

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



Großes Treffen in Altenbeken

Ellok-Neuheit bei Rokuhan
Die Sieger des Umbauwettbewerbs

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

nun ist es also wieder Geschichte – das große Z-Treffen in Altenbeken. Die ganze Spur-Z-Welt hat auf diesen Termin hin gefiebert, um sich dort auf der einzigen Veranstaltung dieser Art, die ausschließlich die Spur Z bedient, zu treffen, zu fachsimpeln, Neuheiten zu begutachten und ein geselliges Modellbahnwochenende zu erleben.



Joachim Ritter
Redakteur

Auch in unserer Redaktion war die Vorfreude groß – und wir wurden alle nicht enttäuscht. Die Qualität der gezeigten Anlagen war außerordentlich. Sei es „Helenensiel“ von Dirk Kuhlmann, der Braunkohlebagger beim unübersehbaren Stammtisch Untereschbach, die US-Module aus Wien in Zusammenarbeit mit Markus Gaa.

Die Anlage „Drachenstein“, erweitert um das „Drachenloch“, von Harald Hieber, die Anlage „Attaiehausen“ von Karl Sinn, das Container-Terminal bei Velmo, die wunderschöne Anlage „Alt-Lübeck“ von Wolf-Ulrich Malm usw. Da ging es den Besuchern wie dem Team von Märklin-TV – man wusste gar nicht, wohin man zuerst schauen sollte.

Die gezeigten Anlagen hatten wahrlich internationale Prägung. Die Gemeinschaft kannte weder Länder noch sprachliche Grenzen. Denn die Besucher waren noch weit internationaler unterwegs – und alle verstanden sich einfach prächtig. Der Zuschauerzuspruch war, trotz schönem Wetter, gut. Das Fachpublikum war da, nur das Umland von Altenbeken fehlte zu einem großen Teil aufgrund einiger Werbepannen und Missverständnisse.

Die Tombola, hervorragend mit gespendeten Preisen ausgestattet, hinterließ neben den zwangsläufigen Nieten viele strahlende Gewinner, allen voran Werner Leschke mit einem Display Knickkesselwagen als Hauptgewinn.

Auch die Hersteller hatten sich für den Termin prächtig vorbereitet. Allen voran kündete Märklin für Ende 2014 einen neuen Motor an. Bei Archistories gab es neue Betriebsgebäude zu sehen, bei Dr. Scheibe wurde das „Schweineschnäuzchen“ in gleich drei Ausführungen bestaunt. Aber lesen Sie dazu einfach unseren ausführlichen Bericht.

Und auch die Sieger des **Trainini Umbauwettbewerb 2013** stehen inzwischen fest. Wir geben sie in dieser Ausgabe bekannt, die Modelle werden noch nach und nach ausführlich vorgestellt werden.

Auch in der Literaturecke hat sich einiges getan. Die Extertalbahn ist dieses Mal ein Thema und als Kleinbahn durchaus für uns Zetties geeignet. Das zweite Buch ist „unterwegs in den letzten Dampfrefugien“ – seien Sie auch hier gespannt.

Weiter geht es schon wieder bei Rokuhan. Zwar ist die EF66 spezifisch für den japanischen Markt entwickelt worden, aber die auf der Spielwarenmesse 2014 gezeigte Ellok-Neuheit wurde von uns eingehend untersucht, da sie auch in Deutschland viele Freunde gefunden hat.

Kurz und bündig: Eine prallvolle Ausgabe mit reichlich Informationen und sehr vielen Bildern wartet auf Sie. Viel Spaß dabei wünscht

Joachim Ritter

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Starkes Zugpferd aus Japan 4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Musterbeispiele an Kreativität und Geschick 15

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Wiedersehen mit alten Bekannten..... 19

Unterwegs in den letzten Dampfrefugien..... 21

Impressionen

Leistungsschau der Spurweite Z..... 24

Zetties und Trainini im Dialog..... 43

Impressum 52

Wir danken Peter Fingerhut, Maciej Gawecki, Jörg Landau, Raffaele Picollo und Jens Wimmel für ihr Bildmaterial.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. April 2014

Titelbild:

VT 133 011 der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft macht sich im Norden Deutschlands nützlich. Die Einführung des Wismarer Schienenbusses rationalisierte früh den Verkehr auf mancher Nebenbahn. Foto: Jens Wimmel

Ellok EF66 von Rokuhan

Starkes Zugpferd aus Japan

Mit großem Ehrgeiz bearbeitet Rokuhan den japanischen Markt der Spurweite Z. Über seinen Vertriebspartner Noch ist der japanische Modellbahnhersteller aber auch in Europa gut vertreten. Mit der EF66 der Japanese National Railways kam pünktlich zur Spielwarenmesse 2014 die erste Ellok-Neuheit aus diesem Hause auf den Markt. Wir haben uns zwei Modelle in unterschiedlichen Ausführungen genauer angesehen.

Abgesehen von den Shinkansen-Verbindungen fahren die japanischen Eisenbahnen auf Kapspur (1.067 mm Spurweite). Bezogen auf den Maßstab 1:220 ergäbe das umgerechnet eine Spurweite von 4,9 mm für die Baugröße Z. Tatsächlich nutzt Rokuhan aber das von Märklin 1972 auf Basis der Normalspur ermittelte Maß von 6,5 mm (1.435 mm im Vorbild).

Damit erzwingt bislang jedes Wagen- oder Lokmodell Rokuhans in der Spurweite Z einen Kompromiss, von dem die Zetties, die Rokuhans Gleismaterial und vielleicht auch Rollmaterial einsetzen, profitieren.

Exakt maßstäblich umgesetzt, läge die korrekte Spurweite nahe an der Spur Zm (4,5 mm), von dem es bislang nur Kleinserienmaterial nach Vorbildern der Rhätischen Bahn und Harzer Schmalspurbahnen (Handmuster) gibt.

Rokuhans Entscheidung dürfte sicher darauf fußen, dass solche Spurweitenkompromisse in Japan auch aus der Nenngröße H0 bekannt und akzeptiert sind – als Beispiel nennen wir die RhB-Modelle von Kato.



Die EF 66 11 der JR zeigt sich äußerlich im Ursprungszustand, wie er für einen Teil der Rokuhan-Modelle die Vorlage bildete. Foto: Taisyo from w:ja (GFDL-1.2)

Solange alles optisch stimmig wirkt, dürfte der zu erwartende, wirtschaftliche Erfolg größer sein, denn immerhin sichert sich der Hersteller dadurch die Kompatibilität zu den Programmen von Märklin, AZL und MTL – ein Schlüsselfaktor, mit dem die noch junge Marke Zugang zu den etablierten Spur-Z-Märkten in Deutschland und Nordamerika fand.

Der erläuterte Kompromiss in der Spurweite gilt auch für Rokuhans neueste Entwicklung nach dem Vorbild der elektrischen Güterzulok EF66. Die sechs Achsen des Vorbilds sind auf drei Drehgestelle verteilt, wobei jede Achse von einem eigenen Motor angetrieben wird.

Kawasaki Sharyo baute den Prototypen im Jahre 1966 als schnelle Güterzuglok, mit dem die Japanese National Railways (JNR) dem Wettbewerb durch die Straße begeben wollte. Sie sollte ein Zuggewicht von 1.000 Tonnen in der Ebene mit 100 km/h Geschwindigkeit befördern können.

Zu diesem Zeitpunkt war die anfangs noch als EF90 1 bezeichnete Lok (später EF66 901) mit einer Leistung von 3,9 MW die stärkste Schmalspurlokomotive der Welt. Zwischen 1968 und 1974 folgten der Vorauslok 55 Serienexemplare - Vorbild für Rokuhans Modell. 1989 kam es noch zu einem Nachbau von 34 als EF66-100 bezeichneten Exemplaren, die äußerlich leicht an ihrer moderner wirkenden Frontgestaltung zu unterscheiden sind.

Obwohl eigentlich für den schnellen Güterverkehr gedacht, gelangten die Lokomotiven schließlich auch in den Personenzugdienst der JNR. Dort kamen sie vor allem vor Nachtzügen zwischen Tokio und Kyushu zum Einsatz.



Die EF66 37 aus der ersten Serie entspricht mit dem verlängerten Führerhausdach und Klimaanlageaufsätzen dem Modell der modernisierten Ausführung von Rokuhan (17. Oktober 2007). Foto: Mitsuki-2368 (GFDL-1.2)

Im Laufe ihrer Dienstzeit erfuhren die EF66 auch Modernisierungen und Bauartänderungen. Eine äußerlich erkennbare Maßnahme war die Ausstattung der Führerstände mit Klimaanlage, die sich durch einen Kastenaufsatz vor den Pantographen äußerte.

Eine weitere, recht einfach zu erkennende Änderung war ein zum Sonnenschutz etwas verlängertes Dach über den Führerstandstirnfenstern. Auch der Austausch der Pantographen ist sehr auffällig.

Als die JNR zum 1. April 1987 privatisiert und so von insgesamt sieben Nachfolgeunternehmen beerbt wurde, wurden die EF66 zwischen der

der Frachtochter JR Freight, ab sofort verantwortlich für den landesweiten Schienengüterverkehr, und dem Personenzugunternehmen JR West aufgeteilt.

Die JR Freight erhielt die Vorauslok EF66 901, die ersten vierzig Serienexemplare und die komplette Nachbauserie EF66-100. An die JR West gingen die übrigen Serienmaschinen. EF66 901 schied im Jahr 1996 aus dem aktiven Betriebsdienst aus, während den Serienlokomotiven noch eine deutlich längere Betriebszeit bevorstand: Zum 1. April 2009 waren immer noch 10 Lokomotiven bei der JR West im Einsatz, bei der JR Freight insgesamt 63 Vertreterinnen.

Rokuhan hat sich für sein erstes Ellok-Modell ein Vorbild mit sehr breitem Einsatzspektrum und Optionen für verschiedene Varianten ausgesucht. Gleich fünf davon wurden auf der Spielwarenmesse 2014 in Nürnberg vorgestellt und unmittelbar an deren Anschluss ausgeliefert.

Zwei farblich besonders attraktive Exemplare, die sich stark von den recht einheitlich dunkelblau lackierten Schwestern unterscheiden, haben wir für unseren Test herangezogen: Dies sind die EF66 20 der JR Freight in einer beige-blauen Versuchslackierung mit großem Logo (Art.-Nr. T008-2; Noch 97727). Dieses Modell entspricht in seiner Form dem Ursprungszustand ohne Sonnenschutzdächer mit großen Scherenstromabnehmern. Eine Klimaanlage wurde noch nicht eingebaut.

Die EF66 35 der JR Freight in neuer, blau-grauer Lackierung (T008-3; Noch 97728) gibt den modernisierten Zustand mit Klimaanlage und Sonnenschutzdächern über den Führerständen wieder. Des Weiteren ist sie mit kleineren Scherenstromabnehmern ausgestattet. Die unterschiedlichen Merkmale wurden korrekt beim Formenbau berücksichtigt.

Gemein ist ihnen, dass aus der ersten Bauserie der EF66 stammen. Einige der Variationen ergeben sich aus ab Werk erst aus unterschiedlich gestalteten Ansetz- oder aus bauartspezifischen Zurüstteilen, die der Kunde selbst montieren soll.



Unserem Test stellten sich die Rokuhans Ursprungsausführung als EF 66 20 in beige-blauer Versuchslackierung der JRF (Art.-Nr. T008-2; Noch 97727, vorne) und die mit allen Modernisierungsmerkmalen versehene EF 66 35 in blau-grauer Farbgebung (T008-3; Noch 97728, hinten), deren Vorbild ebenfalls der JRF zugeteilt wurde.



Nach außen zeigen sich mit Ausnahme der rechteckigen Vertiefung für das Horn (vorne rechts auf dem Führerhausdach) keine Montageöffnungen für Zurüstteile.

Diese Praxis ist den Kunden bislang von keinem Hersteller auf dem deutschen Markt bekannt, Märklin als wichtigstem Anbieter ist sie sogar völlig fremd.

Trotzdem möchten wir Rokuhans Entscheidung nicht pauschaliert bewerten, denn dadurch erzielte Kosteneinsparungen können auch den Kunden zu Gute kommen.

Maßgebend ist aus unserer Sicht, dass der Kunde nicht überfordert wird und das gekaufte Modell auch „schachtelfrisch“ ein glaubhaftes Äußeres vermittelt. Damit scheidet es aus unserer Sicht aus, eine Lok oder einen Wagen mit optisch störenden Befestigungslöchern auszuliefern.

Aus diesem Blickwinkel müssen wir Rokuhan Fingerspitzengefühl attestieren, denn bis auf die an den Stirnseiten am Dach einzuklebenden Typhone sieht das Modell keine nach außen erkennbaren Montageöffnungen vor. Alle übrigen, in Art und Umfang von der gewählten Variante abhängigen Teile erfordern zunächst durch den Kunden anzubringende Bohrlöcher mit 1,0 mm Durchmesser.

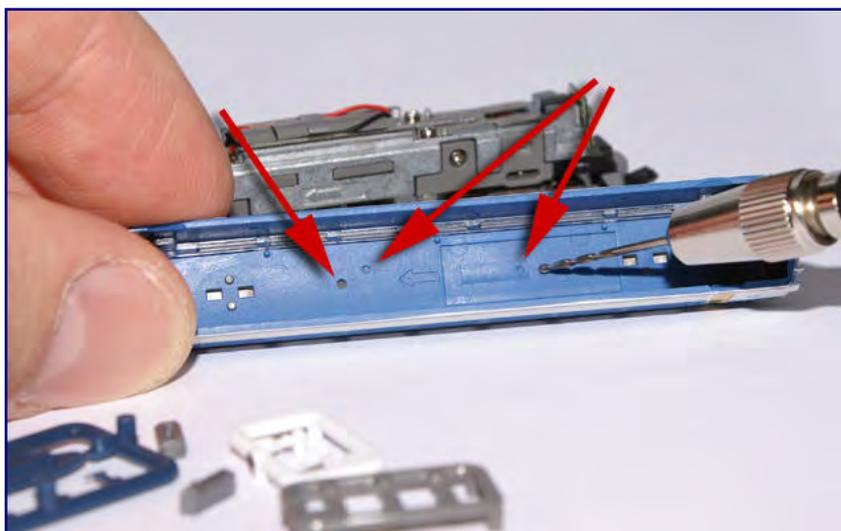
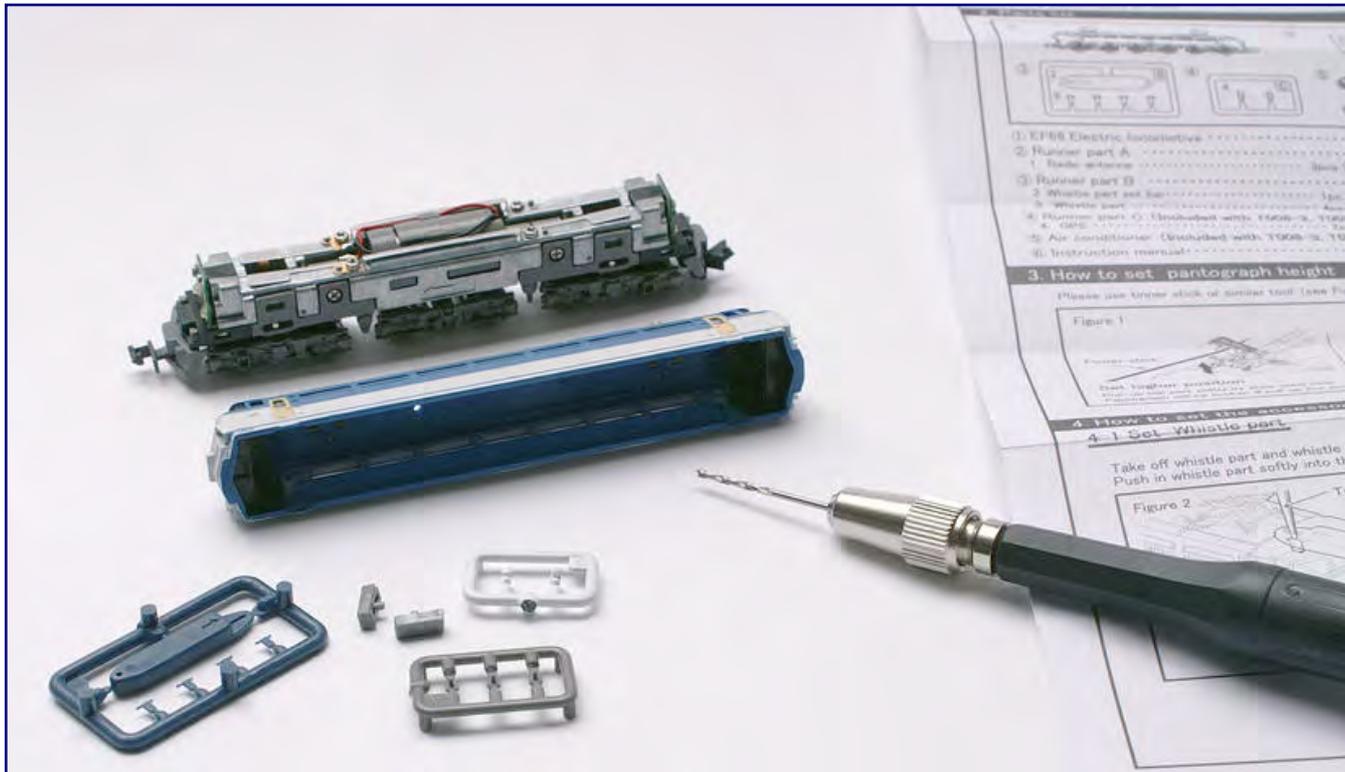


Bild oben:

Bis zu vier verschiedene Zurüstteile gehören zur EF66, die in unterschiedlicher Anzahl nach Anleitung zu montieren sind: 2 Typhone (blau, mit Hilfswerkzeug), 2 Antennen (grauer Spritzling), 2 Klimaanlagenkästen (grau, lose Teile) und eine GPS-Antenne (weiß).

Bild links:

Für exakte Bohrungen sind die Löcher bereits im Gehäuseinneren schabloniert (Pfeilmarkierungen). Mit einem 1,0-mm-Bohrer werden die Montagelöcher von innen geöffnet (linker Pfeil).

Damit diese treffsicher erfolgen können, sind innen Vertiefungen eingespritzt, die deren Lage kennzeichnen und den Bohrer führen. Grafische Darstellungen in den Bedienungsanleitungen erläutern Auswahl und korrekte Platzierung der Teile. Auf diese Weise wird dem Kunden die Montage der Zurüstteile freigestellt und gleichzeitig erheblich erleichtert.

Sämtliche Öffnungen sind kreisrund markiert, einzig diejenigen für die Klimaanlagenaufsätze sind als Schlitz ausgeführt. Als einzige fordern sie in besonderer Weise die Aufmerksamkeit des Besitzers, damit sie nicht versehentlich falsch platziert werden.

Sämtliche Öffnungen sind kreisrund markiert, einzig diejenigen für die Klimaanlagenaufsätze sind als Schlitz ausgeführt. Als einzige fordern sie in besonderer Weise die Aufmerksamkeit des Besitzers, damit sie nicht versehentlich falsch platziert werden.

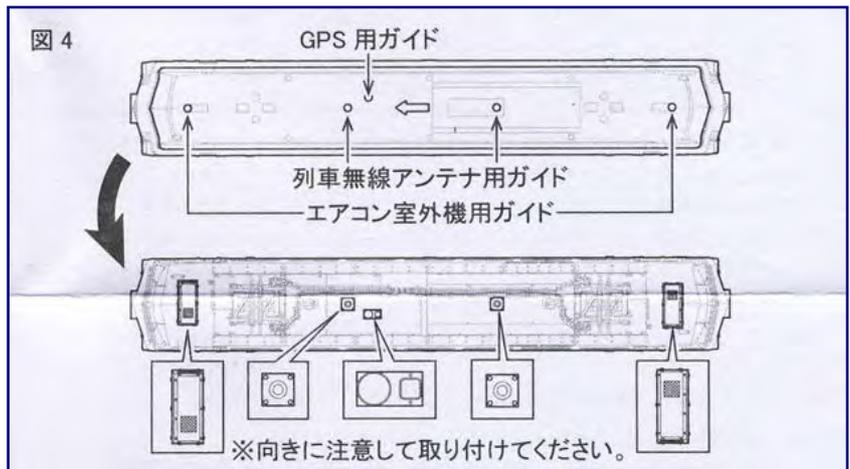
Ja nach Ausführung des Modells und gewähltem Betriebszustand sind zwei Funk- und eine GPS-Antenne sowie Klimaanlageaufsätze über beiden Führerständen zu montieren.

Sie werden in die mit dem Handbohrer gesetzten Öffnungen eingesteckt und von innen mit einem Tröpfchen Kunststoffkleber fixiert.

Die Typhone finden über den Führerständen jeweils auf der rechten Seite Platz.

Bei ihnen reicht einfaches Einstecken in die leicht schlitzförmigen Aufnahmeöffnungen am Gehäuse, nachkleben ist nicht erforderlich. Doch sie dort sicher und gezielt zu platzieren ist ein schwieriges Unterfangen, das längst nicht jeder Käufer beherrschen dürfte.

Vier Teile und ein Hilfswerkzeug legt Rokuhan seinen Modellen bei – zwei Hörner davon sind als Reserve gedacht. Auf die wird sich häufig zurückgreifen lassen müssen, denn ihre Montage ist extrem schwierig: Wir haben trotz des Hilfswerkzeugs geschätzt 20 Versuche gebraucht, bis beide Typhone sicher steckten.



Die Anleitung zeigt unmissverständlich, wo und wie welches Zurüstteil anzusetzen ist. Für den deutschen Markt gehört aber eigentlich eine Bedienungsanleitung in die Schachtel, die sich nicht auf Japanisch und Englisch beschränkt. Abbildung: Rokuhan



Das untere Modell ist nun voll zugerüstet, der Unterschied ist im direkten Vergleich zur hinteren Lok gut zu sehen. In der Aufsicht ebenfalls erkennbar sind die Unterschiede beider Ausführungen bei den Stromabnehmern und der Dachverlängerung.

Grund dafür ist, dass die nur 2,4 mm langen und 0,4 mm breiten Teile gegen einen Widerstand einzustecken sind. Die beiliegende Montagehilfe ist leider nur bedingt hilfreich, weil sich die Hörner beim Einsteckversuch darin verdrehen und dann erst neu ausgerichtet werden müssen.

Beidhändiges Arbeiten ist gefragt, für Rechtshänder empfiehlt sich das Fassen der Montagehilfe mit der linken Hand. Die rechte Hand führt dann eine spitze Pinzette oder einen Schlitzschraubendreher, um das Horn bei korrekter Platzierung durch das Hilfswerkzeug in den Schlitz eindrücken zu können. Am besten gelingt das übrigens, wenn die Klimaanlage nachbildungen noch nicht montiert wurden, weil dann mehr Freiraum besteht.



Angespritzte Hörner wären aus unserer Sicht klar die bessere Wahl gewesen, da nur wenige Kompromisse die Folge gewesen wären:

eine minimal geringere Plastizität und eventuell keine farbliche Hervorhebung (hier im Blau des Lokkastens gegenüber der grauen Dachfarbe, beim anderen Modell im messingähnlichen Farbton).

Dafür wäre dem Kunden eine eigentlich unzumutbare Arbeit erspart geblieben.

Besonders bedauerlich ist, dass das zugestützte Modell nur noch mit leichtem Druck in die Originalverpackung passt.

Eine Aussparung für die GPS-Antenne fehlt nämlich, weshalb das Teil nach seiner Montage stets abbruchgefährdet ist – so geht es gar nicht!

Weitere Schwächen offenbaren sich in der Anleitung: Zwar begrüßen wir das Arbeiten mit leicht verständlichen, grafischen Erläuterungen, aber für ein in Deutschland vertriebenes Produkt reichen keine Sprachausführungen in Japanisch und Englisch.

Hier kann auch dem Vertreter als Gewährleistungspflichtigem Unge-mach drohen, wenn darauf zurück-zuführende Fehler des Kunden zu Schäden führen.

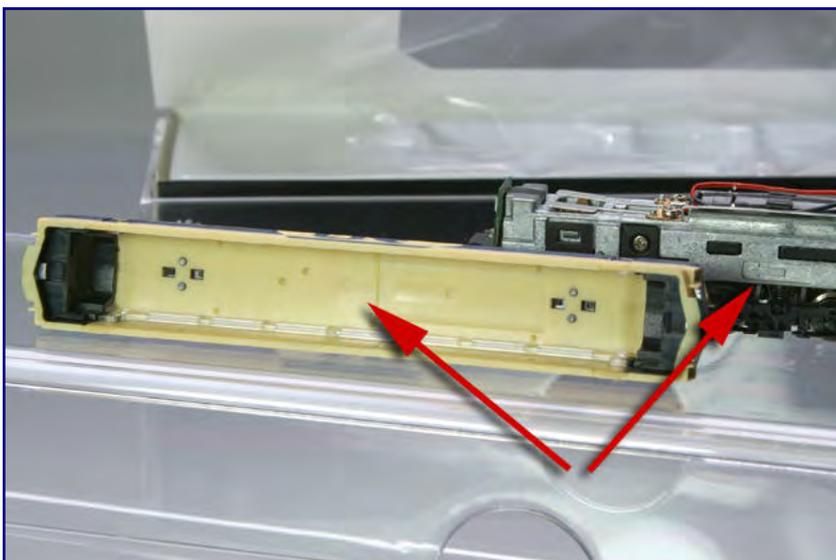


Bild oben:
Rokuhans EF66 wird wie bereits das Vorgängermodell gut verpackt geliefert. Nach erfolgter Zurüstung sorgt der Tiefzieheinsatz der Klarsichtschachtel aber für hohe Abbruchgefahr am Modell.

Bild unten:
Pfeilmarkierungen an Gehäuse und Fahrwerk sorgen dafür dass beide Teile wieder korrekt zusammengesetzt werden.

Zudem fehlen Anweisungen zur Wartung des Modells, besonders Reinigung und Schmierung betreffend. Ebenso erläutert sie nicht, wie das Gehäuse abgenommen wird. Auch das könnte zu Schäden führen, denn der Kunde wird ja mit der Montage von Zurüstteilen betraut.

Zur Beruhigung sei erwähnt, dass das Aufspreizen des Aufbaus mit anschließendem Abziehen genauso wie bei Märklins Drehgestell-Modellen von statten geht. Für das korrekte Wiederaufsetzen

ohne Verdrehen sind Pfeilmarkierungen an Gehäuse und Fahrwerk zu beachten, die in dieselbe Richtung zeigen müssen.

Kommen wir nun zu den Stärken von Rokuhans EF66. Diese äußern sich besonders in den guten Gravuren des Gehäuses und der Drehgestellblenden. Die Maßstäblichkeit ist – vom erwähnten Kompromiss der eigentlich nicht korrekten Spurweite – perfekt. Alle ermittelten Werte wurden auf den Zehntelmillimeter genau umgesetzt!

Die Lackierung ist sauber, trennscharf und in einem seidenmatten Ton aufgebracht, was der vorbildgerechten Wirkung sehr entgegenkommt.

Keinesfalls sieht die Lok plastikhaft oder billig aus. Die Betriebsanschriften sind sauber und lupenrein im Tampondruckverfahren aufgebracht worden.

Ihr Umfang ist allerdings geringer als bei deutschen Modellen, was vielleicht gewöhnungsbedürftig erscheinen mag.

Angenehm fallen auch die farblich geprägten Fensterrahmen mit Scheibenwischernachbildungen ins Auge.

Dabei wurde auch farblich zwischen Maschinenraumfenstern sowie nach der jeweiligen Betriebsausführung differenziert.

Äußerst fein erscheinen bei beiden Varianten die nicht elektrisch funktionsfähigen Scherenstromabnehmer japanischer Bauart.

Sie wurden neu konstruiert, sind für den berührungslosen Betrieb vorgesehen und haben Schleifstücke aus unlackiertem Kunststoff.

Sie besitzen keine Druckfedern und werden vom Kunden bis zur gewünschten Höhe angehoben. Sofern Oberleitung auf der Anlage montiert ist, reguliert der Fahrdrat sie auf dessen niedrigste Höhe.

Das Metallfahrwerk wird aus zwei elektrisch getrennten Blöcken gebildet, was wir als Konstruktionsprinzip von AZL wie auch dem Vorgängermodell DD51 kennen.



Bild oben:

Zu beeindruckend wissen die feinen Gravuren des Gehäuses. Die Pantographen (vgl. auch Bild auf Seite 6 unten) sind für berührungslosen Betrieb ausgelegt.

Bild unten:

Detailliert sind auch die Drehgestellblenden wiedergegeben worden. Auf der sauberen Lackierung sitzen eine lupenlesbare Bedruckungen – wenn auch nicht mit ganz so fein aufgelöster Schrift, wie Märklin es kann.

Die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung der EF66 ist auch bei geringer Fahrspannung zu erkennen, erfolgt aber leider nicht ganz zeitgemäß mit gelben LED. Die roten Schlussleuchten sind funktionslose Attrappen.

Deutliche Kritik üben wir an der für den deutschen / europäischen Markt unsinnigen Ausstattung der EF66 mit Arnold-Rapido-Kupplungen.

Märklin-kompatible Tauschkupplungen in langer oder kurzer Ausführung liegen im Gegensatz zur DD51 nicht bei, werden aber als kostenpflichtiges Einzelteil angeboten.

Maße und Daten der Ellok EF66 der JNR:

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Kupplung (LüK)	18.200 mm	82,7 mm	87,9 mm*
Größte Breite	2.800 mm	12,7 mm	12,8 mm
Höhe über SO	4.200 mm	19,1 mm	19,2 mm**
Raddurchmesser	1.120 mm	5,1 mm	5,1 mm
Dienstgewicht	100,8 t	---	23 g (24 g***)
Achsfolge	Bo' Bo'		
Leistung	3.900 kW		
Anfahrzugkraft	192 kN		
Höchstgeschwindigkeit	100 km/h (70 mph)		
Stromsystem	1.500 V Gleichstrom		
Baujahre	1966, 1968-74, 1989		
Stückzahl	89 Exemplare		
Bahngesellschaften	JNR, JR West, JR Freight		

* Unter Berücksichtigung einer Nachbildung der Vorbild- statt Systemkupplung verringert sich der Wert auf 82,6 mm.

** Höhenangabe ohne Pantographen

*** nach Zurüstung aller beiliegenden Teile

Zwar passt die serienmäßige Kupplung zu allen Rokuhan-Fahrzeugen und japanisches Wagenmaterial wird bislang auch nicht von Herstellern angeboten, die auf andere Systeme setzen. Da in jedem Spur-Z-Haushalt Europas zumindest Märklin-Material vorhanden sein dürfte, gehen wir aber davon aus, dass die Käufer als erstes Fahr- und Zugkraftversuche mit Märklin-Material durchzuführen versuchen.



Die Beleuchtung der Stirnlichter erfolgt durch zwei gelbe LED je Fahrzeugseite. Sie sitzen auf kurzen Platinen, die auf dem Fahrgestell montiert sind.

Zugkraftversuche wären auch für uns interessant gewesen, zumal sie eigentlich zum Testprogramm gehören.

Dies wird dem Kunden jedoch unnötig durch die Herstellerentscheidung erschwert.

Besonders interessant wäre dies vor dem Hintergrund gewesen, dass das Modell mit 24 g im voll zugereinigten Zustand gegenüber Modellen anderer Hersteller eher ein Leichtgewicht ist.

Das lässt eher geringe Zugkräfte vermuten, die aber sicher zum Teil durch die Haftreifen wettgemacht werden können.

Je einer ist an den außen liegenden Drehgestellen an der inneren Achse aufgezogen. Beide Haftreifen stehen sich über Kreuz gegenüber, was physikalisch die beste Lösung darstellt und auch von einigen Kleinserienherstellern so praktiziert wird.

Das im Modell antriebslose Mitteldrehgestell wird durch eine Feder auf das Gleis gedrückt und rollt mit Spitzengelagerte, mittig isolierte Achsen mit einer Stromabnahme durch Kontaktbleche in der Achslagerung kennen wir von Märklins Doppelstockwagen.

Sie gewährleisten eine sichere Stromabnahme von den vier angetriebenen Achsen, was sich auch mit Blick auf den langen Achsstand positiv im Test bemerkbar gemacht hat: Kontaktprobleme konnten wir nämlich auch bei langsamer Weichendurchfahrt nicht feststellen.



Das Fahrwerk besteht aus zwei Gusshälften, die in Längsrichtung geteilt sind. Der Antrieb von vier Achsen erfolgt mittels Schneckengetriebe durch einen bürstenlosen Motor.

Weniger gelungen finden wir die nach unten vollständig offen liegenden Zahnräder (aus Kunststoff). Hier ist eine ungewollte Aufnahme von Staubpartikeln und Flusen ins Getriebe quasi vorprogrammiert. Wir erwarten dadurch eine erhebliche Verkürzung der Wartungsintervalle und einen erhöhten Reinigungsaufwand. Ob sich diese Lösung auch auf die Funktion von Schaltgleisen auswirkt, haben wir nicht untersucht.

Positiv aufgefallen ist uns ein sicherer und absolut entgleisungsfreier Lauf trotz der nur 0,4 mm hohen Spurkränze. Die Betriebssicherheit scheint unter diesem Minimalmaß also nicht zu leiden, während das vorbildgerechte Aussehen der Lok dadurch erheblich hinzugewinnt. Immerhin ist es auch einer der optischen Punkte, die Spur-Z-Modelle sonst auf Fotos als solche entlarven.

Zum Abschluss der Testreihe erfolgten die elektrischen Messungen. Als Fahrregler kam der bei uns übliche Transformator Märklin 67011 zum Einsatz. Dieser explizite Hinweis ist deshalb angebracht, weil die Fahreigenschaften der Rokuhan-Lokomotiven auf die Fahrregler abgestimmt und nicht mit der Charakteristik eines Märklin-Modells vergleichbar sind.

Die Anfahrspannung der EF66 von 0,36 V entspricht aufgrund des gewählten Glockenankermotors gleichzeitig der minimalen Fahrspannung. Das Modell legt bei dieser Spannung eine Strecke von 11 cm ohne zu ruckeln in 18 Sekunden zurück, was einer umgerechneten Vorbildgeschwindigkeit von 4,84 km/h entspricht.

Trotzdem sind Rangierfahrten mit dem Märklin-Transformator kaum möglich, weil die dafür erforderliche Gleisspannung von unter 1 V kaum sicher einzustellen ist. Das Modell lässt sich aber in allen Geschwindigkeitsbereichen gut regeln und zeigt stets einen ruhigen Lauf. Sie fährt in allen Geschwindigkeitslagen angenehm leise und klingt dabei auch subjektiv angenehm.



Zwei Räder (je eines pro Antriebsdrehgestell über Kreuz versetzt) sind zur Erhöhung der Zugkraft mit Haftreifen versehen. Für höheren Wartungs- und Reinigungsaufwand dürfte das nach unten komplett offen liegende Getriebe sorgen: Zu erkennen sind neben den Ritzeln auf den Antriebsachsen nämlich auch noch die Zwischenzahnräder.

Bei voller Fahrspannung am Märklin-Transformator ist die Endgeschwindigkeit mit umgerechnet weit über 300 km/h jedoch um ein Vielfaches gegenüber dem Vorbild (100 km/h) erhöht, die Lok kippt an nicht überhöhten Kurven (Radius 220 mm) dann auch aus dem Gleis.

In der abschließenden Bewertung zeigt sich Rokuhans EF66 als ein insgesamt gutes Modell mit Stärken in der äußeren Gestaltung und dem Fahrverhalten. Seine Schwächen betreffen vor allem die – trotz guter Ansätze – insgesamt nicht ausreichende Anleitung. Auch die Ausstattung mit Zurüstteilen sollte noch einmal überdacht werden, zumal ein Modell auch nach vollständiger Montage noch problemlos in seine Schachtel passen muss.

Die Getriebe sollten generell nach unten geschlossen konstruiert werden. Zudem halten wir ein Gewicht von mindestens 30 Gramm für erstrebenswert, zumal dies auch die Kontaktsicherheit auf leicht verschmutzten Gleisen im Messebetrieb noch weiter erhöhen kann.

Seiten von Hersteller und Europa-Vertrieb:

<http://www.rokuhan.de>

<http://www.noch.de>

<http://www.rokuhan.com/english/>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

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

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

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

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT

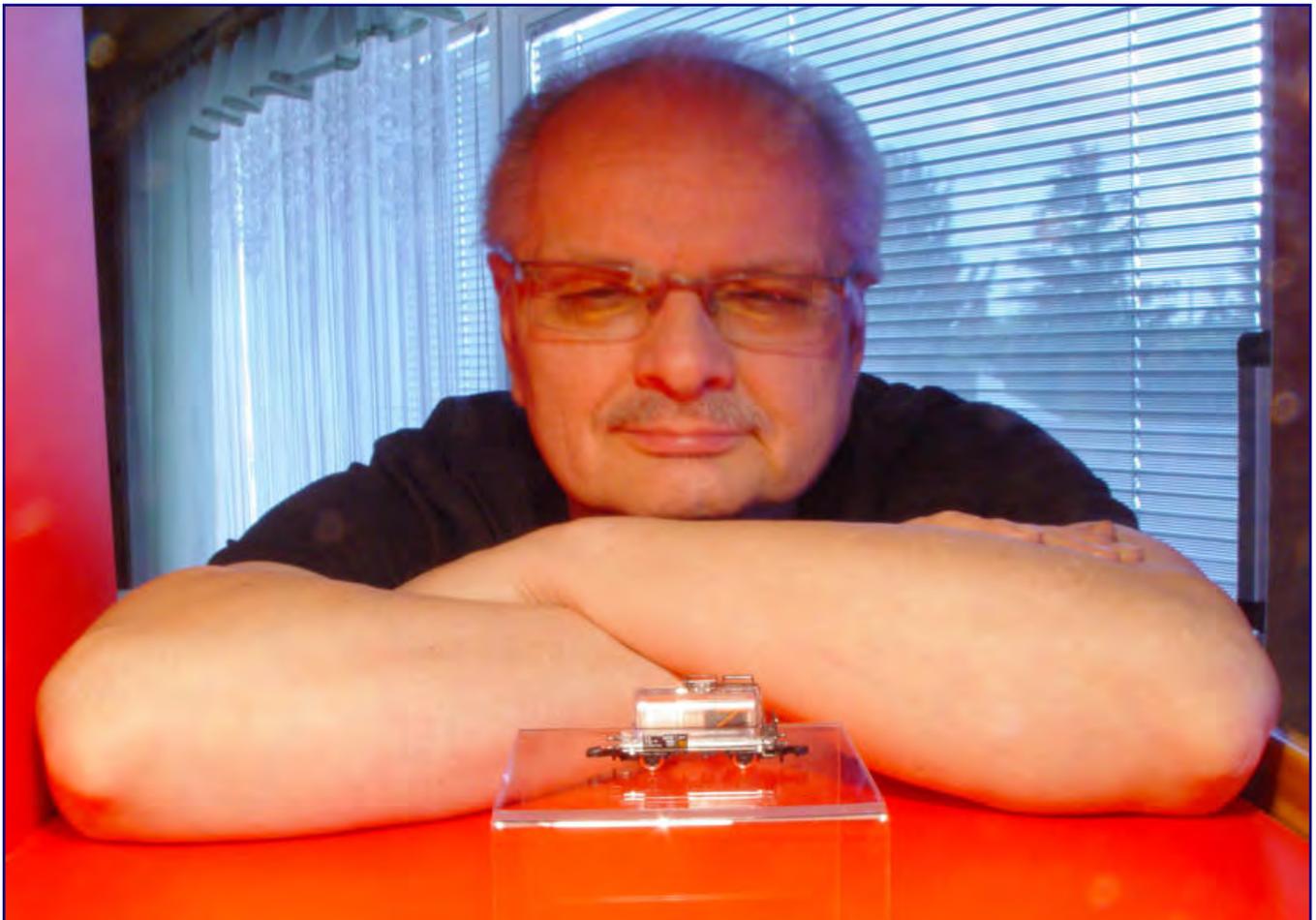


Die Sieger des Trainini Umbauwettbewerbs 2013

Musterbeispiele an Kreativität und Geschick

Anlässlich unserer 100. Ausgabe im November 2013 haben wir unsere Leser erstmals zu einem Umbauwettbewerb aufgerufen, der nach drei Monaten am 28. Februar 2014 zu Ende ging. Selbstverständlich ist ein so spezielles Thema nicht jedermanns Sache. Dennoch haben uns die Teilnehmer überrascht und sehr anspruchsvollste Kreationen vorgestellt. Und so hatten unsere Juroren keine einfache Aufgabe. Heute lesen Sie, wer sich mit welchem Projekt als Sieger durchsetzen konnte.

Nachdem wir den **Trainini Umbauwettbewerb 2013** mit Erscheinen unserer Jubiläumsausgabe 100 im November gestartet hatten, sorgte er bald für schweißnasse Hände in der Redaktion. Äußerst träge schien der Wettbewerb anzulaufen und ernsthafte Zweifel überkamen uns: Haben wir unsere Leserinnen und Leser überfordert? Oder waren wir vielleicht zu streng beim Regelwerk?



Hilmar Weber aus Frankfurt am Main ist der Gewinner des **Trainini Umbauwettbewerbs 2013**. Sein motorisierter VW-Transporter auf Schienen, bei der DB einst als Klv 20 bezeichnet, überzeugte die Juroren. Als Preis gab es dafür den von Märklin gestifteten Insider-Sonderwagen von 1997 mit transparentem Kessel. Foto: Selbstportrait

Immerhin war es auch für uns eine Premiere und wir verfügten bis zu diesem Zeitpunkt über keinerlei Erfahrungen auf diesem Gebiet. Einzig frühere Wettbewerbe von Modelleisenbahnvereinen

(spurweitenübergreifend) oder des Märklin-Magazins konnten uns, sofern Daten und Ergebnisse zugänglich waren, als Hilfestellung und Maßstab dienen.



Platz 2 ging an das US-Modell „Pioneer Zephyr 9900“, einen vollständigen Eigenbau. Chefredakteur Holger Späing gratuliert Martin Arnold aus Regensburg (rechts) zum Gewinn der **Trainini**-Sonderedition „Förderbänder“ von 1zu220-Modelle.

Partner hartgesottene Zetties und auch Idealisten, die Ihre Errungenschaften gern mit anderen teilen, motivieren können.

Zehn teilnehmende Projekte hatten wir uns bei diesem Wettbewerb als Zielmarke gesetzt – ein Wert, der auch von unseren Partnern als realistisch eingeschätzt wurde.

Mit 16 zum Wettbewerb eingereichten Projekten, darunter auch einige Mehrfachteilnahmen einzelner Personen, haben wir sie schließlich doch noch deutlich überschreiten können.

Allerdings haben wir festgestellt, dass viele äußerst kreative und begabte Zetties, die teilweise auch früher schon bei uns veröffentlicht haben, ihre neuen Projekte wegen vermeintlich zu geringer Schöpfungshöhe nicht eingereicht haben. Sonst hätte es durchaus noch spannender werden können.

Wir werten dies in der Gesamtheit als Beweis, wie viel Potenzial für künftige Beiträge bei unseren Leserinnen und Lesern versteckt ist.

Denn vielfach geäußelter Leserwunsch ist es auch, alle Projekte aus dem **Trainini Umbauwettbewerb 2013** im Magazin separat vorzustellen. Auch künftig soll Um- und Eigenbauten viel Platz eingeräumt werden!

Für unsere Redaktion bedeutet das viel Arbeit und wir möchten an dieser Stelle auch darauf hinweisen, dass die Portraits der teilnehmenden Projekte auch noch Inhalt des

Vollständig übertragbar waren diese jedoch nicht: Zum einen waren unser Reglement und die Bewertungskriterien so zurechtgeschnitten, dass nicht nur das optische Ergebnis zählt, sondern auch äußerlich nicht erkennbare, technische Leistungen besonders gewürdigt werden können.

Auf der anderen Seite bestimmt natürlich auch die Attraktivität der Preise maßgeblich die zu erwartenden Einsendungen.

Und als nicht-kommerzielle Publikation können wir leider kein Lokmodell oder eine Zugpackung als Hauptpreis ausloben.

Dennoch haben wir dank unserer



Über die Hintergründe-CD von Busch durfte sich Harald Ruppelt aus Krefeld freuen, dessen Dampflokomotive der Baureihe 56²⁻⁸ auf Platz 3 landete.

Jahrgangs 2015 sein werden, denn die verbleibenden Ausgaben dieses Jahres reichen dafür nicht, wie sich leicht abzählen lässt.



Losglück hatte Matthias Wistrach aus Mannheim. Er darf sich gemeinsam mit seiner Familie auf einen VIP-Besuch im Miniatur-Wunderland Hamburg freuen. Foto: Selbstportrait

Betrachten wir die teilnehmenden Umbauten nun inhaltlich, zeigt sich eine große Vielfalt. Sehr unterschiedlich sind die Motivationen, Umsetzungswege und Ziele der Teilnehmer. Den einen frustete das Fehlen eines Wunschmodells und er suchte nach einem einfachen (und umkehrbaren) Weg, den gewünschten Triebwagen auf der Anlage fahren zu sehen.

Ein anderer Teilnehmer sah die Modellbahn eher als Kunstobjekt mit technischem Anspruch und suchte nach einer alternativen, weil kabellos arbeitenden Stromversorgung. Auch Ehrgeiz, persönliche Herausforderung und das Ausloten des technisch Machbaren waren Leit motive für Eigen- und Umbauten, die uns erreichten.

Die Bandbreite reichte hier von einfachen Umlackierungen mit Neubeschriftung über die Vollflächengestaltung einer Werbelokomotive mit selbst erstellten Schiebebildern über Umbauten mit selbst erstellten Teilen bis hin zu Fahrzeugen, die nahe an der Grenze zum vollständigen Eigenbau stehen.

In einem Fall sahen wir ein Bauprojekt jenseits des Machbaren und baten um Vergleichsaufnahmen, die den Baumaßstab 1:220 zu belegen geeignet waren.

Wie Sie nun sicher bemerkt haben, gibt es viele Gründe zu staunen und sich verwundert die Augen zu reiben. Aber nicht alle Projekte durften nach dem Regelwerk an der Prämierung teilnehmen: Zwei Arbeiten hatten, in einem Fall etwas weiter oben schon zu erkennen, nicht das Bearbeiten des Rollmaterials zum Gegenstand und liefen daher außerhalb der Wertung.

Ein Teilnehmer wünschte explizit eine Betrachtung außer Konkurrenz, obwohl sein Eigenbau lange vor Eintritt ins Haus Märklin entstanden war. Das haben wir natürlich akzeptiert und sind gleichzeitig froh, dass uns so zumindest die Möglichkeit gegeben wird, ein herausragendes Lokprojekt doch noch öffentlich vorzustellen.

Gewonnen haben folgende Personen:

1. Preis mit 82 von max. 90 möglichen Punkten
Hilmar Weber, Frankfurt (Main)
mit dem Eigenbau „Draisine KlV 20 mit VW-Kombiaufbau der DB“
prämiiert durch einen Sonderwagen „Märklin Insider“ mit transparentem Kessel
2. Preis mit 80 von max. 90 möglichen Punkten
Martin Arnold, Regensburg
mit dem Eigenbau „Pioneer Zephyr 9900 der Chicago, Burlington & Quincy RR“
prämiiert durch die **Trainini**-Sonderedition „Förderbänder“ von 1zu220-Modelle

3. Preis mit 80 von max. 90 möglichen Punkten
Harald Ruppelt, Krefeld
mit dem Umbau „Baureihe 56²⁻⁸ der DB (ex preuß. G8¹ mit Laufachse)“
prämiiert durch eine CD-ROM „Hintergründe für Modellbahnanlagen“ von Busch

Unter allen Teilnehmern haben wir zwei Mal je zwei Einreisepässe ins Miniatur-Wunderland Hamburg (VIP-Eintrittskarten) verlost. Sie gingen an

**Matthias Wistrach, Mannheim und
Mathias Wozniak, Mühleberg (Schweiz).**

Alle Sieger haben ihre Gewinne inzwischen per Post zugestellt bekommen oder nahmen unsere Glückwünsche und ihren Preis in Altenbeken persönlich entgegen.

Die Fotos belegen: So sehen Sieger aus! Wir wünschen allen viel Spaß mit ihrem Gewinn und freuen uns auf zukünftige Wettbewerbe!

Alle Beiträge demnächst unter:
<http://www.trainini.de>



Bild rechts:
Das zweite Paar VIP-Eintrittskarten für das Miniatur-Wunderland Hamburg ging in die Schweiz. Mathias Wozniak aus Mühleberg präsentiert sie stolz zum T wie **Trainini** angeordnet. Foto: Selbstportrait

Kleinbahnliteratur auch für Zetties

Wiedersehen mit alten Bekannten

Die Bahn war für viele Regionen im wahrsten Sinne des Wortes eine Konjunkturlokomotive. Das galt auch für die Region um Exter und Weser im nordlippischen Land. Allerdings kam der Gleisanschluss erst sehr spät in diese Region, die lange an den Folgen des Ersten Weltkriegs litt. Heute ist sie längst Geschichte, doch Ludger Kenning lässt die Extertalbahn mit seinem Buch wieder aufleben.

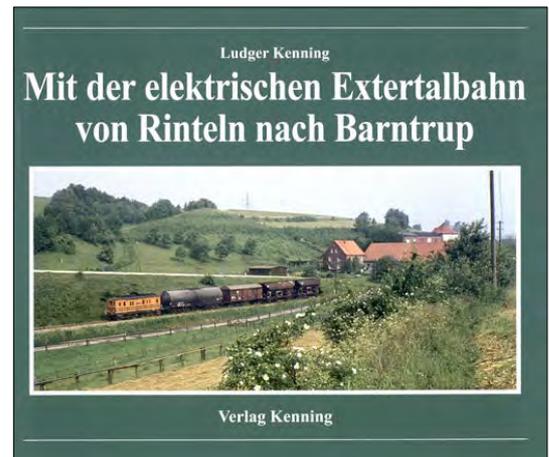
Ludger Kenning
Mit der elektrischen Extertalbahn von Rinteln nach Bartrup

Verlag Kenning
Nordhorn 2013

Gebundenes Buch
Format 25,0 x 21,0 cm
224 Seiten mit 323 teilweise farbigen Abbildungen,
14 Tabellen und 23 Skizzen

ISBN 978-3-944390-01-7
Preis 34,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Buchhandel



Extertalbahn – bei diesem Namen denken unsere älteren Leser sicher an Kaffeefahrten und Wochenendausflüge im lippischen Land über die große Weserbrücke mit dem Ziel Rinteln. In diesem Ort hatte die zwischen 1927 und 1929 eröffnete Bahn eher den Charakter einer Straßenbahn.

Doch sie war von Anfang an fortschrittlich, denn der Betrieb wurde gleich elektrisch aufgenommen – getrieben vom Gesellschafter Hamelner Elektrizitätswerk Wesertal, an dem wiederum die AEG beteiligt war. Zudem galt sie auch als erste deutsche Bahn mit rationellem Zugsystem.

Unsere jüngeren Leser kennen die Umgebung des Schauplatzes von den Spur-Z-Wochenenden in Altenbeken, das zur selben Region gehört. Sie hat über die Jahrzehnte einen gewaltigen Wandel erlebt: ursprünglich ländlich geprägt und knapp an Arbeitsplätzen. Die Menschen dort wurden häufig zu Wanderarbeitern.

Besonders der nordlippischen Wirtschaft voran zu helfen und die nach dem Ersten Weltkrieg folgenden Entbehrungen zu überwinden, war die wichtigste Aufgabe der neuen Eisenbahn von Bartrup nach Rinteln, die über lippisches und preußisches Terrain verlief.

Die hohe allgemeine Arbeitslosigkeit in der Region sorgte für beträchtliche Mittel zur Finanzierung aus der Erwerbslosenfürsorge und bot andererseits die Garantie, ausreichend Arbeitskräfte für den Bau zu finden. Dieser erfolgte in drei Abschnitten auf der rund 26,5 km langen steigungsreichen Normalspurstrasse, die insgesamt einen Höhenunterschied von 200 m überwindet.

Geprägt war die Bahn durch das malerische Tal der Exter mit eindrucksvollen Landschaften, stattlichen Gutshöfen und alten Gehöften. Ausflügler, aber auch Schüler und Berufspendler nach Rinteln prägten über Jahrzehnte die Verkehrsleistungen. Dank des von der Bahn eingeleiteten Wirtschaftsaufschwungs nahm auch der Güterverkehr enorm zu. Später engagierte sich die Bahngesellschaft auch stark im aufkommenden Busverkehr.

Der zunehmende Individualverkehr und modern ausgebaute Straßen sorgten schließlich für den langsamen, aber stetigen Abschwung der Extertalbahn. Immerhin konnte sich der Güterverkehr rund 30 Jahre länger als der Personenverkehr behaupten. Doch seit 2001 ist auch er Geschichte. Auf dem nördlichen Abschnitt verkehren heute Fahrraddraisinen, im südlichen ist der „Heckeneilzug“ des Vereins Landeseisenbahn Lippe unterwegs.

Autor Ludger Kenning hat der Bahn in den Archiven der einstigen Betreibergesellschaft nachgespürt und einmalige, bislang noch völlig unbekannte Dokumente aufgespürt. Alle Fotos, die er gefunden und verwertet hat, sind ausnahmslos gut wiedergegeben. Gleichzeitig hat er das Thema Extertalbahn als Erster überhaupt in dieser Form bearbeitet.

Eindrucksvoll zeigt sich an diesem Beispiel die Bedeutung der Bahn für die wirtschaftliche Entwicklung einer Region. Dabei widmet er sich dem Kontext gut, aber in einer komprimierten Form, die das Lesen nicht langweilig werden lässt. Obendrein lebt auch dieses Buch wie viele andere vor allem von den Bildern, denen genügend Raum gegeben wurde und die auch zu den Texten passend ausgewählt sind.

Da müssen wir fast schon sagen, dass es schade ist, dass ein so spezielles Werk zunächst nur einen Leserkreis in der Region selbst anspricht. Diese Wertung rührt daher, dass dieses Buch viele verborgene Schätze für die Zetties bereit hält: Zum einen profitieren sie von den Eindrücken der Zugbildung auf Nebenbahnen und erhalten unverfälschte Eindrücke, wie es rechts und links der Bahntrasse meist ausgesehen hat.

Doch auch das Rollmaterial hält einige Leckerbissen für sie bereit: Mit der schwarzen Kö 9001 finden sie dort bereits eine Lok, die ihnen bekannt vorkommen dürfte. Bahls Modelleisenbahnen hat sie in den Neunzigern für den Z Club 92 als rollfähiges Modell umgesetzt. Zudem hat Michael Bahls auch ein Foto für das Gelingen dieses Buches zugeliefert.

Auf Sonderfahrten hat es auch die Baureihe 50 auf die Extertalbahn verschlagen – nachzustellen mit Märklin-Modellen. Auch Güterwagen der DB gingen auf die Kleinbahn über und laden zur Zug(nach)bildung im Maßstab 1:220 ein.

Überhaupt hat das Thema Wagentausch zwischen Hauptstrecke der DB und privater Kleinbahn viele besondere Reize, die zur Modellumsetzung einladen. Man muss sie halt nur kennen. Und eben das erhöht den Nutzwert dieses Meisterstücks enorm.

An dieser Stelle sollten wir nun auch die gute Gliederung des Bildteils in aufeinanderfolgende Streckenabschnitte hervorheben, wodurch sich die Nachvollziehbarkeit für den ortsunkundigen Leser beträchtlich erhöht. Skizzen und Gleispläne der Bahnhöfe verdeutlichen zusätzlich die Schilderungen und Beschreibungen auch zu den Umbauten an Knotenpunkten mit der Bundesbahn.

Kurzum: Hier wird die große Zeit der Extertalbahn mit ihren einzigartigen Fahrzeugen eindrucksvoll und nachhaltig wieder lebendig.

Verlagsseiten:
<http://www.verlag-kenning.de>

Neuer Bildband von Udo Paulitz bei Transpress **Unterwegs in den letzten Dampfrevugien**

Irgendwann wurde doch alles schon mal gezeigt, oder? Wie kann es da sein, dass beim Durchblättern eines Buches über Dampflokomotiven fast vierzig Jahre nach deren Ende das Gefühl aufkommt, etwas völlig Neues in Händen zu halten? Für uns ist es keine Frage, dass Udo Paulitz zu den großen unter den Fotografen des letzten Dampfjahrzehnts gehört. Und deshalb hat uns auch sein neuestes Werk wieder enorm begeistern können.

Udo Paulitz
Die letzten Dampf-Revugiere der DB

Transpress Verlag
Stuttgart 2014

Gebundenes Buch
Format 23 x 26,5 cm
352x Seiten mit 310 farbigen Abbildungen & 2 Zeichnungen

ISBN 978-3-613-71484-7
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Traktoren und Feuerwehrautos – das waren und sind die fotografischen Vorlieben von Udo Paulitz (Jahrgang 1946), wie zahlreiche Publikationen des Duisburger Autors belegen. Doch als die Dampflokom Ende der sechziger Jahre für immer von den Schienen zu verschwinden drohte, packte auch ihn die Leidenschaft für die Maschinen, die das erste Jahrhundert der Eisenbahn nahezu alleine geprägt hatten.

Mehrere seiner Dampflokom-Bildbände aus verschiedenen Verlagen haben wir bereits lesen und rezensieren dürfen und „Die letzten Dampf-Revugiere der DB“ aus dem Transpress-Verlag setzt diese Reihe nahtlos fort. Unsere aufmerksamen Leserinnen und Lesern kennen und schätzen ihn auch als Bildautoren unseres Magazins. Immerhin verstand er es wie kein anderer, das Dampfross selbst im flachen Emsland in eine äußerst wirkungsvolle Kulisse zu tauchen.



Doch möchte man meinen, irgendwann sei doch alles schon mal da gewesen und nichts Neues mehr zu erwarten. Auf den ersten Blick scheint das auch auf sein neuestes Werk zuzutreffen, doch weit gefehlt! Zwar handelt es sich beim heute vorgestellten Titel um eine Zusammenstellung aus drei früheren, vor über zehn Jahren ebenfalls bei Transpress erschienenen Büchern, aber es gibt dennoch mindestens drei Gründe, jetzt zuzugreifen.

Erstens dürfte es viele Eisenbahnfreunde geben, die für Udo Paulitz' Aufnahmen dieselbe Begeisterung zeigen wie wir und die genannten drei Vorgänger nicht ihr eigen nennen.

Zu ergänzen ist auch, dass er für eine umfassende und inhaltlich vollständige Bebilderung der vorgestellten Dampfrevugiere auch auf Aufnahmen anderer Eisenbahnfotografen zurückgreifen konnte.

Darunter sind sein Fotoausflugsfreund Ulrich Winterhoff oder Helmut Dahlhaus, wie der Autor selbst auch mit Veröffentlichungen in **Trainini®** präsent.

Ein zweiter Kaufgrund ist aus unserer Sicht, dass die drei Vorgängerbände zusammen mehr als das Vierfache des vorliegenden Titels gekostet haben. Da ist es auch zu verschmerzen, dass jeweils nur rund zwei Drittel des dort abgedruckten Bildmaterials in dieses Buch Eingang gefunden haben. Das Preis-Leistungsverhältnis ist trotzdem in jeder Hinsicht ausgesprochen gut, denn hier handelt es sich für uns um einen klaren Kampfpriß, der seinen inhaltlichen Wert nicht mal ansatzweise spiegelt.

Das dritte Argument zeigt ebenso Bezug zu den ursprünglichen Werken: Es handelt sich nicht um eine einfache Zusammenfassung oder eine reine Neuauflage in anderer Gestaltung, sondern es wurden auch Fehler berichtigt und neue Erkenntnisse berücksichtigt.

Von dieser Überarbeitung profitieren die Käufer also zusätzlich. Die drei einleitenden Texte sind zudem auch dem Gesamtkonzept angepasst worden, damit auch dieses Werk als Ganzes erscheint.

Udo Paulitz behandelt in seinem bislang jüngsten Werk die Jahre von 1967 bis 1977, wobei ein inhaltlicher Schwerpunkt auf die letzte Dampfperiode ab etwa 1973 mit der ersten Ölkrise liegt. Den Lesern wird anschaulich dargestellt, wie trotz der zum 1. Januar 1968 erfolgten Umzeichnung aller Lokomotiven das Dampfross zunächst scheinbar vergessen wurde oder wie wirtschaftliche Rezession und Aufschwung Einfluss auf das Geschehen bei der Bundesbahn nahmen.

Regional widmet er sich drei der bekanntesten Dampfreugien jener Zeit: Oberfranken um Hof und die „Schiefe Ebene“, dem Ruhrgebiet mit schwerem Programmverkehr sowie den letzten Jumbos in Ostwestfalen und Südniedersachsen mit dem Harz und der früheren Grenze zur DDR.

Und so bestimmen herrliche Motive von Schnellzuglokomotiven der Baureihe 01, universell einsetzbaren Fünfzigern und schweren Maschinen der Baureihe 44 den Inhalt des Buches. Doch auch die eine oder andere Lok taucht auf den Seiten auf: Seien es die Baureihen 64 oder 86 oder die Nachfolger der „Hauptdarsteller“ in Form der Diesellokomotiven 216 und 221. Eindrucksvoll sind auch die Aufnahmen, die den Personalen gewidmet sind, garniert mit persönlichen Rückblicken auf die Entstehungsgeschichte so manchen Fotos.

Diese Aspekte sind es, die das Meisterwerk abrunden und lebendig machen, gleichzeitig von manch anderem Buch abheben. Wer jene Zeit authentisch auf der Modellbahn wiedergeben möchte, der kommt nicht umhin, dem Zeitgeist der ausgehenden Sechziger und frühen Siebziger nachzufühlen.

Wer das Spur-Z-Wochenende in Altenbeken Ende März besucht hat, der wird verstehen, was wir meinen. Immerhin hat er eigene Eindrücke von einem der behandelten Hauptorte mitgenommen und kann sie in den Kontext der Fotografien einordnen – zumal die heutige Denkmalslok in der Eisenbahnstadt nur einen Steinwurf von der Ausstellungshalle entfernt steht.

Dem ortsunkundigen Leser wird die Orientierung übrigens durch Streckenkarten und eine klare, geografische Sortierung der einzelnen Kapitel erleichtert, vielleicht sogar erst ermöglicht. Auch das erleben wir selten, denn allzu oft sind Bildbände nach den behandelten Dampflokbaureihen sortiert worden und die Aufnahmen wild und beliebig aneinandergereiht.

Wie immer stellt sich an dieser Stelle aber auch die Frage, was Verlag oder Autor hätten besser machen können? Der Verlag hat eine gute Wiedergabequalität des durchgehend farbigen Bildmaterials sicherstellen können. Von teurem Hochglanzpapier hätte sie da durch perfekte Farbbrillanz noch zusätzlich profitieren können.

Klar ist uns aber auch, dass dieses Buch dann ein Vielfaches gekostet hätte. Ob die Interessenten diesen Preis aufbringen wollten, darf zu Recht bezweifelt werden. Daher werten wir den eingeschlagenen Weg auch als geeigneten Kompromiss.

Und so fällt unser Fazit durchweg gut aus: „Die letzten Dampf-Revier der DB“ setzt der Dampflok ein würdiges Denkmal und weckt Erinnerungen an eine Zeit, in der die Eisenbahn noch von Mythen und Romantik umwobene Knochenarbeit war.

Diese Kontraste haben Udo Paulitz und die übrigen Bildautoren sehr gut eingefangen und in Szene gesetzt. Das vorliegende Buch ist daher auch für alle diejenigen jeden Cent wert, die bereits auf einen Fundus ähnlicher Werke in ihrem Regal blicken können.

Verlagsseiten:
<http://www.transpress.de>

Anzeige

Eine Ausgabe verpasst?



Ausgesuchte Partner unseres Magazins stellen kostenlos für alle ein **Trainini ARCHIV** bereit.

Sie finden es ganz einfach über die Linkliste auf unseren Internetseiten. Anklicken, gesuchtes Exemplar heraussuchen, runterladen, ...fertig: Schon lesen Sie die gewünschte Ausgabe von

Trainini Praxismagazin für Spurweite Z

The logo for Trainini Komplette Spur Z is on a white rectangular background. The word "Trainini" is in a large, bold, red sans-serif font. Below it, the words "Komplette Spur Z." are written in a smaller, blue, all-caps sans-serif font.

5. Int. Spur-Z-Wochenende Altenbeken Leistungsschau der Spurweite Z

Alle zwei Jahre schaut die Welt der Spur Z auf die kleine Stadt Altenbeken im Osten Nordrhein-Westfalens. Am 29. und 30. März 2014 war es wieder so weit. Und trotz etwas geringerer Besucherzahlen war es wieder ein Erfolg, der seinesgleichen sucht. Tolle Anlagen und Dioramen, nette Gespräche, ein umfangreiches Händlerangebot und spannende Neuheiten machten auch die 5. Auflage zu einem einmaligen Erlebnis.

Nach Altenbeken ist vor Altenbeken, so ließen sich die Erwartungen vieler Zetties in Anspielung auf ein berühmtes Fußballzitat auf den Punkt bringen. Und so verbinden sich in diesen Tagen viele Dankesworte mit der Hoffnung auf eine Fortsetzung im Jahr 2016.

In der Tat gibt es dazu eigentlich keine Alternative: Altenbeken ist nicht mehr nur Synonym für eine Eisenbahnerstadt mit berühmtem Viadukt, sondern ist in den Köpfen der Zetties ein fest verankerter Treffpunkt im zweijährigen Rhythmus.

Und so hat das Internationale Spur-Z-Wochenende - der Veranstalter behielt den englischen Begriff „Weekend“ aus der ersten Auflage bei – inzwischen eine eigene Dynamik und Ausstrahlung entwickelt. Seine Internationalität hat dieses Zettie-Treffen derweil vielleicht noch nie so deutlich unterstrichen wie 2014.

Blicken wir auf die Herkunftsländer der Aussteller, stoßen wir neben dem Gastland Deutschland auf Österreich, die Schweiz, das Vereinigte Königreich, Italien, die Niederlande, Belgien, Polen und Ungarn. Unter die Besucher mischten sich zudem noch Gäste aus Tschechien, den Vereinigten Staaten und Israel. Ebenso bunt ist das Bild der teilnehmenden Stammtische, Gruppierungen und Einzelaussteller.

Klar scheint es jedem Beteiligten aber auch zu sein, dass der Erfolg kein Selbstläufer ist. Und so war der Vorstand der Z-Freunde International e.V. in seiner Funktion als Veranstalter bestrebt, das große Treffen auch inhaltlich weiterzuentwickeln oder – in der Mode unseres Sprachgebrauchs ausgedrückt – es neu zu erfinden.



Wie zu bislang jedem Treffen gab es wieder einen Märklin-Sonderwagen, der beidseitig unterschiedlich bedruckt war. Erstmals wurde dieser im Digitaldruckverfahren produziert - im Vergleich zu seinen Vorgängern wirkt das Druckbild dadurch leider unscharf. Doch auch die Gestaltung mit zwei nicht aufeinander abgestimmten Seiten wirkt auf uns nicht harmonisch und lässt einen engen Bezug zur Veranstaltung samt Plakat vermissen. Fotos: Jörg Landau

Wesentliche Änderung war das Einheben eines Eintrittsgelds für Erwachsene (Kinder frei). Als Gegenwert gab es ein Los für die ebenfalls neue Tombola dazu, weitere Lose konnten für den Preis von 1,00 EUR hinzugekauft werden. Attraktive Gewinne sollten einen zusätzlichen Anreiz für die zahlenden Besucher schaffen.



Bild oben:

Sehr gefragt war dieser Sonderwagen eines Gmhs 30 der DB, ex Oppeln, mit der Betriebsnummer 222 772 und Werbeanschriften der Firma Linde, in einer Auflage von 30 Stück aufgelegt von FR Freudenreich Feinwerktechnik (Art.-Nr. 49.334.41). Binnen weniger als einer halben Stunde war das Modell ausverkauft.

Bild unten:

Um Nachwuchs für das Hobby zu begeistern, müssen Modellbahnveranstaltungen besonders auch Kinder ansprechen. Am besten funktioniert das durch Mitmachangebote wie das Steuern der Anlage „Helenensiel“ auf diesem Bild. Das heißt aber auch, dass die Eltern nicht schon im Vorfeld abgeschreckt werden dürfen.

tendsten Spur-Z-Veranstaltung wissen, müssen Modellbahner aller Spurweiten inzwischen dankbar für jeden Besucher sein, der sich aus Neugier oder vielleicht zufällig zur Eggelandhalle „verirrt“ hat.

Offiziell begründet wurde der erhobene Eintritt mit dem Wunsch, die genauen Besucherzahlen ermitteln zu können.

Doch mit Kindern und Vereinsmitgliedern fehlten in dieser Zählung je nach Schätzung zwischen 150 und 250 Personen – und schon wird das Argument bei 17 bis 25% nicht erfassten Besuchern zur Makulatur.

Und so hieß es dann: Was nichts kostete, das sei auch nichts. Doch welchen Gegenwert wird ein Interessent bei 1,50 EUR im Vergleich zu einer Börse oder gar Messe erwarten?

Ohne Kenntnis der Bedeutung dieser Veranstaltung würde es den Autor dieser Zeilen nicht hinter dem Ofen hervorlocken...

Und so kreisten unsere Gedanken um die Frage, warum die Schätzungen der ersten vier Auflagen plötzlich nicht mehr reichen sollten? Immerhin hat doch niemand exakte Zahlen verlangt – wozu auch?

Auch wirtschaftlich sind die ZFI unseres Wissens nicht von diesem Eintrittsgeld abhängig.

Besteht trotzdem so großes Interesse an genauen Zahlen, wäre das Erfassen aller Besucher mittels Zählgerät vielleicht eine sinnvolle Alternative – vergleichbar den Methoden im Fernverkehr der DB AG.

Nach wie vor bleiben wir skeptisch. Während bekennende Zetties um den Wert der weltweit wohl bedeutendsten Spur-Z-Veranstaltung wissen, müssen Modellbahner aller Spurweiten inzwischen dankbar für jeden Besucher sein, der sich aus Neugier oder vielleicht zufällig zur Eggelandhalle „verirrt“ hat.

Und Familien mit Kindern sind beim Planen ihrer Freizeitgestaltung eh dankbar für kostenlose Angebote und winken häufig schon beim Wort „Eintritt“ ab, bevor sie überhaupt den Betrag gelesen haben. Wer Kinder hat, der weiß, wie schnell sich auch Kleinstbeträge über den Monat hinweg spürbar summieren. „Eintritt“ gehört nicht selten zu den Reizworten, die ein teures Vergnügen befürchten lassen. Es geht folglich um einen Grundsatz, nicht um den Betrag von 1,50 EUR.

Nicht vergessen sollten wir auch die große Zahl allein erziehender Elternteile: Fehlt der Vater im Haushalt, ist der Besuch einer Modellbahnausstellung oder gar – messe schon die seltene Ausnahme.

Ohne das zitierte Reizwort wird dem Quengeln des Buben leichter nachgegeben, so hoffen wir. Und nur wenn wir möglichst viele Kinder erreichen, steigt die Wahrscheinlichkeit, auch die richtigen zu finden, bei denen die Saat eines technischen Hobbys irgendwann aufgeht.

Wie immer der Schluss aus diesen Gedankenspielen ausfällt, wir hoffen, dass sich der Veranstalter damit und mit seinen ersten Erfahrungen sachlich kritisch auseinandersetzt. Immerhin bedarf es für sein neues Konzept auch in den Folgejahren immer wieder einer größeren Zahl freiwilliger Helfer an der Kasse. Werden die sich dauerhaft finden lassen?



Der Hauptpreis der Tombola, das Knickesselwagendisplay 82530 von Märklin, ging an Werner Leschke (ganz links) vom Stammtisch Untereschbach e.V.

Ein Zeichen setzen kann auf jeden Fall der gute Zweck, für den der Erlös aus der Tombola bestimmt war, denn die Preise stammten durchweg aus Spenden. Der Hauptpreis, ein von Märklin gestiftetes Knickesselwagendisplay 82530, ging übrigens an Werner Leschke vom Stammtisch Untereschbach e.V.

Mit ihm freuen sich alle vier Altenbekener Kindergärten, die aus dem Gesamterlös in leider noch unbekannter Höhe mit Märklin-my-World-Startpackungen beschenkt werden - das vom Kreativ-Weltrekordteam initiierte Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ macht Schule.

Wir freuen uns derweil, dass auch das extrem gute Wetter mit fast sommerlichen Temperaturen dem Erfolg insgesamt keinen Abbruch getan hat. 748 zahlende Besucher (Samstag: 501 / Sonntag: 247) wurden an den zwei Veranstaltungstagen gezählt.

Die geschätzten Zahlen der vorherigen Auflagen lagen bei jeweils rund 1.000 Besuchern, die sich im Vergleich zu etwa 900 Personen als vorsichtige und zurückhaltende Schätzung erweisen. Der Kreis derjenigen, die Altenbeken fest in der Terminplanung haben, hat sich zweifelsfrei als stabil erwiesen. Unisono berichteten alle kommerziellen Aussteller, mit denen wir gesprochen haben, von Umsätzen auf dem Niveau der Vorjahre.

Wagen wir uns nach dieser allgemeinen Betrachtung auf einen Rundgang durch die Eggelandhalle. Am Eingang empfing der Stand der Z-Freunde International die Besucher. Metallmodelle von Hack Brücken warteten hier auf die Interessenten, ebenso die Präsentation der Tombolagewinne und die Ausgabe des von Märklin produzierten Werbewagens.



Archistories präsentierte einen großen Teil seines Programms und der aktuellen Neuheiten auf diesem Betriebswerkdiorama, das wohl auch den letzten Zettie von der Qualität der eigenen Produkte überzeugt haben dürfte.

Vorgestellt wurde hier auch der für 2014 geplante Jahreswagen der ZFI, dessen Vorlage ein gedeckter Güterwagen G 10 mit Bremserhaus ist. Als Karlsruhe 47103 der Deutschen Reichsbahn beschriftet, läuft sein großes Vorbild im hellblauen Lack seit fast 14 Jahren für die Museumsbahn Küstenbahn Ostfriesland e.V. (MKO) in Norden.



Die von Archistories erstmals gezeigten, viertürmigen Fördergerüste in grauer (hinten) und grüner Ausführung (vorne) gaben eine Vorschau auf ein geplantes Themenprojekt.

Originalvorlage deutlich abweichende Anordnung der Firmenbeschriftungen. Außerdem trägt das große Vorbild sogar an den Stirnseiten die Logos von Onno Behrends.

Die dort ansässige Teefirma Onno Behrends hatte seinerzeit die Aufarbeitung des fast schrottreifen Waggons unterstützt.

Dafür erhielt sie im Gegenzug eine Gestaltung in den Firmenfarben, wie sie allerdings kein historisches Vorbild hat – der Schönheit tut es keinen Abbruch.

Vorbildorientierte Zetties werden weitere Kompromisse eingehen müssen, denn der Gk in Märklins Werbewagenprogramm hat leider Klapp- statt Schiebetüren.

In Verbindung mit seiner senk- statt korrekt waagerechten Verbretterung ergibt sich zudem eine von der

Der erste Hersteller, auf den wir stoßen, ist Archistories aus Hannover – wie 2012 direkt am Eingang platziert. Hier gab es die in unserer Februar-Ausgabe vorgestellten Neuheiten als Muster zu sehen, den größten Teil zudem äußerst wirkungsvoll in ein neues Diorama mit Bahnhof und Betriebswerk integriert. Attraktiv wirkten sowohl die Backstein- als auch die Putzfassade der zur Auswahl stehenden Gebäudevarianten sowie der lange, überdachte Bahnsteig.

Der Laserkartonspezialist gab auch gleich noch eine Vorschau auf zwei künftige Projekte: Große Aufmerksamkeit fanden das graue und grüne Modell eines Fördergerüsts, landläufig häufig als Förderturm bezeichnet.

Für das nun abzusehende Zechen-thema setzt Archistories auf ein Doppelbockgerüst mit viertürmiger Förderung – zweifelsfrei ein Blickfang auf jeder Modellbahnanlage, um Antriebe ergänzt vielleicht umso mehr.

Glatt übersehen haben die meisten Besucher den fein gravierten Fabrikzaun, der die beiden Strebengerüste umgab, denn diese stellten wirklich alles andere in den Schatten.

Wir verweisen an dieser Stelle auf eine aktuelle Meldung am Ende dieser Ausgabe.

Auf der gegenüberliegenden Gangseite empfing der Stand von Spur Z Ladegut die Ausstellungsbesucher.

Sie stießen dort gleich auf ein kleines Schienenoal, auf dem Behältertragwagen BT 10 von Märklin ihre Runden drehten.

Helmut Küpper nutzte deren Vorführung, um seine Ladegutneuheiten vorzustellen: Drei weitere Einsätze gibt es für Märklins Insiderwagen 80320 und seine möglichen Nachfolger im Regelprogramm.

Nach Kohle gehört jetzt auch „Altglas“ in grüner Farbe (Art.-Nr. Z-80320-A), „Gleisschotter“ in rostbrauner Farbe (Z-80320-G) sowie grob ausgeführter „Quarzkies“ (Z-80320-QK) zum Lieferprogramm des Beladungsspezialisten. Natürlich besteht jede Verpackungseinheit unverändert aus jeweils drei Einsätzen für den kompletten Waggon.

Eine bunte Präsentation hatte der Stammtisch Bayern aufgefahren. An seinem Stand präsentierte sich auch Christoph Schörner (Fichtelbahn) als Hersteller und Anbieter von Digitalkomponenten. Er stellte



Das Dorf „Drachenstein“ auf Harald Hiebers Anlage wurde völlig neu gestaltet (Bild oben). Hinzugekommen ist der Anbau „Drachenloch“, auf dem der namensgebende Einstieg in eine Tropfsteinhöhle (Bild unten) zu finden ist.

die Vorteile des herstellerunabhängig genormten bidirektionalen Busses (BiDiB) vor, der speziell für Modellbahnbelange konzipiert ist und „alte Zöpfe abzuschneiden“ vermag.

Neben ihm wurde für die Idee der Stammtischbrettchen geworben, die in beachtlicher Länge aneinandergereiht zu sehen waren. Gerhard Finster warb mit Vorführungen für den Eigenbau von naturnahen und vorbildgerecht wirkenden Bäumen. Fertige Exemplare waren auf der Anlage „Drachenstein“ von Harald Hieber zu bestaunen.

Diese recht bekannte und hervorragend gestaltete Anlage hatte in der Zwischenzeit hinter dem Bahnhof eine Neugestaltung des Dorfes erfahren.

Neu hinzugekommen ist zudem der Anlagenteil „Drachenloch“, der zuvor erst ein einziges Mal öffentlich zu sehen war. Sein Hauptthema ist eine Karstlandschaft, in der Forscher mit der namensgebenden Bodenöffnung den Eingang zu einer Tropfsteinhöhle gefunden haben.

Ebenfalls zum Stammtisch Bayern gehören Peter Friede mit seiner Anlage Wolnzach, die durch einige im Eigenbau realisierte Gebäude beeindruckte, sowie Klaus Moser und Ralf Berghammer, die gemeinsam eine Modulanlage betrieben, die sich teilweise noch im Bau befand.

Bei Heckl Kleinserien gab es den Viehwagen Vh 04 jetzt auch erstmals mit Bremserhaus zu sehen, allerdings noch als unlackiertes Muster. Fotos und Beschreibungen reichen wir in unserem Bericht von der Intermodellbau Dortmund im Mai nach.

Oliver Passmann führte neben seinen anspruchsvollen Fahrzeugbeleuchtungen auch die formneue Re 4/4¹ der SBB vor, die von der Z-Bahn GmbH realisiert wurde. In roter wie auch grüner Lackierung gibt es sie jetzt zu erwerben.

Leider hat das noch von Peter Rechsteiner ins Leben gerufene Projekt nach seinem Tod eine kräftige Änderung erfahren. Wegen des großen Anteils fremdvergebener Aufträge und hoher Fixkosten hat sich bei einer jetzt deutlich verringerten Stückzahl der Preis für das Modell erheblich erhöht. Damit ist das vielseitig einsetzbare und äußerst beliebte Modell nur noch für hartgesottene SBB-Freunde attraktiv, die den hohen Fahrkomfort zu schätzen wissen und den neuen Preis zu zahlen bereit sind.



Bild oben:

Peter Friede vom Stammtisch Bayern zeigte seine Anlage Wolnzach mit vielen im Eigenbau umgesetzten Gebäuden.

Bild unten:

Oliver Passmann zeigte die Re 4/4¹ der SBB von Z-Bahn als Neuheit, hier in der roten Ausführung auf dem Betriebsdiorama „Depot Bachs“ von Jens Wimmel. Zeitgleich wird das Modell auch in Grün angeboten.



Neu im Depot Bachs ist die Re 4/4 165 der BLS, ein 3D-Druckmodell von Julian Ryf, das Jens Wimmel lackiert und mit Schweizer Pantographen von FR Freudenreich Feinwerktechnikverfeinert hat.

zeigte sein neues Anlagenmodell „Attaiehausen“, das derzeit im Kundenauftrag gefertigt wird. Sein einzigartiger Reiz ergibt sich aus vielen schönen Alpenlandschaftsmotiven mit Brückenkreuzungen und einem Flüsschen in der Schlucht, die eindeutig in der Schweiz angesiedelt sind.



Einer der optischen Höhepunkte auf Karl Sinns Anlage „Attaiehausen“ ist der in einer kleinen Schlucht verlaufende Gebirgsfluss, der sich neben der SBB-Hauptstrecke entlangwindet.

Eine umfangreiche Angebotspalette mit Schwerpunkt auf Märklin und Rokuhan gab es beim 1zu220-Shop, wo Jörg Erkel stets Rede und Antwort stand. Ein von vielen erwartetes Handmuster der DB-

Diesellok V 80 von MBW stand zur Veranstaltung leider nicht bereit. Derzeit ist die Lok sogar von den Seiten des Großspurenspezialisten verschwunden, was viele Interessenten beunruhigt.



Claudius Veit von Velmo stellte neue Decoderlösungen für Märklins VT 11⁵ vor, die gleichzeitig die Innenbeleuchtung von Triebköpfen und Zwischenwagen steuern.

Hingucker am Stand war ein Containerterminal mit fahrenden Zügen, LKW und Kränen sowie jeder Menge spannend gestalteter Detailszenen.

Für eine Überraschung gleich zum Beginn der Ausstellung sorgte FR Freudenreich Feinwerktechnik: Eigens für die Veranstaltung hatte der Kleinserienhersteller einen Sonderwagen aufgelegt. Ausgewählt hatte er den gedeckten Güterwagen der ehemaligen Bauart Oppeln.



Die aktuelle Neuheit bei Velmo ist die Digitalplatine für Märklins VT 11⁵, bei dem auch Führerstände und Zollabteile in den Triebköpfen in die Innenbeleuchtung einbezogen sind (Bild oben). Als Hingucker für die Besucher hatte Claudius Veit einen Containerverladebahnhof mit viel Beleuchtung, LKW- und Zugbetrieb sowie digital gesteuerten Containerkränen mitgebracht (Bild unten).

Beschriftet als DB-Wagen mit Werbung des Kühlanlagenherstellers Linde erfreute er sich so großer Beliebtheit, dass alle 30 Exemplare in weniger als 30 Minuten verkauft waren – so hat die große Mehrheit der Besucher das Modell nicht mal in Augenschein nehmen können.

Leider nur sein aktuelles Lieferprogramm präsentierte Lütke Modellbahn aus Olching. Geplante Neuheiten waren nicht rechtzeitig fertig geworden; wir hoffen, sie im Rahmen unseres Berichts zur Intermodellbau in Dortmund vorstellen zu können.

Klingenhöfer sein Programm samt Neuheiten zusammengestellt. Als Neuheiten gab es hier verschiedene Marktständen und ein Freiluftcafé zu sehen. Angesichts der Lieferschwierigkeiten bei Preiser ist hier verstärkt festzustellen, dass dieser Anbieter den Schwerpunkt seiner Neuheiten in Richtung Tierfiguren und kleinen Bausätzen verlegt.

Auf Dioramen und einer kleinen Anlage hatte C-M-K Creativ-Modellbau

Gleich um die Ecke wurden einige der im Jahrgang 2013 vorgestellten US-Module der OWL Division wurden gezeigt, der ZIST 1 aus Berlin und Umland zeigte sich zum ersten Mal mit einer Modulanlage aus Stammtischbrettchen nach eigener Norm. Besonders die Schwedenmotive darauf fanden Begeisterung. Getrübt wurde die Freude einiger Besucher allerdings dadurch, dass die Stammtischler bereits eine halbe Stunde vor Ausstellungsende abbauten. Das darf nicht sein!

Bei Trafofuchs gab es rechtzeitig zum bevorstehenden Osterfest weiße, dekorative Eier zum Aufhängen als Schmuck. An einer Seite gaben sie durch die aufgebrochene Schale einen Blick ins Innere frei, das mit verschiedenen Figurenszenen im Maßstab 1:220 zu beeindrucken wusste.

Die Neuheit „Frühjahrsputz“ hatten ebenfalls jahreszeitlichen Bezug. Drei Figuren mit Zubehör sorgen hier effektiv für ein sauberes Heim: eine Frau mit Teppichklopper und Klopfstange, eine Frau mit Besen und eine weitere mit Handfeger und Kehrblech.

Originell war auch das Hochzeitspaar mit weißer Limousine samt Blumenschmuck und aufgeschnalltem Koffer für die Hochzeitsreise.

Wer mag, bekam auch noch Dosen ans Auto gehängt. Von Detlef Stahl konstruiert ist der Ätzteilebausatz eines Weichenspannwerks, das bei Trafofuchs als Fertigmodell angeboten wird.

Im Mittelgang stießen wir auf weitere, interessante Exponate: Horst Werstat aus Hamburg, erkennbar an seiner Mütze in Gestaltung einer Erdbeere, präsentierte „die Eisenbahn im Koffer“. Die kleinen Ovale luden explizit zum Spielen und Anfassen ein, weshalb sie das perfekte Angebot für Kinder waren.



Verschiedene Marktbuden bilden den Großteil der Neuheiten bei C-M-K Creativ-Modellbau Klingenhöfer. Das ebenfalls neue Freiluftcafé basiert auf einem ähnlichen Ausschank mit Tischen und Stühlen. Sehenswert ist auch das Denkmal der Bremer Stadtmusikanten im Vordergrund links.



Die weiße Limousine mit Brautpaar und Blumenschmuck ist eine von drei Neuheiten bei Trafofuchs. Foto: Trafofuchs, Birgit Foken-Brock

Auch Géza György Hanreich (Hagemodell) aus Ungarn lud Besucher zum Mitmachen ein: Hier durften ein Bagger und der Kran einer Großbekohlungsanlage von Besuchern gesteuert werden.

Ansonsten richtete sich seine Präsentation neuer Modelle an die Profis. Der Forellentransportwagen der MAV basiert auf seinem zuvor vorgestellten Kühltransportwagen für lebende Karpfen, ist aber detaillierter gestaltet worden und trägt ein komplett neues Dach samt Kaminabzug.

Den sehr beliebten Triebzug „Desiro“ zeigte er nun in der HLB-Ausführung „Kahlgrundbahn“. Was er konnte, zeigte sich aber erst mit einem Blick unter das Gehäuse. Das Fahrzeug ist jetzt auch digital mit

Soundmodul auf Basis eines CT-Decoders zu haben. Als Handmuster präsentierte der ungarische

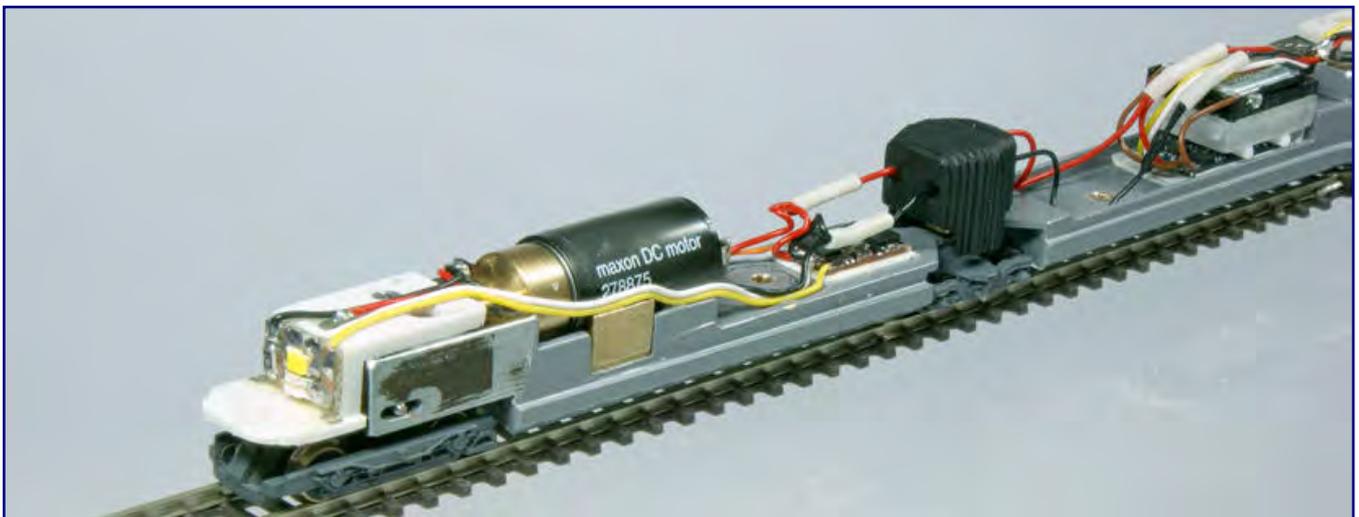
Tüftler das Handmuster des „Bollenwagens“ Ucs der NS – eines der Wunschmodelle von verschiedenen Zetties.

Auch Gunnar Häberer führte auf Stammtischbrettchen wieder Digitalmodelle vor, darunter auch den Desiro in US-Ausführung oder seine „Ludmilla“, die von Bahls nach individuellen Vorstellungen als DR-Maschine gestaltet und umlackiert wurde.

Zu Recht als Kartonmodellbaukünstler gilt Manfred Forst. Er führte diverse Bastelarbeiten an seinem Tisch vor und stellte ein Diorama zur Kohleverladung aus. Den großen Portalkran hatte er als Baubericht zuvor im ZFI-Forum vorgestellt.



Hervorragend sieht das Handmuster des NS-Bollenwagens von Hagemodell aus. Zwar fehlen noch die Anschriften, doch die vielen Details sprechen bereits eine klare Sprache.



Den Desiro bietet Géza György Hanreich nun auch als HLB-Version „Kahlgrundbahn“ an (Bild oben). Decoder und Glockenankermotor sitzen vorn, der Lautsprecher für die Betriebsgeräusche im hinteren Triebzugteil (Bild unten).

Nachbar Ulrich Günther hatte gleich mehrere Vitrinen mitgebracht, in denen er die von ihm gesuperten Dampflok- und Wagenmodelle zur Schau stellte. Hier erinnern wir an die Titelseite der Ausgabe 1/2010, auf der eine große Auswahl dieser Fahrzeuge zu sehen war.



Dieses hervorragend gelungene Betriebsdiorama mit Badestrandmotiv überraschte als erstes Exponat aus Polen am Samstag die Besucher. Aufgrund einer beruflichen Verhinderung war es leider nur an einem der beiden Tage in Altenbeken zu sehen. Foto: Maciej Gawecki

Ein besonderer Gast war Maciej Gawecki aus Polen, der erstmals nach Altenbeken gekommen war und dort mit Begeisterung aufgenommen wurde. Leider musste sein Bekannter, der als Übersetzer fungieren sollte, kurzfristig absagen, was eine direkte Konversation enorm behinderte.

Sein großes Betriebsdiorama zeigte die Spur Z nach polnischen Küstenmotiven und gehörte zu den zehn am besten gestalteten Schaustücken der Veranstaltung. Am gesicherten Sandstrand baden dort Menschen, am Rande der Szene ist auch eine Feldbahn verlegt (Spur Zf). Von den schönen und bislang unbekanntem Motiven fühlten sich viele Besucher angesprochen.



Gezeigt wurden auch verschiedene Fahrzeuge nach ÖBB-Vorbild in Jaffa-Lackierung, die es ihm vermutlich besonders angetan hatten.

Da der Erbauer wegen Arbeitsverpflichtungen kurzfristig abreisen musste, war dies leider nicht mehr persönlich zu klären und seine Exponate zudem nur am Samstag zu sehen.

Bild links:

Erstmals dabei war der Märklin Club Italia aus Genua. Die mit vier Personen vertretene Gruppe fand schnell Anschluss an die vor Ort vertretene Gemeinde. Foto: Raffaele Picollo

Sein Nachbar Toon Vernick aus Belgien gehört längst nicht mehr zu den Unbekannten der Spur-Z-Szene. Er ist ein klassisches Beispiel dafür, wie jemand aus dem Bereich größerer Spuren dauerhaft Gefallen an den Vorzügen des kleinen Maßstabs findet. Er zeigte die Mini-Bundesbahn, die noch nie in Altenbeken zu sehen war. Im Rahmen eines früheren Zell-Berichts hatten wir bereits Ausschnitte davon gezeigt.



Durch das Holstentor als Altstadt von Lübeck zu erkennen: Wolf-Ullrich Malm hat den alten Hauptbahnhof authentisch nachgebaut, wie er 1905 das Bild der Hansestadt prägte.

Für den Märklin-Fan-Club Italia um Raffaele Piccolo aus Genua war Altenbeken eine Premiere. Die Italiener sorgten dafür, dass das Wochenende noch weiter an Internationalität gewonnen hat. Sie zeigten die aus Göppingen bekannte Anlage und wurden schnell in die Spur-Z-Gemeinde aufgenommen. Nun werben sie für eine deutsche Beteiligung an einer Modellbaumesse in der Nähe des Mailänder Flughafens Malpensa.



Markus Gaa präsentierte seine US-Module zusammen mit dem Stammtisch Wien.

Begeistert empfangen wurde auch Thomas Oswald von MBZ. Seine Waren vor Ort begutachten und erwerben zu können, schätzten viele Landschaftsbauer. Hier bot sich eine Übersicht über sein großes Programm, die meisten der Bausätze waren auch vorrätig.

Wieder dabei war der Freundeskreis der Spur-Z Hamburg. Angetreten war er mit der Anlage Alt-Lübeck von Wolf-Ullrich Malm. Der Pädagoge im Ruhestand führte die Enge am alten Hauptbahnhof vor der Altstadt und dem bekannten Holstentor um 1905 vor, die erst 1908 mit der Eröffnung des heutigen

Hauptbahnhofes ein Ende fand. Das historische Bahnhofsgebäude hat Rainer Tielke konstruiert und gefräst, alle übrigen Gebäude entstanden als Kartonbausätze.

Der Wiener Z-Stammtisch stellte seine Stammtischbrettchen und zusammen mit der US Z Lines South West Division eine tolle US-Anlage vor. Die öffentliche Präsentation der Module von Markus Gaa hatte aus persönlichen Gründen lange auf sich warten lassen. Sein Erstlingswerk hatten wir in der März-Ausgabe 2007 vorgestellt, untätig war er danach nicht.

Willi Pflugbeil zeigte seine beliebte Anlage, auf der Kinder durch Klappen auch mal hinter die Kulissen sehen durften.

Als neuestes Gebäude auf dem geschätzten und bewunderten Arrangement hatte er die Apotheke mitgebracht, die auch zu den Gebäuden am Chemnitzer Schlossberg gehört, die er inzwischen nachgebaut hat.

Hinter ihm Dirk Kuhlmann mit „Helensiel“. Beim erst zweiten Auftritt freuten sich viele, es erstmals selbst und ausgiebig betrachten zu dürfen.

Als aktuelle Studie zur Erprobung neuer Techniken und Materialien hatte er das Diorama „Westerende“ mitgebracht, das landschaftlich eine Einheit mit dem von uns in Göppingen am Stand von Bahls gezeigten Werk „Osterdeicher Weg“ bildet.



Diese Apotheke ist das bislang letzte Gebäude, das Willi Pflugbeil nach realem Vorbild in Chemnitz als Modell erschaffen und in seine Anlage integriert hat.

Stammtisch Blomberg hatte Anlagen von Hans-Joachim Rüssel und eine Gemeinschaftsarbeit von Raimund Meiseberg und Axel Schmidt mitgebracht. Neue Module waren dazu gekommen: Klein-Bw-Szene und Streckenmodule mit Bergkamm und Tunnel sowie einem Viadukt über einen malerischen Fluss.



Bei Bahls Modelleisenbahnen gab es die in unserem Nürnberg-Bericht (Ausgabe 2/2014) vorgestellte preußische T0 zu sehen, die kleinste Tenderdampflok dieser früheren Staatsbahn. Eine weitere Neuheit war leider nicht rechtzeitig fertig geworden und wird daher im Zusammenhang mit der Intermodellbau Dortmund behandelt.

Bild links:

Zu begeistern wusste das Diorama „Westerende“, mit dem Dirk Kuhlmann neue Techniken und Materialien erproben wollte. Gut hierher passt der Wismarer Schienenbus von Z-Modellbau als VT 89 900 der DB.

Dazu gesellte sich am Gemeinschaftsstand Aspenmodel mit einem bunten Programm, das neben Westmodel-Produkten vor allem Zubehör für die Freunde von US-amerikanischen Anlagenmotiven beinhaltet.



Zu den besten Anlagen der Ausstellung gehörte zweifelsfrei auch die vom Stammtisch Blomberg gezeigte Modulanlage, die von Raimund Meiseberg und Axel Schmidt gebaut wurde. Einer der Höhepunkte 2014 war das neue Viadukt von Axel Schmidt, das hier von der Baureihe 38 mit Donnerbüchsen überquert wird.

Rolfs Laedchen zeigte in Ätztechnik hergestellte und dreifarbig lackierte Weißstörche. Angeboten werden sie jeweils als Doppelzusammenstellung stehend und flatternd sowie als Pärchen bei einem Fortpflanzungsritual. Dreiarmige Leuchten in zwei Bauformen stammen von Z-Norm. Stefan Schmid hat seinen Vertrieb ja an Rolfs Laedchen abgegeben.

Auch Peter Rogel präsentierte mit Z-Railways sein umfangreiches Angebot an Gebrauchtwagen, Eigenkreationen und Zubehörprogramm. Auf seinen Stammtischbrettchen „Schmalbretten“ hatte er für neue Motive mit großem Unterhaltungswert gesorgt.

Die Z-Freunde Springe, zu denen er gehört, zeigten als separate Zusammenstellung ebenfalls ihre Stammtischbrettchen und andere Kleinwerke, waren durch den eigenen Auftritt aber auch für sich gut erkennbar. Die Sammlerszene war durch Gilles Monk aus Belgien vertreten. Wie von ihm gewohnt, wusste er tolle Raritäten zu zeigen, war aber natürlich auch auf der Suche nach Kauf- oder Tauschgelegenheiten.

Für die Überraschungsneuheit der Veranstaltung sorgte Z-Modellbau: Einen motorisierten Schienentraktor Tm 2/2 der MThB (Art.-Nr. 3111) für die Epoche III hatte wohl niemand auf der Rechnung. Gezeigt wurde das Schweizer Modell als bereits sehr seriennah wirkendes Handmuster.

Mit Spannung erwartet wurde bereits die erstmalige Präsentation des kurzen Wismarer Schienenbusses Typ B als VT 133 der DRG (Art.-Nr. 4101; siehe Titelseite) und DR (4105) sowie VT 89 900 der DB (4103; siehe Seite 36).

Angetrieben werden die Schweineschnäuzchen von einem Maxon-Glockenankermotor mit zwei Schwungmassen, der Fahrwerksrahmen besteht aus CNC-gefrästem Messing, während das Gehäuse aus geätzten Neusilberteilen gefertigt wird und angesetzte Details aus Weißmetall-Schleuderguss erhält.

Eckehard König warb für sein Gleis, das sich bei streng am Vorbild orientierten Modellbahnern immer größerer Beliebtheit erfreut. So durfte er sich auch über regen Zuspruch an seinem Stand erfreuen.

Klaus Büttner hatte dieses Mal ein Steinbruchdiorama mitgebracht, auf dem viel in Bewegung war und die Blicke durch eine wirkungsvolle Beleuchtung gelenkt wurden.

Dafür musste der Betrachter aber gut ins Innere hineinschauen, denn der Rand stand höher und verlangte dem Besucher schon etwas Ehrgeiz ab. Die lebendigen Szenen wirkten dafür umso authentischer.

Im Nebenraum war der Z-Club International mit Modulen vertreten und Railex bot dort einen Abverkauf seiner Lagerbestände an.

Auch Händler und Kleinserienvertrieb Scholz aus Heidenheim war hier anwesend und zeigte neben Märklin-Produkten auch diverse Westmodel-Umsetzungen.

Graham Jones hatte unter anderem seine Anlage „Fryton“ überarbeitet und weiter ausgestaltet - in Altenbeken war sie für den Z Club (GB) erstmals in dieser Form zu sehen.

Das fünfzehnjährige Jubiläum seines Ausstellungswagens im Eisenbahnmuseum Dieringhausen feierte der Stammtisch Untereschbach e.V. Aus diesem Anlass hatten die Stammtischbrüder und –schwestern bei Freudenreich einen gedeckten Wagen „Oppeln“ aus dem Museum als Modell auflegen lassen. Dargestellt wurde er patiniert als ausgemusterter Bundesbahnwaggon und war zusammen mit anderen Modellen in einer Vitrine zu sehen.



Bild oben:

In den Steinbruch von Klaus Büttner musste der Betrachter mit seinen Blicken schon etwas eintauchen, um die hervorragend gestalteten Szenen vollständig aufnehmen zu können.

Bild unten:

Graham Jones gleist auf seinen Segmenten nach US-Motiven einen Autotransportzug auf.



Der im Auftrag des Stammtisches Untereschbach von FR Freudenreich Feinwerktechnik in einmaliger Serie produzierte „Oppeln“ als ausgemusterter DB-Waggon ließ sich auf dem toten Gleis des Betriebswerkdioramas von Archistories perfekt in Szene setzen.

Lokdoktor Miachel Etz „operierte“ am Stand auf seiner abgetrennten Arbeitsfläche das erste Mal auch für Leser unseres Magazins. Äußerlich war das noch nicht erkennbar, weil seine „Arztkleidung“ leider nicht rechtzeitig fertig geworden war.



Ein gelungenes Exponat war der große Radbagger von Friedrich Scholta, der auch sehr deutlich die enorme Flächen- und Landschaftszerstörung durch den Braunkohletagebau veranschaulichte.

In Rainer Tielkes Bw Hamburg-Altona hatte sich Märklins Blauer Enzian neu eingefunden, mit dem die V 200⁰ auch im Modell immer mehr in der Hansestadt heimisch wurde. Dank des automatischen Fahrprogramms aus dem Computer fand er viele Zeit für Gespräche mit den Betrachtern.

Seine Frühjahrsneuheit aus dem Ratimo-Sortiment hatte Torsten Schubert in der Zwischenzeit passend in Szene gesetzt: Neben Kirmes und Lichtfunktionsdioramen stand dort nämlich die Oldtimer-Tankstelle Brandshof, eingebaut und ebenfalls in Eigenarbeit aufwändig beleuchtet auf einem neuen Diorama.



Torsten Schubert hat die Oldtimer-Tankstelle Brandshof (aus der Umgebung Hamburgs) mit der ihm typischen Effektbeleuchtung auf einem Diorama umgesetzt. Den Bausatz für das Gasolin-Tankstellengebäude der fünfziger Jahre hat Rainer Tielke entwickelt, der ihn bei Ratimo nun auch als Neuheit 2014 anbietet.

Unser Rundgang durch die Eggelandhalle endet an der Anlage „Von Güglingen nach Sägethal“ von Götz Guddas. Hier war in der Zwischenzeit ein Lademaß am Sägewerk neu hinzugekommen, das Götz auf der Basis eines früheren Bausatzes von 1zu220-Modelle kreiert hatte.

Noch ganz frisch aus der Werkstatt war der Hufschmied, der mit seinem fahrbaren Ofen auch im Modell für die erforderliche Glut sorgt. In Sägethal schmiedete er nun ein heißes Eisen für das neben ihm wartende Pferd, das der Bremer seinem eigenen Pferd „Wallace“ nachempfunden hat.



Der Hufschmied schmiedet ein heißes Eisen. Götz Guddas hat die Szene in den Maßstab 1:220 umgesetzt und dabei sämtliche Teile und die Figur selbst hergestellt.

Der dicke Chef am Güterschuppen raucht dank einer von Jörg Vathauer (Stamm-tisch Blomberg) entwickelten Elektronik nun Zigarre.

Wie schon auf früheren Ausstellungen und Messen freuten sich die Kinder über die vielen Knopfdruckaktionen, die Götz Guddas zu ihrer Unterhaltung in seine Anlage integriert hatte.

Nicht explizit erwähnt haben wir in diesem Bericht die vielen Händler, die ohne eigenes Programm teilnahmen.

Auch sie haben mit ihrem Angebot an neuen und gebrauchten Produkte der verschiedensten Hersteller, darunter natür-

lich besonders Märklin, auf ihre Weise zum Gelingen des Treffens beigetragen.



Der „dicke Chef“ raucht am Güterschuppen von Sägethal Zigarre. Dass das Gebäude vollständig aus Holz gebaut ist, scheint ihn nicht zu stören.

Wie jedes Mal, so gab es auch 2014 in Altenbeken derart viel zu sehen, dass sich fast ein Buch damit füllen ließe.

Entsprechend kurz mussten auch dieses Mal unsere Beschreibungen der Exponate und Stände ausfallen. Wer nichts verpassen will, der sollte sich bereits jetzt die Wochenenden Ende März 2016 im Kalender gut anstreichen.

Ein neuer Termin wurde zwar noch nicht genannt, doch wer hegt ernsthafte Zweifel an der sechsten Auflage?

Veranstalterinformationen zum Treffen:

<http://f.z-freunde-international.de/viewtopic.php?f=23&t=5877#p71432>

Seiten der kommerziellen Aussteller:

<http://www.archistories-shop.de>
<http://www.aspenmodel.de>
<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

<http://www.fr-model.de>
<http://www.hecklkleinserien.de>
<http://www.klingenhoefer.com>

<http://www.maerklin.de>
<http://www.mbz-modellbahnzubehoer.de>
<http://www.modscholz.de>

<http://www.passmann.com>
<http://www.railex.de>
<http://www.rolfs-laedchen.de>

<http://www.spur-z-atelier.de>
<http://www.spurzladegut.de>
<http://www.trafofuchs.de>

<http://www.velmo.de>
<http://www.z-modellbau.de>
<http://www.z-railways.de>

Seiten ideeller Aussteller:

<http://www.fichtelbahn.de>
<http://www.forstberg.de>
<http://www.hagemodell.hu>

<http://www.helenensiel.de>
<http://www.malm1.de>
<http://www.marklinfan.net>

<http://www.ratimo-z.de>
<http://www.stammtisch-untereschbach.de>
<http://www.uszlines.de>

<http://www.wiener-z-stammtisch.at>
<http://www.zettzeit.ch>
<http://www.z-lights.de>

<http://www.z-polska.pl>
<http://www.z-spur.de>
<http://www.z-stammtisch-bayern.de>

MODELLBAHNTAGE

FREUNDE DER EISENBAHN BURSCHEID E.V.

1970-2014

am 17. und 18. Mai 2014 im
INDUSTRIEMUSEUM
FREUDENTHALER
SENSENHAMMER
in Leverkusen-Schlebusch



www.fde-burscheid.de

Leserbriefe und Kurzmeldungen

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.

Rokuhan konform mit den Normen europäischer Modellbahnen?

In der Trainini-Ausgabe 104 vom März wird von Seite 29 bis 33 über die Neuheiten von Rokuhan berichtet. Im Beitrag wird auf das Bogengleis mit Überhöhung eingegangen. Für die Überhöhung im Bogen ist auf Seite 31 ein Höhenunterschied des Oberbaus von 2 mm angegeben.

Bezieht sich dieser Wert auf die Schotterbettung, oder ist das der tatsächliche Überhöhungswert gemessen in der Spurweite?

Bislang hatte ich mit Rokuhan-Gleismaterial nur beim Stammtisch Kontakt. In wie weit stimmen die Maße dieser Gleise mit der NEM 112 und 114 überein? Habt ihr das schon einmal ermittelt?

Bei der DB ist im Zuge verschiedener Novellierungen und Modernisierungen der Überhöhungswert z.B. 1967 von 100 mm auf 130 mm angehoben worden. Eine weitere Anpassung der EBO aus dem Jahre 1988 hebt diesen Wert auf 150 mm an.

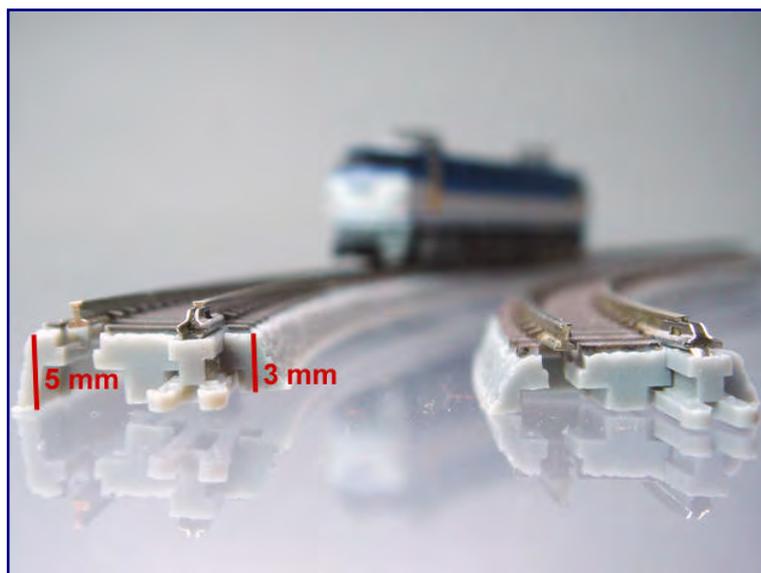
Im Jahre 1991 kam mit der dritten Novellierung eine abermalige Erhöhung auf 180 mm. Allerdings gibt es Einschränkungen dieses Wertes in Abhängigkeit zum Unterbau.

Auf Schotterbettungen wird ein Überhöhungswert von 160 mm angegeben, für feste Unterbauten ein Wert von 170 mm.

Bei der Umrechnung für die Spur Zett kommt ein Maß von ca. 0,73 mm heraus – für Neubaustrecken. Im Grunde genommen müsste der Zettie die Überhöhung im Gleisbogen entsprechend der Epoche und der zu dieser Zeit gültigen EBO nachbauen, wenn er es richtig machen will.

Die NEM-Angaben sind für mich persönlich nicht in Stein gemeißelte Gesetze, aber ich denke sie helfen dem Modellbahner dabei einen guten Kompromiss aus vorbildgetreuer Anlagengestaltung und Betriebssicherheit zu finden.

Matthias Wistrach, Mannheim



Die Werte zur Gleisüberhöhung bei Rokuhan wurden nicht gemäß NEM 114 erhoben und angegeben: Das Maß bezeichnete die Höhendifferenz der Schotterbettung an der Außen- und Innenkante der Kurve.

Antwort der Redaktion: Wir gehen davon aus, dass nur wenigen Lesern die Inhalte der (wichtigsten) in den NEM definierten Normen, Dokumentationen und Empfehlungen bekannt sind. Daher haben wir die Höhendifferenz der Schotterbettung statt der in den NEM beschriebenen Maße angegeben. Im Übrigen stimmen wir den Ausführungen zu. Durch die Entwicklung beim Vorbild sind die Faktoren „dargestellte Zeit“, „optische Wahrnehmung“ und „physikalisches Verhalten eines Modells“ gleichermaßen zu berücksichtigen. Leider stehen diese zueinander in einem Spannungsverhältnis. Die NEM bieten hier in den meisten Fällen eine Orientierungshilfe für sinnvolle Kompromisse. Bei den NEM 112 und 114 handelt es sich übrigens nur um eine Empfehlung.

Sorgen wegen des Bahnsteigabstands zum Gleis:

Mit Sorge betrachte ich die derzeitige Entwicklung der Dampflokomotiven mit Detailsteuerung seitens Märklin. Es ist zwar wunderschön anzusehen, das Spiel der Gestänge, jedoch bedingt durch die vernietete Mechanik musste leider auch die Optik dran glauben, indem die Zylinderblöcke und die Halterung der Heusingersteuerung nach außen gewandert sind.

Um zukünftig unschöne Begegnungen mit Bahnsteigen auszuschließen, frage ich mich, ob die NEM für Bahnsteige eingehalten wird. Laut Datenblatt darf der Bahnsteig im geraden Gleis 8,5 mm von Gleismitte errichtet werden.

Meine Fragen an das Trainini-Team:

- Wurde dieses an den neuen Dampflokomotiven berücksichtigt?
- Oder müssen bereits fertig gestellte Bahnhofsanlagen umgebaut werden?



Einen eigenen Test konnte ich leider nicht durchführen, da ich noch keine neue Dampflokomotive mit Detailsteuerung besitze.

Halten Märklins Dampflokomotiven mit Detailsteuerung die Fahrzeugumgrenzung nach NEM 301 ein?

Dipl.-Ing. Dirk Rohwerder, Sprockhövel

Antwort der Redaktion: Die NEM 301 „Begrenzung der Fahrzeuge“ erlauben im fraglichen Bereich eine maximale Fahrzeugbreite von 17 mm für die Spurweite Z. An Märklins Baureihe 01 haben wir einen Wert von 16,6 mm an den Außenzylindern gemessen (der in Ausgabe 12/2012 angegebene Wert bezog sich auf das Vorbildmaß der Breite am Umlauf). 0,2 mm Spielraum zwischen Fahrzeug und Bahnsteig- oder Laderampenkante erscheinen uns nicht als ausreichender Toleranzwert.

Die in der Frage erwähnte Planungshilfe (eine durch die MOROP erstellte NEM für Bahnsteige gib es nicht!) der Arbeitsgruppe Basisnormen Mechanik, Bahnsteige und Laderampen unter Beteiligung des BDEF beinhaltet einen ausdrücklichen Hinweis, das die in ihr angegebenen Richtmaße für Bahnsteige und Laderampen bis an die Fahrzeugumgrenzung nach NEM 301 und sogar in den Regellichraum nach NEM 102 reichen. Dies ist unter folgendem Link nachzulesen: http://www.bdef.de/downloads/akm/agbm_ph01.pdf.

Wer knapp gebaut und nur die empfohlenen Minimalmaße eingehalten hat, könnte in der Tat vor dem Problem einer Anpassung seiner Bahnsteige stehen.

Bildernachtrag zu den Knickesselwagen:

Nachdem wir feststellen durften, dass Märklins Knickesselwagen von den Modellbahnfreunden gut angenommen werden, haben wir uns in der Nachbesprechung der letzten Ausgabe mit unserem Vorbildartikel noch einmal intensiv auseinandergesetzt.

Weil wir nach anfänglichem Mangel an geeignetem Bildmaterial schließlich gute Unterstützung durch den Kesselwagenvermieter GATX erhalten haben, konnten wir die Fotografien der Eisenbahnstiftung entgegen der ursprünglichen Planung nicht mehr im Artikel unterbringen.



Bild oben:

Die Ingolstädter 194 091-5 vor dem Kesselwagenzug Gdg 58389 bei Paindorf, südlich von Pfaffenhofen, inspirierte uns zum Titelbild der letzten Ausgabe. Aufgenommen wurde sie am 16. Februar 1988. Foto: Wolfgang Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Bild unten:

Dampfspeicherlokomotiven werden überwiegend in explosionsgefährdeten Umgebungen eingesetzt, wo offenes Feuer verboten ist. So ist auch im Jahre 2012 eine solche Lok noch bei der Firma Sasol in Herne im Einsatz, die gerade über den Bahnübergang an der Koksstraße einige Kesselwagen rangiert. Die Lok wurde im Jahre 1958 bei Krupp in Essen gebaut und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von gerade mal 15 km/h. Die extrem zuverlässige Lok wurde am 20. September 2012 vor den Knickesselwagen festgehalten, die Paten für Märklins Modelle standen. Foto: Joachim Schmidt, Sammlung Eisenbahnstiftung

Die gute Resonanz auf den Artikel hat uns dazu veranlasst, die Aufnahmen an dieser Stelle nachzureichen, darunter auch die Vorbildaufnahme, die uns zum Titelfoto der letzten Ausgabe veranlasste. Wir hoffen, dass auch die nachgereichten Aufnahmen Ihr Gefallen finden!



Dieser moderne Kesselwagenzug, den E 186 103 von Railpool in Düsseldorf-Rath am 29. Januar 2011 am Haken hat, lässt sich in ähnlicher Form mit den Modellen aus einem vollständigen Märklin-Display 82530 nachstellen. Foto: Wolfgang Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Neue Lokmodelle bei AZL:

American Z Line hat die beliebte US-Diesellokfamilie EMD SD70 von General Motors wieder aufleben lassen. Ihr Vorbild erschien 1992 und wurde als SD70M zur Standardlok der Union Pacific. AZL bietet einen Teil der jetzt begonnenen Neuauflagen erstmals mit dem Standardführerhaus an.



Die SD 70 der IC ist die erste Ausführung der Neuauflage.
Foto: AZL / Ztrack

Technisch basieren die Modelle auf einem neuen Fahrwerk, das den aus anderen Entwicklungen der jüngeren Vergangenheit bekannten, bürstenlosen Motor als Antriebsquelle nutzt. Die Detaillierung soll den jeweiligen Bahngesellschaften angepasst sein.

In dieser überarbeiteten Form sollen folgende Varianten wiederaufgelegt werden: SD70M Flared der Union Pacific, SD70I der Canadian Northern und SD75M der Burlington Northern & Santa Fe.

Zusätzlich sind Ausführungen als SD70 der NS, Conrail und CN vorgesehen. Für die Norfolk Southern erscheint sie als SD70M Flared, während CSX, NYS&Q und SP mit der SD70M bedient werden. Mit den Anschriften der ATSF wird sie als SD75M angeboten. Später folgen sollen noch einzelne Fahrwerke für die SD70.

Als erste Version wird im April die SD70 in der schwarzen Lackierung der Illinois Central mit gelbem Zierstreifen ausgeliefert. Von ihr stehen vier unterschiedliche Betriebsnummern zur Auswahl (Art.-Nr. 61009-1 bis -4), was auch für viele der anderen Varianten angekündigt wurde.

Formneu ist die ebenfalls im April erstausgeliefert General Motors EMD GP9. Sie ergänzen die zuvor aufgelegten GP7 in idealer Weise.

Die erste Ausführung der Diesellok ist für die Liebhaber der Southern Pacific gedacht, deren klassisch graue Lackierung mit „blutiger Nase“ sie wiedergibt.



Die EMD GP9 der SP mit „Torpedorohren“ auf dem Dach ist eine Formneuheit. Foto: AZL / Ztrack

Ausgestattet ist das Modell mit markanten Tankbehältern auf dem Dach, die zum Spitznamen „Torpedorohre“ geführt haben, zur Verlängerung der Reichweite.

Angeboten werden vier verschiedene Betriebsnummern (62006-1 bis -4). Folgende Merkmale kennzeichnen die neuen Modelle: fahrtrichtungsabhängige LED-Beleuchtung, Haftreifen, wartungsfreier Glockenankermotor mit zwei Schwungmassen, optionalen Schienenräumern, Handläufe und Geländer aus Messing und einfache Umrüstmöglichkeit auf Digitalbetrieb mit dem Decoder Digitrax DZ123Z0.

Weitere Informationen finden Sie unter <http://www.americanzline.com>.

Neuheit bei Case Hobbies:

Noch in diesem Monat erscheint bei Case Hobbies ein LKW-Auflieger für das in innerhalb der USA übliche Sondermaß eines 48-Fuß-Containers. Passend dazu wird als Zugmaschine der Peterbilt 379 neu aufgelegt, für den bereits viele Bestellungen vorliegen. Interessenten sollten sich sputen, um die wenigen, frei verfügbaren Exemplare nicht zu verpassen. Zu finden ist dieser Anbieter unter <http://www.case-hobbies.de>.

Märklin lässt die Katze aus dem Sack:

Jürgen Faulhaber, Produktmanager für die Spurweite Z bei Märklin, hat im Märklin-TV-Nachbericht zu Altenbeken verraten, dass zum Jahresende 2014 ein neuer Motor Einzug bei der Mini-Club halten wird. Wir gehen vor diesem Hintergrund davon aus, dass er zusammen mit dem Insidermodell 2015 präsentiert wird.

Mit Blick auf die gut laufenden Motoren der aktuellen Fünfpoler-Generation erwarten wir, dass der neue, als Ergänzung vorgesehene Antrieb nicht ein Platzproblem in vielen Modellen löst, sondern auch leistungsmäßig Maßstäbe setzt. Dann werden hoffentlich auch bei Märklin Fahrzeuge möglich, in die der bislang favorisierte Antrieb nicht passt.

Neues bei KoMi-Miniaturen:

Einer der wenigen Kleinserienhersteller, die nicht in Altenbeken vertreten waren, ist KoMi-Miniaturen. Ausgestellt hat dieser Spezialist für feines Zubehör aber auf der Faszination Modellbahn in Sinsheim. Die dort gezeigten Neuheiten wurden inzwischen auch mit einem Rundbrief vorgestellt.

Ein neues Segment im Programm bilden Anhänger und Wagen, bei denen sämtliche Konstruktionsteile des Vorbilds räumlich dargestellt werden. Den Anfang macht ein Güllefuhrwerk (Art.-Nr. ANR NF 6) mit drehbaren Rädern und beweglichem Vorderwagen. Es wird mehrfarbig koloriert ausgeliefert.

Drehbare Räder hat auch der einachsige Viehtransportanhänger (ANR NF 5), bei dem auch die Heckklappe beweglich ist. Das mehrfarbig kolorierte Modell wird zusammen mit einer Schweinefigur aus eigener Fertigung ausgeliefert.

Zur Ergänzung des Schienenbuszurüstsatzes bietet KoMi-Miniaturen auch 50 mm lange Lichtleiter (LL 1) mit 0,75 mm Durchmesser an. Der Lokreiniger Elma Clean EC 99 (ANR FS 11) in einer Abfüllmenge zu 250 ml ist für die professionelle Reinigung im Ultraschallbad gedacht.

Für weitere Informationen und Bestellungen besuchen Sie bitte die Seite <http://www.komi-miniaturen.de>.

Neues beim 3D-Druckhersteller Schrax:

Die brandneuen Buswartehäuschen waren kürzlich noch in der Entwicklung. Mittlerweile haben sie noch einige Optimierungen durchlaufen und sind nun in allen Baugrößen zu haben – also auch für die Spur Z. Nicht nur die Außenwände, auch der Innenraum ist fertig koloriert und sogar mit kleinen Details ausgestattet.

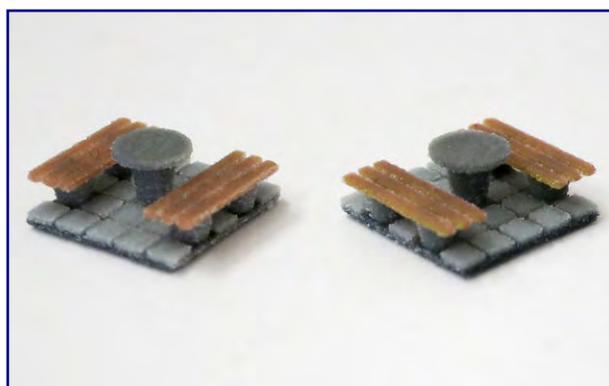
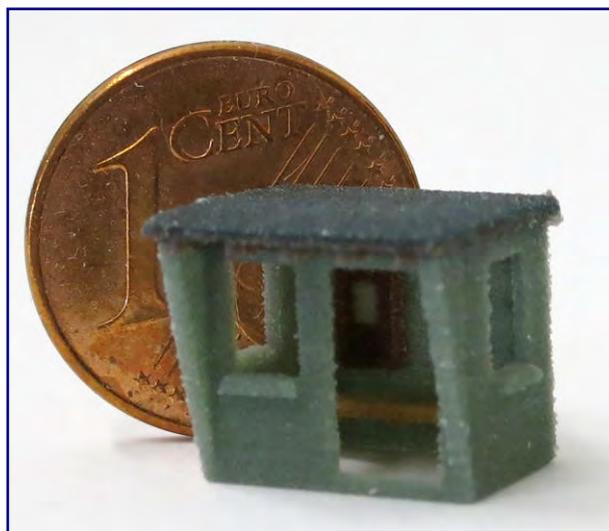
Zur Gestaltung von Rastplätzen, Parkanlagen und Imbiss-Ständen eignet sich die neue kleine Sitz-ruppe, die jetzt ebenfalls im Programm von Schrax zu finden ist. Banksockel und Tisch sind massiv ausgeführt, im Vorbild sind sie damit kein leichtes Opfer für Diebe oder Randalierer.

Das Ensemble wird fertig geliefert und sitzt auf einer Platte mit Gehwegplatten, die mit einer Fläche von 10 x 10 mm auskommt.

Zum Erwerb der kleinen Zubehöreideen besuchen Sie die Seite <http://www.schrax.com>.

Nordseetraum im Eisenbahn-Kurier 5/2014:

Im aktuellen Eisenbahn-Kurier 5/2014 wird die auf höchstem Niveau gestaltete Anlage „Helenensiel“ von Dirk Kuhlmann samt Entstehungsgeschichte, Idee und Umsetzung portraitiert. Mit dieser sehr lesenwerten Würdigung einer der aktuell besten Anlagen im Maßstab 1:220 wirbt die renommierte Zeitschrift eindrucksvoll für unsere Baugröße (siehe auch <http://www.eisenbahn-kurier.de/eisenbahn-kurier#modellbahn>).



Buswartehäuschen (Bild oben) und Sitzgruppe (Bild unten) sind aktuelle Neuheiten von Schrax. Fotos: Schrax

Wer neugierig geworden ist, sollte den Gang zum Fachhändler oder zur Bahnhofsbuchhandlung nicht versäumen und ein Exemplar erwerben, um einen eigenen Eindruck zu erlangen. Ab Verlag ist das Heft hier zu beziehen: <http://www.ekshop.de>.

Alte Engländer in Dresden:

Sachsen feiert 2014 das 175-jährige Jubiläum der ersten deutschen Fernbahn, die ab 1839 Dresden mit Leipzig verband. Das Dresdner Verkehrsmuseum widmet diesem Jubiläum eine Sonderausstellung,

die vom 8. April bis zum 28. September in der sächsischen Landeshauptstadt zu sehen ist. Besonderer Gast dieser Ausstellung ist die im Jahr 1846 von Bury, Cutis & Kennedy Ltd. in Liverpool gebaute Dampflokomotive „Old Copernob“.

Sie gehört zu den ältesten, im Original erhaltenen Lokomotiven ist vom National Railway Museum in York als Leihgabe nach Dresden transportiert worden. Informationen zum Museum und zur Sonderausstellung finden Sie unter <http://www.verkehrsmuseum-dresden.de>.

Internetauftritt überarbeitet:

Zubehörhersteller Faller hat seinen Internetauftritt (<http://www.faller.de>) kräftig überarbeitet. Mit verbesserter Menüführung, geänderter Optik und neuen Funktionen soll der Besuch auf den Seiten benutzerfreundlicher, informativer und vor allem übersichtlicher sein. Klare Struktur und intuitive Navigation sind Stärken, die auch uns beeindruckt haben.



Eine Idee macht Schule – Nachahmer gesucht:

Die Firma HRT Informationstechnik GmbH, vielen Zetties besser bekannt mit ihrem Geschäftsbereich 1zu220-Shop

(<http://www.1zu220-shop.de>), hat den drei Gruppen des Marsberger Kindergartens Haus Bethlehem je eine Märklin-my-World-Startpackung ICE (Art.-Nr. 29200) geschenkt.

Jörg Erkel war der glückliche Überbringer, der auf noch glücklichere Kinder stieß. So durfte er hautnah erleben, dass die Modellbahn noch lange nicht zum Eisen gehört und auch heute ihre Anhänger findet. Damit verbreitet sich das vom Kreativ-Weltrekordteam ins Leben gerufene Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ wieder ein Stückchen weiter.



Der Marsberger Kindergarten „Haus Bethlehem“ freute sich über Märklin-my-World-Startpackungen für alle drei Gruppen, überreicht als Spende vom 1zu220-Shop. Foto: Jörg Erkel

Idee dieser Aktion ist es, durch pfiffige Sammel- oder Spendenaktionen Modellbahnausstattungen für Kinderärzten zur Verfügung zu stellen.

So kann jeder an der Nachwuchserbung mitwirken, ohne dass es ihm finanziell weh tut.

Hilfen können durch finanzielle Beiträge ebenso erfolgen wie durch Tatraft bei Wartung und Aufarbeitung von Dachbodenfunden, die vielleicht wieder andere bereitstellen.

Haben auch Sie eine gute Idee oder einen Kindergarten unterstützt? Dann schreiben Sie uns. Wir machen Ihr Engagement publik, damit sich auch andere an Ihnen ein Beispiel nehmen!

Aktuelle Auslieferungen bei Märklin:

Bei Märklin tut sich wieder etwas. Einige Neuheiten stehen aktuell zur Auslieferung an. Bereits in den Händlerregalen ist die Formneuheit der E 19 11 als DB-Ausführung für die Epoche III in flaschengrüner Lackierung (Art.-Nr. 88086).

Dieses Modell werden wir im Rahmen eines eigenen Artikels noch ausführlich vorstellen. Dabei portraituren wir auch die Geschichte seines großen Vorbilds.

Herpa-Flugzeugneuheiten für Juli und August:

Und wieder haben wir für Sie aus den Herpa-Neuheiten die Flugzeuge ausgefiltert, deren Größe und Einsatzgebiet einem Einsatz auf oder über einer Spur-Z-Anlage nach europäischen Vorbildern nicht im Wege steht.



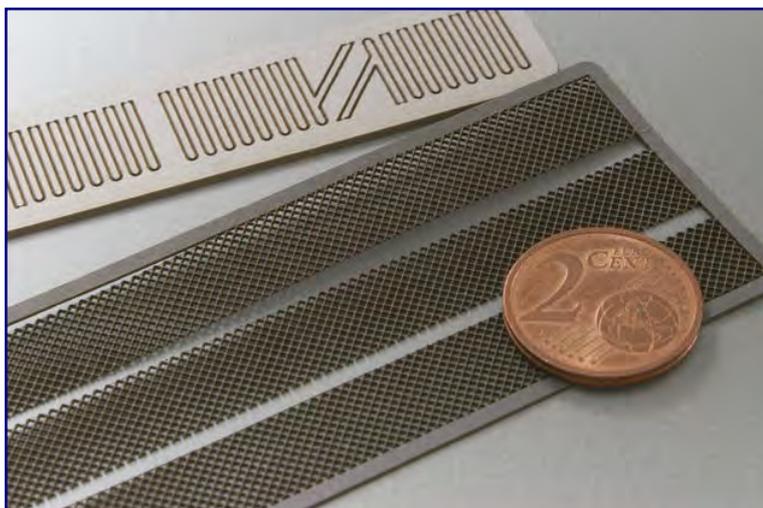
Märklins E 19 11 (Art.-Nr. 88086) ist jetzt ausgeliefert. Das gelungene Modell trägt sogar Puffertellerwarnanstrich. Foto: Peter Fingerhut

Für die Monate Juli und August 2014 sind das im Maßstab 1:200:

Air Berlin / Etihad Airways Airbus A320 "Moving Forward" (556569),
KLM Royal Dutch Airlines Vickers Viscount 800 (556576),
Luxair Boeing 737-800 (Art.-Nr. 556590),
UAT Union Aériomarine de Transport Douglas DC-6B (556606),
Panavia MRCA Prototype P.01 "First Flight" Panavia Tornado IDS (556620) und
Swiss Air Force Northrop F-5E Tiger II, Fliegerstaffel 8, Meiringen Air Base (556545).

Unter den preisgünstigen Snap-Fit-Modellen haben wir in gleichem Maßstab zudem folgende, zwei Neuheiten entdeckt:

Norwegian Air Shuttle Boeing 787-8 Dreamliner (610216) und
TAP Air Portugal Airbus A320 (610209).



Und schon wieder was Neues bei Archistories:

Kaum ist die Veranstaltung in Altenbeken Geschichte, da zaubert Archistories schon wieder eine Neuheit aus dem Hut.

Der Maschinendrahtzaun mit Zaunpfosten, den wir erhielten, dürfte viele Zetties erfreuen. Gab es doch derartiges Zubehör nur als Ätzteil, das dann auch noch lackiert werden musste – bei den feinen Maschen ein schwieriges Unterfangen, denn sie setzen sich gern mit Farbe zu.

Ebenfalls neu sind die Bürgersteige mit drei unterschiedlichen Pflasterungen. Zum

Lieferumfang gehören auch 90°-Winkelstücke. Wer andere Winkelgrößen braucht, wendet sich am besten mit einem Vorschlag an den Hersteller oder schneidet ein rechtwinkliges Stück mit scharfem Bastelmesser al Stahllineal entlang einfach passend ab.

Zu erwerben sind die Produkte demnächst unter <http://www.archistories-shop.com>.



Der Maschendrahtzaun (siehe vorherige Seite) und die Bürgersteine in drei unterschiedlichen Pflasterungen, ausgeliefert jeweils mit 90-Grad-Winkeln für Straßenecken, sind Archistories-Neuheiten, die erst nach der Ausstellung in Altenbeken vorgestellt wurden. Gemein ist ihnen die äußerst feine Umsetzung der Gravuren auf hochwertigem Architekturkarton.

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, Sujin Bohn

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.