

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



Amerikanischer Traktionswandel

Rekordzug Pioneer Zyphyr
Bahnhof Hirschsprung

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ich kann Ihnen gar nicht beschreiben, welches Erlebnis es für mich war, am 31. Mai 2015 der Schnellzugdampflok 012 066-7 in Rheine-Hauenhorst zu begegnen, als die heutige Museumslok der Ulmer Eisenbahnfreunde an mir und meinen Kindern in schneller Fahrt Richtung Emden vorbeifuhr.



Holger Späing
Chefredakteur

Der Ort an dem wir standen, gehörte zum früheren Rangierbahnhof und dem Betriebswerk, in denen diese Lok ihre letzten aktiven Jahre bei der DB verbrachte. Auf ihrer Rauchkammertür stand weiß „Letzte Fahrt D 715 mit Dampf“ angeschrieben. Damit erinnerte sie an ein Ereignis, das auf den Tag genau vierzig Jahre her war. Damals war ich noch viel jünger als es meine Sprösslinge heute sind.

Doch vergessen habe ich diese Eindrücke nie und für mich war es damals ein trauriges Ereignis, als in Westeuropas letzten Schnellzugdampflokomotiven das Feuer erlosch. Niemand konnte erahnen, dass einige von ihnen noch mal zurückkehren sollten.

Auch in dieser Ausgabe steht der Traktionswechsel im Fokus. Allerdings begeben wir uns dafür über den großen Teich in die Vereinigten Staaten. Wir haben die EMD E8A, gemeinsam von AZL und Märklin entwickelt, in einer Ausführung getestet, die von Göppingen aus ausgeliefert wird.

In dieselbe Ära gehört ein außergewöhnlicher Eigenbau unseres Lesers Martin Arnold. Der Pioneer Zephyr erregte damals viel Aufmerksamkeit, war aber wirtschaftlich kein bahnbrechender Erfolg. Dennoch gab er dem US-Fernverkehr wichtige Impulse. Auch im Modell ist er etwas Besonderes, denn seine Konstruktion liegt rund 25 Jahre zurück, doch sein Erbauer hat ihn wieder verfeinert und weiter aufgerüstet. Ich bin sicher, auch Sie werden davon begeistert sein!

Etwas mehr Heimatbezug hat hingegen die Anlage Hirschsprung, die Michael Kirsch gebaut hat und gern in unserem Magazin vorstellen wollte. Auch mein Redaktionskollege Joachim Ritter hat Texte und Bilder kritisch geprüft und attestiert diesem Werk, sehr authentisch zu wirken und den Vorbildeindruck gut zu vermitteln. Und er muss es wissen, denn er stammt aus dieser Region und wohnt bis heute dort.

Ihnen kommt diese Anlage bekannt vor? Kein Wunder, denn Bernhard Stein hat die Vorlage für dieses Schaustück gebaut und 1983 auf der Spielwarenmesse vorstellen lassen. Die deutlich jüngere Anlage ist aber keine Kopie sondern eine Hommage an den großen Anlagenkünstler von einst. Michael Kirschs Umsetzung unterscheidet sich bewusst in dem einen oder anderen Detail.

Auf der Strecke durch Hirschsprung zu Hause waren die Höllentallokomotiven der Baureihe 85. Sie und viele weitere deutsche Maschinen sind in einem Baureihenband zu finden, den wir Ihnen passend zu diesem Thema heute ebenfalls vorstellen.

Das Zeitgefühl jener Zeit weiß ein neues DVD-Video aus dem EK-Verlag zu vermitteln, das wir auch als Tipp in dieser Ausgabe vorstellen und bestimmt die Treffsicherheit bei der Gestaltung von Epoche-III-Anlagen zu erhöhen weiß. Dazu gesellen sich wie immer jede Menge Auslieferungsmeldungen, Ankündigungen und Vorstellungen. Schauen Sie durch und lesen Sie es ausgiebig!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Traktionswechsel auf Amerikanisch 4
Eine glänzende Erscheinung 15

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Hirschsprung in Recklinghausen 20

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Die Bahn im Umbruch 27
Schön, aber nicht durchweg neu..... 29

Impressionen

Zetties und Trainini im Dialog..... 32

Impressum 44

Wir danken Karl Sinn, Dr. Sven Rohmann und Martin Arnold für ihre Motivideen und Bilder.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 28. Juni 2015

Titelbild:

Eine einzelne EMD E8A der Union Pacific hat der Fotograf bei der Fahrt durch den Saguaro-Nationalpark in Tucson (Arizona) abgelichtet. Am Haken hat sie einen Fernschnellzug, dessen Postwagen direkt hinter der Lok hängt. Foto: Karl Sinn

Gemeinschaftsentwicklung von AZL und Märklin Traktionswechsel auf Amerikanisch

Viele Jahre lang hat Märklin den US-Markt vernachlässigt, was neben den Turbulenzen der Vergangenheit sicher auch dem starken Euro geschuldet war. Jenseits des großen Teiches hat sich die Spur Z in diesen Jahren enorm weiterentwickelt und ein beachtliches Wachstum gezeigt. Nun meldet sich Märklin mit einem neuem US-Modell zurück, das gemeinsam mit dem den US-Markt beherrschenden Unternehmen AZL entstand.

Die Geschichte der erfolgreichen E-Serie von EMD beginnt eigentlich schon im Jahre 1930 durch strategische Zukäufe seitens General Motors, die das Unternehmen in die Lage versetzt hatten, allein mehr Diesellokomotiven zu bauen als alle seine Wettbewerber zusammen. Ins Portfolio des US-Unternehmens gelangten ein Motorenbauer und eine Lokfabrik, deren Kapazitäten bald nicht mehr ausreichen sollten.

1937 begann im neuen Werk La Grange (Illinois) der Bau der ersten EA und EB genannten Lokomotiven.

Da noch die speziellen Anforderungen jedes Kunden berücksichtigt wurden, stellte quasi jeder Auftrag eine neue Reihe dar.

Fortlaufend erhielten sie Bezeichnungen wie E1, E2 usw., ergänzt um ein A für Einheiten mit Führerstand oder ein B für führerstandlose Verstärkungslokomotiven.

Ab 1938 gelangten in den E4A und E4B neu entwickelte Zweitaktmotoren zum Einsatz, die als 8-, 12- und 16-Zylinderversionen zur Auswahl standen. Bezeichnet wurde der Grundtyp als „567“ – die Zahl kennzeichnet den Rauminhalt eines Zylinders in Kubikzoll, also ein Volumen von jeweils 9,29 Liter. Zwei von ihnen mit ursprünglich je 746 kW / 1.014 PS Leistung arbeiteten in jeder Lok dieser Bauart.

Sie lieferten über Gleichstromgeneratoren den Fahrstrom für vier elektrische Tatzlagermotoren, die auf die jeweils äußeren Achsen beider Drehgestelle wirkten. Zwischen ihnen sollte jeweils eine antriebslose Achse für bessere Laufeigenschaften bei höheren Geschwindigkeiten sorgen. Daraus ergab sich die Achsfolge (A1A) (A1A).

Ungewöhnlich scheint im Rückblick, dass für eine Lok, die je nach Getriebeübersetzung für Geschwindigkeiten von 160 km/h zugelassen war, ein Tatzlagerantrieb gewählt wurde. Offenbar hatte dieser auf den schweren amerikanischen Oberbau mit engem Schwellenabstand deutlich weniger Auswirkungen als auf europäische Trassen.



Diese Lokomotive mit der Betriebsnummer 630 der Rock Island Rock Island, eine EMD E6A des Baujahrs 1941, zeigt noch die Merkmale, wie sie bis zu den frühen Bauserien der E7 Bestand hatten: flacher geneigte Front, eckige Maschinenraumfenster und Einzellüfter.
Foto: Russell Meier/CC BY-SA 3.0

Eine Vereinheitlichung der E-Serie und mit ihr der entscheidende Schritt zur Großserienfertigung erfolgte mit der Version E7. Neu bei dieser Ausführung war das größere und bessere Kühlersystem. Die ersten Maschinen hatten noch eine flachere Schnauze mit nur 70° Neigungswinkel. Doch dann wechselte EMD auf die 80°, wie sie auch bei der F-Serie üblich war und sie bei den Modellen von AZL und Märklin nachgebildet ist.

Mit der Weiterentwicklung zur neuen Motorvariante 567B (839 kW / 1.125 PS) entstand schließlich die E8, die der Fachwelt nicht mehr so spektakulär erschien, weil die wichtigsten Personenzugleistungen längst verdieselt waren. Dennoch brachte es diese Ausführung auf noch 457 Einheiten, wobei aber nur ein geringer Teil auf führerstandslose „B-Units“ entfiel.



Eine weitere Maschine der Rock Island, dieses Mal die E8A mit der Betriebsnummer 652 (Baujahr 1952), verdeutlicht die Unterschiede der veränderten Gestaltung. Sie hilft aber auch, die Kompromisse am Modell zu erkennen: Antenne auf dem Führerstandsdach, Scheibenwischer, Betriebsnummer hinter Glas an der Lokfront und Öffnung in der Schürze zur Durchführung der Kupplung. Foto: Russell Meier, CC BY-SA 3.0

Die letzte Variante E9, gebaut von 1954 bis 1963, erhielt den noch mal weiterentwickelten Motor 567C (895 kW / 1.200 PS), wurde aber nur noch in 144 Exemplaren gebaut, da der Markt bereits gesättigt war.

Insgesamt erreichte die E-Serie nie die Stückzahlen der einst für Güterzüge konzipierten F-Serie aus gleichem Hause. Das dürfte auch am Streckenprofil der verschiedenen Bahngesellschaften gelegen haben. Ihr Haupteinsatzgebiet lag vor schnellen Zügen auf Trassen mit wenigen und eher mäßigen Steigungen. So setzten viele US-Bahngesellschaften schon sehr früh eher auf den Geschwistertyp, der mit einem auf nur vier Achsen verteilten Reibungsgewicht mehr Zugkraft versprach.

Trotzdem leiteten die EMD-E-Lokomotiven die allgemeine Verdieselung amerikanischer Personenzüge ein. Zeitgleich mit ihnen stiegen allerdings auch Auto und Flugzeug als Konkurrenten rasant auf. So sahen viele der berühmten Züge sie auch als ihre letzte Bespannung, und den Maschinen wurde in ihrer kurzen Betriebszeit damit auch eine eher zweifelhafte Ehre zuteil.

Anzuerkennen bleibt ihre robuste und einfache Konstruktion, die trotz höheren Kapitaldienstes einen erwiesenen Kostenvorteil gegenüber der Dampflok aufwies. Nur so konnte sich mit ihnen die

Dieseltraktion in Nordamerika durchsetzen. 1980 waren bei der Amtrak immer noch einige Maschinen im Einsatz. Der Lokomotivkasten der ersten B&O-Maschine blieb der Nachwelt übrigens als Museumsstück erhalten.

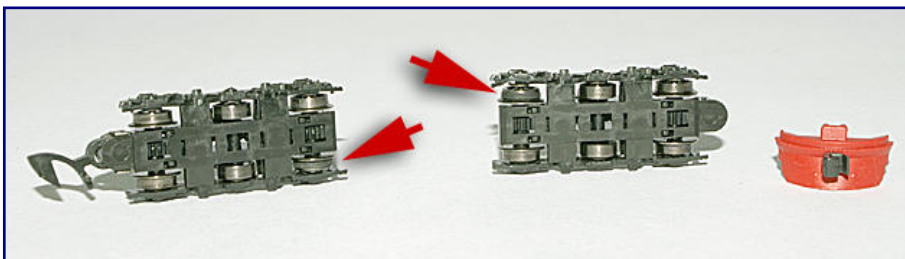
Der erste Eindruck zählt

Die äußerlich gleichen Lokomotiven-Bauserien EMD E8A und E9A haben Märklin und AZL als Gemeinschaftsentwicklung in Form erster Muster zur Spielwarenmesse 2014 vorgestellt. Bis zur Auslieferung verging über ein Jahr, doch schon aus den Ankündigungstexten ließ sich die Aufgabenteilung zwischen den Partnern im Wesentlichen erkennen.



So kommt Märklins Modell aus der Schachtel: Standardmäßig montiert ist vorne ein Drehgestell mit Systemkupplung. Ein Tauschteil sowie eine Frontschürze mit Nachbildung der amerikanischen Mittelpufferkupplung liegen der Schachtel bei.

Der Hinweis auf einen neuen Hochleistungsmotor und Haftreifen wies bereits klar auf eine Konstruktion nach AZL-Prinzipien hin und ließ das norwegisch-amerikanische Unternehmen als führend bei der Entwicklung erscheinen. Für Märklin bot sich aber auf jeden Fall die Möglichkeit, eigenes Wissen beizusteuern und durch seine Beteiligung an der Entwicklung das lange vernachlässigte US-Segment mit einem zeitgemäßen Modell wiederzubeleben.



Tauschdrehgestelle (rechts) und ansteckbares Schürzenteil sind nicht typisch für Märklin-Modelle. Spätestens an den Haftreifen (Pfeilmarkierungen) bemerkt der Kunde aber, dass diese Konstruktion nicht auf das Göppinger Unternehmen zurückgeht.

AZL hatte bereits früher Lokomotiven dieser Bauart im Produktportfolio, allerdings handelte es sich dabei um teure wie auch schwere Messingguss-Modelle.

So bestand stets Nachfrage für eine zeitgemäße wie auch bezahlbare Umsetzung dieser wichtigen US-Diesellokbauart.

Für unseren Test haben wir Märklins Variante der E9A in der Gestaltung der Southern Pacific (Art.-Nr. 88628) ausgewählt. Deren attraktive Farben sind als Daylight-Schema in die Bahngeschichte eingegangen und zeugen von der Übernahme der hochwertigen Schnellzüge durch die Dieseltraktion.

Von Märklin wurden bislang noch je eine E8A der Union Pacific (88627) und der Pennsylvania Railroad (88629) angekündigt. AZL hatte schon Anfang dieses Jahres seine erste Version im Handel und liefert nun fortlaufend weitere aus, die nicht explizit vorher angekündigt werden.

Beim Auspacken des Modells stoßen wir gleich auf einige Merkmale, die wir nicht als typisch für Märklins Modelle kennen:

Der Lok liegt neben dem angekündigten Tauschteil für die Frontschürze auch ein zusätzliches Drehgestell bei, der Tiefzieheinsatz der Packung ist transparent.

Auf der Schachtel wird die Artikelnummer mittels Aufklebern ergänzt. Dem gedruckten Text ist nur die Bezeichnung als E8A zu entnehmen.

Auch wer um die Entstehungsgeschichte dieser Miniatur nicht weiß, wird nun feststellen, dass er kein gewöhnliches Märklin-Produkt in Händen hält.



Die Front mit der steilen Neigung des Vorbaus ist gut getroffen. Allerdings fehlen Nachbildungen der Scheibenwischer und die Öffnung in der Schürze zur Durchführung der Zug- und Stoßeinrichtungen. Bei der Dachausrüstung haben Märklin und AZL Zugstände zu Gunsten vieler Varianten gemacht.



Die Gravuren wissen zu überzeugen. Besonders an den Drehgestellen wurden sehr viele Konturen wiedergegeben. Nur die Radlager erscheinen uns etwas zu flach dargestellt.

Dieser Eindruck setzt sich fort, sobald die Lok aus der Schachtel genommen wird: Sie ist gut graviert, lackiert und bedruckt, doch fällt gleich ihr hohes Gewicht auf.

Wir stellen sie nun aufs Gleis und legen eine Fahrspannung an.

Langsam und völlig lautlos setzt sie sich in Bewegung.

Vom Märklin-typischen Motorengeräusch ist nichts zu hören. Nur bei voller Fahrspannung ist es bei gutem Hinhören leicht zu vernehmen. Die Lok fährt dabei deutlich langsamer als viele andere Modelle, erweckt aber nicht den Eindruck, ihrem Vorbild hinterherzuhinken.

Unsere Neugier ist geweckt und nach der Einfahrphase beginnen wir die einzelnen Testdisziplinen.

Insgesamt gelungenes Äußeres

Gehäuse und Fahrwerk machen gleich beim ersten Betrachten von allen Seiten einen guten Eindruck. Vielleicht hätten sich die Achslager an den Drehgestellen noch etwas plastischer gravieren lassen, aber

das erscheint bei diesem Modell eher als Luxusproblem. Alle wichtigen Details sind zu finden und auch gut wiedergegeben.

Die Fenster sind hochglänzend gespritzt und außenbündig sowie ohne erkennbare Spalte eingesetzt. Die seitlichen Aufstellfenster am Führerstand sind zusätzlich durch eine silberfarbene Rahmenprägung vorbildgerecht hervorgehoben. Einzig die Scheibenwischer, die von oben auf die Führerstandsfenster reichen müssten, fehlen beim Modell vollständig.



Auch wenn es die Farbharmonie des Modells nicht stört, so ist der Blick durch die Maschinenraumfenster auf eine silbergraue Fläche wenig vorbildgerecht. Ein geschwärtzter Fahrwerksblock hätte an dieser Stelle räumliche Tiefe vorgetäuscht, wo im Modell leider keine ist.

Die Formensprache des Vorbilds – insbesondere die deutlich steilere Stirn der späten E-Serien - ist gut wiedergegeben, alle Proportionen wurden perfekt getroffen. Auch die vom Modell abgenommenen Maße stimmen überwiegend exakt mit der Vorlage überein. Gut gefällt uns auch die Dachgestaltung.

Maße und Daten zur EMD E8A von Märklin/AZL:

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
• Länge (Fahrzeugkasten)	21.410 mm	97,3 mm	96,8 mm
• Größte Breite	3.239 mm	14,7 mm	14,6 mm
• Höhe über SO	4.450 mm	20,2 mm	20,2 mm
• Gesamtachsstand	n. bek.	---	79,5 mm
• Drehgestellachsstand	n. bek.	---	19,0 mm
• Raddurchmesser	914 mm	4,2 mm	4,5 mm
• Dienstgewicht	143 t	---	53 g
• V_{max}	137 – 188 km/h*		
• Gesamtleistung	1.678 kW / 2.250 hp		
• Hersteller	General Motors Electro-Motive Division		
• Motor	EMD 567B (V12-Zweitakt-Dieselmotor)		
• Baujahre	1949 – 1954		

*abhängig von der Getriebeübersetzung

Hier sind Märklin und AZL aber einige Kompromisse eingegangen, denn bislang wurden alle Modelle beider Hersteller in diesem Bereich einheitlich produziert.

Auf unterschiedliche Vorbildausrüstungen, die sich etwa an den Hörnern oder zusätzlichen Antennen zeigt, wurde hier aus Kostengründen keine Rücksicht genommen. Die beiden Typhone sind aber separat angesetzt und daher freistehend.

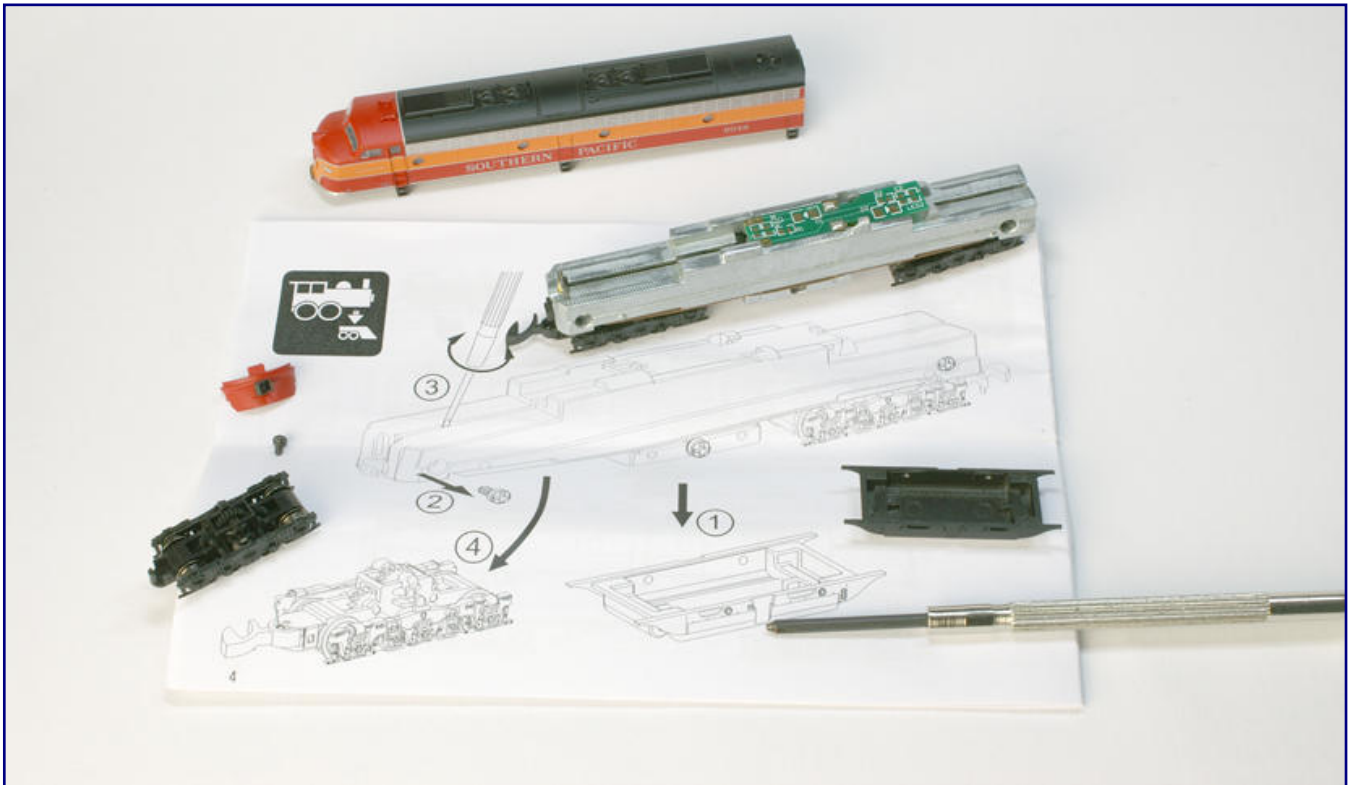
Anders ist dies an der Stirnseite, denn schon bei den drei bisherigen Märklin-Versionen lassen sich die vorbildgerecht abweichenden Ausstattungen der Spitzenlichter gut nachvollziehen.

Ganz ohne Kompromiss ging es aber auch hier nicht: Eine hinterleuchtete Betriebsnummer an den Schrägen der Frontseiten ist nicht vorgesehen und wird allenfalls durch Ausreizen der Drucktechnik angedeutet.

Hinter den vier runden Maschinenraumfenstern, die ein Unterscheidungsmerkmal der E8 und E9 gegenüber den Vorgängerserien sind, hätten wir statt des silberfarbenen Fahrwerksblocks lieber ein „schwarzes Loch“ gesehen, das räumliche Tiefe suggeriert. Für eine angedeutete Führerstandsachbildung fand sich leider kein Platz.

Zu empfehlen ist den Käufern der Wechsel des vorderen Drehgestells gegen ein mitgeliefertes Tauschteil ohne Systemkupplung. Dies ermöglicht das Einsetzen einer Frontblende mit Nachbildung der US-Vorbildkupplung und sorgt für deutlich mehr Vorbildnähe in diesem Bereich. Bei unserem Testmodell ist diese Blende rot lackiert.

Als einziger Kritikpunkt an dieser Stelle bleibt, dass die Kupplungsnachbildung so auf die geschlossene Schürze aufgesetzt ist, dass nicht der Eindruck entsteht, dass Zug- und Stoßausrüstung durch sie durchreichen würden und ihre Kraft auf die Langträger übertragen könnten.



Anhand von Grafiken wird der Tausch des vorderen Drehgestells in der Anleitung dargestellt. Diese überfordert manchen Märklin-Kunden, der mit dem Prozedere traditionell nicht vertraut sein kann. Schritt 1 besteht hier aus dem Abziehen der Tanknachbildung, 2 aus dem Lösen einer Kreuzschlitzschraube am vorderen Teil des Fahrwerksblocks. Anschließend soll der Block mit einem Schlitzschraubendreher aufgespreizt werden (Schritt 3), damit das Drehgestell herausfallen kann (Schritt 4). Leider fehlt für den Erfolg noch ein entscheidender Schritt, der sich aus der Abbildung kaum erkennen lässt.

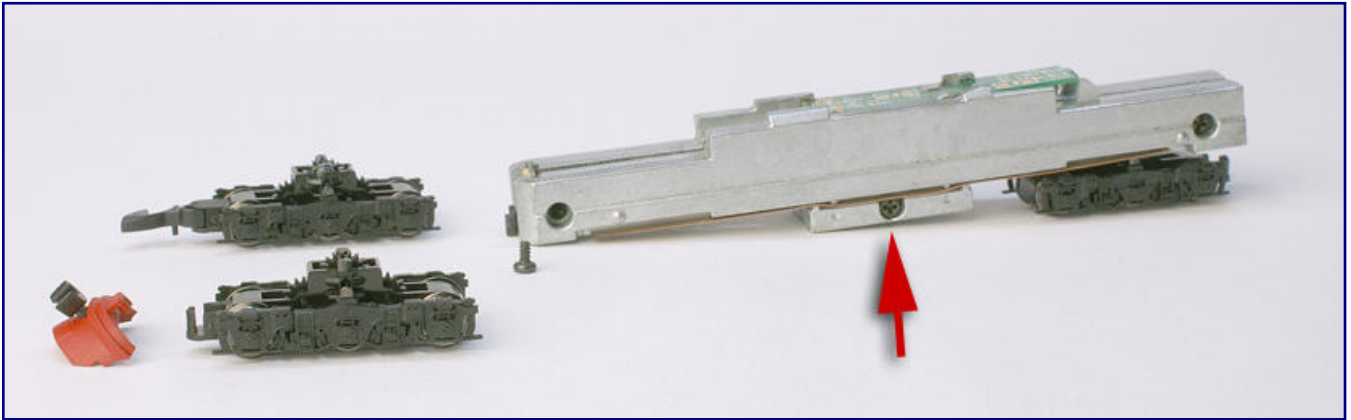
Unzureichend finden wir die Märklin-Anleitung zum Tausch des Drehgestells. Um die Lok in allen vom Hersteller belieferten Märkten absetzen zu können, bedarf es für jede Sprache einer geeigneten Anleitung. Die Göppinger lösen dies stets sehr geschickt durch grafische Darstellungen.

Im Falle dieses Modells, das nicht ansatzweise mit bisherigen Märklin-Konstruktionen vergleichbar ist, reicht die Darstellung der Schritte mit Nummerierung in einem einzigen Bild nicht aus. Am Gussblock sitzen sechs Kreuzschlitzschrauben (je drei pro Längsseite) und es ist nicht sicher erkennbar, dass für den Drehgestelltausch mehr als eine davon zu lösen ist.

Wir planen hierzu für die nächste Ausgabe eine deutlich besser bebilderte Schritt-für-Schritt-Anleitung im Rahmen unserer losen Reihe „Wartung & Pflege“, um AZL-unerfahrenen Käufern hier konkret zu helfen.

Kritisieren müssen wir auch das Herausfallen der heckseitigen Kupplung aus dem Drehgestell beim Testmodell. Ursache ist das zu lose sitzende Abdeckblech, das seinen Halt nur aus Verkanten schöpft,

aber nicht durch Punktschweißen von Führungsstiften gesichert ist. Mit ruhiger Hand lässt das glücklicherweise selbst beheben, ansonsten wäre es ein Fall für die Herstellergarantie.



Damit das drehbar zwischen den Fahrwerksbacken eingeklemmte Drehgestell freigegeben wird, ist auch die mittige Schraube, die sich unter der Tankabdeckung verbirgt, etwas zu lösen. Wenn das Tauschdrehgestell und das Schürzenansteckteil montiert sind, ist in umgekehrter Reihenfolge der Anleitung vorzugehen.

Die insgesamt gute Gestaltung macht auch am rückwärtigen Fahrzeugende nicht Halt, wo wir ebenfalls eine korrekte und richtige Darstellung finden. Die schwarz lackierte Übergangstür deutet die Möglichkeit an, den Maschinenraum einer anhängenden B- oder weiteren A-Einheit zu erreichen.



Auch der Bereich der hinteren Maschinenraumtür ist ohne Abstriche umgesetzt worden. Erfreut stellen wir fest, dass auch Lackierung und druck der Zierlinien sauber um die Ecken herumgeführt wurden.

Zu den weiteren Stärken des Modells gehört wieder die saubere Lackierung in korrekten Farbtönen, die auch durch eine vollständige und ebenso feine Bedruckung ergänzt wird. Beide reichen um die Ecken herum, was sich vorne zwangsläufig, hinten aber wegen der minimalen Linienführung ums Eck nicht selbstverständlich erscheint.

Die im Tampondruckverfahren angebrachten Feinheiten umfassen die Zierlinien, den Schriftzug der Bahngesellschaft, Betriebsnummern und weitere Anschriften.

Einige Logos sind mehrfarbig und äußerst fein aufgetragen worden, was einen wesentlichen Höhepunkt am Modell ausmacht.

Faszinierende Fahreigenschaften

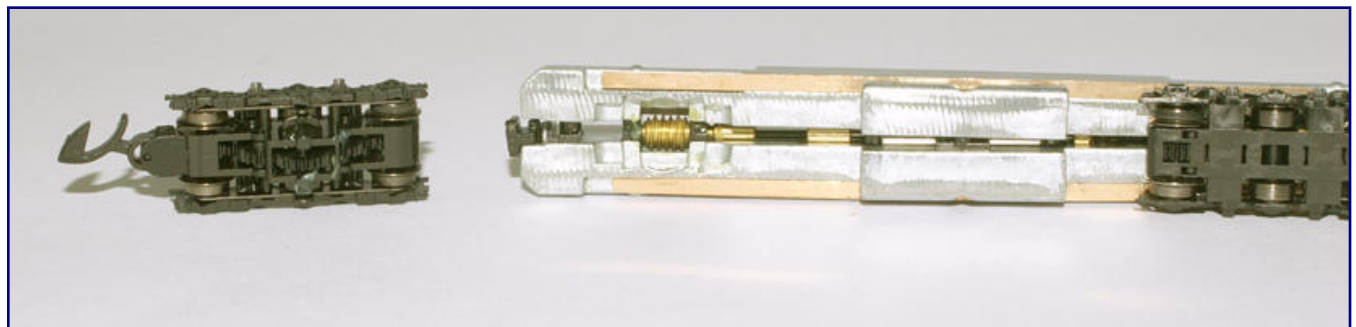
Wie schon eingangs erläutert, verraten die Fahreigenschaften gleich, dass es sich hier nicht um ein gewöhnliches Märklin-Modell handelt.

Deutlich ist hier eine abweichende Konstruktionsphilosophie zu erkennen. Sie entspricht komplett derjenigen von AZL, die wir ausführlicher beschreiben möchten.

Ein mittig gelagerter Glockenankermotor arbeitet auf beiden Seiten über Kunststoff-Kardanwellen und Messing-Schnecken auf die Zahnräder der Drehgestelle. Dort sind jeweils nur die äußeren Achsen angetrieben. Die mittlere ist im Gegensatz zu den jüngeren Märklin-Konstruktionen der V 300 nicht federnd gelagert und besitzt keine Spurkränze, was im Betrieb aber nicht so leicht zu erkennen ist. Eine Schwungmasse haben wir nicht gefunden.



Dieses Bild zeigt neben der Qualität auch mehrfarbiger Drucke (unterhalb der Stirnleuchten) auch einige der feinen Gravuren.



Der von den Rädern abgenommene Fahrstrom wird über die Buntmetallstreifen an den Rändern des Fahrwerksblocks weitergeben. Auch das Antriebskonzept mittels Kunststoff-Kardanwelle zur Schnecke weicht von allen bislang bekannten Märklin-Modellen ab.

Je ein Rad der innen liegenden Achsen besitzt einen Haftreifen und sorgt damit für hohe Zugkraft. Strom wird von allen sechs mittenisolierten Rädern beidseitig über dicke Bleche abgenommen, die die Spitzenlagerungen aufnehmen. Naturgemäß werden die Mittelräder aber nur bedingt ihren Beitrag zur Kontaktsicherheit leisten.

Diese war im Test aber in jeder Fahrsituation, auch bei langsamer Fahrt über Weichen, immer gegeben. Das Modell lässt sich gut und weich steuern, fährt leise und ruhig und hat keinerlei Probleme mit vorbildgerecht langen Zügen. Auch wenn wir die Grenze im Test nicht ermitteln konnten, ließe sie sich durch eine weitere A-Einheit, für die Märklin leider keine alternative Betriebsnummer anbietet, oder eine zusätzliche B-Einheit weiter erhöhen.

Von Märklins bekannter Konstruktionsweise unterscheidet sich auch der Fahrwerksblock des Modells. Nach dem Abnehmen des Gehäuses fällt auf den ersten Blick auf, dass er silberfarben strahlt und nicht geschwärzt ist. Er besteht aus zwei in Längsrichtung getrennten Teilen, die durch Schrauben verbunden werden, die in isolierende Abstandshalter greifen.



Eine mittig aufsitzende Platine kennen wir auch von Märklins Konstruktionen. Kennzeichnend für AZL ist allerdings die einfache Aufrüstbarkeit auf DCC-digital. Der wuchtige Fahrwerksblock sorgt für das hohe Eigengewicht von 53 Gramm, dank dessen die Lok die Kraft des Glockenankermotors gut auf die Schienen zu bringen weiß.

Die kleine, mittig aufsitzende Platine regelt die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung und folgt ebenfalls der AZL-Philosophie einer Vorbereitung für Digitalumrüstung. Entsprechende modular für mehrere Fahrzeuge geeignete Decoderlösungen für den DCC-Betrieb sind in den USA erhältlich.

Die warmweißen LED an der Lokfront leuchten fahrtrichtungsabhängig und sind schon bei etwas weniger als 2 Volt Gleisspannung in voller Intensität sichtbar.

Seidenweich fährt das Modell schon bei 0,3 Volt Trafospannung mit umgerechneter Schrittgeschwindigkeit an, ist bei dieser extremen Schleichfahrt aber noch zu anfällig für minimal unsaubere Stellen. Der Fahrregler sollte also zügig weiter aufgedreht werden.

Trotz des fehlenden Losbrechmoments eines Glockenankermotors erweisen sich 1,9 Volt Gleisspannung als Voraussetzung für die kleinste Dauerfahr Geschwindigkeit von umgerechnet 11,6 km/h. Weichen werden bei sauberem Gleis und guter Lage ab einer anliegenden Spannung von 2,3 Volt in jeder Betriebssituation absolut sicher durchfahren.

Wahrhaft vorbildlich zeigt sich die Stromaufnahme: Bei Trafostellung 100 erreicht sie nur 23 mA, bei Trafostellung 150 schließlich gerade einmal 31 mA. Auch wenn die Lok kein Raser ist und deutlich gemächlicher unterwegs ist als andere Märklin-Modelle mit Fünfpolmotor, so erreicht sie auch die umgerechnete Höchstgeschwindigkeit der schnelleren Vorbildvarianten.

Passendes Rollmaterial für die bereits erschienenen Varianten, wie auch sicher noch folgende, fanden oder finden sich im Programm von Märklin, AZL und Micro-Trains (übernommen von Marsilius Trains). Konzipiert waren die Lokomotiven für den schnellen Reisezugverkehr und sollten daher auch im Modell entsprechend eingesetzt werden.

Ihre letzten Dienstjahre durften die überlebenden Fahrzeuge nicht mehr so wählerisch sein, nachdem der Reisezugverkehr in den USA nahezu völlig untergegangen ist.

Zusammenfassung

Märklin und AZL haben eine wichtige und bekannte Lokomotive für ihre erste gemeinsame Umsetzung ausgewählt, die sowohl zu den früheren Stromlinienwagen Märklins als auch den schweren Reisezugwagen von AZL passt.



Die EMD E8 und E9 haben die schweren Schnellzugdampflokomotiven GS-3 und GS-4 schnell aus dem Dienst gedrängt. Hier ist die E9A mit der Betriebsnummer 6049 vor deren früherer Zugleistung des Southern Pacific Coast Daylight in Salinas Valley River in Kalifornien unterwegs. Das harte Sonnenlicht sorgt für kräftige Schlagschatten, während hier ein Gewitter aufzieht. Foto: Karl Sinn

Besonders im Programm von AZL fanden und finden sich weitere Zeitgenossen wie die Challenger, der Big Boy oder die gerade erstausgelieferte F3/F7 zur korrekten Darstellung einer US-Bahn der fünfziger und sechziger Jahre. Schwieriger wird es da bei Märklin, denn sowohl deren Dampflokomotiven als auch die betagte F7 fallen mit ihren deutlich sichtbaren Kompromissen erheblich gegen diese Neuheit ab. Wünschenswert wäre daher eine weitere Modernisierung des US-Programms der Göppinger.

Die durchdachte und gelungene Konstruktion mit hervorragenden Fahr- und Traktionseigenschaften verdient großes Lob. Dasselbe gilt für die tadellose Lackierung und Bedruckung. Die wenigen Kompromisse bei der Gehäusegestaltung können als wirtschaftlich erforderlich akzeptiert werden, zumal mit den Lampen an der Lokfront die wesentlichsten Unterschiede in der Form berücksichtigt wurden.

Insgesamt handelt es sich um rundum gelungene Miniaturen mit Eignung für vorbildgerechte Zugkompositionen. Wir würdigen das mit einer Nominierung der getesten Ausführung als EDM E9A der Southern Pacific (88628) für die Neuerscheinungen des Jahres 2015 in der Kategorie Lokomotiven.

Herstellerseiten zu den Modellen:
<http://www.maerklin.de>
<http://www.americanzline.com>

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

***Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen***

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

***26.04.2015, 14.05.2015, 31.05.2015, 21.06.2015,
12.07.2015, 02.08.2015, 30.08.2015, 20.09.2015,
11.10.2015, 25.10.2015***

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

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.de

Stromlinienzug Pioneer Zephyr Eine glänzende Erscheinung

Martin Arnold schwärmte schon vor vielen Jahren vom amerikanischen Versuchstriebwagen des Pioneer Zephyr mit der Betriebsnummer 9900. Dem vollständigen Eigenbau folgten noch viele Anpassungen und Modernisierungen, darunter die Digitalisierung seines Triebzugs. Bei unserem Umbauwettbewerb belegte der Regensburger mit seinem gut gerüsteten Modell den 2. Platz. Heute stellen wir sein Werk ausführlich vor.

Oft sind es die Exoten und Einzelgänger des Vorbilds, die im Modell ihren besonderen Reiz versprühen. Das gilt auch für den Stromlinien-Dieseltriebzug Pioneer Zephyr 9900 der Chicago, Burlington & Quincy Railroad (CB&Q), der 1934 vorgestellt gleich durch einen Rekord auf sich aufmerksam machte. Dieser Zug in seiner dreiteiligen Ursprungszusammenstellung war die Vorlage für einen Eigenbau unseres Lesers Martin Arnold.



Der von der Budd Company konstruierte Pioneer Zephyr 9900, hier aufgenommen am 20. Juli 1935, bildete in seiner Ursprungsausführung die Vorlage für den silberfarbenen glänzenden Triebzugeigenbau unseres Lesers Martin Arnold. Werksfoto: Edward Budd Company, Philadelphia

Die Geschichte des von Budd entwickelten Zuges begann 1930 mit dem Kauf des Motorenbauers Winton und der Electro-Motive Co. durch General Motors (siehe auch vorheriger Artikel). Die Entwicklung eines für den Bahnbetrieb tauglichen Dieselmotors bildete die Grundlage für den aus

punktverschweißten und glänzenden Edelstahlblechen hergestellten Stromlinienzug (Länge: 59.741 mm).

Doch EMD stellte nur mit vielen Bedenken einen der Versuchsantriebe des Zweitaktmotors vom Typ 201E mit 448 kW / 609 PS Leistung zur Verfügung. Über einen Generator lieferte er den Fahrstrom für zwei Tatzlagermotoren im führenden Drehgestell.

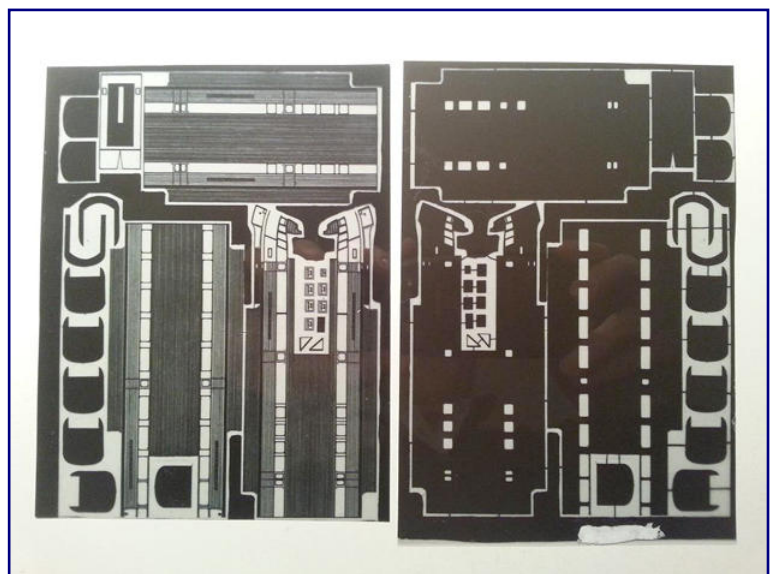


Das Modell aus ähnlich fotografiertem Perspektive beweist, wie gut der Nachbau des Gliedertriebzugs gelungen ist. In den 25 Jahren seit seiner Fertigstellung wurden fortlaufend einige Merkmale verbessert.

Doch wie von GM offenbar befürchtet, rettete nur der Einsatz der mitfahrenden Techniker an der von Störungen geplagten, elektrischen Anlage die aufmerksam verfolgte Jungfernfahrt.

Der nach dem griechischen Gott des Westwindes Zephyr benannte Gliedertriebzug absolvierte die 1.624 km lange Strecke von Denver nach Chicago ab dem 26. Mai 1934 in nur wenig mehr als 13 Stunden, was eine Halbierung der bisherigen Reisezeit bedeutete.

Daraus ergab sich eine Reisegeschwindigkeit von rund 125 km/h - bei Spitzengeschwindigkeiten von 181 km/h – knapp unterhalb der damaligen Rekordmarke für Landfahrzeuge.



Die Filme für die Ätzteile existieren heute noch. Der Zug wäre also noch reproduzierbar.

Mit der gelungenen Werbeaktion im Nacken wurde fortan behauptet, dieser Erfolg sei nur durch die Dieseltraktion möglich gewesen. Tatsächlich war es aber die innovative Art des Herangehens an den

Langstreckenverkehr, den andere Bahngesellschaften auch mit Dampfzügen erreichten. Zu den die Reisezeiten verkürzenden Ideen zählte etwa das Einsammeln von Postsäcken mittels Fanghaken während der Fahrt.



Bei seinem Erscheinen wirkte der Zug mit der stromlinienförmigen Front futuristisch. Kommerziell eingesetzt wurde er bis 1960.

neben dem Aussichtsabteil (1. Klasse) am Ende auch die Fahrgasttoilette und ein Großraumabteil (2. Klasse) beherbergte.

Neue Komfortmerkmale waren die Klimaanlage, verstellbare Sitzlehnen, Radioempfang im Zug und ein Grill-Büffet. Lieber geschwiegen wurde hingegen über die Fahreigenschaften des Leichtgewichts, dessen Laufruhe an die bis dato schweren Reisezugwagen nicht heranreichen konnte. So lässt sich die Geschichte vielleicht als steiler, kometenhafter Aufstieg mit schnellem Fall zusammenfassen.

Martin Arnolds Modellumsetzung

Die Ätzvorlagen für den Eigenbau unseres Lesers aus Regensburg entstanden ausschließlich nach Bildern, denn Zeichnungen waren vor fast 25 Jahren nicht zu erhalten. Diese Vorlagen wurden noch mit einem Nadeldrucker erstellt.

Die Filme hat Martin Arnold mit einem Fotokopierer hergestellt und sie existieren immer noch. Sein Zug jedoch wurde im Laufe der Jahre immer wieder „modernisiert“. Zu diesen Anpassungen gehört die Ausstattung der Miniatur mit einem Geräuschdecoder, mit dem das Modell heute digital unterwegs ist.

Wie beim großen Vorbild ruhen die Wagen an den Übergängen auf Jakobsdreh-

Bis 1960 wurde der futuristisch wirkende Zug kommerziell eingesetzt, konnte aber angesichts von nur 72 Sitzplätzen keine Fahrgastzuwächse generieren.

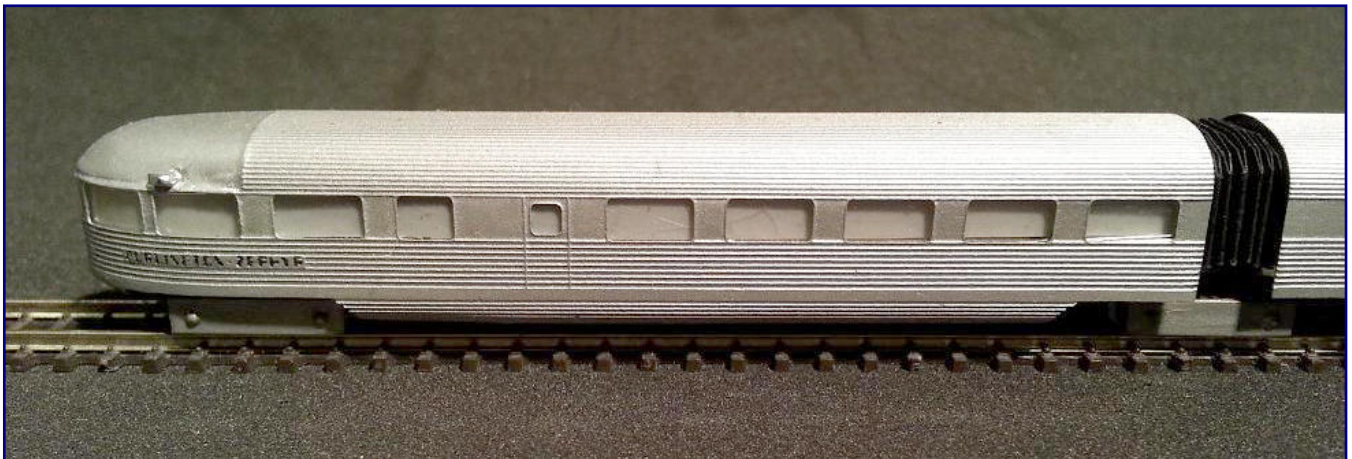
Im regulären Reiseverkehr lief der Zug später um einen zusätzlichen Mittelwagen verstärkt, was das Grundproblem aber auch nicht zu lösen vermochte. So wurde das Triebwagenkonzept in den USA bald schon wieder aufgegeben.

Ursprünglich bestand der erstgebauete Zug – die Folgebauarten waren deutlich schwerer – aus dem Triebkopf mit Personaltoiletten und Postabteil, einem Mittelwagen mit Gepäckabteil, Küche und kleinem Großraum (2. Klasse) sowie dem Kanzelwagen (Observation Car), der



Blick ins Innenleben mit dem selbstgefrästen Fahrwerksblock und Geräuschdecoder.

gestellen. Ebenfalls dem Vorbild folgend ist der Antrieb umgesetzt: Hier arbeitet ein Faulhaber-Motor auf das vordere Drehgestell, in dem zwei Räder mit Haftreifen ausgestattet sind.



Das Vorbild war bei seiner Auslieferung dreiteilig, die einzelnen Glieder ruhten während der gesamten Dienstzeit auf Jakobsdrehgestellen und waren durch Faltenbälge miteinander verbunden. Im Mittelwagen (Bild oben) waren Gepäckabteil, Küche und ein kleiner Großraum untergebracht, im Kanzelwagen (Observation Car; Bild unten) am Zugende das Aussichtsabteil 1. Klasse, ein 2.-Klasse-Großraum und eine Fahrgasttoilette. Im Betriebsdienst lief der Gliedertriebzug später mit einem weiteren Mittelwagen, um seine Kapazitäten etwas zu steigern.

Der Motorblock ist selbstgefräst, für ruhige und ausgeglichene Fahreigenschaften sorgt die Schwungmasse am Motor. Für sicheren Kontakt sorgt eine Stromaufnahme von allen Drehgestellen. In ihnen sind die von Märklin stammenden Räder gelagert

Vielleicht einzigartig ist die konsequente Umsetzung des Äußeren dieses Zuges: Es besteht aus 0,3 mm dünnen Messingblechen, die in Ätztechnik bearbeitet wurden. Damit sie Glanz und Farbe des Vorbilds wiedergeben können, erhielten sie einen silberfarbenen Überzug mit Einbrennlack. Die Faltenbälge stammen hingegen aus Papier.

Die Beschriftungen sind farbig ausgelegt und ebenfalls in Ätztechnik entstanden. Auch eine Innenbeleuchtung mit weißen Leuchtdioden weist der Zug auf, die Scheiben sind innen aber matt hinterlegt und verhindern dadurch den Einblick des Betrachters.

Der große Frontscheinwerfer sollte den anderen Verkehrsteilnehmern trotz fehlender Rauchfahne das Nahen eines schnellen Zuges signalisieren. Im Modell ist er dank LED ebenso wie das Schlusslicht am Aussichtswagen funktionsfähig.



Betriebsdienst auf der Anlage von Martin Arnold: Der schnelle und außergewöhnliche Zug mit der Betriebsnummer 9900 ist unterwegs als Burlington Zephyr.

Mit diesen Merkmalen wird auch Martin Arnolds Eigenbau zur Sensation, die dem Vorbild in keiner Weise nachsteht. Für viele Zetties mit US-Leidenschaft dürfte er wohl ein großes Wunschmodell darstellen, das weit oben steht. Und so hat sein Pioneer Zephyr völlig zu Recht auch unsere Juroren überzeugt: Der 2. Platz gebührt Erbauer und Modell damit zweifelsfrei.

Alle nicht gekennzeichneten Fotos: Martin Arnold

Nach dem Vorbild von Bernhard Stein

Hirschsprung in Recklinghausen

Bernhard Stein, zu seinen Leb- und Schaffenszeiten als weltbesten Anlagenbauer gerühmt, schuf 1983 im Auftrag Märklins eine Messeanlage nach dem Vorbild des Bahnhofs Hirschsprung im Höllental. Michael Kirsch aus Recklinghausen gefiel sie so gut, dass sie zur Vorlage einer eigenen Umsetzung wurde – wie es sich gehört natürlich ebenfalls im Maßstab 1:220.

Was waren das doch für schöne Anlagen! Anfang der achtziger Jahre machte ein bis dato unbekannter Modellbauer mit einzigartigen Anlagen auf sich aufmerksam, die eindrucksvoll belegten, wo die Vorzüge von Märklins Mini-Club liegen. War der Marktführer zunächst noch darauf bedacht, den Urheber geheim zu halten, sprach sich sehr schnell herum, wer dafür verantwortlich zeichnete.



Trotz kleinerer Unterschiede zur Vorlage werden viele Zetties diese Anlage wiedererkennen: Michael Kirsch hat das einstige Messeexponat „Hirschsprung“ von Bernhard Stein nachgebaut. Fahrregler und Schaltpulte ruhen in einer Schublade am linken, vorderen Anlagenrand. Der Holzrahmen erhielt eine Lackierung in neutralem Grau und fügt sich dadurch neutral ins Wohnumfeld ein.

Bernhard Stein baute für Märklin zwei große Messeanlagen, die in Nürnberg gezeigt wurden und große Beachtung auch in der Fachpresse fanden, die der Spurweite Z damals noch sehr skeptisch gegenüberstand. Die Geislinger Steige (1981) nahe der Haustür des Märklin-Werkes Göppingen und die Loreley (1982) brachten damals wohl jeden zum Staunen und Schwärmen.



Aufnahme vom Bau der Anlage: Gut zu sehen ist die ebenfalls an Bernhard Stein angelehnte Bauweise eines mit Fliegendrahtgewebe überzogenen Spantengerüsts, auf das Gips direkt aufgetragen und geformt wird. Foto: Michael Kirsch

Es folgten weitere Aufträge, zunächst vor allem von Faller, bald aber auch von anderen Auftraggebern – darunter auch viele gut betuchte Privatleute.

Märklin indes wollte auch 1983 eine Bernhard-Stein-Anlage auf der Spielwarenmesse zeigen.

Dieses Mal aber sollte sie deutlich kleiner ausfallen, um den Kunden zu zeigen, dass Modellbau auf diesem Niveau auch mit einer heimgärtlichen Anlage möglich ist.

Besonders geeignet dafür erschien das neue Flexgleis, mit dem die Mini-Club nun bereichert wurde.

Der aus dem Schwarzwald stammende Bernhard Stein wählte für dieses Projekt den Bahnhof Hirsch-

sprung als Vorlage, an dem er sich gut auskannte und der ihn auch landschaftlich besonders reizte.

Auch bei Michael Kirsch hat das nachhaltig gewirkt, denn als diese Anlage längst vergessen schien, baute er sie nach dem Vorbild Steins daheim in Recklinghausen nach. Auch wenn sie inzwischen längst verkauft ist und Platz für Neues schaffen musste, so bleiben doch schöne Erinnerungen an ein Werk, die er gern mit unseren Lesern teilen möchte.

Und erst heute lässt sich auf das typische Rollmaterial zurückgreifen, das für den Schwarzwald so prägend und einmalig ist.

Das ist fast schon wie eine Gnade der späten Geburt. 1983 war an die Höllentallok der Baureihe 85 noch nicht mal zu denken.

Auch die V 200⁰ oder die Versuchsllok ML 2200 CC von Krauss-Maffei, die ihre ersten Gehversuche ebenfalls im Schwarzwald unternahm, gab es damals noch nicht.

Zu ergänzen ist hier aber, dass beide Baureihen auf der Schwarzwaldbahn verkehrten und auf der Modellbahn hier ein wenig künstlerische Freiheit genießen.



Die Baureihe 85 wurde speziell für das Profil der Höllentalbahn gebaut und sorgte für die Ablösung des Zahnradbetriebs auf Teilstrecken. Das Märklin-Modell leistet trotz erfolgter Elektrifizierung noch Dienst als Nachschublokomotive.

Später prägten die von der DR angemieteten 143 das Bild der Nahverkehrszüge, während einst nur die steilstreckentaugliche Baureihe 139 im Angebot für den Wendezugverkehr stand. So wird die

Attraktivität dieser Anlage durch das passende Rollmaterial noch zusätzlich gefördert. Um dies richtig einordnen zu können, möchten wir uns zunächst kurz dem Vorbild widmen.



Auf dieser Aufnahme wiederzuerkennen ist der Gleisplan Bernhard Steins, der unverändert übernommen wurde. Zwei wesentliche Unterschiede in der Gestaltung sind aber auszumachen: Vorne führt die Straße über einen Bahnübergang statt einer Brücke zur Zufahrt des Bahnhofs und hinten verschwindet die Strecke direkt in einem Tunnel – auf die Felsnase von Vorbild und Vorlage wurde verzichtet.

Der Bahnhof Hirschsprung liegt im Höllental, das die Grenze zwischen dem südlichen und mittleren Teil des Schwarzwalds bildet. An der engsten Stelle, der Höllentalschlucht, hat sich der Sage nach einst ein prächtiger Hirsch mit einem gewaltigen Sprung auf die gegenüberliegenden Felsen vor seinen Jägern gerettet. Der nahe gelegene Bahnhof wurde danach benannt.



Durchquert wird das enge Tal neben der Bundesstraße nach Titisee auch durch eine Eisenbahnlinie - die Höllentalbahn - von Freiburg im Breisgau nach Donaueschingen.

Diese Steilstrecke ist nicht nur Modellbahnern bekannt, denn sie stellte viele Herausforderungen an ihre Erbauer.

Bild links:

Wenn die schöne Landschaft den Fahrer ablenkt, ist es schnell geschehen. Dieser Käfer-Fahrer ist mit seinem wohl gehüteten Vehikel von der Straße abgekommen. Zum Glück ist niemand zu Schaden gekommen.



Alltag auf der Höllentalbahn: Im Bahnhof Hirschsprung treffen sich eine V 200⁰, die mit ihrem Nahverkehrszug wartet, während eine leistungsstärkere V 200¹ mit einem Güterzug aus der Gegenrichtung kommend an ihr vorbeifährt (Bild oben). Wenige Minuten später folgt die ML 2200 CC der Krauss-Maffei AG (Bild unten), die im Regelbetrieb erprobt wird.

Einst gab es dort viele Zahnradabschnitte, erst 1933 konnte die Reichsbahn auf Adhäsionsbetrieb umstellen. Sie verdankte dies der Baureihe 85, die schwerste Tenderlok des Einheitslokomotivprogramms, die speziell für diese Strecke entwickelt und in zehn Exemplaren beschafft worden war. Als Höllentallok ist sie in die Geschichte eingegangen.

Bereits 1936 erfolgte die Elektrifizierung, versuchsweise aber mit 20 kV Fahrdratspannung und einer Frequenz von 50 Hz. Diese Besonderheit sorgte für große Aufmerksamkeit und hatte auch zur Folge, dass hier stets nur besonders vorgesehene und ausgerüstete Lokomotiven verkehren konnten.

Damit dürfte hinreichend skizziert sein, warum diese Bahnstrecke neben der ansprechenden Topographie und wunderschönen Landschaft noch ganz besondere Reize verspricht. Und so ist es nicht verwunderlich, dass auch Michael Kirsch bei dieser Herausforderung landete. Zur Verfügung standen wie bei Bernhard Stein ungefähr 1,80 x 0,80 m an Fläche.



Für den geplanten Einsatz der Baureihe 601 im Reisebüro-Sonderverkehr schickt die Bundesbahn einen der Triebzüge in den Schwarzwald. Herausgefunden werden soll, ob sich dieses Fahrzeug auch auf den steilen Strecken einsetzen lässt.

Unterzubringen war auf dieser Grundfläche ein einfaches Oval mit Ausweichmöglichkeit im unter dem Berghang versteckten Schattenbahnhof. Der Bahnhof Hirschsprung selbst besteht aus vier Gleisen, davon endet eines am Prellbock. Alle drei Durchfahrtsgleise stehen beiden Fahrtrichtungen zur Verfügung.

Historisch hatte der Bahnhof an der eingleisigen Strecke eine betriebliche Funktion zum Umspannen der Lokomotiven, um den nahen Steigungsabschnitt bewältigen zu können. Die steil aufragenden Bergwände und mit ihnen der geringe Platz, um Straßen und Bahn unterzubringen, sollte auch im Modell glaubhaft umgesetzt werden, um die Spannung des Vorbilds einzufangen.

Ganz so einfach ist das nicht, denn der Betrachter schaut ja nicht von einem Berg ins Tal hinein, sondern findet sich quasi mittendrin – mit dem Rücken zur eng hinter ihm gedrängten nächsten Felswand. Es galt daher, den kleinen Landschaftsausschnitt durchdacht zu gestalten, damit hier nichts verloren geht.

Wegen der Gebirgsstruktur empfahl sich für diese Anlage nur die Spantenbauweise, die auch bei Bernhard Stein zur Anwendung kam. Einziger nennenswerter Unterschied zur Vorlage ist, dass Michael

Kirsch auf die markante Felsnase mit kurzem Tunnel hinter der Nordausfahrt von Hirschsprung (linke Anlagenseite) verzichtet hat.



Wie der Vorlagengeber musste auch Michael Kirsch im rechten Anlagenteil einen Tunnel erfinden, um die Strecke nach hinten in den Schattenbahnhof führen zu können. Die Baureihe 601, früherer Paradezug der DB, legt sich hier elegant in die Kurve und überfährt den unbeschränkten Bahnübergang, dessen Straße hinter einer Linkskurve zum Bahnhof Hirschsprung führt.

Stattdessen geht es hier gleich in einen langen Tunnelabschnitt, der die Kurvenfahrt in den Schattenbahnhof dafür aber auch perfekt tarnt. Auf der rechten Seite musste sich der Erbauer, wie schon sein Vorlagengeber, einen Tunnel „erfinden“, denn auf der anderen Seite des Bahnhofs geht es beim Vorbild durchs Tal und nicht durch eine tiefschwarze Röhre.

Nachdem Spanten und Trassen standen, gab ein Fliegendrahtüberzug der Landschaft ihre Konturen. Endgültige Fakten schafften später Gips und Gestaltungsmaterial sowie Bäume verschiedener Hersteller.

Auch bei den Bahnhofsgebäuden ging Michael Kirsch denselben Weg wie einst Bernhard Stein: Er verzichtete auf exakte Eigenbauten von Bahnhofsgebäude, Bahnvorsteherdiensthaus und Güterschuppen und griff stattdessen auf das bewährte Programm von Kibri zurück.

Identisch sind der aus einem Polystyrol-Bausatz stammende Bahnhof „Chateau d’Oex“ (Art.-Nr. 36703) und der Überladekran (36698) am Abstellgleis. Beim Güterschuppen wählte er mit einem einst von Märklin angebotenen Bausatz (Art.-Nr. 8971) jedoch ein kleineres Gebäude als die Kibri-Vorlage.

Die Enge des Vorbilds zeigt sich auch im Modell bei der Zufahrt zum Bahnhof, denn die Straße reicht nicht ganz bis zum Gebäude. Die Fahrgäste müssen die letzten Meter zu Fuß über einen schmalen Weg zurücklegen.

Die entlang der Bahntrasse verlaufende Bundesstraße musste sich hingegen nicht einschränken und dennoch hat es ein Autofahrer geschafft, sein Fahrzeug an der Nordseite des Bahnhofs gegen die

Leitplanke zu setzen. Als ländliches Idyll bietet diese Anlage nur wenige Möglichkeiten zur Ausgestaltung mit Figuren, denn große Menschenmassen würden nicht zu ihr passen.

So sind es kleine Hingucker wie der Unfall, die neben dem eher spärlichen LKW- und PKW-Verkehr auf der Landstraße oder ein paar Wanderern für Hingucker sorgen. Ansonsten wirkt die Landschaft, die von saftigen Wiesen, Nadelbäumen und vielen, schroffen Felsen geprägt wird.



Auch mit modernen Fahrzeugen wirkt die Anlage glaubhaft: Eine Baureihe 185 der Deutschen Bahn AG durchfährt mit einem gemischten Güterzug den Bahnhof Hirschsprung.

Gespür für die richtigen Farben und ihrer Verarbeitung hat Michael Kirsch zweifelsfrei bewiesen und auch die Felsformen wirken glaubhaft. Wer den Vergleich mit Vorbildaufnahmen sucht, der wird nur die Vegetation etwas spärlich finden.

Wo in der Realität dichte Nadelwälder vorherrschen, finden sich (sicher aus Kostengründen) im Modell ansprechend gestaltete Baumgruppen. Aber auch das gehörte zur Vorlage von Bernhard Stein, denn der „Meister“ hatte es genauso vorgemacht. Und in Recklinghausen ging es zu allererst darum, dem Modell ein würdiges Denkmal zu setzen.

Das zeigte sich ja auch schon bei der Auswahl der Gebäude, die ebenfalls nur stimmig und im Baustil glaubhaft erscheinen, nicht aber den echten Bahnhof bis ins kleinste Detail nachempfinden sollten. Und so ist der stimmige Schwung des mit Flexgleisen gestalteten Gleisbilds viel wichtiger gewesen.

Ansonsten hätte Michael Kirsch auch nicht die praktischen und deutlich filigraner wirkenden Lichtsignale von Märklin bzw. Viessmann gewählt. Der Altmeister hatte hier deutlich weniger Auswahl und musste auf die erste Formsignalgeneration (Märklin 8940) zurückgreifen. Beiden gemein ist jedoch die Platzierung der Signale, denn nicht überall konnte der Regelstandort rechts vom Gleis eingehalten werden.

Aber auch das entspricht absolut dem großen Vorbild, dem sich beide trotz einer kaum wahrnehmbaren Längenverkürzung beide wohl gleichermaßen verpflichtet fühlten. Aber hier sprechen wohl Bilder mehr als tausend Worte...

Herstellerseiten zum verwendeten Material:
<http://www.heki-kittler.de>
<http://www.kibri.de>
<http://www.maerklin.de>
<http://www.noch.de>

Die Glanzzeit der DB im Film **Die Bahn im Umbruch**

Immer noch ist die Epoche III der Favorit unter den Modellbahnern gleich welcher Spurweite. In diese Zeit des Vorbilds entführt ein neues EK-Video den Zuschauer mit überwiegend farbigen Originalaufnahmen. Sie lassen ein ganzes Jahrzehnt Revue passieren und liefern mit tollen Bildern viele Anregungen zur Wiedergabe auf der Modellbahn.

CFT Video
Die DB in den 60er Jahren
Zwischen Dampfbetrieb und moderner Traktion

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2015

DVD deutsch (Typ DVD-9)
Filmformat 16:9
Dolby-Digital 2.0
ca. 58 Minuten Farbfilm

Best.-Nr. 8358
Preis 19,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Das deutsche Wirtschaftswunder hat Deutschland von einem Trümmerhaufen zu einer Wirtschaftsmacht gewandelt. Für lange Zeit kennt die wirtschaftliche Entwicklung nur eine Richtung: Wachstum. Erforderliche Arbeitskräfte sind auf Jahre knapp, Deutschland ist auf Gastarbeiter angewiesen.

Auch bei der immer noch jungen Bundesbahn hinterlässt diese turbulente Entwicklung ihre Spuren. Unverändert bestimmen über 10.000 Dampflokomotiven in vielen Teilen der Republik das Bild, doch die DB treibt den Strukturwandel energisch voran und stellt in großer Zahl Diesel- vor allem aber Elektrolokomotiven in Dienst.

Es ist eine Zeit des Umbruchs, die mit Lokomotiven aller drei Traktionsarten, Neu- und Altbaumaschinen nicht spannender sein könnte. Im EK-Film „Die DB in den 60er Jahren“ wird diese Zeit nicht nur wieder lebendig, er fasst das Jahrzehnt weitgehend chronologisch und durchaus repräsentativ in Bezug auf die Schienenwelt im Westen zusammen.

Stark geprägt ist der Film vom Selbstverständnis der Bundesbahn, was an vielen Werbefilmmitschnitten deutlich wird. Eben das gehört halt auch in jene Zeit, die hier portraitiert wird.

Und obwohl viele Eisenbahnfreunde sich damals noch ausschließlich den Dampflokomotiven zuwandten und die immer stärker in Erscheinung tretenden, modernen Fahrzeuge eher als „Landplagen“ betrachteten, wartet der Eisenbahn-Kurier mit überraschend viel Original-Filmmaterial moderner Fahrzeuge auf.

So gibt es ein Wiedersehen mit der V 60, V 100, V 160, V 200 oder der V 200¹. Den Anfang macht die V-200-Familie auf der Schwarzwaldbahn Anfang der Sechziger. Auf landschaftlich eindrucksvollen



Strecken sind die schweren Diesellokomotiven allein und in Doppeltraktion zu erleben. Aufnahmen aus dem Führerstand bereichern das wertvolle Material zusätzlich.

Die elektrische Traktion wird vor allem von den verschiedenen Lokomotiven der E-10-Familie geprägt. Den Anfang macht die Urahnin in Serienausführung selbst bei einer Fahrt von Frankfurt (Main) durchs Rheintal nach Köln, bevor es wieder mit der V 200⁰ weiter ins Ruhrgebiet und nach Frankfurt geht. Auch hier gibt es wieder Führerstandsufnahmen zu sehen.

In Hamburg übernimmt dann ein VT 11⁵ als TEE „Helvetica“ die Fahrt mit dem Zuschauer in Richtung Zürich. Hier sind die Bilder angereichert durch einmalige Aufnahmen aus dem Fahrgastbereich mit der Bar, aber eben auch dem hochgelegenen Führerstand.

Der Norden bestimmt einen wesentlichen Teil des Films, denn es erfolgen Beiträge zur V 200¹ auf der 1963 neu eröffneten Vogelfluglinie in Puttgarden (Rangieren von DSB-Kurswagen und Fahrt nach Lübeck sowie weiter nach Hamburg) und Einblendungen zu den Baureihen 01, 03, 01¹⁰, 78 und 82 im Großraum Hamburg sowie Bremen – die ehemalige preußische T 18 sogar schiebend im Wendezugbetrieb.

Vor allem die frühen Aufnahmen der sechziger Jahre lagen nur als Schwarz-Weiß-Filme vor, doch besticht deren gute Wiedergabequalität, die den Farbaufnahmen aus der gleichen Zeit durchaus überlegen scheinen. In Summe handelt es sich auch hier wieder um einen erstklassigen Beitrag des EK-Verlags.

Einzig Baden-Württemberg und Bayern sehen wir etwas unterrepräsentiert und mit ihnen vor allem die damals noch stark vertretenen Altbau-Elektrolokomotiven und –Triebzüge. Stattdessen spiegeln Werbefilme zu elektrischen Streckeneröffnungen, Jubiläen mit kleinen Leistungsvorführungen von Güterwagen und Ausstellung der V 160 „Lollo“ sowie ein Rückblick auf erste Versuchsfahrten mit Tempo 200 die Aufbruchstimmung jener Zeit.

Stolz stellte die Bundesbahn zur Mitte des Jahrzehnts mit der E 03 ihre erste Schnellfahrlok vor, nachdem sie kurz zuvor mit dem neuen Rheingold Komfortmaßstäbe gesetzt hatte. Chronologisch wie auch inhaltlich gut strukturiert, vermögen es die Produzenten, ein ganzes Jahrzehnt sehr gut wiederzugeben. Das sorgt dafür, dass der Käufer der DVD ein gutes Zeitgefühl bekommt.

Wer sich dieser Zeit auf seiner Modellbahnanlage widmet, braucht schließlich mehr als nur passendes Rollmaterial. Auch die Atmosphäre und viele weitere Eindrücke müssen stimmen, damit der Betrachter ein Gefühl von Authentizität bekommt. Ein gut gemachter Film weiß das bestens zu vermitteln.

Doch auch beim Wagenmaterial saugt der Zuschauer vieles auf, was ihm bei der Zugbildung im Kleinen zu Gute kommen wird: Das Nebeneinander von Altbauwagen, die Ausmusterung von Wagen mit Holzaufbauten wie auch der Ersatz durch Mitteleinstiegswagen, Silberlinge und Umbauwagen lassen sich hier gut einordnen. Die Fernzüge sind in dieser Zeit längst schon von Neubauwagen bestimmt.

Und doch hat dieser Film noch vieles mehr zu bieten, das wir an dieser Stelle gar nicht abschließend aufzählen können: Nebenbahnsterben, Bau und Unterhaltung von Schienenfahrzeugen oder harter Winterbetrieb sind nur einige wichtige Punkte. Auch hier gibt es ein Wiedersehen mit vielen Modellen, die auch aus der Spur Z bestens bekannt sind.

Ausdrücklich erwähnenswert ist noch ein Bundesbahn-Werbefilm, in dem 01 147 – Vorbild für das aktuelle Märklin-Modell 88011 – die Hauptrolle spielt. Diese Aufnahmen zeigen sie im Bw beim Abschmieren, Wasserfassen und Bekohlen, auf der Drehscheibe und auf der Strecke. Für Zetties sind diese Sequenzen natürlich ganz besondere Appetithappen.

Den Abschluss des Films und des behandelten Jahrzehnts bildet die Umstellung auf Computernummern, dargestellt anhand der Baureihen 023 und 012 auf der Emslandstrecke. Ein kurzer Blick auf das Frankenland um Hof mit der Baureihe 50 vor dreiachsigen Umbauwagen leitet thematisch schon auf das nächste Jahrzehnt über.

Wir sind gespannt, was uns in diesem möglichen Folgeteil erwartet. Bis dahin lautet unser Fazit dieses kontrastreichen Geschichtsbeitrags: absolut sehenswert!

Verlagsseiten und Bezugsmöglichkeit:

<http://www.ekshop.de>

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

Modell **Vorbild** **Gestaltung** **Technik** → **Literatur** **Impressionen**

Ein deutsches Dampflokklexikon

Schön, aber nicht durchweg neu

Transpress hat mit seiner Reihe Typenkompass eine erfolgreiche Buchreihe am Markt, deren Titel längst nicht nur die Welt der Eisenbahn katalogisieren. Auch deutsche Dampflokomotiven sind in mehreren Bänden verteilt bereits zu einem großen Teil darin zu finden. Etwas überrascht hat uns daher dieses Buch im Großformat, das doch offenbar dasselbe Ziel verfolgt – oder doch nicht?

Thomas Estler
Deutsche Dampfloks
Das Beste aus 175 Jahren Dampflokbau

Transpress Verlag
Stuttgart 2014

Gebundenes Buch
Format 24,0 x 30,5 cm
192 Seiten mit 215 S/W- und 115 Farbbildern

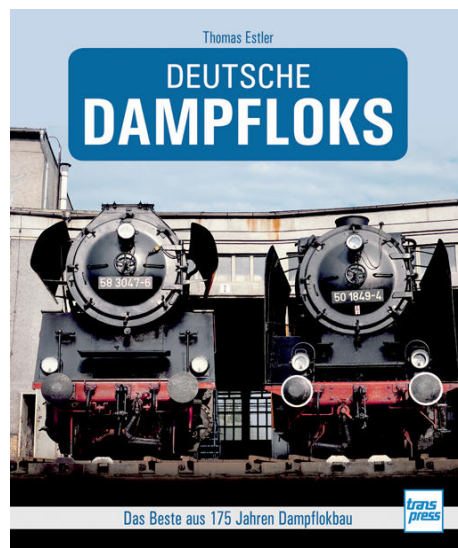
ISBN 978-3-613-71495-3
Preis 19,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Über 140 Jahre gehörten Dampflokomotiven zur Eisenbahn in Deutschland und prägten ihre Wahrnehmung maßgeblich. Heute sind sie nur noch auf Tourismus- und Museumsstrecken anzutreffen. Und trotzdem kam es in den letzten Jahren sogar wieder zu Neubauten solcher Maschinen nach historischen Plänen.

Das ist wohl der Grund, warum der vorliegende Band im Untertitel beansprucht, 175 Jahre Baugeschichte zusammenzufassen. Eingang gefunden haben hier aber nur solche Lokomotiven, die es in den Bestand der Deutschen Reichs- oder Bundesbahn geschafft haben. Die Katalogisierung im Buch erfolgt nämlich anhand der Typenbezeichnung nach dem Schema der DRG, DB, DR und DB AG.

Damit sind viele, ältere Länderbahnbauarten außen vor geblieben, deren Konstruktionsvielfalt noch schier unüberschaubar war und von denen eh kaum Abbildungen zu beschaffen sein dürften. Doch auch mit denjenigen Lokomotiven, die 1920 in den Bestand der Deutschen Reichsbahn gelangten und vom endgültigen Umzeichnungsplan 1925 erfasst wurden, ließ sich dieses Buch gut füllen.



Berücksichtigt wurden hingegen diejenigen Baureihen, die von ehemals privaten Bahnen wie der LBE, ELE oder LAG, um nur einige zu nennen, mit ihrer Verstaatlichung übernommen wurden. Vollständig ist es trotz aller Mühen des Autors Thomas Estler, der aus vielen Fachveröffentlichungen bekannt ist, trotzdem auch an dieser Stelle leider nicht.

So fehlen fürs Ausland gebaute Lokomotiven, die nicht dorthin abgeliefert werden konnten und stattdessen von der Reichsbahn übernommen wurden. Um Fremdlokomotiven handelt es sich an dieser Stelle nicht, deshalb hätten sie aus unserer Sicht berücksichtigt werden müssen. Diese Sicht bestätigen auch einige Sonderlinge, die es sehr wohl ins Buch geschafft haben.

Der Platz, der Beschreibung und Bebilderung der verschiedenen Bauarten eingeräumt wird, reicht von einer halben bis zu zwei Seiten. Eine feste Systematik, nach der entschieden wurde, können wir aber nicht erkennen.

Die jeweiligen Beschreibungen sind tendenziell kürzer als im Typenkompass gehalten, reichen aber vollkommen für ein Kurzportrait der Betriebsgeschichte aus. Die Angaben werden jeweils durch eine kurze Tabelle mit den wichtigsten Betriebsdaten ergänzt, die auch auf erhaltene Maschinen kurz hinweist. Leistungsangaben sind hier nur zu finden, sofern sie zu ermitteln waren.

Zu jeder Lok gibt es mindestens ein Foto, häufig auch mehrere, wenn es um die bildliche Dokumentation von abweichenden DB- und DR-Ausführungen geht. Nur die Maschinen, die auch nach dem 2. Weltkrieg noch im Einsatz waren, konnten meist in Farbe gezeigt werden, der überwiegende Teil der Aufnahmen ist also Schwarz-Weiß.

Die Wiedergabe der Bilder ist überwiegend gut, auch wenn insbesondere den farbigen Darstellungen ihr Alter doch stark anzusehen ist. Hier hätten wir uns etwas mehr Mühe gewünscht, im Rahmen der digitalen Möglichkeiten Farbstiche zu entfernen und vor allem zu dunkle Aufnahmen nachträglich weitgehend aufzuhellen.

Unbeantwortet bleiben in Wort und Bild die für Modellbahner spannenden Fragen nach der korrekten Farbgebung der Stromlinienlokomotiven – hat doch gerade hier die Modellbahnindustrie schon reichlich Phantasie bewiesen. Berücksichtigt werden soll dabei jedoch auch, dass der Preis äußerst moderat angesetzt ist und vor diesem Hintergrund auch das eine oder andere Zugeständnis gemacht werden darf.

Sehr gut gefallen haben uns die Kurzvorstellungen der deutschen Lokfabriken am Anfang des Buches. So wird auch die Erinnerung an viele längst vergessene Unternehmen geweckt oder aufgezeigt, was aus den bekannten Hauslieferanten der Länderbahnen und Reichsbahn geworden ist. Sehr gut herausgearbeitet wird auch deren Bedeutung anhand der Produktionszahlen.

Direkt im Anschluss finden sich ausführliche Erläuterungen zum Entstehen und der Struktur des DRG-Nummernschemas von 1925, das im Wesentlichen auch heute noch gültig ist. Auch der Aufbau der Computernummern ab 1968 (DB) und 1970 (DR) samt Errechnen der Prüfziffer wird nicht vergessen. Damit eignet sich dieses Buch gut als Einstieg in die Eisenbahn- und Dampflokgeschichte und dürfte so vor allem jüngeren Lesern eine große Hilfe sein, sich zurechtzufinden.

Als Hilfestellung bei Eigen- oder Umbauprojekten für Modellbahner eignet sich dieses Werk mangels Zeichnungen und vollständiger Angaben hingegen nicht. Dieser Zielgruppe kann es durchaus zur groben Orientierung und einer ersten Vorauswahl für künftige Ideen dienen. Daher sind wir zuversichtlich, dass es dieses Buch auch wegen seiner preislichen Attraktivität in viele Bücherregale schaffen wird.

.....
: Verlagsadresse und Bezugsmöglichkeit: :
: <http://www.transpress.de> :
.....

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

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

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

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

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



Leserbriefe und Meldungen

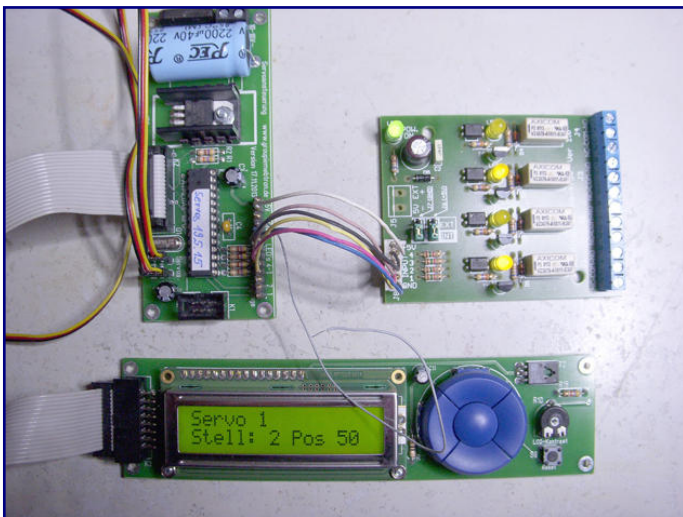
Zetties und Trainini im Dialog

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

Freude über die Servosteuerung von Peter Grundmann:

Ihr habt ja in Trainini darüber schon geschrieben und ich bin so darauf aufmerksam geworden. Im Elektor war auch ein Bericht.

Ich möchte hier mal kurz über die Servosteuerung von Peter Grundmann berichten. Ich fahre Analog. Ich habe mir die Programmier- und Servo-Platinen gekauft, weil ich noch 2 Ansteuerungen brauchte.



Für Zufriedenheit sorgt die von uns als Neuerscheinung des Jahres 2014 ausgezeichnete Elektronik von Peter Grundmann. Foto: Hagen Sroka

Der Bausatz ist sehr übersichtlich, Platinen sind in guter Qualität. Nach dem Zusammenbauen wurde alles getestet. Es funktionierte alles auf Anhieb.

Da ich die Funktion der blinkenden LED nicht brauchte, habe ich bei Herrn Grundmann nachgefragt, ob man da was machen kann. Ich schalte mit dieser ersten Platine 2 Weichen. Nun wäre es von Vorteil, wenn die Ausgänge Relais schalten, welche dann ein Signal steuern.

Es hat mit Gespräch und Versand 3 Tage gedauert, dann hatte ich einen neuen, umprogrammierten Prozessor: den IC gleich getauscht und einen Test vorgenommen. Vorher hatte ich eine 5V-Relaisplatine (4 x Relais) von Pollin (10 EUR) angeschlossen. Alles so, wie ich es mir vorgestellt habe.

Der Bausatz mit seiner Programmierung lässt keine Wünsche offen. Ich muss hier mal ein Dankeschön an Herrn Grundmann loswerden.

Hagen Sroka, Traunstein

Weitere Hirschsprung-Premiere vor 25 Jahren:

Vor genau 25 Jahren habe ich erstmals den „Bf Hirschsprung“ in Z der Öffentlichkeit vorgestellt. Nach 2 1/2 Jahren Bauzeit, aufbauend auf dem Erfolg vom „Bw Donaueschingen“, war dieser damalige Innovationsträger endlich fertig geworden.

Anschließend wurde das befahrbare Diorama 23 Mal ausgestellt und hat 3 internationale Wettbewerbe gewonnen. Diese Tortur hat das Diorama fast unbeschadet überstanden, weil es durch eine Glasvitrine der Firma Pancl gegen die meisten Attacken geschützt war (auch wenn der eine Kameramann schon

mal seine Filmkamera in die vordere Brücke rammte, um nahe genug an die Züge zu kommen - die Macke sieht man heute noch!).

1994 krönte das Märklin-Magazin den Erfolg des Dioramas mit einem Artikel - wenn auch nur widerwillig, da zu wenig unverändertes Märklin-Material verbaut wurde und sogar die Schienen angerostet wurden..., und dann noch das ganze Material von Railex und Beier!

Dann aber war Schluss mit den Ausstellungen, als junger dynamischer Arzt und Manager musste ich erst einmal die Welt retten ;-).

Danach begleitete mich das Diorama mit jedem Umzug überallhin, bis es schlussendlich in der kleinen Bibliothek in der Schweiz sein Plätzchen fand und seit mehr als 12 Jahren einen Dornröschenschlaf genießt.



Die Ausfahrt des Bahnhofs Hirschsprung in früheren Zeiten. Die Brücke hinten führt die Straße zur Bahnhofsvorfahrt. Foto: Dr. Sven Rohmann



Die gegenüberliegende Ausfahrt führte einst am kleinen Betriebswerk vorbei. Eindrucksvoll ist die Signalbrücke mit den badischen Formsignalen aus der Produktion von Beier. Foto: Dr. Sven Rohmann

Vor Sonne, Staub, Dreck, Alltag, Putzfrauen etc. gut geschützt, ruht es vor sich hin und nur sehr gelegentlich kommt noch ein Besucher vorbei und verliert sich in dem Gestern der Miniclub.

Heute erlaubt dieses Diorama eine perfekte Reise in die Vergangenheit, da nichts an der Anlage seit den neunziger Jahren verändert wurde - eine echte „Vintage-Anlage“ aus der ersten Hochzeit der Spur Z.

Viele von uns werden sich an das Eine oder Andere bei der Durchsicht der beigefügten Bilder erinnern.

Ganz besonders freut mich, dass Wolfgang Besenhardt wieder zur Z-Spur zurückgefunden hat - von ihm stammen die auf Unterflur umgebauten Märklinweichen und die tollen Railex-Artikel der ersten Stunde.



Nicht fehlen darf die Baureihe 85, die hier mit einem Personenzug in den Bahnhof Hirschsprung einfährt. Foto: Dr. Sven Rohmann

Also viel Spaß beim Eintauchen in die Geschichte von Z.

Dr. Sven Rohmann (Schweiz), per E-Mail

Aktuelle Auslieferungen von AZL:
Schlag auf Schlag geht es bei AZL weiter.

Dort ist die erste Variante der formneuen EMD F3, einer ursprünglich als Güterzuglok konzipierten, aber als Universalmaschine geschätzten Diesellok ausgeliefert worden.



Die EMD F3 erscheint als A- und B-Einheit von AZL zuerst in der Ausführung der Denver & Rio Grande Western.

Für die Premiere gewählt wurde die schwarz-gelbe Lackierung der Denver & Rio Grande Western, die mit je zwei verschiedenen Betriebsnummern nur als A-B-Einheit erhältlich ist (Art.-Nrn. 62909-1 & -2).



Auffällig sind die PS2-CD-Schüttgutwagen in der Co-Op-Ausführung. Beide Fotos: AZL / Ztrack

Sie weist der ebenfalls in diesem Jahr erstausgelieferten EMD E8 vergleichbare Merkmale auf: Kunststoffgehäuse in feiner Detaillierung, Glockenankermotor mit Schwungmasse, Haftreifen, vorbereitet zur Aufrüstung auf DCC, fahrtrichtungsabhängige LED-Beleuchtung und ein Tauschdrehgestell mit Frontkupplung.

Die gedeckten Schüttgutwagen der Bauart PS2-CD sind nun in einer Viererpackung (90935-1) und einzeln (91935-1 bis -4) in verschiedenen Farben und Beschriften in Co-Op-Ausführungen erhältlich. Deutlich unauffälliger sind die kieselgrauen ACF-Schüttgutwagen mit zwei Auslasstrichern der Southern Pacific. Hier werden eine Viererpackung (913915-1) und zwei Einzelwagen (903915-1 & -2) angeboten.

Knallrot erscheinen die NSC-Stahlrollen-Haubenwagen in der Version für die NOKL als Viererpackung (913404-1) oder Einzelwagen (903404-1 & -2). Ebenfalls rot lackiert ist der Weitsicht-Güterzugbegleitwagen der Milwaukee Road, von dem zwei Betriebsnummern zur Auswahl stehen (921008-1 & -2).

Weitere Produktfotos sind unter <http://www.americanzline.com> einzusehen.

Neu im Programm bei Schrax:

Kurz nach Redaktionsschluss für die letzte Ausgabe erreichte uns eine weitere Neuheitenmeldung vom 3D-Druck-Spezialisten Schrax (<http://www.schrax.com>). Zuwachs bekommen hat hier das Kleinteilesortiment in Form von Spannringfässern. Die modernen, blauen Kunststoffbehälter mit Deckel sind als 120-Liter-Variante nachgebildet worden und werden einzeln oder in Sechserpackungen geliefert.



Die neuen Spannringfässer im Lagereinsatz. Foto: Schrax

Modellbahn. Angeboten werden sie in einer Einheit zu 50 Stück.

Wer sich ein Fahrgeschäft bauen möchte oder auf der Suche nach einem außergewöhnlichen Transportgut ist, sollte sich die Karussell-Gondel „Walzerfahrt“ ansehen.

Das schon etwas ältere Modell ist ab der späten Epoche IV einsetzbar, viele Kirmesfreunde werden es vielleicht noch aus dem Fahrgeschäft „Breakdance“ kennen.

Als preiswerte Kabelbinder empfiehlt Schrax seine neuen Papierclips, bekannt zum Verschließen von Beuteln aus der Küche. Sie lassen sich auch mehrfach verschließen und eignen sich damit auch zum Bündeln von Kabeln unter der

Spur Z bei der Modellmanufaktur Beckert:

Gerne geben wir einen Leserhinweis von Siegfried Grundhöfer weiter und sagen Danke dafür. Im Angebot der Modellmanufaktur Beckert (<http://www.modellmanufaktur-beckert.de>) sind auch Spur-Z-Modelle im Angebot der Fotokartonbausätze zu finden.

Durchweg handelt es sich dabei um Modell nach sächsischen Vorbildern, vorrangig des Erzgebirges. Siegfried Grundhöfer ist von diesen Gebäuden aus eigener Erfahrung sehr angetan und sprach uns dazu auf der Intermodellbau in Dortmund an. Gerne geben wir diesen Tipp hiermit an alle Leser weiter.

Neue Märklin-Modelle bei den Händlern eingetroffen:

Auch bei Märklin tut sich wieder etwas. Neu eingetroffen bei den MHI-Händlern ist die in einmaliger Sonderauflage erschienene Schnellfahrlok der Baureihe 103 in der Touristik-Zuglackierung der Deutschen Bahn AG (Art.-Nr. 88542).

Wie schon bei der letzten Auflage dieses Grundmodells wurde die Dachschraube nach innen verlegt, die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung auf warmweiße LED umgestellt und die Führerstandsfenster zeigen jetzt eine chromfarbene Folienprägung. Auch die Stirnleuchten sind chromfarben eingefasst.



Mittels Digitaldrucktechnik hat Märklin seine Touristikzug-Lok (Art.-Nr. 88542) zur optisch bislang gelungensten Umsetzung gemacht – und das trotz der nicht korrekten Form einer kurzen Baureihe 103. Interessenten dürfen gespannt auf die passenden Wagen sein, die zudem eine Formneuheit enthalten werden.

Die aufwändige Bedruckung der – im Modell leider zu kurzen - 103 220-0 mit dem charakteristischen Muster einer vorbeiziehenden Landschaft wurde sehr gelungen mittels Digitaldruck wiedergegeben und ist aus unserer Sicht die bislang mit Abstand beste Umsetzung dieses Modells. Fein abgesetzt sind auch die Linien der Gummidichtungen zwischen den drei Dachhaubenelementen.

Einziges, verbleibendes Manko sind die nach wie vor fehlenden Fenstereinsätze in der Dachgaube. Wer sich der Epoche V verschrieben hat, wird an diesem Modell dennoch nicht vorbeikommen und sehnsüchtig auch die erst für das Jahresende angekündigten Reisezugwagen erwarten.



Ebenfalls in den Handel gelangt nun der Bausatz des Bahnhofs Dammtor (89792). Arkaden und Brücken werden etwas zeitversetzt folgen.

verfügbar ist der Erweiterungssatz mit Arkaden und Brücken.

Ebenfalls verfügbar ist nun die schwere Güterzuglok der Baureihe 151 mit Anschriften von Railion DB Logistics (88261) in Epoche VI.

Auch sie hat eine Modellpflege erfahren und kommt nun ohne sichtbare Umstellschraube aus. Sie fährt auch mit warmweißem LED-Licht. Rechteckpuffer und Einholmpantographen markieren jetzt den aktuellen Betriebszustand.

In den Handel gelangt ist auch einer der Hauptneuheiten dieses Jahres: der Bahnhof Dammtor (89792) als aufwändiger, aber ebenso effektvoller Architekturbausatz. Rund 50 Stunden Bauzeit hat Märklin für Hamburgs drittgrößten Fernbahnhof, an dem auch Staatsgäste empfangen werden, veranschlagt. Noch nicht

Neuheitenauslieferungen auch bei Rokuhan:

Bei Rokuhan sind vier verschiedene 40-Fuß-Schiffscontainer verfügbar geworden (China Shipping, Wanhai, Hamburg Süd und Evergreen). Auch die zur kürzlich ausgelieferten Dampflok passenden 50K-Personenwagen sind jetzt im Handel. Dasselbe gilt für drei weitere Varianten der 115K-Reisezugwagen, die ebenso nur in Dreierpackungen angeboten werden.

Zwei weitere Versionen der Elektrolok EF210-100 / EF210-300 mit Einholmpantographen gelangen nun ebenso zur Auslieferung über den europäischen Vertriebspartner Noch.

Gleich 11 Neuheiten bei Duha:

Der tschechische Anbieter Duha (<http://www.duha-modely.cz/de/>) hat mit einem Katalog völlig überraschend gleich 11 neue Ladegüter für die Spurweite Z angekündigt, die allesamt einen hervorragenden Eindruck vermitteln. Wir können nur einen Teil davon in Bildern zeigen und empfehlen unseren Lesern daher, auf den Seiten des Herstellers weitere Abbildungen einzusehen.

Angeboten werden nun folgende Neuheiten:

Schrott (Art.-Nr. 14200) für Märklin 8622 u.ä.,
Schrott (14200-A) für Märklin 8630 u.ä.,

2 Ventile rostig (14233-A) für Märklin 82352 u.ä.
2 Ventile rostig mit Rohr (14233-B) für Märklin 82352 u.ä.
Kabeltrommel Siemens-Halske (14257) für Märklin 8610 u.ä.,

6 Rohre rostig (14326-A) für Märklin 82352 u.ä.,
3 Rohre Hardox (14406) für Märklin 82352 u.ä.,
Rundeisen gebündelt (14411) für Märklin 82580

Kessel rostig (14454) für Märklin 8610 u.ä.,
Kessel Westfalen-Gas, grün (14455) für Märklin 8610 u.ä. und
Kiste Walbrich Coburg (14494) für Märklin 8610 u.ä.,

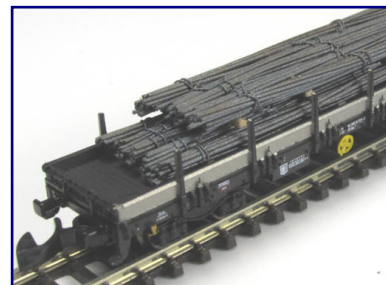
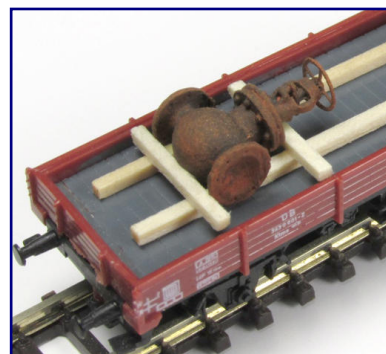
In Deutschland erfolgt der Vertrieb der Produkte über Baumann. Auf deren Seiten (<http://www.baumann-modellspielwaren.de>) waren die hier aufgeführten Neuheiten bei Redaktionsschluss aber noch nicht aufgeführt.

Neu bei FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Jetzt auch über 1zu220-Shop (<http://www.1zu220-shop.de>) erhältlich sind die Modelle von FR Freudenreich Feinwerktechnik, womit sich für den einen oder anderen Zettie vielleicht Porto sparen lässt.

Erschienen sind hier drei neue Varianten der beliebten Bauart Oppeln, die beim Vorbild meistgebaute Güterwagengattung Deutschlands. In bekannte Umsetzungsform (Spritzgussgehäuse mit Metallfahrwerk) sind nun ein Gms der ÖBB für Epoche III (Art.-Nr. 43.334.21), ein Glmr der polnischen PKP (48.334.01) in sehr geringer Auflage und der Behelfskühlwagen Tkos 30 der DB (49.334.61) für die Epoche III erschienen.

Die grauweiße Ausführung geht auf einen Umbau weniger Wagen nach dem 2. Weltkrieg zurück, als nicht genug Kühlwagen für Lebensmitteltransporte bereitstanden. Sowohl die DB als auch die DR griffen zu dieser Maßnahme. Bei der DB erhielt der Waggon neben einer hellen Neulackierung auch



Kleine Auswahl ausgefallener und wirklich neuer Ladegüter: rostige Ventile (Art.-Nr. 14233-A; Bild oben), Hardox-Rohre (14406; Bild Mitte) und gebündelte Rundeisen (14411; Bild unten). Fotos: Duha-Modely

eine Isotherm-Isolierung zum Schutz des Transportgutes vor Verderben. In Kühlwagenzügen bildet er ebenso eine Bereicherung wie als heller Lichtpunkt in rotbraunen Wagenschlangen.

Jüngste Neuheit, aber ab morgen auch schon lieferbar, ist der gedeckte Güterwagen Gbs-61 (49.341.31) mit 14 m LüP für die späte Epoche III.

Er trägt zusätzlich zu neuen Gattungsbezeichnung Gbmms auch noch die zuvor gültige Hbs-61. Damit hätte ihn die DB den Schiebewandwagen zugeordnet, was eigentlich nicht zutreffend ist. Korrekt wäre nämlich Gbs-61.

Es gibt für die Besonderheit dieser Wagennummer einen Bildbeleg, nach dem das Modell gefertigt wurde, das beim Vorbild in dieser Form sicher ein Einzelexemplar war.



Der Tkos 30 (Art.-Nr. 49.334.61) ist eine von gleich drei neuen Oppeln-Varianten bei FR Freudenreich Feinwerktechnik.

Gegenüber den vorherigen Serien dieser Bauart bei FR Freudenreich Feinwerktechnik sind die Lüftungsklappen weißaluminiumfarben abgesetzt.

Die Herstellerseiten sind wie folgt zu finden: <http://www.fr-model.de>.



Drei Gedenktafeln an der Radbahn Münsterland erinnern künftig an die Funktion des Geländes, auf dem sie stehen: Hier standen einst Deutschlands letztes Dampftriebswerk und ein großer Rangierbahnhof, in dem auf Elektrotraktion umgespannt wurde.

Am Morgen des genannten Tages warteten bei durchwachsenem Wetter daher viele geladene Gäste und ehemalige Bahnbedienstete auf die Vorbeifahrt von 012 066-7.

Gedenktafelenthüllung in Rheine:

Wie in der letzten Ausgabe angekündigt, wurden an der Radbahn Münsterland in Rheine-Hauenhorst auf dem Areal des früheren Rangierbahnhofes und Dampftriebswerks Rheine R drei Gedenktafeln enthüllt, die vorbeifahrende Personen an die Bedeutung und Nutzung dieser Fläche über einen Zeitraum von rund einhundert Jahren erinnern.

Als Termin war der 31. Mai 2015 ausgewählt worden, an dem sich der Abschied der Baureihe 012 im Plandienst zum 40. Mal jährte.

Mit diesen ölgefeuerten Dampflokomotiven endete auch deren Einsatz vor Schnellzügen in ganz Westeuropa.

Die heutige Museumslok bespannte in den Originalfahrplanzeiten von 1975 den einstigen Schnellzug D 715 nach Emden, der damals wie auch bei dieser Sonderfahrt aus sieben Reisezugwagen bestand. Pünktlich fuhr die Lok mit einem Pfiff an den Gästen vorbei.



„Letzte Fahrt D 715 mit Dampf“ – 012 066-7 erinnerte am selben Tag mit der Anschrift auf ihrer Rauchkammertür an den Abschied ihrer Baureihe aus dem Plandienst exakt vierzig Jahre zuvor.

Auf ihrer Rauchkammertür stand wie vor vierzig Jahren – sogar in der historischen Darstellungsweise – ein weiß geschriebener Abschiedsgruß: „Letzte Fahrt D 715 mit Dampf“. Dieser bewegte natürlich auch viele Bundesbahn-Veteranen wie auch die damaligen Zeugen des ausklingenden Dampfbetriebs bei der DB.

Kennen Sie Bindulin?

Viele Kartonbausatz-Experten bauen auf den Holzleim Bindan-RS von Bindulin aus Fürth. Auch wir haben bereits gute Erfahrungen damit gemacht. Doch im Angebot dieser Marke finden sich noch viele weitere Klebstoffe und Leime, die Modellbauern hilfreich sein können. Eine einzigartige Philosophie spricht für dieses Unternehmen, weshalb wir es hier kurz vorstellen möchten.

Die Firma Bindulin-Werk H.L. Schönleber GmbH wurde 1937 von Heinrich Schönleber gegründet. Das Familienunternehmen wurde seitdem vom Vater zum Sohn weitergegeben. Inhaber und Geschäftsführer in der dritten Generation ist heute Nicolas Schönleber.

„Unsere Kunden und die hohe Qualität unserer Produkte stehen stets im Mittelpunkt unserer täglichen Arbeit“, sagte uns ein Unternehmenssprecher. So verbindet Bindulin Qualität und Fortschritt auch mit Tradition.

Das bedeutet konkret, dass Rezepturen nur verändert werden, wenn die Klebstoffe dadurch besser werden. Im Fokus steht nicht ein Sparen an den Rohstoffpreisen. So greift Bindulin auch Anregungen der Kunden auf und versucht, dadurch immer besser zu werden.



Eindrucksvoll belegt lässt sich dies mit verschiedenen Qualitätsurteilen der Stiftung Warentest: Im Heft 9/94 wurde der eingangs erwähnte Bindan-RS B2/D2 mit sehr gut bewertet. Im Heft 11/2001 setzte sich Bindulin-Sofortkleber-Gel, ein spülmaschinenfester Sekundenkleber, mit der Wertung 1,8 als Testsieger unter 11 verschiedenen Produkten durch.

Geworben werden darf mit diesem Ergebnis nur so lange, wie das getestete Produkt vom Hersteller nicht verändert wird.

Dafür bestand der Unternehmensphilosophie folgend bis heute kein Bedarf. Für den Bereich der Modellbahn interessant ist auch der Bindulin-Glaskleber. Mit ihm lassen sich auch schwierige Klebeverbindungen beim Verbauen von Echtglas (Deckgläser aus der Mikroskopie) als Fensterscheiben bewerkstelligen.

Ein aus unserer Sicht wichtiges und erwähnenswertes Merkmal ist auch, dass Gefährdungen für die Umwelt weitgehend vermieden oder zumindest minimiert werden können, was zahlreiche Zertifikate und Unbedenklichkeitsbescheinigungen belegen.

An Endverbraucher, die nicht über einen Einzelhändler in ihrer Nähe bedient werden, richtet sich der elektronische Werksvertrieb unter <http://bindulin-shop.de>. Die dort genannten Preise verstehen sich inklusive Umsatzsteuer, Verpackung und Porto innerhalb Deutschlands.

Neues bei Noch:

Erhältlich ist das neue Bastelprodukt „Rost-Patina“ (Art.-Nr. 61162), bestehend aus zwei kleinen Fläschchen, zu denen noch das Haft- und Fixierspray aus gleichem Hause erworben werden sollte. Die wird zur Untergrundvorbehandlung und späteren Versiegelung empfohlen.

Das Patinaprodukt entspricht bekannten Rost-Effektfarben aus dem Künstlerbedarf und ist nun für jedermann in modellbahnergerechter Konfektionierung erhältlich.

Zunächst wird der extrafeine Eisengrund auf ein beliebiges Modell aufgetragen, bevor es mit einer zweiten Komponente (Oxidationsmittel)



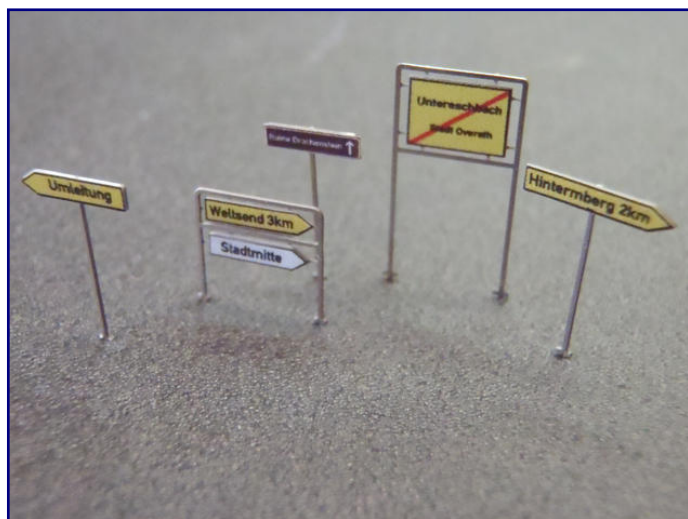
überzogen wird. Innerhalb von ein bis zwei Stunden bildet sich danach eine natürliche Rostschicht auf der Oberfläche.

Der Bahndammbewuchs (23102) basiert auf getrockneten Seeschaumstauden, die selbst zu typischen Sträuchern zurechtgeschnitten werden können, wie sie im Sommer an Bahndämmen zu finden sind. Wir denken nur an die wilden Brombeeren, die Hänge komplett zuwuchern. Zwei passende, feine Flockagen zur Belaubung gehören zum Lieferumfang. Sprühkleber ist hingegen separat zu erwerben.

Auch getrocknete Stämme lassen sich mit diesem Produkt nachbilden. Eine beiliegende DVD gibt wertvolle Tipps für eine überzeugende Gestaltung mit diesem überaus realistisch wirkenden Material.

Interessante Zubehörtartikelvielfalt bei HOS Modellbahntechnik:

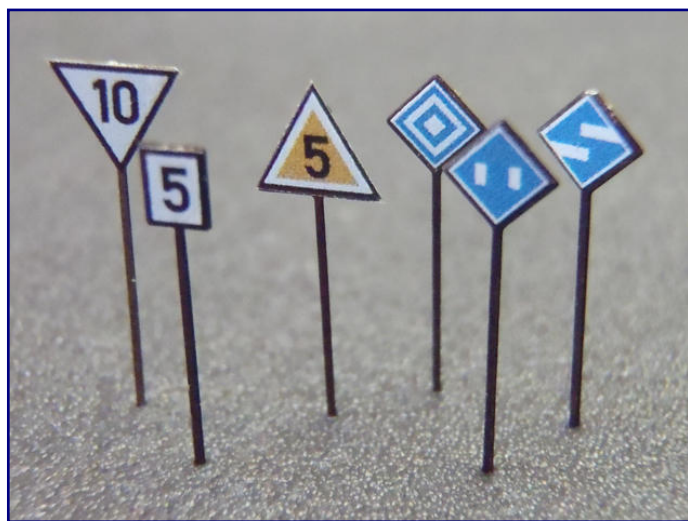
Heinz O. Schramm aus Pfronstetten ist nicht nur leidenschaftlicher Modellbahner sondern inzwischen auch Anbieter von feinem und äußerst gelungenem Zubehör für die Spur Z. Fast alle seine Produkte werden aus Metall in verschiedenen Fertigungstechniken hergestellt.



Dreidimensionale Teile, also etwa die verschiedenen Wasserkräne im Sortiment werden beispielsweise meist aus Messing mittels Zerspanungstechniken gefertigt.

Bei zweidimensionalen Teilen kommt die Ätztechnik zur Anwendung. HOS Modellbahntechnik verkauft keine Bausätze, alle Produkte sind daher endmontiert und mit einer Spritzlackierung versehen.

Neben verschiedenen Ausrüstungsteilen für Bahnbetriebswerke wie Schlackeaufzug, Sandtürme, Rohrblasgerüste oder Untersuchungs-/Schlackegrube besteht ein weiterer Betätigungsschwerpunkt in Beschilderungen für den Maßstab 1:220.



Sandgestrahlte Teile bieten hier eine Auswahl von Signaltafeln wie Rautetafel oder Wartezeichen bis hin zu vielen, deutschen Verkehrszeichen.

Zur Auswahl stehen sie in drei Größen von 70, 100 und 125-140% maßstabsgerechter Skalierung. Die Zeichen selbst werden als äußerst scharf gedruckt, Weiß ist dabei immer eine Druck- und keine Untergrundfarbe.

Eine kleine Auswahl seines Programms zeigen wir an dieser Stelle auch mit aussagekräftigen Bildern.

Stellvertretend für viele Zubehörprodukte zeigen wir einige Verkehrsschilder (Bild oben) und Signaltafeln (Bild unten), wie sie viele Zetties brauchen und bislang vermisst haben. Fotos: Heinz O. Schramm

Wer Interesse an diesen außergewöhnlichen Produkten hat, erhält Katalog- und Preislisten direkt von Herrn Schramm unter der Mailadresse [HOS-Modellbahntechnik\(at\)web.de](mailto:HOS-Modellbahntechnik(at)web.de).

Lieferverzögerungen bei Märklins Bubikopf:

Aufmerksame Zetties haben es längst bemerkt und sich gewundert, dass das Insidermodell 2014 der Baureihe 64 mit jeder neuen Lieferterminliste weiter nach hinten wanderte. In den aktuellen Insider-Club-News 3/2015 hat sich Märklin nun dazu geäußert und seine Besteller zu den Ursachen informiert.

In der bereits weit fortgeschrittenen Entwicklungsphase haben sich demnach eigene Qualitätserwartungen Märklins nicht restlos erfüllt, was den Hersteller zu Modifikationen zwingt. Dadurch lassen sich Lieferverzögerungen nicht vermeiden, es besteht aber Aussicht auf eine kurzfristige Planbarkeit der Modellfertigung.

Märklin bittet seine Kunden um Verständnis und betont, hier explizit im Sinne einer langfristigen Kundenzufriedenheit zu handeln. Da auch die allgemein erhältliche Reichsbahn-Version betroffen ist, greifen wir Märklins Hinweis hier für alle Leserinnen und Leser auf.

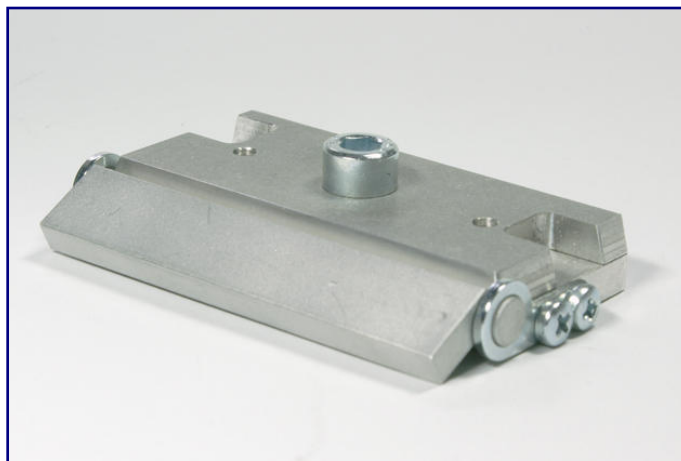
Der Spekulation bleibt damit nur überlassen, wo genau die genannten Probleme liegen. Da bereits sehr gelungene Gehäuse zu sehen waren und wir an dieser Stelle keine Ursache erkennen können, tippen wir eher auf Probleme im Fahrwerksbereich, wie es vor rund fünf Jahren ähnlich schon bei der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ gewesen sein dürfte. Die seit Jahren zum Standard erhobene Detailsteuerung vermuten wir nicht als Auslöser.

Werkzeigtipp bei Bergwerk-Modell:

Wer regelmäßig Ätzteil-Bausätze zusammensetzt oder auch nur häufiger Teile aus dieser Herstellungstechnik anzupassen hat, dem kommt eine Biege- und Abkanthilfe sehr gelegen.

Marco Bergs (<http://www.bergwerk-modell.de>) vertreibt ein solches Werkzeug zu im Vergleich mit anderen Lösungen recht niedrigen Preisen.

Sein Produkt ist für Neusilber, Messing- und Bronzebleche geeignet. Für Runddrähte darf es nicht benutzt werden, weil dieses Material die Oberflächen des Werkzeugs beschädigen könnte und dadurch unbrauchbar machen würde.



Nützliches Abkant- und Biegewerkzeug von Bergwerk-Modell für Ätzbleche.

Neuankündigungen von Herpa für September und Oktober:

Aus dem Flugzeugmodell-Programm von Herpa haben wir wieder diejenigen Neuheiten ausgewählt, die sich auf europäischen Anlagen einsetzen lassen und hinsichtlich ihrer Größe auch erlauben. Deshalb gehen wir auf die interessanteste Formneuheit der Bell/Boeing MV-22B, einem Kipprotorflugzeug mit hubschrauberähnlichem Start und Ladung, wie auch den Airbus A350XWB nicht näher ein.

Anders sieht dies bei folgenden Modellen aus:

Airberlin Airbus A320 „Discover USA“ D-ABNB (Art.-Nr. 557306),

Aeroflot Yakovlev Yak-40 CCCP-87490 (557290) und

TNT Airways (Pan Air) British Aerospace BAe 146-300QT EC-LMR (557320; Formneuheit).



Formneuheit BAe 146-300QT der TNT Airways (Art.-Nr. 557320)

Gleich vier interessante Modelle erscheinen in der vereinfachten Steckbausatzserie Snap-Fit:

Eurowings Airbus A320 D-AIZQ (610674),
TUfly Boeing 737-800 "Dürer & Klexi" D-AHFT
(610728),
Icelandair Boeing 757-200 TF-FIU „Hekla Aurora“
(610735) und
Turkish Airlines Airbus A321 (BVB 09 Borussia
Dortmund“ TC-JSJ „Keçiören“ (610704).

Tag der offenen Tür bei Auhagen zum Firmenjubiläum:

Zubehörhersteller Auhagen feiert dieses Jahr das 130-jährige Firmenjubiläum und lädt alle interessierten Modellbahner aus diesem Anlass zu einem Tag der offenen Tür ein. Am Firmensitz in Marienberg (Erzgebirge) wird am 5. und 6. Juni 2015 von jeweils 9:00 bis 17:00 Uhr einiges geboten.



Airbus A320 in neuen Farben der Eurowings (640674). Beide Fotos: Herpa

So dürfte diese Veranstaltung auch für Zetties im Einzugsgebiet interessant sein, obwohl Auhagen nicht für diese Baugröße produziert. Für den Bahnverkehr gilt an diesem Wochenende ein Sonderfahrplan (<http://www.bahn.de/erzgebirgsbahn>), um den Veranstaltungsort (Ausstieg am Sonderhalt „Auhagen“) gut erreichen zu können.

Volksfeststimmung soll herrschen, wenn die Besucher Einblick in die Produktion nehmen können oder Fragen zur Tampondruck- und Laserschnitttechnik von Geschäftspartnern beantwortet bekommen. Eisenbahn-Romantik-Moderator Hagen von Ortloff wird zu einer Autogrammstunde erwartet. Verschiedene Modellbahnanlagen, Kinderaktionen und Bastelangebote für jedermann warten ebenso auf die Gäste.

Zudem findet auf dem Marktplatz der Gemeinde zeitgleich der traditionelle Holzmarkt statt, dessen Besuch gleich im Anschluss geplant werden kann. Auch für das leibliche Wohl ist gesorgt. Weitere Informationen erhalten Sie fortlaufend unter <http://www.auhagen.de>.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

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

Herausgeber und V.i.S.d.P. ist Holger Späing, Am Rondell 119, 44319 Dortmund; Kontakt: Tel. +49 (0)231 95987867 oder per E-Mail an [redaktion\(at\)trainini.de](mailto:redaktion(at)trainini.de).

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

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

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

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

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

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

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