshalb künftig auch ein Modul oder Diorama hier siegreich sein kann.

Die erste Anlage, die wir heute auszeichnen werden, erfüllt alle genannten Kriterien und das beinahe perfekt. Ihr Erbauer Wilfried Pflugbeil aus Chemnitz war ursprünglich nicht mal ein Zettie. Er versteht sein

Handwerk und hat die Herausforderung gesucht und nun auch seine Meisterprüfung mit Bravour bestanden!

Seine Anlage „Wiesenthal“ ist schlicht ein Kunstwerk, das auch noch in der selten gezeigten Epoche II angesiedelt ist. Sie ist deshalb erfrischend anders und zur hervorragenden Gestaltungsqualität kommen auch noch die vielen Gebäude, die nach Originalvorlagen in Handarbeit entstanden sind.

Und auch seine teilweise witzigen, aber immer unterhaltsamen Funktionen begeistern immer wieder, weshalb er bei dieser Anlage auch keine Ausnahme gemacht hat. Sie begeistern aber ebenso durch technisches Verständnis, handwerkliches Geschick und großen Sachverstand.

Was sollen wir da jetzt noch ergänzen? Machen wir es kurz, denn wie aus einem Munde hieß es für uns drei hier schon früh im letzten Jahr: „Willi, Du hast es Dir verdient!“



## Gesamtwerk

Unsere letzte Kategorie, die für diesen Jahrgang noch fehlt, vergeben wir seit 2010. Unser erster Preisträger war Digitalpionier Velmo (Claudius Veit). Auch unser heutiger Preisträger ist in der digitalen Welt versiert und beinahe zu Hause gewesen. Pioniergeist hat er ebenso bewiesen, wenn es auf ansprechende und überzeugende Lösungen ankam.

Wir schreiben in der Vergangenheit, wie Sie sicher bemerken. Und in der Tat haben wir heute eine Ehrung posthum zu vergeben. Wir haben diese Rubrik bewusst Gesamtwerk genannt, weil wir Menschen nicht am Ende ihres Schaffens oder gar ihres Lebens auszeichnen, sondern uns mit ihnen freuen möchten.

Zum zweiten Mal war das aber leider nicht mehr möglich. Joachim Ritter hielt dazu fest: „Gerne hätten wir die Auszeichnung noch viele Jahre hinausgeschoben oder wenigstens zu Lebzeiten vergeben – aber nun ist es an der Zeit seine stets hervorragende Arbeit auf diesem Wege nochmals ins Gedächtnis zu rufen und ihm unsere Wertschätzung zu zollen.“

Die Rede ist von Oliver Passmann, der uns im Januar 2020 viel zu früh und viel zu jung verlassen hat. Die Lücke, die er in der Spur Z hinterlassen hat, ist groß und ließ sich bis jetzt nicht füllen. Unvergessen sind seine betriebssichereren Radschleifer, die das Rollvermögen eines Waggons überhaupt nicht beeinflussten.

Aber auch diese wusste er im Laufe der Jahre noch zu verbessern. Das galt auch für seine Innenbeleuchtungen (auch mit Schlusslichtern), die Maßstäbe setzten, flackerfrei und genügsam waren. Abgestimmt auf die Inneneinrichtungen eines anderen Anbieters, fanden sie zu Recht später auch Eingang in wegweisende Kleinserienmodelle, die FR Freudenreich Feinwerktechnik für die Z-Bahn GmbH konstruiert und produziert hatte.

Und wer erinnert sich noch an den legendären Fahrregler von Passmann? Der ließ eine gewöhnliche Schleptenderdampflok der Baureihe 050 von Märklin mit Dreipolmotor so dahinschleichen, dass ihre

# Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Bewegung kaum noch wahrnehmbar war. Damit hatte er anschaulich bewiesen, dass das Wohl eines Zetties nicht allein vom Motor, sondern viel eher von der Gleisversorgung abhing.

Als versierter Elektronikexperte und Digitalkenner gehörten aber vor allem auch Umbauten im Kundenauftrag zu seinen Arbeiten. So zählte er vor allem viele Digitalfreunde zu seinen Kunden, denen er wohl immer das optimale Angebot für ihr Modell und ihre Vorstellungen machen konnte.

Doch auch das genügte ihm längst noch nicht. Exklusiv für den 1zu220-Shop machte er Märklins jüngste Schienenbus-Auflage (mit der serienmäßigen Inneneinrichtung) wirklich zeitgemäß und zu einem digitalen Spitzenmodell.

Nachfrage war sofort und in größerer Zahl vorhanden, doch dieses Modell blieb rar, denn es sollte sein letztes sein: Noch bevor er die vereinbarte Serie fertigstellen konnte, starb er überraschend und völlig unerwartet.

Viele Freunde unserer Baugröße werden seine Produkte, die wir beispielhaft genannt haben, bereits vermisst haben, wie vermutlich auch das persönliche Gespräch mit ihm. Deshalb möchten wir hier ein wichtiges Zeichen setzen und Oliver Passmann, den ruhigen, netten und in der Sache ernsten, aber lockeren Modellbahner, verdient ehren. Schade, dass wir ihm das nicht mehr persönlich mitteilen können...



**Seitenangebote unserer Gewinner:**

<https://artitec.nl>

<https://www.maerklin.de>

<https://www.vgbahn.shop>

<https://www.facebook.com/Zmodelltrains>

## Anzeige

*Unsere Nummer 1!*

**Trainini**  
Dafür wird Spur Z gemacht.





Mit einfachen Mitteln zum Ziel

## Halbgepäckwagen im Notbehelf

*Seit Jahren warten Zetties vergeblich auf Reisezugwagen aus neuen Formen. Auch 2021 sieht es bislang nicht danach aus, als würde Märklin hier die Wünsche seiner Kunden erhören. Zu den Waggonmodellen, die ganz oben auf den Wunschlisten stehen, gehören Halbgepäckwagen. Unser Leser Michael Pleiner bastelt gern mit Papier, Pappe und Karton. Damit hat er nun auch seinen Weg zu seinem großen Wunschmodell gefunden.*

Von Michael Pleiner. Halbgepäckwagen waren noch in der zweiten Hälfte der 80er Jahre bei Eilzügen ein häufig eingesetzter Wagentyp. Doch Märklin hat für die Spur Z einen derartigen Wagen nie produziert und ob sich ein Kleinserienhersteller mit diesem Thema befasst hat, ist mir nicht bekannt.

Doch für Spur N ist dieses Fahrzeug in Katalogen und Neuheitenprospekten häufig zu finden. So ergab sich für mich die Gelegenheit, diesen Wagen für Spur Z nachzubilden, was ich nun am Beispiel der ozeanblau-elfenbeinfarbenen Variante schildern möchte.

Basisfahrzeug ist bei mir ein gleichfarbiger D-Zug-Wagen zweiter Klasse (Art.-Nr. 8721). Als Vorlage stand mir die sehr gute Abbildung eines Spur-N-Modells zur Verfügung.



Das Ausbleiben eines so häufig erforderlichen Halbgepäckwagens bei Märklin seit nun fast 50 Jahren ließ unseren Leser zur Selbsthilfe schreiten.

Zuerst habe ich am Farbkopierer eine maßstäblich skalierte Kopie erstellt, wobei darauf zu achten war, dass die Fensterabstände der Abteilseite mit denen des Basiswagens exakt übereinstimmen. Die zweite Arbeitsvorlage ist dann eine gespiegelte Kopie.

Anschließend habe ich die Einsätze der Fensterscheiben herausgenommen und die nicht erforderlichen Fenster auf der Gepäckseite bündig mit Pappstücken zugeklebt. Anschließend habe ich dann auf der

Kopie die erforderlichen Fenster der Abteile und Einstiegstüren mit einem Skalpell und einer Stichelschablone sauber ausgestichelt.

Die Stichelschablone war ein Stück Pappe in der Größe der Füllstücke der Fenster, die mit einem Tröpfchen Fotoleim auf der Fensterfläche fixiert wurde und während des Stichelns mit dem Schaft einer Pinzette zusätzlich angepresst wurde. Danach habe ich die Positionen der Fenster von Kopie und Spenderwagen überprüft. Um die Falttüren des Gepäckteils etwas mehr hervorzuheben und zu betonen, habe ich noch die Türspalte mit einem dünnen schwarzen Kugelschreiber nachgezogen.



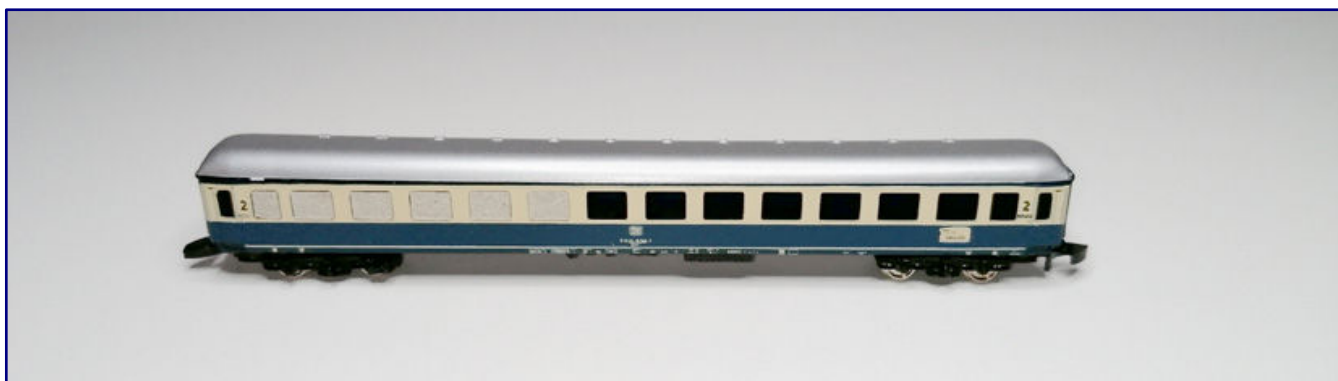
Ein 2.-Klasse-Abteilwagen Bm 234 von Märklin (Art.-Nr. 8721) und eine maßstabsgerecht skalierte Katalogabbildung der Spur N (unten im Bild) bildeten die Grundlage für die außergewöhnliche Eigenbaulösung.

Danach habe ich die Seitenwände entlang der Dachkante und direkt unterhalb der beigefarbenen Trennlinie zwischen Wagenboden und Wagenkasten aus der Kopiervorlage ausgeschnitten und auf den Spenderwagen aufgeklebt. Fotoleim hat hier den klaren Vorteil, dass er sehr dünn und breitflächig aufgetragen und die Kopie auch wieder abgelöst werden kann. Beim Anpressen austretende Leimtropfen lassen sich zudem leicht abrubbeln.

Ferner zeigt sich spätestens jetzt der Vorteil der optisch verstärkten Spalte der Falttüren und der Verwendung von Fotokopien: Je nach Kopiervorlage kann die neue Seitenwand des Wagens nämlich auch länger als erforderlich sein.

Dann besteht dadurch die Möglichkeit, entlang des möglichst wagenmittigen Spalts die Seitenwand mit einem Skalpell zu durchschneiden und den abteilseitigen Rest entsprechend zu kürzen. Beim weiteren Verkleben der Abteilseite fällt eben das nicht auf, da der vorab gezogene, schwarze Spalt die Schnittlinie nicht mehr wahrnehmbar macht. Und falls etwas schiefginge, wäre eine neue Arbeitskopie rasch erstellt.

weiter auf Seite 20



Eigenbau in drei Schritten: Die in korrekter Wagenlänge gedruckte Vorlage wird im Bereich der am Modell bereits vorhandenen Fenster ausgestichelt (Bild oben), während die am Modell künftig nicht mehr erforderlichen Fensteröffnungen mit Pappfüllstücken verschlossen werden (Bild Mitte). Nachdem die Druckvorlage entlang der Dach- und Rahmenkante ausgeschnitten worden ist, lässt sie sich mit Fotoleim auf den Wagenkasten kleben (Bild unten). Der Waggon ist damit schon fertig und erfordert keine Neulackierung.

Wenn die neuen Seitenwände des Wagens verklebt sind, werden die Fenstereinsätze wiedereingesetzt. Auf der Gepäckseite des Wagens sind ein Abteilstfenster sowie der Fenstereinsatz der Tür separat einzukleben, da die vorher zugeklebten Öffnungen das Verwenden des kompletten Fenstereinsatzes nicht mehr zulassen.



In gleicher Weise hat Michael Pleiner noch zwei weitere Halbgepäckwagen BDms gebaut, von denen besonders derjenige in Popfarben besonders ansprechend wirkt.

Beim Dach habe ich, entgegen der Vorbildvorlage, die Belüftungsaufsätze der Gepäckseite belassen, sonst hätte ich das Dach neu lackieren müssen. Mit dem erzielten Resultat meines neugestalteten Wagens bin ich dennoch sehr zufrieden. Bereits auf die Entfernung einer knappen Armlänge ist nicht mehr erkennbar, dass es sich lediglich um eine optische Täuschung handelt.



Dieses Trio in verschiedenen Farbgebungen bereichert nun den Anlagen-Fuhrpark unseres Lesers und beseitigt den jahrzehntealten Mangel an geeigneten Modellen im Maßstab 1:220.

So ergänzt nun ein weiteres attraktives Fahrzeug mein ozeanblau-elfenbeinfarbenes Rollmaterial. Doch jede Münze hat bekanntlich 3 Flächen: Kopf, Zahl und Rand. Und den Halbgepäckwagen gibt es in der Nenngröße N auch in Chromoxidgrün und Popfarbenlackierung – da musste ich glatt noch zwei Mal aktiv werden!

Alle Fotos: Michael Pleiner

## Wartung und Pflege kleiner Bahnen (Teil 9) Und dann auf lange Zeit verschoben

*Rund eineinhalb Jahre liegt der letzte Beitrag unserer Wartungs-und-Pflege-Reihe, die sich besonders auch an Anfänger und Wiedereinsteiger richten soll, inzwischen zurück. Heute möchten wir nun zeigen, wie sich angestaubte Schiebebühnen von Märklin mit wenigen Handgriffen und gekonntem Eingreifen wieder flott machen lassen. Danach können sie für lange Zeit wieder unsere Lokomotiven verschieben.*

In Zeiten, in denen sich die Menschen eingesperrt fühlen und anderen Gewohnheiten und Leidenschaften nicht nachgehen können, erfreut sich die Modellbahn wieder großen Zulaufs. Hersteller wie auch Vereine melden, dass die an sie gerichteten Fragen stark zugenommen haben. Auch unsere Redaktion kann diesen Eindruck bestätigen.

Festzustellen ist aber auch, dass diese Fragen zunehmend von unerfahrenen Hobbyfreunden stammen. Das belegt den Bedarf an qualifizierter Hilfe, denn in der Tat finden derzeit neue Freunde zur Modellbahn und möchten in den eigenen vier Wänden etwas Schönes gestalten.

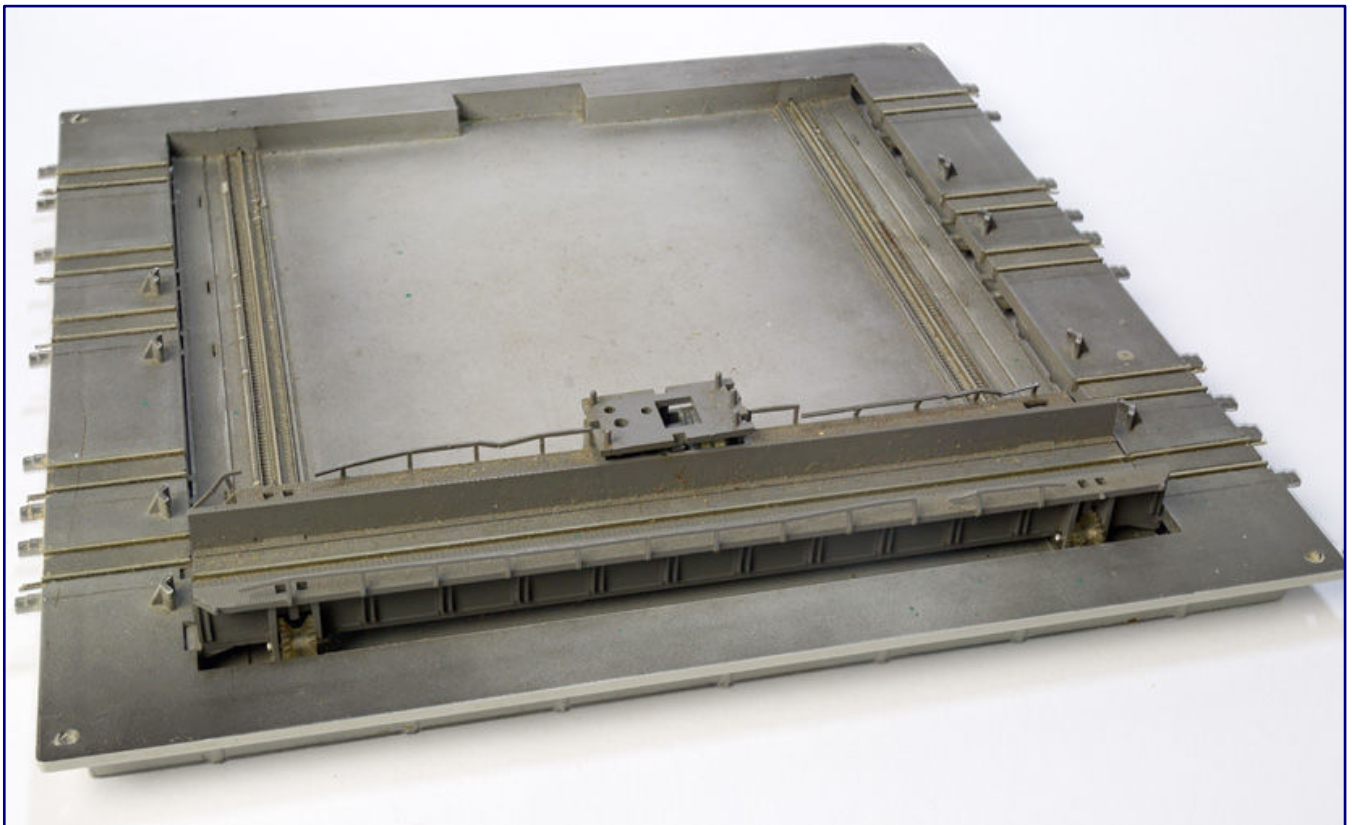


Das Erscheinungsbild von Märklins Schiebebühne ist längst nicht mehr zeitgemäß, doch bereits mit ein paar Farbarbeiten an Geländern und besonders dem Wärterhäuschen wandelt sich sein Gesicht. Und so lohnt es sich auch, ein kräftig angestaubtes Modell wieder für den Alltagsbetrieb aufzubereiten. Foto Matthias Wistrach

Dabei drehen sich die Fragen häufig gar nicht um Techniken des Landschaftsbaus oder des Planens der Gleisanlagen, sondern eher darum, wie das eigene Rollmaterial oder Zubehör gereinigt und gewartet wird. Gerade in der Spurweite Z treibt das Neueinsteigern beim ersten Mal häufig die Schweißperlen auf die Stirn.

„Was muss ich zerlegen, um an Motor und Getriebeteile zu gelangen, ohne hier etwas kaputt zu machen?“, lautet eine typische Frage an die Redaktion dann meist. Viele Hilfestellungen haben wir in unserer Reihe bereits gegeben, die wir am Ende dieses Artikels noch einmal chronologisch zusammenstellen.

Heute möchten wir uns Märklins Schiebebühnen 8994 (1977 – 2002) und 89941 (2003 - 2014) widmen, die gewiss die einzigen Auflagen waren, die mit der klassischen Motorentchnik angeboten wurden. Im Falle einer Neuauflage wird Märklin sicher auch dieses Modell auf einen Glockenankerantrieb umstellen. Ohne zusätzliche Modifikationen am Aufbau erschiene dieser Zubehörartikel zudem auch nicht mehr zeitgemäß.



Diese unvollständige und stark beschädigte Märklin-Schiebebühne (Art.-Nr. 8994) soll heute gereinigt und gewartet werden, damit sie nach (künftigen) Superungsarbeiten wieder für viele Jahre treue Dienste leisten kann.

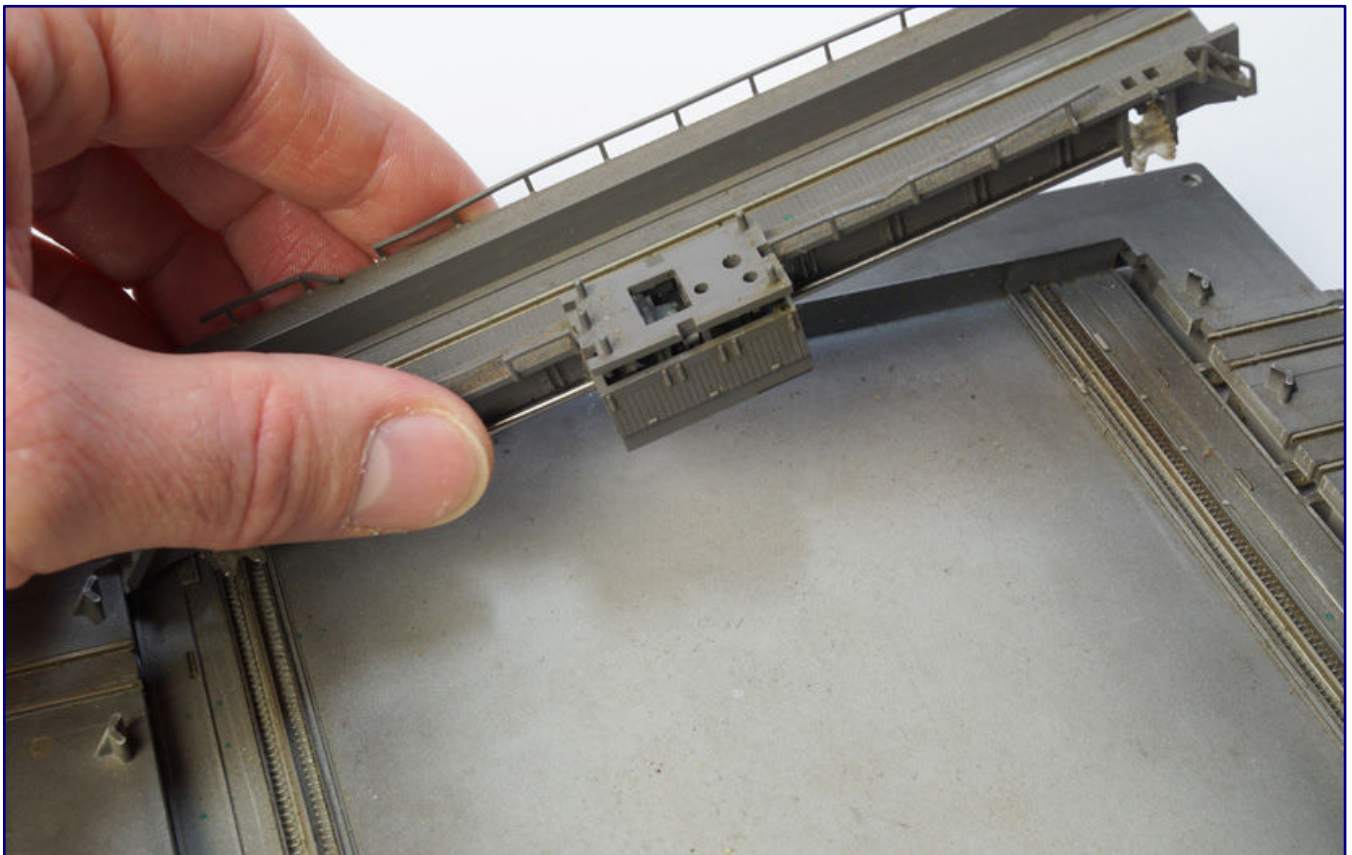
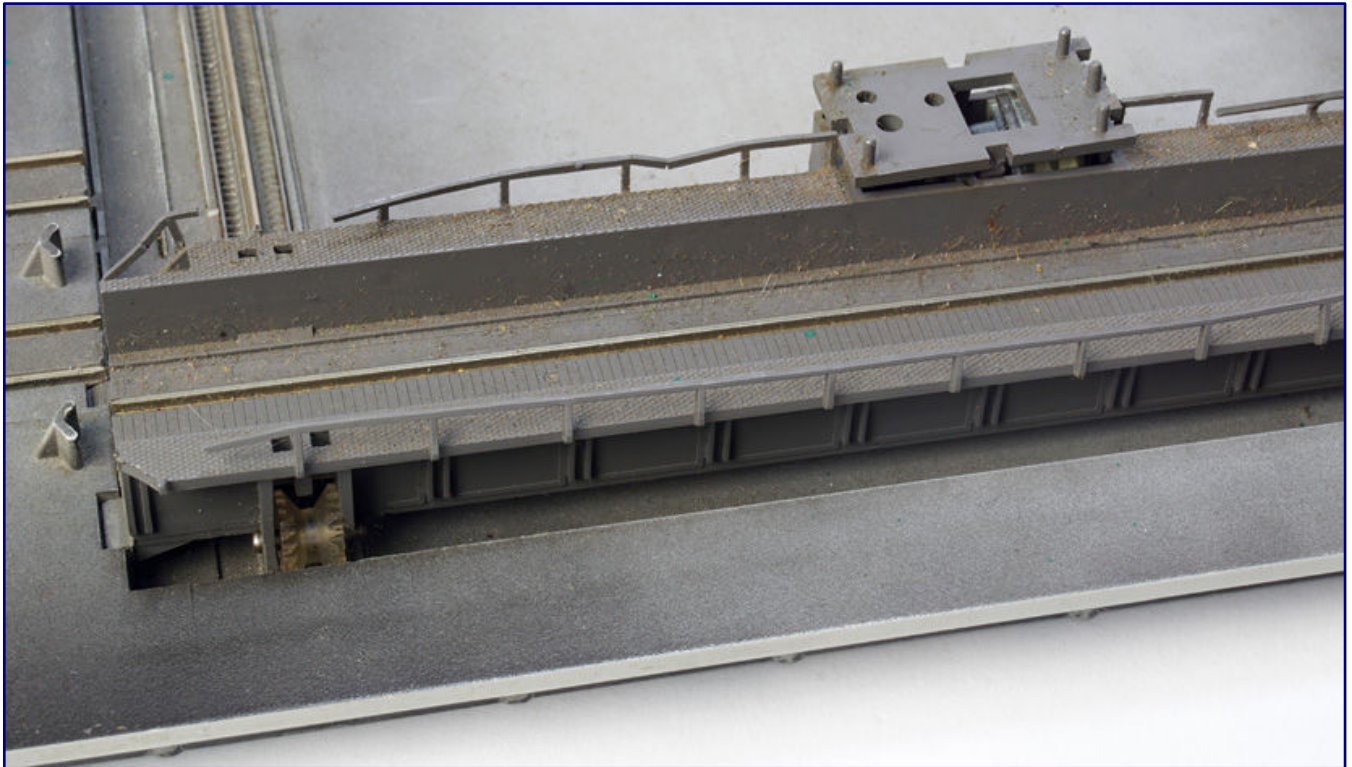
Damit wenden wir uns nun den drei denkbaren Wartungs- und Pflegearbeiten zu, die an diesem Modell denkbar sind:

- Reinigung von Verschmutzung durch Dreck und Staub,
- Nachschmieren der Getriebeteile und Wellen und
- Ersetzen verschlissener Bürsten.

Aufliegender Staub lässt sich leicht von der Bühne absaugen. Dabei sollte nur darauf geachtet werden, dass Schlauch und Düse eines Staubsaugers keine Teile beschädigen können oder im Beutel verschwinden.

Eine möglichst feine Düse und das Führen des Schlauches durch eine zweite Person können hier schon vorbeugen. Mit Hilfe eines Borstenpinsels lassen sich Ecken regelrecht ausfegen, um den aufgewirbelten oder zusammengekehrten Staub dann vom Vakuum des Saugers erfassen zu lassen.

weiter auf Seite 24



Die von uns bearbeitete Schiebebühne ist extrem verstaubt und zudem verschmutzt (Bild oben). Solche Spuren zeigen sich nach jahrelangem Einsatz auf einer Anlage, die in Betriebspausen nicht vor Staub geschützt wird. Fürs anstehende Reinigen kann die Bühne aus der Grube entnommen werden, wenn sie ans dem Wärterhaus gegenüberliegende Ende verfahren wird. Dann sie einseitig schräg an- und in dieser Position abgehoben werden (Bild unten).

Doch trotz aller Vorsicht und auch einer Kontrolle auf mögliche, lose Teile vor Beginn der Arbeiten kann es vorkommen, dass die Saugkraft des Gerätes feinste Teile, vor allem in der Nähe der Schiebebühne aufgestellte Figuren, in ihrem Inneren verschwinden lässt.

Ein alter Trick, unter langjährigen Modellbahnern bestens bekannt, beugt dem vor: Über die Düse oder das Staubsaugerrohr ziehen wir einen alten Nylonstrumpf. Mit einem Gummiband stramm fixiert, leistet er gute Dienste, denn seine feinen Poren erlauben einen ausreichenden Luftstrom, während sie Modelle, Schraubchen oder auch Figuren wirksam zurückhalten.



Um die Schiebebühne (im eingebauten Zustand auch zusammen mit ihrem Umfeld) gefahrlos absaugen zu können, empfiehlt sich das Überziehen eines alten Nylonstrumpfs über die Staubsaugerdüse, durch den viele Schmutzpartikel noch dringen, während abgebrochene Teile und Figuren im Gewebe hängen bleiben. Besser als ein großes Gerät ist zudem ein handlicher Akku-Sauger, der nicht mit Kabelzuführung oder einem Schlauch selbst für Abbruch sorgen kann.

Auch ein frischer Beutel im Sauger kann sich bewähren: Verschwindet doch mal etwas darin, lässt sich der Inhalt ausschütten und der überschaubare Inhalt durchsuchen, solange keine Hausstauballergie besteht.

Ein bewährtes Werkzeug war auch die 1984 patentierte Staubhexe, die einst über Poscher vertrieben worden ist. Dabei handelt es sich um einen Aufsatz für das Staubsaugerrohr, der die Luft so leitet, dass sie als Düse mit Abstand zur Oberfläche den Staub vor sich aufwirbelt und erst dann einsaugt.

Doch dieses Gerät ist neu nicht mehr erhältlich und wird auch gebraucht nur sehr selten angeboten. Lux-Modellbau hatte zur Spielwarenmesse 2017 eine Wiederauflage angekündigt. Der Liefertermin wurde seitdem aber nur von Jahr für Jahr verschoben, mangels Herstellerrückmeldung scheint hier auch nichts in Sicht.



## Keine Bühne bieten

Bis zu diesem Punkt macht es keinen Unterschied, ob die Schiebebühne in eine Anlage eingebaut ist oder sie wegen ungeschützter Lagerung verschmutzt ist und wir sie für einen Einbau vorbereiten möchten.

Doch wir möchten auch einen Weg vorstellen, hartnäckigere Anhaftungen abzutragen, ohne Elektrik und Antrieb zu beschädigen. Dies gelingt nur dann, wenn wir die verschiebbare Bühne aus der Grube entnehmen können, doch es kann auch bei den zuvor vorgestellten Schritten hilfreich sein.

Die Anleitung des Zubehörteils, die bei Fehlen auch bei Märklin von den Produktseiten elektronisch abrufbar ist, weist eine definierte Endstellung aus, in der sich das Teil entnehmen lässt: Dazu ist sie komplett an das dem Wärterhäuschen gegenüberliegende Grubenende zu verfahren. Auf dieser Seite ist nur einseitig ein Gleisanschluss zu finden.



Die Pfeile im Bild kennzeichnen die Führungsnasen an der Bühne (links) und die zugehörigen Aussparungen an einem Grubenende (rechts), erkennbar am dort fehlenden Gleisabgang, die das Herausnehmen in gekipptem Zustand ermöglichen.

Dort angekommen, lässt sich die Bühne mit einem einfachen Handgriff schräg nach oben entnehmen (und später in umgekehrter Bewegung auch wiedereinsetzen). An ihr werden wir gleich auch noch Wartungsarbeiten durchführen. Zuvor soll aber die Grube aus Kunststoff vollständig gereinigt werden.

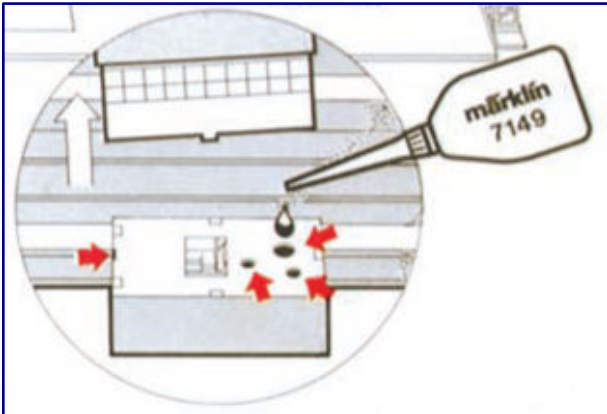
In unserem Fall, bei dem ein unvollständiger und in Teilen beschädigter wie auch stark verschmutzter Artikel vorliegt, wie er gern als „Dachbodenfund“ bezeichnet wird, waren kräftige Reinigungsarbeiten erforderlich. Nach Entnahme des Bühneneinsatzes rückt eine alte Zahnbürste an.

In Verbindung mit einem milden Reiniger (Neutralseife oder ein Spülmittel) lässt sich damit sämtlicher Schmutz abtragen, das Modell sieht gleich wie verändert aus. Beim Einsatzteil ist Vorsicht angesagt, denn hier darf kein Wasser in den Motor gelangen und wir möchten auch keine Basis für Rost schaffen.

Die Oberflächen lassen sich aber in ähnlicher Form vorsichtig mit etwas Feuchte säubern, denn das lose Teile kann nun auch so gedreht werden, dass kein Wasser ins Gehäuse unter dem Wärterhaus laufen kann.



Mit einer alten Zahnbürste und einem geeigneten Reiniger beseitigen wir anhaftenden Schmutz von unserer Schiebebühne (Bild oben). Der anschließende Blick auf die Borsten (Bild unten) und die sichtbar verschmutzte Lauge offenbart, wie dringend diese Form der Intensivpflege in unserem Fall war.



Das Wärterhäuschen wird einfach nach oben abgezogen, wie die dem Produkt beiliegende Anleitung zeigt. Märklin kennzeichnet dort auch die Öffnungen für das Einbringen neuen Schmiermittels. Abbildung: Märklin

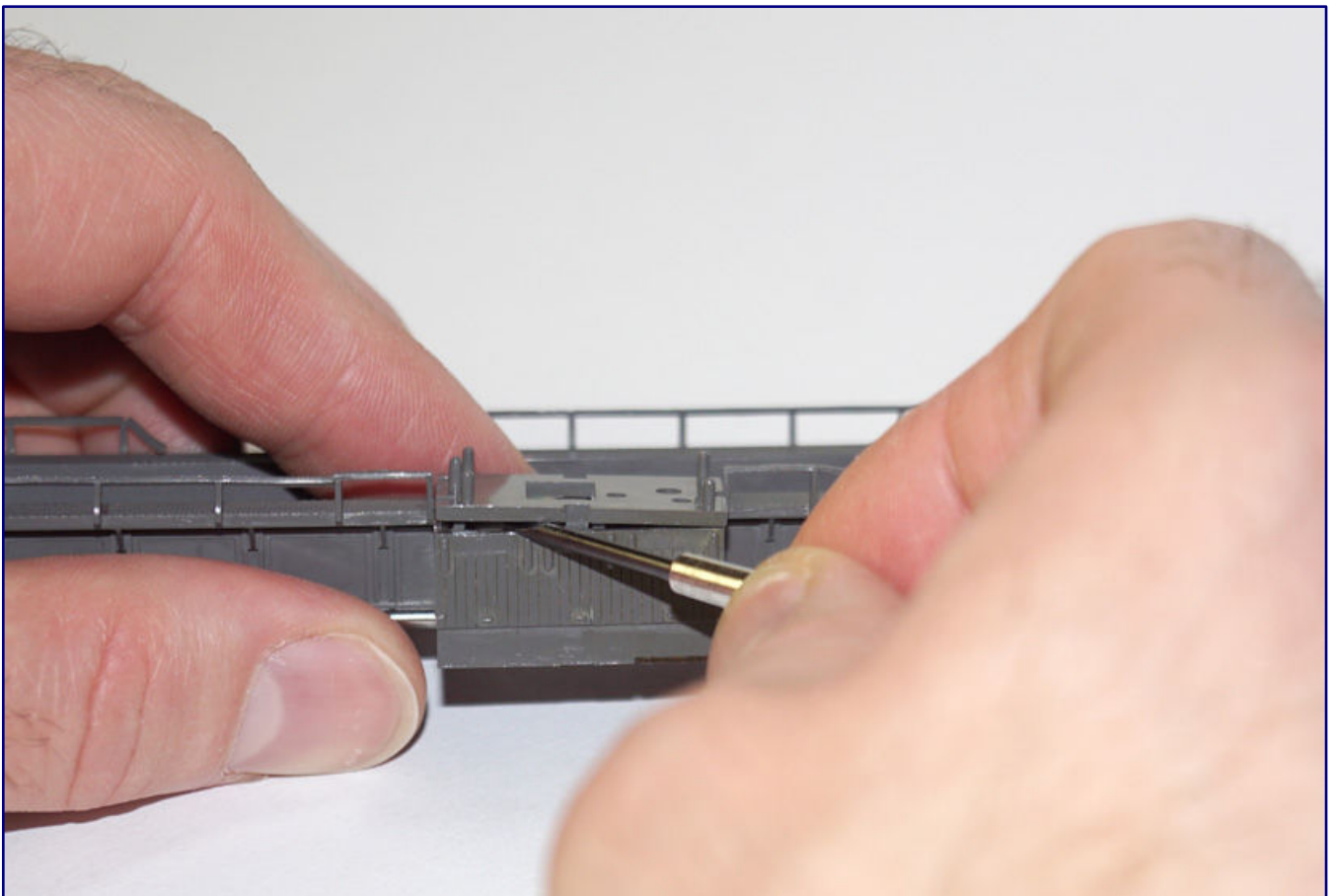
schraubendrehers (Schlitz) hilft uns hier, indem sie in den winzigen Spalt dringt und als Hebel benutzt wird. Mehrfach und möglichst von allen Seiten vorsichtig angesetzt, bekommen wir den gewünschten Zugriff.

Bevor wir aber an den erneuten Zusammenbau gehen, möchten wir noch den Antrieb warten. Dieser sitzt, von allen Seiten mit grauem Kunststoff umschlossen, unter dem Wärterhäuschen. Das Häuschen wird gemäß Betriebsanleitung einfach und vorsichtig nach oben abgezogen.

Danach wird schon der Entstörkondensator sichtbar sowie Öffnungen, durch die gemäß Anleitung das Schmiermittel eingebracht wird. Das genügt uns aber nicht, denn auch hier rechnen wir mit Schmutz und möglichen Verharzungen.

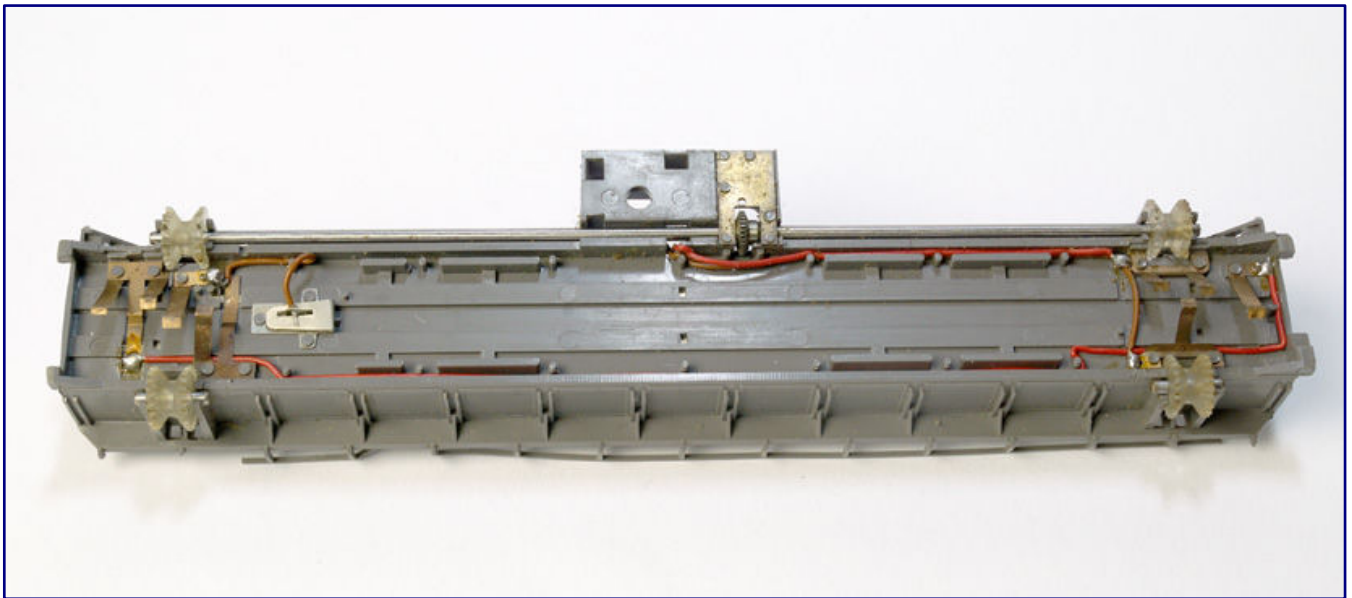
Also muss dieser Deckel abgenommen werden. Es lässt sich ebenfalls gerade nach oben abziehen, aber zunächst kaum greifen. Die Klinge eines Uhrmacherschraubendrehers

(Schlitz) hilft uns hier, indem sie in den winzigen Spalt dringt und als Hebel benutzt wird. Mehrfach und möglichst von allen Seiten vorsichtig angesetzt, bekommen wir den gewünschten Zugriff.



Der Antrieb sitzt im grauen Kästchen unter dem Wärterhaus. Um an ihn zu gelangen, muss der Deckel abgehoben werden, der von Führungsstiften und Rastnasen in Position gehalten wird. Mit einem feinen Uhrmacherschraubendreher, nacheinander an verschiedenen Stellen angesetzt, hebeln wir ihn vorsichtig ab, bis wir ihn auch nach oben abziehen können.

weiter auf Seite 29



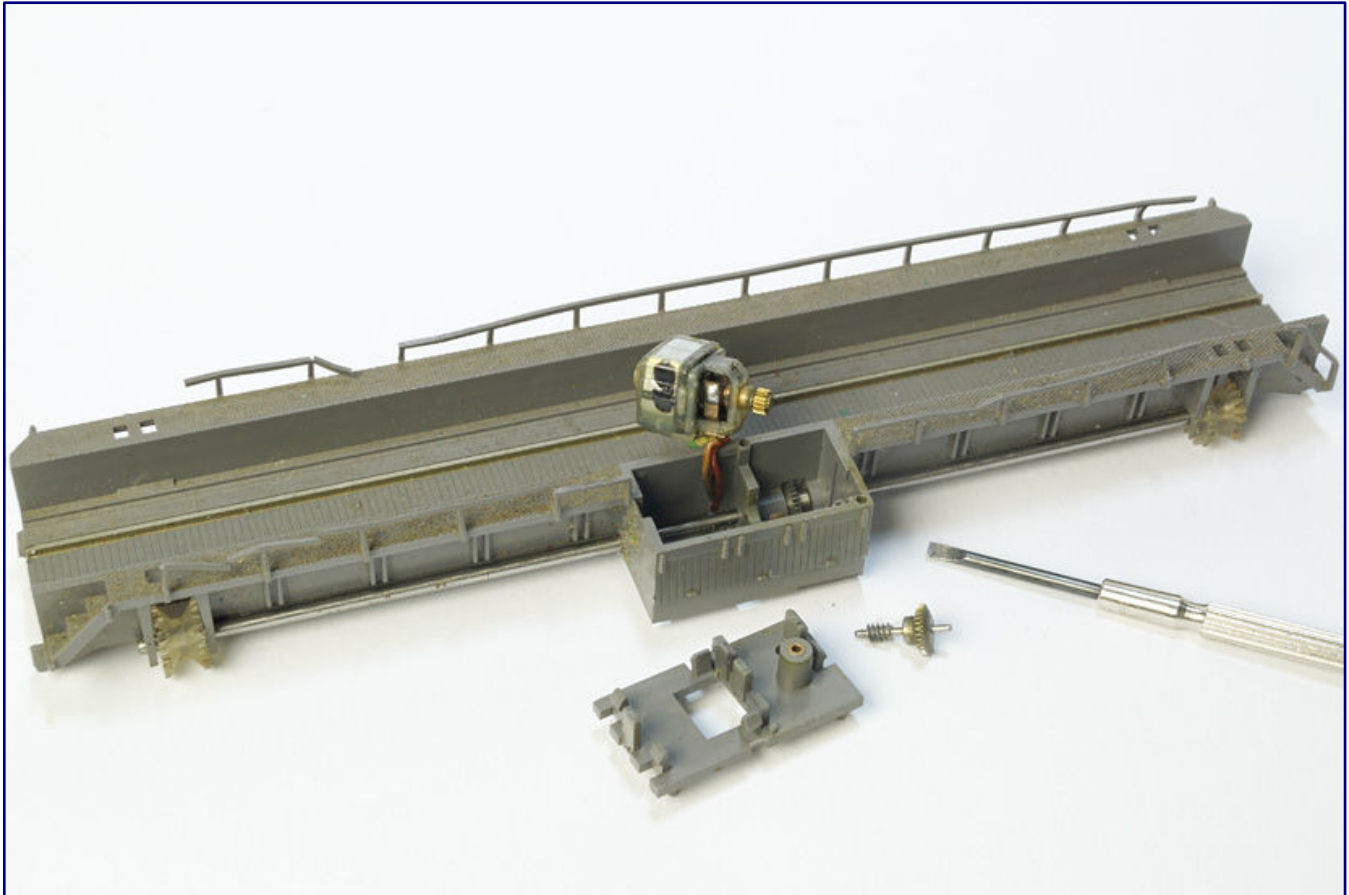
**Bild oben:**

Die Unterseite der Schiebebühne zeigt sich erwartungsgemäß deutlich weniger verschmutzt als die von oben sichtbaren Flächen. Trotzdem beziehen wir selbstverständlich auch sie mit in die Reinigungs- und Wartungsschritte ein.

**Bild unten:**

Groben Schmutz könnten wir in bereits beschriebener Weise entfernen, aber besondere Vorsicht und Sorgfalt erfordern stets die empfindlichen Kontakte, die nicht verbogen oder abgebrochen werden dürfen. Mit Hilfe von Wattestäbchen, die zuvor in Spiritus- oder auch Isopropylalkohol getaucht werden, tragen wir den Schmutz ohne Anwenden von Kraft ab.

An dieser Stelle wäre für einen Anfänger ein Erinnerungsfoto im zusammengebauten Zustand sinnvoll. Anschließend geht es ans Zerlegen und Auseinandernehmen. Alle Wellen und Ritzel nehmen wir heraus, ebenso den an Litzen angelöteten Motor.



Wer sich zum ersten Mal an das Zerlegen eines Fahrzeugs oder, wie hier, der Schiebebühne macht, sollte sich den Aufbau des Getriebes gut einprägen oder gleich Erinnerungsfotos fertigen, wie die Teile korrekt eingebaut sind. Das gilt auch für die Lagerung des Dreipolmotors, der zum Kontrollieren der Bürsten, ihrem Wechsel und dem Säubern von Anker und Kollektorspalten herausgenommen werden muss. Besonders wichtig ist aber auch zu wissen, wie die senkrecht stehende Welle mit Schnecke und Ritzel (im Bild rechts neben dem Deckel mit seinem eingesetztem Metall-Lager) später wieder zu platzieren ist.

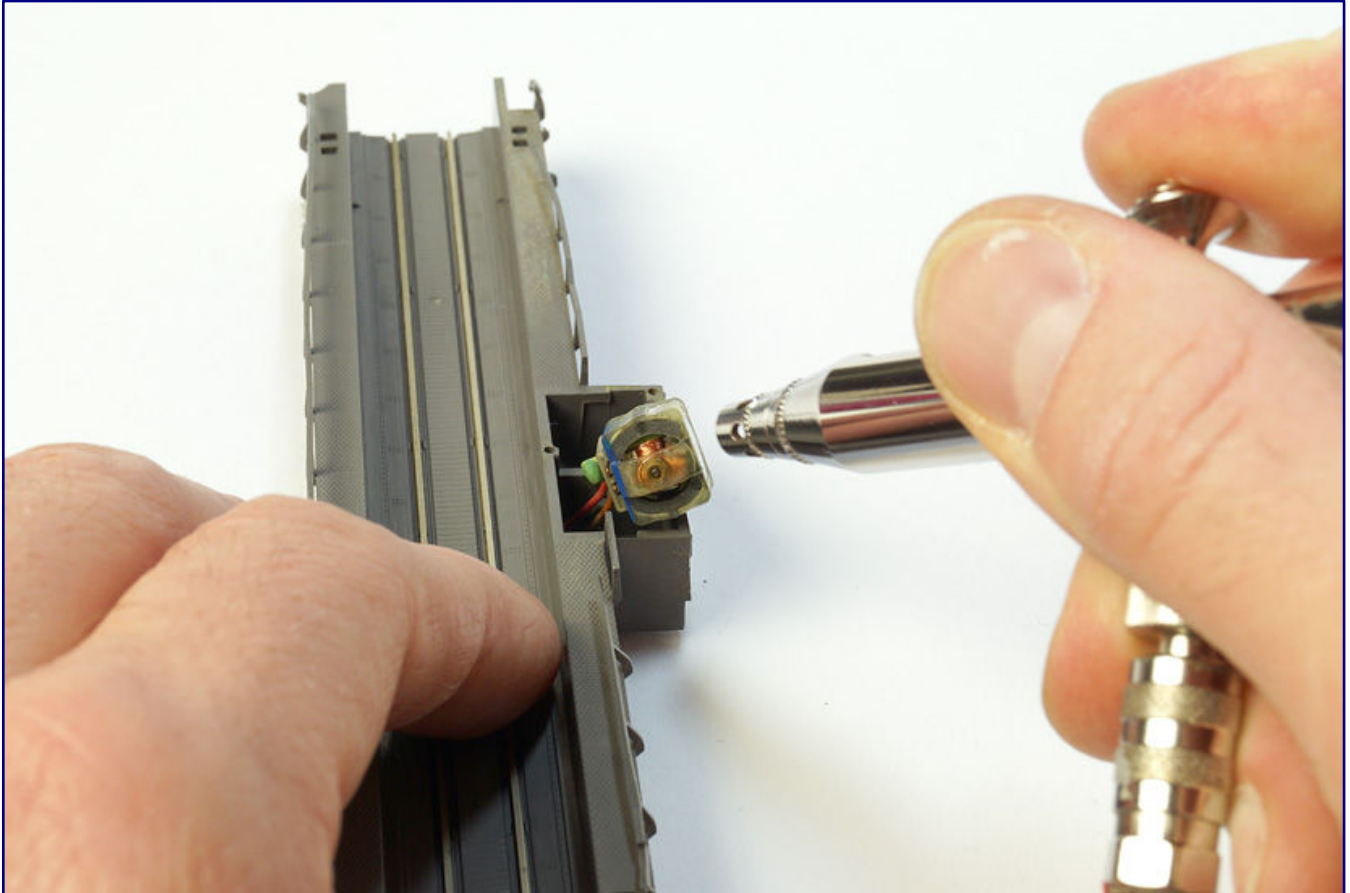
Die Zahnräder können im Ultraschallbad gereinigt werden oder auch mit Hilfe einer Zahnbürste. Wir sollten ihnen nur keine Chance bieten, im Ausguss eines Waschbeckens auf Nimmerwiedersehen zu verschwinden.

Die Reinigungsarbeiten gleichen denen bei einem Lokmodell, weshalb wir es hier bei einem Verweis auf die früheren Teile dieser Reihe belassen. Als gute Hilfe sehen wir immer wieder der Lokreiniger (6856) von Viessmann, der die Teile auch stark entfettet und so von altem, möglicherweise verharztem Schmiermittel befreit.

## Motorpflege für ein langes Leben

Besondere Sorgfalt verdienen die Kollektorspalten des Motors, denn Abrieb in Verbindung mit Schmiermittel kann hier zu Kurzschlüssen zwischen den einzelnen Polen führen und den Motor dauerhaft beschädigen. Besonders gefährdet sind hier die Fünfpolmotoren der neueren Schiebebühne 89941, weil die Spalten bei diesem Motortyp kleiner sind und noch schneller überbrückt werden können.

Um an sie zu gelangen, müssen wir die Bürsten entnehmen, deren Abnutzung und Zustand wir bei dieser Gelegenheit auch prüfen und bewerten. Sind beide Kupferklötzchen noch ausreichend dick und gleichmäßig abgenutzt, können sie nach dem Befreien vom Abrieb weitergenutzt werden.



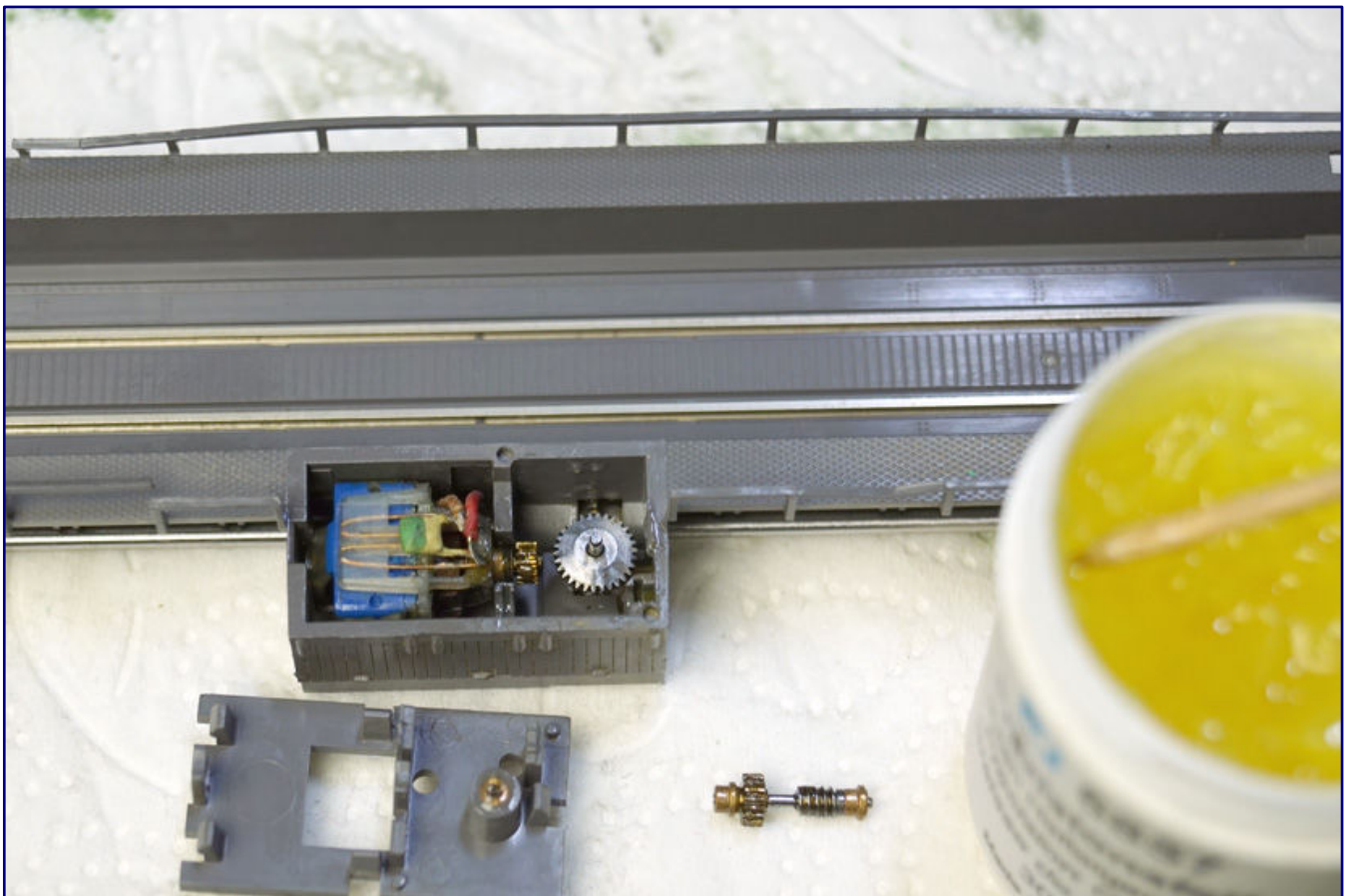
Mögliche Reste von Feuchtigkeit oder dem Lokreiniger-Spray verdrängen wir mit Druckluft aus dem Kompressor. Dabei hilft uns der Spritzgriffel, der hierzu selbstverständlich frei von Farbe bleibt! Wer ein solches Werkzeug nicht zur Hand hat, sollte ausreichend Wartezeit zum Trocknen einplanen.

Haben sich an den Außenseiten Grate gebildet, schleifen wir diese vorsichtig ab oder ersetzen die Bürsten im Zweifelsfall – abhängig sicher auch vom persönlichen Erfahrungsschatz. Eine zu große Auflagefläche als Folge solchen Verschleißes sorgt ebenfalls für Kurzschlüsse und beeinträchtigt die Lebensdauer des Motors.

Sofern ein Tausch angezeigt ist, muss der korrekte und passende Bürstentyp gewählt werden. Märklin selbst beschreibt in seinen Anleitungen einen Tausch in diesem Fall nicht, weil dies einfach deutlich seltener erforderlich ist als bei einem Lokmodell. Schließlich ist die Schiebebühne kein Dauerläufer.

Der Bürstentyp des alten Modells 8994 mit Dreipolmotor trug die Artikelnummer 8989. Dieser Typ wird schon seit Jahren nicht mehr hergestellt und ist allenfalls aus Altbeständen beim Händler noch zu haben. Er darf aber nur für einen Dreipolmotor genutzt werden.

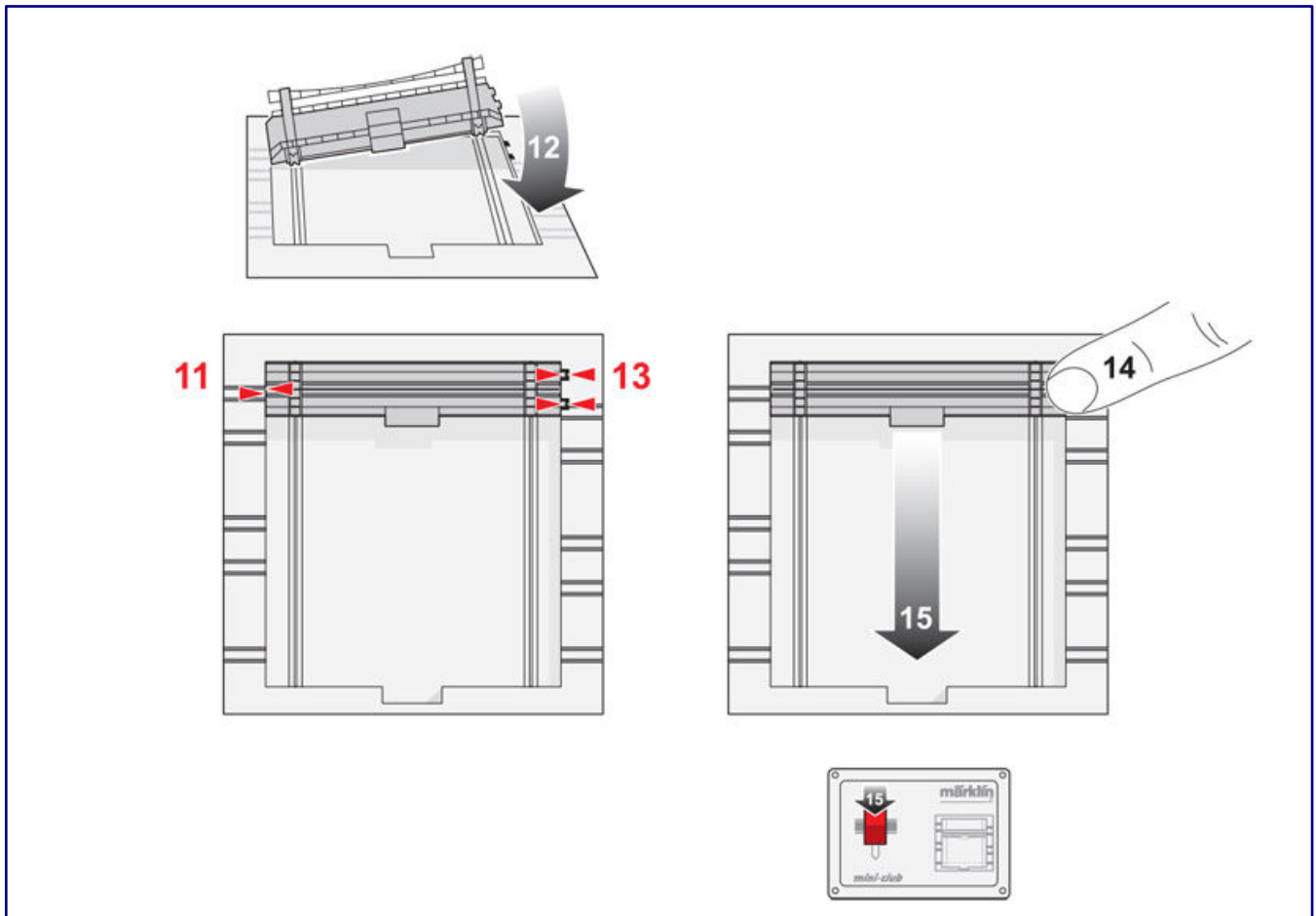
Spätere Fünfpolmotoren, wie beim Modell 89941, brauchen eine Alternative gleicher Grundbauart, aber in schmalere Ausführung, weil auf gleichem Umfang fünf kleinere statt drei größerer Pole unterzubringen waren. Diese erhielten die Artikelnummer 89891 und eignen sich für beide Motorentypen gleichermaßen. Mit ihnen ist auch ein unerfahrener Zettie auf der richtigen Seite.



Die Motorlager schmieren wir mit je einem Tropfen Lubra metallic, das sich gut in ihnen verteilt und mögliche, kreischende Geräusche eines trocken darin laufenden Ankers unterbindet (Bild oben). Auf Ritzeln und Schnecke verteilen wir mit einer Zahnstocherspitze wenig Präzisionsfett (Bild unten), das sich im Betrieb dann gleichmäßig auf allen Getriebebestandteilen verteilen wird.

Wieder ist das Lokreiniger-Spray Mittel der Wahl. Gelösten Schmutz können wir mit einem Wattestäbchen aufnehmen, sollten uns aber vergewissern, dass nirgendwo Fasern zurückbleiben. Besser wäre also ein fuselfreies Textil an einem feinen Holzstäbchen. Die Kollektorspalten kratzen wir zum Schluss mit nur leichtem Druck mit Hilfe eines Zahnstochers frei.

Nun ist es an der Zeit, mögliche Sprayreste sicher zu entfernen. Das geschieht am besten mit Druckluft. Die gibt es in Sprühdosen, deutlich günstiger aber aus dem Kompressor, sofern vorhanden. Deshalb setzen wir den Luftpinsel an und enthalten ihm nur die Farbe vor. Sein trockener Sprühstrahl verdrängt auch jeden möglichen Rest des Loksprays.



Märklins Anleitung aus der Schiebebühne 89941 zeigt am besten, wie unsere frisch gewartete Bühne wieder in die Grube eingesetzt wird: Am mit der roten 11 gekennzeichneten Punkt wird sie einseitig schräg angesetzt, dann mit unter „12“ dargestellten Bewegung abgesenkt, bis die Führungsnasen unter „13“ in die zu ihnen passende Aussparung der Grube rutschen. Ein leichter Druck auf dieses Ende (14) fixiert sie dort wieder. Anschließend kann sie (15) wieder mit dem Bedienteil verfahren werden.

Jetzt dürfen der frisch gewartete Motor und sämtliche Getriebeteile wieder ihre alte Position beziehen. Wir schmieren vorher nur die Lager neu, an die wir sonst gleich nicht mehr herankommen. Gemeint sind an dieser Stelle vor allem immer diejenigen des Motors. Sie brauchen ein gut kriechfähiges Schmiermittel, das wir mit einer stumpfen Kanüle an Ort und Stelle tropfen.

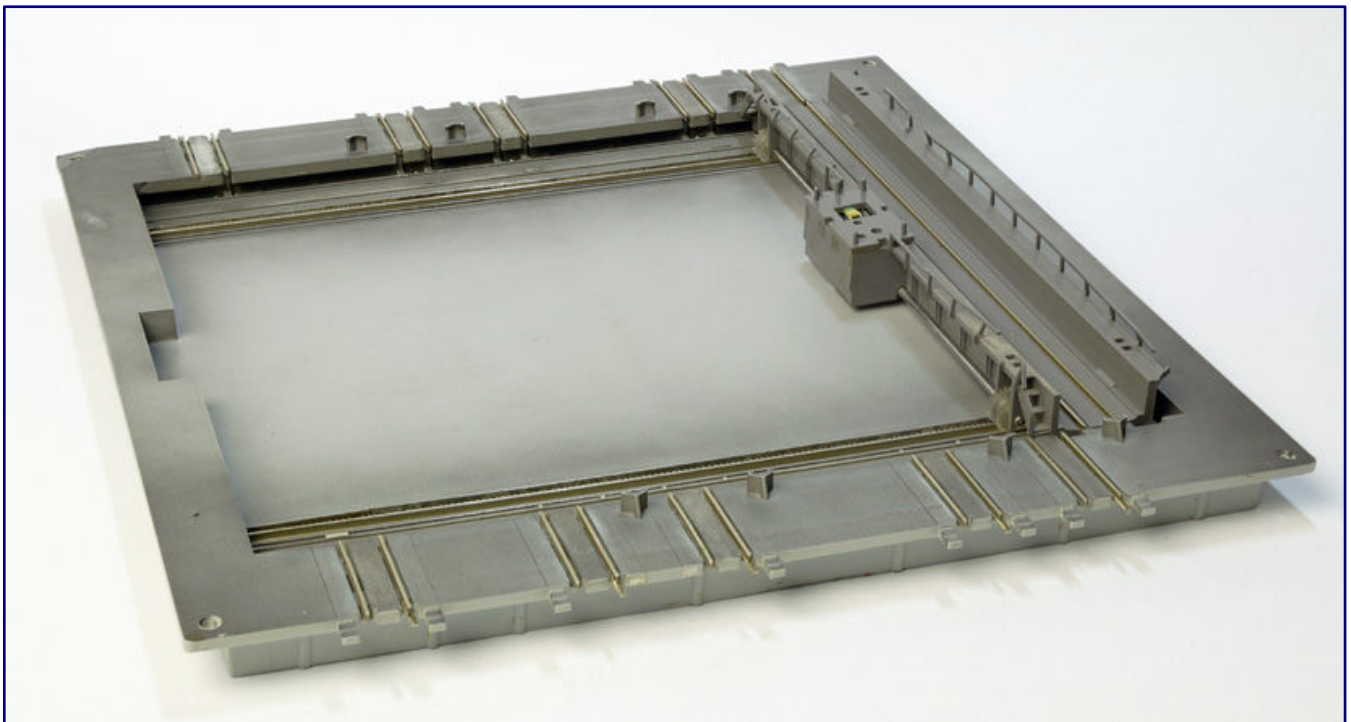
Gewählt haben wir diese Mal den Klassiker Lubra metallic in Form eines Pflegeölstifts, den wir bei Werkzeuge Peter Post bezogen hatten (Alternativen werden angeboten). Wichtig ist, dass ein säurefreies und nicht verharzendes Schmiermittel benutzt wird, sonst wird unsere Freude nicht allzu lange währen. Allzu viele „Expertentipps“, die irgendwo im Internet zu lesen sind, sollten hier immer mit Vorsicht betrachtet werden.



Schnecke und Zahnräder können mit einem Öl nicht viel anfangen, es würde beim Drehen weggeschleudert und dann laufen diese Teile laut und trocken, bis sie abgezehrt sind. Ein gutes Schmiermittel hat hier prinzipiell dieselben Eigenschaften zu erfüllen, wie zuvor erläutert. Es sollte aber eine Konsistenz aufweisen, die es gut anhaften lässt, aber auch nicht so zäh ist, dass es die Teile hemmt.

Bei uns bewährt hat sich das Präzisionsfett (6857) von Viessmann. In kleiner, aber ausreichender Menge wird es mit einem Zahnstocher auf die Teile aufgetragen, das gleichmäßige Weiterverteilen erfolgt im Betrieb automatisch.

Jetzt wird unser Modell wiederzusammengesetzt: Abdeckung vorsichtig auflegen, nach dem Vergewissern, dass sie richtig sitzt, vorsichtig herunterdrücken, das Wärterhaus wieder aufsetzen und die Bühne an der Entnahmestelle schräg wiedereinsetzen. Dabei wird zuerst die dem Anschlussgleis zugewandte Seite abgesenkt und aufgesetzt, dann die andere.



Technisch ist unser Modell nach Abschluss aller Arbeiten wieder in einem weitgehend neuwertigen Zustand. Auch die Kunststoffoberflächen wirken wieder sehr ansprechend. Nun können wir an einen zeitgemäßen Ersatz des Wärterhäuschens und einen Neuaufbau der Geländer gehen.

Fertig! Angeschlossen und vom Steuergerät unter Spannung gesetzt, sollte sie jetzt wieder brav ihren Dienst tun und in die gewünschte Position fahren. Stundelangens Rangieren im Betriebswerk ist nun sicher gewährleistet!

#### Bislang erschienene Artikel unserer Reihe „Wartung & Pflege kleine Bahnen“

Teil 1 (**Trainini** 8/2013)  
4-achsige Drehgestell-Lokomotiven

Teil 2 (**Trainini** 6/2014)  
Werkstatt(grund)ausstattung

Teil 3 (**Trainini** 6/2014)  
Gleisreinigung mit dem Gleisputzer

Teil 4 (**Trainini** 7/2015)  
EMD E8: Drehgestell mit Blende tauschen

Teil 5 (**Trainini** 9/2015)  
FR-Kupplungen am „Oppeln“ nacharbeiten

Teil 6 (**Trainini** 8/2016)  
Waggon(rad)pflge

Teil 7 (**Trainini** 10/2018)  
6-achsige Drehgestell-Lokomotiven

Teil 8 (**Trainini** 6/2019)  
Hilfsmittel Lokliege (von Noch)

#### Hersteller der Schiebebühne:

<https://www.maerklin.de>

#### Schmiermittel-Bezug:

<http://www.peter-post-werkzeuge.de>  
<https://viessmann-modell.com>

#### Ersatzteile und Tauschbürsten:

<https://spur-z-ladegut.de>  
<https://www.ersatzteile-1zu220.de>

# Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

## Unsere Aufgaben:

### Bildsammlungen:

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

### Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

## Unsere Garantien:

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

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

**0173 / 295 19 21**

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten  
unsere Arbeit  
unterstützen?**

### Spendenkonto:

Sparda-Bank West

Kto.: 579 484

BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



[www.eisenbahnstiftung.de](http://www.eisenbahnstiftung.de)

## G 12 auf vier Kuppelachsen Abgespeckte Dampflok

**Wegen des Mangels an Güterzuglokomotiven im Ersten Weltkrieg entstand aus der G 12 eine um eine Kuppelachse und einen Kesselschuss verkürzte 1'D-Lokomotive, die als Gattung G 8<sup>3</sup> eingereiht und später als Baureihe 56<sup>1</sup> bezeichnet wurde. Nach einem Verzicht auf das Dreizylindertriebwerk wurde der Vierkuppler als G 8<sup>2</sup> (Baureihe 56<sup>20</sup>) weiter in Dienst gestellt. Ein EK-Baureihenportrait zeichnet ihre Geschichte nun ausführlich nach.**



Hans-Jürgen Wenzel  
Die Baureihen 56<sup>1</sup> und 56<sup>20</sup>  
Die preußischen Gattungen G 8<sup>3</sup> und G 8<sup>2</sup>

EK-Verlag GmbH  
Freiburg 2020

Gebundenes Buch  
Format 21,0 x 29,7 cm  
144 Seiten mit 251 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6046-3  
Best.-Nr. 6046  
Preis 29,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag  
oder im Fach- und Buchhandel

Eine echte Premiere stellt das hier und heute vorgestellte Buch dar: Wurden umfangreiche Baureihenportraits auch schon zu vielen Dampflokomotiven veröffentlicht, waren doch die preußischen Gattungen G 8<sup>2</sup> und G 8<sup>3</sup> nie darunter. Allenfalls als „kleine Schwestern“ der G 12 wurden sie bisweilen erwähnt.

Auch dieses Buch entstand eher ungeplant: Autor Hans-Jürgen Wenzel hatte sich 1974 und 1986 in verschiedenen Artikeln mit den beiden Heißdampf-Vierkupplern beschäftigt, 2019 war es auf Basis heutigen Wissens ähnlich als Mehrteiler für den Eisenbahn-Kurier gedacht.

Sinnvoll wurde das angesichts des Umfangs, den die Arbeiten zum Zeitpunkt der Entscheidung angenommen hatten. Seit den letzten Fachaufsätzen hatte sich immerhin auch ein Zugriff auf Archive in Ostdeutschland, Polen oder auch Russland möglich gezeigt. Und das förderte jede Menge zuvor unbekanntes und nicht ausgewertetes Material zu Tage.

Aus diesem Zusammenhang wird indirekt deutlich, warum dieser Band der EK-Baureihenbibliothek trotz gleich zwei behandelten Dampfloktypen mit 144 Seiten gerade mal den halben Umfang anderer Titel dieser „blauen Reihe“ einnimmt: Bleibt das Material auf der einen Seite überschaubar im Umfang, war es für Beiträge in einem Magazin hingegen doch schon deutlich zu viel.

Viele unserer Leserinnen und Leser werden die Baureihen 56<sup>1</sup> (85 Exemplare) und 56<sup>20</sup> (846 Exemplare) bislang nicht kennen, schon gar nicht aus eigenem Erleben. Viel zu früh waren beide Baureihen von den Schienen zumindest im Westen Deutschlands verschwunden – anders als in der DDR. Doch das bedeutet nicht, dass sie Splittergattungen gewesen wären oder sich betrieblich nicht bewähren konnten.

Im Falle der Baureihe 56<sup>1</sup> ist dies leicht zu erklären, denn nur fünf Exemplare wurden 1945 in der britischen Besatzungszone gezählt – kein sinnvoll zu erhaltener Betriebsbestand für eine Staatsbahn, weshalb sie 1946/47 an die per Fusion entstandene OHE (Osthannoversche Eisenbahnen) verkauft wurden. Die DR hatte hingegen mindestens 58 Lokomotiven auf ihrem Gebiet.

Bei der Baureihe 56<sup>20</sup> waren über 500 Maschinen in den westlichen Besatzungszonen verblieben. Für die spätere Bundesbahn erlangten sie jedoch nicht mehr die große Bedeutung, die sie vor 1945 einmal besaßen. Anders als die DR im Osten konnte die DB auf einen (viel zu) großen Bestand an Güterzugdampflokomotiven zurückgreifen.

Mit 65 km/h Höchstgeschwindigkeit waren die ehemaligen preußischen G 8<sup>2</sup> für Hauptbahnen bald zu langsam, mit einem Achsdruck von 17,5 Tonnen für die meisten Nebenbahnen hingegen bereits zu schwer. Mangels sinnvoller Aufgabengebiete verabschiedete sich die Bundesbahn daher bald (nicht nur) von ihr und zog die in großer Zahl vorhandene Einheitslok der Baureihe 50 vor.

Unser Leser Dirk Rohwerder hat der Baureihe 56<sup>20</sup> ein Denkmal im Maßstab 1:220 gesetzt und sie auf ähnliche Weise nachgebaut, wie auch ihr Vorbild entstanden ist. In **Trainini**® 9/2015 war ein Bericht dazu zu lesen.

Der vorliegende Titel zeichnet die hier kurz skizzierte Geschichte ausführlich und in der seit Jahren aus EK-Baureihenbänden bekannten Struktur nach. Selbstverständlich fehlen hier auch die Entwicklung, historische Einordnung und Technik ebenso wenig wie Ausführungen zu den Kohlenstaublokomotiven oder dem Betriebseinsatz bis 1945 nicht.

Für die Nachkriegszeit werden neben OHE und DB selbstverständlich auch die DR und ausländische Bahnverwaltungen behandelt, die solche Maschinen gekauft, als Beutelokomotiven übernommen oder auch ähnliche Konstruktionen selbst beschafft hatten.

Eingerahmt und abgerundet wird das von einem umfangreichen und bestens passenden Bildteil voller historischer Aufnahmen in hervorragender Wiedergabequalität. Dazu gehören auch einige Dokumente und Einsatzpläne. Sogar ein kleiner Farbteil ließ sich einbauen, der allerdings nur Lokomotiven der TCDD (Türkei) zeigt.

Kritikpunkte an diesem Buch gibt es nur zwei: Besonders im Mittelteil erwecken viele Wortfehler den Eindruck, dieses Werk sei unter großem Zeitdruck entstanden und nicht durchs Lektorat gegangen. Der zweite Ansatz hat den wiedergegebenen Umfang der Betriebseinsätze zum Thema. Im Vergleich zu anderen EK-Titeln dieser Reihe sind sie nur sehr kurz und wenig detailliert wiedergegeben worden, was durchaus der Quellenlage zuzuschreiben sein mag.

Wir haben aber dennoch nicht das Gefühl, dass uns hier relevante Informationen vorenthalten wären. Diesem Eindruck können sich bestimmt viele Käufer anschließen, die das Buch ebenfalls schon gelesen haben.

Und das scheinen nicht wenige zu sein, denn überraschenderweise ist die Erstauflage dieses Titels bereits verlagsseitig vergriffen. Wer das Glück hat, bei seinem Händler oder Bahnhofsbuchhandlung noch ein Exemplar zu ergattern, sollte nicht zögern. Allen anderen bleibt nur die Option, auf einen Nachdruck zu warten.

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

## Bodensee und Donautal in Bildern Abschied von der Dieseltraktion

*In der Bodenseeregion und dem Allgäu ist derzeit vieles im Umbruch: Strecken werden modernisiert, Brücken und Signale ausgetauscht sowie Oberleitungsmasten gesetzt. Das führt zu Streckensperrungen und Umleitungen. Höchste Zeit schien es da, den gewohnten Dieselverkehr in Bildern festzuhalten und den Wandel in der Zeit der Deutschen Bahn AG zu dokumentieren. Doch es bleiben darüber hinaus auch noch schmerzliche Lücken.*



Christoph Riedel  
Dieselstrecken zwischen Donau und Bodensee  
Mit der Eisenbahn vom Südschwarzwald zum Foggensee

Sutton Verlag GmbH  
Erfurt 2020

Gebundenes Buch  
Format 17,0 x 24,0 cm  
128 Seiten mit ca. 150 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-96303-263-9  
Titel-Nr. 03263  
Preis 22,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag  
oder im Fach- und Buchhandel

Der passionierte Eisenbahnfotograf Christoph Riedel, der schon einige Bücher bei Sutton veröffentlicht hat, die wir teilweise auch hier besprochen haben, hat sich mit einem weiteren Titel gemeldet, der Eisenbahnstrecken in den südlichsten Zipfeln Deutschlands gewidmet ist.

Seine Streifzüge zum Sammeln des erforderlichen Materials führten ihn durch Landesteile von Baden, Württemberg und auch von Bayern. Dabei verlässt er die Gegend von Bodensee und Donautal nicht unerheblich, weshalb der Titel in Teilen irreführend scheint.

Doch darüber sehen wir großzügig hinweg, denn es hat dieses Buch für uns eigentlich sogar unterhaltsamer, informativer und aufschlussreicher gemacht. Durchweg unveröffentlichte Aufnahmen der schönsten Strecken dieser Regionen machen diesen Bildband liebenswert.

Diesem Eindruck kommt zu Gute, dass die Aufnahmen nicht nur passend ausgewählt und an wirklich geeigneten, weil äußerst ansprechenden Orten gefertigt wurden, sondern auch hervorragend reproduziert worden sind.

Zu sehen sind in diesem Werk die meisten Dieselfahrzeuge, die in den letzten Jahren und noch aktuell 13 Strecken(abschnitte) am Bodensee, in Oberschwaben, im Allgäu und nahe des Schlosses Neuschwanstein im Personenverkehr dominieren.

Der meist kaum noch vorhandene Güterverkehr wird hingegen nahezu vollständig ausgeblendet: Eine einzige Aufnahme zeigt eine Diesellok der Baureihe 212 mit einem zweiachsigen VTG-Kesselwagen sowie einem Schwerlastwagen samt Panzerladung in Füssen. Dieses Foto wurde vor beinahe 25 Jahren aufgenommen.

Rund 50 Jahre haben nach dem Abschied der Dampflok Diesellokomotiven und -triebwagen die portraitierten und besuchten Strecken dominiert. Vielerorts ist damit bereits oder bald Schluss, denn umfangreiche Elektrifizierungsarbeiten werden das Bild der Strecken und eingesetzten Fahrzeuge nachhaltig ändern.

Dies macht den vorliegenden Band so wertvoll, obwohl an derselben Stelle auch ein Kritikpunkt stehen muss: Christoph Riedel wirft den Blick zurück auf eine Epoche, die in den meisten Fällen kurz vor ihrem Ende steht.

Dazu bedient er sich durchweg eigener Aufnahmen, die, wie er schon im Vorwort selbst erläutert, aus der Mitte der neunziger Jahre und einem Zeitraum zwischen 2012 und 2018 stammen. Sie zeigen also den Betrieb nach dem Übergang auf die Deutsche Bahn AG und der jüngeren Vergangenheit.

Zwei bereits sehr unterschiedlich wirkende Einsatzräume werden so gekonnt gegenübergestellt und zeigen den Wandel der Zeit: Wir sehen Diesellokomotiven der Baureihen 212, 215 und 218 sowie Dieseltriebwagen der Baureihen 627 und 628 von den ersten Prototypen bis zur letzten Bauserie und rund 20 Jahre später modernere Triebwagen wie die Baureihen 611, 612, 642 oder 650.

Das ist spannend und vor allem im geschilderten Kontext hochaktuell, zumal der Autor seine Bildkapitel stets mit einem (sehr kurzen) Streckenportrait einleitet, aktuelle Entwicklungen und Aktivitäten einflechtet und auch Erläuterungen zu seinen Fotostandorten mitliefert. Schon bald wird vieles davon historisch sein.

Genau hier ist es aber schade, dass es dem Autor nicht gelungen ist, verbliebene Bildlücken zu schließen. So fehlen beispielsweise die Lokomotiven der Baureihe 234 und 245 sowie die Triebzüge der Baureihen 622 (LINT) und 644 (TALENT), um das behandelte Zeitfenster rundum abzudecken.

Zumindest die Mehrmotorenlok 245 war zum Zeitpunkt der jüngsten Aufnahmen in der Region auf mehreren Strecken im Einsatz. Dies zeigt, dass hier eher auf Ausflügen entstandene Urlaubsaufnahmen um einen neuen Buchtitel gelegt werden als gezielt Strecken oder Region zu portraituren.

Das ist nicht verwerflich und schmälert auch nicht den Nutzen für viele unserer Leser, die nun mit einem Kauf liebäugeln dürften, schafft aber ein Problem für andere Verlage und deren fachlich sehr viel anspruchsvollere Titel.

Weit über einhundertfünfzig Jahre Eisenbahngeschichte in dieser Region werden sich vorerst kaum noch auflagenstark in einem Fachbuch behandeln lassen und hinterlassen für lange Zeit eine schmerzliche Lücke.

So werden wir die Einsätze der Baureihe 210 in den Siebzigern mit ihrem Turbinengeheul ebenso wenig genießen dürfen wie der leider nur kurzzeitige Einsatz des RAm TEE der SBB/NS im Allgäu, zu dessen bitterem Ende leider das Zugunglück von Aitrang im Februar 1971 gehört. Auch das nahezu vollständige Fehlen des Güterzugverkehrs spielt in diesem zeitlich deutlich weiter gefassten Blick eine größere Rolle.

Doch immerhin schaffen Bilder und Inhalte einen engen Bezug zu unserer Spurweite Z, weshalb wir einen großen Nutzen für viele unserer Leserinnen und Leser sehen: Wir erleben Vorbildeinsätze vieler Märklin-Modelle und eines von Hagemodell.

Besonders auf ihre Kosten kommen werden aber diejenigen, die sich glücklich schätzen, Fahrzeuge von Sondermodelle Z (SMZ) wie die Baureihen 627 oder 628 sowie den Regioshuttle RS 1 ihr Eigen nennen.

Verlagsseiten und Bezug:  
<https://verlagshaus24.de/sutton/>

Unser Jahresrückblick 2020

## Verluste und Perspektiven

**2020 war ein durchwachsendes Jahr. Herrschte zu Jahresbeginn noch Frohsinn, musste dieser schon bald den Folgen einer sich ausbreitenden Krankheit weichen. Und einige Verluste hatte unsere Gemeinde auch noch zu verzeichnen. Doch die vielen Einschränkungen führten auch zu einer wahren Wiederentdeckung der Modellbahn im stillen Kämmerlein. Beides, die verborgenen Aktivitäten und die außen wahrnehmbare Totenstille, gehören zum gemischten Bild.**

Traditionell soll auch 2021 durch einen Rückblick auf das abgelaufene Jahr eingeläutet werden. Wie kaum ein anderes wird 2020 wohl als äußerst schwieriges Jahr in die Geschichte eingehen, doch vieles darf uns trotzdem vergleichsweise harmlos erscheinen, wenn wir es mit den Erfahrungen früherer Generationen vergleichen.

Mussten unsere Großeltern ihr Leben gleich durch zwei Weltkriege retten, erinnern sich auch die Eltern der heute Erwerbstätigen noch gut an die Flucht vor Bombenangriffen, womöglich an Vertreibung, Massenmord oder Terror sowie die Entbehrungen der frühen Nachkriegsjahre.



Erstes Thema im Jahr 2020 war uns bei uns die neu ausgelieferte Schnellzugdampflok Baureihe 03<sup>10</sup> der Deutschen Bundesbahn mit Neubaukessel. Das Titelbild des **Trainini Fotokalenders 2021** zeigt sie auf der Anlage Diemeltal, die ebenfalls eine gewichtige Rolle in unseren Berichten des abgelaufenen Jahres spielte.

Das soll die aktuelle Lage nicht beschönigen oder gar Gesundheitsgefahren herunterspielen, aber helfen, das Erlebte einzuordnen und sich selbst Mut zu machen. Bei allen Entbehrungen und Einschränkungen stellen wir schließlich auch fest, dass viele Menschen sich stärker und intensiver ihrem Hobby zuwenden oder die Modellbahn gar erst für sich (wieder)entdeckt haben.

Und so wird auch dieser Rückblick nicht nur die Tiefpunkte und Schicksalsschläge des letzten Jahres aufzeigen, sondern Höhepunkte und Lichtblicke entdecken. Ein solcher waren sicher die sehr umfangreichen Berichte rund um die Obere Ruhrtalbahn, die sich über den gesamten Jahrgang 2020 verteilen.

Los ging es gleich im Januar mit dem Vorstellen des Märklin-Modells der Baureihe 03<sup>10</sup>. Dieses Insider-Clubmodell hatte die DB-Schnellzugdampflok ohne Stromlinienverkleidung, dafür aber mit Hochleistungskessel, zum Vorbild.

Ihr großes und letztes Refugium war die Obere Ruhrtalbahn, wie wir im Vorbildartikel ausführlich dargelegt und auch mit vielen Fotografien belegt haben. Vorbild und Modell bildeten einen hervorragenden Auftakt für das Thema einer von Dirk Kuhlmann im Auftrag von Jörg Erkel erschaffenen Anlage.

Die Ausstellungsanlage „Diemeltal“ sollte eigentlich in Altenbeken ihre Premiere feiern und steht nun im Ausstellungsraum des 1zu220-Shops, wo sie von Kunden zu bestaunen ist, wenn die aktuellen Einschränkungen dies erlauben.



**Die Gefahr der drohenden Corona-Seuche, die hinsichtlich ihres Verbreitens und der Folgen inzwischen sicher viele Gemeinsamkeiten zur Spanischen Grippe von 1919/20 aufweist, wurde vielen Fachbesuchern erstmals auf der Spielwarenmesse bewusst: Hier treffen traditionell viele Aussteller aus China und Käufer aus Europa aufeinander. Im chinesischen Wuhan verbreitete sich die Krankheit zu diesem Zeitpunkt besonders stark.**

Im April haben wir ersatzweise mit den Berichten begonnen, zunächst ging es um Idee und Plan zu diesem Objekt. Bereits im Folgemonat wurden unsere Leser Zeugen der Holz- und Schienenverlegearbeiten.



Weiter ging es dann erst nach einer Sommerpause im Oktober, als aus dem noch recht platten Rahmen eine Landschaft erwuchs. Auch ein Streckenportrait der Oberen Ruhrtalbahn folgte zeitgleich. Folglich haben wir nicht unser früheres Jahresschwerpunktthema wiederaufleben lassen, sondern den Fokus der Berichte auf ergänzende, aber ebenso wichtige Belange gerichtet.

Das wurde auch im vierten und vorerst letzten Teil der kleinen Reihe deutlich (November 2020): Hier ging es nicht um die Technik gelungenen Begrasens, sondern um gezielte Vorbildbeobachtung, das Übertragen von Impressionen ins Modell und realistisches Platzieren von Bäumen und anderer Vegetation. Allzu oft fehlte Anlagen der Zufallseffekt von Mutter Natur.

Im Februar 2020 machten sich langsam erste Vorzeichen der bald beginnenden Pandemie bemerkbar: Auffallend viele Messebesucher und Aussteller aus Fernost trugen auf der Spielwarenmesse medizinische Mund-Nasen-Masken und erinnerten so daran, was in den Medien aus China längst berichtet wurde.



**Gleich drei prominente Todesfälle hatte unsere Gemeinschaft 2020 zu beklagen, darunter auch Wolf-Ullrich Malm. Das Portrait seiner Anlage mit dem Bahnhof vor dem Holstentor hat er leider schon gar nicht mehr erlebt. Ihm zu Ehren haben wir wenig später auch noch eine seiner weiteren Anlagen im Rahmen unseres Jahresschwerpunktthemas vorgestellt.**

Trotz des schlechten Gefühls, das sich langsam breit machte, war diese Messe noch ein Erfolg und wir konnten über viele tollen Neuheiten berichten, die leider teilweise immer noch nicht ausgeliefert sind. Auch das sind häufig Folgen der Erscheinungen im weiteren Jahresverlauf.

Häufig sah und sieht das häufig in der Kleinserie aus, die nicht nur spannende Produkte vorstellen konnte, sondern meist auch Zeit und Muße fand, die Lücken zu füllen, die sich anderswo aufgetan hatten. Wir sind froh um diesen Effekt, der das Modellbahnjahr nicht nur hinsichtlich des sich entwickelnden Enthusiasmus irgendwie gerettet hat.

Eine schlechte Nachricht erreichte uns aber zur selben Zeit und fand sich auch in der Februar-Ausgabe wieder: Überraschend ist mit Oliver Passmann am 25. Januar 2020 ein versierter Kleinserienhersteller verstorben, der zuvor vor allem den Technik- und Digitalbereich hervorragend bedient hat.

Leider blieb das für den Rest des Jahres nicht der einzige Verlust, den es zu verschmerzen galt. Am 13. März 2020 folgte ihm Wolf-Ullrich Malm, dessen hervorragende Anlage „Alt-Lübeck 1905“ ebenfalls im März den Auftakt zu unserem Jahresschwerpunktthema „Leseranlagen“ gemacht hatte. Ihm zu Ehren änderten wir unsere Planungen und schoben im April noch ein Portrait seines letzten, öffentlich gezeigten Werks „Buntekuh“ nach.

Einen dritten Verlust hatten wir dann am 11. September 2020 mit Walter Schmidt zu beklagen. Der Betreiber des früheren Z-Stübchens in Krefeld, einem kleinen Wunderland im Maßstab 1:220, war seiner schweren Krankheit erlegen.

Das Unheil, das so viele unserer Leserinnen und Leser empfinden, passt gut an diese Stelle schmerzhafter Erinnerungen. Es nahm im März 2020 seinen verhängnisvollen Lauf auch in Deutschland. Schien die Welt nur einen Monat zuvor noch in Ordnung, hagelte es jetzt Messe- und Ausstellungsabsagen.



Die einzige uns bekannte Ausstellung, die noch stattfand und eine Spur-Z-Beteiligung aufzuweisen hatte, war jene in Lahnstein. Hier gab es das nach schwedischen Impressionen gestaltete Schaustück „Standgatan“ zu sehen. Auf 6,5-mm-Gleis fuhr bei den FdE Burscheid aber auch die Feldbahn von Busch auf dem Betriebsdiorama „Tillmanns Loch“.

Zuerst traf es die Faszination Modellbahn und die Intermodellbau, weshalb die Frühjahrsneuheiten dem interessierten Publikum nicht mehr vorgeführt werden konnten. Auch das Bangen um die deutlich kleinere Ausstellung in Altenbeken endete in einer Absage, denn das lange erwartete Treffen der Zetties aus aller Welt ließ sich auch mit Hygienekonzepten und Abstandsregeln nicht mehr durchführen.

Einzig die Lahnsteiner Modellbahntage hatten im Februar noch stattfinden können, offenbarten sich aber auch schon als Vorboten dessen, was uns noch bevorstehen sollte. Bruno Kaiser und Dirk Kuhlmann waren für die FdE Burscheid dort mit zwei Exponaten vertreten, die 6,5-mm-Gleis aufwiesen.

Handelte es sich bei „Tillmanns Loch“ jedoch um eine Feldbahn im Maßstab 1:87, war „Strandgatan“ ein echtes Spur-Z-Exponat nach schwedischem Vorbild. Unser Redakteur berichtete darüber in der März-Ausgabe 2020.

In deren Meldungen verwiesen wir auch darauf, wie die ZFI das Altenbekener Spur-Z-Wochenende virtuell in ihrem Forum nachzuholen versucht haben. Auch wir haben uns an dieser Präsentationsform beteiligt und dort unser großes Bahnhofsdiorama „Himmelreich“ vorgestellt.

Über dessen Bau nach Höllentalbahnvorlagen inklusive des Empfangsgebäudes haben wir ausführlich in gleich vier Teilen berichtet: Der Auftakt erfolgte im Juni mit Zusammenbau und Ausstatten des Bahnhofsgebäudes sowie Vorstellen des Dioramenplans.

Nachdem im Juli die Holzarbeiten abgeschlossen, Bahnhofstraße und die grobe Geländestruktur angelegt waren, standen im August alle Arbeiten an der Oberfläche an, die dem fertigen Schaustück erst sein unverkennbares Aussehen verleihen würden.



Einen Vierteiler war uns der Bau von Bahnhof und Diorama „Himmelreich“ wert, dessen Landschaft sich hier in frühmorgendlichen Nebel hüllt.

Dazu gehörte auch das Ausstatten mit Figuren und weiteren Accessoires, die für eine belebte Szenerie unverzichtbar sind. Doch damit gaben wir uns noch nicht zufrieden: Da viele unserer Leserinnen und Leser Probleme oder Fragen zu elektrischen Themen haben, machten wir das Verkabeln und Anschließen der Verbraucher zu einem eigenen Teil im September.

Auch den Holzkasten haben wir da noch lackiert und veranschaulicht, wie wichtig auch dieses Äußere für ein Ausstellungsexponat ist. Im Oktober haben wir dazu noch einige Aufnahmen nachgereicht, die sich zuvor nicht mehr unterbringen ließen. Zugleich bildete der vierte und letzte Teil auch unseren ersten Ausflug in die Welt der CAD-Konstruktion.

Dieses Thema, das auch im Hobbybereich zusammen mit dem 3D-Druck immer mehr an Bedeutung gewinnt, war einfach brandaktuell und bedarf wohl nur ausreichender Hilfen und Anleitungen, damit sich noch mehr Modellbahner daran versuchen. Die neuen Perspektiven, die sich damit auftun, hatten wir bereits eindrucksvoll am Beispiel von Michael Hering in Ausgabe 3/2020 aufgezeigt.

Doch auch für den als klassisch zu bezeichnenden Modellfahrzeugbau konnten wir zwei interessante Beispiele bringen, in einem Fall sogar in einer Kombination mit dem 3D-Druck: In **Trainini®** 3/2020 stellte unser Leser Michael Pleiner vor, wie er sich zu vorhandenen Märklin-Wagen mit einfachen Mitteln die vermisste US-Diesellok ALCO PA1 der Amtrak gebaut hat.

Markus Krell ging im Mai 2020 noch etwas weiter und opferte für seine auf ein Rokuhan-Shorty-Fahrwerk gesetzte „galoppierende Gans“ das Gehäuse einer EMD F7 von Märklin. Die Aufbau-Basis bildete aber, wie schon angedeutet, ein zugekauftes 3D-Druck-Standmodell.

Im Rückblick an dieser Stelle nicht näher eingehen möchten wir auf die Modell-Neuvorstellungen im Jahresverlauf. Was als formneu zu werten und spektakulär genug war, erhielt ja eine Nominierung und ist damit an anderer Stelle wieder Thema dieser Ausgabe.



Die Formneuheit des Omm 32, ex Bauart „Linz“, von FR Freudenreich Feinwerktechnik war uns auch einen neuen Ladegüter-Beitrag wert, der etwas Marktübersicht bot und auch mal zu ausgefallenen Transporten animierte.

Mal wieder an der Zeit war es allerdings für einen Artikel zu (recht) neuen und teilweise auch ausgefallenen Ladegütern (April 2020). Den Anstoß gab das Modell des offenen Wagens „Bauart Linz“ von FR Freudenreich Feinwerktechnik, der sich dafür ja empfiehlt.

Und so haben wir uns auf jüngere Waggonmodelle auf der einen Seite und Produkte auf der anderen Seite fokussiert, die nicht zwingend als Ladegut konzipiert wurden, aber dennoch hervorragend für eine solche Aufgabe geeignet sind.

Die Hauptrolle, auf das gesamte Jahr bezogen, sollten aber Leseranlagen spielen. Und so kommen wir an dieser Stelle nicht daran vorbei, noch einmal zurückzublicken, welche hervorragenden Werke zwischen April und Dezember 2020 unser Jahresschwerpunktthema füllen sollten.

Mit „Bergheim“ von Karl-Heinz Wobschall durften wir eine vorstellen, die handlich im Format, aber riesig in ihrer Tiefenwirkung ist. Mehrfach haben wir sie besuchen dürfen, um darauf Aufnahmen für Kalendermotive oder Aufmacherfotos zu Beiträgen zu fertigen.

Doch die einst analog und heute digital betriebene Anlage, die es auch schon in die Miba und ins Märklin-TV geschafft hat, hatten wir uns jahrelang für einen besonderen Rahmen aufgehoben, wie wir ihn im letzten Jahr dann gewählt haben. Zugleich bewies ihr Erbauer auch, dass eine gute Anlage nie fertig wird. Unsere Leser konnten sich davon überzeugen, wie sich an einigen Stellen das Erscheinungsbild zwischen den Besuchen gewandelt hat.



Einer der Höhepunkte im vergangenen Jahr waren die schönen Leseranlagen, die wir im Rahmen unseres Jahresschwerpunktthemas vorgestellt haben. Zu ihnen gehörte auch die im Alpenvorland angesiedelte und digital betriebene Anlage „Bergheim“ von Karl-Heinz Wobschall aus Duisburg.

Nicht mehr ganz zur richtigen Jahreszeit, aber passend zu Urlaubsstimmung und Fernreiseträumen, folgte die effektvolle Winzig-Anlage „Kirschblüte in Shizuoka“ von Christoph Maier (Juli). Christoph aus unserem Übersetzertrio hat sich tief in die „Kuhlmann-Schule“ eingearbeitet und liefert immer wieder verblüffende Ergebnisse ab.

Inspiziert von Bernhard Stein war mit dem „Alpenidyll im Badischen“ die zuvor unbekannte Heimanlage von Eckard Jehle (August). Zu ihren Stärken gehören lange Paradestrecken und eine funktionierende Seilbahn. Geschaffen wurde sie im Stil der Neunziger nach den Tipps, Tricks und Techniken des genannten Altmeisters.

„Entlang der Rhosel“ von Jürgen Wagner entführte unsere Leser im Oktober in die deutschen Weintäler. In seiner einzigartigen Art hat Jürgen auf dieser Ausstellungsanlage, die eigentlich auch in Altenbeken ihre Premiere feiern sollte, viele, viele Urlaubseindrücke zu etwas Bleibendem verarbeitet.



Zwei Anlagen, wie sie unterschiedlicher wohl nicht sein können: Die neu als Wohnzimmerdekoration gebaute Winzig-Anlage „Kirschblüte in Shizuoka“ (Bild oben) haben wir unseren Lesern im Juli 2020 vorgestellt und dem Heft so einen Hauch von Internationalität gegeben. Bereits in den Neunzigern entstand hingegen die raumfüllende Anlage mit Alpenmotiven, langen Paradestrecken und funktionierender Seilbahn, die im Folgemonat bewundert werden durfte. Fotos: Christoph Maier (oben) / Eckard Jehle (unten)

In die Geschichtsbücher der Spurweite Z eingehen wird ohne jeden Zweifel auch „Wiesenthal“ von Wilfried Pflugbeil. Wir dürfen froh sein, mit Willi einen so rüstigen Rentner und versierten Tüftler unter uns zu haben. Der Chemnitzer schaffte es auch hier wieder, mit beinahe witzigen und technisch ausgeklügelten Bewegungsfunktionen zu überraschen.



Urlaubsstimmung in Zeiten der Entbehrung verbreitete auch die neue Anlage „Entlang der Rhosel“ von Jürgen Wagner, die eigentlich in Altenbeken ihre Premiere feiern sollte. Ein Blickfang ist neben dem namensgebenden Fluss auch die Blockstelle „Kammerrund“. Foto: Jürgen Wagner

Den Abschluss unserer Reihe durfte Harald Hieber mit seiner mehrfach umgebauten und erweiterten Anlage „Drachenstein“ machen. Lange hatten wir sie auf der Agenda stehen, doch mehrfach hieß es abzuwarten, was Harald wohl wieder im Schilde führen könnte und hier neu erschaffen würde.

Schließlich kamen uns nach mehreren Verschiebungen auch auf deren Seite Planungen der Printpresse in die Quere. Doch was lange währt, wird endlich gut: „Drachenstein“ bekam noch einen begleitenden Einschub, der über Tropfsteinhöhlen als interessante Motivvorlage aufklärt, und begeisterte mit vielen ansprechenden Aufnahmen.

Springen noch ein Mal einige Monate zurück: Je näher der Sommer rückte, umso mehr schien es, als könne wieder Normalität in unser Leben zurückkehren – ein Trugschluss, wie wir heute wissen. Als wir im Mai meldeten, dass sich die Eröffnung des Märklineums auf den Herbst verschieben würde, erwies sich das als ein Spiegelbild für vieles, das als Folge des Herunterfahrens wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Lebens kommen sollte.

Mittlerweile sind wir im Jahr 2021 angekommen, erleben ein zweites Mal, was sich hinter dem Fremdwort „Lockdown“ verbirgt, und stellen fest, dass wir weiter auf offene Türen im Märklineum warten müssen. Immerhin konnte das Miniatur-Wunderland zwischen Mai und Herbst 2020 mit starken Kapazitätseinschränkungen wieder öffnen, im Juli folgte zudem mit Einsetzen der Glasbrücke über den Fleet ein Meilenstein für die Betreiber.

Bekannt wurde im späten Frühjahr auch der Übernahmewunsch der VGB durch den Münchener Verlag Geramond, der einige Zeit später nach Genehmigen durch die Kartellbehörde auch vollzogen wurde. Dies hatte eine bislang einmalige Dominanz im Zeitschriften- und Buchbereich des Eisenbahn- und Modellbahnwesens zur Folge, deren Folgen bis Jahresende schon langsam sichtbar wurden.

Auf unsere Arbeit hat das hingegen keine Auswirkungen, denn wir bewegen uns in einer Nische des Modellbahnsektors, der für die Printpresse überwiegend uninteressant scheint, weshalb sich daraus keine Konkurrenz ergibt.



**Die Folgen der Corona-Pandemie haben viele Terminplanungen obsolet werden lassen und sogar Geschäftsmodelle von Unternehmen in Frage oder zumindest auf den Prüfstand gestellt. Auch Marktführer Märklin musste seine Pläne für die Eröffnung des neue Märklineums verwerfen: Ein neuer Termin steht bis heute nicht fest.**

Geändert hat sich aber die Art und Weise der Zusammenarbeit. Unregelmäßige Videokonferenzen von Redaktion und Übersetzern fördern in Zeiten sozialer Distanz den persönlichen Kontakt und erlauben einen interaktiven Austausch, wie er mit den zuvor präferierten Medien von Telefonaten, Telefonkonferenzen und E-Mail-Austausch nicht in gleicher Form möglich war.

Zwei kleine Modell-Höhepunkte, die nicht gleichermaßen auszeichnungsverdächtig sind, prägten die Berichte des letzten Sommers. Den Anfang machte der Gesellschaftswagen WGmh 824 von Märklin, der erst mit Nachbesserungen bei Märklin wirklich anlagentauglich wurde und später mit einer Vorserienlok der Baureihe 120 und einer dreiteiligen Sonderzug-Wagenpackung vervollständigt wurde.

Viel eher gedacht haben wir beim Stichwort am Anfang des letzten Absatzes aber an den Sonderzug „Deutsche Weinstraße“, der in zwei verschiedenen Epochen parallel von Märklin selbst und vom 1zu220-Shop auf die Schienen gestellt wurde – im letzten Fall mittels von Märklin produzierter Sonderauflage in Einmalserie.

Wir haben auch die passend dazu von Torsten Scheithauer kreierte Inneneinrichtungen vorgestellt und aufgezeigt, wie mit kleinen Nacharbeiten preisgünstig zu beschaffende Waggonmodelle aus den



Achtzigern die beiden 1zu220-Shop-Sondermodelle zu einem vorbildnahen Zug verlängern. In Summe ergab das ein sehr anlagentaugliches und würdiges Thema auch für Vorbildbetrachtungen.



Als einen Programmschwerpunkt 2020 bei Märklin dürfen wir sicher Sonderzüge bezeichnen: Neben einem Gesellschaftswagen WGMh 824 samt Ergänzungen machte vor allem der Auftakt für die „Deutsche Weinstraße“ von sich reden. Letztere bezog auch sehr erfolgreiche Sondermodelle mit ein, die exklusiv für den 1zu220-Shop gefertigt wurden. Bei den Vorbildberichten dazu durften wir einige neue Bildautoren begrüßen.

Das gibt uns Gelegenheit, einigen neuen Bildautoren zu danken, die sich hier und bei weiteren Themen einmalig oder nun auch schon wiederholt eingebracht haben: Norbert Schmitz, Sven Ullrich, Andreas Schmidt, Manfred Britz und Peter Pfister. Besonders gefreut haben wir uns darüber, dass darunter auch ständige Leser unseres Magazins waren, die sich ihrerseits gern einbringen wollten und auch in Zukunft möchten.

Im Juni hatten wir zudem einen Beitrag, bei dem sich der eine oder andere vielleicht zunächst verwundert die Augen gerieben hat: Wir stellten die neuen Hartkarton-Gebäudemodelle vor, die noch in Wangen lasert und die in drei Bausatzzusammenstellungen angeboten werden.

Merkwürdig vertraut wirkten die Häuser und trotzdem waren es doch Neuheiten. Wie war das nur möglich? Neben unseren Erfahrungen berichteten wir daher auch über den Hintergrund ihres Entstehens und erklärten, warum sie zunächst wie Kopien eigener oder fremder Bausätze wirkten.

Eher wie ein Randthema erschien, was im Vorbild unverzichtbar war und durchaus eine zentrale Rolle im Betrieb spielte: Telekommunikation entlang der Strecke. Was heute mit dem Mobilfunkstandard GSM-R aus dem fahrenden Zug erfolgt, brauchte einst Telefonhäuschen oder Telefonkästen am Streckenrand.

Wir nutzten einen von Modellbau Laffont für Märklin konstruierten Bausatz, um auf das Thema vorbildnah und möglichst bunt aufmerksam zu machen. Weil wir meinen, dass diese Relikte auch auf Modellbahnanlagen nicht fehlen dürfen, erläuterten wir den Zusammenbau, zeigten weitere Produkte und Eigenbaulösungen.

Als einer der Höhepunkte 2020 erwiesen sich unsere Artikel über den Schi-Strä-Bus der Deutschen Bundesbahn. Das Modell im Niedrigpreissegment, realisiert für den 1zu220-Shop, haben wir anlagentauglich aufbereitet und dazu gleich noch einen ausführlichen Vorbildartikel vorbereitet.

Der schlug sprichwörtlich wie eine Bombe ein und brachte uns so viele Leserreaktionen und Anrufe in der Redaktion ein, wie seit Jahren kein anderer Artikel. Zeitweilig beschwerte sich sogar die Ehefrau des Chefredakteurs, weil die Leitungen täglich und das gleich auch noch stundenlang belegt seien. Was war da geschehen?

Gab es auf der einen Seite Reaktionen fachlich wohl eher unkundiger Leser in verschiedenen Foren, der Artikel sei ganz nett, aber wirklich neuer Informationen, stellten andere Historiker – teilweise nach jahrelangen eigenen Recherchen – mit Freude fest, dass in diesem Beitrag erstmals der Nachweis über das Existieren eines zweiten und in wichtigen Details veränderten Prototypen V4 gelungen war.



Noch reichlich Stoff für die Zukunft bieten wird das Thema Schienen-Strä-Bus. Hier umfährt der NWF BS 300 das Empfangsgebäude von Holtgaster Feld, um das Rillengleis zu erreichen, das er zum Umsetzen auf die Spurwagen braucht.

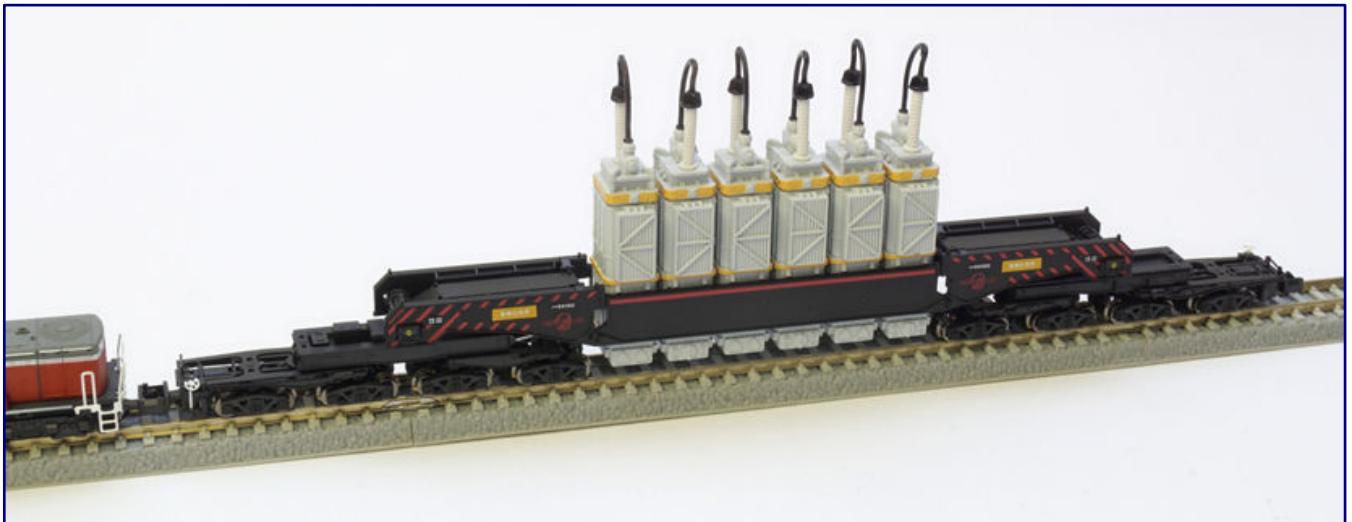
Es scheint, dass die Geschichte dieses Fahrzeugs noch nicht längst nicht abschließend bekannt ist. So mündete dieser Bericht in weiteren wissenschaftlichen Forschungen und dem Bilden einer Recherchegemeinschaft, die an verschiedenen Orten Deutschlands mindestens drei Quellen auswerten und gegen bekannte und belegte Fakten abgleichen möchte.

Einzig die Einschränkungen der Pandemie verhinderten bislang, dass diese Arbeiten planmäßig fortgesetzt und Funde ausgetauscht werden konnten. Im aktuellen Eisenbahnmagazin 2/2021, das auch bewährte Rubriken des eingestellten Eisenbahn-Journals aufgenommen hat, ist ein neuer Artikel des Chefredakteurs veröffentlicht worden.

Er fasst Bekanntes in neuer Struktur zusammen und die nennt die noch offenen Fragen. Leser, die dazu sachdienliche Hinweise liefern können oder bislang unbekanntes Material oder fehlende Informationen besitzen, sind aufgerufen, die Recherchen zu unterstützen. Wie es scheint, interessieren sich nämlich auch heute noch sehr viele Menschen für dieses urige und einmalige Gefährt.

Nicht vergessen dürfen wir aber auch Höhepunkte Außenstehender. Und so möchten wir hier auch zwei besondere Modelle nennen, die es zwar nicht in unsere Nominierungen geschafft haben, für Auslandsmärkte, die wir ja mit unserer *International Edition* auch informieren, sehr wichtig sind.

Wir denken an dieser Stelle an die Modelle der ALCO-Bauarten RS-2, RS-3, RSD-4 und RSD-5, die ab Sommer 2020 von AZL in Verkehr gebracht wurden, und der sechzehnachsige Trafotransportwagen SHIKI880 von Rokuhan, den wir im August vorgestellt haben.



Nicht außer Acht lassen dürfen wir auch diejenigen Neuheiten, die für Auslandsmärkte wichtig sind. Beispielhaft nennen wir an dieser Stelle den japanischen Transformatortransportwagen SHIKI800 von Rokuhan, der ein imposanter Blickfang ist und trotzdem nicht zu schwergewichtig ausfiel.

Ein Jubiläum, das im Maßstab 1:220 beinahe unbeachtet geblieben wäre, war „100 Jahre Deutsche Reichsbahn“. Da die Freunde der Epoche II immer weniger werden, hielt sich Märklin mit Neuheiten auffallend zurück, wenngleich es auch wenige Ankündigungen für diese Zeit gab.



Neben einem großen Vorbildjubiläum gab es auch noch ein kleines, das wir nicht thematisiert hatten. Nur ein einziger Leser schien es bemerkt zu haben und gratulierte pünktlich per Leserbrief.

Neben dem bereits erwähnten Anlagenportrait „Wiesenthal“ haben wir diesen 100. Geburtstag aber auch mit einem Bericht von der sehr interessanten Sonderausstellung im DB-Museum Nürnberg gewürdigt und mit Vorbild- und Modellartikeln zu den Culemeyer-Transporten auch eine damals wegweisende Erfindung der Reichsbahn thematisiert.

Sie zeigte wie wohl keine andere das Spannungsfeld dieser Bahngesellschaft: Reparationslasten, Konkurrenz von der Straße und das spätere Vereinnahmen durch die Wehrmacht.

Darlegen konnten wir aber sicher auch, dass hier noch ein weitgehend unbeackertes Feld liegt, das besonders auch für die Epoche III äußerst interessant und vielseitig ist.

Zu politisch wurde es nach Meinung einiger Leser, als wir im Oktober das Reisen mit dem Fernbus und dem ICE verglichen haben und so nicht nur Vorzüge des Bahnfahrens, sondern auch die piffigen Marktstrategien eines Fernbusanbieters aufgriffen.



Ein spannendes Thema waren die Culemeyer-Straßenroller: Als Erfindung der Reichsbahn passten sie perfekt zu ihrem 100-Jahre-Jubiläum und erreichten ihr Allzeithoch zu Zeiten der Bundesbahn. Das bietet viele Perspektiven für neue Modelle der Kleinserie in einem noch weitgehend „unbeackerten Feld“.

Doch auch das Auseinandersetzen mit dem großen Vorbild, bei dem ja leider auch einiges im Argen liegt und der über viele Jahre hinweg den Anschluss zu verlieren drohte, gehört in unser Magazin „für Freunde der Bahn im Maßstab 1:220 und Vorbild“. Außerdem liefern Bahn und Bus hier auch einige bildliche Anregungen für Modellumsetzungen der Epoche VI.

In großen Schritten nähern wir uns jetzt schon dem Jahresende und mit ihm auch einer spektakulären Neuheit, die für viele Diskussionen gesorgt hat: Märklins Klv 20 ist nicht exakt maßstäblich, aber nun dennoch das kleinste, angetriebene Schienen-Serienfahrzeug der Spurweite Z. Gleichzeitig war es die erste Neukonstruktion unseres Maßstabs auf Basis des metallgefüllten Kunststoffes.

Wegen der Furore und Aufmerksamkeit genehmigten wir auch diesem Winzling parallel auch einen Vorbildteil im Testbericht. Erfahren konnten unsere Leser so auch, dass die von Märklin konstruierte Form für die gewählte Vorlage entgegen aller Unkenrufe korrekt ist.

Im November durften wir auf der einen Seite Märklins formneues Insidermodell 2021 vorstellen und uns freuen, dass die Doppel-Diesellok V 188 geradezu sensationelle Vorbestellzahlen erreicht, auf der anderen Seite galt es aber auch kundzutun, dass dieses schwierige Jahr mit seinen Einschränkungen die Lieferterminplanung Märklins gewaltig durcheinandergebracht hat.

Besonders die erzwungene Ruhe der Produktion im Frühjahr hatte zu Verwerfungen geführt, die sich im Jahresverlauf nicht mehr aufholen ließen. Das schmerzt den Hersteller sich besonders auch vor dem Hintergrund, dass die Nachfrage nach Modellbahnartikeln in Zeiten, in denen wir zu Hause bleiben müssen, wieder stark angezogen hat.



**Tatütataaa, die Feuerwehr ist da! Besonders beliebt sind Bastelthemen; vor allem dann, wenn sie auch noch etwas Marktübersicht vermitteln und die Möglichkeiten des 3D-Drucks aufzeigen können. Dem roten Hahn auf dem Dach rückten wir im Dezember 2020 zu Leibe und schlossen diesen Jahrgang mit einem Artikel, der viele Leser anzusprechen vermochte.**

Und glücklicherweise sinkt auch das Durchschnittsalter der Modellbahner wieder, das Hobby wird also wieder moderner und zeitgemäßer. Trotzdem ist eine wirkungsvolle Außenpräsentation aktuell nahezu unmöglich und dann wurde auch der Tag der Modelleisenbahn, der gezielt darauf aufmerksam machen soll, kaum genutzt oder beinahe schon missbraucht, wie unserer Kommentator Dirk Kuhlmann bemängelte.

Bunter wollten wir das Hobby auf jeden Fall machen, weshalb wir auch ab und an Themen veröffentlicht haben, die etwas abseits der Schiene angesiedelt sind. So haben wir mit dem Mercedes-Benz O 305 den nach Stückzahlen wichtigsten Standardbus als Modell vorgestellt und uns einige Monate später, genauer gesagt im Dezember, mit Mercedes-Benz-Feuerwehrautos beschäftigt.

Nach unserem Eindruck kamen diese Themen im gewählten Umfang und den gesetzten Schwerpunkten gut bei der Leserschaft an, weshalb wir daran weiter anknüpfen wollen. Leider hatte das Thema des Straßenverkehrs zuletzt über einige Jahre etwas gelitten und wir sind froh, dass einige neue Anbieter aktuell den Markt enorm bereichern.

Am Ende jedes Jahresrückblicks steht bei uns der Blick nach vorn: So wollen wir uns von der aktuellen Infektionslage nicht verängstigen lassen, Rücksicht üben und uns einfach so intensiv dem Hobby zuwenden, wie es uns möglich ist.

Das lenkt ab, bereitet Freude und fördert Kreativität, bis hoffentlich wieder ein normales Leben möglich wird und wir auch auf Messen und Veranstaltungen Kontakte pflegen können. Damit wir uns bis dahin nicht aus den Augen verlieren, hat die Redaktion ein besonderes Jahrschwerpunktthema 2021 beschlossen.



Ein Zehn-Jahres-Jubiläum soll hier zum Schluss dieses Artikels Rück- und Ausblick vereinen: Rainer Tielke feierte 2020 ein rundes Jubiläum als Kleinserienhersteller mit seiner Marke Ratimo-Z. Portraits, wie das von seiner Tätigkeit in **Trainini** 3/2020, sollen 2021 unser Jahrschwerpunktthema bilden.

Statt es einfach zu nennen, werfen wir einfach einen letzten Blick zurück auf **Trainini**® 3/2020: Titelnd unter „Rundes Jubiläum im Norden“ würdigten wir im März zehn Jahre Rainer-Tielke-Modellbau. Wir nutzten dies, um den Jubilar und seine Arbeit ausführlich vorzustellen und mit ihm die breite Palette seines Schaffens.

Solche Herstellerportraits sind es, die bei uns die Hauptrolle im neuen Jahr spielen sollen, damit die erzwungene Distanz nicht zu einem Vergessen führt. Und deshalb haben wir dafür auch eine treffende Überschrift gefunden. Sie lautet kurz und bündig „Im Gespräch bleiben – Kleinserienhersteller“.

Verzeichnis unserer lizenzierten **Trainini** Archive:  
<https://www.trainini.de/Links.html>

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.**

Wünsche zum Jahreswechsel 2020/21:

Eure Beiträge waren etwas, worauf ich mich jeden Monat freuen konnte. In diesem Jahr waren die kleinen Fluchten vor der Realität etwas, was ich sehr geschätzt habe - herzlichen Dank dafür!

Mein Jahresbild mit den besten Wünschen zum neuen Jahr stellt dieses Jahr einen Güterzug von 1990 dar. Zuglok ist die Ae 6/6 11428 (Märklin 88501), Hbis 299 (82151), Tbis (Prototyp) der SBB (aus 8623), Eaos SBB (8651), Hbils-vy SBB „Hundert Jahre Monte Generoso“ (8657.901) und 3 x Kesselwagen BP (8628).



Der Güterzug auf dem Foto zum schon traditionellen Neujahrsgruß wurde einer realen Vorlage nachempfunden, die im Eisenbahn-Journal zu sehen war. Foto: Martin Zimmermann

Der Zug ist in dieser Reihung im Eisenbahn-Journal 1/2020 „Gotthardbahn“, Seite 52, abgebildet. Ich habe einzig die zweite Zuglok weggelassen.

Martin Zimmermann (Schweiz), per E-Mail

**Weitere Wünsche zum Jahreswechsel 2020/21:**

Ich wünsche Dir und Deiner Familie, sowie Deinen **Trainini**-Redaktionskollegen, alles Gute für das kommende Jahr! Ich hoffe mit Euch, dass Ihr gesund bleibt (und besonders Covid-19-frei), und dass Ihr den Lock-down in jeder Hinsicht gut übersteht - auch wenn er länger dauert, als von der Politik vorgesehen.

Jochen Brüggemann, per E-Mail

**Idee aus der letzten Ausgabe gleich umgesetzt:**

Vielen Dank für den ausführlichen Bericht über die V 80 im aktuellen Heft. Da über eine Idee gesprochen wurde, hier die Umsetzung:



**Auch kleine Dinge zeigen große Wirkung: Die V 80 unseres Lesers hat einen Lokführer erhalten, wie wir es im Testbericht angeregt hatten. Foto: Dirk Rohwerder**

„Bevor wir zur technischen Bewertung kommen, schließen wir diesen Abschnitt mit einer Idee: Wie wäre es, in das frei durchblickbare Führerhaus ein Figurentorso einzukleben, um den Lokführer nachzubilden und den vorbildnahen Eindruck auch dadurch noch weiter zu stärken?“

Liebe Grüße aus Sprockhövel, frohe Weihnachten, einen guten Übergang ins neue Jahr und bleibt gesund!

Dirk Rohwerder, Sprockhövel



**Frage zum Teil 4 unserer Digital-Reihe (Trainini 9/2018):**

Mein Name ist Peter Taubert, ich bin 66 Jahre (noch in Teilzeit berufstätig) und baue an einer digitalen Spur-Z-Anlage (4,00 x 0,65 m). Ich habe mich für das Gleissystem der Fa. Rokuhan nach einem Testkreis mit MTL-Gleisen entschieden.

Zum Thema Digitalisierung habe ich diverse Beiträge im Netz und auch in der Literatur (z.B. LDT, „Digital-Profi werden“) gelesen und immer wieder neue Erkenntnisse gewonnen. So auch in der im **Trainini** losen Reihe über die Digitalisierung.

Nun meine konkrete Frage zu im Betreff genannten Beitrag: Warum wurde die gesamte Testanlage vom Autor, Herrn Andreas Hagendorf, zweischienig isoliert? Nur um die von Rokuhan angebotenen Isolierverbinder zu testen oder aus Gründen der späteren digitalen Erweiterung?

Anbei noch eine Erfahrung die ich mit Rokuhan-Gleisen machen musste, als ich diese verlöten wollte. Die Gleisverbinder sind aus Metall (magnetisch) und lassen sich eben nicht löten. Wollte auch diese Art zusätzliche Einspeisepunkte vermeiden. Nun muss ich mir wieder neue Gedanken machen. Aber vielleicht hat der Autor des Beitrages bereits weitere Erfahrungen mit der Dauerhaftigkeit der einfach nur gesteckten Gleisverbinder gemacht.

Peter Taubert, Schwerin

Antwort des Autors: Die zweiseitige Isolierung ist eine persönliche Vorliebe, wirklich technisch erforderlich, wie etwa in der Serie beschrieben beim Einsatz von mehreren Boostern, ist es selten. Ausreichend für Besetzmelder oder Bremsstrecken ist die einseitige Trennung des Gleises. Die Faustregel lautet „rechts ist richtig (in Fahrtrichtung)“. Da wird es aber m.E. schon schwierig, was ist bei eingleisigen Strecken die Fahrtrichtung? So ist es einfacher, beidseitig zu trennen und die passende Ansteuerung über Kabel zu erledigen. Die Teststrecke ist daher damit vorbereitet für alle digitalen Schaltungsvarianten.

Die Gleise sind aus Neusilber (eine Kupfer-Zink-Nickel-Legierung), deren Oberfläche sich dem Löten schon mal hartnäckig widersetzt. Da kann der Einsatz von Lötwasser (z.B. Stannol Nr. 1V, Art.-Nr. 114033) an der Lötstelle helfen. Ob das auch bei Schienenverbindern der Fall ist, entzieht sich meiner Kenntnis, das habe ich noch nicht gemacht.

Aus Erfahrung mit meinen Stammtisch-Brettchen, die immer mal wieder umgesteckt werden, kann ich aber sagen, dass die Verbinder sehr robust sind und elektrisch einwandfrei leiten. Sollten trotzdem Kontaktprobleme auftreten, reicht ein vorsichtiges Nachbiegen. Bei hartnäckigen Fällen kann man sie einfach abziehen und austauschen. Bei stationären Anlagen erscheint mir das Verlöten der Gleise eher ungeeignet, wenn doch mal Gleise oder Weichen ausgetauscht werden müssen, könnte es problematisch werden.

**Weihnachtsüberraschung des Kreativ-Weltrekordteams:**

Ich möchte mich ganz herzlich für die wunderbare Figur bedanken. Der „Kleinste Stelzer der Welt“ macht mich sehr stolz. Ich habe es auch direkt meiner ehemaligen Redakteurin vom NRW-Duell gemailt. Vielen herzlichen Dank und alles Gute für das kommende Jahr, das hoffentlich besser wird als das letzte.



**Komiker und Fernsehmoderator Bernd Stelzer (Bild links) freut sich über Miniaturisierung. Einen Ehrenplatz fand sie neben seinem Bambi, den er 1998 für „7 Tage – 7 Köpfe“ erhalten hatte, in der Vitrine. Fotos: Bernd Stelzer.**



Exakt nach einer Fotovorlage, auf der Bernd Stelter vor einem Weihnachtsbaum im Bühnenbild steht, entstand seine Nachbildung im Maßstab 1:87. Der Blick aus dem Augenwinkel scheint auf seine noch kleinere Nachbildung (in gleicher Körperhaltung) im Maßstab 1:220 fallen, was dem Maßstab entspricht, in den Birgit Foken-Brock (Trafofuchs) zuvor auch Carmen Nebel verkleinert hat.

P.S.: Wie Sie sehen, hat die Figur in meinem Regal einen „prominenten“ Platz erhalten.

Bernd Stelter, per E-Mail

#### Heiligabend mit der Spurweite Z:

Der Kleinste Weihnachtsbaum der Welt, anerkannter und seit April 2007 amtierender Weltrekordler, hatte am 24. Dezember 2020 zur besten Sendezeit einen prominenten Fernsehauftritt im Zweiten Deutschen Fernsehen (ZDF) und rückte auf diese Weise auch die Modelleisenbahn wieder etwas zurück ins Bewusstsein der Öffentlichkeit.

In der beliebten Weihnachtssendung „Heiligabend mit Carmen Nebel“ präsentierte die bekannte Moderatorin um 21:21 Uhr unter anderem einige skurrile und rekordverdächtige Weihnachtsbäume mit Hilfe eingeblendeter Fotos. Nur der Winzling vom Kreativ-Weltrekordteam war auch physisch am Drehort vertreten.

Wie ein Weihnachtsgeschenk verpackt und mit goldfarbener Schleife dekoriert, stand er zwischen Carmen Nebel und ihrem Gast Bernd Stelter auf einem Glastisch, um von ihr enthüllt und samt Kulisse ausführlich präsentiert und vorgestellt zu werden. Sie bezeichnete ihn als „wertvolle Fracht“, die sie leihweise erhalten habe.

Da unterbrach Bernd Stelter, selbst Fernsehmoderator und dazu auch Karnevalist, Komiker, Schauspieler und Sänger, plötzlich seine überraschte Gastgeberin und sprach an, was viele schon

gedacht haben mögen: „Alle Leute bekommen hier immer etwas geschenkt, nur Carmen muss sich etwas ausleihen und hinterher wieder zurückgeben.“

Das wolle er nicht so stehen lassen und so überreichte er, als einziger am Drehort von der Redaktion eingeweiht, als Pate des Kreativ-Weltrekordteams eine Figur im Schmuckdöschen an Carmen Nebel: Erstellt von Birgit Foken-Brock (Trafofuchs) zeigte diese die Moderatorin auf der Bühne in der Kleidung ihres vorherigen Auftritts samt Mikrofon und Moderationskarte.



**Ebenfalls nach einer Fotovorlage aus ihrer letzten Fernsehshow entstand in der Werkstatt von Trafofuchs die beschenkte Moderatorin Carmen Nebel, die ein Mikrofon in ihrer rechten und eine Moderationskarte in der linken Hand hält. Von ihrem Weihnachtspresent wusste sie bis zum Moment des Überreichens durch Bernd Stelter nichts: Nur er und die Sendungsredaktion waren eingeweiht.**

Verkleinert war sie selbstverständlich auf unseren Maßstab 1:220 und doch, dank Statur, Körperhaltung und Frisur, auf Anhieb gut erkennbar. Die Überraschung stand ihr geradezu ins Gesicht geschrieben und erfreut bedankte sie sich auch nach Drehschluss noch mal einmal persönlich bei unserem Chefredakteur.

Die sechs Personen zählende Gemeinschaft hinter dem Rekordbäumchen wollte es derweil nicht dabei belassen. Schnell waren die Kontakte geknüpft und Fotovorlagen übermittelt, um auch für Bernd Stelter als Dankeschön ein Andenken zu schaffen.

Nach einer Fotovorlage wurde er schließlich selbst von Trafofuchs miniaturisiert und von Holger Späing in eine kleine Nachbildung der Kulisse am Drehort eingesetzt. Dort ist er exakt wie auf seinem Foto im Maßstab 1:87 zu sehen, sein Blick fällt dabei auf seine kleinere Nachbildung im Maßstab 1:220.

Davon hat er freilich im Vorfeld auch nichts gewusst und so durfte ihn seine Ehefrau zu Weihnachten mit dem „Kleinsten Stelzer der Welt“ überraschen. Im Leserbrief vor dieser Meldung bringt er seinen Dank dafür selbst zum Ausdruck.

**Herstellerantwort zum Leserbrief aus Trainini 12/2020:**

Unser Leser Michael Werstein hatte in **Trainini** 12/2020 von seinem Frust mit einem Modell der EMD GP38-2 aus dem Hause AZL berichtet. Unser Nordamerika-Korrespondent Robert J. Kluz, Chefredakteur unseres Partnermagazins **Ztrack** und Vertriebspartner von AZL hat wie folgt geantwortet:

„Ich glaube, dass Euch eine ganze Menge Informationen zu den Fahrwerksproblemen mit der AZL-GP38 fehlen. Zunächst hat AZL das Problem sehr wohl erkannt. Wir haben Kunden ermutigt, uns zu kontaktieren, wenn sie Ausfälle erlebt haben. Seit 2015 tauschen wir defekte Fahrwerke kostenlos aus. Diese Fahrwerke stammten aus der ersten Serie von GP38 (Serie 2013). Im Mai dieses Jahres haben wir ein völlig neues Austauschprogramm angekündigt.

Hier ist der Link: <https://azlforum.com/thread/1626/2020-gp38-chassis-exchange-program>.

(...) Zusätzlich zum obigen Link haben wir die Austauschteile und Details des Programms auf AZL Direct aufgeführt. Hier ist der Link: <http://www.azldirect.com/parts>.“

Der ins Deutsche übersetzte Text von AZL zum Austauschprogramm lautet wie folgt:

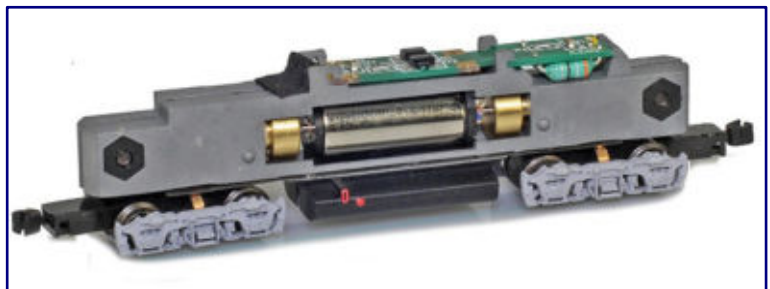
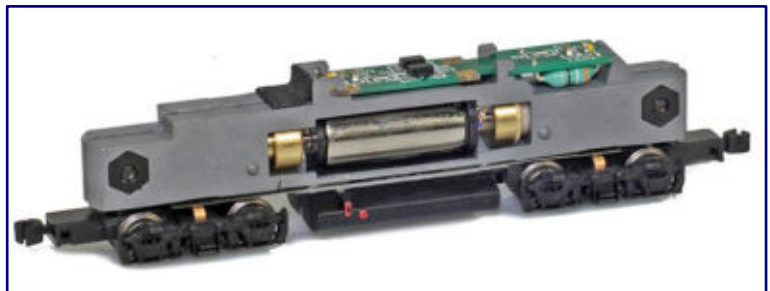
AZL bietet Kunden, die GP38 der ersten Generation besitzen, die Möglichkeit, das Chassis und Fahrwerk auf das aktuelle Fahrwerk 2020 aufzurüsten. Das 2020-Fahrwerk verfügt über ein verbessertes Split-Frame-Chassis, einen verbesserten Motor, eine AZL-Standardplatine und neuere Drehgestelle.

Dieses Programm gilt nur für GP38-2 der ersten Generation. Um an dem Programm teilnehmen zu können, müssen die Kunden ihre Bestellung online über [www.azldirect.com](http://www.azldirect.com) aufgeben.

Sobald die Bestellung aufgegeben wurde, muss der Kunde das ursprüngliche Chassis, einschließlich Motor und Drehgestelle, zurückschicken. Für diejenigen, die ein beschädigtes Chassis haben, deckt dieses Programm auch diese Chassis ab. Schicken Sie das Fahrwerk inklusive Motor und Drehgestellen an die folgende Adresse:

Ztrack Distribution  
c/o AZL Chassis Exchange  
6142 Northcliff Blvd  
Dublin, OH 43016

Schicken Sie bitte nicht (auch) das Gehäuse zurück!



AZL hat zum bekannten Problem inzwischen ein zweites Austauschprogramm aufgelegt. In diesem werden auch diese beiden Fahrwerke angeboten: Art.-Nr. 62599-1 (Bild oben) und 62599-3 (Bild unten). Fotos: AZL / **Ztrack**

Nach Erhalt des Fahrwerks sendet AZL Ersatz an den Kunden. Die Kosten für den Austausch beinhalten den Versand an US-Adressen im Inland. Die Kosten für den internationalen Austausch sind höher, um den erhöhten Versandkosten Rechnung zu tragen.

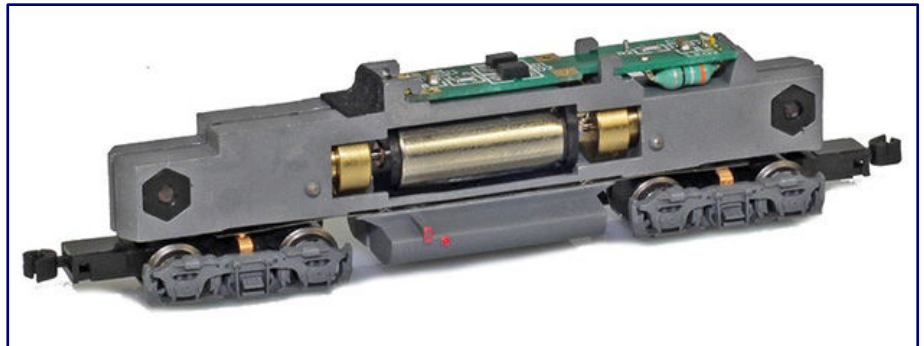
Die folgenden Austauschpakete und in Frage kommenden Lokomotiven sind:

- GP38-2-Fahrwerk mit schwarzem Tank und Drehgestellen (Art.-Nr. 62599-1) für BN (62502), BNSF (62503), CN (62504), CP (62505), CSX (62506), NS (62507), SOO (62510), MILW (62511), GTW (62512) und unbeschriftet (62513)
- GP38-2-Fahrwerk mit grauem Tank und Drehgestellen (62599-2) für SP (62501) und UP (62508)
- GP38-2-Fahrwerk mit schwarzem Tank und silberfarbenen Drehgestellen (62599-3) für ATSF (62509).“

Ergänzt wurde dieser Verweis noch um folgende Hinweise:

„Wir können den Händlern den Kauf von Fahrgestellen ermöglichen, aber das wäre zu den gleichen Kosten wie für den Kunden.

Ich hoffe, Ihr versteht unseren Standpunkt. Wir versuchen, die Austauschkosten für diejenigen, die diese vorhandenen Fahrgestelle haben, so gering wie möglich zu halten.



Für die UP-Version unseres Lesers ist dieses Fahrwerk mit grauem Tank und Drehgestellen (62599-2) das passende Austauscheteil. Foto: AZL / [Ztrack](#)

Wenn deutsche Kunden eine Sammelsendung arrangieren möchten, können wir definitiv mit ihnen zusammenarbeiten, um dies zu tun. Wir würden die Fahrgestelle als Gesamtmenge entgegennehmen und können die Ersatzfahrgestelle in einem Paket verschicken.“

#### Neuheitenauslieferungen in Oregon:

Bei Micro-Trains kommen im Januar 2021 einige Neuheiten zur Auslieferung, doch sie stammen aus nur zwei verschiedenen Formen. So gibt es Viehwagen der New York Central gleich im Viererpack (Art.-Nr. 994 00 110) und offene Güterwagen mit verschiedenen Ladegütern und jeweils zwei verschiedenen Betriebsnummern für die Western Pacific (522 00 361 / 362), Southern (522 00 371 / 372), Union Pacific (522 00 381 / 392) und PRR (522 00 391 / 392)

Micro-Trains-Produkte werden unter anderen von Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>) vertrieben.

#### Modellbahn positiv in der Tagespresse:

Gleich mehrere Tageszeitungen titelten, teilweise wohl auch veranlasst durch ein Interview mit Märklins geschäftsführendem Inhaber Florian Sieber, mit Überschriften „Die Rückkehr der Modellbahn“ oder „Die Modelleisenbahn ist wieder da“.

Der Tenor dieser Berichte war unisono, dass die Modelleisenbahn ein Krisengewinner sei. Die Menschen, die sich diesem Hobby verschrieben haben, verbringen demnach wieder mehr Zeit mit ihr und nutzen sie, weil andere Beschäftigungs- und Unterhaltungsmöglichkeiten entfallen sind.

Dieser Trend lässt sich auch an einer gestiegenen Nachfrage an Modellbahnartikeln ablesen. Auch die Hersteller melden überwiegend, dass sie verstärkt mit Verbraucherfragen und -anliegen konfrontiert werden – besonders von Anfängern. Dazu passt gut, dass Märklin auch wieder eine zunehmende Zahl jüngerer Einsteiger meldet und berichtet, dass Durchschnittsalter in diesem Spielwarenssegment sinke wieder.

Wir verbinden diese Entwicklungen mit der Hoffnung, dass „alte Hasen“ wie auch Hersteller, Verbände und Vereine die Chance ergreifen, die Neuankömmlinge Willkommen zu heißen, ihnen zu helfen und alters- wie auch zielgruppengerechte Angebote zu machen, damit sie dauerhaft Freude an dieser kreativen und herausfordernden Beschäftigung haben.

#### **Ungewöhnliche Neujahrsbotschaft 2021:**

Gewohnt kreativ hat sich die Belegschaft vom Miniatur-Wunderland Hamburg mit den gegenwärtigen Herausforderungen befasst und eine ungewöhnliche Neujahrsbotschaft erstellt. Mit Hilfe von über 100.000 Streichhölzern und Wunderkerzen verbannen sie das Corona-Virus symbolisch aus unserem Leben und unserem Alltag. Doch sehen Sie selbst: <https://youtu.be/8nK34JqSqJU>.

#### **Hochkonjunktur bei NoBa-Modelle:**

„Arbeit zieht Arbeit nach sich“, lautet eine alte Weisheit aus dem Handwerk. Das gilt offenbar auch für NoBa-Modelle (<https://www.noba-modelle.de>), denn nach einer wahren Flut an Neukonstruktionen als Folge gewonnener Zeitfenster aus den Ereignissen des letzten Jahres, kommen die beiden Spezialisten aus Aichtal kaum noch mit dem Abarbeiten der Bestellungen nach.

Aus diesem Grund fallen die aktuellen Neuheiten auch etwas kürzer als gewohnt aus. Wir beginnen mit Neuheiten, die perfekt zur kalten Jahreszeit passen oder schon einen Blick aufs Frühjahr werfen: 3 Schlitten, (Art.-Nr. 10508R), 1 Mannschaftszelt (10408R), 2 Hauszelte (10407R), 3 Zweimannzelte (10406R) und Spanferkel am Grill (10259R).

Alle Produkte sind, wie auch die folgenden in Resin gedruckt:



Beispielhaft für verschiedene Zeltneuheiten steht hier das große Mannschaftszelt (Art.-Nr. 10408R), das auch bei Pfadfinderlagern oder im Katastrophenschutz Einsatz vielfältige Einsatzmöglichkeiten bietet. Foto: NoBa-Modelle

Akkutriebwagen ETA 150<sup>5</sup> (5211R)  
Steuerwagen ESA 150 (5210R)

Diesellokomotive Baureihe V 320 ohne Antrieb – Fertigmodell (5016RF)  
Bausatz für eine Diesellokomotive Baureihe V 320 (5016R)  
Zubehörsatz für Bausatz zur Diesellokomotive Baureihe V 320 (5016.1R)

Doppelstockwagen DByg 546 (5105R)  
Zubehörsatz für Doppelstockwagen DByg 546 (5105.1R)



Doppelstockwagen DByg 546 (5105R). Foto: NoBa-Modelle



Die V 320 hat nun auch vorbildgerechte Drehgestelle erhalten und lässt sich in dieser Form mit einem Geisterwagen in Bewegung setzen. Foto: NoBa-Modelle

Zu erläutern ist an dieser Stelle, dass ein ETA 150 (unter anderer Art.-Nr.) schon eine Weile im Programm zu finden war, nun aber auch um einen passenden Steuerwagen ergänzt werden konnte. Die V 320 wurde um neu konstruierte Drehgestelle ergänzt, die auch den asymmetrischen Achsstand korrekt wiedergeben.

Nachdem sie zuvor mit einem verlängerten Märklin-Fahrwerk betrieben werden konnte, wird sie nun zu einem antriebslosen, aber rollfähigen Modell, das mit Hilfe eines Geisterwagens in Bewegung gesetzt werden kann.

#### Japanisches Treffen 2020 im virtuellen Raum:

Die japanischen Spur-Z-Freunde von Baden-Tani9 (<https://www.baden-tani9.com>) haben am Wochenende des 5. und 6. Dezember 2020 ihr jährliches Treffen unter dem Titel „Osaka Z Day 2020“ abgehalten.

An einem früheren Treffen hatte unser Leser Raffaele Picollo aus Genua teilgenommen und an dieser Stelle auch darüber berichtet. Da es wegen der Pandemie nicht möglich war, die Veranstaltung in gewohnter Form abzuhalten, haben die Modellbahner das Treffen digital mit Hilfe des Werkzeugs Zoom durchgeführt.

Darüber berichten sie in Text und mit Videos unter der folgenden Adresse – bitte vor dem Durchklicken die Sprache rechts oben noch wunschgemäß einstellen: <https://www.baden-tani9.com/event/osaka-z-day-2020-online/>.

#### Kreativ durchgestartet:

Zubehöranbieter EtchIT-Modellbau ist nach der Wiederaufnahme seiner Tätigkeiten kreativ durchgestartet. Zu den aktuellen Neuheiten gehören drei Pkw, die beliebten Vorbildern nicht zufällig ähnlich sehen.

So war das Vorbild des Sapporoshez 968 (Art.-Nr. ET006\_Z) in der ehemaligen DDR unterwegs, während Triumph TR-4 (ET033\_Z) und Aston Martin DB-5 (ET034\_Z) den Mythos englischer Sportwagen in der westlichen Hemisphäre belebten.

Alle drei Modelle werden als unlackierte Bausätze geliefert, sind aufgrund ihrer Konzeption aber recht einfach zu kolorieren und haben eine erstaunliche Oberflächenqualität und Detaillierung. Im Überblick sind alle Neuheiten auf der folgenden Seite: <http://easy01.bplaced.net/data/etchlThome/index.html>.

#### Von Märklin neu im Umlauf:

Nach Ende des Weihnachtsgeschäfts hat Märklin nun die Freunde der Epoche I mit zwei Neuauslieferungen erfreut. Die erste Zugpackung bildet einen Güterzug der königlich-preußischen Staatsbahn nach (Art.-Nr. 81302) und besteht aus einer Dampflokomotive der Gattung P 8 und je einem Güterzugbegleitwagen Pwg, Bierkühlwagen der Verbandsbauart, Säuretopfwagen und Rungenwagen Rm mit Ladegut Schwartenbretterstapel.



Im Januar 2021 kommen mit einer preußischen (Art.-Nr. 81302; Bild oben) und einer württembergischen Zugpackung (81390; Bild unten) die Freunde der Epoche I in den Genuss ausgelieferter Neuheiten. Fotos: Jörg Erkel (1zu220-Shop)

Besonders der Bierkühlwagen wirkt sehr ansprechend. Die Dampflok ist hinsichtlich Antrieb, Beleuchtung und Detailsteuerung auf aktuellem Stand der Technik. Das gilt auch für die zweite Zusammenstellung zum Jubiläum „175 Jahre K.W.St.E“ (81390).

Sie bildet einen Güterzug mit Personenbeförderung (GmP) nach. Gezogen wird er von einer Tenderdampflok der Gattung T 9, zu deren Nachbildung das ähnliche Modell der Baureihe 74 erhalten musste. Am Haken hat sie je einen Durchgangswagen 3. Klasse, Bierkühlwagen, offenen Güterwagen mit Kohlebeladung und Säuretopfwagen.

#### Bekannter Eisenbahnhistoriker verstorben:

Wie im Internetforum von „Drehscheibe online“ berichtet wurde, ist Eisenbahnhistoriker und Buchautor Wolfgang Diener am 3. Januar 2021 nach schwerer Krankheit im Alter von 76 Jahren verstorben. Bekannt wurde er durch seine Forschungen bezüglich Lackierungen und Beschriftungen von Eisenbahnfahrzeugen.



Seine bekannten, aber zuvor längst vergriffenen Werke wurden vor einigen Jahren in drei Bänden bei der VGB in überarbeiteter und aktualisierter Form neu aufgelegt. Sie erschienen dort zwischen 2012 und Ende 2017. Den dritten und letzten Band hatten wir in **Trainini®** 3/2018 rezensiert.

Sein Fachwissen war anerkannt und nach unseren Informationen stand er unter anderem auch im Austausch mit den Dokumentaren bei Märklin. Insofern dürften auch Zetties, meist ohne es zu wissen, von den Ergebnissen seiner Recherchen profitiert haben.

#### Januar-Neuheit bei WDW Full Throttle:

Dieser US-Kleinserienhersteller hat eine neue Wagen-Doppelpackung (Art.-Nr. FT-2058-1) vorgestellt. Beide 33-Fuß-Schüttgutwagen mit außenliegenden Kastenstreben tragen einen hellgrauen Anstrich und Anschriften der Burlington Route mit dem Werbespruch „Everywhere West“.

Erhältlich sind sie in Deutschland unter anderem bei Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>).

#### EM-Leserwahlen nun auch für die Nenngröße Z:

Erstmals wurde seitens Verlags und Redaktion des Eisenbahnmagazins entschieden, die auf Basis einer Leserwahl vergebene Auszeichnung „Modell des Jahres“ auch in einer eigenen Spur-Z-Kategorie (für Rollmaterial) zu vergeben.

Dieser Schritt freut uns außerordentlich, gibt er den Freunden unserer Baugröße doch die Chance, selbst mit einem eigenen Votum zu bekunden, welche Neukonstruktion besonders gut bei den Kunden ankam.

Herausragende Zubehörneuheiten verbleiben hingegen in der bekannten Rubrik und müssen damit gegen diejenigen der größeren Spurweiten antreten.

Wir werden das Ergebnis gut verfolgen und abgleichen, inwieweit sich unsere Einschätzungen mit den Lesereindrücken decken. Deshalb rufen wir dazu auf, sich rege zu beteiligen und dieser für unsere Szene wichtigen Leserwahl Nachdruck und Fortbestand zu verleihen.

Fremde Kategorien müssen übrigens nicht zwingend mitbewertet werden, falls sich das jemand nicht zutraut.

Alle wichtigen Informationen und die Abstimmkarte finden Sie im Eisenbahnmagazin 3/2021, das ab Monatsmitte Februar bei Ihrem Händler oder im Bahnhofsbuchhandel sowie ab Verlag verfügbar ist. Traditionell werden unter den Teilnehmern auch wieder viele ansprechende Preise verlost.



Titelabbildung: Alba Publikation / Geramond.

## AZL-Auslieferungen für den Januar 2021:

Die ALCO RS-3 erscheint diesen Monat mit drei verschiedenen Betriebsnummern in den attraktiven Farben der Burlington Northern (Art.-Nrn. 63311-1 bis -3) und zwei Mal in SSW-Gestaltung „Cotton Belt“ (63313-1 /-2).



Die ALCO RS-3 wirkt in den Farben der BN (Art.-Nr. 63311-2; Bild oben) sehr ansprechend. Die noch fast formneuen Kühlwagen tragen im Januar Farben und Anschriften für den Golden West Service (914834-1; Bild unten). Fotos: AZL / [Ztrack](#)

Die EMD GP38-2, das erste einst von AZL angebotene Modell, erscheint auf dem aktuellen Stand (mit neuem Fahrwerk) wieder für die Milwaukee Road (62511-4R) und die beliebte Union Pacific (62508-1R bis -4R) in begrenzter Auflage.

Der ergänzende Buchstabe an der Artikelnummer kennzeichnet, dass es sich um neu aufgerüstete Gehäuse der ersten Auflage handelt.

Die jüngst vorgestellten Kühlwagen R-70-20 erscheinen als zweite Version nun für die Golden West (VCY) als Vierer- (904804-1) und Zweierpackung (914834-1) sowie als Einzelwagen (914804-1).

Bekannter sind hingegen schon die Gunderson-MAXI-I-Containertragwagen, die nun wieder mit dem BNSF-Herald-Logo versehen, aber beladen mit Genstars-Containern, erscheinen (906509-1GE bis -4GE).

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

## Traurige Meldung zum Schluss:

Kurz vor Redaktionsschluss erreichte uns die traurige Nachricht, dass Graham Jones vom Z-Club GB, im Alter von 70 Jahren an den Folgen einer Covid-19-Erkrankung verstorben ist. Graham war der wichtigste „Aktivposten“ für unsere kleine Spur auf der britischen Insel.

Mit seinen Anlagen, die überwiegend nach englischen Vorbildern gebaut sind, und häufig im Eigenbau erstellten Modellen nahm er wiederholt auch in Deutschland an Messen und Ausstellungen teil – allen voran den zweijährlichen Treffen in Altenbeken. Damit war er auch dem hiesigen Publikum gut bekannt und von den Besuchern geschätzt.

Seitens der Redaktion fand am 22. Dezember 2020 der letzte Kontakt per E-Mail statt. Da erfreute sich Graham noch bester Gesundheit und berichtete auch stolz über seine beiden Enkelkinder, die er wie seinen Sohn Damian stolz als künftige Modellbahner vor sich sah.

Für uns ist es derzeit nicht zu begreifen, dass mit Graham ein so versierter, kompetenter und sympathischer Mensch, ein echter englischer Ehrenmann, so plötzlich von uns gegangen ist. Unsere Gedanken sind bei seiner Frau, seinem Sohn, seiner Schwiegertochter, Enkeln und allen Angehörigen.

Graham Jones wird für sie und uns nicht zu ersetzen sein. Wir verneigen uns vor ihm und seinem Lebenswerk und möchten uns an die schönen Stunden mit ihm erinnern.

**Bildnachtrag zum Neujahrsgruß:**

Jochen Brüggemann hängte seinen Grüßen und Wünschen an uns (siehe Seite 56 oben) noch das folgende Bildmotiv an, zu dem er Folgendes an Informationen mitschickte:

„50 622 durchfährt mit einem Foto-Güterzug Etzelwang am 28. Dezember 1985 im Rahmen der Abschlussveranstaltung zum Jubiläum ‚150 Jahre Deutsche Eisenbahn‘. Das Foto habe ich (...) selbst gemacht, bei nass-kaltem Winterwetter mit nassem Schnee (...).

Überhaupt war diese Veranstaltung von der DB hervorragend organisiert. Teilnehmer an der Veranstaltung (also Fahrgäste der Sonderzüge) konnten - sofern am Fotografieren interessiert - in einem Bahnhof vor Etzelwang aussteigen und mit zwei Bussen (und DB-Reiseleitung) nach Etzelwang vorausfahren.

Erst nachdem dort der Reiseleiter alle Fotografen so postiert hatte, dass keiner mehr von hinten sichtbar war (womit er anderen Fotografen im Wege bzw. im Bild hätte stehen können), gab der dem Fahrdienstleiter einen Wink, die Sonderzüge (die Personenzüge und den zusätzlichen Güterzug) nacheinander abzurufen. Herrlich, dieses Schneegestöber, wobei der nasse Schnee auch an den Loks haftete...!“

Seine Erinnerungen möchten wir an dieser Stelle gern mit allen Leserinnen und Lesern teilen.



Nicht mehr wiederholen lassen dürften sich Aufnahmen wie diese vom 28. Dezember 1985, als 50 622 mit einem Fotogüterzug im Schneegestöber einen kleinen Halt vor Bahnhof Etzelwang durchfährt. Die Kulisse ließe glatt vermuten, dass dieses Foto vor 1968 gefertigt wurde. Foto: Jochen Brüggemann

---

## 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: Stephan Fuchs, Torsten Schubert

Lizenzierte **Trainini Mitgliedergruppe** (<https://www.facebook.com/groups/1597746057122056/>): Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**)

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.