Januar 2014 - Ausgabe 102 10. Jahrgang

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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Wagenneuheit bei Freudenreich

Das 10. Adventstreffen in Zell (Mosel)
Neuerscheinungen des Jahres 2013

Vorwort

Bernd Knauf
Redakteur

Liebe Leserinnen und Leser,

2014 - das Jahr der vielen Großereignisse, wie die Olympischen Winterspiele in Sotschi oder die Fußball-WM in Brasilien ist gerade einmal zwei Wochen alt, da werden wir schon mit den Neuheiten 2014 aus dem Hause Märklin verwöhnt.

Der Trend der letzten Jahre setzt sich fort: weniger Neues, dafür sinnvoll zusammengestellte Packungen und ein besonderes Augenmerk auf eine fortlaufende Produktpflege. So kann es weitergehen! Vorstellen werden wir Ihnen die Neuheiten, wie Sie es von uns gewohnt sind, im Februar in besonders ausführlicher Form.

Doch zunächst möchte ich es nicht versäumen, Ihnen allen ein gutes, neues Jahr mit viel Gesundheit zu wünschen.

Nun aber endlich zu den Themen der aktuellen Ausgabe: FR Freudenreich Feinwerktechnik hat mal wieder für einen Lückenschluss gesorgt. Mit der Auslieferung des Post 2ss-t/13 können Personen- und Eilzüge der Epoche IV vorbildgerecht ergänzt werden. Mit diesem Modell ist Freudenreich, soviel sei hier schon verraten, wieder ein großer Wurf gelungen.

Für die Freunde skandinavischer Bahnen hat derselbe Hersteller ebenfalls etwas in petto. Wir stellen Ihnen heute die Rc3 der SJ vor. Es ist ein in jeder Hinsicht ungewöhnliches Modell, werden doch skandinavische Bahnen von den übrigen Herstellern eher stiefmütterlich behandelt

Das zurückliegende Jahr 2013 wollen wir natürlich auch in ansprechender Weise würdigen. Wir tun dies heute mit unserem traditionellen Jahresrückblick. Ein guter Brauch ist es inzwischen geworden, die Neuerscheinungen des Jahres 2013 zu küren. Vielleicht können wir Sie ja mit der einen oder anderen Entscheidung überraschen.

Unsere Literaturtipps beschäftigen sich sowohl mit dem Vorbild als auch mit dem Modell. Dr. Gerhard Baur stellt uns eindrucksvoll die Baureihe 101 der Deutschen Bahn vor. Knapp 20 Jahre nach ihrer Indienststellung stellt sie eine mittlerweile wohl aussterbende Spezies von Elektrolokomotiven dar.

Aber auch die Modellbauer kommen nicht zu kurz. Wir haben den Band 5 der EM-Modellbahn-Baupraxis-Reihe von Gunnar Selbmann für Sie rezensiert. Aber lesen Sie selbst...

Zum Jahresende schauen alle Augen auf Zell an der Mosel. Mittlerweile schon zum 10. Mal (!) hat am ersten Adventwochenende diese kleine, aber feine Ausstellung der Spurweite Z stattgefunden. Wir lassen die beiden Tage ausführlich Revue passieren und hoffen auf eine Wiederauflage in diesem Jahr.

Zu guter Letzt versorgen wir Sie aktuell mit den neuesten Informationen aus der Welt der Nenngröße Z, ergänzt um Ihre zahlreichen Leserbriefe. Bitte schreiben Sie uns weiter so eifrig! Wir sind auch auch in Zukunft auf Ihre Rückmeldungen angewiesen.

Bleibt mir nur noch Ihnen viel Spaß bei der Lektüre zu wünschen.

Ihr

Bernd Knauf

Trainini®
Praxismagazin für Spurweite Z

Leitartikel

Vorwort 2

Modell

Trari, trara, die Post ist da! 4
Schwedischer Exportschlager 11
Die Neuerscheinungen des Jahres 2013 16

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Schlusspunkt einer Entwicklung? 22
Keine Experimente bei der Gestaltung 24

Impressionen

Rundes Jubiläum an der Mosel 26
Unser Jahresrückblick 37
Zetties und Trainini im Dialog 45

Impressum 54

Wir danken Rainer Spohr für seine Unterstützung zu dieser Ausgabe sowie der Eisenbahnstiftung, dem Bahnpostmuseum, Peter Fingerhut und Dr. Rolf Brüning für das freigegebene Bildmaterial.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. Januar 2014

Titelbild:
Dampfzüge bereiten vor allem im Winter viel Freude, denn dann steigen besonders große Dampffahnen in den Himmel. Märklins Wannentender-Dampflok der Baureihe 38 hat einen Personenzug aus Silberlingen am Haken und führt zusätzlich einen Paketpostwagen Post 2ss-t/13 von Freudenreich mit.

Paketpostwagen Post 2ss-t/13 von FR

Trari, trara, die Post ist da!

1848 begann die Geschichte der Bahnpost in Deutschland. Damit startete eine Zusammenarbeit, die fast 150 Jahre Bestand hatte. Im Modell dennoch stiefmütterlich behandelt, bemüht sich FR Freudenreich Feinwerktechnik aktuell um einen Lückenschluss. Die aktuelle Modellneuheit des Paketpostwagens Post 2ss-t/13 haben wir uns angesehen und werfen auch gleich einen Blick auf Wesen und Geschichte der Bahnpost.

Am 1. April 1848 begann in Baden die Geschichte der deutschen Bahnpost. Im ersten Bahnpostwagen Deutschlands arbeiteten sogenannte „Postconducteure“ die Sendungen während der Fahrt um, das heißt sie sortierten die Postdokumente nach den auf der Strecke liegenden Zielbahnhöfen vor und luden sie dort aus. Gleichzeitig wurden an den Zwischenhalten neue Postsäcke eingeladen und ihr Inhalt der Umarbeitung während der Fahrt zugeführt.

Die meisten Postwagen in Deutschland besaßen mit den jeweiligen Zielbahnhöfen gekennzeichnete Einwurfschlitze, in die Kunden ihre Briefe am Bahnhof einwerfen konnten. Wer die Postkurse kannte, vermochte sich deshalb einen Zeitvorteil zu verschaffen, wenn er seine Dokumente nicht über reguläre Briefkästen und Postämter aufgab und über diesen Umweg den Zügen zuführen ließ.

Am 23. August 1968 sind in Stuttgart Hbf diese vier schon sehr betagten Postwagen abgestellt. Foto: Burkhard Wollny, Sammlung Eisenbahnstiftung

Sehr schnell ersetzte die Bahnpost die zuvor bekannten Postreiter und Postkutschen als wichtigstem Kommunikations- und Transportmedium. Preußen erkannte deren Bedeutung früh und regelte schon 1838 in seinen Eisenbahngesetzen, dass Postwagen kostenlos in den Zügen zu befördern seien – ein Privileg, das lange Bestand haben sollte. Im deutschen Reich entwickelte sich die Bahnpost schließlich zum Rückgrat der Reichspost.

Ihr oblag das Befördern von Brief-, Zeitungs- und Paketsendungen entweder in eigens dafür beschafften Bahnpostwagen oder abgetrennten Postabteilen von Gepäckwagen. Charakteristisch war,

dass Mitarbeiter der Deutschen Post / Deutschen Bundespost die Sendungen während der Fahrt „umgearbeitet“, das heißt sortiert haben.

Ihre Bedeutung vermochte die Bahnpost lange zu behaupten. Erst die wachsende Bedeutung des Automobils und der Ausbau des Straßennetzes sowie der aufkommende Luftverkehr ließen ihre Bedeutung nach dem Zweiten Weltkrieg langsam abnehmen.

Und so unterlag auch die Bahnpost einem Wandel, denn die Bahnen in Ost und West reagierten auf die Belange kürzerer Transport- und Zustellzeiten.

Bahnpostwagen wurden traditionell den schneller verkehrenden Zügen mit weniger Halten beigestellt (Eil- oder D-Züge) oder bildeten eigene Züge.

In den letzten Jahrzehnten der Bahnposten prägten dann auch nächtliche Expressgutzüge (Expr / ExpressIC) und mit bis zu 200 km/h verkehrende Post-Intercitys bei der Deutschen Bundesbahn die Post auf Schienen.

Bei der Deutschen Reichsbahn in der DDR waren es die Gepäck-/Expressgutzüge (Gex).

In den letzten Abschnitt der Bahnpostgeschichte nach dem Zweiten Weltkrieg fällt auch die Beschaffung von speziellen Transportpostwagen, die ohne Begleiter auskamen und in denen während der Fahrt folglich auch keine Sendungen bearbeitet wurden.

Wegen dieser Umstellung von Einzelstückverladung auf eine gesammelte Beförderung in Behältern ergab sich ein Bedarf an neuen Fahrzeugen.

Die Paketpostwagen 50 80 00 - 11 694-9 (Bild oben) und 50 80 00 – 11 744-2 (Bild unten; aufgenommen 1999 in Weil am Rhein) sind Vertreter der Bauart Post 2ss-t/13 und trugen noch bis zum Ende ihrer Dienstzeit das alte Posthorn. Fotos: Bahnpostmuseum (oben), E. Knobloch – Freigabe Bahnpostmuseum (unten)

Die Deutsche Bundespost beschaffte für diese Zwecke eigene Wagen, die an die Konstruktionen gedeckter Wagen der DB angelehnt waren. So entstand auf Basis des Gbs 252 der Paketpostwagen Post 2ss-t/13, von dem die Deutschen Bundespost ab 1967 insgesamt 100 Exemplare beschafft hat. Lackiert waren sie RAL 6020 chromoxidgrün.

Der wesentliche Unterschied zu ihren „Bundesbahn-Vettern“ waren die fehlenden Lüftungsklappen in den Seitenwänden, die beim Posttransport überflüssig und auch nicht erwünscht waren. Außerdem

waren sie für 120 km/h Höchstgeschwindigkeit (Gbs 252: 100 km/h) zugelassen und konnten deshalb ohne Probleme in Personen- und Eilzügen eingereiht werden.

Systematik der Nummerierung des Postwagens

Das FR-Modell trägt folgende Betriebsnummer: 50 80 00 - 03 710 - 3. Die einzelnen Zahlen haben folgende Bedeutung:

50	Austauschkennzeichen (Bahnpostwagen im Inlandsverkehr)
80	eingestellt bei der DB (heute allgemein für Deutschland)
00	Kennzeichnung von Bauartmerkmalen (hier grundsätzliches Zeichen für Bahnpostwagen)
03	unterschiedliche Zahlenkombinationen zwischen 00 und 99 zur Kennzeichnung von Höchstgeschwindigkeit (1. Ziffer) und Heizungsart (2. Ziffer)
710	laufende Nummer zur Erfassung des Wagens (Ordnungszahl) zwischen 600 und 799
3	Prüfziffer

Trotzdem kam Ende Mai 1997 für die Bahnpost das Aus. Die privatisierte Deutsche Post AG vertrat die Auffassung, die Deutsche Bahn AG sei nicht in der Lage, die gewünschten Fahrplanlagen einzuhalten.

Ihre neuen Briefpostverteilzentren waren durchweg ohne Gleisanschluss angelegt worden und arbeiteten zudem fast vollautomatisch.

Damit sparten sie teure Arbeitskräfte ein – unter ihnen auch die bisherigen Bahnpostbegleiter.

Als Irrtum erwies sich aber, dass der LKW auch die gesamte Paketbeförderung übernehmen könnte. Endgültig kam das Aus auf der Schiene also nur für die Briefpost, denn bereits 2000 kehrte die Deutsche Post AG zumindest teilweise auf die Schiene zurück.

Der wachsende Päckchen- und Pakettransport wird seitdem mit Hilfe von Containern abgewickelt, die DHL auch auf Trag-/Taschenwagen verladen und von der DB AG transportieren lässt. Üblich sind dabei Wagengruppen in regulären Container-/Kombiverkehrszügen sowie sogenannte „Parcel Intercitys“ (Ganzzüge). Wir erinnern an dieser Stelle an die Hochleistungsellok Baureihe 182 mit passender Seitenwandwerbung für die Deutsche Post / DHL im Mini-Club-Programm.

Wenn wir uns nun unter Berücksichtigung der Vorbildgeschichte dem neuen Waggonmodell von Freudenreich zuwenden, müssen wir feststellen, dass die Geschichte der Bahnpostwagen im Maßstab 1:220 bislang sehr stiefmütterlich behandelt wurde.

Mit dem Waggon der Bauart Post 2ss-t/13 schließt Freudenreich Feinwerktechnik wieder eine große Lücke im Spur-Z-Programm.

FR ist der erste Anbieter, der einen speziellen Postwagentyp in Nachkriegsbauart ins Programm aufgenommen hat.

Ähnliches gab es (ansatzweise) zuvor nur im Märklin-Programm:

Zum Jubiläum „500 Jahre Post“ boten die Göppinger eine posteigene V 60 an und setzten Postautos auf ihren Niederbordwagen 8610. Ebenso bedruckten sie den gedeckten Güterwagen 8605 mit dem Posthorn.

Die übrigen Modelle der Wagengattung „Post“ im Märklin-Sortiment gehen durchweg auf Vorkriegsbauarten zurück. Das bedeutet daher für mehr als die letzten zwanzig Jahre der Bahnpost

eine schmerzliche Programmlücke: Personenzügen ließen sich in diesem Zeitfenster bislang keine Postwagen im Modell beistellen.

Aufbau und Fahrwerk des Paketpostwagens wirken in jeder Hinsicht gelungen. Freistehende Rangierhandläufe, UIC-Haken und Bremsumsteller sorgen für ein feines Gesamtbild.

Erst Freudenreich hat das erkannt und eine zum übrigen Programm passende Vorlage für die Umsetzung ausgewählt: Wegen seiner konstruktiven Verwandtschaft zum Gbs 252 der DB ließ sich die Ende 2013 ausgelieferte Neuheit relativ einfach aus dem hauseigenen Modell des Gbs 254 entwickeln.

Die Wurzeln des neuen Modells liegen wieder im Eisenbahnmuseum Dieringhausen: Vor einigen Jahren gab der Stammtisch Untereschbach e.V. bei Freudenreich den gedeckten Güterwagen in Auftrag, der dem Verein als Domizil für seine einmalige Spur-Z-Ausstellung dient.

Die 300 Exemplare der Gattung Gbs 254 (ursprünglich Glmm-61) wurden ab 1964 im Rahmen des Umbauprogramms der DB konstruiert.

Seine Nachfolgegattung wurde ab 1966 der Gbs 252, der sich äußerlich nur durch das entfallene Sprengwerk unterscheidet. Wie bereits erläutert, diente dieser Wagen dann als Pate für den vorgestellten Paketpostwagen.

Maße und Daten zum Paketpostwagen Post 2ss-t/13

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer (LüP)	14.200 mm	63,7 mm	63,5 mm
Höhe über SO	4.085 mm	18,6 mm	19,0 mm
Größte Breite	2.676 mm	12,2 mm	14,1 mm
Länge Wagenkasten	12.780 mm	58,1 mm	57,9 mm
Achsstand	8.000 mm	36,4 mm	35,8 mm
Ladetürbreite	2.500 mm	11,4 mm	11,7 mm
Pufferlänge	620 mm	2,8 mm	2,9 mm
Gewicht	n. bek.	---	9 g
Zul. Höchstgeschwindigkeit	120 km/h		
Baujahre	ab 1967		
Gebaute Stückzahl	100 Exemplare		

Ähnlich entstand denn auch das Modell des Post 2ss-t/13: Am Fahrwerk des UIC-Einheitswagens entfiel wie beim Vorbild das Sprengwerk und konnte dann ohne weitere Änderungen zum Einsatz kommen. Auch der Aufbau des Gbs 254 ließ sich mit geringem Aufwand anpassen, denn bis auf den Entfall der Lüftungsklappen gibt es ebenfalls keine markanten Unterschiede.

Die Vorbildanschriften ließen sich im Eisenbahnmuseum Dieringhausen recherchieren und fürs Modell übernehmen. Einen Hinweis verdient an dieser Stelle das Posthorn der Deutschen Bundespost, welches das Modell mit der Art.-Nr. 49.341.11 in moderner, vereinfachter Form (Epoche IV) trägt, während viele Vorbildwagen noch die alte, aufwändiger gezeichnete Ausführung trugen und teilweise auch bis zum Ende im Jahr 1997 behielten – das bewahrt Optionen für mögliche Varianten des Waggons.

Zu den Details des Wagens gehören auch Rangierertritte, Griffe, größenrichtige Puffer (mit flachem und gewölbtem Teller) sowie Klotzbremsen auf Radebene.

Der Vorbildwagen lief mit der Betriebsnummer 50 80 00 – 03 710 -3. Eine Erläuterung der Vergabesystematik finden Sie im Infokästchen auf Seite 6.

Freudenreich hat die Anschriften entsprechend seines Vorbilds vollständig, korrekt und lupenlesbar umgesetzt.

Passend der Einsatzzeit in den siebziger und achtziger Jahren trägt der Wagen keine Bremszeichen.

Für die Betriebsanschriften kam, wie bei diesem Hersteller üblich, der Tampondruck zur Anwendung.

Ausgeführt wurde er dreifarbig (weiß, schwarz und gelb). Auch die chromoxidgrüne Grundlackierung (RAL 6020) ist sauber ausgeführt und entspricht dem Vorbildeindruck. Die Dachfarbe gibt den verschmutzten Eindruck des Vorbilds wieder und erscheint uns als Mischfarbe aus RAL 7022 umbragrau und RAL 9006 weißaluminium.

Das Fahrwerk und der Aufbau des Modells bestehen aus verlöteten Neusilberblechen, die alle wichtigen Vorbildmerkmale wiedergeben. Nur auf die Bremsleitungen und Gestänge an der Unterseite des Fahrwerks wurde aus Kostengründen verzichtet, sind sie doch im Betrieb eh nicht zu sehen.

Die Bremsklötze liegen vorbildgerecht auf Radebene und tragen daher auch zum guten Gesamtbild bei.

Gleiches gilt für die größenrichtigen Pufferteller in flacher und gewölbter Ausführung. Zu den weiteren, ebenfalls von FR bekannten Ausstattungsmerkmalen gehören beidseitig isolierte und brünierte Radsätze sowie zu die Märklin kompatiblen Klauenkupplungen im Standardschacht.

Aufbau und Fahrwerk bestehen aus Metall. Potenzialfrei bleibt es durch beidseitig isolierte Achsen. Für die Systemkupplung konnte ein Standardschacht verbaut werden.

Für den Einsatz auf der Modellanlage bringt Freudenreichs Glanzstück neue Möglichkeiten: Der Waggon kann als Schnellläufer für 120 km/h bedenkenlos in Personen- und Eilzüge eingereiht werden, so dass er mit nahezu allen Märklin-Reisezugwagen der Epoche IV harmoniert.

Dazu zählen besonders die drei- und vierachsigen Umbauwagen, die Mitteleinstiegswagen in beiden Farbgebungen, prinzipiell aber auch die Reisezugwagen Am 203 und Bm 234, die in den neunziger Jahren auch in Eilzüge abwanderten. Für Farbe auf der Anlage sorgt eine Kombination des Paketpostwagens mit Silberlingen, besonders wenn er direkt hinter einer beige-blauen Lok eingestellt wird.

Gemeinsam mit der sauberen Verarbeitung vermag auch die lupenreine Bedruckung zu überzeugen: Dieser Waggon gehört zur OPD Hamburg, Postamt 3 Hamburg. Angenehm ins Auge sticht auch der erhabene Zettelkasten im linken Bereich des Wagenkastens.

Nur eins ist unter Verweis auf die Titelseite mit Vorsicht zu genießen und eher als Plandampf auf der Modellbahn zu interpretieren: eine Kombination des Waggons mit Dampflokomotiven! Zum Zeitpunkt der Indienststellung des Vorbilds gab es bei der Bundesbahn nur noch zwei aktive Dampflokbaureihen, darunter keine Personenzuglok mehr. Auch das moderne Posthorn mag dazu nicht recht passen.

Anders kann das aussehen, wenn ein reiner Postzug gebildet werden soll, der aber eher nachts unterwegs gewesen sein dürfte: Kombiniert mit grünen und beige-blauen Gepäckwagen Dm 902 sowie eventuell schnell laufenden, gedeckten Güterwagen anderer Bauarten ergibt sich ein kurzer Expressgutzug, der bei Ausfall einer elektrischen oder Diesellok sicher auch mal mit einer Dampflok bespannt werden darf.

Herstellerseiten mit Bezugsmöglichkeit:
http://www.fr-model.de

Vorbildseiten zur Bahnpost:
http://www.bahnpostmuseum.eu
http://www.mikes-bahnpostseite.de/Start.html

Anzeige

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- *fördern*
- *initieren*

Unsere Garantien:

+ personenunabhängig
+ sicher
+ gemeinnützig
+ steuerlich priviligiert.

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

Kurztest der Ellok Rc3 von FR

Schwedischer Exportschlager

Die Freunde der skandinavischen Eisenbahnen werden sich freuen, denn mit der Rc3 von Freudenreich ist die nach Stückzahlen bedeutendste Lok der schwedischen Staatsbahn SJ als Spur-Z-Modell erschienen. Interessant ist das Modell aber in gleicher Weise auch für viele andere Zetties, denn sie verspricht auch Varianten der ÖBB (Rh 1043) und der US-amerikanischen Amtrak.

Nach dem schwedischen Bezeichnungsschema verbirgt sich hinter dem Gattungskürzel eine vierachsige, elektrische Drehgestell-Lokomotive. Das Untergattungszeichen c (3. Buchstabe des Alphabets) weist darauf hin, dass es sich um die dritte Bauart innerhalb dieser Gattung handelt. Der Prototyp von 1962 wurde als Rb bezeichnet.

Beschafft wurden die Maschinen, die in Schweden erstmals mit einer Thyristorsteuerung ausgestattet waren, in einem langen Zeitraum von 1967 bis 1988.

Mit 366 Exemplaren in verschiedenen Ausführungen (Rc 1 bis Rc7 und Rm) wurde sie die zahlenmäßig am stärksten vertretene Lokomotive in Schweden. Fünf Ausführungen davon sind bis heute im Dienst.

Ihr Hersteller Asea konnte sich zudem über Exporterfolge und Lizenzbauvergaben an folgende Länder freuen: Österreich, Iran, Indien, Norwegen, Rumänien, Kanada, Australien und die USA.

Die Rc6 1418 der SJ zeigt am 20. November 2008 in Kalmar (Schweden) dasselbe Farbbild wie Freudenreichs in Göppingen 2013 vorgestellte Neuheit. Foto: Marcusroos (CC-BY-SA-3.0)

Für die Spurweite Z lässt das auf weitere Varianten hoffen, von denen zumindest die österreichische Rh 1043 und die Amtrak-Ausführung von FR bereits angekündigt wurden.

Konzipiert wurde die Rc3 für Schnellzüge bis 160 km/h Höchstgeschwindigkeit sowie den Güterverkehr. Dort war sie bis 2001, dem Jahr der Aufteilung der SJ in getrennte Unternehmensbereiche, auch regelmäßig zu sehen. Seitdem hat sich mit der Beschaffung von Triebzügen ihr Aufgabengebiet deutlich in den Güterverkehr verlagert. Green Cargo setzt sie aber auch vor Postzügen ein.

In ihrer aktiven Dienstzeit haben die Lokomotiven der Reihe Rc mehrere Farbschemen erlebt: Ursprünglich waren sie orange lackiert, später blau mit einem roten Zierstreifen. Mittlerweile hat sich SJ AB entschieden, die bei ihr verbliebenen Lokomotiven schwarz zu lackieren – in dieser Farbgebung hat FR seine Erstauslieferung (Art.-Nr. 46.130.01) gestaltet.

Bei Green Cargo wurden sie zunächst mit einem Aufkleber vom neuen Eigentümer gekennzeichnet, aber auch dort läuft längst eine Umlackierung in die grünen Unternehmensfarben. Auch bei Privatbahnen war und ist die Rc in abweichenden Farben im Einsatz.

Rc4 1305 und 1316 sowie Rc2 1073 (Mitte) stehen am 23. August 2005 in Sundsvall (Schweden). Diese Farb- und Beschriftungsvariante ist auch seitens FR für die Modelle geplant. Foto: Henrik Sendelbach (CC-BY-SA-3.0,2.5,2.0,1.0)

Die hohe Traktionsleistung machte sie seinerzeit auch für den Güterverkehr der Österreichischen Bundesbahnen interessant, die neun ihrer zehn Lokomotiven im Jahr 2001 nach Schweden verkauft hat – die zehnte wurde nach einem Unfall nicht wiederaufgebaut.

Freudenreich Feinwerktechnik bedient mit seiner Neukonstruktion gezielt den skandinavischen Markt, der bei diesem Hersteller eine zentrale Bedeutung erlangt hat.

Doch die Rc3 ist auch für diejenigen Kunden interessant, die sich den ÖBB oder den nordamerikanischen Bahnen verschrieben haben.

Das zu erwartende, breite Interesse rechtfertigte das Umsetzen der Lok in Spritzgusstechnik mit eingesetzten Fenstern.

So konnten alle Vorbildmerkmale in hoher Detaillierung und guter, dreidimensionaler Wiedergabe in den Maßstab 1:220 übertragen werden. Die ebenfalls fein und perfekt gestaltete Dachausrüstung zieren feine Stromabnehmer eigener Konstruktion mit Diagonalverstrebungen sowie separat angesetzte Isolatoren und Typhone. Die Dachleitung reicht vorbildgerecht bis zu den Pantographen.

Auch die Bedruckung des Modells ist wieder in vorbildlicher Weise per Tampondruck ausgeführt worden und harmoniert gut mit der sauberen Lackierung: tiefschwarzer Lokkasten, grauer Fahrwerksbereich, gelbe Griffstangen an den Führerstandstüren sowie rot abgesetzte Schienenräumer und spannungsführende Teile. Die Betriebsanschriften konnten lupenrein wiedergegeben werden.

Weitere Skandinavien-Varianten der Rc3

FR Freudenreich Feinwerktechnik hat uns gegenüber folgende Varianten bestätigt:

Rc2 14 der TKAB (Art.-Nr. 46.130.12, siehe Foto auf Seite 13),
Rc2 1100 der Green Cargo (46.130.11),
Rm 1260 der Green Cargo, ehem. Erzbahnlok (46.130.13) und
Rc2 1037 der SJ (46.130.10)

Erscheinen sollen die letztgenannten drei Ausführungen voraussichtlich Ende März 2014. Sie tragen dasselbe Farbschema wie die Rc2 14 der TKAB, jedoch eine abweichende, fahrzeug- und bahnverwaltungsspezifische Bedruckung.

Je Fahrzeugseite werden die vorbildgerecht vier Stirnlichter von weißen Leuchtdioden einzeln und fahrtrichtungsabhängig illuminiert. Licht scheint auch ins Innere des Gehäuses und suggeriert dem Betrachter eine Führerstandsbeleuchtung. Aus Platzgründen ließen sich aber leider keine roten Schlussleuchten integrieren, denn die hätten jeweils noch zwischen den beiden oberen Leuchten Platz finden müssen. Sie sind daher stattdessen als funktionslose Attrappen ausgeführt worden.

Das Fahrwerk ist aus Metallteilen zusammengesetzt und trägt zum hohen Lokgewicht von fast 46 Gramm bei, das der Zugkraft spürbar zu Gute kommt. Ihre Zugkraft bringt die Rc3 über alle vier Achsen

auf die Schiene, die von einem Hohlankermotor mit Schwungmasse angetrieben werden. Serienmäßig erfolgt eine Lieferung als Analogmodell. Auf Wunsch ist gegen Aufpreis aber auch eine DCC- oder Selectrix-Digitalvariante erhältlich.

Im schlichten, schwarzen Anstrich präsentiert sich die erste Version von Freudenreichs neuer Ellok des SJ-Typs Rc3. Interessant ist das Modell auch für Freunde der ÖBB und Amtrak. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Die Drehgestellblenden sind als Ätzteile umgesetzt worden, geben aber alle Vorbildstrukturen korrekt und vollständig wieder.

Im Vergleich zum Lokkasten kann die Plastizität der Details erwartungsgemäß nicht ganz mithalten.

Dank Ausstattung mit Schienenräumern, Führerstandsaufstiegen und Luftbehältern zwischen den Drehgestellen fällt das dem Betrachter aber kaum auf.

Statt einer Systemkupplung kommen unauffällige Kupplungshaken zum Einsatz.

Bei der kleinsten, unterbrechungsfrei fahrbaren Geschwindigkeit legt die Lok pro Sekunde 1,8 cm zurück – ermittelt in insgesamt fünf Messungen. Auf das Vorbild umgerechnet ergibt das einen für eine Streckenlok guten Wert von etwa 14 km/h. Die kleinste Dauerfahrgeschwindigkeit entspricht gleichzeitig der Anfahrgeschwindigkeit, weil der Glockenankermotor mangels Eisenkern bei der Anfahrspannung keine magnetische Hemmung zu überwinden hat.

Als nächste Variante erscheint die Rc2 14 der privaten TKAB (Art.-Nr. 46.130.12) im noch von der SJ übernommenen Anstrichschema. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Bei voller Fahrspannung aus dem weißen Märklin-Trafo 67020 erreicht Freudenreichs Rc3 eine umgerechnete Geschwindigkeit von knapp 143 km/h, womit sie die Höchstgeschwindigkeit des Vorbilds

nicht ganz erreicht. Weil Spur-Z-Modelle auf den Betrachter meist eh sehr viel schneller wirken, sehen wir die Differenz von gerade mal 17 km/h als unkritisch an. Die Stromaufnahme beträgt bei voller Fahrspannung 48 mA und liegt dank ihres hochwertigen Antriebs deutlich unter vergleichbaren Märklin-Modellen.

Auch bei einer „Lastprobefahrt“ hat die Lok nicht schlapp gemacht. Ohne Murren zog sie zwölf Güterwagen auch durch einen Radius von 400 mm bei leichter Steigung und war damit noch längst nicht am Ende ihrer Zugkraft angelangt.

Die Hälfte der Anhängelast bildeten schwere Wagen aus dem Hause FR, weil nur dort ein adäquates Angebot an passendem Wagenmaterial existiert – meist als vollständige Metallkonstruktion.

Schwierig wird es nämlich für Zetties, passendes Wagenmaterial für diese Lok zu finden, besonders wenn Reisezüge gebildet werden sollen.

Maße und Daten zur schwedischen Ellok vom Typ Rc3

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer (LüP)	15.520 mm*	70,5 mm	70,2 mm
Breite (Lokkasten)	3.150 mm	14,3 mm	14,8 mm
Höhe über SO bis Dach	3.850 mm	17,5 mm	18,3 mm
Drehgestellmittenabstand	7.700 mm	35,0 mm	35,0 mm
Drehgestellachsstand	2.700 mm	12,3 mm	12,5 mm
Treibraddurchmesser	1.300 mm	5,9 mm	5,5 mm
Dienstgewicht	76,8 t	---	45,8 g
Stundenleistung	3.600 kW		
V_{max}	160 km/h		
Achsfolge	Bo’ Bo’		
Baujahre	1967 - 1988		
Hersteller	ASEA		
Gelieferte Stückzahl (SJ)	366 Exemplare (inkl. 6 Maschinen vom Typ Rm)		

* Schwedische Ausführung mit eckigen Puffertellern

Einzig das hauseigene Angebot von FR Freudenreich Feinwerktechnik verhilft dem schönen Modell zu attraktiven und vorbildgerechten Güterzügen mit schwedischen und norwegischen Wagen.

Ergänzen lässt sich dies eventuell durch international laufende Wagen anderer Hersteller, denn Schweden ist ja per Eisenbahnfähren und Brücken auch ans kontinentale Europa angebunden. Für die Freunde der ÖBB und Amtrak ist derweil vorerst Warten angesagt, denn FR hat noch keine Liefertermine genannt.

Auch ein Blick auf den Dachgarten bringt keine Enttäuschung: Auch hier wurden alle Details wiedergegeben, Pantographen und die Hochspannungsleitung sind rot abgesetzt. Foto: Lars Ringqvist (in Kooperation mit *Ztrack*)

Wir ziehen dennoch ein Fazit und werfen unseren Blick bereits auf die beiden angekündigten Nachfolge-modelle:

Freudenreich hat nicht nur das Vorbild gut ausgewählt, um seine Stammkunden bestmöglich bedie-nen zu können.

Die Rc3 eignet sich auch in besonderer Weise, neue Kunden zu gewinnen.

Für einen auf ersten Blick sicher nicht gering erscheinenden Kauf-preis, der sich aber voll im Rahmen anderer Kleinserienmodelle bewegt, erhält der Käufer aber einen hohen Gegenwert.

Das Modell dürfte ihm viel und vor allem auch dauerhaft Freude

bereiten, denn die hochwertige Handarbeit ist ohne Zweifel jeden Cent wert. Wir honorieren das mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2013 in der Kategorie Lokomotiven. Die Ergebnisse finden Sie ebenfalls in dieser Ausgabe.

Die schwarze Rc3 1050 der SJ wartet auf ihren nächsten Einsatz: Passendes Wagenmaterial aus Skandinavien vorausgesetzt, bereitet sie ihrem Besitzer auf der Anlage viel Fahrvergnügen.

Der technische Kurztest und das Vermessen des Modells erfolgten durch Rainer Spohr.

Herstellerseiten mit Bezugsmöglichkeit:
http://www.fr-model.de

Vorbildseite:
http://de.wikipedia.org/wiki/SJ_Rc#Rc3

Trainini® zeichnet herausragende Neuheiten aus

Die Neuerscheinungen des Jahres 2013

Kritisch verfolgt die Trainini®-Redaktion Jahr für Jahr die Neuheiten der Hersteller im Sektor der Spur Z. Und immer wieder heißt es dann zum Jahreswechsel, das aus verschiedenen Blickwinkeln gelungenste Produkt auszuzeichnen. Die Entscheidungen, was zur Neuerscheinung des Jahres 2013 in den einzelnen Kategorien gekürt wurde, geben wir heute bekannt. Und dann ist da auch noch eine Auszeichnung in der Kategorie „Gesamtwerk“.

Um von uns nominiert zu werden, muss ein Produkt einige Voraussetzungen erfüllen: Wir berücksichtigen nur Formneuheiten – oder bei Büchern Erstauflagen – in ihrem jeweiligen Ersterscheinungsjahr. Das bedeutet, die tatsächliche Verfügbarkeit entscheidet für die Redaktion, denn wir bewerten nicht versprochene Eigenschaften sondern nur das, von dem wir uns auch selbst überzeugen konnten.

Betrachtet und bewertet werden für eine Nominierung dann sehr verschiedene Eigenschaften. Bei Modellen sind dies etwa die gezeigte Innovationskraft und die Bedeutung am Markt, wie auch ein zu erwartendes Kaufinteresse wegen der Vorbildbedeutung oder etwa ein bedeutender Lückenschluss im herstellerübergreifenden Marktangebot.

Das Paradebeispiel für ein aussichtsreichen Kandidaten auf den Titel „Neuerscheinung des Jahres“ ist die diesjährige Siegerin in der Kategorie Lokomotiven, die Rc3 der SJ von FR Freudenreich Feinwerktechnik: durchdacht und konsequent konstruiert, versehen mit ausgewogenen Fahreigenschaften und sauber verarbeitet. Liegen die Kandidaten nahe beieinander, geben Punkte wie das gute Preis-Leistungsverhältnis und die Perspektive auf Lücken schließende Varianten den Ausschlag für die Entscheidung. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Eine nicht zu unterschätzende Rolle spielt auch das Preis-Leistungsverhältnis – an dieser Stelle beziehen wir explizit auch den Herstellungsaufwand und die Lieferqualität mit ein. Vergessen werden

darf auch nicht, wie gut sich das Modell in einen Zug einreiht und dort mitläuft. Ist es zu schwer, zu leicht oder stimmt der Schwerpunkt vielleicht nicht?

Bei einem Lokmodell liegt der Fokus natürlich auf der Güte des Motors, der Untersetzung des Getriebes, der Laufruhe des Fahrzeugs und einer dem Vorbild angemessenen Zugkraft. In der Gesamtbetrachtung lässt sich damit festhalten, dass nur ein durchdacht ausgewähltes und gut konstruiertes Modell nominiert wird. Je ausgewogener seine Eigenschaften sind, desto höher sind seine Chancen zu gewinnen.

Im Bereich der Literatur gelten natürlich andere Kriterien: Hier geht es um die gute Lesbarkeit des Buches oder auch den Unterhaltungswert eines Videos, die Fülle des vermittelten Wissens und zu guter letzt auch den Nutzen für Zetties, um Modellbau- und Vorbildwerke gleichermaßen berücksichtigen zu können.

Mit diesem Fokus haben die Mitglieder der Redaktion angeregt ihre Argumente ausgetauscht, nachgedacht, bewertet und dann ihre Stimmen abgegeben. Am Ende stand dann in allen Kategorien überraschend und erstmals ein einstimmiges Votum – ein deutlicher Beleg für die Überzeugungskraft der heute prämierten Neuheiten. Wir hoffen und wünschen uns, dass sich dies für die siegreichen Anbieter auch in einer guten Nachfrage bemerkbar macht.

Und noch eine Premiere gibt es heute zu vermelden: Erstmals haben sich in den Kategorien „Lokomotiven“ und “Wagen“ gleichzeitig Modelle aus dem Kleinserienbereich durchgesetzt, nachdem Märklin im Jubiläumsjahr 2012 beide Kategorien für sich entschieden hatte. Das werten wir auch als starkes Indiz für die qualitative Stärke der Kleinserie.

Und so haben die Redakteure im Einzelnen entschieden:

<u>Kategorie Lokomotiven</u>
Zunächst schien es eng zu werden in diesem Segment. Früh aus dem Rennen war nur der „Big Boy“ von AZL. Dieses Modell besitzt aufgrund seiner Superlative und Bedeutung im ausgehenden Dampfzeitalter viele Interessenten. Der gewählte Weg der Umsetzung katapultierte die AZL-Dampflok aber weit in den Hochpreissektor und macht sie für die meisten US-Bahner unerschwinglich.

Für den aufgerufenen Preis erwarten wir aber auch ein besseres Antriebskonzept, das alle Kuppelachsen berücksichtigt und vor allem ist es spätestens nach Auszeichnung der Märklin-01 im Jahr 2012 nicht mehr zeitgemäß, dass der Kreuzkopf ein fester Bestandteil der Treibachse ist.

Damit lieferten sich Märklins „Blauer Enzian“, der wohl bekannteste und bei Modellbahnern beliebteste F-Zug, sowie die schwedische Ellok Rc3 von FR Freudenreich Feinwerktechnik ein Kopf-an-Kopf-Rennen. Zu bedenken geben wir, dass Märklin die Chance verpasst hat, mit der E 19 11 ein weiteres, aussichtsreiches Modell noch im alten Jahr ins Rennen zu schicken.

Letztendlich lag Freudenreich eine Nasenlänge vorn. Als Argumente für diese Entscheidung wurde Märklins kleiner Fauxpas bei der Kupplungsmontage der ersten Tranche genannt, der vielen Kunden Probleme bereitete. Wenn zwei Hochkaräter ihr Gewicht in die Wagschale werfen, dann entscheiden Kleinigkeiten wie die falschen Türen und Aufstiegsgriffe an den Enzian-Wagen.

Für Freudenreich spricht indes, dass die Rc3 nicht nur optisch eine gute Figur macht, sondern auch über herausragende Fahreigenschaften verfügt. Auch preislich bleibt sie im üblichen Kleinserienrahmen. Und da auch die sicher noch deutlich stärker nachgefragte, österreichische Version Rh 1043 angekündigt ist, spricht unsere Wahl eine klare Sprache:

Die Rc3 (Art.-Nr. 46.130.01) ist der verdiente Gewinner der Kategorie „Lokomotiven“ und wird von der **Trainini®**-Redaktion zur Neuerscheinung des Jahres 2013 ausgezeichnet!

Kategorie Wagen

Auch hier hat sich ein Kleinserienmodell durchgesetzt. Als Heckl Kleinserien im Frühjahr die ersten Kleinviehverschlagwagen der Bauart Vh 04 auslieferte, da verblasste plötzlich der zuvor nominierte offene Wagen „Klagenfurt“ von Freudenreich.

Zum Jahresende wurde es trotzdem wieder spannend, denn Märklin konnte seine Knickkesselwagen noch kurz vor dem Jahreswechsel in die Händlerregale bringen. Damit fanden sie noch Berücksichtigung in unserer Abstimmung.

Die feinen Details wie durchbrochene Lattenwände sowie der sehr moderate Preis haben uns überzeugt: Die Auszeichnung in der Kategorie Wagen geht dieses Mal an Heckl Kleinserien für den Kleinviehverschlagwagen V(w)h 04 der Deutschen Bundesbahn.

Als moderat kalkulierte Modelle in nahezu perfekter Umsetzung haben sie uns die Entscheidung schwer gemacht. Das liegt auch daran, dass sie für die Freunde der Epochen V/VI unverzichtbar sind und eine Lücke schließen. Endlich gibt es für viele Güterzug-Elektrolokomotiven der letzten zehn Jahre passende Wagen anzuhängen, die als Ganzzug besonders lang und dominierend auf den Betrachter wirken.

Dass wir uns trotzdem zum zweiten Mal in Folge für einen Kleinviehverschlagwagen, noch dazu im Vorbild recht nah verwandter Konstruktionen, entschieden haben, hat einen einfachen Grund: Mit den durchbrochenen Wänden erzielen sie einfach eine einmalig schöne Wirkung.

Hinzu kommen auch hier ein moderater Preis und noch dazu eine Auswahlmöglichkeit für den Kunden, seine präferierte Epoche und Bahnverwaltung als Formvariante zu erhalten. Wagen mit Bremserhaus sind als weitere Option auch noch angekündigt worden. Zweifelsfrei haben sich fünf Jahre warten gelohnt, weshalb der Kleinviehverschlagwagen Vh 04 (Art.-Nr. 5 / 08) von Heckl Kleinserien in der Kategorie Wagen ausgezeichnet wird.

Kategorie Zubehör

Die Kategorie „Zubehör“ ist für eine recht bunte Produktauswahl prädestiniert. 2013 traten zwei in Lichtschneidetechnik produzierte Kartonmodelle gegeneinander an. Fallers Bauernhof gefiel uns auf Anhieb sehr gut, weil er sich bestens ins landschaftliche Bild einer Anlage integrieren lässt.

Dann überraschte uns Archistories mit dem Ringlokschuppen ‚Bw Torrnstein’. Obwohl er der wohl schönste Lokschuppen für die Baugröße Z ist, war er noch aus anderen Gründen höchst interessant: Konstrukteur Frank Drees hat viel Zeit im Vorfeld investiert, um die ideale Lage zur Drehscheibe zu ermitteln.

So nutzt dieser Lokschuppen den Raum davor perfekt aus und wirkt zwischen den Toren nicht klobig. Archistories bietet zudem stets eine perfekte Passgenauigkeit der Teile, farbliche Nacharbeiten sind überflüssig und die Anleitungen sind durch dreidimensionale Abbildungen vorbildlich.

Die Innovation des Jahres waren für uns die neuen Schneeflocken von Noch. Deshalb gewinnt der Wangener Zubehörhersteller die Kategorie Zubehör.

Merkwürdig mag da erscheinen, dass die Wahl trotzdem auf ein zumindest auf den ersten Blick unscheinbares Produkt fiel. In der Kategorie „Zubehör“ haben die Schneeflocken von Noch (Art.-Nr. 08760) gewonnen. Nüchtern betrachtet sind sie nichts anderes als weiße Kurzgrasfasern für die Modellbahn.

Daraus ein Produkt zur Nachbildung von Pulverschnee zu konzipieren, zeugt von der hohen Kreativität im Hause Noch und bedeutet aus unserer Erwartung eine wegweisende Revolution im Bau von Winteranlagen.

Kategorie Technik

Im Bereich der Technik gab es 2013 wenig zu vermelden. Noch steigerte die Leistung seines Gras-Masters, aber das war für die Zetties weniger relevant als für die Freunde großer Spuren. Und den einer Formneuheit entsprechenden Neuerungsgrad hatte dieses Produkt auch nicht.

Damit reduzierte sich die Auswahl auf zwei Artikel, die aber deutlich wahrzunehmen waren. Faller hatte mit der Winkelmontierhilfe „Rite Way“ ein kleines Werkzeug angekündigt, das beim Bau von Spritzguss- und Laserschnittbausätzen hilfreich ist. Mit ihm gelingt der senkrechte Aufbau von im rechten Winkel zueinander stehenden Wänden deutlich besser.

Wir haben es innerhalb der Redaktion bereits bewertet, aber noch nicht vorgestellt. Grund dafür ist, dass Faller uns frühzeitig ein Vorserienmuster für Testzwecke bereitstellen konnte, aber die Auslieferung an den Fachhandel noch nicht erfolgt ist. Ein entsprechender Bericht folgt also noch.

Kleines Teil, große Wirkung: Mit Ratimos Kurzkupplungen stehen die Wagen des Blauen Enzians nahtlos aneinander. Die Kurvengängigkeit leidet dennoch nicht. Dafür gibt es die begehrte Auszeichnung 2013 in der Kategorie Technik.

Geschlagen wurde diese geniale Montierhilfe aber vom wahrhaft kleinsten Produkt in unserer Auswahl: Die Kurzkupplungen für den „Blauen Enzian“ von Ratimo (Art.-Nr. 16004) nehmen den Zetties zum einen die Sorge vor Ersatzteilproblemen bei den recht empfindlichen Kupplungsstangen an Märklins Insidermodell, zum anderen sorgen sie dafür dass die einzelnen Wagen sehr wirkungsvoll zusammenrücken und ein geschlossenes Zugbild suggerieren.

Wie schon bei seinem ersten Sieg 2011 in der Kategorie „Zubehör“ zeigt Rainer Tielke ein Mal mehr, dass es nicht immer spektakuläre oder große Neuheiten sein müssen, um am Markt zu überzeugen. Nicht selten reicht eine gute Idee und ein Gespür für Programmlücken, um sich durchzusetzen und im Bewusstsein der Spur-Z-Freunde zu verankern.

Kategorie Literatur

Ein Daueranwärter auf den Titel in dieser Kategorie ist der Freiburger EK-Verlag. Was er anfasst, scheint Erfolg zu haben. Unübertroffen sind dessen Baureihenbücher und mit dem aktuellsten zur DB-Baureihe E 40 haben sie es kurz vor Jahresende wieder einmal in die Auswahl geschafft.

Ein besonderes Bonbon stellt auch der Titel „Bahnpost im Einsatz“ aus diesem Verlag dar, der mit vielen Bildern aus dem früheren Alltagleben der Bahnpostmitarbeiter Anregungen für den Modellbahnbetrieb gibt.

Wenn wundert es da, dass der EK-Verlag auch am Siegertitel 2013 nicht ganz unbeteiligt ist. Offenbar haben die Freiburger den Wert des Buches, das wir küren, erkannt und vielleicht deshalb in den eigenen Vertrieb übernommen:

Der Titel „Neuerscheinung des Jahres 2013“ in der Kategorie Literatur geht an das Buch „Die Geschichte der Vogelfluglinie Puttgarden - Rødby“ (ISBN 978-3-935944-04-5) von Carsten Watsack. Kein Buch hat uns je so überzeugt wie dieses. Sauber recherchiert, perfekt strukturiert und die Themeninhalte passend dazu komprimiert, ergibt sich ein

Gesamtwerk, das nicht nur seinen Preis mehr als wert ist, sondern auch Maßstäbe setzt.

Besonders überzeugt hat uns die Konzeption als nach Jahrzehnten aufgeteilte Geschichtsdokumentation mit jeweils zu diesem Zeitraum anhängenden, sehr ausführlichen und perfekt abgestimmten Bildteil. Wir wagen die Prognose, dass es niemals ein besseres Buch über diesen europäischen Verkehrsweg wird geben können.

Kategorie Gesamtwerk

2010 haben wir uns entschieden, einen neuen Sonderpreis in Form der Kategorie Gesamtwerk auszuloben. Als einziger wird er nicht zwingend jährlich mit einem Preisträger besetzt. Vergeben wird er fallweise und nur für besondere Leistungen in der Spurweite Z. Wer hier zum Zuge kommt, der zeichnet sich durch Kontinuität, besonderen Einsatz oder außergewöhnliche Dienste aus, die einzeln nicht in den jährlichen Kategorien Berücksichtigung finden.

Die bisherigen Preisträger waren Velmo (2010) für das genial einfache Digitalisierungskonzept für jedermann durch Tauschplatinen sowie die Firmen Noch (2011) und Märklin (2012) für ihr lückenloses und konsequentes Engagement im Bereich der Spur Z seit deren Markteinführung 1972.

Auch 2013 haben wir uns wieder für einen besonderen Preisträger entschieden, dessen Lebenswerk unsere Würdigung erfährt: Posthum ehren wir Peter Rechsteiner aus der Schweiz (Z-Bahn GmbH) für seine tatkräftige und kompetente Förderung der Spur, die er in vielerlei Hinsicht zum Ausdruck brachte.

Durch sein Engagement bis zu seinem plötzlichen Tod entstanden viele höchst attraktive Kleinserienmodelle. Gleichzeitig bot er deren Herstellern mit seiner Z-Bahn GmbH und in seinem Spielwarengeschäft in Romanshorn eine Verkaufsplattform. Für Kunden und Interessenten hatte er stets ein offenes Ohr, hörte zu und stand mit Rat und Tat zur Seite.

Die Auszeichnung seiner Verdienste um die Entwicklung unserer Baugröße verbinden wir mit der Hoffnung, dass Peters Erbe eine würdige, tatkräftige und kompetente Fortsetzung möglichst in den Händen eines erfahrenen Teams erfahren möge.

Die Seiten der ausgezeichneten Hersteller und Personen:
http://www.fr-model.de
http://www.hecklkleinserien.de

http://www.noch.de
http://www.ratimo-z.de

http://www.eisenbahn-kurier.de
http://www.z-bahn.ch

Die Baureihe 101 im Lokomotivportrait

Schlusspunkt einer Entwicklung?

Die Hochleistungslok der Baureihe 101 wurde als Nachfolgerin der legendären 103 im Jahr 1993 noch von der Deutschen Bundesbahn in Auftrag gegeben. Geliefert wurde sie mit 145 Exemplaren bereits an die Deutsche Bahn AG. Da weitere nennenswerte Leistungssteigerungen nicht mehr zu erwarten sind und der Trend zum Triebzug unverändert anhält, stellt sich die Frage, ob sie der Höhepunkt der Entwicklung schnellfahrender Lokomotiven oder gar deren Schlusspunkt ist. Der vorliegende Geramond-Band geht dieser Frage nach.

Dr. Karl Gerhard Baur
Baureihe 101
Die Intercity-Lokomotive der Deutschen Bahn

Geramond Verlag GmbH
München 2013 (ergänzte Neuausgabe; 1. Auflage 1999)

Gebundenes Buch
Format 19,3 x 26,1 cm
144 Seiten mit ca. 180 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-86245-188-3
Preis 26,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Ein Geramond-Baureihenbuch zur 101 erschien bereits 1999 und damit kurz nach Auslieferung der letzten Maschine an die Deutsche Bahn AG. In den vierzehn Jahren nach Veröffentlichung dieses Titels hat sich erwartungsgemäß eine Menge getan, insbesondere liegen mittlerweile umfangreiche Erfahrungen aus dem Betriebsdienst und Werkstattwesen vor.

Dies im Buch unterzubringen und fortzuschreiben war eine logische, aber auch überfällige Konsequenz. Hinzu kommt, dass die Intercity-Paradelok dank ihrer glatten und großflächigen Außenwände auch als Werbefläche gefragt ist. Neben bahneigener Werbung ist sie schon vielen, namhaften Unternehmen, darunter Bayer und Märklin gebucht worden.

Trotz seines Erscheinungstermins ist der Band aber an dieser Stelle nicht ganz aktuell: Märklins jüngste Werbelok „25 Jahre Starlight Express“ wurde zu spät vorgestellt, um in dieser Auflage noch eine Berücksichtigung finden zu können. Ein Manko ist das nicht, denn alle anderen wurden tabellarisch zusammengefasst und teils mit Bildern vorgestellt.

Dr. Karl Gerhard Baur weiß, wovon er schreibt. Das liegt nicht nur an seiner langjährigen, schriftstellerischen Erfahrung im Zusammenhang mit der Eisenbahn, sondern auch an seinen guten Kontakten zum 2004 verstorbenen Projektleiter dieser Lok, Rolf Gammert aus dem Hause ABB Henschel und dessen Nachfolgeunternehmen ADtranz.

Der Vater der Baureihe 101 hat viel Wissen und Besonderheiten eingebracht, von denen besonders die Kapitel zur Entwicklung und Konstruktion sowie zum Bau der 145 Serienmaschinen profitiert haben. Diese Stückzahl ist keinesfalls zufällig, denn vorgesehen war die Universalmaschine als Nachfolger der 103, die einst in derselben Menge beschafft wurde.

Das Eingangskapitel zur Bahnreform und Bestellung der Baureihe 101 zeigt, dass die weltweit erste Drehstromlok - die BR 120 - bereits beim Serienbau in vielen Punkten wegen der schnellen Entwicklung der Hochleistungselektronik überaltert und zu teuer geworden war.

Als in der Wahrnehmung wichtigste Elektrolok der Deutschen Bahn widmet sich der Autor im Hauptteil des Buches in detaillierter Form dem Vorbild mit Beschreibungen zur Technik und ihrer Bedienung. Nicht vergessen hat er eine Zusammenstellung von Bauartänderungen, die sich aus den Betriebserfahrungen und geänderten Anforderungen ergeben haben. Besonders interessant ist auch der Bericht von der Abnahmefahrt der 101 126-1.

Hier wie auch bei den Ausführungen zum dreijährigen Bau der Schnellfahrlokomotiven zeigt sich der enge Kontakt zum Hersteller. Da der Autor nicht zu tief in technische und fachliche Details geht, bleibt das Buch kurzweilig und lesenswert. Das Verständnis des technisch durchschnittlich begabten Lesers fördert dies enorm. Damit eignet sich diese Lokmonografie auch für einen sehr breiten Leserkreis.

Sorgfältig recherchiert ist nicht nur die Beheimatung der Baureihenvertreter sondern auch deren Einsatz. Meist werden die schnellen Renner im Fernverkehr eingesetzt, doch können auch Fahrten im Güterzugdienst belegt werden.

Eine sinnvolle Ergänzung stellen der bislang einzig schwere Unfall mit einer Lok der BR 101, weitere Ereignisse und ein Vergleich mit anderen Lokomotiven, darunter den „Taurus“ der ÖBB in derselben Leistungsklasse, dar.

Dr. Karl Gerhard Baur schließt mit Erläuterungen der Baureihenfamilie 145 (TRAXX), die aus der 101 hervorging und widmet sich der Frage, ob sie die letzte Universallokomotive war. Immerhin konzentriert sich die Beschaffung von Fernverkehrsfahrzeugen seit rund zwanzig Jahren auf Triebzüge, deren Komponenten auf den ganzen Zug verteilt sind. Und nur für Güterzüge ist die Konstruktion einer Ellok für den Hochgeschwindigkeitsverkehr zu aufwändig und teuer.

Gesteigert wird der Wert dieses Bands durch eine attraktive Bildauswahl und deren gute Wiedergabequalität. Alle Ausführungen werden dadurch sehr anschaulich bebildert.

Verlagsadresse und Bezugsmöglichkeit:
http://www.geramond.de
http://www.verlagshaus24.de

Entscheidend ist auf der Anlage

Keine Experimente bei der Gestaltung

Sukzessive baut der Alba-Verlag seine neue Reihe „Modellbahn-Baupraxis“ aus. Der aktuelle Band 5 widmet sich dem Themengebiet von Tunneln und Felsen, aber auch Stützmauern und sogar Mittel- und Hintergrundkulissen. Besonders richtet sich diese Praxisreihe, die bald weiter ausgebaut werden soll, an angehende Modellbahner. Wir stellen unseren Lesern das jüngste Werk vor.

Gunnar Selbmann
EM Modellbahn Baupraxis 5
Kulissen - Tunnel - Felsen

Alba Publikation Alf Teloeken GmbH & Co. KG
Meerbusch 2013

Magazin mit Klebebindung
Format 21 x 29,7 cm
136 Seiten mit ca. 200 meist farbigen Abbildungen

ISSN 0342-1902
Best.-Nr. emmbp201302
Preis 14,50 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Die EM-Reihe „Modellbahn-Baupraxis“ versteht sich als Ratgeber für angehende Modellbahner, will aber auch etablierte Modelleisenbahner ansprechen. Als Autoren wählt der Alba-Verlag daher erfahrene Praktiker aus, die den Lesern auf der Grundlage ihrer eigenen Erfahrungen Wissen leicht verständlich vermitteln und den Bau einer Modellbahnanlage erklären sollen.

Mit diesem Anspruch im Hinterkopf haben wir uns auch den jüngsten Band 5 der Reihe aufmerksam angesehen, um ihn auf Basis der Ansprüche eines Zetties bewerten zu können. Als Verfasser zeichnet dieses Mal Gunnar Selbmann verantwortlich, der als verantwortlicher Redakteur des N-Bahn-Magazins besonders auf Erfahrungen in dieser Nenngröße verweisen kann.

Da deren Maßstab ja gar nicht mehr so weit von unserem entfernt ist, sind die Erwartungen an das Sonderheft natürlich hoch. Doch der Autor gilt auch als ein Experte im Bau von Anlagen, Modulen und Dioramen der Baugrößen TT, H0/H0m und sogar 0, denn er ist seit dreißig Jahren auch ständiger Fachmitarbeiter des Eisenbahn-Magazins.

Was also ist bei seinem jüngsten Werk für uns Zetties herausgekommen? Zunächst möchten wir voranstellen, dass Band 5 „Kulissen – Tunnel – Felsen“ der erste von zwei Ratgebern ist, die in dieser Reihe den Landschaftsbau behandeln. Am Ende der Lektüre bleiben also durchaus Fragen offen, denn die Grüngestaltung der Anlage ist (noch) nicht Thema dieser Ausgabe, wird aber mit dem Folgeband behandelt.

In diesem Heft finden wir verschiedene Anlagengrundrisse und Erläuterungen zu den Möglichkeiten der Landschaftsgestaltung. Damit das fertige Werk überzeugend wirken kann, muss es als Landschaftsausschnitt geplant werden. So widmet sich der erste Teil den verschiedenen Perspektiven, die Einfluss auf eine sinnvolle Hintergrundkulisse und den Landschaftsübergang zu ihr haben.

Der Leser wird angehalten, einen sinnvollen Betrachtungsstandpunkt festzulegen und dafür Sorge zu tragen, dass Blicke auch möglichst nur aus dieser definierten Perspektive möglich sind. Wird der Blick des Betrachters sinnvoll gelenkt, können Kulissen eine Anlage weiträumiger erscheinen lassen und blenden gleichzeitig störende Elemente aus dem Umfeld aus.

Dies wird auch mit Fotografien gelungen untermauert, die den Worten Leben verleihen – im Sinne von Vorstellungskraft beim Leser. Es folgen ausführliche Anleitungen zum Herstellen von individuellen Kulissenbildern mit Hilfe von Fotos oder Grafiken, die sowohl mit Schere, Kleber und Karton verarbeitet als auch per Bildverarbeitung am PC erzeugt werden können.

Nicht vergessen hat Gunnar Selbmann auch Erläuterungen zur richtigen Anbringung von Hintergrundkulissen, damit Schatten und Knicke ihre Wirkung nicht zerstören. Trotzdem wirkt dieses Einstiegskapitel im Gesamtkontext des Hefts etwas fremd, denn weiter geht es mit der Gestaltung von Felsen, Tunnelportalen und Stützmauern, die einen völlig eigenen Themenkomplex bilden.

Beschrieben werden im zweiten Teil des Praxisratgebers die verschiedenen Geländeformen von Einschnitten und Dämmen im Zusammenhang mit der Trassenführung der Bahn und deren vorbildgerechte Gestaltung als Hang oder mit Stützmauer.

Beim Bau von Tunnelportalen und –röhren sowie Geländemauern greift der Autor sowohl auf verschiedene Produkte der Industrie zurück, verweist aber auch auf Möglichkeiten eigener Herstellung. Mit den beschriebenen Anleitungen sollten eigene Versuche auch auf Anhieb gelingen.

Selbstverständlich gelingt ein solches Themenwerk nur mit gutem und zur Bebilderung geeignetem Material. Auch dies ist beim Band 5 gegeben und schön umgesetzt. Nur wenige Aufnahmen finden nicht unser persönliches Gefallen, aber Geschmack ist halt immer eine persönliche Sache.

Zu den einzelnen Kapiteln fassen ausführliche Tabellen das Angebot an Baumaterial und Farben verschiedener Hersteller zusammen und schaffen einen Überblick, welche Produktsegmente und Baugrößen vom wem überhaupt besetzt werden. Eine Übersicht der bekannten Herstelleradressen und Internetseiten findet sich am Ende des Hefts. Ergänzt wird es durch die Abbildung von drei NEM-Normen für Tunnelportale.

Verlagsadresse und Bezugsmöglichkeit:
http://www.alba-verlag.de

10. Adventstreffen der Zetties

Rundes Jubiläum an der Mosel

„Junge, wie die Zeit vergeht!“, wird sich so mancher gedacht haben, der am Adventstreffen 2013 in Zell (Mosel) teilgenommen hat. Was 2004 als Stammtischtreffen der Zetties vom MIST55 in kleiner Runde begann, hat sich längst zur Jahresabschlussveranstaltung der Spur-Z-Gemeinde entwickelt. Und entsprechend groß ist der Zuspruch. So wurde auch die 10. Auflage am 1. Adventswochenende 2013 wieder zum internationalen Treffen.

Jedes Jahr freuen nicht nur wir uns riesig auf das Adventstreffen in Zell an der Mosel. Ein ganzes Wochenende haben dann, lange nach dem Ende der Tourismussaison, die Zetties das kleine Weinstädtchen fest im Griff. Ende 2013 war das bereits zum 10. Mal der Fall.

Und auch die Familien aus der Stadt und ihren Nachbarorten freuen sich immer wieder aufs Neue darauf, denn wo sich die Kinder von heute ihre Nasen nicht mehr an Schaufensterscheiben platt drücken können, um fahrende Modellbahnen zu sehen, da sorgt eine große Ausstellung kleinster Eisenbahnwelten – noch dazu bei freiem Eintritt – für ein besonderes Erlebnis.

Sonderpräsentation zum runden Jubiläum des Adventstreffens: Die ELNA 151 von Harald Ruppelt zieht eine Wagenschlange aus zu diesem Anlass beauftragten Märklin-Sonderwagen über die Bullayer Doppelstockbrücke, die Rainer Tielke gebaut und erstmals provisorisch zusammengefügt hatte.

Und trotzdem stach die Veranstaltung zum Monatswechsel November/Dezember 2013 in außergewöhnlicher Weise hervor, was natürlich am runden Jubiläum lag. Jörg Neidhöfer hatte über die Freunde der Kanonenbahn e.V. bei Märklin einen Sonderwagen auf Basis des Kühlwagenmodells 8600 in Auftrag gegeben, das die Erinnerung lange wach halten soll.

Mit der Abbildung des historischen Zeller Bahnhofsgebäudes als Modell von Gerhard Maurer war der erforderliche Bezug zur Stadt, den Zetties und der Kanonenbahn schnell hergestellt. Entsprechend großer Nachfrage erfreute sich der schön bedruckte Waggon denn auch. Ein langer Wagenzug, zudem gezogen von der ELNA 151 der früheren Moselbahn (Modell von Harald Ruppelt), ergab in Verbindung mit einem weiteren Jubiläumsexponat einen einmaligen Blickfang.

Rainer Tielke aus Norderstapel hatte die rund 800 km lange Anreise nämlich gerne in Kauf genommen, um sein neues Modell der berühmten Doppelstockbrücke von Bullay erstmalig präsentieren zu können. Das Vorbild ist nicht nur den Einwohnern bestens bekannt, denn fast alle Besucher überqueren in Zells unmittelbarem Nachbarort die Mosel. Und so konnte sich jeder persönlich davon überzogen, dass das Modell der großen Vorlage in keinem Detail nachsteht.

Am Gemeinschaftsstand präsentierten sich zudem noch Torsten Schubert und eine Delegation des „team Z hamburg“. Auch hier gab es feine Exponate zu sehen. Viele überzeugten sich mit Freude vom weiteren Wachsen der Modellkirmes, staunten aber auch über beleuchtete Automodelle mit aktuellem Fokus auf die Spur H0. Die Hamburger zeigten ein Modul und Gebäudemodelle im Bau. Thema war, mit welcher Technik sich bestimmte Details ins Modell umsetzen lassen.

Herrenhäuser in Spur Z: Die aus Karton erbaute Burg findet sich auf dem Wendemodul von Manfred Forst (Bild oben), das Schloss Neuschwanstein (Bild unten) hat Helmut Küpper eingerüstet.

Zu einer gemeinsamen Anlage hatten Hans van den Haak (Niederlande) und Manfred Forst ihre Module zusammengestellt. Die Landschaft, die den Besuchern damit präsentiert wurde, war vom Papier- und Kartonmodellbau geprägt.

Manfred demonstrierte seine anerkannten Künste in dieser Technik auch durch einige Einzelmodelle, die noch nicht den Weg auf ein Diorama oder einen Anlagenteil gefunden haben.

Auf der Bühne der Zeller Schwarze-Katz-Halle hatten es sich wieder Spur Z Ladegut Küpper, Aspenmodel und Bahls Modelleisenbahnen gemütlich gemacht.

Sie sorgten dafür, dass auch eingefleischten Zetties nicht langweilig werden sollte. Zum letzten Mal im mittlerweile abgelaufenen Jahr bestand hier die Gelegenheit, sich mit Material und Bausätzen einzudecken oder die Superung einer Lok in Auftrag zu geben.

Helmut und Josephine Küpper hatten neben ihrem Gebrauchtwarensortiment und der großen Ladegutauswahl auch schon den Märklin-Sonderwagen zum 20-jährigen Bestehen ihres Modellbahnzubehörbetriebs dabei.

Als sehenswertes Exponat war am Stand noch ein Diorama mit dem zur Renovierung eingerüsteten Schloss Neuschwanstein aufgebaut.

Maxi Mehnert stellte in Zell die Westmodel-Neuheit der US-Schnellzugdampflok PS4 RTR in der grünen Ausführung der Southern für den Crescent Limited vor. Das aufwändig detaillierte Kleinserienmodell der Pacific-Bauart basiert auf einem Märklin-Fahrwerk, besitzt eine vollständige Steuerung, Laternenbeleuchtung vorn, eine aufwändige Beschriftung und eine Tenderstromaufnahme.

Ein schöner Rücken kann auch entzücken: Diese gelungene Westmodel-Umsetzung einer PS-4 der Southern gibt es exklusiv bei Aspenmodel zu erwerben.

Unterstützt wurden Maxi Mehnert und Michael Bahls vom Stammtisch Blomberg. Hans-Joachim Rüssel und Stefan Schulz hatten zwei kleine Anlagen mitgebracht, auf denen die romantische Nebenbahnstimmung vergangener Zeiten anschaulich umgesetzt wurde. Beim kleinen Rundkurs in weißer Winterlandschaft war passend zum Anlass des Treffens die Vorweihnachtszeit bestimmendes Thema.

Der ebenfalls anwesende Kajo Adams rundete die Veranstaltung mit historischen Exponaten der Spur 0 ab. Seine Schätze alter Zeiten sprachen natürlich besonders Liebhaber und ältere Gäste an, für die solche Stücke seinerzeit Jugendträume bedeuteten. Für die anwesenden Kinder müssen sie im Vergleich zu modernen Modellbahnen natürlich wie eine Museumsauswahl gewirkt haben.

Wer hingegen auf der Suche nach gebrauchtem Spur-Z-Material war, der durfte einen Blick auf den Nachbartisch des Händlers Wenner werfen.

Ging es nur darum, ein „altes Schätzchen“ wieder flott zu kriegen, war „Lokdoc“ Michael Etz die richtige Adresse. Wieder einmal bot er Zetties seine Dienste an, um verharzte Lokmodelle zu reinigen und neu zu schmieren oder kleinere Reparaturen durchzuführen.

Natürlich wurde diese Hilfe gern genutzt und sei es nur für einen kleinen Tipp zur Selbsthilfe.

Seine Vereinskollegen vom Stammtisch Untereschbach e.V. zeigten

Der Stammtisch Untereschbach e.V. führte unter anderem die selbstfahrenden und lenkenden Busse von Hermann Kammler auf diesem Ausstellungsstück vor.

neben seinem „OP-Tisch“ einige Exponate aus dem Ausstellungswaggon in Dieringhausen. Erwartungsgemäß als besonders attraktiv erwies sich ein kleiner Autoparcours, auf dem die selbstfahrenden Busse und LKW von Hermann Kammler ihre Runden zogen. Nicht wenige der Anwesenden hatten dieses in Anlehnung an das bekannte Faller-System für die Baugrößen H0 und N entstandene Konzept noch nie gesehen.

Im der Bühne gegenüberliegenden Winkel des Saals hatte Hans-Georg Kunz seine Modulanlage aufgebaut, die eher durch ihre Größe als neue Motive auffiel.

Als linkes Wendeelement fungierte wie auch in den Vorjahren das detailliert durchgestaltete Dampflok-betriebswerk von Roland Rauschen-bach.

Für mehr Sinneseindrücke sorgte Gunnar Häberer aus Potsdam, der auf einem Oval aus Stammtisch-brettchen seine Digitallokomotiven vorführte.

Gunnar Häberers 132 460-7 der Deutschen Reichsbahn sorgte wie das große Vorbild für Klangerlebnisse. Die Geräuschausstattung der digital ausgestatten DR-Diesellok steckte im Waggon hinter ihr.

Mit dem kräftigen Dröhnen der Dieselmotoren seiner V 300 der Deutschen Reichsbahn warb er tatkräftig für seinen Berliner Spur-Z-Stammtisch und stand gleichzeitig für Fragen aller Art bereit.

Als kleiner Höhepunkt erwies sich auch das Segment „Wuppertal-Burgholz“ von Lars Kuhnert. Der Postkartenbausatz-Spezialist, der sich über mangelnde Nachfrage wahrlich nicht beklagen konnte, hatte dieses sehr fotogene Werk als Übungsstück für verschiedene Landschaftsbautechniken begonnen und in Zell erstmals präsentiert. Und die Betrachter staunten angesichts der Kartonmodelle von Bahnhofsgebäude, Stützmauern und dem Portal der Straßenüberführung.

Mit regionalem Bezug zum Jubiläum umgesetzt hat Lars Kuhnert den Collis-Turm aus Zell (Mosel) als Postkartenbausatz.

Der Modellbahner aus Hamm (Westfalen) hatte sich kurz zuvor auch mit dem Bau von Büschen und Bäumen sowie dem elektrostati-schen Begrasen mittels Gras-Master von Noch vertraut gemacht.

Für Anerkennung sorgte auch das ansprechend wirkende Kopfstein-pflaster der über die Bahn führenden Straße.

Eindrucksvoll zeigte sich hier, dass gelungener Landschaftsbau gar nicht schwer ist, solange Schritt für Schritt Erfahrungen mit den ein-zelnen Techniken gesammelt wer-den.

Sein Tischnachbar und Gastgeber Jörg Neidhöfer informierte über die Kanonenbahn und freute sich über Spenden zur Unterstützung der Veranstaltung. Der eingangs erwähnte Märklin-Sonderwagen gab ließ sich an diesem Tisch erwerben. Wie jedes Jahr zeichnete Jörg dafür verantwortlich, dass auch der begleitende Rahmen stimmte:

Diese zwei Motive vom Segment „Wuppertal-Burgholz“ sollen einen Eindruck vermitteln, was Lars Kuhnert den Besuchern als ersten Versuch der Landschaftsgestaltung zum Adventstreffen präsentierte.

Am Freitagabend fand sich ein großer Teil der Aussteller zum Stammtisch in den ehemaligen Wartesaal des Zeller Bahnhofs ein, während am folgenden Abend auf der anderen Moselseite bei einem großen Buffet das Jubiläum gefeiert werden konnte. Dieser gemütliche Rahmen ist es, der Jahr für Jahr die Zetties in das Weinstädtchen reisen lässt!

Doch unser Rundgang ist noch lange nicht am Ende angelangt. In mehreren Reihen präsentierten sich in der Hallenmitte ebenfalls sehenswerte Anlagen, Schaustücke und Produkte.

Ulrich Günther gab einen Überblick über den aktuellen Status seines Bahnhofsprojektes, während neben ihm Oli Passmann seine allseits anerkannten analogen und digitalen Elektroniklösungen vorführte – darunter Waggonbeleuchtungen und funktionsreiche Digitalumbauten.

Die Z-Freunde International waren durch Gerhard Finster, Heribert Baier und Klaus Moser vertreten. Gerhard Finster bastelte meist schweigend an seinen Bäumchen, wobei ihm der eine oder andere Besucher gern auf die Finger schaute.

Oli Passmann führt an seinem Stand moderne Digitalsteuerung mittels Tablet-PC und Mobilfunkgeräten vor. Da staunt Groß wie Klein, denn außerhalb unserer Szene ist diese Technik kaum bekannt.

Eine Straußenfarm in Schmalberetten: Peter Rogel zeigte, was sich aus den kleinen Stammtischbrettchen schaffen lässt. Voraussetzung für eine überzeugende Wirkung ist nur das Anbringen eines Hintergrunds.

Heribert Baier nutzte die Gelegenheit, seine mit Bestecksamt ausgeschlagenen Aufbewahrungs- und Transportkoffer verschiedener Größe vorzuführen.

Klaus Moser sorgte derweil mit Märklin-Modellen und eigenen Bauprojekten für Betrieb auf seinen Stammtischbrettchen, verfolgt von den Augen der anwesenden Kindern. Auch für einen Plausch zu seinen Basteleien war er stets zu haben.

Das Stellwerk ist eine weitere Idee von Peter Rogel für seine Schmalbretten-Zusammenstellung. Jede Szene erzählt ihre eigene Geschichte.

Was sich aus der Idee der Stammtischbrettchen alles machen lässt, wusste auch Peter Rogel eindrucksvoll vorzuführen, der sich nicht nur mit dem aktuellen Lieferprogramm von Z-Railways in Zell präsentierte.

Vieles aus seinem Angebot hat er auch auf „Schmalbretten“ verbaut und so wirkungsvoll in Szene gesetzt.

Dass sich die winzigen Anlagensegmente zudem gut fotografieren lassen, ist seiner Ausstattung mit Hintergründen und Beleuchtung geschuldet.

Sie sorgen gleichzeitig dafür, dass erwachsene Besucher nicht einfach an ihnen vorbeilaufen, ohne die Kleinode wahrgenommen zu haben.

Mit Standen Watchett brachte Graham Jones englische Kleinstadtatmosphäre nach Zell. Der Intercity von British Rail fährt soeben aus dem Stadtbahnhof aus.

Birgit Foken-Brock war für Trafofuchs angereist und hatte eine große Auswahl aus ihrem Produktangebot dabei. Reißenden Absatz fanden vor allem die weihnachtlich gestalteten Figuren, die wir in der letzten Ausgabe vorgestellt haben. Ihre klug auf vier Köfferchen aufgeteilte Vier-Jahreszeiten-Anlage, die Zetties längst ein Begriff ist, wurde wenige Wochen später auch durch ein Portrait in der Fernsehsendung „Eisenbahn-Romantik“ mit Hagen von Ortloff geehrt.

Für den modernen Schnellverkehr auf der privatisierten Eisenbahn in England steht dieser Zug des Unternehmens Virgin, der ebenfalls auf Graham Jones’ Anlage fährt.

Eine weite Reise hatte auch Graham Jones zusammen mit seinem Sohn auf sich genommen. Der Vorreiter vom Z-Club GB zeigte US-Modelle der Marken Micro-Trains und AZL, darunter den gewaltigen „Big Boy“, wusste aber auch mit einer sehenswerten Anlage nach englischen Motiven zu gefallen.

Sein Meisterwerk „Standen Watchett“ mit typischem Rollmaterial von British Rail und Virgin war zuvor über sieben Jahre lang nicht mehr in Deutschland zu sehen gewesen.

Auch Susanne und Götz Guddas hatten zum runden Jubiläum wieder den Weg nach Zell gefunden und spontan bekundet, auch 2014 wieder zu kommen. Eingepackt hatten die beiden die bereits ausgezeichnete Anlage „Güglingen – Sägethal“,

Bis alle Details an Götz Guddas’ Anlage erfasst sind, dauert es schon einige Minuten. Knopfdrückaktionen erhöhen die Verweildauer zusätzlich. Diese beiden Gäste betrachten den neuen Seilbahnkran.

auf der Götz zuletzt eine Kranseilbahn erbaut hat, um am Sägewerk Holzstämme von Güterwagen abladen und sie vors Werk befördern zu können. Premiere hatte dieses Modell in Göppingen gefeiert (siehe Ausgabe 10/2013).

Im Hintergrund läuft der normale Bahnhofsbetrieb in Baumholder, während im Vordergrund die US-Armee einen Panzerzug belädt. Die amerikanischen Soldaten hat Gerhard Maurer selbst gestaltet.

Ähnlich verhielt es sich bei Hans-Ulrich Druske. Seine Fehmarnsundbrücke ist seit Jahren bestens bekannt, doch zum 50-jährigen Jubiläum der Eröffnung im letzten Jahr war sie in einem gemeinsamen Projekt um eine kleine Sehenswürdigkeit reicher geworden (siehe Foto im Jahresrückblick 2013).

Da einige Zetties die Brückenausstellung in Burg oder Großenbrode im Sommer 2013 besucht hatten, aber zumindest teilweise das Brückenmodell vermisst hatten, gab es in Zell die historische Eröffnungsszene vom 30. April 1963 noch einmal vollständig zu sehen.

Holger Späing hatte aber nicht nur alle Figuren sorgfältig wieder aufgestellt und nach den Fotovorlagen positioniert.

Im Vorfeld war auch Hans-Ulrich Druske noch mal aktiv geworden und hatte die Lackierung des VW Käfers auf der Brücke, der sich im Nachhinein als tannengrünes Polizeifahrzeug entpuppt hatte, angepasst. Die Polizisten erhielten von ihm die korrekte Uniform Schleswig-Holsteins von 1963.

Schwerspat wird in der Grube Clarashall gefördert und auf die Bahn verladen. Gerhard Maurer hat Betrieb und Anlagen genauestens recherchiert, bevor er sich an den Nachbau waggte.

Ein letzter und großer Höhepunkt ist die Modulanlage von Gerhard Maurer. Als weiteres Motiv der historischen Nebenbahn Heimbach/Nahe – Baumholder, die er Segment für Segment seit einigen Jahren in den Maßstab 1:220 umsetzt, hatte er die Schwerspatgrube Clarashall neu geschaffen.

Mit dieser Übersicht über die Schwerspatgrube Clarashall schließen wir unseren Bericht über die 10. Jubiläumsveranstaltung 2013.

Beim Vorbild wurden bis in die sechziger Jahre Verladungen auf Züge vorgenommen, die Darstellung im Modell war wie immer akribisch vorgenommen worden und lässt sich auf Gerhards Internetseiten ausführlich nachlesen.

Doch auch der Bahnhof Baumholder ist in der Zwischenzeit noch um einige Details reicher geworden. An der Verladestraße tummeln sich nun US-amerikanische Soldaten, die ihre Panzer auf Züge verladen. Wie die Bergleute in der Grube hat Gerhard Maurer sie alle einzeln von Hand angemalt.

Und mit diesem Rückblick wächst unsere Freude auf die 11. Auflage am ersten Adventswochenende 2014, wenn auch kalendarisch die zehn Jahre voll gemacht werden. Mit Ausstellern und Besuchern aus mindestens vier Ländern kann sich die zwar relativ kleine, aber umso feinere Modellbahnausstellung im Moselstädtchen jedes Jahr aufs Neue sehen lassen.

So viel Gemütlichkeit und gute Unterhaltung, gepaart mit glücklichen Kinderaugen, bietet kein anderes Treffen in unserer Spurweite – davon sind wir überzeugt. Wenn Sie noch nicht selbst da waren, dann sollten Sie das dringend nachholen…

Teilnehmer (alphabetische Reihenfolge):
http://www.aspenmodel.de
http://www.bahls-modelleisenbahnen.de

http://www.forstberg.de
http://www.gerhardingen.de
http://www.littlehousecards.com

http://www.mist55.de
http://www.modellbahn.1zu220.info
http://www.passmann.com

http://www.ratimo-z.de
http://www.spurzladegut.de
http://www.stammtisch-untereschbach.de
http://www.trafofuchs.de

http://www.z-freunde-international.de
http://www.z-lights.de
http://www.z-railways.de

INTER MODELLBAU DORTMUND

Messe für Modellbau und Modellsport

09. - 13. April 2014

täglich 9 - 18 Uhr · Sonntag 9 - 17 Uhr

Jetzt Tickets kaufen!

www.intermodellbau.de

Messe Westfalenhallen Dortmund

Das war 2013 für die Spur Z

Unser Jahresrückblick

Ein Jahr geht viel zu schnell vorbei… Denken Sie das auch, wenn sie innehalten und den Blick zurückwerfen? Einer schon guten Tradition folgend möchten wir – kurz bevor die Neuheiten 2014 endgültig das Geschehen bestimmen – Revue passieren lassen, was das alte Jahr aus Sicht für die Spurweite Z gebracht hat. Wie bewegt die Ereignisse waren und welche wichtigen Weichenstellungen in den letzten zwölf Monaten erfolgt sind, nehmen wir doch meist eher im Rückblick war.

Denken wir noch ein wenig weiter zurück, dann fällt uns das 40-jährige Jubiläum von Märklins Mini-Club im Jahre 2012 ein. Das Jahr des runden Geburtstags unserer Spurweite war von zukunftsweisenden Neuerungen geprägt: Die Detaillierung von Spur-Z-Modellen hat deutlich zugelegt, was an neuen Dampflokmodellen aus der Groß- und Kleinserie deutlich wird.

Drohte das Modelljahr 2013 da nicht etwas im Schatten des Jubiläums zu versinken? Trotz aller Befürchtungen konnten wir feststellen, dass auch das letzte Jahr einiges an wichtigen Neuheiten und Veranstaltungen zu bieten hatte.

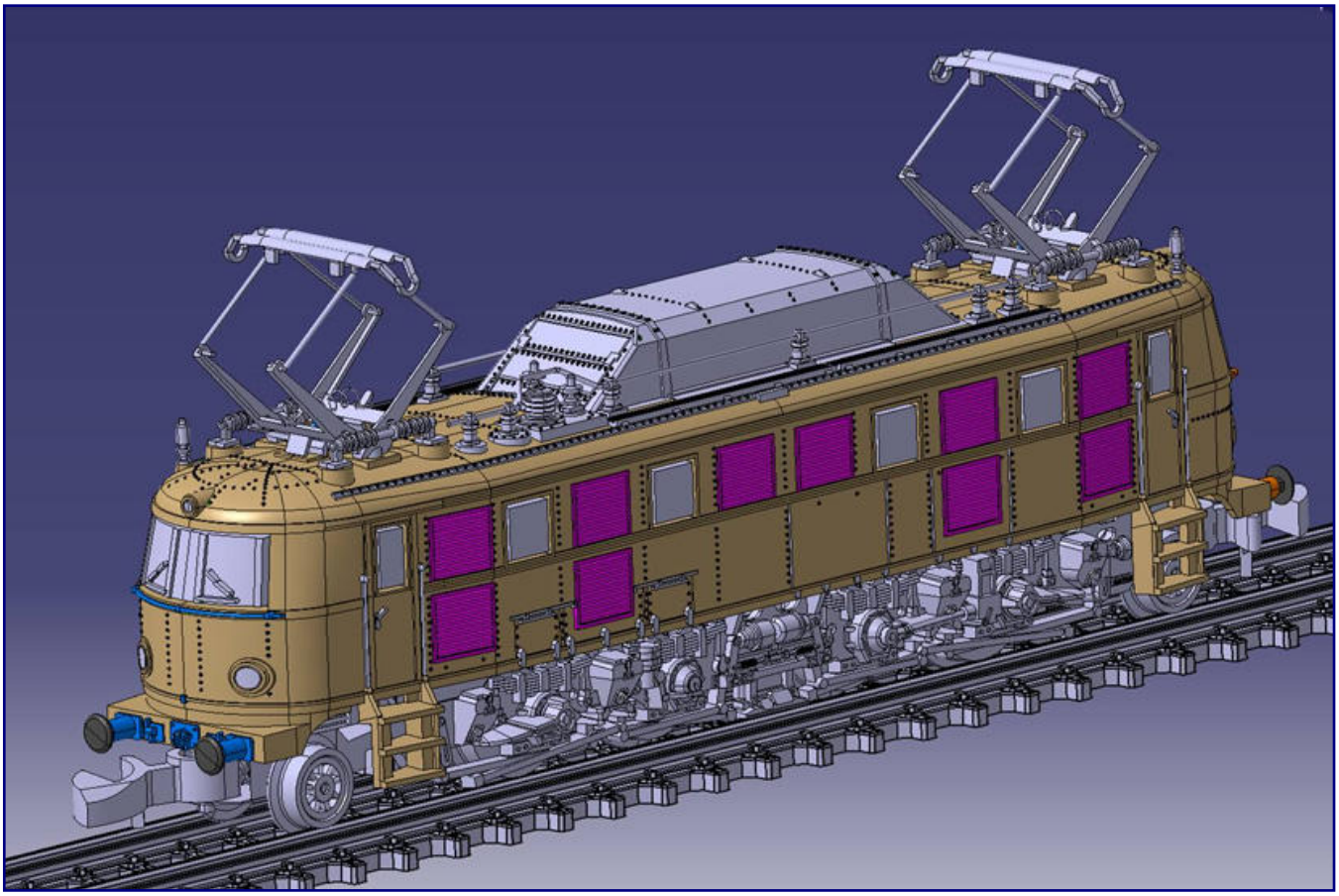
Los ging es gleich im Januar, denn da haben wir den Güterzug-gepäckwagen Pwghs 54 von Freudenreich Feinwerktechnik vorgestellt.

Besonders ist er, weil er nicht nur ein zahlenmäßig wichtiger Vertreter seines Wagentyps war und auch beim Vorbild lange vor Hauptstreckenzügen anzutreffen war.

Als Modell kommt ihm die Funktion zu, eine wichtige Programmlücke zu schließen. Im Programm von Märklin gibt es bislang nur einen preußi-

Bilder links:
Ein Höhepunkt des Jahres 2013 war für uns der Besuch im Märklin-Werk Györ. Faszinierend ist die Ruhe, mit der in der Handmalerei Korrekturen und feine Striche an den Modellen angebracht werden (oben).

Überzeugen konnten wir uns auch von den Qualitätssicherungsmaßnahmen Märklins, im Bild (unten) die Werksprobefahrt einer Reihe V-200-Modelle aus der Insider-Zugpackung 81176.



Eine der Überraschungsneuheiten im Februar 2013 war die Henschel-SSW-Ausführung der E 19. Angesichts des in Nürnberg ausgestellten Handmusters herrschte bei den Zetties Skepsis, ob sie tatsächlich eine Formneuheit ist oder nur die E 18 falsch beschriftet werden sollte. Wir konnten mit dieser CAD-Darstellung Märklins die Gemüter beruhigen, denn zur Auslieferung wird tatsächlich eine Neukonstruktion kommen. Abbildung: Märklin

schen Veteranen, der längst nicht mehr zeitgemäß und zudem auch nicht frei von Fehlern ist.

Im Februar haben wir von unserem Besuch im Märklin-Werk Györ berichtet. Nachdem die Produktion der Spurweite Z erfolgreich ins eigene Werk rückverlagert werden konnte, lief dort die Fertigung der Modelle im Maßstab 1:220 mit großem Einsatz der Beschäftigten an – freilich nicht ohne Fehler, aber stets mit Leidenschaft und dem Bestreben, auch die Mini-Club perfekt zu beherrschen.

Zu den wichtigsten Lückenschlüssen, über die wir 2013 berichten konnten, gehörte der Güterzuggepäckwagen Pwghs 54 in der Bauform A von FR Freudenreich Feinwerktechnik.

Im Jahresverlauf 2013 wurden viele Erfolge wachsender Erfahrung und eigener Kapazitäten sichtbar: Ältere Lieferrückstände wurden deutlich abgebaut, die Auslieferungsqualität hat wieder zugenommen und konnte auch nachhaltig gesichert werden.

Dass die Zetties ein gutes Jahr vor sich haben würden, wurde ebenfalls im Februar deutlich: Die Spielwarenmesse in Nürnberg hielt interessante Neuheiten für sie bereit. Zwar hielt der Trend zu

weniger Neuankündigungen an, aber viel entscheidender im Modellbahneralltag ist ja auch die Umsetzungsqualität dessen, was uns geboten wird.

Und da passte es im Zubehör- wie auch Rollmaterialbereich. Herausragende Neukonstruktionen aus dem Hause Märklin waren der Fernschnellzug „Blauer Enzian“, moderne Knickkesselwagen und die E 19 in der SSW-Henschel-Ausführung mit dem markanten Dachaufbau, die bald zur Auslieferung kommen soll. Mit den Baureihen 38 und 96 wurden zwei weitere Dampflokomotiven der Modellpflege unterzogen.

Bild oben:
Auch im Kleinserienbereich gab es spannende Neuheiten, darunter die württembergische Kleindampflok KL 2. Foto: Bahls Modelleisenbahnen

Bild unten:
Nach der Übernahme Märklins durch die Familie Sieber gab es Veränderungen in der Geschäftsführung. Wir meinen nach persönlichen Gesprächen, dass das Göppinger Haus mit Wolfrad Bächle (links) und Florian Sieber (rechts) gut aufgestellt ist.

Im Kleinserienbereich möchten wir an dieser Stelle Bahls Modelleisenbahnen hervorheben, wo mit der württembergischen Kleindampflok KL 2 eine Formneuheit angekündigt wurde und weitere, vollbewegliche Detailsteuerungen für die Baureihen 44, 85 und 86 in Fertigung gingen.

Bei Freudenreich Feinwerktechnik war die schwedische Ellok Rc3 ein Meilenstein in der Spur-Z-Entwicklung.

Im März drehte sich bei uns (fast) alles um Güterzugbegleitwagen, ein in der Spurweite Z von den Herstellern eher stark vernachlässigtes Segment. Einige Zetties veranlasste das zu Um- und Eigenbauten, mit denen sie dem Mangel Abhilfe verschafften.

Die wichtigste Meldung des Monats war aber die Übernahme Märklins durch die Sieber & Sohn GmbH & Co. KG, womit der Modellbahnhersteller Anschluss an die Simba-Dickie-Gruppe gefunden hat.

Einen ersten Eindruck von Michael und Florian Sieber konnten wir dann während der Märklintage in persönlichen Gesprächen gewinnen.

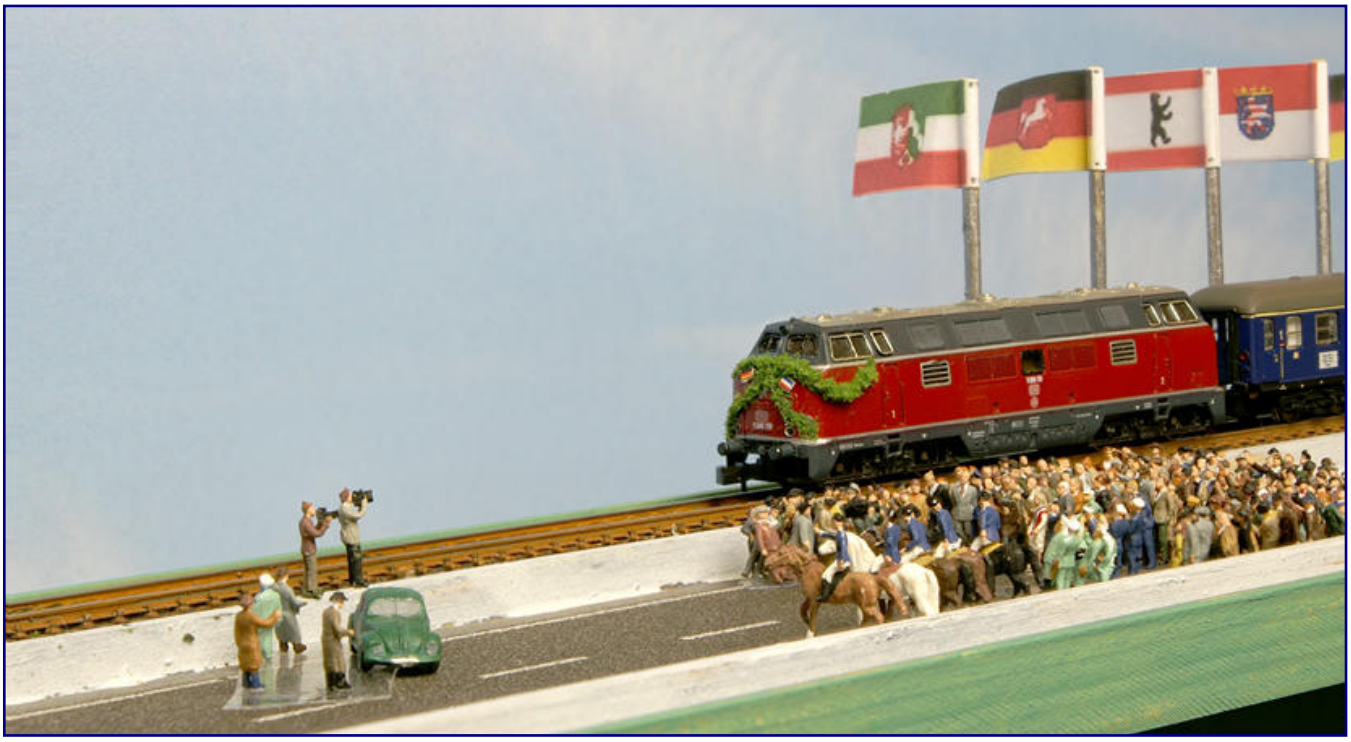
Wenig später haben wir einige Leser dank Idee und guter Vorbereitung von Harald Ruppelt in den April schicken können:

Wir behaupteten, Märklin habe eine zweiachsige Reichsbahn-Einheitsdampflok der Baureihe 88 als Neuheit angekündigt. Zwar waren die meisten zunächst stutzig, aber Bilder und Texte von Harald Ruppelt waren so überzeugend, dass sie sich dennoch täuschen ließen.

Ansonsten bestimmte das Thema Bier den Monat. Anlass war Märklins Messewagen - ein BT 10 der Dortmunder Union-Brauerei - zur Intermodellbau, der auf unsere Idee zurückging, nachdem wir eine

Vorlage bei Archivrecherchen gefunden hatten. Mit Piero Sbirolis „Liependorf“ starteten wir zudem unseren Jahresthemenschwerpunkt 2013, der „Leseranlagen“ hieß.

Einen Schock für die Spur-Z-Welt hielt der Monat leider auch bereit: Plötzlich und unerwartet verstarb am 16. April 2013 Peter Rechsteiner. Der Schweizer Modellbahnhändler war Inhaber der Eigenmarke Z-Bahn GmbH und gleichzeitig ein überzeugter Förderer unserer Spurweite. Er hinterlässt eine große Lücke.



Das 50-jährige Jubiläum der Fehmarnsundbrücke haben wir ebenfalls zu einem umfangreichen Thema gemacht. Diese authentische Wiedergabe der historischen Eröffnungsszene vom 30. April 1963 auf der Inselseite gab es lange nach den offiziellen Feierlichkeiten zum Adventstreffen in Zell (Mosel) noch einmal fürs Publikum zu sehen. Zwei kleine Fehler, die sich mangels rechtzeitigem Vorliegen historischer Farbaufnahmen eingeschlichen hatten, konnten bis dahin noch behoben werden.

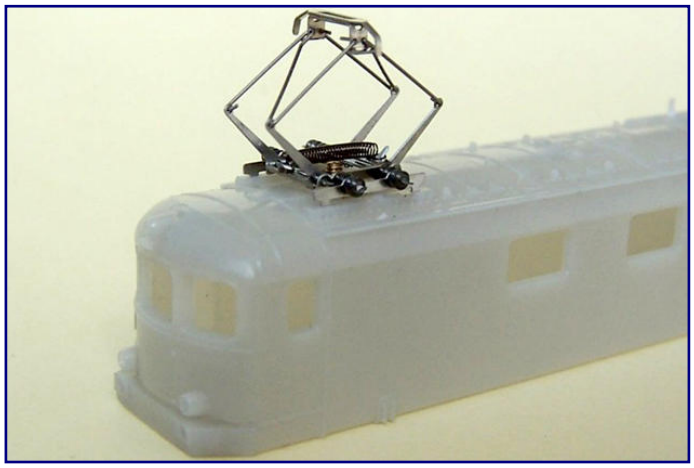
Am 30. April 1963 wurde die Fehmarnsundbrücke feierlich eröffnet und beendete Fehmarns Dasein als „sechsten Erdteil“. Das fünfzigjährige Brückenjubiläum wurde in unserem Beisein auch mit der Spurweite Z gefeiert, denn auf dem maßstäblichen Modell von Hans-Ulrich Druske war die einstige Eröffnungszeremonie exakt nachgebildet. Und so dominierte die Geschichte der Vogelfluglinie im Wonnemonat unsere Berichterstattung.

In einem eigenen Artikel zusammengefasst haben wir zudem die Intermodellbau 2013. Die Spur Z war dort insgesamt gut vertreten und stellte sich in vielen, verschiedenen Facetten dar. Der kleinste Weihnachtsbaum der Welt wurde am Ort seines Entstehens nach genau sechs Jahren komplett abgeschmückt und mit echt vergoldetem Schmuck neu dekoriert. Ein fast zeitgleich unternommener Unterbietungsversuch brachte den Rekordinhaber nicht in Bedrängnis.

Einen Meilenstein in der Baugröße Z dürften Freudenreichs neue Pantographen nach SBB-Vorbild darstellen. In seiner durchdachten und sehr feinen Ausgestaltung übertrifft er Märklins Stromabnehmer deutlich und misst sich eher mit dem SBS 10 von Heckl Kleinserien. Allerdings ist das FR-Produkt auch elektrisch funktionsfähig.

Im Juni wagten wir uns zum zweiten Mal an den Test einer „Ludmilla“ aus dem Hause Märklin. Angetreten war die überarbeitete Lok aus der Zugpackung 81450 zusammen mit ihrer mintgrünen

Schwester (88131). Wir durften erfreut feststellen, dass nicht nur die Rückstandsliste aus der Zeit der Insolvenz und Produktionsrückverlagerung kürzer wird, sondern Märklin eifrig an Qualitätssteigerungen arbeitet.



Auch die Intermodellbau 2013 bot einiges für Zetties: Der kleinste Weihnachtsbaum der Welt wurde mit echt vergoldetem Schmuck neu dekoriert (Bild oben) und Karl Sinn präsentierte am Stand von Noch eine liebenswerte Landschaftsanlage aus seinem Atelier (Bild Mitte).

Ein technischer Höhepunkt des Jahres 2013 waren neue SBB-Pantographen von FR-Freudenreich Feinwerktechnik – äußerst fein umgesetzt und mit elektrischer Funktion (Bild unten). Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Mit dem Betriebswerk Hamburg-Altona von Rainer Tielke hatten wir eine Anlage im Portrait, die ihresgleichen sucht und daher auch von einigen anderen Zeitschriften vorgestellt wurde. Am 18. Juni 2013 waren wir selbst vor Ort und haben beiläufig die Relikte des Vorbilds sehen können.

Ganz in der Nähe hat Märklin im Bahnhof Hamburg-Altona die Schnellfahrlok 101 025-5 mit Werbung für „25 Jahre Starlight Express“ vorgestellt. Unter der Artikelnummer 88657 ist sie jüngst im Maßstab 1:220 zur Auslieferung gekommen.

Einen Wunsch haben wir vielen Lesern erfüllt, als wir Dirk Kuhlmanns Küstenanlage „Helenensiel“ im Juli 2013 vorgestellt haben. Die bis zur Perfektion ausgestaltete Anlage hatte, ohne dass sie bis dato je öffentlich gezeigt worden wäre, eine Menge Furore gemacht.

Umso mehr haben wir uns gefreut, dass wir reichlich Bildmaterial abbilden durften. Ihre Ausstellungspremiere feierte sie auf den Märklintagen in Göppingen.

Unsere Leser hatten wir nach dem Vorschlag aus ihrem Kreis gefragt, ob Interesse besteht, **Trainini®** auch als kostenloses, elektronisches Buch aufzulegen. Kontrovers wurde diskutiert, doch die wenigsten zeigten sich begeistert. Die Funktionalitäten, die das bekannte PDF-Format auf den meisten Lesegeräten bietet, reichte ihnen aus.

Am 22. Juli 2013 gab Märklin bekannt, dass der bisherige Geschäftsführer Stefan Löbich ausgeschieden sei. Seitdem teilen sich Florian Sieber und Wolfrad Bächle die obersten Führungsaufgaben.

Spekuliert wurde, dass es zu unterschiedliche Vorstellungen zwischen dem ehemaligen Geschäftsführer und den neuen Eigentümern gab, was den Ausbau und die Ausgestaltung des Nachwuchssegments bei Märklin betrifft. In der Tat werden in der Branche größere Änderungen in dessen Struktur und Vermarktung erwartet.

Im Juni konnten wir den Test von Märklins „Ludmilla“ in gleich zwei Ausführungen erfolgreich abschließen. Als uns die verkehrsrote Ausführung aus der Kalkzugpackung 81450 zum ersten Mal vorlag, stammte sie noch aus Fernost-Produktion und erwies sich nicht mal als fahrtüchtig. Die Qualitätssteigerungen aus der Rückverlagerung der Produktion waren bei diesem Modell deutlich wahrzunehmen.

Im August haben wir uns an ein „hässliches Entlein“ gewagt: Die Baureihe 39 von Märklin, die 2005 nicht nach dem Vorbild konstruiert, sondern einfach auf ein vorhandenes Fahrwerk gestülpt wurde, war das erste Modell, dass wir einst in diesem Magazin vorgestellt haben. Was aus ihr herauszuholen ist, hatte vor einigen Jahren bereits Ronald Schulz aus Bad Doberan bewiesen.

Wir haben einen alternativen Weg gesucht, um mit deutlich weniger Aufwand und handwerklichem Können zu einem ansehnlichen Ergebnis zu kommen. Das Ergebnis war die 39 106 der jungen Bundesbahn, die im Süden Deutschlands nachweislich auch zu F-Zug-Ehren gekommen ist. Äußerlich geprägt war sie in den fünfziger Jahren noch vom Reichsbahn-Zustand.

Unser Leser Peter Simon erfreute derweil die US-Bahnfreunde, indem er seine einstige Heimanlage vorführte, die er inzwischen noch besser gelungenen Modulen geopfert hat. Auf langen Strecken und ausgetüftelten Streckenführungen bot sein Werk das, was die Bahnen Nordamerikas auszeichnet: endlos lang scheinende Güterzüge.

Besonders von Anfängern begrüßt wurde der Start einer neuen Beitragsreihe, die in offener Folge über viele Jahre fortgeführt werden soll: Wartung und Pflege. Im ersten Teil widmeten wir uns dem Reinigen und Schmieren einfacher Drehgestell-Modelle. Der zweite Teil, der einen Blick auf sinnvolle Arbeitsplatzausstattung werfen soll, folgt voraussichtlich im nächsten Monat.

Eine Überraschung war die Ankündigung des Kleinserienanbieters MBW aus Mülheim (Ruhr), mit einer Diesellok der Baureihe V 80 in die Spurweite Z einzusteigen. Das Erstlingsmodell soll bereits im Frühjahr 2014 auslieferungsfertig sein und unter anderem eine fahrtrichtungsabhängige LED-Beleuchtung Rot-Weiß aufweisen. Geplant sind vier Beschriftungs- und Ausführungsvarianten der DB.

Im September durften wir wieder eine besondere US-Anlage vorstellen: Die „US Z Lines Europe OWL Division“ präsentierten ihre riesige Modulanlage, die mit vielen, sehr unterschiedlichen Facetten aufwarten kann. Gemeinsam vermögen es aber alle Segmente, spannende Wirtschaftsabläufe

zusammenhängend abzubilden und die Rolle der Eisenbahn in den Mittelpunkt zu stellen. Ein Besuch bei dieser Gruppe lohnt sich daher immer.

Mit dem Portrait der Leseranlage „Helenensiel“ erfüllten wir im Juli 2013 einen Wunsch vieler Leser. Zwei Monate später feierte die außergewöhnliche Küstenanlage auf der 2. Spur-Z-Convention Süd-Deutschland während der Märklintage ihre Ausstellungspremiere.

Mitte des Monats fanden die 9. Märklintage statt, in deren Rahmen auch die 30. Internationale Modellbahnausstellung abgehalten wurde. Für die Zetties beinhaltete sie die zudem die 2. Spur-Z-Convention Süd-Deutschland.

Tolle Anlagen, Modelle und Schaustücke gab es hier zu sehen – und das obwohl an einigen Stellen auch kurzfristige Ausfälle zu kompensieren waren. Bedauerlich war es trotzdem, dass nicht alle Exponate wirkungsvoll präsentiert wurden und daher in der Menge glatt untergingen.

An den Veranstalter ist die Kritik zu adressieren, dass die vorherige Auswahl auch dafür Sorge tragen muss, dass nicht im jährlichen Wechsel mit dem Tag der offenen Tür Wiederholungen bei gezeigten Ausstellungsstücken stattfinden. Ebenso hat er es nicht geschafft, alle wichtigen Gruppierungen der Spurweite Z nach Göppingen zu holen. So haben wir die Interessengemeinschaft Spur Z und den Stammtisch Stuttgart des (ehemaligen) Z Club 92 vermisst.

Im Oktober haben wir einen weiteren Güterwagen „Oppeln“ von Freudenreich Feinwerktechnik vorgestellt. Die Variante mit Bremserbühne ergänzt die bereits vorhandenen Modelle und schließt eine weitere Programmlücke, denn diese Güterwagenbauart hat immerhin die historisch höchsten Stückzahlen aller gedeckten Wagen aufzuweisen.

Begrüßt wurde ein nostalgischer Ausflug, den wir im selben Heft unternommen haben: Im Rahmen unseres Jahresthemenschwerpunkts haben wir eine Anlage von Jochen Brüggemann vorgestellt, die

zwar nicht mehr existiert, aber vielen noch als besonders gelungen in Erinnerung war. Sie wurde vor über 20 Jahren im Märklin-Magazin vorgestellt – wir haben mit einem eigenen Portrait ausführlich an sie erinnert.

Im November 2013 feierten wir gemeinsam mit unseren Lesern die 100. Monatsausgabe von Trainini® - passend zum Anlass auch 100 Seiten stark.

Etwas Besonderes ist auch die Herbstanlage von Bernward Sandmann, die im November folgte. Sie hebt sich angenehmen von den vielen Sommeranlagen ab und bringt bunte Farben ins Spiel. Daher zierte sie auch die Titelseite unserer Jubiläumsausgabe, denn dies war die **Trainini®**-Monatsausgabe mit der Nummer 100 – passend zum Anlass ganze 100 Seiten stark.

Diese Zahl hatte auch für die deutschen Marineflieger eine große Bedeutung: Ihr Jubiläum ehrten wir nach langer Zeit wieder mit der Vorstellung eines Flugzeugmodells. Ansonsten bildeten Autos einen thematischen Schwerpunkt, doch auch die Züge kamen mit neuen Ladegutvorschlägen und Schlussleuchten nicht zu kurz.

Explizit hatten wir auch unser Leserinnen und Leser um Ihre Meinungen gefragt. Viele nutzten das für Anregungen und Glückwünsche. Im Jubiläumsheft boten wir ihnen dafür ein Forum. Der **Trainini Umbauwettbewerb 2013**, der zeitgleich startete, läuft noch bis zum 28. Februar 2014.

Zum Monatswechsel November/Dezember ging es mit dem nächsten Jubiläum weiter, über das wir in dieser Ausgabe ausführlich berichten. Zum 10. Mal trafen sich die Zetties bei Wein und guter Laune in Zell an der Mosel zum jährlichen Adventstreffen.

Ausklingen ließen wir das Jahr 2013 dann mit einem lange vorbereiteten Bauvorschlag. Die Stille-Nacht-Gedächtniskapelle von Vollmer hatte es uns angetan und wir wollten ihr das weihnachtliche Umfeld schaffen, in dem auch das Vorbild zu finden ist. Zusammen mit zwei Anlagen von Pfarrer Markus Krell ergab das eine schneereiche Ausgabe zum Jahresende.

Bild rechts:
Mit diesem Aufmacher laden wir zum Trainini Umbauwettbewerb 2013 ein, den wir zum Jubiläum der 100. Ausgabe initiiert haben.

Er läuft noch bis zum 28. Februar 2013 und bietet den Gewinnern attraktive Preise.

Nutzen Sie Ihre Chance und machen Sie mit!

Wettbewerbsunterlagen:
http://www.trainini.de/Downloads.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.

Wunderschöner Bildgruß zum neuen Jahr:
Ich wünsche dem ganzen Trainini Team alles Gute im Jahr 2014 und bedanke mich herzlich für die tollen Beiträge eures Magazins.

Martin Zimmermann, per E-Mail

Modell oder Wirklichkeit? Jedes Jahr freuen wir uns über ein gelungenes Motiv unseres Lesers Martin Zimmermann. Dieses Mal zeigt er uns die „Rollende Landstraße“ der BLS, die hier mit einer Doppeltraktion Re 465 über das Bietschtalviadukt verkehrt. Foto: Martin Zimmermann

Wir freuen uns über Lob und Kritik:

Zunächst einmal kann man gar nicht genug loben! Ich erwarte jede Ausgabe ungeduldig mit Spannung und bin jedes Mal begeistert. Ohne Trainini würde in der Z-Welt etwas fehlen...

Aber: Ein ganz klein wenig Kritik zur Auswahl der Bilder des 2014-Kalenders. Im Juni und Dezember sind die unsäglichen Stahlträger-Oberleitungen im Bild. Bei 1:220 sind Oberleitungen praktisch unsichtbar. (Im Original ca. 1 cm dick ergibt das im Modell ca. 0,05 mm. Die Märklin-Oberleitung mit einer Stärke von ca. 1 mm ergibt im Original einen „Stahlträger“ von 22 cm. Aber das wissen Sie ja eigentlich....)

Ja, auch Schienen und Spurkränze und... sind nicht maßstabsgerecht, aber diese Oberleitung haut halt doch etwas brutal ins Bild. Da hätte man vielleicht eine andere Bildauswahl treffen können. Wie gesagt: ganz wenig Kritik.

Uli Beyenbach (http://www.spielbahn-z.de), per E-Mail

Antwort der Redaktion: Danke für Ihre ehrliche Meinung, denn sie ist für uns besonders wertvoll. Wir haben uns die betreffenden Kalenderblätter noch mal angeschaut, um Ihre Kritik prüfen zu können. Was die Maßstäblichkeit der Oberleitung betrifft, haben sie selbst unter Verweis auf Spurkränze und andere Kompromisse selbst die entscheidenden Hinweise gegeben. Es ist immer eine Gratwanderung seitens des Erbauers, auf Oberleitung ganz zu verzichten, eine feinere (Eigenbau oder Heckl Kleinserien) zu verwenden oder den Fokus auf die elektrische Funktionsfähigkeit zu legen.

Darauf haben wir seitens der Redaktion keinen Einfluss. Für die Bildauswahl des Kalenders sind wir natürlich gleichwohl allein verantwortlich. Aber auch dazu gibt es gute Gründe und geeignete Fotomotive sind auch nicht immer so leicht zu finden, was wir im Folgenden erläutern möchten:

Wir sind bedacht, möglichst alle Traktionsarten, möglichst viele Epochen und auch verschiedene Bahnverwaltungen (Inland und Ausland) im Kalender abzubilden. Das hat auch damit zu tun, dass der Fotokalender seit Jahren sogar in den USA geschätzt wird und für die Zetties dort mittlerweile auch eine eigene Version (Sprache und Feiertage) aufgelegt wird.

Deshalb versuchen wir, möglicht viele Geschmäcker zu treffen. Beim Juni-Kalenderblatt stimmen wir zu, dass die unbehandelte Märklin-Oberleitung darauf sehr in den Blick fällt. Im Dezember ist das nur wegen des Foto-Blickwinkels der Fall, denn der Fahrdraht wurde dort dunkel nachbearbeitet und bildet damit keinen starken Kontrast mehr zu den dunklen Felsen der Landschaft. In unserem Fall gilt das nicht, weil Schnee und Himmel für einen Kontrast sorgen.

Korrekturen und Ergänzungen zum Artikel „Blauer Enzian“ aus Ausgabe 12/2013:

Durch die im Artikel stark verkürzte Wiedergabe der Geschichte des Fernschnellzugs F 55/56 „Blauer Enzian“ haben wir im Rahmen der Nachbetrachtung an einigen Stellen Formulierungen gefunden, die mangels eindeutiger und unmissverständlicher Beschreibungen falsche Rückschlüsse auf die Geschichte der historischen F-Zug-Garnituren zulassen.

Auch einen Fehler haben wir im Text gefunden, den wir zusammen mit den folgenden Erläuterungen ebenfalls berichtigen und unsere Ausführungen bei dieser Gelegenheit noch zusätzlich ergänzen möchten:

So komfortabel war die Reise im Kanzelwagen der Wegmann-Garnitur, die im am 23. August 1956 im F 56 „Blauer Enzian“ eingesetzt wurde. Foto: Walter Hollnagel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Der Bau eines fünften Wagens für die Garnitur des Henschel-Wegmann-Zugs fand bereits während des 2. Weltkriegs statt und geht damit noch auf die Deutsche Reichsbahn zurück. 1940 wurde dieser dritte Mittelwagen geliefert, der ursprünglich die Kapazitäten auf der Strecke Berlin – Dresden erhöhen sollte. Eingereiht wurde er mit der Nummer 10 404 in Zweitbesetzung. Der bisherige Endwagen 10 404 mit dem Aussichtsabteil erhielt daher die neue Betriebsnummer 10 405.

Am 1. November 1954 läuft 01 039 bei Drasenberg am Elm auf der alten Nord-Süd-Strecke vor dem fünfteiligen F 56 „Blauer Enzian“. Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Eisenbahnstiftung

Anlass für den Umbau durch die DB war der enorme Mangel an Reisezugwagen nach dem Krieg, aber auch das Erlangen neuer Erkenntnisse für die geplanten Wagen des Neubauprogramms. Vorgefunden wurde die ehemalige Henschel-Wegmann-Garnitur in ausgeräumten Zustand, da sie zuletzt als Lazarettzug genutzt worden war.

Nach ihrem Umbau bei Wegmann (Kassel) handelte es sich keinesfalls um einen reinen 2.-Klasse-Zug, wie in unserem Bericht zu lesen war. Die neuen Großräume, die aus je zwei 3.-Klasse-Abteilen des Henschel-Wegmann-Zugs entstanden, ordnete die DB formal der 1. Klasse zu – dies ist auf historischen Aufnahmen an den zweiklassigen Anschriften zweifelsfrei erkennbar.

Da tatsächlich aber alle Plätze mit Fahrkarten der 2. Klasse genutzt

Bild rechts:
Mit der früheren Henschel-Wegmann-Garnitur ist V 200 048 am 17. August 1958 bei Sterbfritz als F 56 "Blauer Enzian" in Nord-Süd-Richtung unterwegs. Foto: Dr. Rolf Brüning

werden konnten, ist in der Literatur bisweilen nur von einem 2.-Klasse-Zug die Rede. Ein Grund für diese verbreitete Fehlannahme könnte sein, dass die Klassenziffern „1“ wie bei auch bei anderen Wagen bei Bedarf durch Schiebetafeln abgedeckt wurden.

Im Rahmen unserer Aufarbeitung ist uns sogar ein Fehler am Märklin-Modell 81176 aufgefallen: Zu den Umbauten am Zug durch Wegmann gehörte auch das Ersetzen der vorherigen Schiebetüren durch neue Drehtüren – ähnlich den ersten Neubauwagen.

Vor F 56 "Blauer Enzian" ist V 200 007 (Bw Hamburg-Altona) mit der Gegengarnitur ("Blauer Wagenzug") am 15. April 1959 bei Göttingen in Richtung Süden unterwegs. Ab 1956 kamen die Serienmaschinen mit ihrem Erscheinen vor diesem Zug zum Einsatz. Foto: Dr. Rolf Brüning

Märklins Türgriffe finden sich aber unverändert in Höhe der Türfenster an der Außenseite. Richtig wären Klinken knapp unterhalb des mittleren Zierstreifens an der zur Wagenmitte zeigenden Türseite. Auch die Haltestangen an den Außenseiten der Türen sind nicht mehr korrekt. Alles in allem handelt es sich aber um einen Fehler, der sicher zu verschmerzen ist.

Die silberfarbenen Buchstaben „DB“, mit denen die Wagen 1953 beschriftet wurden, waren übrigens erhaben ausgeführt. Falsch war unsere Darstellung, die nachträglich zusammengestellte Garnitur für den Gegenzug hätte unter anderem aus je einem Wagen der Gruppe 28 und 36 bestanden. Tatsächlich handelte es sich um zwei Wagen der Gruppe 28, wie aus Bildaufnahmen ebenfalls zweifelsfrei festzustellen ist.

Etwas verwirrend war unsere Beschreibung zum Ersatz der im „Blauen Enzian“ laufenden Wagen durch DB-Neubauten. Zwar wurde zuerst der Gegenzug durch drei, an manchen Tagen auch vier

A4üm sowie einen Speisewagen WR4ü ersetzt, aber das führte nicht gleich zur Ausmusterung des „Blauen Wagenzugs“, wie sich aus unserem Text schließen lassen könnte.

Stattdessen erfolgte 1956 angeblich ein Austausch der beiden Gruppe-28-Wagen durch Schürzenwagen. Verwendet wurde der Zug als Reservegarnitur für den „Blauen Enzian“. Dr. Rolf Brüning hat diese Ersatzgarnitur hinter V 200 007 vom Bw Hamburg-Altona noch am 15. April 1959 in Göttingen ablichten können. Auf diesem Bild sind sogar noch die beiden Wagen der Gruppe 28 zu sehen, was die Angaben zum generellen Ersatz durch Schürzenwagen zumindest in Frage stellt.

Während der ehemalige Henschel-Wegmann-Zug nach dem Ausscheiden aus dem Planbetrieb abgestellt und 1962 schließlich ausgemustert und verschrottet wurde, bedeute die Umstellung auf moderne Wagen für den Gegenzug noch nicht das Ende.

Den Ex-Schürzenwagen SalonPresse4ü 10 251 Bln (Baujahr 1937) mit der Wagennummer 4 aus dieser Garnitur hat Dr. Rolf Brüning am 20. September 1959 als Wagen 2 im F 21 „Rheinpfeil“ aufgenommen. Die Wagenkombination aus dem „Blauen Enzian“ scheint also zu jenem Zeitpunkt bereits endgültig passé gewesen zu sein.

Er lief noch als 1.-Klasse-Wagen in München, Frankfurt (Main) und Wuppertal, bevor er zur Militärbereitschaft Saarbrücken kam. Eine letzte Sichtung durch Peter Goette unter seiner letzten Bezeichnung Aüe[309] 50 18 17-43 030-9 datiert auf den 15. Mai 1980.

Ausgemustert wurde er im Juni 1982 im AW Stuttgart-Bad Canstatt und landete später bei der Historischen Eisenbahn Frankfurt.

Der als einziger Originalwagen bis heute erhalten gebliebene und zum DB-Museumsbestand gehörende Kannzelwagen, später als WGüge[365] mit der Nummer 89-43 500 bezeichnet, behielt seine stahlblaue Lackierung und wurde in der BD Stuttgart für besondere Anlässe verwendet („Präsidentenwagen“). Dazu zählten Pressefahrten oder Sonderfahrten mit Gästen der Direktion.

Diese Sonderfunktion bewahrte ihn lange Zeit vor der Verschrottung und ist Ursache dafür, dass zumindest ein Exemplar des einst so besonderen Zuges für nachfolgende Generationen bewahrt werden konnte. 1994 trug er die Wagennummer 89-93 901.

Akuelle Märklin-Auslieferungen: Diesellok der Baureihe 218 in verkehrsrot (Art.-Nr. 88787; Bild oben) und Ellok der Baureihe 101 „25 Jahre Starlight Express“ (88675; Bild unten) – die Meldung dazu finden Sie auf der nächsten Seite. Beide Fotos: Peter Fingerhut

Märklin-Auslieferungen nach Weihnachten:
Auch kurz vor den Weihnachtstagen hat Märklin seine Auslieferungen nicht ruhen lassen. Bis zum Jahresanfang 2014 sind einige Modelle erstausgeliefert worden, die wir an dieser Stelle kurz vorstellen.

Aus den Herbstneuheiten ist die Diesellok der Baureihe 218 im verkehrsroten Lack der Deutschen Bahn AG (Art.-Nr. 88787) in die Händlerregale gelangt. Das hervorragend lackierte und beschriftete Modell macht auch in diesem Anstrichschema eine gute Figur auf der Anlage. Mit dem modifizierten Fünfpolantrieb weist sie auch ausgezeichnete Fahreigenschaften auf.

Im Rahmen der Modellpflege umgesetzt wurde zudem die Umstellung auf warmweiße LED-Stirnlichter, die sich fahrtrichtungsabhängig mit roten Schlussleuchten abwechseln.

Je vier der hier abgebildeten Knickkesselwagen finden sich im neuen Märklin-Waggondisplay für die moderne Epoche V/VI (82530).

Warmweiß ist nun auch die Beleuchtung der Baureihe 101, die als wendezugfähige Maschine ebenfalls rote Schlussleuchten besitzt. In einmaliger Auflage für die MHI ist sie jetzt als dunkelblaue Werbelok 101 025-5 zum Jubiläum „25 Jahre Starlight Express“ (88675) unterwegs. Auch sie wird vom Fünfpolmotor angetrieben, ihre Pantographen sind schwarz vernickelt.

Passend dazu hat Märklin noch einen Kühlwagen in ähnlicher Gestaltung (98115) mit goldfarbenem Dach aufgelegt, der sich in der Feinheit des Druckbilds noch mal deutlich von der Lok abhebt. Seine Seitenwände wurden vermutlich im neuen Digitaldruckverfahren umgesetzt, das in Györ in der zweiten Jahreshälfte 2013 in Betrieb genommen worden ist.

Als Formneuheit aus den Frühjahrsneuheiten 2013 sind nun auch die modernen Knickkesselwagen der Epoche V/VI in den Handel gekommen. Das Display mit zwanzig Privatwagen (82530) teilt sich zu gleichen Teilen auf fünf verschiedene Varianten auf: Je vier Exemplare tragen Anschriften für GATX, DHL (Kerosin-Kesselwagen von GATX), Ermewa, Wascosa und VTG. Weitere Unterscheidungsmerkmale sind große und kleine Anschriftentafeln.

Die Knickkesselwagen werden wir im Rahmen eines Artikels noch detailliert im Heft vorstellen. Dafür ist die März-Ausgabe 2014 vorgesehen.

Besondere Lichtsignale auf Viessmann-Basis:
Der Elektronik-Anbieter Rüdiger Neusens aus Löhne (Westfalen) führt in seinem Angebot neben interessanten Schaltungen auch spezielle Produkte für die Spurweite Z. Auf Basis der Lichtsignale von Viessmann sind dort spezielle Ausführungen zu finden, die Zetties häufiger suchen dürften, aber anderswo nicht finden werden.

Beispielhaft genannt seien Licht-Ausfahrsignale (Art.-Nr. LSZASw), an denen das Signalbild Sh 1 (Rangierverbot aufgehoben) vorbildgerecht mit weißen statt wie bei Viessmann gelben Leuchtdioden ausgestattet ist.

Nützlich sind auch die verschiedenen Lichtsignaltypen mit Vorsignal am selben Mast (LSZASVS/LSZASVSw, LSZBSVS und LSZESVS), die von Viessmann nicht angeboten werden. Dank getrennter Rückleiter können sie vorbildgerecht das Signalbild des folgenden Hauptsignals voranzeigen. Auch die Dunkelschaltung, wenn das Hauptsignal am selben Mast „Halt“ anzeigt, ist umsetzbar.

Dazu passend sind im Lieferprogramm auch verschiedene, analoge Signalsteuerungsmodule für die vorgestellten Signaltypen zu finden. Als aktuelle Neuheiten werden die Lichtausfahrsignal- (STLSAS), Lichtblocksignal- (STLSBS) und Lichteinfahrsignalsteuerung (STLSES) aufgeführt. Alle drei Module bieten Zugbeeinflussung, Gegenfahrt (bei rot zeigendem Signal) und eine Startverzögerung an.

Zu finden und erwerben sind alle Produkte unter http://www.neusens.de.

Fotodruck für Diesellokmaschinenraum:
Jens Wimmel (http://www.zettzeit.ch) hat sich eingehend mit Märklins Diesellok der Baureihe V 200^0 aus den Insider-Zugpackungen 81175 und 81176 auseinandergesetzt und dabei gefundenes Verbesserungspotenzial gelungen umgesetzt.

Die neuen Maschinenraumnachbildungen, die Jens Wimmel erstellt hat, werten das Aussehen von Märklins Wirtschaftswunderlok ernorm aus. Beide bisherigen Varianten können diese Superung erfahren. Foto: Jens Wimmel, ZettZeit

Weil ihm die Maschinenraumnachbild per Druckbild zu hell erschien und sie zudem wie eine technische Zeichnung wirkt, sann der Wahl-Schweizer auf Abhilfe. Auf Basis von Maschinenraumfotografien des großen Vorbilds hat er für beide Lokseiten neue, individuelle Druckvorlagen erstellt – bei Märklin sind beide Längsseiten gleich gestaltet.

Passend, nach Märklins Schema ausgeschnitten, lassen sich leicht am Fahrwerksblock ausrichten und in dieser Position gerade anbringen. Danach fällt der Blick in einen dunkel wirkenden Maschinenraum, in dem die Leitungen und Aggregate sehr plastisch hervorzutreten scheinen.

Uns gefällt diese Idee sehr gut und wir können sie nur für eigene Aufwertungen empfehlen. Zu finden sind Beschreibung, Fotos der Modelle und die Druckvorlage (Format PDF) unter http://www.zettzeit.ch/V200.html. Die direkte Adresse der Druckvorlage lautet: http://www.zettzeit.ch/pdf/Maschinenraum_V200.0.pdf.

Jahresschwerpunktthema 2014 steht fest:
Traditionell entscheidet sich die **Trainini®**-Redaktion jedes Jahr für ein Jahresschwerpunktthema, das sich dann in vielen Ausgaben des jeweiligen Jahrgangs wiederfindet und wie ein roter Faden durchs laufende Jahr zieht.

Für 2014 haben sich die Redakteure für Fahrzeugumbauten entschieden und das aus gutem Grund: Wir möchten damit zum einen auf den noch bis Ende Februar laufenden **Trainini Umbauwettbewerb 2013** hinweisen und ihn fördern.

Gleichzeitig hat aber auch das Vorjahresthema „Leseranlagen“ sehr viel Anklang gefunden und wir erhielten viele Bitten, doch auch in Zukunft weitere Projekte aus dem Kreise unserer Leserinnen und Leser zu zeigen. Explizit beinhalteten einige dieser Rückmeldungen den Wunsch, doch möglichst jedes Modell aus dem Wettbewerb in einem Monatsheft angemessen zu würdigen und sich nicht nur auf prämierte Kreationen zu beschränken.

Dieser Anregung möchten wir mit der Entscheidung für das neue Jahresschwerpunktthema gerne nachkommen und rufen deshalb an dieser Stelle auch noch mal dazu auf, tatkräftig am Umbauwettbewerb teilzunehmen. Nutzen Sie Ihre Chance und reichen Sie bis uns rechtzeitig vor dem 28. Februar 2014 Ihre Anmeldung ein.

Sofern Sie damit einverstanden sind, werden wir Ihr Modell dann auch in einer der folgenden Ausgaben von **Trainini®** ausführlich vorstellen. Zusätzlich haben Sie die Chance auf einen der attraktive Preise, die wir mit Unterstützung von Sponsoren ausloben konnten. Wir zählen auf Sie!

Faszination Modellbahn 2014:
Vom 7. bis zum 9. März 2014 findet in Sinsheim wieder die Faszination Modellbahn statt, die im letzten Jahr dort ihre Premiere feierte. Täglich von 9:00 bis 18:00 Uhr, am Sonntag bis 17:00 Uhr ist die Ausstellung zugänglich, die Anlagen und Modelle verschiedener Spurweiten vereint.

Traditionell ist diese Messe (wie auch ihre Vorgängerinnen) die erste Gelegenheit für Modellbahnfreunde die Nürnberger Messeneuheiten selbst zu bewundern. Der BDEF sorgt sich derweil auch um den Modellbahnnachwuchs und bietet sein bewährtes „Junior College“ an.

Bald lockt wieder die „Faszination Modellbahn“ zum Einkauf und Besichtigen der Neuheiten 2014. Foto: Messe Sinsheim

Ob auch Spur-Z-Anlagen in Sinsheim gezeigt werden sollen, ließ sich bislang nicht in Erfahrung bringen. Wir empfehlen, sich dazu vor einem geplanten Besuch aktuelle Informationen unter http://www.faszination-modellbahn.com einzuholen.

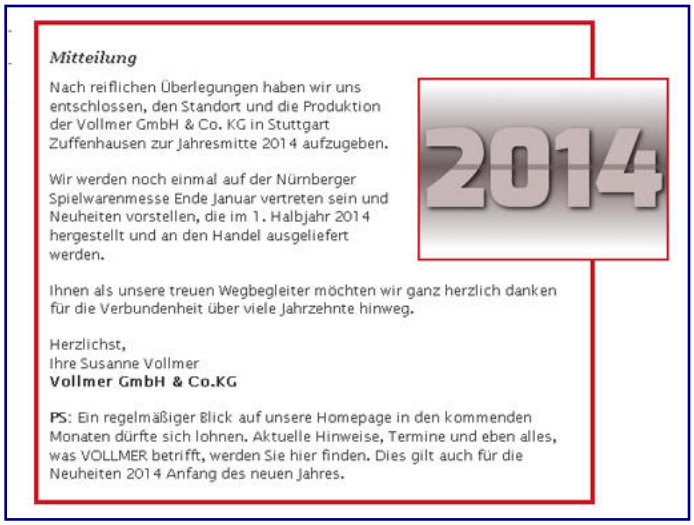
Zubehörhersteller Vollmer hört auf:

Susanne Vollmer, Inhaberin und Geschäftsführerin von Vollmer, teilte zum Jahreswechsel auf den Seiten des Zubehörherstellers mit, dass Standort und Produktion in Stuttgart-Zuffenhausen zur Jahresmitte 2014 aufgegeben werden sollen. Diese Entscheidung sei nach reiflicher Überlegung gefallen.

Doch zuvor wird Vollmer noch ein Mal an der Spielwarenmesse in Nürnberg teilnehmen. Die dort vorgestellten Neuheiten sollen im 1. Halbjahr 2014 ausgeliefert werden.

Die Vollmer-Angestellten haben nach einer Meldung der Stuttgarter Nachrichten noch vor Weihnachten ihre Kündigung zum 30. Juni 2014 erhalten. Durch einen Sprecher von Porsche bestätigt wurde inzwischen, dass der Sportwagenhersteller das Nachbargrundstück hinzugekauft hat.

Die gewählten Formulierungen seitens Vollmer lassen aus unserer Sicht jedoch offen, ob und wie es doch noch für den Zubehörhersteller weitergehen könnte: Verkauf der Formen an Dritte unter Erhalt der Marke, Auftragsproduktion in fremden, eventuell ausländischen Werken oder das endgültige Ende der bekannten Marke?



Mitteilung

Nach reiflichen Überlegungen haben wir uns entschlossen, den Standort und die Produktion der Vollmer GmbH & Co. KG in Stuttgart Zuffenhausen zur Jahresmitte 2014 aufzugeben.

2014

Wir werden noch einmal auf der Nürnberger Spielwarenmesse Ende Januar vertreten sein und Neuheiten vorstellen, die im 1. Halbjahr 2014 hergestellt und an den Handel ausgeliefert werden.

Ihnen als unsere treuen Wegbegleiter möchten wir ganz herzlich danken für die Verbundenheit über viele Jahrzehnte hinweg.

Herzlichst,
Ihre Susanne Vollmer
Vollmer GmbH & Co.KG

PS: Ein regelmäßiger Blick auf unsere Homepage in den kommenden Monaten dürfte sich lohnen. Aktuelle Hinweise, Termine und eben alles, was VOLLMER betrifft, werden Sie hier finden. Dies gilt auch für die Neuheiten 2014 Anfang des neuen Jahres.

Wie eine Todesanzeige prangt es auf der Vollmer-Seite: Der Zubehörhersteller gibt zur Jahresmitte 2014 seinen Geschäftsbetrieb auf. Quelle: http://www.vollmer-online.de

Sinnvoll erscheint vor diesem Hintergrund der Tipp des Zubehörspezialisten, wegen aktueller Hinweise und Termine die Internetseiten (http://www.vollmer-online.de) in den kommenden Monaten gut zu verfolgen.

Warten auf die Spur-Z-Neuheiten 2014:

Am 9. Januar 2014 hat Märklin als erster Spur-Z-Hersteller der Presse seine Frühjahrsneuheiten 2014 vorgestellt. Fast zeitgleich gingen weitere Ankündigungen und Produktbeschreibungen bei uns ein.

Während das Einsammeln der Meldungen noch fleißig weitergeht, dürfen wir bereits frohlocken, dass sich das Warten gelohnt hat. Seien Sie gespannt, was wir Ihnen in gewohnt ausführlicher Form in der Ausgabe 2/2014 mit thematischem Schwerpunkt auf die Spielwarenmesse Nürnberg und die Kleinserienneuheiten vorstellen werden.

Explizit werden wir Sie dann über alle wichtigen Eigenschaften und Besonderheiten neuer Prdoukte und Modelle für den Bereich der Nenngröße Z informieren.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: 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@trainini.de.

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

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

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

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

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

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

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