

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Die Herausforderin von AZL

SBB-Fahrleitungszug von FR
Int. Modellbahnausstellung Köln

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

Weihnachten steht unmittelbar vor der Tür - und wer von uns möchte sich unterm Weihnachtsbaum nicht reich beschenken lassen? Wäre es nicht schön, wenn sich lange gehegte Wünsche der Modellbahn in den liebevoll verpackten Geschenken verbergen würden?



Joachim Ritter
Redakteur

Noch ein paar Mal wird es Nacht; und dann bin ich mir sicher, das Christkind hat auch für Sie etwas auf dem Gabentisch bereitgelegt.

Den US-Bahn-Freunden hat AZL was mitgebracht. In Spur Z stellen wir Ihnen den kleinen Bruder des „Big Boy“ vor. Die 4-6-6-4 „Challenger“ ist ein kleines Kunstwerk geworden. Wir haben sie getestet und berichten über die Stärke(n) und Schwächen dieses Modells.

In unserer Literaturempfehlung stellen wir eine weitere Ausgabe der „EJ-Extra“-Reihe zum Thema Ladegüter vor. Es fehlte bislang das Thema Kohle, und diese Lücke wurde nun geschlossen.

Das abgelaufene Jahr hat auch einige Modell-Höhepunkte mit sich gebracht. Die **Trainini®**-Redaktion hat sich intensiv mit den Neuheiten des Jahres 2010 beschäftigt und wir haben die Besten für Sie herausgesucht. Für diese werden in nun die Auszeichnungen „Neuerscheinung des Jahres 2010“ vergeben.

Auch wenn man versucht ist zu sagen „so viele Neuheiten gab es doch gar nicht“ – in allen Kategorien durften wir uns über hochwertige Produkte, innovative Ideen, unternehmerisches Engagement und daraus resultierenden Früchten erfreuen. Wir sind optimistisch, dass die prämierten Modelle auf weitere Fortschritte in der Zukunft hoffen lassen.

Einen kritischen Blick werfen wir auf die alljährliche Internationale Modellbahnausstellung: Diese fand wieder in Köln statt, aber mit einer neuen Konzeption und unter einem neuen Veranstalter. Unser Blick fiel auf das dort vorgestellte Insider-Modell 2011 und die Präsentation der Spurweite Z, aber auch auf andere Spurweiten und das Selbstverständnis einiger ideeller Aussteller.

Auch aktuelle Meldungen über Neuerscheinungen, Modellbahnforen und weiteres dürfen wie immer nicht fehlen.

In unserem Jahresrückblick 2010 lassen wir ein abwechslungsreiches Modellbahnjahr noch mal Revue passieren. Es gab so viele Ereignisse, dass man sich bei manchen bereits fragt: „Das ist doch schon länger her, oder nicht?“

Dazu passt das 5-jährige Jubiläum von **Trainini®** welches wir 2010 feiern durften. Auch wir wundern uns immer wieder, wie schnell die Zeit doch vergangen ist ...

Abschließend wünscht Ihnen die ganze Redaktion ein friedliches und ruhiges Weihnachtsfest und einen guten Start ins neue Jahr 2011!

Her-Z-lich,

Joachim Ritter

Leitartikel	
Vorwort.....	2
Modell	
Ein schwerer Brocken.....	4
Bunter Fahrleitungsbauzug.....	9
Vorbild	
Aktuell kein Beitrag	
Gestaltung	
Aktuell kein Beitrag	
Technik	
Aktuell kein Beitrag	
Literatur	
Eisenbahn-Ladegut Nummer 1.....	13
Impressionen	
Ausgezeichnet anno 2010.....	15
Internationale Modellbahnausstellung.....	19
Jahresrückblick 2010.....	25
Zetties und Trainini im Dialog.....	31
Impressum.....	38

Wir danken Jens Wimmel für seine Unterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 19. Dezember 2010

Titelbild:

Ungewöhnlich ist die Ausstattung einer US-Dampflok mit Windleitblechen. Einige „Challenger“ besaßen sie wegen ihres Einsatzes auch im Personenzugdienst. Auf dem Bild kommt uns die AZL-Lok allerdings mit einem schweren Güterzug entgegen. Foto: Jens Wimmel (ZettZeit)

4-6-6-4 „Challenger“ von AZL Ein schwerer Brocken

Die „Challenger“ wird auch als kleiner Bruder des „Big Boy“, der größten Dampflokomotive der Welt, bezeichnet. Bei den US-Bahnern standen beide Maschinen ganz oben auf der Wunschliste. Nach der Ankündigung von AZL und dem aufmerksamen Verfolgen des Projekts unsererseits konnten wir endlich ein Modell in schwerer Messingausführung testen. Jens Wimmel berichtet über seine Eindrücke.

Von Jens Wimmel. 1936 wurden die ersten „Herausforderer“, so die deutsche Übersetzung für „Challenger“, ausgeliefert. Neu an den schweren Lokomotiven war unter anderem die Achsfolge (2'C)C2' (4-6-6-4 nach US-Schema): Sie waren eine Weiterentwicklung der sechsfach gekuppelten Klasse 9000. Durch Aufteilung der Achsen in zwei Triebwerksgruppen – die vordere in einem eigenen Rahmen gelagert – versprachen sich die Konstrukteure eine höhere Laufruhe im oberen Geschwindigkeitsbereich.

Deshalb waren die riesigen Lokomotiven, die mangels Verbundtriebwerks eigentlich nicht der Bauart Mallet angehören, in der Lage, lange und schnelle Züge allein über weite Strecken zu befördern – Vorspannleistungen sollten mit ihr überflüssig werden. Darin lag die Herausforderung, die ihr letztlich den Namen einbrachte.



Als „graue Gans“ tritt das Modell der 4-6-6-4 „Challenger“ von AZL auf, das wir getestet haben. Die schwere Dampflokomotive war ein großer Wunsch vieler US-Bahn-Liebhaber. Foto: Jens Wimmel

Besonders die Union Pacific hatte großen Bedarf an diesem Loktyp und bestellte bis 1944 insgesamt 105 Exemplare der über 30 Meter langen Maschinen. Eine davon befindet sich noch heute in betriebsbereitem Zustand und gilt als größte einsatzfähige Dampflokomotive weltweit. Insgesamt sechs

Exemplare der zweiten Bauserie von 1936 wurden für den Personenzugdienst ausgerüstet. Zu ihnen gehört auch das Testmodell.

Mit diesem Vorwissen wollen wir uns nun der Umsetzung durch AZL im Maßstab 1:220 zuwenden:

Vorbild für das heute bewertete Modell war die Lokomotive mit der Betriebsnummer 3981 aus dem Bestand der Union Pacific (Art.-Nr. 17052-2).

Ausgerüstet mit einer Ölfeuerung wurde sie später zur 3714 umgezeichnet. Wiedergegeben ist also ihre frühe Einsatzzeit. Die Ausmusterung der Fahrzeuge aus dieser Serie erfolgte übrigens zwischen 1959 und 1961.



Nur die breiten Laufflächen der Vorläufer verraten, dass es sich um das Modell einer kleineren Spurweite handelt. Foto: Jens Wimmel

Aufgrund ihrer für die USA ungewöhnlichen Ausrüstung mit Windleitblechen und ihres auffälligen, grauen Lacks erhielten sie und ihre Schwestern den Spitznamen „Graue Gans“ (englisch: „Gray Goose“). Lassen wir zunächst ihr Bild auf uns wirken.

Modell oder Vorbild? Zugegeben, die breiten Laufflächen der Vorlaufachsen entlarven das Modell und ordnen es doch unverkennbar einer der kleineren Baugrößen zu. Die Detaillierung ist aber über jeden Zweifel erhaben und stellt einen Höhepunkt der Modellbaukunst dar. Ajin aus Südkorea baut die Modelle für AZL in Handarbeit aus Materialien wie Messing und Neusilber. Trotz aller Feinheiten ergibt das eine robuste Ausführung, die einen Anlagenbetrieb ohne Abstriche zulässt.

In der direkten Seitenansicht kommt die enorme Länge von 17,8 cm voll zur Geltung. Dass das Modell stolze 119 Gramm wiegt, ist zwar nicht sichtbar, wird den Betrachter aber nicht überraschen.

In der Nahaufnahme zeigen sich dann die Details, die das Modell schon im normalen Betrachterabstand äußerst filigran wirken lassen: Griffstangen und Leitungen sind weitgehend freistehend und separat angesetzt. Der „Kuhfänger“ ist durchbrochen und wirkt sehr fein. Der große Scheinwerfer an der Stirnseite wurde gelungen nachgebildet, ist aber leider unbeleuchtet.



Auch der hintere Teil der Lokomotive wurde überzeugend wiedergegeben. Foto: Jens Wimmel

Angesichts des hohen Preises für die „Challenger“ ist das unverständlich. Wir sehen hier ein diskussionswürdiges Versäumnis.

An der Steuerung finden sich mehr bewegliche Teile als bei den meisten Spur-Z-Modellen üblich. So begeistert vor allem die Gegenkurbel mit der Schwinge den Betrachter.

Beweglich sind auch die Dampfleitungen zu den Zylindern. Deren Gelenke neigen in engen Radien allerdings dazu, sich auf die falsche

Zylinderseite zu begeben, wie auf den meisten Bildern deutlich wird. Die vordere Antriebseinheit ist übrigens nicht angetrieben, deren Räder bewegen sich aber zuverlässig.

Ein überzeugendes Bild bietet auch der hintere Teil der Lok mit verschiedenen Leitungen und Griffstangen. Vorbildgerecht befindet sich die hintere Antriebsgruppe starr unter dem Kessel. Gerade noch zu erahnen ist das Antriebszahnrad über der mittleren Kuppelachse.



Die Sandkästen und Dome schmiegen sich eng an den riesigen Kessel der Dampflok, damit das Lichtraumprofil eingehalten werden kann. AZL hat diesen Eindruck gelungen wiedergegeben. Foto: Jöns Wimmel

Eine hohe Detailfülle fanden wir sogar am Führerhaus: Leitungen und Griffe sind perfekt, man beachte auf den Aufnahmen nur den kleinen Griff an der Dachvorderkante!

Selbst die Inneneinrichtung des Führerstands wurde angedeutet, obwohl sie doch kaum zu erkennen ist. Zu gefallen vermag auch die überaus scharfe Bedruckung des gesamten Modells.

Auf dem Kessel fällt der flache Doppelkamin ins Auge. Und auch Sandkästen und Dampf-

dome schmiegen sich recht eng an den riesigen Kessel, um das Lichtraumprofil einzuhalten. Unser Blick schweift weiter auf den Öltender: Dessen Oberseite zeigt verschiedene Leitungen, Griffstangen und Klappen. Vorne befindet sich die Einfüllöffnung des Öltanks, hinten die der Wasserbehälter.

Auf sieben Achsen beeindruckt er mit unzähligen Nietennachbildungen und einer feinen Ausarbeitung des Fahrwerks. Auch hier sind Leitungen und Griffe fein, aber trotzdem stabil angesetzt. Lok und Tender sind übrigens fest miteinander verbunden - mechanisch wie elektrisch.

Der etwas zu große Abstand zwischen Lok und Tender ist den Modellbahnkurven geschuldet, die auch im Maßstab 1:220 nun mal nicht ohne Kompromisse auskommen. Warum AZL dem Tender aber eine bei Rückwärtsfahrt sichtbare Beleuchtung spendiert hat, können wir nicht nachvollziehen. Vorn fehlt sie, wie bereits beschrieben, wäre dort aber erheblich wichtiger gewesen.

Wenden wir uns der Technik zu: Insgesamt fünf Achsen nehmen Strom von den Schienen auf. Dies sind die hinteren Antriebsachsen sowie zwei Tenderachsen.

Weil eine Antriebsachse mit Haftreifen versehen ist, bleiben aber faktisch nur vier übrig. Das ist leider sehr wenig und deshalb überrascht es nicht, dass die Lok kein Kontaktwunder ist.



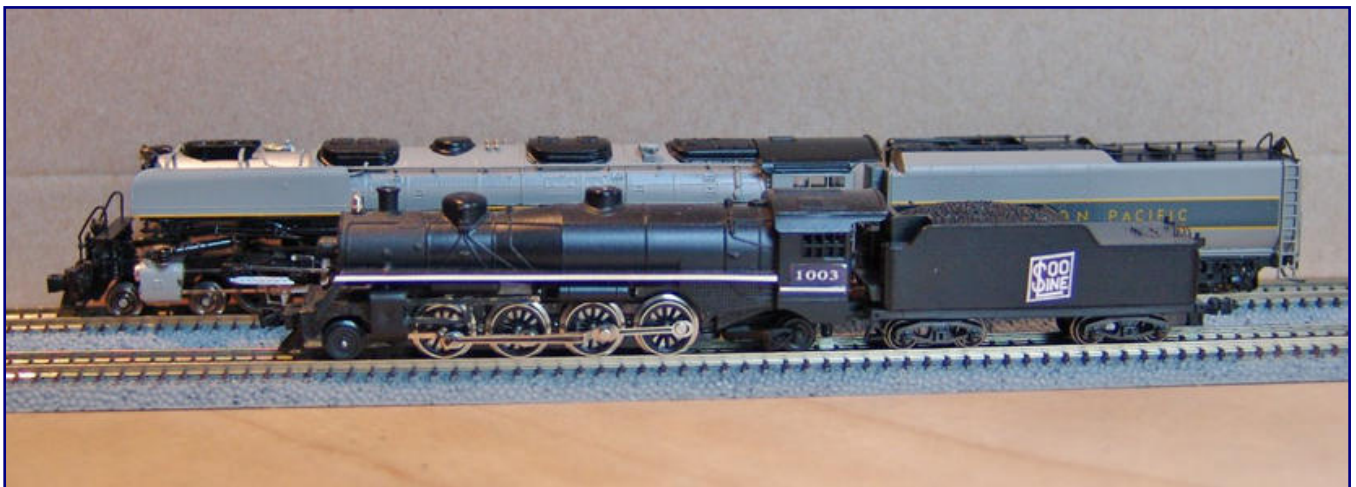
Auch der Öltender wurde korrekt und mit allen Details nachgebildet. Einzig der große Lok-Tender-Abstand fällt etwas störend ins Auge. Foto: Jens Wimmel

Dank ihres großen Gewichts und eines flexiblen Fahrwerks meistert sie die Teststrecke mit Weichen ohne Kontaktblechen am Herzstück trotzdem problemlos. Daran hat auch die im Inneren verborgene Technik wesentlichen Anteil. Der

Antrieb mittels Glockenankermotor und Schwungmasse verschafft dem Modell einen messbaren Auslauf und macht es recht zuverlässig.

Deutlich sichtbar sind große Zahnräder auf den Antriebsachsen, die fast den Durchmesser der Räder haben. Hier ist Vorsicht angesagt, denn Bahnübergänge auf der eigenen Anlage sollten vorbereitet sein, dass die „Challenger“ nicht hängen bleiben kann. Saubere Gleise helfen, Schmutz vom unten offenen Getriebe fernzuhalten.

Äpfel mit Birnen zu vergleichen bedeutet eine Gegenüberstellung des AZL-Modells mit der Märklin-Mikado: Die Challenger wirkt wie aus einer anderen Welt - Größe, Gewicht und die gute Detaillierung sprechen eine deutliche Sprache. Da kann selbst ein verfeinertes Märklin-Modell nicht mithalten. Allerdings hat das hohe Niveau der Challenger auch seinen Preis: Unser Testmodell kostet um die 1.700,00 Euro, also das acht- bis zehnfache der Mikado.



Im direkten Vergleich zur Märklin-Mikado werden Größe und Detaillierung der „Challenger“ von AZL besonders deutlich. Ganze 17,8 cm misst das Modell selbst im Maßstab 1:220! Foto: Jens Wimmel

Zu ergründen sind als nächstes die Fahreigenschaften des AZL-Modells. Ein 220-mm-Radius lässt sich problemlos und sauber durchfahren. Darunter besteht akute Entgleisungsgefahr, der Tender stößt dann auch ans Führerhaus.

Optisch macht die Lok in üblichen Modellbahnradien keine gute Figur, selbst auf Weichengegenbögen mit 490 mm Radius wirkt die Lok nicht elegant. Grund ist die Vorbildtreue des Fahrwerks mit der fest gelagerten hinteren Antriebsgruppe: Bei Einfahrt in eine Kurve zeigt der Kessel geradeaus, bis auch die erste der hinteren Treibachsen in die Kurve einläuft.

So ergibt sich der große Überhang des vorderen Kesselteils. Hier lohnt sich ein Blick auf Märklins Mallet-Lokomotive nach den Entwürfen für die Kriegslok Baureihe 53: Bei ihr sorgt die technische Umsetzung mit zwei Drehgestellen für mehr Ästhetik in Kurven, ohne dass dies bei Geradeausfahrt auffiele. Für das AZL-Modell sind vorbildgerechte Radien unsere Empfehlung für den Anlagenbetrieb.

Schwere und schnelle Züge waren das tägliche Brot des Vorbilds. Daher ist ein wichtiges Testkriterium, was das Modell am Zughaken zu leisten vermag. Mit einem Märklin-Fahrgerät lässt sich die Lok gut regeln. Sie fährt sanft und langsam an und lässt sich über den ganzen Reglerweg sehr gleichmäßig bis zur sehr moderaten Höchstgeschwindigkeit beschleunigen. Antriebsgeräusche sind kaum zu vernehmen, die Lok taumelt nicht, alle Achsen laufen rund.

Auffallend sind gelegentliche, stärkere Vertikalbewegungen des vorderen Kesselteils. Auch sie sind wieder auf die Vorbildlichkeit des Fahrwerks zurückzuführen: Läuft die erste der hinteren Treibachsen

auf eine Unebenheit im Gleis, so wird diese auf den Kessel übertragen. Dramatisch ist diese Beobachtung nicht, denn bei ordentlich verlegten Schienen fährt die Lok überaus ruhig und sauber.

Zu guter letzt die Zugkraft: Die Wagenschlange im Bild besteht aus 33 Wagen, alle mit MTL-Drehgestellen ausgerüstet. Dieser Zug mit einem Gewicht von ca. 430 Gramm wurde in der Ebene leicht schleudernd befördert und darf als maximale Anhängelast gelten.



Konstruktionsbedingt sieht die Lok in Kurven nicht sonderlich elegant aus. Foto: Jens Wimmel

40 Wagen überforderten das Modell, mit 30 war es souveräner unterwegs. Das Tempo reduzierte sich nur leicht. Da der Motor ein gutes Drehmoment hat, fährt die Lok auch mit Anhängelast früh an. Doch bei zu großer Last drehen die hinteren Treibachsen durch, während sich die vorderen nur mit der tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeit bewegen.

Rückwärts fahrend befördert die „Challenger“ etwa 10 Wagen weniger, was an der Entlastung der Antriebsachsen liegen dürfte. Damit bewerten wir die Zugkraft des AZL-Modells insgesamt als knapp ausreichend: für den Anlagenbetrieb zwar ein ordentlicher Wert, für vorbildgerechte Züge jedoch zu wenig.

Drei angetriebene von insgesamt siebzehn Achsen bedeutet, dass vierzehn Achsen mitbewegt werden wollen! Das Reibungsgewicht dürfte etwa bei 30 - 40 Gramm liegen, deshalb ist die Traktion trotz zweier Haftreifen technisch begrenzt.

Mein persönliches Fazit: Die „Challenger“ ist ein Kleinod der Modellbaukunst. Ich wage zu behaupten, dass sich die Lok im Maßstab 1:220 nicht besser wiedergeben lässt. Die technischen Eigenschaften

ordnen sich dem teils unter - gut für Modellfotografen, gut für Vitrinenbahner, aber schlecht für Betriebsbahner. Die Lok fährt schön, wenn die Rahmenbedingungen stimmen.

Sie ist aber keine Lok für den Alltag, eher eine, die „man Sonntags mal rausholt“. AZL wollte einen optischen Höhepunkt schaffen und keine technisch perfekte Zugmaschine. Unter diesen Umständen sind die beschriebenen Schwachpunkte in Kauf zu nehmen.

Seiten zum Modell der „Challenger“:
http://www.ztrack.com/AZL/AZL_challenger.html
<http://www.zettzeit.ch/Challenger.html>

Interessante Wagenpackung bei Freudenreich **Bunter Fahrleitungsbauzug**

Freunde schweizerischer Eisenbahnen werden durch die Großserie derzeit eher vernachlässigt. Umso interessanter fanden wir eine Neuheit, die wir im Programm von FR Freudenreich Feinwerktechnik gefunden haben. Der Fahrleitungsbauzug ist in seiner (Vorbild-)Funktion äußerst interessant und bringt Farbe auf die Schienen. Die Kleinserienpackung stellen wir Ihnen heute vor.

Ab Oktober 2010 gelangten 30 Exemplare der Wagenpackung „Fahrleitungsbauzug“ (Art.-Nr. ZF 008; neu: 41.008.00) auf den Spur-Z-Markt Deutschlands und der Schweiz. Die Idee zu diesem Zug reifte nach Angaben von Harald Freudenreich, nachdem mehrere Zetties den Wunsch nach einem Fahrleitungsmontagewagen an ihn herangetragen hatten und auch Vorbildaufnahmen bereitstellen konnten.

Bei einem einzelnen Wagen wollte er es nicht belassen, sondern eine vorbildtaugliche Konstellation anbieten.

Kernstück ist natürlich der bereits erwähnte Fahrleitungsmontagewagen, der auf einem ehemaligen, gedeckten Güterwagen der Bauart K3 basiert, der in dieser Ausführung in mehreren Exemplaren bei den SBB im Einsatz ist.

Für die Umsetzung ins Modell wurde die Ausführung Bau II FL mit Heimatbahnhof Luzern ausgewählt.

Völlig neu zu konstruieren war die Dachpartie dieses Wagens: Von den K3-Gehäusen aus ABS-Kunststoff wurden mittels Schablone und Scheibenfräser die Dächer abgetrennt und durch Ätzteile aus Neusilber und Edelstahl ersetzt.

Die besonders filigrane Ausführung der Montagebühne ist nun eine der Besonderheiten des gelungenen Ergebnisses.

Technisch weniger spektakulär, optisch aber umso wichtiger für die gelungene Zusammenstellung ist der Materialwagen der Fahrleitungsfirma Furrer + Frey. Er bietet die farbliche Abwechslung, die den



Kernstück des SBB-Bauzugs von Freudenreich Feinwerktechnik ist der Fahrleitungsmontagewagen auf Basis des Typs K3 (Bild oben). Auffälliger Farbtupfer hingegen ist der Materialwagen von Furrer + Frey, ebenfalls auf dem K3 basierend (Bild unten). Beide Fotos: Jens Wimmel

Blick des Betrachters sofort auf sich zieht und quasi als Türöffner wirkt, sich auch die feinen Details auf dem zuvor beschriebenen Wagen anzuschauen. In diesem Materialwagen werden beim Vorbild verschiedene Spezialwerkzeuge und Materialien für den Fahrleitungsbau untergebracht.



Vervollständigt wird die außergewöhnliche Wagenpackung von zwei Niederbordwagen des Typs Xs71 mit unterschiedlichen Beschriftungen.

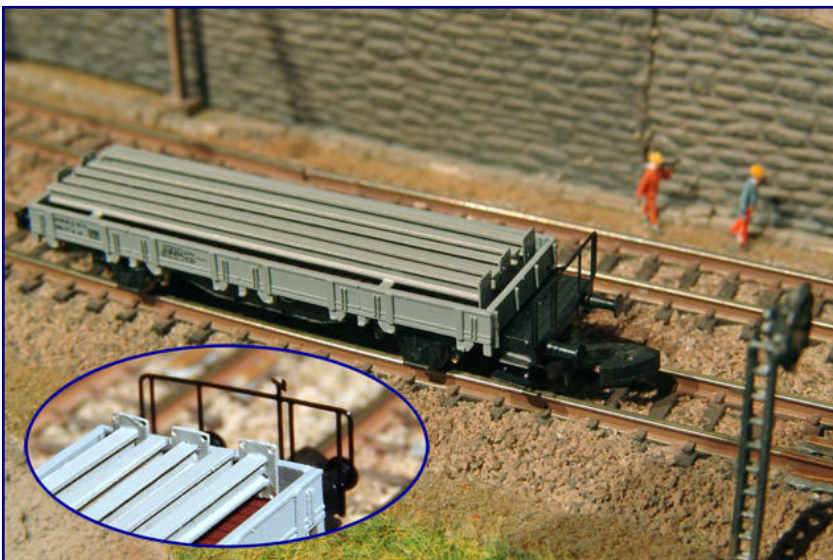
Auch sie sind eine Formneuheit des Jahres 2010, kamen als Erstvariante aber schon im März als Schwellen-transportwagen ins Sortiment.

Insgesamt erfüllt die Zusammenstellung damit durchweg die Anforderungen der **Trainini®**-Redaktion für eine Berücksichtigung im Rahmen der Auswahl zur Neubescheinung des Jahres 2010.

Was uns in diesen Ausführungen noch fehlt, ist die Rolle der Niederbordwagen im Zugverband: Einer der beiden Wagen trägt ein Holzgestell zur Aufnahme von drei Bobinen (Großrollen) der Firma Brugg mit Fahrleitungsdraht.

Angenehm fällt bei diesem Ladegut die exakte Detaillierung und Bedruckung sowie die Nachbildung des Bronzefahrdrahtes auf.

Der zweite Flachwagen trägt die zu montierenden Fahrleitungsmasten. Besonders möchten wir an dieser Stelle auch auf die Beladung hinweisen:



Zwei Niederbordwagen Xs 271 ergänzen den Fahrleitungsbauzug. Ihre Details machen den besonderen Reiz dieses Produkts aus: Der erste Wagen transportiert drei Bobinen der Firma Brugg mit Bronzefahrdraht (Bild oben), der zweite die Fahrleitungsmasten (Bild unten). Selbst die durchbrochenen Flansche am Fuße der Masten wurden nachgebildet (Ausschnittsvergrößerung unten). Beide Fotos: Jens Wimmel

Sogar die Nachbildung der durchbrochenen Flansche für die Montage auf dem Mastfundament wurde nicht vergessen. Damit erreicht die Konsequenz bei der Umsetzung ein Höchstmaß, das selten zu finden ist und sich natürlich besonders eindrucksvoll bei solch aufwändigen Modellen zeigt.

Wie von FR Freudenreich Feinwerktechnik gewohnt, werden die Wagenmodelle und Ladegüter in einer Klarsichtschachtel verpackt ausgeliefert. Die ebenso bekannte Schaumeinlage mit passgenauen Ausschnitten sorgt für sicheren Halt aller Teile und schützt sie auf dem Transport vor Beschädigungen – es wäre ja auch zu schade um diese schönen Stücke.



Der SBB-Fahrleitungsbauzug von FR Freudenreich Feinwerktechnik, gezogen von einem Baudiensttraktor Tm II, in voller Länge und Schönheit: Dieses äußerst gelungene Modell prämiiert die **Trainini®**-Redaktion mit dem Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2010“ in der Kategorie Wagen. Damit hat Freudenreich bereits drei Mal hintereinander diese Auszeichnung gewonnen! Foto: Jens Wimmel

Als erster Hersteller überhaupt hat FR Freudenreich Feinwerktechnik dank guter Vorbildauswahl, tadelloser Umsetzung und Qualität sowie eines angemessenen Preis-Leistungsverhältnisses drei Mal hintereinander die **Trainini®**-Auszeichnung „Neuerscheinung des Jahres“ in der Kategorie Wagen gewonnen.

Herstellerseiten und Bezugsadresse:

<http://www.fr-modell.de>

Bezug in der Schweiz:

<http://www.toyshop.ch>



Kohle auf der und für die Schiene

Eisenbahn-Ladegut Nummer 1

Das Eisenbahn-Journal bereicherte unseren Literaturbestand bereits mit einigen sehr wertvollen Ausgaben zu typischen und bei Modellbahnern beliebten Ladegütern. Im aktuellen Extraheft ist nun endlich der Klassiker Kohle an der Reihe. Wir haben diese Ausgabe gelesen und geben unsere Eindrücke im Folgenden wieder.

Udo Kandler
Eisenbahn und Kohle
Ladegut Kohle, Koks & Klütten – einst und jetzt

EJ-Extra-Ausgabe 2/2010
Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2010

Geleimtes Heft (mit Video-DVD)
Format 21 x 29,7 cm
116 Seiten mit über 100 teils farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-89610-336-9
Best.-Nr. 70 10 02
Preis 15,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Na, endlich! Nachdem das Thema „Erz und Stahl“ ausgiebig in den EJ-Extra-Ausgaben vorgestellt wurde und mit Autos auf der Schiene ein weiteres, sehr vielfältiges Ladegutthema folgte, sind nun endlich auch „Kohle und Eisenbahn“ an der Reihe.

Wie vielschichtig dieser Themenkomplex ist, wird schon in der Einleitung deutlich: Die Zusammenhänge und Abhängigkeiten zwischen Eisenbahn und Kohle während der industriellen Revolution werden den Lesern dort sehr gut vor Augen geführt.

Nun gut, vielleicht ist man geneigt zu sagen, das sei doch jedem Eisenbahnfreund hinreichend bekannt. Doch ganz stimmt das nicht, denn wer vermag heute noch die Rolle der Kohle als Brennstoff außerhalb des direkten Umfelds der Bahn zu erkennen?

Kein Handwerksbetrieb, keine Fabrik, aber auch kein Privathaushalt konnte damals ohne sie auskommen. Ein Kohlenhändler im Ort war einst so selbstverständlich wie Fleischerei und Bäckerei gleich um die Ecke. Dass Kohle zum Zeitpunkt des Höhepunkts ihrer Bedeutung ein ganzes Drittel des Transportaufkommens bei der Eisenbahn ausmachte, belegt eindrucksvoll, was hier gemeint ist.

Und damit sollte auch klar sein, dass kein Modellbahnfreund mit Präferenz auf historischen Verkehr am Thema dieser Extra-Ausgabe vorbei kommt. Stellt sich also nur noch die Frage, wie sich der Autor dem Thema genähert hat?

Wie aus dem Eisenbahn-Journal allgemein bekannt, beginnt auch diese Extra-Ausgabe mit einer Fotostrecke, mit der der gesamte zeitliche Rahmen sehr gut umrissen wird. Gut gewählt ist der Weg, den Leserinnen und Lesern einen Überblick über die verschiedenen Kohlearten und –qualitäten samt deren Verwendung zu geben.

Dem schließen sich Ausführungen über die Doppelrolle der Kohle aus Sicht der Bahn an: einerseits wichtigstes Transportgut und andererseits die „Dienstkohle“ für den Betrieb eigener Maschinen.

Weihnachtsgrüße



Begrüßenswert ist, dass aus diesem Band deutlich wird, welche Rolle die Verkehrsträger LKW, Bahn und Schiff beim Transport des schwarzen Goldes spielen. Schließlich sind für den Modellbahner nicht nur Ganzzüge von Interesse sondern auch das Darstellen von Umladestellen, z.B. in Form des früher alltäglichen Kohlehandels nahe dem Bahnhof.

Ein kleiner Kritikpunkt sei an dieser Stelle angebracht: Im Heft wird im Zusammenhang mit dem Schienentransport ein Ganzzug aus Selbstentladewagen mit schlagartiger Entleerung (Fals-Wagen) gezeigt, der mit einer schweren Dampflok der Baureihe 44 bespannt ist (Seite 42/43). Die Bildunterschrift vergleicht ihn mit dem „Langen Heinrich“, was zwar dem Sprachgebrauch einiger Modellbahnhersteller folgt, historisch aber nicht richtig ist.

Gestört haben wir uns auch an der Verwendung des rheinischen Begriffs „Klütten“. Dieser entstammt eigentlich einem regionalen Dialekt und kennzeichnet Braunkohleprodukte. Im Heft wird das Wort aber auch im Zusammenhang mit Steinkohle benutzt. Gewiss sind das Kleinigkeiten, die aber auch wichtige Punkte verwischen können.

Als sinnvolle Ergänzung des Werkes sehen wir die Beschreibungen der Lage nach dem 2. Weltkrieg, als die Deutschen hungerten und froren. Der „Kohlenklau“ von den Zügen wurde im Kampf gegen die Kälte der ersten Nachkriegswinter zum Volkssport. Das ist ein trauriges Kapitel der Geschichte, gehört aber leider auch zur Modellumsetzung dieser Zeit.

Ein spannendes Kapitel, aus dem sich interessante Modellumsetzungen ableiten ließen, behandelt verschiedene Waggonkipper-Anlagen. Vielen Hobbyfreunden dürfte es, obwohl es beim Vorbild einst gang und gäbe war, neu sein, dass offene Wagen zum Entladen über die Stirnseiten gekippt wurden. Gut ausgewählte Bilder veranschaulichen die Ausführungen diesen Abschnitts.

Der spätere Sinneswandel, welcher der Kohle ein schmutziges Bild im Vergleich zu Öl und Erdgas einbrachte, wird ebenfalls nicht ausgespart. Mit sinkenden Kosten besonders für Erdöl ging der Niedergang der deutschen Steinkohle einher: 1957 markiert das Wendejahr, mit dem Zechensterben und Subventionierung langsam in Gang kamen.

Ein Überblick über alle bekannten Schachtanlagen des Ruhrgebiets verdeutlicht die sich ändernde Bedeutung der heimischen Kohle über einen Zeitraum von etwa 150 Jahren. Die Bilder der Zechenbahnen machen in diesem Zusammenhang Lust auf ein Konservieren des früheren Alltags in einer Modellumsetzung.

Etwas zu langatmig, aber nicht überflüssig erschienen uns die Kapitel zur Braunkohle und deren Werkbahnen sowie des Kohleumschlags im Hamburger Hafen. Beides gehört nun mal zum Themenumfang einer Publikation wie dieser, eine Modellumsetzung ist mangels Angebot oder ausreichenden Platzes jedoch eher unwahrscheinlich.

Zu kurz geraten ist vor diesem Hintergrund nur die zusammenfassende Darstellung offener Güterwagen zum Transport von Kohle: Viele wichtige oder zumindest für den Modellbahner interessante Bauarten fehlen ganz, darunter die Mehrheit der Behältertragwagen und die ersten DRG-Versuchsbauarten, die eine Linie bis heute üblicher Bauarten begründeten. Hinsichtlich automatischer Entladung ergäbe sich eine weitere, sinnvolle Ergänzung.

Tadellos wiedergegeben, vielfältig ausgewählt und von guter Qualität sind wieder die Fotografien, die auch diese Extra-Ausgabe zu einem gelungenen Gesamtwerk vollenden. Da Kohle nicht nur beim Vorbild eine große Bedeutung besaß, sondern auf der Modellbahn bis heute unverzichtbar ist, darf „Kohle und Eisenbahn“ im heimischen Regal nicht fehlen.

.....
: **Verlagsadresse für Informationen und Bezug:** :
: <http://www.eisenbahn-journal.de> :
:
:

Die Neuerscheinungen des Jahres **Ausgezeichnet anno 2010**

Immer wieder spannend ist die Wahl der Neuerscheinungen des Jahres in vier verschiedenen Kategorien. Nach sorgfältiger Abwägung von Originalität der Produktidee, deren technischer Umsetzung und gebotenen Preis-Leistungs-Verhältnis vergeben die Redakteure dieses geschätzte Prädikat. 2010 erfolgt die Titelvergabe nun erstmals (fast) geschlossen zum Jahresende.

So spannend wie dieses Jahr war es noch nie! Zu lange war nicht abzusehen, welche Modelle es noch rechtzeitig zur Auslieferung schaffen könnten, um hier berücksichtigt zu werden. Besonders galt dies für die Lokomotiven: Die Schnellzugdampflok 01¹⁰ von Bahls Modelleisenbahnen wäre ebenso ein möglicher Kandidat gewesen wie Märklins Baureihe 94⁵. Im Bereich des Zubehörs warteten wir auf Märklins Bausatz „Das Werk“.

Nun wissen wir, dass sich diese Modelle erst 2011 der Konkurrenz stellen werden. Damit reduziert sich die Auswahl der Favoriten auf den Titel in der Kategorie Lokomotiven auf folgende Modelle:

Baureihe 2016 der ÖBB (SMZ)
VT 10⁵ „Senator“ der DB (Märklin)
Ee 3/3 der SBB (Z-Modellbau)
2-8-8-2 „Challenger“ der UP (AZL)

Die Entscheidung fiel der Redaktion besonders in dieser Kategorie nicht leicht: SMZ hat ein hervorragendes Modell vorgestellt, das für ÖBB-Freunde einen wichtigen Lückenschluss bedeutet. Dasselbe gilt für die Ee 3/3, denn zuvor gab es kein Modell nach SBB-Vorbild, das dieses Einsatzfeld so gut hätte besetzen können.

Die „Challenger“ beeindruckt viele Modellbahner und macht auch im Kleinen eine gute Figur. Schwächen zeigte sie aber bei der Traktionsleistung: Sie kann nicht mit ihrem Vorbild mithalten. Und das ist ein Punkt, der aus Sicht der Redaktion entscheidend ist. Immerhin fahren gerade in den USA besonders lange Züge, die nun spürbare Kompromisse erfordern.

Märklin hat mit seinem lang erwarteten „Senator“ ein sehr ausgefallenes Modell gewählt und eindrucksvoll gezeigt, dass es mit der Spurweite Z voran gehen soll. Dem Fahrzeug mit seinen Einachslaufgestellen im Modell annehmbare Fahreigenschaften zu verschaffen dürfte eine große Herausforderung an die Konstrukteure gewesen sein.

Und immerhin konnten wir unserem Modell keine Mängel nachweisen: Detailfülle, Lackierung und Bedruckung auf bekannt hohem Niveau, selbst die Fahreigenschaften waren in jeder Hinsicht tadellos und auch bei der Beleuchtung war ein großer Sprung nach vorn festzustellen.

Die knappe Entscheidung fiel dennoch zu Gunsten der Ee 3/3 von Z-Modellbau. Dem Märklin-Modell noch eine Nasenlänge voraus, waren es die hervorragenden Langsamfahreigenschaften, die letztendlich den Ausschlag gaben: Rangiergeschwindigkeit ist im Maßstab 1:220 heute immer noch keine Selbstverständlichkeit.

Damit kommen wir zur Kategorie Wagen: Hier traten FR Freudenreich Feinwerktechnik mit den Modellen „Kühlwagen Serie H (FS)“, „Gedeckter Wagen Gbs 254 (DB)“ für den Stammtisch

Unterschbach e.V. und dem „Fahrleitungsbauzug (SBB)“ gegen Märklins „Rungenwagen R 10 (DB) mit Ölbehältern“, „Behältertraggwagen BT 10 mit Kohlebehältern“ und „Wagendisplay Umbauwagen“ an.

Auch hier fiel die Wahl nicht leicht. Während es sich bei Freudenreich durchweg um Neukonstruktionen handelt, sind Märklins Produkte nur in Teilen neu: Bei den Güterwagen sind es die Ölbehälter, die ausgefallen und auffällig sind, bei den Umbauwagen ist es die gelungene Kurzkupplung der Wagenpärchen, die hoffentlich wegweisend ist.



Der BT 10 ist ein eigentlich ein Kompromiss auf Basis eines dem Vorbild ähnlichen Fahrwerks, doch mit den nun realisierten Hängeschildern und den neuen Pa-Wechselbehältern ist er endlich zum Blickfang geworden.

Beim R 10 begrüßen wir, dass endlich beide Wagen einer Packung mit Bremserbühne ausgestattet wurden und damit helfen, die nicht vorbildgerechte Überzahl an Altbauwagen mit Bremserhaus einzudämmen. Saubere Lackierungen und Bedruckungen waren bei allen Produkten beider Hersteller gegeben.

Was also sollte hier über die Vergabe des Prädikats entscheiden? Bei Freudenreich lässt sich anführen, dass mit der Italien-Serie eine neue Produktgruppe geschaffen wurde, die für deutsche wie schweizerische Bahnfreunde unverzichtbar sein wird: Die Spitzdachwagen waren regelmäßig im Gotthard-Transitverkehr zu sehen und auch in Deutschland alles andere als eine Seltenheit.

Der Gbs 254 besetzt ebenfalls eine Lücke, die viel zu lange bestand: Es fehlen Standardwagen modernerer Bauarten, im direkten Vergleich ist nur Märklins 8605 zu nennen, der schon viele Jahre auf dem Buckel hat. Daran dürfte es auch liegen, dass so selten Ganzzüge oder größere Wagengruppen gedeckter Wagen auf Spur-Z-Anlagen zu sehen sind.

Damit kommen wir zum Fahrleitungsbauszug (neue Artikelnummer: 41.008.000), für den sich die Redaktion letztendlich mehrheitlich entschieden hat. Auch in diesem Produktsegment ist das Angebot recht dürftig. Jens Wimmel hatte es mit dem Tm 2/2 einst begründet, bedient wurde es sonst nur durch den Sersa-Zug von Märklin.

Freudenreich gebührt der Verdienst, hier einen wichtigen Meilenstein gesetzt zu haben: attraktives Vorbild, perfekt umgesetzt und bestens ausgestattet. Wir verweisen nur auf den Testbericht in dieser Ausgabe. Erst durch die vielen Kleinode und Details wird dieses Modell zum dauerhaften Blickfang, der jeden Betrachter fesselt.

Natürlich sind wir uns bewusst, dass mit dieser Entscheidung FR Freudenreich Feinwerktechnik als bislang einziger Hersteller drei Jahre in Folge in derselben Kategorie erfolgreich war. Das Gespür für Nischen und gute Modelle sowie die hervorragende Umsetzung dieser Ideen möchten wir deshalb besonders hervorheben.

Nun folgt die Kategorie Zubehör, in der stets sehr unterschiedliche Produkte zu berücksichtigen sind. Die Auslieferung von Märklins Bausatz „Das Werk“ kam Anfang Dezember leider zu spät, um ihn auf Basis eigener Erfahrungen und Testergebnisse einzubeziehen.

Neues Artikelnummernsystem bei FR:

Freudenreich Feinwerktechnik hat sein Artikelnummernsystem kürzlich umgestellt. Alle Produkte des aktuellen Lieferprogramms werden nach und nach entsprechend umgeschlüsselt. Neuheiten erscheinen gleich mit neuer Nummer.

Künftig kennzeichnen die ersten beiden Ziffern das Ursprungsland des Modell-Vorbilds. Die Codierung entspricht der internationalen Ländervorwahl.

Darauf folgt eine dreistellige, frei gewählte Artikelkennzeichnung des Herstellers, der sich noch zwei Ziffern für die Variantenummer anschließen. Bausätzen sind stets an einer „9“ an letzter Stelle zu erkennen.



Im Rennen waren daher die Briefkästen von Rolfs Lädchen, die stellvertretend auch für andere gute Ideen wie den Fallmantelhydranten stehen, das Figurenpaar „Mr. Wilson und Herr Hieronymus“ (hist. Personal für den „Adler“) von Trafofuchs, das Putzprodukt „Cyber Clean“ von Busch und der Mährescher „Claas Europa“ von Mo-Miniatur.

Einstimmig fiel die Wahl auf Mo-Miniatur und den Mährescher. Bewegt haben die Redaktion dabei folgende Punkte: Briefkästen und ähnliches gab es früher (in natürlich nicht

vergleichbarer Qualität) von Noch, Trafofuchs Figur bedient nur die recht kleine Gruppe der Epoche-I-Freunde und das Putztuch ist anderswo bereits seit 5 Jahren auf dem Markt.

Einen Mährescher aus Serienproduktion gab es bislang noch gar nicht, obwohl Landmaschinen sehr beliebt sind und schöne Modellszenen ermöglichen. Mo-Miniatur hat daher großes Potenzial erkannt und eine 38 Jahre lang bestehende Lücke endlich geschlossen.

Hinzu kommt, dass sich das lange Warten auf das seit Jahren angekündigte Fahrzeug letztendlich besonders gelohnt hat: Neue Maschinen und Fertigungstechniken haben dazu geführt, dass dieses Modell seinen Hersteller an die Spitze der Zubehörhersteller katapultiert hat. Die feinen Details am Claas Europa sind in dieser Fülle bislang unerreichbar.

Unser Prädikat ist daher Anerkennung und Auftrag zugleich, auf diesem hohen technischen Niveau weiterzuarbeiten, Lücken aufzuspüren und erfolgreich zu schließen.

Längst vergeben war die Neuerscheinung des Jahres 2010 in der Kategorie Literatur. Dank Vorlauf bei den Ankündigungen der Verlage war es möglich, hier schneller zu einer Entscheidung zu kommen. Mit Blick auf den Nutzwert für die Spurweite Z hat uns „Eisenzeit“ von Wolfgang Staiger, erschienen im EK-Verlag, besonders beeindruckt. Die unverfälschten Eindrücke direkt aus dem Arbeitsleben der Bahn helfen dem Modellbahner in idealer Weise.

Schwer getan hat sich die Redaktion damit, Leistungen zu würdigen, die sich nicht einfach mit Neukonstruktion, Neuentwicklung oder Formneuheit greifen lassen und dennoch in ihrer Gesamtheit wegweisend sind. Daher haben wir eine neue Kategorie „Gesamtwerk“ geschaffen, die fallweise und nicht zwingend jährlich prämiert wird.

Inspiziert hat uns das Gesamtwerk von Claudius Veit (Velmo), der die Digitaltechnik in der Spurweite Z wie kein anderer massentauglich gemacht hat:

Seine Tauschplatinen ermöglichen es selbst technisch unerfahrenen Modellbahner an ihren Möglichkeiten teilzuhaben.

Gleichzeitig freuen sich auch die Sammler, weil der Auslieferungszustand der Modelle jederzeit wiederhergestellt werden kann.

Mit Modellen von elektrischen und dieselgetriebenen Lokomotiven sowie Triebzügen deckt er fast die gesamte Produktpalette ab.

Seit Velmo sowohl das Selectrix- als auch das DCC-Format bedient, wird nahezu der gesamte Markt abgedeckt. Und selbst für die Beleuchtungsplatinen von Kleinserienmodellen (Beispiel: SMZ) zeichnet dieser Hersteller verantwortlich.

Sein heute zu ehrendes Gesamtwerk heißt „Digitaltechnik für jedermann“, das den Anfang unserer neuen Kategorie machen soll.

Allen ausgezeichneten Herstellern gratulieren wir, die Redaktion, sehr herzlich zum erhaltenen Prädikat und den gezeigten Leistungen. Wir wünschen uns, dass dies stets Ansporn sein möge, unsere Spurweite Z auch in Zukunft weiter voran zubringen!



Herstellerseiten der Auszeichnungsgewinner:

<http://www.z-modellbau.de>
<http://www.fr-modell.de>
<http://www.mo-miniatur.com>
<http://www.ek-verlag.de>
<http://www.velmo.de>

Messeausklang vom 18. bis 21.11.2010 in Köln

Internationale Modellbahnausstellung

Ein zweijähriger Höhepunkt für die Modellbahnwelt ist die Messe Modellbahn in Köln gewesen – doch ein rückläufiger Trend bei Ausstellern und Besuchern war zuletzt nicht mehr zu übersehen. Nach einer Neukonzeption durch die Messe Sinshem trat sie nun erstmals als Internationale Modellbahnausstellung auf. Wir schildern unsere Eindrücke.

Für die Spurweite Z reicht die Bedeutung der Kölner Messe nicht an die traditionell stark besetzte Messe Intermodellbau in Dortmund oder die zweijährlich ausgerichteten Spur-Z-Wochenenden heran. Trotzdem wäre es falsch, die Bedeutung dieser Ausstellung nicht anzuerkennen.

Ein langjähriger Besuchermagnet ist die Vorstellung der Märklin-Insider-Clubmodelle für das folgende Jahr, was natürlich auch die Spurweite Z nicht ausnimmt. Am 18. November 2010 kündigte Märklin den Besuchern eine Neukonstruktion der Baureihe 216 (Art.-Nr. 88783) an. Basieren dürfte sie auf dem bekannten und bewährten Fahrwerk der 218, das im Vorbild mit identischen Maßen in der gesamten Lokfamilie verwendet wurde.



Noch ist sie nur eine Fotomontage: Die als Insidermodell 2011 angekündigte Neuauflage der Baureihe 216 in altrottem Lack ist eine Neukonstruktion auf zeitgemäßem Niveau. Foto: Gebr. Märklin & Cie. GmbH

Für diese Annahme spricht, dass für das neue Modell eine fahrtrichtungsabhängige LED-Beleuchtung (warmweiß) inklusive roter Schlussleuchten angekündigt wurde, wie wir es von der BR 218 kennen – ein völlig neues Fahrwerk wäre da, wirtschaftlich betrachtet, schlichter Unsinn.

Nur im Bodenbereich zwischen den Drehgestellen sind einige Änderungen an der Gussform erforderlich.

Völlig neu werden allerdings Aufbau (Lokkasten) und Drehgestellblenden sein. Erscheinen soll die Erstauflage für die Insider-Mitglieder als altrote Maschine mit Computernummer (216 199-0) und regulärem DB-Keks. Damit dürfte das Modell in den achtziger Jahren angesiedelt sein.

Leider konnte Märklin noch kein Handmuster der Lokomotive zeigen, was erwartungsgemäß Spekulationen über eine Wiederauflage der 216 von 1972 mit nachträglich eingesetzten Fenstern nährte. Dem treten wir entschieden entgegen, denn ausdrücklich ist von einer Neukonstruktion die Rede.

Zum ersten Mal in der mittlerweile 38-jährigen Geschichte der Nenngröße Z soll damit ein Großserienklassiker durch eine zeitgemäße Konstruktion ersetzt werden. Nach den modellgepflegten Neuheiten 2010 (Baureihe 24 und Schienenbus) werten wir dies als klares Bekenntnis zur Weiterentwicklung der Spurweite Z auch durch den Marktführer Märklin selbst.

Warten müssen die Kundenclubmitglieder aller Spurweiten aber noch auf die Veröffentlichung der Jahreswagen 2011. Diese wurden in Köln nicht gezeigt und werden vermutlich erst zur Spielwarenmesse Anfang Februar bekannt gegeben. Doch Zetties sind das Warten gewohnt und außerdem gab es auch außerhalb des Märklin-Stands Neuheiten zu bewundern.

Fast unbemerkt von der Öffentlichkeit präsentierte der Zubehörhersteller Vollmer zum ersten Mal nach vielen Jahren eine Formneuheit für unsere Baugröße: Die aus der Spurweite H0 bekannte und sehr idyllisch wirkende Stille-Nacht-Kapelle wird nun auch im Maßstab 1:220 aufgelegt und soll noch im Dezember, rechtzeitig vor Weihnachten, erscheinen.

Eine Neuheitenmeldung zu diesem Artikel finden Sie in der Rubrik „Zetties und **Trainini** im Dialog“. Schon zum Tag der offenen Tür vor wenigen Monaten wurde verdeckt darauf hingewiesen, dass eine Neuheit zu erwarten ist, weshalb wir sie aus diesem Messebericht teilweise ausgeklammert haben.

Etwas enttäuscht waren wir vom Verhalten einiger ideeller Aussteller. Zum Messeumfang gehörte wie vor zwei Jahren wieder eine große Lego-Ausstellung.

Mindestens eine der dort vertretenen Gruppierungen schien aber eher mit sich selbst beschäftigt als an den Besuchern orientiert. Besondere Zugwünsche von kleinen Kindern wurden dem eigenem Spieltrieb untergeordnet – da halfen trotz Zusage auch 15 Minuten Warten nichts.



Der neue Traktor von Mo-Mniatur, ein Modell des Guldner G75 Allrad, besitzt sogar einen Außenspiegel (Ätzeil) auf dem linken Kotflügel.

Ähnlich ärgerlich war ein Vorkommnis an einer H0-Anlage, die grundsätzlich so gut präsentiert wurde, dass auch die kleinen Besucher unter 1 Meter Stehhöhe gut die fahrenden Züge einsehen konnten. Eine gelbe Kordel sorgte für ausreichenden Sicherheitsabstand zur Landschaft und den Modellen.

Doch schon das eigentlich ungefährliche Anfassen dieser Kordel, bei Kleinkindern wohl unvermeidbar, sorgte für einen kräftigen Rüffel der Hobbyanfänger durch das Standpersonal. Da der Ton bekanntlich die Musik macht, möchten wir nicht darüber hinwegsehen. Schließlich geht es hier auch um die Frage,

Weitere Aussteller in Köln:

In Köln waren auch weitere, kommerzielle Aussteller mit Spur-Z-Programm oder einzelnen Artikeln zu finden, die nicht explizit im Text aufgeführt wurden.

Dies waren Herpa, Joswwod (mit dem Moebo-exclusive-Programm), JoWi (Modellbahnhintergründe), Jehewa, Preiser, Busch, Heki, Noch, Asoa, Conrad Electronic, Artitec, Langmesser (mit dem Mintiec-Programm), der Bahnshop 1435 und Lütke Modellbahn.

Hinzu kommen noch verschiedene Anbieter von Digitaltechnik wie MÜT, elektrischen Bauteilen wie Kronenbahn und Werkzeughändler wie Forhmann oder Werkzeuge Peter Post.

wie überhaupt Nachwuchs generiert werden kann und warum viele Vereine Probleme mit ihrer Altersstruktur haben.

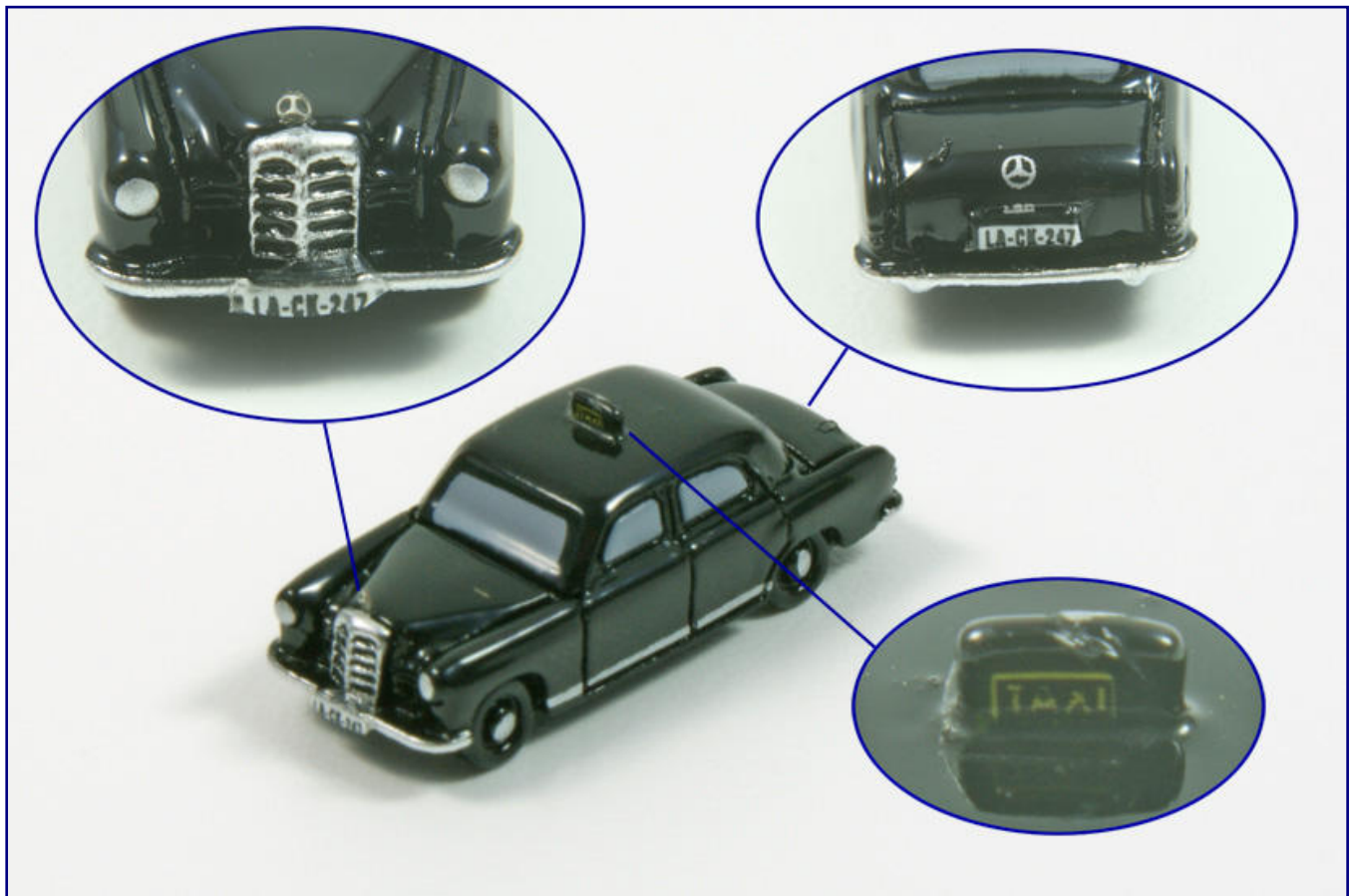
Zeitgleich mit der Modellbahnausstellung fand wieder das Internationale Echtdampftreffen statt, während eine begleitende LKW-Ausstellung neu hinzugekommen ist. Mehrere, liebevoll mit gesprühten Kunstwerken gestaltete Sattelschlepper warteten darauf, von den Messebesuchern bewundert und besichtigt zu werden. Die Fahrer standen gerne Rede und Antwort.

Doch auch wenn die Miniaturen solcher Fahrzeuge viele Liebhaber finden, fragen wir uns, welchen Charakter wir künftig mit der IMA in Köln verbinden sollen? Schließlich führt diese Messe nach wie vor das Wort „Modellbahn“ im Namen. Inhaltlich scheint die Ausstellung unserer Auffassung nach aber eher das Profil der Dortmunder Intermodellbau kopieren zu wollen.

Dafür spricht unserer Ansicht nach auch die zunehmende Zahl an Modellbahnhändlern, die hier früher kaum eine Rolle spielten. Wir sind daher gespannt darauf, wie sich das Konzept in den Händen der Messe Sinsheim fortentwickeln wird. Vom Veranstalter lagen bis Redaktionsschluss leider keine Zahlen vor, die Aufschluss darüber gäben, wie gut die Ausstellung in dieser Form angenommen wurde.

Fahren wir an dieser Stelle daher fort, was es sonst noch Neues in Köln zu sehen gab. Zu einer echten Überraschung hat sich der Zubehöranbieter Mo-Miniatur entwickelt: Seine in Dortmund vorgestellten Neuheiten 2010 sind inzwischen lieferbar und manch erfreuter Standbesucher konnte sein persönliches Exemplar landwirtschaftlicher Anhänger mitnehmen.

Auch der Mercedes 180 „Ponton“ ist nun in verschiedenen Ausführungen und Lackierungen lieferbar: Zu den zivilen Straßenmodellen gesellen sich Polizei- und Feuerwehrwagen sowie ein Taxi (Art.-Nr. 100606). Seiner Epoche entsprechend ist es schwarz lackiert. Allen Modellen gemeinsam sind eine feine, lupenlesbare Bedruckung (inkl. Nummernschild) sowie freistehende Sterne auf der Motorhaube.



Auch der Mercedes 180 „Ponton“ besticht, nicht nur in der hier gezeigten Taxi-Version, mit zahlreichen Details: Lupenreine Bedruckung sogar der Nummernschilder sowie ein separat angesetztes und daher freistehendes Markenemblem gehören zu seinen Merkmalen, wie die Ausschnittsvergrößerungen zeigen.

Auch der rote Traktor vom Typ Güldner G75 Allrad (Art.-Nr. 100600), gebaut vor allem in den Sechzigern, hat es in sich: Ein Lenkrad als feines Ätzteil sowie ein linker Außenspiegel sind winzige Details, mit denen die gute Lackierung und Bedruckung perfekt ergänzt wird. Nur der Überrollbügel wirkt nun etwas (zu) kräftig proportioniert.

Eine echte Überraschung war der Mähdrescher Claas Europa, der nun auch im gedeckten Grün erschienen ist, wie er ab 1960 gebaut wurde (Bild im Artikel „Ausgezeichnet anno 2010“). Diese weitere

Auflage beweist Mut im kleinen Markt der Spurweite Z. Trotzdem darf sich auch dieser Winzling der Gunst der Zetties sicher sein, denn diese Variante war vielfach nachgefragt worden.



Doch damit ist die Liste der Neuigkeiten bei Mo-Miniatur keinesfalls erschöpft: Eine Neuheit wurde angekündigt und soll gar nicht so lange auf sich warten lassen. In der Entwicklung befindet ein Mähbinder „Super Automatic“, der künftig auch eine Darstellung von Traktoren bei der Feldarbeit ermöglicht.



Präsent waren auch viele weitere Groß- und Kleinserienanbieter, ohne jedoch Neuheiten im Gepäck zu haben. Darunter sind beispielhaft Busch, Conrad Electronic oder auch Lütke Modellbahn zu nennen.

Zentraler Punkt der ideellen Aussteller für die Spurweite Z war der Stand des Z-Club International. Doch viele der gezeigten Schaustücke sind deutlich älteren Datums und wurden wenig gelungen präsentiert. Nur knapp über dem Boden aufgestellt, fielen sie vielen Besuchern nämlich gar nicht ins Auge. Rollmaterial war auf fast allen Exponaten nicht zu finden.

Modellbahnausstellung oder politische Demonstration? Die Ägypten-Anlage (Bild oben) soll ein Protest gegen das Projekt „Stuttgart 21“ sein, wie ein Schild erläuterte. Wohl deswegen war auch ein Modell des bisherigen Stuttgarter Kopfbahnhofs unter den Exponaten des Z-Club International (Bild unten). Leider sorgten keine Züge für Leben auf dem Nachbau.

Das galt auch für ein sehr schönes Kibri-Diorama, das von wenigen Figuren abgesehen, leider sehr leer wirkte. Interessant wäre auch ein Fahrbetrieb auf der kleinen Baumstumpfanlage gewesen, die in

Märklins Neuheitenprospekt 1984 erstmals zu sehen war. Auf ihr wurden damals die neue Schlepptenderdampflok der Baureihe 50 mit Kabinentender und der Teleskophaubenwagen (Art.-Nr. 8635) in Szene gesetzt.

Exponaten wie dem aus Karton gebauten Stuttgarter Hauptbahnhof hätten Lokomotiven und Wagen erst den Eindruck regen Betriebs eingehaucht. Ohne Züge ging er im Gesamtauftritt leider unter. Persönlich konnten wir mit der Ägyptenanlage nichts anfangen, die wohl als Protest gegen das Projekt Stuttgart 21 konzipiert war. Die Aussage des Künstlers war für uns nicht ohne weiteres zu verstehen.

Gefreut hat uns die Vorführung einer Modulanlage mit dem Anhalter Bahnhof. Als Kopfbahnhof verspricht diese Station einen unterhaltsamen und abwechslungsreichen Betrieb. Während unseres Besuchs gab es allerdings betriebliche Probleme, so dass wir keine Fotos davon fertigen konnten.

Damit wurde die Anlage „Liependorf“ von Piero Sbiroli (Schweiz) erneut zu unserem persönlichen Höhepunkt. Die kleine Anlage mit einfachem Oval, zweitem Bahnhofsgleis und kleinem Betriebswerk am Anlagenrand beeindruckt immer wieder aufs Neue durch ihren vielen Details und Figuren.

Eine lautstarke Geräuschkulisse sorgt für die Aufmerksamkeit der Besucher. Auch in Köln machte sie die Messegäste neugierig und wirkte als großer Magnet für unsere kleine Spur und lud so zum Verweilen am Spur-Z-Stand ein.



Sehr schön war dieses Fabrikdiorama aus Kibri-Bausätzen. Leider ging es am Stand des Z-Club International weitgehend unter, weil die Exponate weit außerhalb der Augenhöhe der Betrachter aufgebaut wurden. Und ein paar zu beladene Güterwagen hätten auch diesem gelungenen Werk gut getan.

Neues zu sehen gab es bei Heckl Kleinserien. Dieser Bochumer Anbieter war wieder an einem Gemeinschaftsstand mit Hödl Linie 8 GmbH, Aspenmodell und Saller Modelle zu finden. Der vor zwei Jahren vorgestellte Schlafwagen auf Basis eines ISG-Modells (Orientexpress von Märklin) hat nun einen Nachfolger für die Epoche II (Art.-Nr. 1/10) gefunden.

Der Wagen war als Beutewagen des 2. Weltkriegs kurzzeitig im Bestand der Deutschen Reichsbahn. Er unterscheidet sich von der DR-Ost-Ausführung durch die Farbe seiner Anschriften und Beschriftungsdetails, wie z.B. dem geringfügig abweichenden Mitropa-Emblem.

Obwohl keine Neuheiten vorgestellt wurden, lohnte auch ein Besuch am Stand von Spur Z Ladegut Josephine Küpper. Erstmals wurde dort öffentlich ein Diorama von Helmut Küpper ausgestellt, das eine moderne Eisenbahnbaustelle zeigt, auf der sich eine Tunnelbohrmaschine durchs Gestein frisst. Inspiriert durch den Neubau des Kaiser-Wilhelms-Tunnels in Rheinland-Pfalz kam es zu dieser interessanten Modellumsetzung.

Zum Thema „175 Jahre deutsche Eisenbahnen“ und der erste wenige Tage vor Messebeginn eröffneten Karnevalssession 2010/11 passte eine Exponat von Birgit Foken-Brock (Trafofuchs). „De Zoch kütt“ lautete der passende Name des Dioramas, das eine Szene am Kölner Heumarkt zeigt, wo

der Karnevalsumzug an den NÄrrinnen und Narren vorbeizieht. Der erste Wagen zeigt den „Adler“ – die erste deutsche Lokomotive.



Im Gegensatz zum 2008 vorgestellten Mitropa-Schlafwagen handelt es sich bei der diesjährigen Neuheit von Heckl-Kleinserien um ein Modell der Epoche II. Die Deutsche Reichsbahn gelangte im Zuge des 2. Weltkriegs an CIWL-Bauarten als Beutewagen. Äußerlich unterscheidet sich dieser Wagen durch die gelben Beschriftungen und das alte Mitropa-Emblem vom DDR-Fahrzeug. Foto: Heckl Kleinserien

Den Schluss bildet, wie beim Vorbild, der Prinzenwagen mit Prinz, Bauer und Jungfrau. In gewohnter Trafofuchsqualität muss der Betrachter nicht lange hinsehen, um die Figuren auch im Maßstab 1:220 wieder zu erkennen!

Die nächste internationale Modellbahnausstellung wird übrigens Märklin ausrichten. Im nächsten Jahr finden ja wieder die Märklin-Tage, ehemals als Modellbahntreff bekannt, statt. Diese Veranstaltung wird dann zur Messe aufgewertet.

Die Betreiberseiten der Modellbahn-Messe:
<http://www.modellbahn-koeln.de>

Unser Jubiläumsjahr

Jahresrückblick 2010

Traditionell werfen wir mit Ablauf eines Jahres den Blick zurück. Auch 2010 war ein spannendes Jahr. Für Märklin soll es noch das Ende des Insolvenzverfahrens bringen. Für die deutsche Eisenbahn war es ein Jubiläumsjahr – gleiches gilt auch für Trainini®, denn Ihr Magazin wurde im August fünf Jahre alt.

Mit dem Januar begann das neue Jahr bei uns schon traditionell mit einem Rückblick: Wir berichteten vom Adventstreffen in Zell an der Mosel, das sich seit Jahren steigender Beliebtheit erfreut. So durfte auch die 6. Auflage des inoffiziellen Spur-Z-Jahresabschlusses wieder einige Debütanten begrüßen: Zum ersten Mal waren Gabriele und Michael von Creativ-Modellbau Klingenhöfer, Toon Versnick aus Belgien, Phillip Meyer, Eric Fluß und Ulrich Günther dabei.



Begeistert waren die Besucher in Zell an der Mosel von den Feingestaltungsmaterialien, die Phillip Meyer entwickelt und zum Adventstreffen 2009 erstmals persönlich vorgestellt hatte.

So bekam die Mehrheit der Besucher zum ersten Mal die Landschaftsbaumaterialien für Feingestaltung von Phillip Meyer in natura zu sehen. Große Begeisterung war da vorprogrammiert. Ulrich Günther war vielen Teilnehmern, die entsprechend lange aktiv sind, noch aus Umbauberichten im Märklin-Magazin der neunziger Jahre bekannt.

Ein optisches Kleinod war die Anlage von Toon Versnick, die mit viel Liebe zum Detail und einem Gespür für ansprechende Szenen gestaltet wurde. Die Besucher mochten kaum glauben, dass er eigentlich gar kein Zettie ist!

Sehr gut kam bei den Leserinnen und Lesern der Umbauvorschlag für den Jahreswagen 2009 für Märklin-Insider: Mit einer guten Idee und wenig Aufwand ließ sich der Ford-Waggon sinnvoll umbauen. Selbstverständlich funktionierte die Idee unseres Leser Michael Beckers auch mit dem Basiswagen 8605.

Der Februar war wie jedes Jahr der Spielwarenmesse und den Neuheiten der Kleinserienhersteller gewidmet. Sozusagen „frisch aus der Fabrik“ konnten wir zeitgleich den ersten Mähdrescher für die Spurweite Z vorstellen, realisiert von der Firma Mo-Miniatur: Das erste Exemplar ging zu Test- und Präsentationszwecken gleich an unsere Redaktion, nachdem wir seinerzeit auch die Idee dazu geliefert hatten.

In einem Landschaftsbaubeitrag machten wir auf eine Lücke aufmerksam, die wieder einmal nicht von den Großserienherstellern geschlossen wurde: Kurzfasern zur Nachbildung eines englischen Rasens in allen Modellbahnbaugrößen.

Für den 20. Februar 2010 riefen wir gemeinsam mit dem **Ztrack Magazine** zum 2. Internationalen Tag der Spurweite Z auf. Ziel dieses künftig jährlich wiederkehrenden Tages soll es sein, sich einen Tag lang bewusst mit der Baugröße Z zu beschäftigen und diese Passion nach außen zu tragen.



Im März stellten wir Märklins Umsetzungen der Baureihe 44 in Kohle- und Ölausführung vor und fanden dabei Kritikwürdiges. Ein Vorbildportrait rundete den Artikel ab und lieferte Anregungen für den Einsatz des Modells auf der Anlage.

Den zweiten Themenschwerpunkt bildete ein Tag der offenen Tür bei Märklin in Göppingen: Zwar fand dieser schon im Dezember 2009 statt, doch wegen der Kurzfristigkeit der Einladung ließ sich ein Bericht nicht eher unterbringen. Da die Besucher jedoch sehr beeindruckt waren, wie aufwändig und anspruchsvoll die Herstellung der Eisenbahnminiaturen ist, durfte diese Rückschau nicht fehlen.

Am 13. und 14. März 2010 fand das 3. Internationale Spur-Z-Wochenende an einem neuen Ort statt: Die westfälische Eisenbahnstadt Altenbeken mit ihrem berühmten Viadukt hat das eher unbekannte und eisenbahngeschichtlich unbedeutende Geseke abgelöst. Für die Zetties war das der Höhepunkt des Jahres, über den wir im April sogleich berichtet haben.

Viele bedeutende Anlagen und Schaustücke gab es dort zu sehen und auch Märklin präsentierte sich und seine Produkte. Produktmanager Jürgen Faulhaber stand den Kunden gern Rede und Antwort. Erstmals wurde in Altenbeken ein Serienexemplar des VT 10⁵ „Senator“ gezeigt, doch bis zur Auslieferung sollte noch reichlich Zeit vergehen.

Am ersten Veranstaltungstag endete auch die von ZFE und **Trainini®** gemeinsam durchgeführte **Wunschmodellumfrage 2009**, mit der gezielt mögliche Kleinserienmodelle abgefragt wurden. Die Sieger der ausgelobten Preise wurden am Sonntag vor Ort gezogen und beglückwünscht.

Der April stand unter dem Zeichen der Messe Intermodellbau in Dortmund. Traditionell war die Spurweite Z hier wieder stark vertreten. Gleich drei bestens gestaltete Anlagen waren hier zu sehen. Premiere feierten „Königshausen“ von Jürgen Tuschick und das Landwasserviadukt in der Spurweite Zm von Karl-Friedrich Ahnert. Unser Bericht folgte im Mai.



Altenbeken bot eine schier unglaubliche Fülle eindrucksvoller Exponate. Erstmals gab es hier auch ein Serienmodell des VT 10⁵ „Senator“ von Märklin zu sehen.

Ergänzt wurde die April-Ausgabe durch einen Bericht von der Messe „Faszination Modellbau“ in Karlsruhe, der ersten Publikumsmesse nach der Nürnberger Spielwarenmesse im Februar. Des

Weiteren fiel im April mit einer Buchbesprechung der Startschuss für unsere Jahresschwerpunktreihe „175 Jahre deutsche Eisenbahnen“.

Nicht vergessen dürfen wir Test und Vorstellung der Baureihe 2143 der ÖBB von SMZ: Erstmals wurden uns zwei Testmodelle vom österreichischen Kleinserienanbieter überlassen, die uns sehr begeisterten und auch in Altenbeken zu sehen waren.



Im April erschien unser Testbericht der Rh 2143 der ÖBB, umgesetzt von SMZ. Die Diesellok konnte uns rundum überzeugen und füllte eine große Lücke. Foto: SMZ

Im Mai startete der geschichtliche Rückblick dann voll durch: Der erste Zeitabschnitt von 1835 bis 1920 war Gegenstand eines Vorbildartikels, der eng an aktuellen oder früheren Spur-Z-Modellen ausgerichtet war. Vorgestellt wurden auch die von den Leserinnen und Lesern gewählten Wunschmodelle von Kleinserienherstellern. Hier gab es eindeutige Favoriten und auch Überraschungen zu vermelden.

Mit der Anregung, zwei Märklin-Museumswagen 2009 zu einer „echten“ Leig-Einheit umzubauen, gaben wir einen weiteren Umbauvorschlag für Güterwagen. Dieser Bericht traf die Wünsche vieler Leserinnen und Lesern, wie uns die Rückmeldungen zeigten.

Der Juni brachte den **Trainini®**-Freunden dann eine Fortsetzung der deutschen Eisenbahngeschichte. Dieses Mal ging es um die Deutsche Reichsbahn bis 1948, die aus der Not geboren, viele international beachtete und bedeutsame Innovationen hervorbrachte.

Die Anlagenplaner wurden mit dem Vorstellen des Programms Wintrack 3D in aktueller Version bedient. Dieses Programm, das auch von Märklin schon vertrieben wurde, erwies sich als sehr leistungsfähig, aber für Anfänger zunächst schwer zu verständlich.

Erwähnenswert war noch ein großer Schienenbus-Ausflug der Märklin-Stammtische aus dem gesamten Bundesgebiet, die sich am Fronleichnamswochenende zu einem großen Modellbahntreffen in Europas Kulturhauptstadt 2010 getroffen hatten. Die große Fahrt führte durch weite Teile des Ruhrgebiets. Lieferbar wurde im Juni auch die **Trainini Jahres-CD 2009**, die sich wieder steigender Beliebtheit erfreuen durfte.



Unsere 175-Jahre-Jubiläumsreihe – und damit unser Themenschwerpunkt 2010 – startete ab Mai voll durch.

Für **Trainini®** wurde es nur zwei Wochen später Ernst: Zusammen mit weiteren Mitgliedern des Dortmunder Insider-Stammtisches Do IT beteiligte man sich mit einer Modellbahnvorführung nach Dortmunder Vorbildern an einer großen DB-Veranstaltung aus-

schließlich für Konzernangehörige. Ein Bericht darüber erfolgte im Juli.

Im heißen Sommermonat nutzten wir die Urlaubsstimmung weiter, um unseren Leserinnen und Lesern die Ee 3/3 der SBB in Vorbild und Modell vorzustellen. Die von Jens Wimmel getestete Lok des

Chemnitzer Kleinserienherstellers Z-Modellbau hinterließ einen derart guten Eindruck, dass ihr später das Prädikat „Neuerscheinung des Jahres 2010“ in der Kategorie Lokomotiven zuteil werden sollte.

Bekannt wurden derweil zwei wichtige Ereignisse, über die wir ebenfalls im Juli berichteten: Am 23. Juni 2010 starb der Begründer des Zubehörherstellers Wolfram Karl Vollmer im Alter von 85 Jahren. Am selben Tag teilte Märklin über seinen Insolvenzverwalter mit, dass der chinesische Zulieferer Sanda Kan, mittlerweile im Besitz der Kader-Gruppe, die Zusammenarbeit aufkündigen wolle.

Gute Nachrichten kamen von Trafofuchs – von einem Sommerloch konnte keine Rede sein: Die Idee, individuelle Kundenanfertigungen in der neuen Kategorie „Im Fuchsbau“ der eigenen Seiten zu zeigen und auch Dritten anzubieten, stieß auf große Beliebtheit. Seitdem sind dort viele Verkleinerungen auch bekannter Fernsehfiguren zu finden, die kinderleicht wieder zu erkennen sind.

Im August wurde **Trainini®** fünf Jahre alt. Bis zum Jubiläum hat sich das Magazin weltweit zum mit Abstand größten und wohl auch wichtigsten für die Spurweite Z entwickelt. Gefeierte wurde dieses besondere Ereignis mit einer kleinen Feier und einer besonders dicken Jubiläumsausgabe. Das Vorwort schrieb Hagen von Ortloff, Deutschlands bekanntester Eisenbahn-Fernsehmoderator.



Auch 2010 vergibt die **Trainini®**-Redaktion wieder Auszeichnungen an die besten Neuheiten, die in diesem Jahr erstmals ausgeliefert wurden. Besonders beeindruckt hat dieses Mal der Chemnitzer Kleinserienhersteller Z-Modellbau.



Mitte August 2010 wurde **Trainini®** bereits fünf Jahre alt.

Die 80 Seiten umfassende Monatsausgabe widmete sich der Zeit der deutschen Eisenbahn bis 1968 und stellte besonders den VT 10⁵ „Senator“ heraus. Den Test des Märklin-Modells begleitete ein ausführlicher Vorbildbericht.

Vorgestellt haben wir auch den ersten Spitzdachwagen für Nenngröße Z von FR Freudenreich Feinwerktechnik sowie einen interessanten Umbauvorschlag für einen Altbaukühlwagen aus dem Bestand der Dortmunder Union-Brauerei. Zum Themenkomplex passende Literaturempfehlungen rundeten das Jubiläumsheft ab.

Gute Zahlen wurden derweil aus Göppingen gemeldet: Insolvenzverwalter Michael Pluta freute sich zum Halbjahresstand über ein dickes Plus auf der Ergebnisseite bei Märklin und kündigte einen weiteren Tag der offenen Tür für September an. Optimistisch zeigte er sich, dass das Insolvenzverfahren zum Jahreswechsel beendet werden könnte.

Unsere September-Ausgabe behandelte die Zeit bis 1985. Sie war gekennzeichnet von neuen Farbkonzepten und dem Traktionswandel. Den Endpunkt markierte der 150. Geburtstag der deutschen Eisenbahn. Passend zum Rahmenthema stellten wir Umbau und Superung einer beige-blauen Diesellok der Baureihe 221 vor, die mit geschlossener Frontschürze und Detailkupplungen aufwarten konnte.



Im September 2010 war der Traktionswandel ein Thema der 175-Jahre-Reihe. Passend dazu stellten wir einen Umbaubericht für Märklins Diesellok der Baureihe 221 vor. Mit einigen optischen Maßnahmen und Umrüstung auf LED-Bausteine von High Tech Modellbahnen ist sie wieder voll auf der Höhe der Zeit.

Literarisch begleitet wurde dieser Schwerpunkt vom Buch „Eisenzeit“ von Wolfgang Staiger, das eindrucksvoll das Arbeitsleben beim Bw Rheine beschreibt. Märklin stellte derweil seine Herbstneuheiten 2010 vor, die auch neue Produkte für die Spur Z vorsehen.

Im Oktober legten wir eine Pause in unserer Chronologie der Eisenbahngeschichte ein. Stattdessen widmeten wir uns besonders der Epoche III. Mit der „Super-Connie“ stellten wir ein typisches Flugzeug der fünfziger und sechziger Jahre vor, das auch für Modellbahnanlagen nicht zu groß geraten ist.

In den gleichen Zeitabschnitt gehört die elektrische Güterzuglok der Baureihe E 40, die wir gesupert haben. Im Vorbild ist sie die bis heute meistgebaute Ellok, als Modell war sie ein stark bespieltes Startpackungsstück, das wir auf Vordermann gebracht haben.

Viele Leserinnen und Leser lernten Kleinserienhersteller Michael Bahls zum ersten Mal als Buchautor kennen. Seine Veröffentlichung über die Hannover-Altenbekener Eisenbahn passte zudem perfekt ins Jubiläumsjahr der großen Bahn und damit zu unserem Jahresschwerpunkt.

Die Kurzmeldungen verwiesen auf einen Tag der offenen Tür bei Vollmer. Ein klares Bekenntnis zur Spurweite Z, jedoch ohne konkrete Äußerungen, ließ erahnen, dass hier eine Neuheit zu erwarten sein könnte. In diesem Heft können wir sie nun vorstellen.

Im November fand unsere 175-Jahre-Reihe mit dem Bericht von 1985 bis zur Gegenwart ihren offiziellen Abschluss. Der eigentliche Geburtstag der deutschen Eisenbahn ist am 7. Dezember 2010, mit dem auch beim Vorbild das Jubiläumsjahr zu Ende geht. Wir greifen dieses Ereignis mit einer Literaturvorstellung zum Thema Kohle bei der Bahn noch einmal kurz auf.

Gefreut haben sich viele Leserinnen und Leser auf den Umbaubericht von Ralf Vermehren, der zeigte, wie aus Märklins Modell der Baureihe 120 eine mustergültige Serienlok entsteht. Frisch erschienen ist derweil der **Trainini Fotokalender 2011**, der längst viele Hobby- und Büroräume zieren dürfte.



Zum Erscheinungstermin dieser Ausgabe ist seine Saison fast schon vorbei: Der kleinste Weihnachtsbau, der Welt erfreut sich nun der Nachbarschaft eines Posaune blasenden Engels.

In Krefeld wurde das Z-Stübchen von Walter Schmidt vorübergehend geschlossen, weil es innerhalb des Bw Krefelds in einen größeren Raum umzieht. Freunde der Spurweite Z kamen dennoch nicht zu kurz, denn der November ist traditionell auch der Monat der Internationalen Modellbahnausstellung in Köln, über die wir in dieser Ausgabe berichten.

Mit dem ersten Advent beginnt in Dortmund eine neue Saison für den kleinsten Weihnachtsbaum der Welt, dessen Präsentationsdiorama Zuwachs in Form eines Posaune blasenden Engels bekommen hat. Für die Zetties allgemein bedeutet das Wochenende Jahresausklang.

sie in einer Modellbahnausstellung in der Zeller Schwarze-Katz-Halle zu sehen.

In Zell an der Mosel trafen sie sich, um zu klönen, gemeinsam zu essen und ihre Anlagen aufzubauen. Am Sonntag waren

Damit sind wir im Dezember angelangt, den wir ausländischen Modellbahnvorbildern gewidmet haben: Vorgestellt werden aktuell die 4-8-8-4 „Challenger“ von AZL und der Fahrleitungsmontagezug der SBB von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Beide Modelle sind relevant auch für die Wahl der Neuerscheinungen des Jahres 2010, die nun ebenfalls erfolgt ist.

Mit der Bekanntgabe dieser durch die **Trainini**-Redaktion besonders ausgezeichneten Modelle endet der 6. Jahrgang unseres beliebten Magazins.

Unsere Magazineseiten:
<http://www.trainini.de>

Leserbriefe und Kurzmeldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für alle Leserbriefe und Rückmeldungen, die Trainini® erreichen. Schreiben Sie bitte per Post oder an leserbriefe@trainini.de! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die Neuheiten vorstellen möchten. Das hier gezeichnete Bild soll stets repräsentativ sein und bleiben. Ebenso finden auch in Zukunft Hinweise auf Veranstaltungen und Treffen hier ihren Platz, sofern die Ausrichter Trainini® rechtzeitig informieren.

Neues Lokmodell bei SMZ:

Bei SMZ wird eine interessante Neuheit angekündigt, die wieder auf einem Märklin-Fahrwerk basieren wird. Es handelt sich um das ÖBB-Krokodil, einem engen Verwandten der bekannten Lok aus der Schweiz. Diese Formneuheit erscheint im alten Grün der österreichischen Bundesbahn sowie in der Jaffa-Lackierung (Orange).

Abbildungen der Neuentwicklung sind unter http://www.sondermodelle.at/content_d/M03.asp zu finden.

Neue Trainini-Seiten im Februar 2011:

Anfang Februar 2011 geht ein lange gehegter Wunsch der **Trainini**-Redaktion in Erfüllung. Zu einem noch bekannt zu gebenden Termin werden unsere Seiten im weltweiten Netz dann auf ein modernes System umgestellt, mit dem Inhalte und Gestaltung leichter zu pflegen sein werden und Informationen von allen Redakteuren aktualisiert werden können.

Gleichzeitig erhalten unsere Seiten endlich ein moderneres und professionelleres Aussehen, womit sie deutlich an Attraktivität gewinnen. Dank gebührt unserem Leser Stephan Bauer, der auch nach der Umstellung noch betreuend zur Seite stehen wird.

Alle Leserinnen und Leser bitten wir um Geduld, falls wir im Zusammenhang mit dem zeitgleich erfolgenden Dienstleisterumzug für ein paar Tage nicht erreichbar sein sollten.

Neuheitenauslieferungen bei Viessmann:

Bei Viessmann befinden sich Neuheiten in der Auslieferung, die auch auf Spur-Z-Anlagen zu Einsatz kommen könnten. Es handelt sich um Soundmodule zur akustischen Untermalung von Modellszenen: „Bahnübergang“ (Art.-Nr. 5556), „Kettensäge“ (5572) und „Jagd“ (5574).



Ein Krokodil nach österreichischem Vorbild erscheint in zwei Farbausführungen neu bei SMZ-. Foto: SMZ

Am Firmensitz in Hatzfeld finden 2011 wieder Seminare statt, in denen Modellbahner wichtige Kenntnisse oder Fertigkeiten erwerben oder auch vertiefen können. Angeboten werden eintägige Schulungen zu den Themen Viessmann Commander (Einführung und Aufbau der Digitalzentrale), Digitaltechnik (Schalten & Melden), Signale (Aufstellung, Anschluss & Betrieb) sowie Häuserbau (Kunststoffbausätze, Patinierung & Beleuchtung).

Weiterführende Informationen finden Sie unter <http://www.viessmann-training.de>.

Dezember-Neuheiten bei AZL:

Für den Dezember 2010 kündigt AZL geschlossene Schüttgutwagen des Typs PS2-cd in Ausführung der Bahngesellschaft CNW an. Die Wagen zeichnen sich durch Laufstege aus Ätzblechen, lupenlesbare Tampondruckanschriften, brünierte Metallräder sowie AZL-eigenen Systemkupplungen aus.



Neue Version des Schüttgutwagens PS2-cd bei AZL. Foto Ztrack Magazine

Erhältlich sind sie einzeln (Art.-Nr. 91922-1) oder als Viererkonfektion (90922-1). Der Einzelwagen ist herstellerseitig bereits ausverkauft. Große Abbildungen dieser Variante sind unter <http://www.ztrack.com/AZL/amerzlines.html> zu finden.

Eine Formneuheit stellen die neuen Container-Tragwagen (Thrall Well Cars) dar, die doppelstöckig beladen werden. Die Erstauflage widmet sich der

DTTX Thralls. Angeboten werden sie als Dreierpackung (90601-1) und Einzelwagen (91601-1). Alle vier Wagen tragen unterschiedliche Betriebsnummern.

Beladen sind die Wagen aus Metallguss mit zusätzlichen Ätzteilen mit sehr fein bedruckten Containern. Jeweils ein 40- und ein 53-Fuß-Behälter aus Kunststoff-Spritzguss bilden das Ladegut.

Eine Zweitaufgabe befindet sich bereits in der Auslieferung. Beschriftet sind die Wagen der Dreierpackung (90602-1) und der Einzelwaggon (91602-1) als Exemplare der Canadian Pacific. Die Erstauflage ist bereits ausverkauft (Wagenpackung) bzw. wegen eines Bedruckungsfehlers zum Zulieferer zurückgeschickt worden (Einzelwagen) und vorerst nicht lieferbar.

Winterneuheit für Spur Z bei Vollmer:

Völlig unbemerkt von der Spur-Z-Gemeinde hat Zubehörhersteller Vollmer in Köln eine Neuheit präsentiert, die bereits in diesen Tagen zur Auslieferung gelangen soll.

Im Maßstab 1:220 erscheint dann die aus der Nenngröße H0 bekannte Stille-Nacht-Kapelle (Art.-Nr. 9412) mit achteckigem Grundriss. Sie zierte vor einigen Jahren als weihnachtliches Motiv bereits Neuheitenprospekte des Stuttgarter Herstellers.

Auch für die Spurweite Z kommt sie passend zur Jahreszeit mit Sockelleuchte, Kunstschnee und Stille-Nacht-CD. Darauf ist die Urfassung des sechsstrophigen Liedtextes auf Deutsch, Englisch und 15 weiteren Sprachen zu hören. So ausgestattet eignet sich Vollmers Neuheit auch bestens als Weihnachtsdekoration.



Die Stille-Nacht-Kapelle für Spur Z kommt jetzt neu von Vollmer. Foto: Axel Hempelmann

Neues Modell bei FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Das Modell eines skandinavischen Holzschnitzelwagens (Landessprache: Flisvogn) der Bauart Fb ist eine interessante Erweiterung des skandinavischen Modell-Programms bei FR Freudenreich Feinwerktechnik. Kein anderer Spur-Z-Hersteller bietet in diesen Teilmarkt eine vergleichbare gute Auswahl.

Das das Angebot gut angenommen zu werden scheint, wurden zum ersten Mal für ein skandinavisches Modell im Maßstab 1:220 spezielle Kunststoffspritzgusswerkzeuge gefertigt, die auf eine größere Stückzahl dieses Wagentyps schließen lassen.

Der Wagenkasten des Holzschnitzelwagens wird aus vier Polystyrol-Spritzgussteilen gefertigt, die dann zusammengeklebt werden müssen. Planengestell und Fahrwerk bestehen, wie die meisten Wagenmodelle aus Sanitz, aus geätzten Neusilberteilen. Die Wagen sind sauber lackiert und dreifarbig bedruckt.



Holzschnitzelwagen des Typs Fb nach skandinavischen Vorbild von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Foto: Freudenreich Feinwerktechnik

Die Vorbilder verkehren meist in Ganzzügen, weshalb die Z-Modelle als Viererpackung mit unterschiedlichen Wagennummern (Art.-Nr. 47.804.04) angeboten werden, aber auch als Einzelmodelle (47.804.01) erhältlich sind. Ein fest eingesetztes Ladegut zeichnet alle Modelle gleichermaßen aus. Als weitere Variante der Formneuheit ist ein für die schwedische Staatsbahn SJ beschriftetes Modell vorgesehen.



Äußerst gelungen und sowohl für Schweiz- als auch Deutschland-Fahrer interessant sind die neuen Spitzdachwagen der FS Italia in EUROP-Beschriftung. Sie bereichern ab sofort das Programm von FR Freudenreich Feinwerktechnik.

Ausgeliefert wurden sie nur an Vorbestellkunden sowie Spielwaren Rechsteiner in Romanshorn (Schweiz). Für eine unveränderte Zweitauflage im neuen Jahr nimmt der Hersteller Vorbestellungen entgegen.

Noch vor Weihnachten gelangte auch die erste Serie italienischer Spitzdachwagen der Serie F zur Auslieferung.

Diese ehemals im internationalen Verkehr anzutreffenden, weit verbreiteten Wagen hat Freudenreich Feinwerktechnik mit EUROP-Anschriften der Epoche III als Zweierpackung aufgelegt (39.333.02).

Ein typisches Merkmal dieser Bauart sind die weit außen liegenden Achsen, die das Modell konstruktiv so anspruchsvoll machen.

Aktuelle Neuheitenauslieferungen von Märklin:

Auch bei Märklin gelangen einige Artikel erstmals, gerade noch rechtzeitig zum Weihnachtsgeschäft, zur Auslieferung. Es handelt sich um die Stromlinienlok Baureihe 61 in schwarzer Nachkriegsausführung der jungen DB (Art.-Nr. 88610) sowie die Schürzenwagen-Schnellzugpackung (87106) für die Deutsche Reichsbahn.

Auch der Architekturkartonbausatz „Das Werk“ (89797) mit Direktions-/Bürogebäude, 2 verschiedenen Produktions-/Werkhallen und einer Portierloge ist ab sofort bei den Händlern zu haben.



Das Schlauchboot samt Bootsführer ist die Dezember-Neuheit von Creativ-Modellbau Klingenhöfer. Foto: Creativ-Modellbau Klingenhöfer

Dezember-Neuheit bei Klingenhöfer:
Bei Creativ-Modellbau Klingenhöfer gibt es im Dezember eine Neuheit zu vermelden.

Das „Schlauchboot mit Steuer-mann“ aus der Serie „Auf dem See“ eignet sich als Wasser-Einsatzfahrzeug für den Was-serrettungsdienst oder die Feuerwehr.

Nachgebildet wurden der Außenbordmotor, der Steuer-stand für den Bootsführer und ein Bügel mit Suchschein-werfer.

Auf Wunsch werden auch zu-sätzliche Figuren wie Taucher mitgeliefert oder das Boot mit LED ausgerüstet.

Der Hersteller ist unter <http://creativ-modellbau-spurz.npage.de> im Internet zu finden.

Krach bei den Z-Friends Europe:

Ein offener Streit zwischen dem formalen Betreiber des ZFE-Forums, Hermann F. Becker und den vorherigen Administratoren sorgte für Aufregung bei den Forumsteilnehmern. Nachdem seit Jahren die administrativen Arbeiten auf vielen Schultern verteilt waren und die Kosten für den Betrieb der Plattform von der Allgemeinheit auf Basis freiwilliger Spenden aufgebracht wurden, wurde auch die Forderung nach demokratischen Strukturen laut.

Dem Begehren der Administratoren schlossen sich weit über 100 Teilnehmer an, die zusammen eine deutliche Mehrheit aller bislang geschriebenen Einträge aufbrachten. Für die Gegenpartei sprach sich nur eine kleine Minderheit aus – die überwiegende Mehrheit der Angemeldeten schweigt bis heute zu den Vorgängen.

Es bestand ein breiter Konsens, dass eine in einfacher Mehrheit bestimmte Kommission Vorschläge für eine Satzung ausarbeiten solle, auf deren abgestimmter Basis anschließend ein Verein gegründet werden sollte. Dieser Verein sollte auch ein Dach für das Abfangen von Haftungsfragen im Zusammenhang mit der Organisation von Spur-Z-Veranstaltungen (wie z.B. in Altenbeken) zur Verfügung stellen.

Die Arbeitskommission sollte sich möglichst repräsentativ zusammensetzen und die vier Gründerväter der Z-Friends Europe (Hermann F. Becker, Gunnar Häberer, Joachim Schlenker und Jörg Neidhöfer) als fest gesetzte Mitglieder einschließen. Hermann F. Becker hat dieses Mandat leider nicht angenommen.

Durch eine Eskalation wurde die temporäre Arbeitsplattform unter <http://www.z-friendz-europe.org>, die Wahlleiter Rainer Schubert nur als Notzuflucht für die Kommissionsmitglieder verkündet hatte, plötzlich zur Zuflucht vieler Zetties, die sich mit Blick auf ein Forum heimatlos fühlten. Eigentlich war sie nur für den Fall gedacht, dass der Forumsbetreiber die Kommissionsarbeit behindern würde. Durch schnelles Handeln konnte dort aber ein vorläufiges Forum für die Spurweite Z aufgebaut werden.



Über Adresse und Name eines endgültigen Forums für die Spurweite Z werden wir noch berichten. Zunächst erfolgen nun die Arbeiten der Kommission, die das Gründen eines Trägervereins zum Ziel haben. Dazu gehört vor allem eine Satzung mit Eignung für einen Eintrag ins Vereinsregister. Ein ordentlich gewählter Vorstand wird anschließend die Rechtsgeschäfte übernehmen.

Nachdem die Kommissionsarbeit behindert wurde, wanderten die Aktiven auf eine Alternativplattform ab. Dort wurde mittlerweile ein Interimsforum für alle Zetties eingerichtet, das rege besucht wird.

Angesichts der Unterstützung der Aktiven und bekannten Größen der Spurweite Z sowie auch aus Kreisen der Hersteller/Anbieter ist nicht daran zu zweifeln, dass diese Arbeit Erfolg haben wird. Bereits 206 aktive Zetties haben sich zum Redaktionsschluss im Übergangforum eingefunden.

Zum Vorsitzenden der Kommission wurde übrigens Michael Bahls (Blomberg) gewählt. Seine Stellvertretung übernehmen Gunnar Häberer (Potsdam) und Axel Hempelmann (München). Die drei strukturieren die Arbeit der 27 Kommissionsmitglieder und stellen deren Ergebnisse zur Abstimmung.

Übrigens: Auch nach Gründung dieses Vereins wird es nicht erforderlich sein, zur Benutzung des Forums oder zur Teilnahme an sonstigen Aktivitäten der Zetties, Mitglied in dem Verein zu werden. Das (neue) Forum wird weiterhin kostenlos und frei von Werbung etc. bleiben, die lockere Struktur und Vernetzung der Gemeinschaft nicht verändert werden.

Entscheidung über ein Ende des Insolvenzverfahrens:

Am 21. Dezember 2010 könnte der Traditionshersteller Märklin Gewissheit erhalten, wie es für ihn im Jahr 2011 weitergehen soll. An diesem Tag kommt die Gläubigerversammlung zusammen und wird über den Plan Michael Plutas entscheiden, das Insolvenzverfahren zum Jahreswechsel zu beenden.

Findet dieses Vorhaben Zustimmung dürften wohl die Gläubiger neue Eigentümer werden, unter deren Regie sich Märklin dann im Markt behaupten darf. Details sind im Anschluss an die Versammlung in Form einer Presseerklärung zu erwarten. Ein Käufer für Märklin, der die Forderungen der Gläubiger zu erfüllen bereit ist, fand sich bislang nicht.

Damit besteht nun aber trotzdem Hoffnung, dass Märklin nach harten Einschnitten und einer gründlichen Sanierung die Fesseln des Insolvenzverfahrens nach fast zwei Jahren ablegen kann.



Mittlerweile wird der Militärlaster MAN 8x8 von Z-Panzer ausgeliefert.

Neuheitenauslieferung bei Z-Panzer:

Andrew Hart von Z-Panzer liefert seit kurzem die ersten Modelle des geländegängigen Militärlasters MAN 8x8 mit 10t aus, wie er bei der deutschen Bundeswehr seit Jahrzehnten im Einsatz ist.

Das Fahrzeug ist wie alle anderen Modelle dieser Herstellers aus Resin gegossen und äußerst detailliert. Wiedergegeben wurde es mit offener Pritsche – ohne Plane oder Aufbauten.

In die Produktion gehen aktuell weitere „Familienmitglieder“ dieses Fahrzeugs: In Kürze bereichern auch der MAN 4x4 und MAN 6x6 das Programm. Letzteres Fahrzeug wurde bereits von Märklin als

THW-Fahrzeug mit Bordkran angeboten. Bei Z-Panzer werden beide mit offener Ladefläche angeboten, einen Bordkran gab es bei der Bundeswehr nicht.

Neuer Museumswagen 2011:

Märklin hat den neuen Museumswagen 2011 vorgestellt. Der gedeckte Wagen in brauner Grundlackierung auf Basis des Modells 8605 ist diese Mal der Firma Leder Bader GmbH & Co. KG aus Göppingen gewidmet.

Beschriftet ist er als bei der Deutschen Bundesbahn eingestellter Privatwagen. Besonders markant ist der große Bildaufdruck im Bereich der Schiebetür. Verpackt in einer Blechdose gehört zum Lieferumfang auch ein kleines Gabelstaplermodell aus Metall, das hellgrau lackiert ist.

Da uns noch keine Aufnahmen des Modells zur Veröffentlichung vorliegen, können wir Interessenten des Modells nur auf die Seiten von Märklin verweisen. Zu sehen ist eine Aufnahme des Modells unter: http://www.maerklin.de/de/service/erlebnis/maerklin_erlebniswelt/museumswagen.html.

Landschaftsbauseminare auch 2011 bei Noch:

Zubehörhersteller Noch aus Wangen (Allgäu) setzt auch 2011 seine seit Jahren beliebten Landschaftsbauseminare fort. In den Fortbildungen lernen die Teilnehmer an 1 ½ Tagen die Gestaltungsmöglichkeiten mit den Produkten dieses Herstellers kennen.

Angeboten werden Profi-Seminare für gestandene Modellbahner sowie Eltern-und-Kind-Seminare für je einen Elternteil mit Kind. Der Teilnahmebeitrag beträgt je Seminar 198,00 EUR pro Teilnehmer bzw. das Eltern-Kind-Duo.

Dieser beinhaltet zusätzlich zum gesamten in der Schulung angewendeten Gestaltungsmaterial, Teilnahmezertifikat und einer Überraschungstüte auch zwei Mal Mittagsimbiss und ein gemeinsames Abendessen.



Auch 2011 werden die beliebten Eltern-und-Kind-Seminare bei Zubehörhersteller Noch fortgesetzt. Foto: Noch

Für seine Fachhändler bietet Noch kostenlose Multiplikatorenkurse an: Darin werden diese befähigt, eigene Landschaftsbaukurse für ihre Kundschaft anzubieten. Termine und weitere Informationen sind unter <http://www.noch.de> in der Rubrik „Aktuelles & Service“ zu finden.

März- und April-Neuheiten bei Herpa:

Für März und April 2011 kündigt Herpa in seiner Serie Wings wieder einige Flugzeugmodell im Maßstab 1:200 an, die auch für Spur-Z-Freunde interessant sein können. Wir listen diejenigen Modelle auf, die in Europa zu sehen waren oder sind:

Niederländische Luftwaffe F-16 Demoteam Lockheed Martin
F-16AM Fighting Falcon (Art.-Nr. 553926)

Polnische Luftwaffe „Der Wiener“ 13. ELTr Antonov / OZL
AN-2 (553964)

TWA Lockheed L-1649A Starliner (553933)
KLM Cityhopper Saab 340 (553971)
British Airways Boeing 777-300ER (553988)
Aeroflot Tupolev TU-154B2 „Official Olympic Carrier,
Moskau 1980“ (553995)

Air France Airbus A321 (554008)
TAI Douglas DC-6B (554015)
Air France Boeing 777-300ER (608909)
Air Berlin Airbus A330-200 (608916)



Der „Starliner“ in TWA-Ausführung (Bild oben) kommt ebenso ins Herpa-Programm wie der mit eingezogenem Fahrwerk nachgebildete Airbus A330-200 der Air Berlin (Bild unten). Fotos: Herpa

Stammtischwagen ausgeliefert:

Bereits vor einigen Wochen hat Freudenreich Feinwerktechnik sein Sondermodell „Museumswagen Stammtisch Untereschbach e.V.“, einen gedeckten Güterwagen der Bauart Gbs 254 der DB (Art.-Nr. ZF 341a) an die Untereschbacher ausgeliefert.

Der aus Ätzteilen sauber gefertigte Wagen typischer Bundesbahn-Bauart mit Sprengwerk am Wagenboden ist fehlerfrei lackiert und lupenlesbar bedruckt.

Das Dach im Farbton Weißaluminium wurde übrigens leicht verwitert wiedergegeben. Nur acht Exemplare gelangen über den Stammtisch in den freien Verkauf. Wer ein solches Modell sein Eigen nennen möchte, sollte sich also beeilen.



Der Gbs 254 gehörte zu den Standardbauarten der Deutschen Bundesbahn. Der Stammtisch Untereschbach hat in einem solchen Waggon seine Spur-Z-Ausstellung untergebracht und darf sich nun über ein Modell dieses Wagens freuen.

Dieses Modell ergänzt hervorragend die bereits erschienenen und angekündigten Wagen gedeckter Bauart im Programm von Freudenreich. Ganzzüge aus gedeckten Güterwagen verschiedener Typen

und Bahnverwaltungen sind ein bislang weitgehend vernachlässigtes, interessantes Vorbild für ansprechende Zugkompositionen im Maßstab 1:220.

Der Z-Dialog wird eingestellt:

Mit ihrer Dezemberausgabe verkündeten Siegfried und Siglinde Dinkelacker die Einstellung ihrer Informationszeitschrift Z-Dialog. 15 Jahre lang hat das in der Spurweite Z sehr bekannte Ehepaar mit Herzblut und Enthusiasmus neutral und sachlich über alles, was mit der Spurweite Z in Verbindung steht, berichtet.

Dabei ist nicht nur eine treue Lesergemeinde entstanden. Auch die **Trainini**-Redaktion bedauert die Entscheidung der Dinkelackers sehr, ist sich aber sicher, dass die beiden unserer Baugröße verbunden bleiben und auch künftig auf Messen anzutreffen sind. Die Gründe für das Ende des Z-Dialogs waren uns zum Redaktionsschluss leider nicht bekannt.

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 und nimmt deshalb auch keine kostenpflichtigen Anzeigen entgegen. 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, Jens Wimmel, Axel Hempelmann

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.

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 unregelmäßig in loser Form 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.