März 2016 12. Jahrgang • Ausgabe 128

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Zweite Chance für 05 003

Innenbeleuchtung für Dreiachser
Modellbahntage in Lahnstein

Vorwort

Joachim Ritter
Redakteur

Liebe Leserinnen und Leser,

große Ereignisse werfen ihre Schatten voraus – so verhält es sich auch mit dem 6. Internationalen Spur-Z-Wochenende, das am 16. und 17. April 2016 in Altenbeken stattfindet.

In der Nachbarschaft dieser Eisenbahnerstadt, genauer in Bad Driburg, befindet sich eine Modellbahnanlage, die mit vielen Besonderheiten glänzen kann. In unserem Bericht folgen wir dem Gleisverlauf von Ottbergen nach Bad Driburg.

Betreiber Karl Fischer öffnet übrigens außerhalb der regulären Zeiten für die Besucher des Spur-Z-Treffens zusätzlich am Freitag, den15. April 2016. Hier spielt sich realistischer Bahnverkehr so vorbildorientiert ab wie es eben möglich ist. Wir sind uns deshalb sicher: Ein Besuch dort lohnt sich auf jeden Fall.

Mit der Fine-Art-Lok 05 003 wagte sich Märklin auf das Gebiet der Kleinserienhersteller. Die erste Auslieferung war noch mit vielen Fehlern behaftet. Nun ist das Modell nach Rückruf und erfolgter Überarbeitung wieder auf dem Weg zurück an die Kunden.

Wir hatten es in der Ursprungsausführung bereits getestet und konnten es nun noch mal auf Herz und Nieren prüfen und vergleichen. Das Ergebnis ist erfreulich, vieles wurde gut gelöst. Aber es bleibt für möglich Nachfolger dieser Produktlinie noch Luft nach oben.

Ein DVD-Film über die uns Zetties sehr am Herzen liegende Moselstrecke offenbarte ebenfalls Licht und Schatten. Unsere Literaturrubrik hält aber auch noch ein echtes Sahnestück bereit. Unter dem Titel „Männer, Öl und Dampf“ erscheint die Wiederauflage eines die Dampfzeit atmenden Werkes. Es beinhaltet Bilder, die faszinieren, weil sie etwas zeigen, was wir sonst nicht oder zumindest kaum in dieser Dichte zu sehen bekommen - eine Empfehlung mit dickem Ausrufezeichen!

Eine noch recht neue Innenbeleuchtung von Mobatron haben wir eingebaut und beschreiben deren Verarbeitung. Dabei traten auch ein paar Verbesserungsideen zu Tage.

Die Modellbahntage in Lahnstein haben schon lange den Ruf einer erstklassigen Veranstaltung. Erstmals leisteten wir dem nun selbst Folge, denn immerhin drei Spur-Z-Anlagen waren dort vertreten. Aber auch ein Blick über den Tellerrand auf andere, ebenfalls sehr herausragende Modellbahnanlagen lohnte sich dort. Wir haben dort viel erlebt und gesehen. Gerne lassen wir Sie heute daran teilhaben.

Spannende Informationen versprechen auch unsere Kurzmeldungen wieder. Immerhin sind ja schon einige Neuheiten 2016 verschiedener Hersteller ausgeliefert worden. Damit spannen sie einen schönen Bogen zum erwähnten Treffen im April.

Genießen Sie die jetzt aufblühende Natur, die Sonnenstrahlen, das frische Grün und stehlen sie mit den Augen, was die Schöpfung uns tagtäglich an Realismus vor Augen hält, für ihre Modellbahnanlage. Vielleicht findet sich über die anstehenden Feiertage Gelegenheit, das Gesehene auf der eigenen Anlage umzusetzen? In diesem Sinne wünsche ich Ihnen nun im Namen der Redaktion und aller Helfer

frohe Ostern,

Joachim Ritter

Trainini®
Praxismagazin für Spurweite Z

Leitartikel

Vorwort **2**

Modell

Zweite Chance für die Stromlinienlok **4**

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Auf (drei) Achse(n) **10**

Literatur

Männer bei der Arbeit **16**
Zwischen Koblenz und Trier **18**

Impressionen

Lahnsteiner Modellbahntage 2016 ..... **20**
Von Ottbergen nach Bad Driburg **28**
Zetties und Trainini im Dialog **35**

Impressum **40**

Wir danken Peter Fingerhut und Jörg Erkel (1zu220-Shop) für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 21. März 2016

Titelbild:
Ob 05 003 im Ursprungszustand je einen Planzug gezogen hat, erscheint mehr als fraglich. Mangels Messwagen tut sie aber genau das im Modell. Unterwegs ist sie heute mit einem Reichsbahn-Schnellzug, der aus Wagen von Heckl Kleinserien gebildet wird.

Märklins 05 003 in der Nachbetrachtung

Zweite Chance für die Stromlinienlok

Die Auslieferung der Fine-Art-Lok 05 003 von Märklin Ende 2014 wirkte überhastet, denn diesem Modell fehlten wichtige Eigenschaften, die herstellerseitig explizit angekündigt waren und ihren Preis wesentlich mitrechtfertigen sollten. Einige Merkmale passten zudem nicht zu den Fotos des Musters, das für die Katalogaufnahmen Pate gestanden hatte. Rund ein Jahr nach ihrem Rückruf ist nun eine überarbeitete Lok da und wir haben genau hingesehen, was sich an ihr getan hat.

Bereits im **Trainini®** 12/2014 hatten wir Märklins Fine-Art-Modell der 05 003 (Art.-Nr. 88507) besprochen. Kurze Zeit nach unserem Test erfolgte ein Rückruf durch den Hersteller, um diese aus Messing gefertigte Lokomotive nachzubessern.

Die Stromliniendampflok 05 003 mit Stirnführerstand (Art.-Nr. 88507) ist zurück. Mit den besser passenden Schürzeneinsätzen und Bremsennachbildungen an den Vor- und Nachlaufdrehgestellen fallen gleich zwei Punkte auf, die eine Verbesserung erfahren haben.

Frei umschrieben ließe sich festhalten, dass dieses Modell, wie einst auch sein Vorbild, einem Umbau unterzogen werden musste. Um volle Anlagentauglichkeit zu erlangen, handelte es sich hier allerdings eher um kosmetische Nachbesserungen. Das große Vorbild wurde damals hingegen von einer Stromlinienlok mit Stirnführerstand zu einer Regeldampflok verwandelt.

In der Tat hatten auch wir zuvor einige Kritikpunkte gefunden, die das Aussehen des Modells oder fehlende Eigenschaften betrafen, die mit der Produktbeschreibung angekündigt waren. Das Fahrverhalten des Modells war dank Glockenankermotor gut und hat sich übrigens auch mit der Wiederauslieferung nicht verändert. Dasselbe gilt für die Beleuchtung der Stromlinienlok.

Beginnen wir unsere Nachbetrachtung im Bereich des Fahrwerks. Unverändert liegt der edel wirkenden Holzschachtel eine Steuerungsnachbildung als Ätzteil bei. Sie blieb einfarbig rot und hat keine blank abgesetzten Teile erhalten, wo sich beim Vorbild etwa der Kreuzkopf über die Gleitbahn bewegt. An diesem Teil sind je Längsseite zwei Sandfallrohre montiert, die etwas zurückversetzt sind und so die Radebene treffen.

Gravierend war bei der Erstauslieferung, dass die Schürzenblenden-Einsetzteile zu große Spalte gegen das umliegende Gehäuse aufwiesen und nicht das glatte Bild einer Stromlinienlok vermittelten. Diese Teile wurden neu gefertigt und weisen nun erheblich bessere Passgenauigkeit auf. Ihre Befestigung erfolgt nicht mehr am Drehgestell, sondern durch eine Verschraubung am Boden. Für den Anlagenbetrieb sind die Blendenteile unverändert abzunehmen.

Sind sie nicht montiert, fällt der Blick unweigerlich auf die beiden Drehgestelle, die Platz zum Ausschwenken brauchen. Kritisiert hatten wir an ihnen das Fehlen der angekündigten Bremsimitationen und Schienenräumer.

Die Bremsennachbildungen sind nun in Form geätzter Bleche am Vor- wie auch Nachlaufdrehgestell vorhanden. Sie lassen sich auch unterhalb der Schürzenkante ausmachen, wenn die Verkleidung für die Vitrinenaufstellung geschlossen gezeigt wird. Die angekündigten Schienenräumer suchen wir hingegen immer noch vergeblich.

Zur Eigenmontage an der Tenderrückseite liegen der Lok nun zwei Bremsschlauchnachbildungen bei. Deren Wirkung bleibt aber beschränkt, weil die Systemkupplung nicht abnehmbar ist und den Blick auf die feinen Teile teilweise verstellt. Zudem hätte die Kupplungsführung unauffälliger gelöst werden sollen.

Das Manko fehlender Bremsschlauchnachbildungen am Tender ist mit Überarbeiten des Modells behoben. An dessen Pufferbohle fanden wir zwei Bohrungen zur Aufnahme der nun beiliegenden Ätzteile, die vorbildgerecht schwarz lackiert sind. Ihre Montage erfordert hier etwas Feingefühl, da durch die Systemkupplung der Zugriff arg eingeschränkt wird.

Die optische Wirkung bleibt wegen der mächtigen „Hummerschere“ leider begrenzt. Vorteilhaft wäre es gewesen, wenn die Kupplung abnehmbar wäre und sich zusätzlich die Attrappe eines Kupplungshakens samt -eisens anbringen ließe. Stattdessen wird die Heckansicht auch immer noch vom oben aufragenden Stift der Kupplungsführung dominiert. Hat 05 003 einen Zug am Haken, spielt das glücklicherweise keine Rolle, und auch in der Vitrine fällt der Blick meist von der Seite aufs Modell.

Erwartungsgemäß gab es keine Änderungen an den Haltestangen des Führerstandsaufstiegs. Sie sind unverändert geblieben, wir hatten auf die Abweichung zum Vorbild bereits im ersten Testbericht hingewiesen.

Ohne gleich erkennbare Veränderungen bleiben auch die Gravuren des Gehäuses und die Scheiben des Stirnführerstands, die von einer im Bogen eingelegten Folie nachgebildet werden. Fast übersehen hätten wir jedoch, dass im Dunkel hinter den Scheiben nun die angekündigte Führerstandsnachbildung zu finden ist.

Sie ist wegen ihrer dunklen Farbe kaum auszumachen und wurde eher beiläufig auf einer mit Blitzlicht gemachten Aufnahme entdeckt.

Eine (abschaltbare) Innenbeleuchtung hätte hier helfen können, dieses gelungene Detail besser ins Blickfeld zu rücken. Ganz fehlerfrei erscheint sie uns allerdings nicht: Auf der Lokführerseite vermissen wir das Handrad der Steuerung direkt hinter dem Stirnfenster.

Am Stehkessel erkennen wir zwei Luftkanäle sowie die Hebel und Türaufhängung einer Marcotty-Feuertür – sie war Standard bei deutschen Einheitslokomotiven.

Die Luftkanäle sorgten beim Vorbild für eine Oberluftzufuhr und verhinderten Sauerstoffmangel bei bereits weitgehend zugesetztem Rost. Eben das kann bei einer kohlenstaubgefeuerten Lok aber nicht passieren, weshalb wir Zweifel an dieser Ausstattung haben.

Offene Fragen zur Farbgebung der 05 003

Ungeklärt bleibt, welche Farbe die Vorbildlok bei ihrer Auslieferung trug. Wolfgang Diener („Anstrich und Bezeichnung von Lokomotiven“, VG Bahn) gibt an, sie sei mit Rücksicht auf Verschmutzungen durch Kohlenstaub rotbraun lackiert gewesen.

Die eher weinrote Farbe des Modells habe demnach nur für die ersten drei Stromliniendampflokomotiven der Reichsbahn (01 193, 05 001 und 002) gegolten.

Das Absetzen der schwarzen Zierlinie sei oben und unten jeweils durch eine dünnere, gelbe oder weiße Linie erfolgt. Märklin hat sich hier für weiß entschieden.

Zudem sieht Wolfgang Diener die Lüftungsgitter an den Seiten durch eine dünne Linie in hellerem Farbton als dem der Verkleidung eingerahmt. Die Radreifen seien blank (wie beim Märklin-Modell) oder weiß lackiert gewesen.

Mangels Farbfotografien lassen sich diese Annahmen nicht abschließend be- oder wiederlegen. Hinzukommt, dass Aufnahmen damals häufig auch noch retuschiert wurden. Einen sicheren Beleg bleibt insofern auch der Autor selbst schuldig.

Die Führerstandseinrichtung wird nur bei gezielter Ausleuchtung von außen sichtbar. Zweifel bleiben, ob die Öffnung zur Feuerbüchse wirklich der Bauart Marcotty entsprach (zu sehen im Außenfenster des Bildausschnitts). Vergessen wurde auf jeden Fall das Handrad der Steuerung, das im Hauptbild auf der Lokführerseite ins Stirnfenster ragen müsste. Bildausschnitt: Jörg Erkel

Welchen Zweck die Feuertür erfüllen soll, erschließt sich uns erst recht nicht. Allenfalls ein Mannloch für erforderliche Arbeiten in der Feuerbüchse, wie das Schweißen von Deckenstehbolzen oder Arbeiten an

der Stehkesselrohrwand, erscheint uns denkbar. Geeignete Planunterlagen zum Abgleich sind uns leider aber nicht bekannt, weshalb wir hier auf die Recherchen des Herstellers vertrauen (müssen).

Ersatzlos verschwunden sind nun die entstellenden Kreuzschlitzschrauben, die bei jeder Kurvenfahrt sichtbar wurden und überhaupt nicht zu einem vorbildnahen Eindruck passten.

Für einen regelrechten Aufschrei der Kunden hatten zwei auffällige Kreuzschlitzschrauben gesorgt, die am Serienmodell unterhalb der Rauchkammer zwischen Lok und Tender den Rahmen „zierten“. Dies war weder vorbildgerecht noch schön und die Aufnahmen im Katalog ließen hier auch etwas Anderes erwarten.

So handelt es sich hier auch um den wichtigsten Punkt, an dem sich das Ergebnis der Nacharbeiten festmacht. Die das Gesamtbild erheblichen störenden Schraubenköpfe sind ersatzlos verschwunden und wie einst in den Produktabbildungen zu sehen, fällt der Blick nun auf die glatte Fläche des Rahmens – Schönheitsoperation geglückt. Warum dies nicht gleich so gemacht wurde, bleibt ein Geheimnis Märklins.

Unser letzter Kritikpunkt betraf den verstellbaren Lok-Tender-Abstand, der am einst ausgelieferten Modell entgegen der Beschreibung nicht festzustellen war. Stattdessen klaffte zwischen den beiden Fahrzeugteilen ein 4 mm breites Loch, das zwar problemlose Kurvenfahrten ermöglichte, aber dem Aussehen nicht förderlich war.

Die überarbeitete Deichsel dient auch jetzt noch der verdeckten Kabelführung von hinten nach vorn, kennt aber nun zwei Einstellmöglichkeiten für den Tenderabstand. Neben dem anlagentauglichen Spalt ist damit auch eine weitere Einstellung wählbar, die den Abstand um rund 3 mm verkürzt und so den Vorbildeindruck gelungen wiederzugeben hilft.

So kommen wir heute zu folgendem Fazit: Märklin fischt mit der Stromliniendampflok 05 003 erstmals im Becken der Kleinserienhersteller. Ausgewählt haben die Göppinger eine einst mit großen Erwartungen versehene Maschine, die beim Vorbild bitter enttäuschte und grundlegend umgebaut werden musste.

Der Blick auf die Unterseite des Fahrwerks offenbart die Montageart der Bremsnachbildungen an den Drehgestellen und die längenverstellbare Kupplungsmöglichkeit der Tenderdeichsel (zweites Schraubloch). Der Schalter für das obere Spitzenlicht sitzt unverändert unter der zweiten Tenderachse – im Bild leider kaum sichtbar. Als ungünstig im Betrieb könnte sich das nach unten offene Getriebe erweisen, weil darüber Schmutz hineingelangen könnte.

Und auch das Modell kam um Nachbesserungen nicht herum. Doch diese Aufgabe wurde insgesamt gut gelöst, obwohl einige wenige Details irritieren (Marcotty-Feuertür) oder fehlen (Schienenräumer). Bei einem Modell dieser Preisklasse, das selbst im Kleinserienmarkt ein gehobenes Niveau besetzen soll, dürfen solche Fragen nicht unter den Tisch fallen.

Zu bedenken ist zudem auch, dass eine Stromlinienlok mit vergleichbar glatten Oberflächen weniger Herstellungsaufwand generieren wird als eine Dampflok, bei der die komplette Kesselausrüstung einzeln gefertigt und angesetzt werden muss. Eine elegantere Lösung hätten wir uns besonders im Bereich der tenderseitigen Kupplung erhofft.

Bei Beleuchtung und Fahreigenschaften macht der 05 003 aber niemand etwas vor. Die Lokomotive fährt dank Glockenankermotor ruhig und gleichmäßig. Ihr hohes Eigengewicht sorgt dafür, dass sie ihre Kraft zudem auf auf die Schienen zu bringen vermag. So sollte ihr kein Leben in der Vitrine beschert sein, auch wenn es wenig passendes Wagenmaterial für sie gibt.

Sollte Märklin diese Produktlinie fortsetzen, sind wir gespannt auf die zukünftig ausgewählten Vorbilder. Es bietet sich hier ja förmlich an, Modelle zu schaffen, für die sich mangels möglicher Varianten keine Gussformen lohnen. Paart sich eine gute Auswahl mit Lerneffekten aus diesem Premierenmodell dürfen wir gespannt sein.

Herstellerseiten:
http://www.maerklin.de

Eisenbahnmuseum Dieringhausen

Einzigartig in Europa

Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

10.04.2016, 05.05.2016, 29.05.2016,
03.07.2016, 24.07.2016, 04.09.2016
25.09.2016, 16.10.2016, 30.10.2016

jeweils von ca. 10:00 Uhr – ca. 17:00 Uhr

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Mobatron-Beleuchtung
Auf (drei) Achse(n)

Der Schweizer Anbieter Mobatron hat sein Angebot an Waggoninnenbeleuchtungen inzwischen erweitert. Zur Auswahl stehen nun auch zwei Beleuchtungslösungen für die dreiachsigen Personenwagen von Märklin. Wie ihre Vorgänger für die langen Reisezugwagen arbeiten auch sie batteriegestützt. Anhand eines Umbauwagens beschreiben wir den Einbau und unterbreiten dazu auch einige Vorschläge an den Hersteller.

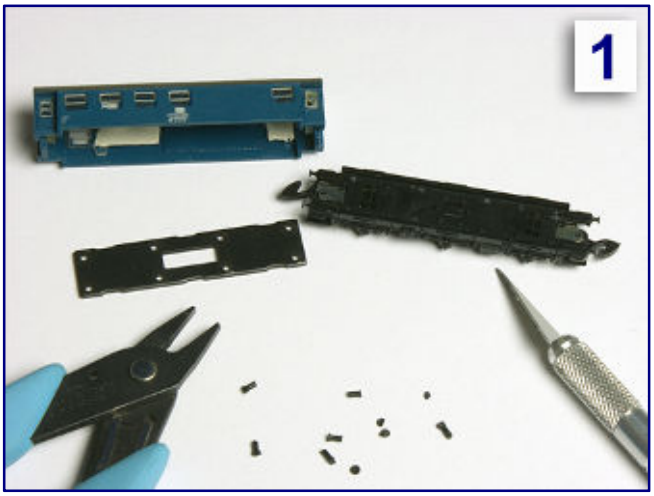
Schon seit einiger Zeit bietet Mobatron auch Innenbeleuchtungen für die dreiachsigen Personenwagen von Märklin an. Da es sowohl bei den preußischen Abteilwagen als auch den DB-Umbauwagen um ältere Typen handelt, hat sich der Schweizer Anbieter auf drei gelbe Leuchtdioden als Lichtquelle festgelegt.

Das Gaslicht der einstigen Länderbahnen trifft diese Farbe sehr gut, zu den Umbauwagen passt sie nur bedingt. Hier sollte eventuell über eine kaltweiß leuchtende Version nachgedacht werden, die Leuchtstoffröhren wiederzugeben vermag. Dies setzt freilich voraus, dass es überhaupt einen ausreichendend großen Markt dafür gibt.

Zur Auswahl stehen wieder zwei Ausführungen: eine mit reiner Innenbeleuchtung (Art.-Nr. WBL-Z-F-3GB) sowie eine zweite (WBL-Z-F-3GB-2R), die zusätzlich auch zwei rote Schlusslichter zu beleuchten vermag.

Ein Beleuchtungssatz von Mobatron und ein dreiachsiger Personenwagen sind erforderlich, um unseren Vorschlag nachzubauen. Wir haben uns für einen Umbauwagen und die Wagenbeleuchtung mit Schlusslichtfunktion entschieden.

Gemeinsam haben beide Ausführungen, dass sie im Spannungsbereich von 1 bis 16 Volt im Analogbetrieb flackerfrei mit voller Lichtintensität arbeiten, Stützspannung von einer (austauschbaren) Knopfzelle erhalten und eine Nachleuchtdauer von bis zu 75 Sekunden bieten.



Vorbereiten des Waggonfahrwerks:
Das Fahrwerk wird vom Wagenkasten getrennt, damit die Schmelzzapfen vom Beschwerungsblech abgetrennt werden können. Es wird entnommen und ist nach dem Umbau entbehrlich (Schritt 1).

Im Wagenboden werden alle Unebenheiten mit Skalpell und Reibahle beseitigt (Schritt 2). Passende Werkzeuge hatte Faller in den Neuheiten 2015. Die Öffnung über der seitverschiebbaren Mittelachse wird mit einem Stück Isolierband abgedeckt (im Bild zur besseren Erkennbarkeit weiß).

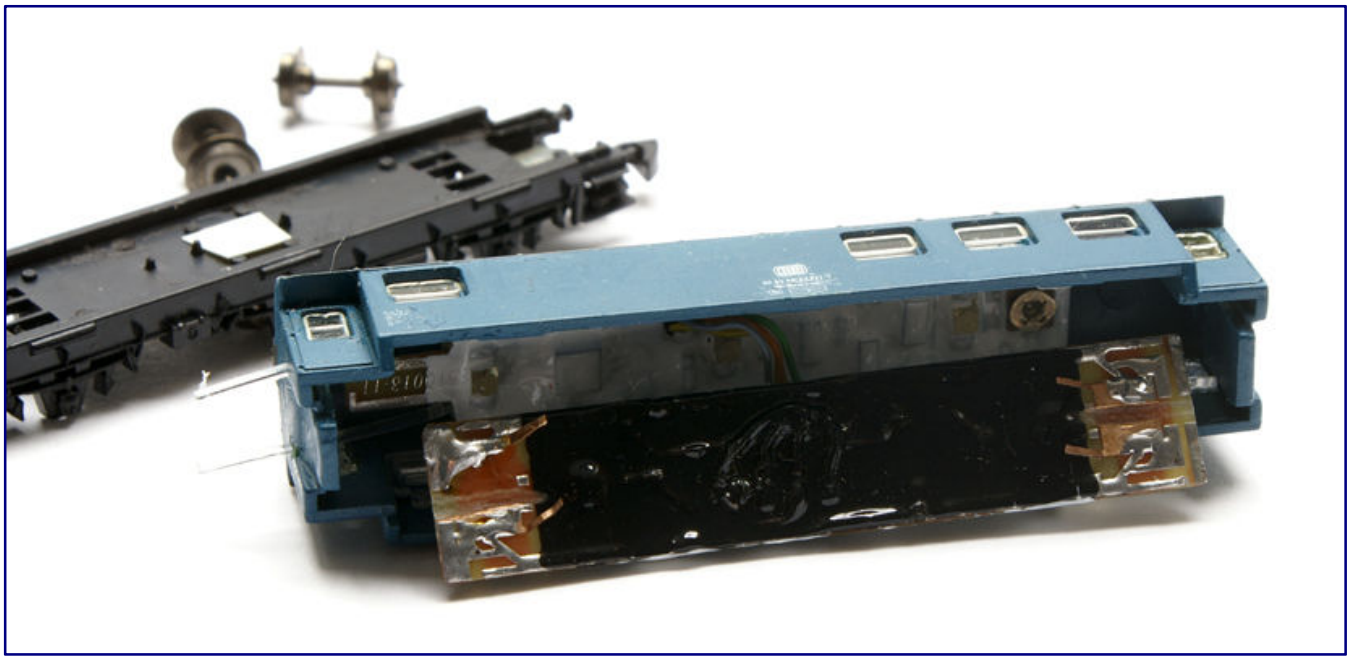
Nachdem anhand eines Vorbildfotos die korrekte Position der Zugschlusslaternen bestimmt ist, werden mit dem Handbohrer zwei Löcher mit Durchmesser von 0,7 mm gebohrt (Schritt 3). Die Lichtleiter von der Platine werden später von innen nach außen durchgeführt.

Ungewohnt erscheint, dass für den Einbau am preußischen Abteilwagen, die durchgehenden Trittbretter abgeschnitten (und später wieder befestigt) werden sollen. Zu diesem Schritt waren wir nicht bereit, weshalb wir auf einen dreiachsigen Umbauwagen ausgewichen sind. Dieser würde prinzipiell auch die Ausstattung mit dem Schlusslicht erleichtern, denn sie waren beim Vorbild integriert.

Weil wir aber einen ozeanblauen Bautruppführerwagen 407 zum Vorbild genommen haben, war unser Modell auch dessen bereits beraubt: Nach der Vorlage aus der Märklin-Wagenpackung 8776 aus den Jahren 1991 bis 1997 haben wir vor vielen Jahren diesen Waggon nachgebaut, es aber nicht bei einer einfachen Farbvariante des 2.-Klasse-Wagens belassen. Die neuen Anschriften lieferte damals Kuswa Modellbau als Schiebebilder zu.

Im ersten Schritt galt es nun herauszufinden, wo die stirnseitigen Signalhalter bei den bis heute als Bahndienstwagen eingesetzten Exemplaren zu finden sind. Dazu bedurfte es nicht des konkreten Vorbilds, sondern eines beliebigen Waggons auf gleicher Basis.

Anhand dieser Information ließen sich schon mal die Bohrlöcher anbringen, ihr Durchmesser bestimmt sich durch den der Lichtleiter (0,7 mm). Für diesen Schritt sollten Chassis und Aufbau schon mal getrennt werden.



Die obere Platine mit den Leuchtdioden und dem Helligkeitsregler ist eingeklebt. Bevor die untere Platine auf das Fahrwerk gesetzt werden kann, müssen noch die Radschleifer abgespreizt werden (Bild oben). Der Schleifer links oben musste in unserem Fall durch einen Federbronzeblechstreifen ersetzt werden.

Bevor Fahrwerk und Aufbau wieder zusammengefügt werden, sind noch die beiden Knopfzellen einzusetzen (Bild unten). Der Pluspol der Batterien zeigt dabei nach oben (siehe links). Aus dem Foto lässt sich erahnen, dass das Verbindungskabel zwischen den beiden Platinen zu kurz geraten ist und dies zu Behinderungen beim Umbau führt.

Als nächstes galt es, vorbildgetreue Schlusslaternen zu schaffen, wie sie bei der Bundesbahn petroleumbeleuchtet im Einsatz waren und heute so manchen Hobbyraum zieren. Nach dem Vorbild von Götz Guddas sind dafür zwei Polystyrolprofile zusammenzusetzen: eines mit quadratischem Querschnitt als Lampenkörper, oben angesetzt ein dünneres Rundprofil als Abzug. Passendes Material bietet Evergreen an, das in Deutschland von Faller vertrieben wird.

Anstelle der Glasscheiben wird für den Lichtleiter auch hier die Bohrung quer durch den Lampenkörper getrieben, anschließend folgen die schwarze Lackierung und das weiß-rote Rautenmuster (Tagessignal) der Seiten. Dieses Muster lässt sich fein mit dem Pinsel ziehen oder mit der Hilfe eines individuell gefertigten Stempels anbringen.

Weiter geht es anschließend mit den Mobatron-Teilen. Das Bodenblech wird aus dem Waggon entfernt, seine Funktion übernimmt später das Gewicht der eingesetzten Platine. Das Loch über der Halterung für die seitenverschiebbare Mittelachse soll laut Hersteller mit Isolierband abgeklebt werden.

Um genau bestimmen zu können, wie weit die Lichtleiter einzukürzen sind, werden die Schlusslaternen probeweise mit großer Vorsicht aufgeschoben. Erst nach dem passenden Ablängen werden sie mit wenig Plastikkleber fixiert.

Das LED-Modul (Oberteil) wird anschließend in den Wagenkasten gelegt und dort eingeklebt (doppelseitiges Klebeband oder geeigneter Klebstoff).

Während des Einbauvorgangs sind die Lichtleiter ohne Knicken durch die Schlusslichtbohrungen nach draußen zu führen.

Die Fenstereinsätze brauchten in unserem Fall nicht entnommen zu werden – wegen der Umbaumaßnahmen am Waggon wäre das auch ein Problem geworden.

Das Kürzen der Lichtleiter gemäß Anleitung überspringen wir jetzt, da wir ja später noch die Zugschlusslaternen ansetzen werden. Für uns geht es also an der Bodenplatine weiter. Hier sind die Achsschleifer nun im rechten Winkel nach unten zu biegen, damit sie beim Aufsetzen des Kastens auf das Fahrwerk durch die Öffnungen zu den Achsen gelangen.

Als gute Idee erwies es sich, mit einem roten Edding 780 das Ende des Lichtleiters auf der Laterne zu kolorieren. So wirkt das Signal auch in ausgeschaltetem Zustand sehr vorbildgerecht.

Dort müssen sie später noch durch vorsichtiges Nachbiegen in Kontakt mit den Radnaben, nicht den Achsen, gebracht werden. Bei der Mobatron-Lösung werden also anders als bei den meisten Anbietern je Achse Plus- und Minus-Pol abgenommen.

Zuvor ist jedoch sicherzustellen, dass die Platine richtig herum eingesetzt ist, denn die beiden Enden unterscheiden sich, die Platine ist nicht symmetrisch, was dem Aufbau der Preußenwagen geschuldet ist. Hier empfehlen wir auf jeden Fall ein gründliches Studium der Anleitung!

Zur Befestigung empfiehlt der Hersteller vier Tropfen Sekundenklebern an den äußeren Ecken der unteren Platine. Dieser Vorschlag begeisterte uns wegen zu erwartender Ausdünstungen und Schleier an den Innenseiten der Fenster nicht. Als Alternative empfiehlt sich hier Uhu Kraft oder wieder das doppelseitige Klebeband, das bereits im Dach zum Einsatz kam.

Unser Abschlussbild gibt einen Eindruck von der Wirkung der eingebauten Innenbeleuchtung. Durch die nicht abgedeckten Fenster des Bautruppführerwagens scheint ein gelbes Licht, am Waggonende strahlen die Schlusslaternen in einem kräftigen Rot.

Passt alles, sind wir fast fertig und es erfolgt eine Funktionskontrolle nach Einsetzen der Knopfzellen (Stützbatterien). Deren Pluspol zeigt dabei nach oben in Richtung Dach. Die gewünschte Helligkeit lässt sich mit einer Kreuzschlitzschraube am Oberteil der Platine einstellen, bevor der Waggon endgültig wieder zusammengebaut wird.

Unser letzter Bauschritt betrifft die Zugschlusslaternen am äußeren Wagenende: Wir nehmen Maß, um den Lichtleiter bündig zur Laternenkante abzuschneiden und fädeln dann die winzigen Nachbildungen endgültig auf den transparenten Rundstab auf. Dauerhaften Halt verschaffen wir ihm mit einem winzigen Tropfen Uhu Plast flüssig, der mit Hilfe einer Zahnstocherspitze rundherum verteilt wird. Ein roter Tupfer aus einem Edding 780 auf die Enden des Lichtleiters sorgt für ein klares Signal auch ohne Beleuchtung.

Auf ein Problem wollen wir abschließend noch hinweisen, welches wir zu meistern hatten. Vielleicht ergibt sich daraus für den Hersteller noch eine Möglichkeit der Verbesserung: Das feste Verbindungskabel

zwischen Ober- und Unterteil der Platine ist sehr kurz, weil es sich am (knappen) Abstand zwischen den beiden Einbauorten orientiert.

Das schränkt beim Arbeiten am Waggon aber den verfügbaren Raum erheblich ein, besonders beim Einfädeln der Lichtleiter in die Bohrlöcher ist die untere Platine dann schnell im Weg. In unserem Fall führte das zu einem Verbiegen der Radkontakte. Ein betroffenes Exemplar ließ sich nicht mehr richten und brach ab.

So waren wir kurzerhand gezwungen, aus einem Federbronzeblech von Albion Alloys (Bezugsquelle: Modellbaufarben.de) selbst Ersatz zu schneiden und auf die Platine aufzulöten. Glücklicherweise bereitete das keine Probleme, Mobatron hatte für den Fall des Scheiterns Ersatz angeboten.

Unser Verbesserungsvorschlag für diese Beleuchtungslösung lautet daher, das Kabel um ein bis zwei Zentimeter zu verlängern oder aber, was wir für besser halten, eine trennbare Verbindung durch einen einfachen Stecker zu schaffen. Dann würde kein Kabelwust hinter den Fensterscheiben sichtbar und das empfindliche Teil ließe sich geschützt beiseitelegen!

Beleuchtungshersteller:
http://www.mobatron.ch

Bezugsquellen für übriges Material:
http://www.edding.com/de/
http://www.faller.de
http://www.kuswa.de
http://www.maerklin.de
http://www.uhu.com/de

http://www.modellbaufarben.de
(10% **Trainini**®-Leserrabatt nutzen: Im Freitext das Stichwort **Trainini** nennen!)

Hinter den Kulissen der DB
Männer bei der Arbeit

Unter den Dampflokfotografen der Siebziger nimmt der 2014 in Essen verstorbene Wolfgang Staiger eine besondere Rolle ein. Er zeigte Maschinen und Männer aus der Perspektive von Bundesbahnbediensteten. Eines seiner bekanntesten und besten Werke wurde nun bei Transpress wiederaufgelegt. Dies ist vielleicht die letzte Chance, einen wirklichen einmaligen Titel in den persönlichen Bestand zu übernehmen.

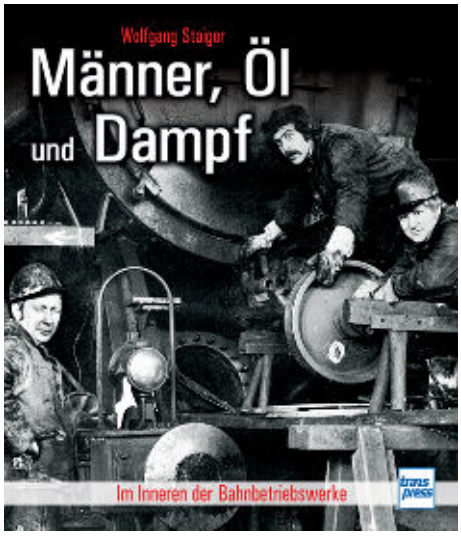
Wolfgang Staiger
Männer, Öl und Dampf
Im Inneren der Bahnbetriebswerke

Transpress Verlag
Stuttgart 2016

Gebundenes Buch
Format 23 x 26,5 cm
128 Seiten mit 118 Schwarzweißaufnahmen und 1 Zeichnung

ISBN 978-3-613-71521-9
Best.-Nr. 581528
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Beim heute vorzustellenden Buch handelt es sich um eine Wiederauflage des 1979 erstmals beim Verlag Franckh-Kosmos erschienenen Titels „Im Dampflokschuppen und vor Zügen: Lokbaureihe 043,044 in Gelsenkirchen, Emden und Rheine“. Immer wurde dieses lange vergriffene Werk nachgefragt, weshalb Transpress sich zu dieser Lizenzausgabe entschieden hat.

Gleiches gilt vermutlich auch für das Vorgängerbuch „Endstation Rheine“ von 1976, veröffentlicht durch denselben Verlag. Es gibt vermutlich keinen Dampflokführer, der auf der Emslandstrecke gefahren ist und sich dieses Werk damals nicht selbst ins Regal gelegt hat.

Wolfgang Staiger hatte ein einmaliges Andenken an eine zu Ende gegangene Epoche geschaffen, das auch für den Rezensenten über einen befreundeten Lokführer der erste Kontakt mit der Fachliteratur war. Die Wiedergabequalität einiger Bilder war stellenweise eher dürftig, was auch dort eine zeitgemäße Neuauflage sinnvoll erscheinen lässt.

Mit dem Folgetitel machte der Autor und Berufsfotograf all das vergessen und wir freuen uns für jeden, der nach fast vierzig Jahren dank Transpress nun eine Lücke in seinem Buchbestand schließen kann.

Interessenten sollten sich von neuem Titel und damit verbunden neuer ISBN aber nicht irritieren lassen: Wer bereits das Ursprungswerk in seiner Bibliothek hat, braucht es nicht, denn Fotos und Texte wurden unverändert übernommen. Das schließt die alte Rechtschreibung von 1979 ebenso ein wie die Bildabfolgen.

Als ein großer Teil der Bilder für „Männer, Öl und Dampf“ im Jahre 1977 entstand, war Wolfgang Staiger wieder ein Zuschauer bei der Deutschen Bundesbahn. Das Einsatzgebiet der letzten Dampflokomotiven der drei behandelten Betriebswerke war längst klein und bescheiden geworden. Trotzdem blieben diese Maschinen ein faszinierendes Stück Technik.

Wie kein anderer verstand es der Autor jedoch, auch die Männer gekonnt in Szene zu setzen, die täglich mit oder an diesen Maschinen arbeiteten. Genau das hebt dieses Buch von denen anderer Fotografen so angenehm ab. Hier sind auch nicht immer zwingend komplette Dampflokomotiven zu sehen.

Es bot sich quasi an, die Baugruppen einer Dampflok und ihre Versorgung im Bw auf diese Weise zu dokumentieren. Die gut wiedergegebenen Schwarzweißaufnahmen veranschaulichen Größe und Gewicht der Teile einer Dampflok und machen deutlich, welch körperlich anstrengende Arbeit hier zu leisten war. Bereits das für den Titel ausgewählte Bild macht das sehr gut deutlich.

Die gut verständlichen Begleittexte erklären, welche Tätigkeiten nach festen Fristen oder bei Bedarf durchzuführen waren und wie sie vonstattengingen. Ebenso finden sich klare Hinweise auf Besonderheiten oder Schwierigkeiten, die das Personal zu meistern hatte.

Während seiner monatelangen Tätigkeit als Aushilfsheizer im Bahnbetriebswerk Rheine nutzte Wolfgang Staiger 1974 die Möglichkeit, die Dampflokomotiven und die Männer, die sie bedienten, ganz aus der Nähe kennenzulernen. Zweifellos hat ihm dies stets geholfen, einmalige Fotos zu fertigen, auf denen die Lokomotiven aus der Perspektive von Lok- und Werkstattpersonal zu sehen sind.

Daher gehörte Wolfgang Staiger zu den ganz großen Autoren der ausgehenden Dampflokzeit in Deutschland. Den Bildern ist die Schule anzusehen, die er genoss: Er studierte Fotografie an der Folkwangschule in Essen und war einer der letzten Schüler von Otto Steinert. Reduzierte Tonwerte und harte Kontraste prägten daher viele seiner Aufnahmen.

Seine Leica hat ihn stets begleitet, wenn er zur Finanzierung seines Studiums eine Dampflok bestieg. Am 23. Mai 2014 verstarb der gebürtige Stuttgarter, der mit dem Rezensenten persönlich bekannt war, völlig überraschend in seiner Essener Wohnung. Neue Bücher mit unveröffentlichtem Material sind nicht mehr zu erwarten.

Dennoch handelt es sich nicht um hinreichend bekannte Fotos, die mehr oder weniger regelmäßig zum Bebildern von Eisenbahnmagazinen herangezogen worden wären. Daher sehen wir auch einen großen Käuferkreis für dieses wiederaufgelegte Buch, das von vielen Kennern vermisst wurde und auch antiquarisch nur sehr schwer zu bekommen war.

Trotz geänderten Buchformats wurden die Aufnahmen im Zuschnitt meist nicht geändert und auch die Abbildungsgröße haben die Verantwortlichen belassen. So bewahrt sich der Titel auch die Stimmung des Originals. Nur in ganz wenigen Fällen wurden Fotos beschnitten. Wir haben aber nur einen einzigen Fall gefunden, bei dem besser ein Stück Himmel statt das Gleisfeld vor der abgelichteten Lok beschnitten worden wäre.

Für das Buch sprechen auch die gute Wiedergabequalität der Aufnahmen sowie der bestechend günstige Preis, mit dem kein Antiquariatsexemplar mithalten kann. Liebhaber von Dampflokaufnahmen sollten daher nicht warten, bis es auch dieses Mal wieder ausverkauft sein wird.

Verlagsseiten:
http://www.transpress.de

Von Koblenz bis Trier
Einseitige Moselstrecke

Ein neuer Film aus dem EK-Verlag widmet sich mit der Moselbahn einer der schönsten Strecken Deutschlands. Für Zetties nimmt sie wegen der regionalen „Verbundenheit“ mit dem Weinstädtchen Zell traditionell eine besondere Bedeutung ein. Das hat unsere Neugier geweckt, weshalb wir uns das Video angesehen haben. Unsere Eindrücke teilen wir nun mit den Lesern.

CFT Video Berlin
Streckenportrait Moselstrecke
Mit den Verkehrsknoten Trier und Koblenz

EK-Verlag GmbH
Freiburg im Breisgau 2015

DVD-Video
Bildformat 16:9
Tonformat Dolby-Digital 2.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 58 Min.

Best.-Nr. 8323
Preis 19,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Ein Streckenportrait der Moselbahn vom Ausgangspunkt Koblenz bis nach Trier verspricht der Titel der DVD, die wir heute rezensieren. Die Erwartungen an dieses Werk sind hoch, denn die Erfahrungen mit Vorgängern vom selben Produzenten und dem EK-Verlag als Anbieter versprechen einiges.

Nach einer Einleitung über den gegenwärtigen Nahverkehr und einem kurzen Portrait von Trier in Schwarzweißaufnahmen (inkl. historischer Straßenbahn) geht es dann los: Ausgehend vom Deutschen Eck, dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal am Zusammenfluss von Rhein und Mosel, scheint sich der Film moselaufwärts in Richtung Trier vorarbeiten zu wollen.

Anhand eines Blicks auf die Karte wird verdeutlicht, wo und wie die Streckenführung der Eisenbahn heute vom windungsreichen Flusslauf abweicht. Das war nicht immer so, denn die alte Moseltalbahn folgte jeder Biegung des wichtigen Schifffahrtweges, verrät der Sprecher.

Das war es dann aber auch schon mit der Geschichte einer Eisenbahnstrecke, die inzwischen fast schon auf eine 140-jährige Geschichte zurückblicken kann. Mit keinem Wort wird behandelt, wie es überhaupt zum Bau dieser Verbindung kam: Wie bei der Festung Ehrenbreitstein gegenüber der Moselmündung, von der die Aufnahmen am Filmanfang gefertigt wurden, waren militärische Gründe ausschlaggebend.

Als eine von vielen Kanonenbahnen Deutschlands sollte sie sicherstellen, dass Geschütze und Truppen schnell an die Grenze verlegt werden können, um den „Erbfeind“ Frankreich abwehren zu können. Mit dem Kontrast des grenzüberschreitenden Personen- und Güterverkehrs in einem vereinten Europa hätte sich hier ein interessanter Spannungsbogen ergeben, der nicht genutzt wurde.

Das erklärt vielleicht auch, warum die Stammlokomotive für den Betrieb nach Frankreich und Luxemburg, die Baureihe 181^2, nur eine kleine Nebenrolle in diesem Film spielt – übrigens ausschließlich in Aufnahmen verkehrsroter Exemplare und der blauen 181 206-4 aus den letzten Betriebsjahren.

Tatsächlich aber prägte eben diese Baureihe fast vierzig Jahre lang den Betrieb auf der Moselbahn wie keine andere.

Knapp zwölf Minuten dauert es, bis historische Eisenbahnaufnahmen herangezogen werden. Diese zeigen Jumbos der Baureihe 044 im schweren Güterverkehr, darunter einem Kohlezug in Richtung Trier. Kurz gewürdigt werden auch die Baureihe 001 mit Neu- und Altbaukessel sowie die Baureihe 50. Ein Blick ins Bw Ehrang bei Trier dient dem Schwenk zum heute aufgegebenen Areal.

Keine zehn Minuten betragen die Anteile des historischen Filmmaterials, zu dem auch Ausschnitte aus einem Bundesbahn-Werbefilm zur elektrischen Traktionsumstellung in den Siebzigern gehören. Darin erfahren wir wenigstens, warum die Elektrifizierung so wichtig und dringend war.

Insgesamt wird hier eine Chance vertan, die Geschichte strukturiert aufzuarbeiten und gleichzeitig die wichtigen Streckenpunkte und Orte entlang der Verbindung zu behandeln. Immer wieder tauchen die bekanntesten Punkte in Form der Doppelstockbrücke von Bullay, dem Pündericher Hangviadukt und auch des Kaiser-Wilhelm-Tunnels auf – die Sprünge erscheinen aber willkürlich.

Wer die Strecke nicht schon kennt, wird auch nachher keine gezielte Vorstellung von ihr haben. Gleichwohl sind die gezeigten Aufnahmen sehenswert und interessant: So wird der noch recht junge und einmalige Verkehr mit aus Stadler-Triebzügen der CFL und DB gebildeten Doppeleinheiten recht ausführlich betrachtet.

Nur wenige Jahre zuvor waren dort andere, ebenfalls bekannte Triebzüge unterwegs. Ein Abstecher mit der Baureihe 628 nach Traben-Trarbach portraitiert eine kurze und reizvolle Stichstrecke, bevor kurz auf den Regioshuttle Baureihe 650 als Nachfolger verwiesen wird.

Einen weiteren Themenschwerpunkt bildet der moderne Montanverkehr ins Saarland, auf die Einstellung der Fernzüge wird im Zusammenhang mit der Baureihe 181^2 kurz verwiesen. Zum Ende des Films ziehen die Macher mit Plandampfaufnahmen (Baureihen 01, 01^5, 01^{10} und 03) und Nostalgieverkehr im Jubiläumsjahr 2010 einen As aus dem Ärmel. Doch auch das gereicht dem Video nur noch zu einem mittelmäßigen Filmdokument.

Zu sehen sind so neben den genannten „Statisten“ vor allem die Baureihen 103, 110, 140, 143, 151, 185 und 189 sowie die Triebzüge 425/426 und „Hamsterbacken“ 440. Unser zusammenfassendes Fazit ist nicht schlecht, aber eben auch nicht überragend: Der Schwerpunkt wurde auf den modernen Verkehr gelegt, was prinzipiell nicht zu beanstanden ist.

Dem Anspruch eines Streckenportraits wird der Film aber leider nicht gerecht, denn dafür kommt die geschichtliche Würdigung der Moselbahn eindeutig zu kurz. Der Streckenverlauf im Sinne einer Abfolge markanter Punkte und Orte wird dem Zuschauer nur anhand der am Beginn gezeigten Karte deutlich. Der inhaltliche Schwerpunkt liegt fast ausschließlich auf der Gegenwart und dem heute dort verkehrenden Rollmaterial.

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

Kreativentreff auf höchstem Niveau

Lahnsteiner Modellbahntage 2016

Ein kleiner Modellbahnverein, nur sieben Kilometer südlich von Koblenz, schafft es Jahr für Jahr, eine Auswahl der besten europäischen Modellbahner zu sich zu holen und eine Ausstellung zu bieten, die ihresgleichen sucht. Dieses Mal waren auch wir vor Ort, um eigene Eindrücke einzufangen, die Stimmung vor Ort zu genießen und interessante Gespräche zu führen. Unser Bericht soll Lust machen, diese Veranstaltung, die nahezu alle Spurweiten abdeckt, selbst einmal zu besuchen.

Von Holger Späing. Seit einigen Jahren wirbt der MEC Lahnstein-Koblenz für die Internationalen Lahnsteiner Modellbahntage regelmäßig (und kostenlos) auch in unserem Magazin. Einige Zetties haben dort, wo die Lahn in den Rhein fließt, bereits ausgestellt. Sie waren begeistert von der Qualität des Gezeigten, der guten Betreuung vor Ort wie auch dem herzlichen Kontakt der Aussteller untereinander wie auch zum Verein.

Das hat mich als Verfasser angespornt, zur 14. Auflage am 13. und 14. Februar 2016 einmal persönlich vorbeizuschauen und mir eigene Eindrücke zu verschaffen.

Schnell stellte ich fest, dass hier niemand zu viel versprochen hatte. Ich reiste quasi „im Gepäck“ von Dirk Kuhlmann, der seine neue Anlage „Kniephaven“ erstmals der Öffentlichkeit präsentieren wollte.

Da sich der zeitliche Aufwand für Fotos absehbar in Grenzen halten würde, freute ich mich über die Gelegenheit, als Betreuer der Anlage zu fungieren und auf ihr ordentlich Betrieb machen zu können.

Und schließlich gab es da auch noch ein Testmodell, das erst seine Einfahrzeit zu absolvieren hatte…

Schon der Aufbau am Freitagnachmittag erwies sich als sehr angenehm. Nette Gespräche, Wiedersehensfreude und eine durchweg gute Stimmung ließen die Zeit wie im Fluge vergehen.

Im Anschluss trafen sich die ideellen Aussteller im Vereinsheim zu einer deftigen Brotzeit, bei der sich viele neue Bekanntschaften über Spurweiten hinweg ergaben. Schon dieses Treffen unterstrich die einmalig freundschaftliche Atmosphäre ein weiteres Mal.

Die Spur-Z-Anlagen erfreuten sich in Lahnstein immer eines großen Besucherzustroms. Dabei wurde viel fotografiert (Bild oben) und gern mit den Anlagenerbauern gefachsimpelt (Bild unten).

Nach einer – gefühlt viel zu kurzen – Nachtruhe ging es mit dem ersten Ausstellungstag weiter. In Scharen strömten die neugierigen Besucher in die Stadthalle und ich fragte mich, wie groß das Einzugsgebiet dieser Veranstaltung wohl sein müsse. Glücklicherweise verteilten sich die Menschen auf der großen Fläche, so dass es wenigstens nicht allzu bedrängt zuging.

Für die drei in unmittelbarer räumlicher Nähe platzierten Spur-Z-Anlagen kann ich dennoch attestieren, dass im Gang zwischen ihnen die meiste Zeit kein Durchkommen war.

Sie wurden beim Publikum als vollwertig akzeptiert und sehr ausgiebig in allen Details beobachtet. Die durchschnittliche Verweildauer dürfte sich durchaus in Richtung einer Viertelstunde bewegt haben.

Die Anlage „Pabrik Gula Jairuba“ von Diger Rossel orientierte sich an Motiven aus Indonesien. Typisch für die Zuckerrohrbahn waren unter anderem die vielen Affen, die überall in den Bäumen sitzen.

Dies ist keinesfalls selbstverständlich, wenn wir bedenken, dass mit den drei Siegeranlagen der letzten Messe OnTraxs in Utrecht (Niederlande) auch ausgesprochene Schwergewichte zugegen waren.

Patrice Hamm zeigte in der Baugröße H0e typische Straßenmotive aus dem Elsass. Die vielen Details in den schmucken Dörfern luden dazu ein, nach Kleinigkeiten und feinen Szenen zu suchen.

Einige der in Lahnstein gezeigten Anlagen größerer Spurweiten seien an dieser Stelle kurz vorgestellt, da sie den Anspruch der Ausstellung unterstreichen und mir als repräsentativer Querschnitt der Motivvielfalt geeignet erscheinen.

Ilona und Bernd Rüger haben die sächsische Schmalspurbahn rund um Dorfchemnitz zu DDR-Zeiten als Vorbild für ihre Anlage (Spur H0e) genommen und deren Motive meisterhaft umgesetzt.

Ein außergewöhnliches Thema, angesiedelt in Indonesien, behandelt die von Diger Rossel und seiner Gattin vorgeführte Anlage „Pabrik Gula Jairuba“ nach dem Thema einer Zuckerrohrbahn. Sie bildete kein konkretes Vorbild nach, orientierte sich aber an deren typischen Motiven.

Nicht alles, was plastisch wirkt, ist auch dreidimensional gestaltet: Peter Dillen nutzt die konsequente Ausrichtung auf einen Fluchtpunkt auch für seine Modellbahnwerke – deutlich gemacht hier an der viel zu großen Figur auf der Brücke. Auf der nächsten Seite gibt es ein Wiedersehen mit ihr.

Zu ihrem Charme gehören neben uralten Dampflokomotiven, holprigen Schmalspurstrecken und Urwaldatmosphäre auch viele Affen, die sich als Figuren überall auf der Anlage verstreut finden.

Sie sorgen zusätzlich für Leben und bilden viele, kleine interessante Szenen, nach denen es sich auch gezielt zu suchen lohnt.

Eine elsässische Schmalspurbahn (Spur H0e) hat Stammgast Patrice Hamm aus Frankreich nachgebildet. Er hat damit vermutlich auch ein Stück Heimatgeschichte ins Modell umgesetzt.

Auf seinem Schmuckstück verkehren die kleinen Züge durch die Straßen schmucker Dörfer. Die Häuser ziehen mit den im Ort

verstreuten, scheinbar kommunizierenden Figuren, ihren Fassaden und auffallenden Dächern die Blicke auf sich.

Heimatliche Idylle vermittelt auch die sächsische Schmalspurbahn rund um den Bahnhof Dorfchemnitz, vorgeführt in der Nenngröße H0e von Ilona und Bernd Rüger. Die schmale Segmentanlage aus dem Erzgebirge bestach mit grüner Landschaft und ländlichen Motiven, die mit viel Liebe und Gespür fein ausgestaltet waren.

Im Stile alter holländischer Kunstmaler hat Peter Dillen sein jüngstes Werk „Ijsselstein“ gestaltet, mit dem er auf der Ontraxs 2015 gewann. Die Tiefenwirkung ist enorm und dennoch ist es eine der Anlage mit dem geringsten Platzbedarf.

Interessant ist zudem ein Blick auf den Beruf von Tischlermeister Bernd Rüger: Sein Hobby hat er nämlich auch mit dem in dritter Generation geführten Familienunternehmen, das auf Mobiliar spezialisiert ist, verbunden. Verarbeitet werden dort hochwertige Massivhölzer und edle Furniere neben Glas und Spiegeln.

Eine eigene Kantenschleiferei und eine Spezialisierung auf Glaskleben sind entscheidende Kompetenzen für den Modellbaubereich. Aus den aufgeführten Werkstoffen werden deshalb auch Vitrinen, Möbel, Archivierschränke und Transportbehälter für verschiedene Baugrößen hergestellt. Die vor Ort gezeigten Muster hinterließen einen sehr guten Eindruck und stellen die Modelle des Besitzers in ein perfektes Licht.

Ein besonderes Schaustück im Werk alter holländischer Meister war das in einem Bilderrahmen präsentierte „Ijsselstein“. In Spur 0e ist Peter Dillen (Niederlande), selbst Kunstmaler, damit eine unglaubliche Illusion gelungen, denn dieses Werk suggeriert dem Betrachter eine beeindruckende Tiefe.

Dass die meisten Objekte nur in zwei Dimensionen gebaut wurden, aber konsequent auf einen Fluchtpunkt ausgerichtet sind, führte der „Meister“ anhand des Duplikats eines Dachteils aus der Anlage und einem Erklärungsobjekt vor. Versetzte er eine sitzende Figur in den Hintergrund, zeige sich überdeutlich, wie konsequent die perspektivische Gestaltung war.

Nach einem kurzen Gespräch, ausführlichem Betrachten und einigen Fotoaufnahmen war für mich klar, warum dieses Objekt zur Gewinneranlage der Ontraxs 2015 gewählt worden war.

Peter Dillen ist zudem kein Unbekannter. So lohnt sich auch das Studium seiner Vorgängerexponate - eines hatten wir mit „B. A. Bodil“ schon im Utrecht-Bericht von **Trainini®** 11/2014 erwähnt.

Ein Besuchermagnet nicht nur für die Kleinsten war die Lego-Eisenbahn, wie dieses Bild beweist. Viele Gäste hatten keine Vorstellung davon, wie mit Legosteinen ein Berg mit Tunnel gestaltet werden kann.

Auf den ersten Blick aus dem Rahmen fiel die Lego-Eisenbahn, die im Erdgeschoss des Gebäudes als Riesenoval aufgebaut worden war und nicht zu übersehen war, sobald die Besucher den Treppenaufgang zu den oberen Stockwerken ansteuerten.

Sie war wohl unverzichtbar für den Erfolg gerade beim Modellbahnernachwuchs. Doch auch so manche Mutter und so mancher Vater staunte, wie ein Berg mit Tunnel aus Lego-Steinen gebaut wird.

Bevor ich auf die drei vertretenen Spur-Z-Anlagen eingehe, seien Krüger Modellbau in einem Nebenraum und die vielen Gebrauchtwarenhändler im großen Saal nicht vergessen. Auch für Zetties sollte sich das Stöbern nach „alten Schätzchen“ durchaus gelohnt haben, denn hier war durchaus einiges zu finden. Auch die Preise erschienen dabei marktgerecht.

Auch abseits von Schrebergärten und Märchenwald beweist die Anlage von Birgit Foken-Brock sehr viel Kreativität. Dies gilt auch für die teilweise sehr einfache, aber sehr wirkungsvolle Umsetzung von Details wie etwa dem Fahrradständer.

Die Aufmerksamkeit des **Trainini Lokdoktors** Michael Etz fand zudem der Anbieter Linton (Hans Kral) im Eingangsbereich neben der Treppe. Hier hatte es ihm ein Spur-N-Modellbahnkoffer angetan.

Dank Größe und Innenraumaufteilung eignet er sich auch für Modelle im Maßstab 1:220, die dann liegend statt stehend aufbewahrt werden.

Damit steuert dieser Artikel den Höhepunkt aus Sicht der Zetties an: Gleich drei Anlagen im Maßstab 1:220 gab es in Lahnstein zu sehen, die passend in unmittelbarer räumlicher Nähe gezeigt wurden.

Birgit Foken-Brock bewies den Besuchern mit ihrer neuen Vorführanlage samt Schrebergärten und Märchenwald, dass Frauen den Män-

nern in punkto Modellbau in keiner Weise nachstehen. Die bewiesene Kreativität bei Auswahl und Platzierung der Motive hätte aber wohl kaum jemand anderes gezeigt.

Zusammen mit ihrem Mann Volker zeigte sie auf einem Tischchen aber auch einen Querschnitt aus dem aktuellen Trafofuchs-Programm, bestehend aus Figuren, beleuchteten Fahrzeugen und mittlerweile auch Automodellen aus eigener Produktion (siehe auch **Trainini®** 2/2016).

Karl-Friedrich Ahnert hatte die lange Anreise mit dem Kastenwagen allein auf sich genommen und bekundete, dass er angesichts seines Alters den letzten Auftritt auf dieser Ausstellung absolviere. Mitgebracht hatte er das Landwasserviadukt mit den Bahnhöfen Filisur und Bergün der Rhätischen Bahn – liebevoll und so nah wie eben möglich an den Vorbildern umgesetzt in der Spurweite Zm.

Der streng nach seinem Vorbild erbaute Bahnhof Filisur war zentraler Punkt der RhB-Modulanlage von Karl-Friedrich Ahnert. Vor allem auch wegen des hohen Bekanntheitsgrads der Vorbildbahn fand dieses Arrangement auch in Lahnstein wieder großen Anklang beim Publikum.

Öffentliche Premiere feierte die Küstenanlage „Kniephaven“ nach Motiven von Amrum und weiteren Nordseeinseln. Der Name des Hafens geht auf einen längst versandeten Anleger zurück, der jedoch nicht als gestalterische Vorlage diente. Auf der neuen, von Dirk Kuhlmann gebauten Anlage sind vor allem Fahrzeuge der SVG unterwegs, die sich mehr oder weniger stark an früheren Vorbildern dieses Sylter Unternehmens orientieren.

Um einen glaubhaften Betrieb der Inselbahn darzustellen, ließ sich der auf der gegenüberliegenden Inselseite gelegene Endbahnhof an einem Hafen als Anschraubstück verbinden. So konnten sich die Besucher ihrer Phantasie hingeben und vom nächsten Sommerurlaub träumen.

Die vielen Details und Kleinszenen begeisterten Groß und Klein gleichermaßen. Wo genau ein Zug wiederauftauchen würde, überraschte die Betrachter trotz der einfachen Streckenführung dabei immer wieder, da die Anlage hier mangels Kreisverkehr auch etwas Spielraum besitzt.

Kurze Güterzüge und kleine, gebraucht erworbene Dampflokomotiven waren einst ein Merkmal der Sylter Verkehrsgesellschaft (bevor die Firma diesen endgültigen Namen erhielt). Da auf der Anlage Kniephaven unter anderem Impressionen von Föhr, Amrum und eben auch Sylt eingeflossen sind, hat Dirk Kuhlmann auch den Zugbetrieb frei danach ausgerichtet. Hier transportiert ein aus Niederbordwagen bestehender Dampfzug wichtige Versorgungsgüter und Materialien, darunter drei neue BMW Isetta, vom Anleger ins Inselinnere.

Damit dürfte sie auf jeden Fall auch für die Freunde größerer Maßstäbe zu den unbestrittenen Höhepunkten der 14. Internationalen Lahnsteiner Modellbahntagen gehört haben. Diese Veranstaltung, die auch im nächsten Jahr wieder geplant ist, sollten sich nicht nur Zetties schon jetzt fest im Kalender vormerken!

Internetadressen zu dieser Ausstellung:
http://www.mec-lahnstein-koblenz.de

http://www.krueger-modellbau.de
http://www.linton.de
http://www.peterdillen.nl
http://www.sammlervitrinen-aus-sachsen.de

http://www.helenensiel.com
http://www.trafofuchs.de
http://www.zm-schmalspur.de

Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220

6. Internationales Spur-Z-Weekend

ALTENBEKEN

16. und 17. April 2016

Samstag: 10.00 - 18.00 Uhr
Sonntag: 11.00 - 17.00 Uhr
Eggelandhalle, Gardeweg 8
33184 Altenbeken

Z-Freunde International e.V., Moselpromenade 34, 56856 Zell/Mosel
www.z-freunde-international.de

Schauanlage nach regionalen Vorbildern

Von Ottbergen nach Bad Driburg

Die Modellbundesbahn gehört seit inzwischen mehr als zehn Jahren zu den beliebten und bekannten Sehenswürdigkeiten in Ostwestfalen-Lippe. Um auch Besuchern des Spur-Z-Wochenendes in Altenbeken die Möglichkeit eines Besuches zu eröffnen, bieten die beiden Betreiber einen Sonderöffnungstag an. Wir haben uns schon vorab im alten Güterschuppen umgesehen…

„Wir sehen uns in dreißig Jahren!“, empfängt das Modell einer Plakatwand, die für die Modellbundesbahn wirbt, neben dem Güterschuppen am Bahnhof Bad Driburg die Besucher.

Mit einer Prise Humor erinnern die Betreiber dieser Schauanlage, Norbert Sickmann und Karl Fischer, gleich zu Anfang daran, dass alles, was hier zu sehen ist, eine konkrete Vorlage hat.

In der Tat wird wohl niemand verkennen, dass der Güterschuppen, auf den er da schaut, genau derjenige ist, in dem er sich nun befindet.

Vielleicht ist ihm auch schon aufgefallen, dass die Schrankenanlage nur wenige Meter daneben, identisch mit derjenigen ist, die sie oder er zuvor mit dem Auto überquert hat.

Wie wenig sich hier doch geändert hat, kommt es wohl jedem unweigerlich in den Sinn.

Und doch erinnern schwere Dampflokomotiven der Baureihe 44 und nur wenige Vertreter der Dieseltraktion, bestehend aus den Baureihen 216, 220 und 260, daran, dass wir uns gerade im Jahr 1975 befinden.

Im historischen Güterschuppen Bad Driburg (Bild oben) präsentiert sich die Modellbundesbahn – mit ausreichend Parkplätzen direkt vor der Tür. Humorvoll wird auf der Anlage an entsprechender Stätte auch mit einem Werbeplakat (Bild unten) auf den Schuppen hingewiesen: „Wir sehen uns in 30 Jahren!“

Erst 2005 wird die Ausstellung an historischer Stätte eröffnen und ihre Besucher verzaubern. Wer sich auf die Reise von Bad Driburg ins nahe Ottbergen einlässt, der wird nicht nur staunen, sondern auch feststellen, wie sich eben doch viele Dinge im Laufe der Zeit verändert haben – nur ist das eben vielleicht nicht gleich aus der Hubschrauber-perspektive erkennbar.

Modell im Zustand von 1975 (Bild oben) und Original im Jahre 2015 (Bild unten): Der Bahnübergang am Ortseingang von Bad Driburg ist auf der Schauanlage ebenfalls bis ins kleinste Detail nachgebildet worden.

An den Start ging die Ausstellung einst unter dem Kürzel „MO187“, wurde später jedoch in den bis heute gültigen und gängigeren Namen Modellbundesbahn umgetauft. Gewachsen ist die Schauanlage seitdem, neue Funktionen hat sie bekommen, die Umsatzsteuer wurde ebenso wie die Energiepreise erhöht.

Und trotzdem blieben die Eintrittspreise bis ins Jubiläumsjahr 2015 hinein stabil. Eine moderate Anpassung ließ sich dann aber nicht mehr vermeiden. Rabatte für Kinder, Familien und Gruppen gibt es jedoch unverändert. Und dank Verpflegungsmöglichkeit vor Ort lohnt sich auch eine weitere Anreise.

Besuchsinformationen

Öffnungszeiten	sonntags 11:00 – 18:00 Uhr Sonderöffnungszeiten in den Ferien
Anschrift	Brakeler Straße 33014 Bad Driburg im historischen Güteschuppen
Anreise	mit dem Auto B 64 Ri. Bad Driburg/ Kurpark kostenloses Parken direkt vor der Tür mit dem Zug Zielbahnhof Bad Driburg Ausstellung ist dort direkt sichtbar
Eckpunkte	1.100 m Gleis 216 Weichen 83 Signale 80 Lokomotiven und 1.000 Wagen 3 Bahnhöfe (Bad Driburg, Ottbergen und Weserstein)

Wer übrigens nach der Besichtigung auch das andere Ende der Anlage im Original kennen lernen möchte, der sucht zum Abgleich das nur 25 km östlich gelegene Ottbergen auf. Dafür kommt auch der Zug in Frage, denn der Bahnhof liegt ja gleich vor der Tür.

Die Anlagenfläche in der 230 m² großen Halle beträgt nach der letzten Erweiterung gegenwärtig rund 100 m². Das mag angesichts von Hamburger Verhältnissen wenig erscheinen, aber hier sollte der Interessent eher in häuslichen Dimensionen denken. Eine vergleichbare Schauanlage gibt es zudem wohl nirgendwo sonst.

Die Lokomotiven sind grundsätzlich gealtert, alle Fahrzeuge, zu denen übrigens auch Nahverkehrstriebwagen gehören, verkehren dazu noch in vorbildgerechter Geschwindigkeit und sind in authentischen Garnituren zusammengestellt. Die Hauptrolle gehört immer noch den Dampflokomotiven, die auf dieser Strecke bis Mitte der siebziger Jahre im Planbetrieb standen.

So kommt es immer wieder vor, dass der Großvater mit seinen Enkeln vorbeischaut und die Abläufe in seinem früheren Betriebswerk erklärt oder gar Wohnhaus oder Ausbildungsstätte seiner Jugend wiedererkennt. Einen eindeutigeren Beleg für die Authentizität dieser Anlage kann es nicht geben!

Wer mit der Bahn anreist, steigt in Bad Driburg aus. Der Bahnhof hat sein Aussehen bis heute nur wenig verändert, das historische Empfangsgebäude ist nahezu unverändert erhalten geblieben. Vorne links im Bild ist der Güterschuppen zu sehen, in dem heute die Modellbundesbahn untergebracht ist.

Tatsächlich wurden alle an die Bahn grenzenden Gebäude Bad Driburgs und Ottbergens, aber auch markante Häuser im Streckenverlauf korrekt nach ihren jeweiligen Vorbildern im Modell wiedergegeben. Nur im jüngsten Streckenabschnitt eines typischen Wesertals (hinter Ottbergen) sind die konkreten Vorlagen auf das gesamte Ostwestfalen verteilt.

Beide Dampfzüge befinden sich auf der Fahrt zwischen Ottbergen und Bad Driburg. Während der Zirkuszug im oberen Bild eine Fahrt durch die Modelllandschaft des Weserberglands vor sich hat und später Bad Driburg erreichen wird, hat der Leerpark aus Fad-Wagen gleich schon die Bahnhofseinfahrt von Ottbergen erreicht.

Diese Ansicht auf das Bahnbetriebswerk Ottbergen mit der nur 20,5 m langen Drehscheibe und der Schutzmauer zu den vorbeiführenden Gleisanlagen ist das bekannteste Motiv aus der Eisenbahnerstadt (Bild oben). Soeben wird hier ein Jumbo der Baureihe 44 gedreht, um anschließend als Schublok an einen schweren Güterzug zu rücken. Der Blick von Westen auf den Bahnhof Ottbergen offenbart das einstige Ausmaß der Gleisanlagen (Bild oben). In den für den Güterverkehr reservierten Gleisen vor dem Bw im Hintergrund lässt sich vollautomatisch gesteuerte Lokwechsel verfolgen. Während eine Maschine, teilweise zusammen mit einer Vorspannlok vom Zug ab- und ins Bw einrückt, fährt die andere von dort kommend an den Zug, um diese Leistung zu übernehmen.

Außergewöhnlich ist auch der Fahrbetrieb, der in der Modellbundesbahn vorgeführt wird. Dazu gehören auch vom Leitrechner automatisch gesteuerte Versorgungsabläufe im Bw Ottbergen.

Kenner wissen, dass hier eine Drehscheibe mit nur 20,5 m Durchmesser zu finden war. Wird sie von einem „Jumbo“ befahren, bleiben vorn und hinten gerade mal 2 mm Platz – eine Mauer zu den vorbeiführenden Streckengleisen bildet hier eine vorbildgerechte Grenze.

Doch vorher durchfährt eine Lok die Versorgungsanlagen mit Kohlen- und Schlackenkran, Sandturm und Wasserkran. Ausrückende Lokomotiven warten auf einem Ausziehgleis, auf dem in den letzten Monaten des Vorbildbetriebs auch ausgemusterte Maschinen auf ihre Verschrottung warteten.

Zeitreise im Sommer 1975
Nachgebildet ist auf der Anlage der Zustand der Region im Sommer 1975. An ihm orientiert sich auch das eingesetzte Fahrzeugmaterial.

Etwas künstlerische Freiheit nahmen sich die Verantwortlichen jedoch an der einen oder anderen Stelle: So wurden interessante Zugläufe angepasst, damit einige Züge auch in beiden Richtungen auf der Anlage verkehren können.

Auch die eine oder andere Dampflok dürfte nur noch in Ausnahmefällen auf dieser Strecke anzutreffen gewesen sein.

Auch der im Modell vorgeführte Dampflokwechsel fand im Sommer 1975 nicht mehr in Ottbergen statt: In Altenbeken übernahm die elektrische Traktion für die gesamte Weiterfahrt.

Vielleicht weltweit einmalig ist der automatische Lokomotivwechsel im Dauerbetrieb: Da erreicht ein schwerer Güterzug mit Dampfbespannung die Güterzuggleise von Ottbergen, die Lok setzt ab und rückt vor, bevor sie im Betriebswerk versorgt wird. An den Zug fahren nun zwei frisch restaurierte Maschinen der Baureihe 44, denn für die anstehende Fahrt über Steigungen ist Vorspann angesagt.

Westlich von Ottbergen setzt sich die Fahrt bis ins echte Weserbergland und weiter Richtung Hannover fort. Aus dieser Richtung kommend, wird der von einer Dampflok der Baureihe 44 geführte Güterzug mit seiner Holzladung in wenigen Minuten Ottbergen erreicht haben. Dort ist sicher ein Lokwechsel geplant.

Ebenso setzten sich hier Vorspannmaschinen vom Zug ab oder fahren für die Gegenrichtung an den Zug; auch Schiebelokomotiven werden hier für die Rampenfahrt bereitgestellt. In Ottbergen ist immer was los und alles, was hier geschieht, wird exakt nach der Vorlage des Vorbilds in den Siebziger wiedergegeben.

Damit lässt sich eines ganz klar sagen: Es mag größere Schauanlagen geben und durchaus weitere, die auf vergleichbar hohem Niveau gestaltet wurden. Keine aus diesem Kreis, die wir kennen, bietet aber einen so vorbildnahen Betrieb wie die Modellbundesbahn.

Wie es sich für Schauanlagen heute gehört, so bietet auch die Modellbundesbahn einen regelmäßigen Tag-Nacht-Wechsel. Diesen Personenzug auf dem Weg nach Ottbergen und weiter nach Bad Driburg haben wir im letzten Licht des Tages einfangen können. Auch der Nachtbetrieb bietet viele Reize, die das Auge fesseln, darunter etwa eine Diskothek im Bahnhof Weserstein, den wir hier aus Platzgründen nicht mehr zeigen können. Aber auch in den Siedlungen des Eisenbahnerortes Ottbergen lassen sich interessante Szenen entdecken.

Weit über ihren Unterhaltungswert hinaus bietet sie also auch äußerst interessante Lerninhalte. Einen Besuch können wir daher nur wärmstens empfehlen! Am besten bietet sich dafür die Sonderöffnung am Freitag, 15. April 2016, an. Dann sind die Zetties sogar noch überwiegend unter sich.

Betreiberseiten der Schauanlage:
http://www.modellbundesbahn.de

Informationen zum Spur-Z-Wochenende:
http://www.z-freunde-international.de

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Offene Frage zum Lufthansa-Airport-Express:
Vielen Dank für den informativen Bericht über den Lufthansa-Airport-Express und hier insbesondere über die nicht korrekten Drehgestelle des Märklin-Modells 81551.

Liegt der Redaktion hierzu bereits eine Aussage der Fa. Märklin vor, ob und wie die Avmz 206 zu den vorbildgerechten Drehgestellen kommen werden? Der Fachhändler vor Ort konnte mir leider nicht weiterhelfen.

Jürgen Hempel, Gießen

Antwort der Redaktion: Wir hatten das Thema schon vor der Veröffentlichung des Artikels bei Märklin platziert. Märklin suchte gemäß erster Antwort nach einer sinnvollen Lösung. Uns wurde nun rückgemeldet, dass betroffene Kunden ihre Zugpackung nach Göppingen an den Reparaturservice einsenden mögen.

Auslieferung für den 1zu220-Shop:
Ursprünglich waren die Modelle für die zweite Jahreshälfte 2016 gedacht, doch nun ging es erheblich schneller: Der Güterzugbegleitwagen Pwghs 054 (Art.-Nr. 49.343.41) ist bereits lieferbar. Er bildet mit Epoche-IV-Anschriften und DB-Keks die letzte Einsatzzeit dieses Wagentyps in seiner ursprünglichen Funktion nach.

Bereits ausgeliefert: der exklusive Pwghs 054 mit DB-Keks für 1zu220-Shop. Foto: Fr Freudenreich Feinwerktechnik

Ausgewählt wurde die zweifenstrige Bauart, wobei der Waggon wieder komplett aus Metall hergestellt wurde. Erstmals bildete FR Freudenreich Feinwerktechnik mit dieser Exklusivserie von nur 48 Exemplaren einen fest beheimateten Wagen (Heimatbahnhof Bamberg Hbf) nach. Lackierung und Bedruckung sind gewohnt sauber ausgeführt.

Zu beziehen ist das gelungene Modell ausschließlich bei Jörg Erkel über folgende Adresse: http://www.1zu220-shop.de.

Intermodellbau in Dortmund:
Am 20. April 2016 öffnet die Intermodellbau (http://www.intermodellbau.de), Europas größte Messe für Modellbau und Modellsport, wieder ihre Pforten. Wie gewohnt findet diese Ausstellung wieder in den Dortmunder Westfalenhallen, jeweils täglich von 9:00 bis 18:00 Uhr (Sonntag bis 17:00 Uhr) statt.

Trotz des kurz zuvor stattfindenden Spur-Z-Wochenendes in Altenbeken lohnt sich ein Besuch auch für Zetties. Neben Busch, Faller, Märklin, Noch, Viessmann/Kibri und einigen Kleinserienanbietern wird auch eine rundum gelungene Anlage gezeigt, die in Dortmund zuvor noch nicht zu sehen war: Alt-Lübeck um 1905 mit dem Bahnhof am Holstentor stellt Wolf-Ulrich Malm dann für den Freundeskreis der Spur-Z aus.

Dieses sehenswerte Schaustück dürfte auch in der früheren Hansestadt Dortmund sicher wieder begeisterte Zuschauer finden. Für Fragen und Erläuterungen zum Gezeigten steht der Erbauer auch während der gesamten Messe persönlich bereit.

AZL-Auslieferungen im März:

Die EMD F3 steht diesen Monat als schwarz-hellgraue Southern-Ausführung im Angebot. Die beiden Farbflächen sind an der A-B-Einheit durch gelbe Linien voneinander getrennt. Zwei verschiedene Betriebsnummernkombinationen (Art.-Nrn. 62910-1 / -2) werden offeriert. Die EMD SD45 trägt diesen Monat hingegen komplett Schwarz, denn sie fährt mit gleich vier Betriebsnummern für die Pennsylviana Railroad (63207-1 bis -4).

Die 64'-Maschinenkühlwagen zeigen zum Weiß nun auch Farbe und tragen Anschriften der CRYX. Mit zwei verschiedenen Klimaanlagenausführungen sind diese Güterwagen in zwei Vierer- (904008-1 / -2) oder einer Zwölferzusammenstellung (904009-1) verpackt sowie einzeln erhältlich (914008-1 / -2 und 914009-1 / -2).

64-Fuß-Maschinenkühlwagen in den Farben von Cyro-Trans (CRYX). Foto: AZL / *Ztrack*

Schüttgutwagen gibt es als PS2-cd der Canadian National im Viererpack (90927-1) oder einzeln (91927-1 / -2) ebenso wie die ACF-Bauart der Western Maryland (913914-1 und 903914-1 / -2). Zwei Viererpackungen (913414-1 / -2) und drei Einzelwagen (903414-1 bis -3) gibt es vom NSC-Stahlrollenwaggon mit dem Logo der Union Pacific.

Schlicht wirken die silberfarben lackierten 89-Fuß-Autotransportwagen, die jetzt Anschiftend er Canadian Pacific tragen und nur in Viererpackungen (904103-1 bis -3) ausgeliefert werden. Zu ihnen gesellen sich noch schwarze Kesselwagen, die für Cargill Foods unterwegs sind und die Zusatzanschrift „Corn Sweatnerers" tragen. Sie sind als Viererpackung 903806-1) und als Einzelwagen (913806-1 / -2) erhältlich.

Weitere Fotos sind wie immer unter http://www.americanzline.com zu finden.

Letzte Informationen zu Altenbeken:

In wenigen Wochen ist es so weit, dann öffnen sich wieder die Türen zum Internationalen Spur-Z-Wochenende in Altenbeken. Mit letzten Hinweisen und einer Aufstellung weiterer Anlagen möchten wir Ihnen Lust auf einen Besuch machen.

Wer bereits am Freitag anreist, kann den Sonderöffnungstag der Modellbundesbahn in Bad Driburg am 15. April nutzen. Alle erforderlichen Informationen finden Sie weiter oben in unserer Vorstellung dieser Schauanlage.

Heinz O. Schramm von HOS Modellbahntechnik plant einen Weltrekordversuch für die Spurweite Z, für den er natürlich Zeugen braucht, die sich von seinem Meisterwerk überzeugen und dafür ihre Unterschrift

hergeben. Noch nicht ganz sicher ist, dass **Trainini Lokdoktor** Michael Etz seine Hilfe in der Eggelandhalle anbieten kann. Wer einen kleinen Patienten daheim hat, sollte ihn aber auf jeden Fall mitbringen.

Auch Uli Günther reist an und wird in Altenbeken seine Stadtanlage präsentieren. Lobenswert ist, dass er immer auch für gute Sichtmöglichkeiten für kleinere Kinder sorgt.

Seitens des Magazins ist in Altenbeken für den Samstagnachmittag eine (Modell-)Loktaufe zu Ehren unseres verstorbenen Redakteurs Bernd Knauf geplant.

Das ausgewählte Fahrzeug soll durch Baureihe, Gestaltung und Betriebsnummer wichtige Eckpunkte seines Lebens und seine Bedeutung für dieses Magazin verbinden und bewahren.

Seine Witwe wird eigens zu diesem Anlass anreisen und der Taufe beiwohnen.

In der Eisenbahnerstadt am berühmten Viadukt wird auch Götz Guddas mit seiner Anlage „Von Güglingen nach Sägethal“ erwartet. „Kniephaven“ von Dirk Kuhlmann absolviert dort erst den zweiten öffentlichen Auftritt. Ulrich Günther nimmt ebenfalls eine weite Reise auf sich, um seine Stadtanlage zu zeigen, die viele Abstellmöglichkeiten für Züge und Wagen bietet, deren Details sich dort sehr gut studieren lassen.

Besonderes erwartet die Besucher auch am Stand von 1zu220-Shop: Die Firma Noch wird dort mit einem Produktmanager anwesend sein und am Stand wartet zudem eine Überraschung für die Zetties. Jörg Erkel legt großen Wert darauf, seinen Kunden am Stand Vorführ- und Testmöglichkeiten zu bieten.

Die aktuellen Auslieferungen bei Märklin:

Der März bringt den Märklin-Kunden die Auslieferung der Wiederauflagen von Roheisen- (Art.-Nr. 86213) und Schlackewagen (86214) für Stahlwerksthemen. Beide Wagentypen werden jeweils als Pärchen angeboten.

Von den vorherigen Angeboten unterscheiden sie sich leicht in der Kunststoffarbe und Patinierung, womit der Betriebseindruck gut und individuell wiedergegeben wird, sowie neuen Betriebsnummern.

Von Märklin ausgeliefert ist der Osterwagen (Art.-Nr. 80416), dessen Motiv wir hier zum Anlass nehmen, unseren Leserinnen und Lesern ebenfalls frohe Ostertage zu wünschen!

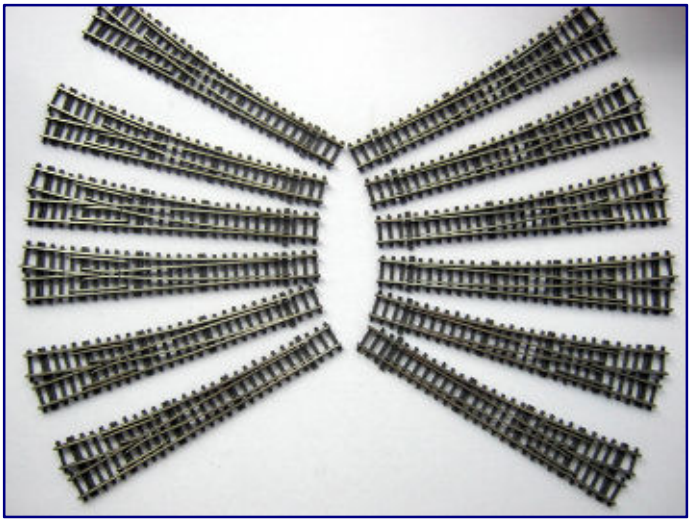
Wer ein Stahlwerksthema auf seiner Anlage umgesetzt hat, bekommt dadurch die erforderliche Vielfalt geboten, seinen Bestand nach und nach vorbildgerecht anwachsen zu lassen.

Im Handel ist des Weiteren nun die Personenwagenpackung für Epoche I (87321), unter dessen drei bayerischen Reisezugwagen 3. Klasse sich auch ein württembergischer Wagen 1./2./3. Klasse gereiht hat. Er hebt sich durch sein helleres Grün und nicht vorhandene Zierlinien auffallend von den Bayern ab.

Ebenfalls erhältlich ist inzwischen die Schnellzugpackung für die Epoche I (87321), bestehend aus bayerischen Vierachsern und einem württembergischen Wagen. Im Bildvordergrund ist der formschöne Packwagen zu sehen, dessen Fensterzahl nach der grundlegenden Überarbeitung nun endlich stimmt. Foto: Peter Fingerhut

Höhepunkt der Packung ist der überarbeitete Packwagen ebenfalls bayerischen Ursprungs. Märklin hatte ihn Ende der Siebziger anhand der einstigen Zeichnungen umgesetzt. Tatsächlich hatte das Vorbild statt vorgesehener Lüftungsöffnungen aber weitere Fenster erhalten, wie Vorbildaufnahmen belegen konnten. Diese Änderung haben die Göppinger nun auch am Modell vollzogen und ihn damit erst für weitere Wiederauflagen bis in die frühe DB-Zeit hinein interessant gemacht.

Rechtzeitig vor den Feiertagen hat es auch der Osterwagen 2016 (80416) in die Regale der Händler geschafft, um als farbenfrohe Frühlingsdekoration mit Modellbahnbezug die Wohnung zu bereichern.



Die neuen Weichen folgen der Märklin-Geometrie, bieten aber eine deutlich bessere und vorbildnähere Funktion. Foto: Stefan Viragh

Neue Weichen aus Ungarn:
Passend für das Gleissystem von Märklin sind rechtzeitig zu dieser Ausgabe in Handarbeit gefertigte Weichen aus Ungarn lieferbar geworden. Bei ihnen wird vorbildgerecht eine Stellschiene und kein Blecheinsatz bewegt, wofür ergänzend ein Servoantrieb erforderlich ist.

Das Herzstück ist isoliert und lässt sich über einen Umschalter polarisieren. Mit einer Länge von 110 mm, einem Abzweigwinkel von 13° und einem Radius von 490 mm fügt sich die neue Weiche zudem nahtlos in die Märklin-Gleisgeometrie ein. Einen optischen Zugewinn bietet sie hingegen durch ihre Echtholzschwellen.

Sie sind ab sofort beim Hersteller bestellbar und werden erst auf Bestellung gefertigt. Die Lieferzeit beträgt vier Monate. Ihr Ansprechpartner auch für deutsche Korrespondenz ist Stefan Viragh von Csikos-Muhely Modelleisenbahn-Reparatur-Service (http://www.csikos-muhely.hu), erreichbar auch unter der Rufnummer +36 (30) 5 42 – 24 87.

Westmodel-Neuheiten bereits verfügbar:

Bereits verfügbar sind die Neuheiten und Wiederauflagen von Westmodel. Die nun wieder zu erwerbenden Messinggussteile zählen wir an dieser Stelle noch mal auf: Wasserkran (Art.-Nr. 40014), Schürhakengestell (40015), Kohlenbunker (40016), Hunte (40017) Bekohlungskran (40018), Besandungsanlage (40029), Radsatzladekran (40010) und der Prellbock System Rawie (40025).

Ebenfalls erhältlich ist der Umbausatz für Märklins Baureihe 18^4 zu einer Lok der Nachbauserie 18^5 (40034), bestehend aus den Gussteilen für Führerhaus und Kohlenkastenaufsatz sowie passenden Beschriftungssätzen für die Einsatzepochen des Vorbilds.

Der neue Schrankenposten (Art.-Nr. 40033) von Westmodel füllt eine Sortimentslücke in der Spurweite Z. Auf Wunsch kann er natürlich auch abgewandelt eingesetzt werden, denn für die Wärterbude ließe sich bei Bedarf auch ein anderer Standort finden. Gleiches gilt für die Läutewerke. Foto: Westmodel

In diesen Tagen ausgeliefert wird auch der Schrankenposten (40033), einsetzbar ab der späten Epoche I. Er besteht aus Gussteilen für zwei Läutewerken, den Schrankenbäumen, offen aufgestellter Kurbel und einer Wärterbude. Der Vertrieb erfolgt über Scholz Modelleisenbahnen Heidenheim (http://www.modscholz.de).

Neuer Rokuhan-Distributor für Nordamerika:

Rokuhan hatte es uns schon avisiert, nun ist es offiziell: Der japanische Modellbahnhersteller hat einen neuen Distributor für Nordamerika. Ab sofort hat Robert J. Kluz von ***Ztrack*** diese Funktion inne und wird sich um den Absatz des umfangreichen Angebots auf dem amerikanischen Kontinent kümmern.

Seit Jahren übt er diese Funktion bereits für WDW Full Throttle und American Z Line (AZL) aus. Zum großen Markterfolg und der weiten Verbreitung gerade der letztgenannten Marke hat er entscheidend beigetragen. So wird er sicher auch helfen, das Rokuhan-Gleissystem in den Vereinigten Staaten weiter zu verbreiten.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Torsten Schubert

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.

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

Leserbriefe sind unter Angabe des vollständigen Namens und der Anschrift des verantwortlichen Lesers schriftlich per Post oder E-Mail an leserbriefe(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.