

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

was ist mir ein Stein vom Herzen gefallen, als ich erfahren hatte, dass wohl alle unsere Daten nach einem Festplattendefekt unversehrt gerettet werden konnten. Es zeigt, wie wichtig in der heutigen Zeit eine sorgfältige Datensicherung ist.



Holger Späing
Chefredakteur

Zwar waren nur relativ wenige Dateien betroffen, die noch keine Sicherung erfahren hatten, doch einiges erwies sich längst als zu alt. Das größte Problem bereiteten die Fotos, die wir in Göppingen auf den Märklintagen gemacht hatten, denn hier kam es gar nicht mehr zur geplanten Sicherungskopie - plötzlich war der Zugriff weg und nur eine Handvoll Bilder lag in bereits bearbeiteter Form noch vor.

So hatte ich mich auf der Messe in München gleich daran gemacht, einige Motive nachzufertigen. Die Ergebnisse präsentieren wir Ihnen heute mit einem Bericht aus der bayerischen Landeshauptstadt, wo die Spurweite Z wieder gut vertreten war.

Überhaupt hat uns diese Ausstellung gut gefallen: Das Klima stimmte, der Standort lässt sich gut erreichen und das Niveau der gezeigten Anlagen war durchweg sehr hoch. Lediglich ein paar Hersteller mehr dürften der Weg dorthin finden, zumal sich hier beste Chancen für die Nachwuchsakquise bieten. Planen Sie ruhig mal einen eigenen Besuch bei der nächsten Auflage in zwei Jahren ein!

Unser Titelthema gilt im November mal wieder US-Motiven. Sven Rohmann und Karl Sinn haben sich über Ideen und Eindrücke ausgetauscht, die dann von Karls geschickten Händen in ein tolles Diorama umgesetzt wurden. Wir freuen uns, als erstes Magazin von diesem Meisterwerk berichten zu dürfen.

Es lädt zum Träumen von den unendlichen Weiten Amerikas und der goldenen Sonne Kaliforniens ein. Karl Sinn entführt uns in den schienengebundenen Güterverkehr Nordamerikas nahe eines Fährbahnhofs.

Auf eine Reise mitnehmen möchten wir sie auch mit einem kurzen Bericht über die wichtigste Modellbahnausstellung der USA - die National Train Show in Portland. Sie ist schon wieder eine Weile her, doch nun haben wir Eindrücke aus erster Hand, die wir mit Ihnen teilen möchten.

Langsam zum Ende kommt unsere Reihe, die aus dem Umbauwettbewerb hervorging. Über rund zwei Jahre haben wir jedes eingereichte Modell an dieser Stelle gewürdigt und ausführlich vorgestellt. Heute ist Harald Ruppelt an der Reihe, der mit seinem Umbau der preußischen G 8¹ auf eine Maschine mit Vorlaufachse die Medaillenränge erreicht hat.

Vergleichen Sie sein Werk mit dem vor zwei Monaten vorgestellten Umbau einer ähnlichen Lok. Trotz gleicher Baureihe werden Sie feststellen, wie unterschiedlich die Vorbilder waren. Das zeigt deutlich das große Potenzial für schöne Modelle in unserer Baugröße. Zunächst wird nun Märklin wieder an der Reihe sein, die Insidermodelle für das kommende Jahr vorzustellen.

Schön wäre aber auch, wenn die für 2014 und 2015 ausstehenden endlich bei den Kunden einträfen – aber das ist eine andere Geschichte...

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Alles im passenden Rahmen 4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Wenn die Englein Küchli backen..... 12

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Stammbuch einer Großfamilie..... 19
 Preußische Dampflok-Ahnen 21
 Geschichte eines Dreibeins 23

Impressionen

Die Modellbahn in München 26
 National Train Show 2015 34
 Zetties und Trainini im Dialog..... 39

Impressum 49

Wir danken der Eisenbahnstiftung, Karl Sinn und Harald Ruppelt für ihre Beiträge zu dieser Ausgabe.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 24. November 2015

Titelbild:

Zu Beginn der sechziger Jahre ist in Niles Junction noch kräftig etwas los. Zwei A-Einheiten der EMD F7 ziehen mit einem langen Güterzug aus gedeckten Wagen („Boxcars“) in unmittelbarer Nähe des Fähranlegers am Betrachter vorbei. Foto: Karl Sinn

Umbau zur Baureihe 56²⁻⁸

Alles im passenden Rahmen

Harald Ruppelt vollzog einen Umbau der Deutschen Reichsbahn auch an einem seiner Märklin-Miniclub-Modelle und belegte mit der preußischen G 8.1 mit Laufachse (Baureihe 56²⁻⁸) den dritten Platz in unserem Umbauwettbewerb. Heute stellen wir unseren Lesern diesen Nachbau vor, der als letzter mit Medaillenrang noch fehlte. Besonders interessant erscheint dieses Projekt vor allem mit dem in Ausgabe 9/2015 vorgestellten Beitrag einer typenähnlichen Dampflok.

Von Harald Ruppelt und Holger Späing. Exakt 4.958 Maschinen der Gattung G 8.1 wurden zwischen 1913 und 1921 allein in Preußen gebaut.

Einen nicht unerheblichen Anteil hatte Deutschland nach dem verlorenen Ersten Weltkrieg als Reparationsleistung an die Siegermächte abzugeben.

Die 3.119 Exemplare von ihnen, die in den Bestand der Deutschen Reichsbahn gelangten, bildeten dort noch über Jahre ein Rückgrat des Güterverkehrs.

Mit ihrer mittleren Achslast von 17,5 Tonnen konnte die bald als Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ bezeichnete, vierfach gekuppelte Dampflok jedoch nur auf Hauptbahnen eingesetzt werden.

Im zum Beginn der dreißiger Jahre beschleunigten Güterverkehr konnten die mangels Laufachse unruhig laufenden Maschinen mit ihrer zulässigen Höchstgeschwindigkeit von nur 55 km/h zudem auch nicht mehr mithalten.

Dies führte zu einer Ausmusterung noch vor Ablauf ihrer geplanten Nutzungszeit. Da für den Güter- und auch Personenzugverkehr auf Nebenbahnen Bedarf bestand, regte die RBD Breslau schließlich einen Umbau an: Durch Einbau einer vorderen Laufachse der Bauart Bissel sollte die Höchstgeschwindigkeit angehoben und zugleich die durchschnittliche Achslast reduziert werden können.

An der Konstruktion wirkte Borsig mit und so begann 1934 der Umbau von zunächst zehn ausgewählten Lokomotiven zur Achsfolge 1' D mit einer maximalen Achslast von nur noch 16,2 Tonnen. Bis 1941 folgen im Rahmen fälliger Hauptuntersuchungen weitere 681 Exemplare. Im Bestand wurden sie als 56 201 bis 56 891 geführt.

Bei ihnen wurde das Fahrwerk im vorderen Teil zwischen der Zylindergruppe und der Pufferbohle getrennt, um dort ein 720 mm langes Zwischenstück (Vorschuh) zur Aufnahme der Bisselachse einzufügen.



Seit dem 30. Oktober 1935 lief die frühere 55 5452 nach einem Umbau im RAW Schneidmühl als 56 241. Ihre letzten Dienstjahre verbrachte sie schließlich beim Bw Hohenbudberg, wo der Fotograf sie am 26. Mai 1966 antraf. Foto: Wolfgang Bügel, Archiv Eisenbahnstiftung



Bild oben:
56 603 (Bw Darmstadt-Kranichstein) verlässt mit einer Leig-Einheit am 26. Juli 1949 den Bahnhof Eberbach am Neckar. Lokomotiven dieser Baureihe kamen auf Nebenstrecken aber auch zu Personenzugehören. Foto: Carl Bellingrodt, Archiv Eisenbahnstiftung

Bild unten:
Lok 56 539 vom Bw Bingerbück rangiert im Bahnhof Bad Kreuznach am 20. Juli 1959 einige Güterwagen. Foto: Christian Hauser, Archiv Eisenbahnstiftung

Um das gleiche Maß wurde das Fahrwerk im Bereich der Tenderkupplung gekürzt, damit die Länge über Puffer vor und nach dem Umbau mit 18.290 bzw. 18.296 mm etwa gleich blieb. Damit konnte die umgebaute Lok unverändert auch auf kleinen Drehscheiben gewendet werden, wie sie auf Nebenbahnen immer noch verbreitet waren.



Letzte betriebsfähige Umbau-G 8.1 der Bundesbahn war 56 241 beim Bw Hohenbudberg. Nur drei Monate nach dieser Aufnahme wurde auch sie z-gestellt (17. April 1967). Harald Ruppelt hat ihr im Modell ein würdiges Andenken geschaffen. Foto: Frank Lüdecke, Archiv Eisenbahnstiftung

Kessel und Führerhaus wurden auf dem Fahrwerk um die 720 mm des in den Rahmen eingeschuiten Zwischenstücks nach vorn verschoben und gleichzeitig um 80 mm angehoben. Weitere, konstruktive Änderungen erfolgten nicht. Der große Luftbehälter unter der rechten Führerstandseite entfiel allerdings ersatzlos.

Über 400 Exemplare der Baureihe 56²⁻⁸ überstanden den Zweiten Weltkrieg und gelangten überwiegend zur späteren Bundesbahn (ca. 350 Stück). Beheimatet u.a. in Hamburg, Kassel, Mainz und Münster blieben sie bis Mitte der sechziger Jahre im Einsatz. 56 241 des Bw Hohenbudberg war die letzte Lok ihrer Baureihe und wurde erst am 27. Juli 1967 abgestellt.

Bei der DR hielten sich die letzten Vertreter im nördlichen Teil der DDR etwas länger: 56 234 und 56 339 des Bw Pasewalk schieden erst 1971 aus dem Betriebsdienst aus. Die fünf Exemplare (56 218, 258, 317, 543 und 598), die in Österreich verblieben waren, hatten bei der ÖBB hingegen keine große Zukunft mehr, denn sie schieden bereits bis 1956 aus. Erhalten blieb mit 56 511 nur ein einziges Exemplar, das nach 1945 in Polen blieb.

Erste Überlegungen

Der Umbau basiert auch im Modell auf der Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶. Das Spendermodell stammt von Märklin (z.B. Art.-Nr. 88980) und hier sollte neben dem Anbau der Laufachse der Kessel nicht nur verschoben, sondern wie schon beim eigenen Supern des Basismodells das Gehäuse vorbildgerecht tiefer gelegt werden. Harald Rippelt beschreibt die dazu erforderlichen Arbeiten wie folgt:

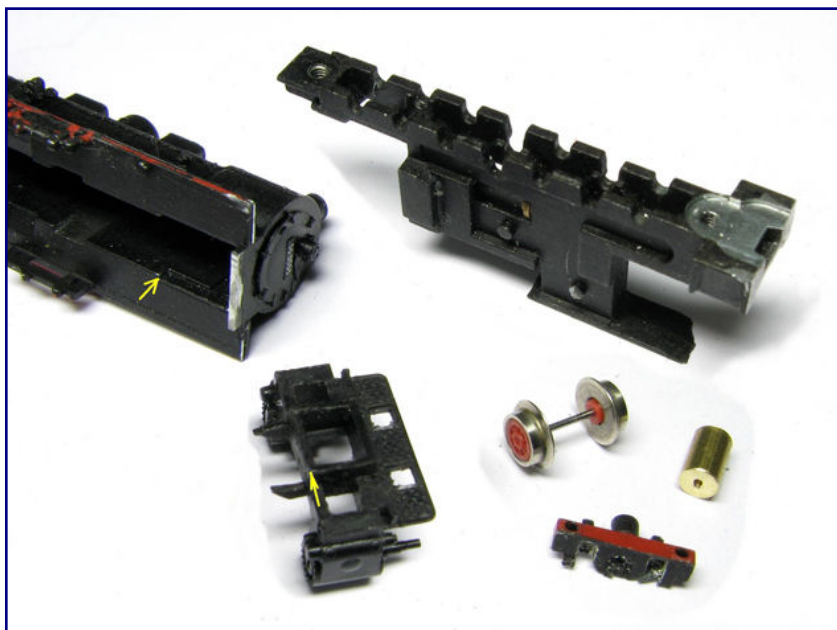
Motor und Getriebe sollten unangetastet bleiben. Um mir ein erstes Bild von den Proportionen der Lok zu machen, hatte ich eine Fotomontage der umgebauten Lok erstellt. Das Gehäuse wurde um korrekte 720 mm, das sind 3,3 mm im Modell, verschoben.



Die Grundüberlegungen für den Umbau werden wohl an dieser Gegenüberstellung am deutlichsten. Ein Vergleich der Lage von Zylindern und Einströmröhrn zueinander wie auch der Dome zu den einzelnen Radmittelpunkten veranschaulicht den Kompromiss zwischen strenger Maßstäblichkeit und Gesamtwirkung bei sicherer Betriebsfunktion. Foto: Harald Ruppelt

Leider wurden hier die Kompromisse des Ausgangsmodells sofort sichtbar – die erste Kuppelachse hat den maßstäblichen Abstand zum Zylinder. Der weitere Kuppelachsabstand vergrößert sich wegen der erforderlichen Spurkranzgröße, bis die letzte Kuppelachse der 55 direkt mit der Führerhausvorderwand abschließt. Der charakteristische, große Überhang hinter der letzten Kuppelachse fehlt.

Eine maßstäbliche Verschiebung des Gehäuses um die geplanten 3,3 mm würde also die letzte Kuppelachse bei der Baureihe 56²⁻⁸ unter das Führerhaus rücken lassen. Das gefiel mir eben so wenig wie ein Motor, der dann ebenfalls 3,3 mm hinten aus dem Führerhaus heraus schauen würde.



Das Verschiebemaß von 2,5 mm ergab sich aus einer am Gehäuse eingearbeiteten Nut und Führungen am Zylinderblock, im Bild durch Pfeile markiert. Foto: Harald Ruppelt

Eine geringere Verschiebung bedeutete aber, dass die Länge über Puffer (LüP) des Modelles mindestens um diesen Betrag wachsen musste.

Der erforderliche Mindestfreiraum für die Laufachse würde zudem ja auch zu einer Verlängerung führen und war nicht zu umgehen. Dies sollte die Gesamtlänge auf jeden Fall wachsen lassen.

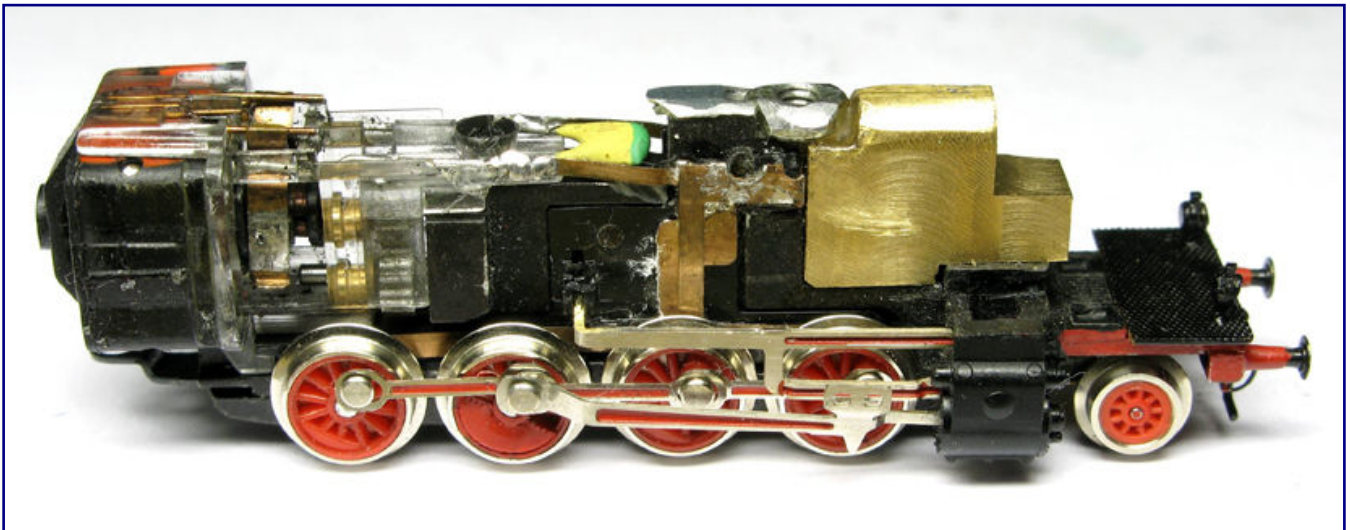
Für das Verschiebemaß ergab sich beim Baufortschritt dann eine in den Proportionen gut passende Größe von 2,5 mm, die sich durch eine formtechnische Gegebenheit am Modell des Rauchkammerträgers anbot und zu einem guten Kompromiss führte.

Am Ende betrug die Verlängerung insgesamt 2,8 mm, denn ich brauchte eine Kurvengängigkeit für den 145-mm-Radius, was sich bei der Lok-Tenderkupplung und im Schwenk-Freiraum der Laufachse auswirkte.

Umsetzung des Umbaus

Nach dem Zerlegen wurde in einem ersten Schritt die Gehäuseauflage am Fahrwerk um 1 mm abgefräst. Auf das Befestigungsgewinde brauchte hierbei keine Rücksicht genommen zu werden, da der Kessel ja nach vorn rückt und die Position des Gewindeloches um 2,5 mm mitwandern musste.

Die Höhe des Zylinderkastens und des Rauchkammerträgers hatte ich ebenfalls um 1 mm zu verringern. Im Gehäuse befindet sich eine Nut, in die der Rauchkammerträger eingreift. Wegen der Verschiebung hatte ich den hinteren Teil des Rauchkammerträgers in der Höhe weiter reduziert, so dass nur noch der rechteckige Rahmen direkt über den Zylindern übrig blieb und in diese Nut eingreift. So ergab sich das Verschiebemaß von 2,5 mm.



Die bisherige Beleuchtung machte Platz für ein beschwerendes Messingteil, die Gehäusebefestigungsschraube wird von einer unmittelbar dahinter eingeklebten M2-Mutter aufgenommen, deren Außenform dem Gehäuseträger angepasst wurde. Foto: Harald Ruppelt

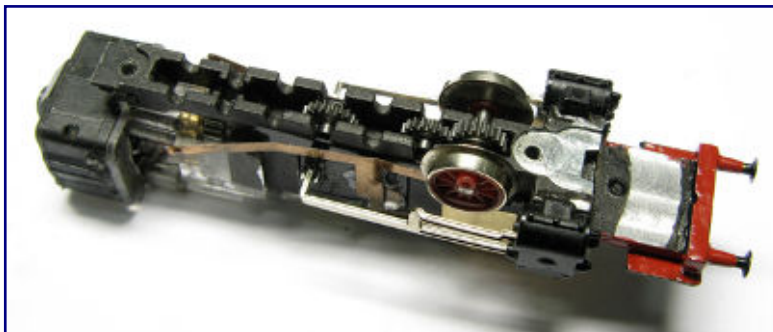
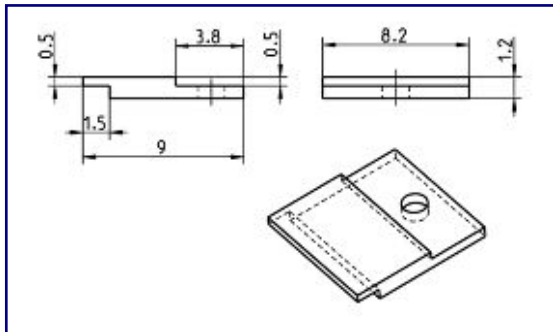
Für das neue Befestigungsgewinde habe ich dann Platz für eine M2-Mutter geschaffen und diese ebenso eingeklebt wie ein kleines Ballastgewicht aus Messing, das an die Stelle der entfallenden Beleuchtung getreten war. Die gemeinsame Auflagefläche ist der inneren Kesselform angepasst und verrundet.

Die Pufferbohle habe ich vom Fahrwerk abgesägt und eine 0,5 mm tiefe Führung für die Vorlaufdeichsel im Bereich der Halteschraube gefräst. Die Deichsel wird jetzt nur durch das Eigengewicht im Gleis geführt, was sich schon bei einem anderen Modell bewährt hatte.



Der Vorläufer entstand aus der bereits im unteren Bild auf Seite 7 gezeigten Messingbuchse, einer passenden und beidseitig isolierten Märklin-Achse sowie einem angelöteten Messingblechteil (Bild links), was eine Gleisführung ausschließlich durch das Eigengewicht ermöglicht. Die abgetrennte Pufferbohle wird mittels eines neu gebauten Rahmenteils an die künftig richtige Position knapp vor der Vorläufer gebracht (Bild rechts). Beide Fotos: Harald Ruppelt

Am Kunststoffteil der Zylindergruppe habe ich die Kolbenstangenschutzrohre und die Laternen entfernt. An die Unterseite des Riffelbleches klebte ich dann ein zurechtgefrästes Blech an, das die eigentliche Fahrwerkverlängerung darstellt. An diesem ist wiederum die Pufferbohle angeklebt.



Nachbauinteressierte können die Maße der Rahmenverlängerung aus der Zeichnung (links) entnehmen. Ebenso wichtig sind aber auch die Fräsarbeiten am Getriebeblock, um dem neuen Vorläufer ausreichend Bewegungsspielraum zu geben. Zeichnung und Foto: Harald Ruppelt

Die Länge richtete sich, wie bereits beschrieben, nach dem erforderlichen Schwenkraum des Vorläufers und könnte bei großen Gleisradien auch kürzer ausfallen. Erst dann hatte ich die überstehende Breite des alten Kunststoffriffelbleches abgeschnitten. Die Getriebeabdeckplatte wurde passend gekürzt.

Die Pufferbohlenabdeckung aus Riffelblech (für Spur N) von Weinert-Modellbau komplettierten Laternen von Westmodell. Den Steuerungsträger sägte ich mit einer feinen Laubsäge vom Umlauf ab und 2,5mm weiter hinten klebte ich ihn wieder an. Der nun überflüssige Luftbehälter wurde ebenfalls abgesägt und die frei gewordene Stelle glatt gefeilt.



Am Tender habe ich einen neuen Stift angebracht, der sich näher am Gehäuse befindet und im gleichen Schritt die Tenderbrücke so gefräst, dass der Bügel des Motorlagers den erforderlichen Freiraum erhält.

Die Pufferbohlenbestückung stammt aus dem Programm von Heckl-Kleinserien, die Kuswa-Beschilderung aus Ätzteilen beschränkt sich auf die Loknummer.

Das Riffelblech auf dem Pufferträger gehört eigentlich zur Spur N und stammt von Weinert-Modellbau. Die Loklaternen sind im Programm von Westmodell zu finden und werden von Scholz Heidenheim vertrieben. Foto: Harald Ruppelt

auch noch den Vorteil ein, die feinen, werksseitigen Beheimatungsanschriften des Ausgangsmodells beibehalten zu können.

Ausgewählt habe ich 56 241. Sie war nicht nur die letzte Lok ihrer Reihe beim Bw Hohenbudberg, sondern brachte mir

Das vergrößerte Gegengewicht der Treibachse ist aus Papier gefertigt. Hierzu verweise ich auf **Trainini**® 8/2012, in dem sich dazu weitere Erläuterungen finden.

Wichtig war mir auch der Schlot. Wohl wegen der zu hohen Kessellage hat ihn Märklin stark verkleinert, um die Gesamthöhe des Modells im Rahmen zu halten. Ich halte es für gut möglich, dass das Spendermodell sonst an Brücken und Oberleitungen hängen bliebe.



Zum Abschluss zeigen wir jeweils die Heizer- und die Lokführerseite des umgebauten Modells. Neben stimmigen Proportionen gefällt uns vor allem der verkürzte Lok-Tender-Abstand, der auch den hinten etwas herausgetretenen Fünfpolmotor etwas kaschieren hilft. Beide Fotos: Harald Ruppelt

Auf Vorbildfotos ist aber sofort zu sehen, dass er bei der BR 56²⁻⁸ wie auch bei der BR 55²⁵⁻⁵⁶ deutlich größer ausfällt. Besonders gesuperte Modelle brauchen daher meines Erachtens eine maßstäbliche Ausführung des Kamins.

Maße standen mir leider keine zur Verfügung, so habe ich versuchsweise verschieden große Teile hergestellt und probeweise montiert. Wäre das nicht auch eine Herausforderung für die Kleinserienhersteller?

Damit fehlten nur noch Figuren für Lokführer und Heizer - wie sollte meine Lok sonst fahren? Insgesamt hielt sich der bauliche Aufwand mit Ausnahme der Fahrwerksabsenkung in Grenzen und hat mir in der Ausführung daher auch keine Schwierigkeiten bereitet. Vollständig ausgestattet zieht die formschöne Dampflok seitdem klaglos ihre Runden und bereichert den Betriebsdienst immens.

Warum bildet diese ansprechende Baureihe eigentlich immer noch eine Sortimentslücke im Maßstab 1:220?

Hersteller des Basismodells:
<http://www.maerklin.de>

Quellen für erforderliche Zurüstteile:
<http://www.heckkleinserien.de>
<http://www.kuswa.de>
<http://www.modscholz.de>
<http://www.weinert-modellbau.de>
<http://www.westmodel.de>

14. Internationale Lahnsteiner Modellbahntage 2016

Sa. 10-17 Uhr
So. 11-17 Uhr

13./14. Febr.



**Stadthalle am Salhofplatz
56112 Lahnstein**

Große Tauschbörse für
Eisenbahnen, Autos usw.
Modul- und Schauanlagen
Modellbahnworkshops

Eintritt:

Erwachsene	5 Euro
Kinder	1 Euro

Niles Junction von Karl Sinn (Teil 1)

Wenn die Englein Küchli backen...

Karl Sinn vom Spur-Z-Atelier gehört unbestritten zu den Großmeistern der Spurweite Z. Dies beweist er auch bei seinem bislang jüngsten Schaustück namens „Niles Junction“, das frei nach kalifornischen Vorbildern erstellt wurde. Seine Verbindung zum Schweizer Ausdruck der Überschrift erhält es durch den Auftraggeber und die beeindruckende Wirkung einer stimmungsvollen Hintergrundkulisse.

Von Karl Sinn. Bei der heute vorgestellten Anlage handelt es sich um ein befahrbares Diorama mit den Grundmaßen 1,40 x 0,90 m. Es ist thematisch an der San Francisco Bay zwischen Oakland und San José angesiedelt, gibt aber keine exakte Vorbildsituation wieder.



Nah am Wasser gebaut: Als Betrachtermittelpunkt dient die Fähranlage für den Eisenbahnverkehr. Die Themenkombination Wasser und Abendrot sorgt für einmalig stimmungsvolle Aufnahmen.

Durch die enge Anlehnung ans Vorbildthema habe ich viele verschiedene Eindrücke und Anregungen verarbeiten können. Dadurch wirkt dieses Diorama mit seiner äußerst realistischen Wirkung bezüglich der Landschaftsgestaltung und seinem Umfeld nun sehr harmonisch.

Die Idee zu diesem einzigartigen Konzept wurde geboren, als Jens Wimmel (Zettzeit), Sven Rohmann und ich zusammensaßen, um ein Video über kanadische Züge anzuschauen.



Das „Rail Budd Car“ (Schienenbus) der Western Pacific fährt an einem Küstenabschnitt vorbei, wie typisch für Kalifornien ist. Dem blütengesäumtem Steilabschnitt schließt sich ein Sandstrand an (Bild oben), der kleine Ort beginnt direkt hinter dem Bahnübergang. In wenigen Augenblicken wird der Zug den kleinen Haltepunkt erreichen, an dem ihn bereits einige Pendler erwarten (Bild unten).

Das Video zeigte einen Bahnübergang. Sage und schreibe 20 Minuten dauerte eine Sequenz, in der ein langer Güterzug über diesen Bahnübergang rollte und auf diese Weise jeden einzelnen Wagen

dem Zuschauer präsentierte. Damit war die Idee geboren, auch auf kleinem Raum die phantastischen Güterzüge Nordamerikas zu präsentieren.

Die kleine Modellbahnanlage sollte zur „Theaterbühne“ werden, bei der nur ein kleiner Abschnitt für den Beobachter einsehbar ist. Dieser Abschnitt musste dann aber so fein gestaltet sein, das er dauerhaft den Blick des Betrachters fesselt - so wie es auch im genannten Video der Fall war.

Konsequent zu Ende gedacht, bedeutete dies, dass alle Kurven mit nicht vorbildnahen Radien außerhalb des Sichtfeldes des Betrachters zu „verschieben“ waren, also nicht einsehbar sind und gleichzeitig auch nicht fest installiert. Dies bedeutet: Auf beiden Seiten ist eine Erweiterung möglich.



Das Lagerhaus im rechten Dioramenteil von der Seeseite aus betrachtet: An der Rückseite zweigt eine eingleisige Bahnlinie ab, die wir bereits auf der Titelseite gesehen haben. Das Gebäude dient dem Warenumschatz von der Schiene aufs Schiff und umgekehrt.

Daraus ergab sich, ein kleines, aber befahrbares Diorama zu bauen, an das rechts und links – nur temporär angesteckt – ein Kreisschluss erfolgt und hinter der Hintergrundkulisse bequem zugänglich ein Schattenbahnhof sowie ein für die langen Güterzüge enorm wichtiges Aufstellgleis platziert werden konnte. Erwähnen möchte ich auch, dass der Schattenbahnhof mittels einer Holzabdeckung staubgeschützt ist.

Da „Niles Junction“ die Zusammenführung mehrerer Strecken darstellt, wurde zudem eine weitere Schnittstelle nach vorne in Richtung des Betrachters eingeplant. Hier könnte sich auch ein weiteres Segment anschließen, das den Niles Canyon Richtung Sunol darstellte ich bereits Erfahrungen in Richtung einer „Theaterbühne“ besaß (siehe Bayrischer Endbahnhof „Spezi“ auf meinen Internetseiten), konkretisierte sich das Vorhaben recht schnell.

Weil „Niles Junction“ auf Ausstellungen gezeigt werden sollte, bedurfte es ergänzend eines besonderen Blickfanges – ein Detail, das die Spur-Z-Welt so noch nicht gesehen hat!



Während im Vordergrund auf die Fähre rangiert wird, hat der Nahverkehrszug seine Fahrt fortgesetzt (Bild oben). Von der Nebenstrecke biegt ein mit zwei EMD F7 bespannter Güterzug auf die Hauptbahn ein. Ein einsamer Cowboy spielt dazu auf seiner Mundharmonika (Bild unten).

Hier half Peter Nolan weiter, ein begnadeter Schiffsbauer aus den Vereinigten Staaten, mit einer nichtmotorisierten Fähre, die die exakte Kopie einer Car-Float-Barke samt passendem Schlepper „Tug Boat“ aus der Bucht von San Francisco darstellte.



Detailreich hat Karl Sinn auch die Fährrücke nachgebildet. Der Schienenübergang muss sich schließlich wechselnden Wasserständen exakt anpassen, damit die Güterwagen immer unfallfrei auf den Ponton rollen (Bild unten). Auch die Gestaltung des Brückenturms samt der äußerst glaubhaften Patina am anderen Ende bezeugt die Perfektion, mit der Karl Sinn arbeitet (Bild unten).

Aus einer reichhaltigen Auswahl handgearbeiteter oder kommerziell verfügbarer Gebäude nach amerikanischen Vorbildern, habe ich dann verschiedene Stellproben vorgenommen. Nach einigem „Gebäuderücken“ hatte ich einen Weg gefunden, wie ich ein harmonisches Gesamtbild zu erreichen vermochte.

Damit stand die Szenerie und Dirk Kuhlmann („Helenensiel“) erklärte sich bereit, eine wundervolle Skizze dafür anzufertigen.

Erstmalig präsentierte Dr. Sven Rohmann die einzelnen Bauschritte im ZFI-Forum. Gleichzeitig platzierte Dr. Sven Rohmann „Niles Junction“ auch im Beitragsstrang „Chesapeake Bay“ des AZL-Blogs (American Z Line), um auch Amerika-spezifisches Wissen einfordern zu können. Das Ergebnis war überwältigend – gerade auch aus den USA! Dafür sage ich an dieser Stelle vielen, vielen Dank!

Fortsetzung folgt: eine Traumreise in 1:220

Zum Betriebsdiorama „Niles Junction“ folgt im Jahresverlauf 2016 ein zweiter Teil. Sein Thema wird sein, sich in die gezeigten Szenen hineinzusetzen.

Anhand passenden Rollmaterials stellen wir dann die Fünfziger den Siebzigern gegenüber, um auch die zeitliche Flexibilität und Anpassungsfähigkeit des Schaustücks zu unterstreichen.

Gerd Kurz stellte handgearbeitetes, perfekt gealtertes Rollmaterial zur Verfügung. Auch Sascha Braun (Zcustomizer), der in einer Nacht-und-Nebel Aktion noch kurz vor der Premiere auf der Plattform der Kleinserie im schweizerischen Bauma das gesamte Western-Pacific-Rollmaterial fachgerecht alterte, erhielt dafür von vielen Betrachtern ein persönliches Lob.



Auf dieser Aufnahme ist der Übergang von der Fährbrücke auf den Ponton sehr gut zu sehen. Mit hölzernen Poldern ist das Fährbett gesichert, damit der Kahn beim Beladen sicher in seiner Position beharrt.

Die gesamten erforderlichen Digitalisierungen des Lokbestandes erledigte Oliver Passmann (Passmann.com) in gewohnt hervorragender Weise.

Im schweizerischen Bauma traf ich dann auf Uwe Teichmann, einen der ganz großen im realistischen Baubau. Er stellte für „Niles Junction“ die typischen Korkeichen dieser Gegend her. Er lieferte mir die

handgearbeiteten Baumrohlinge, und ich belaubte sie nach einer kurzen Einweisung noch. Auf den Fotos lässt sich die realistische Baumrinde gezielt beobachten!



„Wenn die Englein Küchli backen.“ Aus keiner anderen Aufnahme wird die Assoziation zu dieser Schweizer Redensart so deutlich wie aus dem Sonnenübergang über Niles Junction. Mit dieser stimmungsvollen Impression des Blicks über das Wasser auf den rotgefärbten Himmel beenden wir dieses Anlagenportrait.

Zu guter letzt habe ich vor der Premiere in Bauma noch den passenden Hintergrund in die „Theaterbühne“ eingesetzt. Ich wählte für „Niles Junction“ einen prachtvollen Sonnenuntergang, der doch so typisch für Kalifornien ist.

Diese stimmungsvolle Farbenpracht zog sehr viele Besucher in ihren Bann, die bei der Premiere anwesend waren. Freunde aller Spurweiten wollten jetzt genau wissen, was es hier wohl zu sehen gibt. Also los, die Aufführung kann starten!

Auf den Internetseiten des Spur-Z-Ateliers erhalten sie weitere Hintergrundinformationen zur Anlage und ich freue mich dort auch über Fragen zur Anlage.

Alle Fotos: Karl Sinn

Professioneller Anlagenbau:
<http://www.spur-z-atelier.de>

Weitere Empfehlungen:
[gkurz\(at\)au.stabilus.com](mailto:gkurz@au.stabilus.com)
<http://www.nscaleships.com>
<http://www.passmann.com>
[uwe-teichmann60\(at\)gmx.de](mailto:uwe-teichmann60@gmx.de)
<http://www.zcustomizer.de>

Start zur V-160-Typendokumentation **Stammbuch einer Großfamilie**

Die Vorserienexemplare der V 160 bildeten den Auftakt zu Fahrzeugbeschaffungen, aus der die erfolgreichste Diesellokfamilie der DB hervorging. Bislang wurde diese Geschichte stets sehr einseitig dargestellt und wirkte wie eine Einbahnstraße. Erst ein neues EK-Baureihenportrait beleuchtet auch Probleme und Rückschläge auf dem Weg zur universellen und zuverlässigen Lokomotive. Das vorliegende Buch ist dabei der erste von drei angekündigten Bänden.

Josef Högemann / Roland Hertwig / Peter Große
Die V 160-Familie Band 1
„Lollo“ und Serien-V 160

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2015

Gebundenes Buch
Format 29,7 x 21,0 cm
392 Seiten mit 608 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6012-8
Best.-Nr. 6012
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Der Beschaffungszeitraum für Lokomotiven aus der Lokfamilie der V 160 beginnt im Jahre 1960 mit den ersten sechs „Lollos“ und endet erst 1979 mit dem 399. Serienexemplar der Baureihe 218. Dazwischen lagen vier weitere Prototypen V 160, ihre Serienmaschinen sowie die Baureihen 210, 215, 218 und 219.

Ohne erhebliches Komprimieren der technischen Beschreibungen, des Baus und der Einsatzgeschichte all dieser Familienvertreter lässt sich dies nicht in einem einzigen Buch verarbeiten. Daher freuen wir uns, dass der EK-Verlag seiner Philosophie auch hier treu blieb und die geplanten Portraits gleich auf drei Bände verteilt hat. Darin liegt ein wesentlicher Unterschied gegenüber einer früheren Buchvorstellung.

Gewohnt ausführlich und mit großem fachlichen Tiefgang schildert so der erste Teil, der die Baureihe 216 vollständig behandelt, deren Entstehen und ihre Betriebsgeschichte sowohl bei der Bundesbahn als auch ausländischen Bahnverwaltungen, privaten Unternehmen inklusive Gleisbaufirmen und den Museumsbahnen.

Dazu gehören auch Modernisierungs- und Umbauvarianten der Baureihe 216. Die Technik der Maschinen – vor allem auch hinsichtlich der Unterschiede zwischen Vorserie und Serie – werden kompetent und sehr ausführlich behandelt. Dies geschieht auch vor dem Hintergrund, dass der Autor die vielen technischen Probleme behandelt, die in den ersten Betriebsjahren zu hohen Ausfällen geführt haben.

Dass die V 160 keine schlechte Konstruktion war, verdeutlicht er im Vergleich zu ähnlichen Problemen mit der größeren V 200 beider Unterbaureihen. Es waren Fehleinschätzungen der Motoren- und Getriebehersteller oder der Bundesbahn sowie noch fehlende Erfahrungen mit Dieselmotoren und Flüssigkeitsgetrieben dieser Leistungsklasse.



Eine so ehrliche und kritische Betrachtung haben wir zuvor in der einschlägigen Literatur vermisst – vielleicht, weil sonst schnell der Eindruck entstünde, die Lokomotiven hätten sich nicht bewährt. Aber eben diesen Spagat bekommt der Autor sehr gut hin!

Eigentlich nicht zur Baureihenfamilie gehört für ihn die doppelmotorige V 320, die zwar von der DB ursprünglich geplant war, aber schließlich doch nicht beauftragt wurde. Henschel hat sich zwar an den ursprünglichen Beschaffungsplänen der Bundesbahn orientiert, aber die „große Schwester“ schon vor dem Bau von drei „Lollos“ und V 160 010 eher eigenständig entwickelt, was an vielen technischen Details deutlich wird.

Dass sie dennoch im Buch zu finden ist und sie nicht nur in einem einzigen Satz erwähnt wurde, liegt also neben dem DB-Typenprogramm vor allem an ihrer Kopfform, die sie der V 160 010 „vererbt“ hat und die auch für alle Serienexemplare der gesamten Familie übernommen wurde. Ähnlich verhält es sich mit nur optisch sehr ähnlichen Schmalspurlokomotiven, von denen eine heute bei der Brohltalbahn im Einsatz ist.

Besonders lobenswert ist die saubere Kapiteltrennung und Struktur des Buches, die hilft, auch gezielt einzelne Informationen nachzuschlagen. Die verschiedenen Themenfelder zeigen sich sehr übersichtlich. Deutlich verbesserungswürdig finden wir nur die Einsatzgeschichte bei den einzelnen Betriebswerken: Hier fanden wir viele Zeitsprünge vor und zurück.

Dies irritiert den Leser und führt dazu, einzelne Passagen mehrfach lesen zu müssen und miteinander zu vergleichen, um den Ausführungen des Autors folgen zu können. Wir bevorzugen hier eine klare lokale Trennung und Orientierung an der Chronologie. Verweise wären dann ja immer noch möglich.

Die Bebilderung des Buches ist wieder tadellos: Auswahl, Anzahl und Größe der Bilder passen stets zu den Inhalten, auch die Wiedergabequalität ist perfekt. Sogar Einsätze bei Bw mit nur geringem, historischem Bildmaterial gingen nicht leer aus. Da der größte Teil der Aufnahmen schwarz-weiß ist, lockern drei Farbbildteile das Buch optisch auf.

In der Summe ist auch dieser Band ohne jeden Zweifel wieder sein Geld wert. Wer ein gutes Fachbuch sucht, das kein noch so unwichtig erscheinendes Detail auslässt, der ist beim EK-Verlag immer gut aufgehoben. Die Baureihenportraits helfen auch dem interessierten Modellbahner bei wohl jeder sich stellenden Frage kompetent weiter.

Und deshalb nominieren wir dieses Buch für die Neuerscheinungen des Jahres 2015 in der Kategorie Literatur.

Verlagsseiten:

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

<http://www.ekshop.de>

Typenkompass von Transpress

Preußische Dampflokomotiv-Ahnen

Bei Transpress und seinen Schwesterverlagen gibt es eine große Bücherreihe „Typenkompass“ zu den verschiedensten Verkehrsmitteln. Vor allem aus dem Bereich des Eisenbahnwesens haben wir bereits viele davon vorgestellt. Der heute zu besprechende Titel über preußische Dampflokomotiven schließt hier eine Lücke, wenn wir auf die Breite des Modellprogramms in der Spurweite Z schauen.

Thomas Estler
Typenkompass
Dampfloks der Preußischen Staatsbahn seit 1880

Transpress Verlag
Stuttgart 2012

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 20,5 x 14,0 cm
128 Seiten mit 118 S/W-Bildern

ISBN 978-3-613-71436-6
Best.-Nr. 71436
Preis 12,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Mit Thomas Estler hat der Transpress-Verlag einen ebenso versierten wie auch bekannten Autoren für den Typenkompass über preußische Dampflokomotiven gewählt.

Preußen war einst der größte deutsche Flächenstaat und seine Staatsbahn bediente ein Gebiet, das von Eupen bis nach Memel in Ost-West-Richtung sowie von der dänischen Grenze bis hinter Darmstadt reichte.

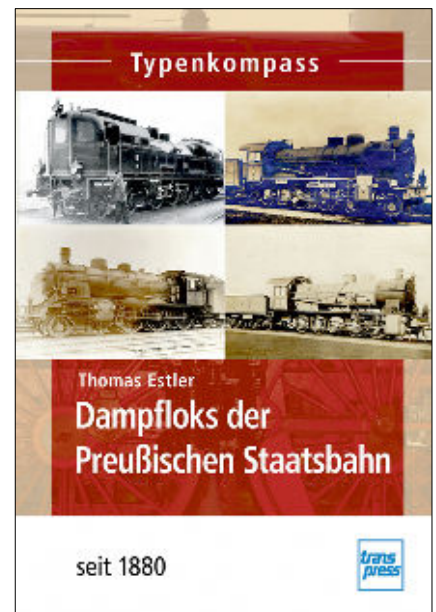
Diese Ausdehnung lässt erahnen, wie groß und anspruchsvoll die Aufgabe ist, den Fahrzeugkatalog dieser Staatsbahn zu katalogisieren. Immerhin war sie damals das größte, einheitlich geleitete Verkehrsunternehmen der Welt und rund 45.000 Lokomotiven standen in ihren Diensten.

Durch die Verstaatlichung privater Eisenbahnen gelangte eine schier unüberschaubare Typenvielfalt in ihren Bestand, die sich vollständig wohl in keinem Buch mehr darstellen ließe. Die Beschränkung auf die Jahre ab 1880 ist diesen Umständen geschuldet und absolut nachvollziehbar.

Einmalig waren die preußischen Normalien, die den Gedanken einer Vereinheitlichung verfolgten und betriebswirtschaftliche Aspekte in den Fokus der Beschaffung von „Normalbauarten“ stellten.

Mit einem Zeitfenster der Entwicklung, die bis zur Gründung der Deutschen Reichseisenbahnen 1920 reicht, deckt dieses Buch die Blütezeit preußischer Dampflokomotivkonstruktionen ab. Sparsamkeit und Zuverlässigkeit statt Ästhetik prägten den preußischen Fuhrpark, es galt dort das Diktat der Vernunft.

Gleichwohl gab es auch bemerkenswerte technische Fortschritte zu verbuchen: August von Borries konstruierte viel beachtete Verbundmaschinen, Robert Garbe sorgte mit großem Weitblick für den Durchbruch des Schmidtschen Überhitzers. Kein Wunder war, dass die späteren Einheitslokomotiven stark vom preußischen Lokbau geprägt waren.



Die Struktur dieses Typenkompass ist so aufgebaut, dass zunächst eine Einleitung die Geschichte und besonderen Umstände des Lokomotivbaus und –einsatzes in Preußen beschreibt und sich dann der dort üblichen Bezeichnung zuwendet. Es folgt der Überblick über die Konstruktionen des behandelten Zeitabschnitts, getrennt nach den einzelnen Verwendungszwecken der Maschinen.

Diese Sortierung halten wir für gelungen und übersichtlich, auch die erwähnten, vorangestellten Texten sind sehr hilfreich, um sich im Buch zurechtzufinden und alle Informationen richtig einordnen zu können. Bemerkenswert ist angesichts der Kinderschuhe des Lichtbilds zu jener Zeit die Dokumentation: Nahezu jede Lokgattung ließ sich mit mindestens einem Foto bebildern.

Einzigste Ausnahme, die uns in Erinnerung geblieben ist, sind die in einem Artikel zusammengefassten Tenderlokomotiven T 0, T 1, T 2 und T 4. Sie gehören zu den ältesten Maschinen, die ins letzte Bezeichnungsschema aufgenommen wurden. Bei der populären T 3 ließen sich natürlich – wie auch bei einigen anderen Gattungen – aus Platzgründen nicht alle Spielarten mit einem Foto versehen.

Die Wiedergabequalität ist überwiegend gut, alle Aufnahmen sind erwartungsgemäß schwarz-weiß. Nur wenige Bilder sind von einer geringeren Darstellungsqualität, was dem Alter der Aufnahmen und dem damals verfügbaren Material zuzuschreiben ist. Sie vermitteln dem Leser aber auch die erhoffte Authentizität.

Der Titel schließt mit einem Anhang, der verschiedene Konstruktionsmerkmale erläutert und eine Auflöser verwendeter Abkürzungen liefert, von denen aber die meisten eh bekannt sein dürften. So stellt auch diese Ausgabe wieder eine Fundgrube und Identifikationshilfe dar, die sich besonders auch für Modelleisenbahner aller Spurweiten eignet. In Verbindung mit den übrigen Ausgaben entsteht daraus eine hilfreiche Enzyklopädie deutscher Eisenbahnen oder auf Wunsch sogar über diese Grenzen hinaus.

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

Filmportrait der westdeutschen V 60 **Geschichte eines Dreibeins**

Die V 60 gehörte zu den ersten Diesellokomotiven der Deutschen Bundesbahn. Die Kraftübertragung war in dieser Leistungsklasse mit Ende des Zweiten Weltkriegs längst beherrschbar. Technische Pioniere waren sie nicht, solche Erwartungen wurden an die anspruchslosen „Arbeitspferde“ auch nicht gestellt. 941 Exemplare sorgten ab 1955 für einen erstaunenswert schnellen Traktionswechsel im Rangierbetrieb. Im leichten Verschiebedienst hatte die Dampflok so bald ausgedient.

CFT Video Berlin
Das Dreibein – die legendäre
Baureihe V 60

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2015

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

Best.-Nr. 8363
Preis 19,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

1955 gelangten die ersten Vorauslokomotiven einer neuen Rangierlok auf die Gleise der DB. Bezeichnet als V 60 kamen sie aus den Werkshallen von Krupp, Krauss-Maffei, MaK und Henschel. Technisch bauten sie auf dem Fahrwerk der V 36 auf, mit dem sie die Achsfolge und den Antrieb über Blindwelle und Kuppelstangen gemeinsam hatten – eine bewährte Lösung, aber schon damals nicht mehr Stand der Technik.

Doch die junge Bundesbahn wollte kein Risiko eingehen, sah sie die Ablösung der Dampflok im Rangierdienst als vorrangig an. Deshalb bevorzugte sie eine bewährte, also nicht mit technischen Risiken behaftete Lösung. In der Tat entstanden bis 1963 exakt 941 der 650 PS starken und dreifach gekuppelten Maschinen, die zuvor eingesetzte Dampflokomotiven zum Auslaufmodell und sie selbst zur zahlenmäßig am stärksten vertretenen DB-Bauart machen sollten.

60 Jahre später sind immer noch viele V 60 im aktiven Betrieb bei der Deutschen Bahn AG zu finden. Trotzdem haben sich die Reihen gelichtet, obwohl ein Nachfolger für die seit 1987 zu Kleinlokomotiven „degradierten“ Maschinen bis heute nicht zu sehen ist. Stattdessen wird heute weniger rangiert, was den Bedarf hat zurückgehen lassen.

Mit Fokus auf heute noch aktive Exemplare bei DB, Privat- und Museumsbahnen führt das EK-Filmportrait durch die bereits 60 Jahre währende Betriebsgeschichte einer unscheinbaren, aber allgegenwärtigen Lok.

Hier erfährt der Zuschauer auch, was sich aus den vielen Baureihenbezeichnungen schließen lässt, mit der die Vertreter der V 60 inzwischen bedacht wurden: Neuordnung zu den Kleinlokomotiven, leichte und schwere Exemplare, Ausstattung mit Rangierkupplung und/oder der Einbau neuer Motoren.



Der Film informiert in qualitativ perfekten Bildern auch über Exporte und Lizenzbauten der V 60, was ihren Erfolg zusätzlich unterstreicht. Vergessen wurden aber diejenigen Exemplare, die in den Dienst der NSB gelangten. Gewürdigt wird aber, dass die bundesdeutsche V 60 wegen ihrer nachgerüsteten Fernbedienbarkeit nach der Wende recht schnell ihr DDR-Pendant zu verdrängen vermochte.

Nützliches Wissen für den Modellbahner liefern historische Aufnahmen vom Bau bei Krupp und dem folgenden Betriebsdienst der Lok. Hier lassen sich Rückschlüsse zu den Farbgebungen, Streckendiensten bei Übergaben und Rangierabläufen ziehen und natürlich auf der eigenen Anlage nutzen. Die aktuellen Sequenzen ergänzen und runden dies thematisch ab.

Interessant sind auch ausgewählte Einsätze bei verschiedenen privaten Gesellschaften, zeigen sie doch, dass diese Baureihe trotz ihres hohen Alters noch längst nicht am Ende ist. Eine Ausstattung mit Abgasreinigung mag hier als Beispiel für eine Modernisierung gelten, mit der die Nutzungszeit maßgeblich verlängert wird.

Allerdings gleitet der Film nicht in Sentimentalität ab. Die Verantwortlichen haben es vermieden, ein Zerrbild der Realität zu zeichnen und vermitteln gekonnt, dass die Dienstzeit der V 60 langsam aber beständig zu Ende geht. Ihre Ablösung steht in Form der Vossloh G 6 oder Lokomotiven für „die letzte Meile“ bereit, die Zustelldienste gleich mit übernehmen können.

Dieses Bewusstsein, das erst reifen muss, lässt die bei Museen im Dienst stehenden Maschinen dann in einem ganz anderen Licht erscheinen. War es bislang eher die rote Ursprungs- oder spätere blau-beige Umlackierung, die sie nostalgisch oder historisch erscheinen ließ, erweitert sich der Blick plötzlich auch auf die Technik dieser Lok.

Insgesamt bietet der EK-Verlag wieder ein gelungenes Video, das dem Betrachter in rund 58 Minuten Laufzeit viele verschiedene Facetten eines Technikdenkmals vermittelt, dabei gut unterhält und die Gesamtbedeutung dieser Konstruktion für das deutsche Eisenbahnwesen angemessen würdigt. In Hoffnung auf eine zeitgemäße Neukonstruktion des Mini-Club-Modells sollte dieser Film bei keinem Zettie fehlen.

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

MHI und Insider-Modelle unverbindlich vorbestellen:
(Zahlung erst bei Verfügbarkeit/Abnahme der Ware, keine Abnahmeverpflichtung)

aktuelle Angebote:

(weitere Produkte auf www.1zu220-shop.de)

Dampflokomotive BR 01 DB
Märklin 88011 **194,95€**



Elektrolokomotive E 19 DB
Märklin 88086 **154,95€**



Elektrolokomotive E 19 DRG
Märklin 88087 **154,95€**



Diesellokomotive BR 232
Märklin 88132 **154,95€**



Elektrolokomotive BR E 94
Märklin 88224 **172,95€**



Diesellokomotive
Märklin 88371 **149,95€**



Elektrolokomotive BR 139
Märklin 88384 **169,95€**




Elektrolokomotive
Märklin 88577 **172,95€**



Elektrolokomotive
Märklin 88578 **179,95€**



Elektrolokomotive Re 4/4 II
Märklin 88590 **169,95€**



Elektrolokomotive Re 4/4 II
Märklin 88591 **154,95€**



Tenderlok
Märklin 88943 **Knüllerpreis:
129,95€**



Bestpreis-Service:
Sollten Sie ein Produkt bei einem anderen Händler günstiger sehen, rufen Sie uns bitte unter 02992/65455 an oder schreiben Sie uns eine E-Mail. In der Regel können wir Ihnen den gleichen oder sogar einen besseren Preis anbieten.

Besuchen Sie auch unsere
Modellgalerie auf
www.1zu220-shop.de

Werbewagen vom
www.1zu220-shop.de



Märklin 82361.005

VELMO

Digital fahren macht Spaß !!!
Bei uns bekommen Sie alle
Velmo Decoder mit 10%
Preisnachlaß auf den Listenpreis !!!

- * Auf Spur Z spezialisiert
- * Ihr Fachhändler im Netz
- * Preiswert, Kompetent, Nah
- * Online-Bestellung von MHI- und Insidermodellen

ROKUHAN

Wir führen alle in Europa lieferbaren Artikel
von Rokuhan ab Lager zu sehr günstigen Preisen.



Weltstadt nicht nur mit Herz

Die Modellbahn in München

Mit rund 60.000 Besuchern hat sich die Ausstellung „Die Modellbahn“ im Münchener MOC zu einer wichtigen Herbstmesse im Süden Deutschlands entwickelt. Da darf natürlich auch die Spurweite Z nicht fehlen. Neben verschiedenen Herstellern aus dem Bereich der Groß- und Kleinserie präsentierten sich auch die Z-Freunde International mit sehenswerten Exponaten.

Die alle zwei Jahre stattfindende Münchener Messe mit dem schlichten Titel „Die Modellbahn“ ist nicht nur wegen ihrer 60.000 Besucher eine wichtige Veranstaltung im Herbst geworden, sondern wir messen ihr auch wegen der zeitgleich stattfindenden Ausstellungen „Forscha“, Xund & Aktiv“ sowie „Spielwies'n“ eine besondere Bedeutung für die Nachwuchsarbeit zu.

Die beiden parallel ausgerichteten Messen richten sich nämlich besonders an Kinder mit ihren Familien. Sie wecken und stillen ihren Entdeckungsdrang und Spieltrieb, weshalb ein besonderer Augenmerk auf Mitmachangebote oder auch dem Ausprobieren neuer Brettspiele liegt.

Will die Modellbahn da erfolgreich sein und sich dem Nachwuchs besonders attraktiv zeigen, darf sie an dieser Stelle nicht nachstehen.

So lädt eine große Spielfläche am Piko-Stand zum Spielen mit H0- und 2m-Material ein, und auch der MOBA als Ausrichter präsentiert seine Jugendarbeiten und kleinere Aktionen, die Kinder herausfordern wie auch motivieren sollen.

Die Zubehörhersteller Auhagen, Noch, Busch, Faller (selbst nicht auf der Messe vertreten), Kibri und Vollmer haben wieder die große Bastelfläche „Gleis 5“ bestückt, an der Kinder gemeinsam mit ihren Eltern Bausätze kleben oder kleine Dioramen gestalten können. Ehrenamtlich betreut und angeleitet wurde diese Anlaufstation von zwei weiblichen Jugendlichen, die sehr engagiert mit Rat und Tat zur Seite standen.



Die Bastelangebote am „Gleis 5“ waren stets gut nachgefragt. Die Münchener Messe bietet sich neben derjenigen in Leipzig dafür wegen ihres Publikums auch besonders an.

Wie wichtig aber eine durchdachte Produktauswahl für die Bastelstationen ist, möchten wir an zwei Beispielen verdeutlichen: Viessmann hatte aus dem Kibri-Programm zwei LKW-Modelle angeboten, die aus sehr vielen Kleinteilen bestehen. So stellen sie an die Kinder schon recht hohe Anforderungen, sprechen aber besonders die jüngsten Besucher an, die daheim mit Metallautos spielen – hier wird die Lust leider viel zu schnell zum Frust.

Anders die Zusammenstellung von Auhagen: Das Modell eines kleinen, aber sehr ansprechenden Haltepunktgebäudes lässt sich aus wenigen Teilen auch von ungeübten Kindern zusammenführen. Bodenbelag und Gleis lagen als fotorealistische Aufkleber zusammen mit einem Stück Geländematte

und Baumaterial bei. Hier wurde niemand überfordert und alle Teilnehmer gingen begeistert mit ihrem Werk nach Hause.

Damit auf dem Weg oder auch beim weiteren Messebesuch nichts zu Bruch ging, gab es eine passende Trageverpackung aus dünnem Karton gleich dazu.

Dies geschah nicht zufällig, wie uns Frau Hofmann-Auhagen im Gespräch bestätigte. Die Kreativität der Kinder zu wecken und herauszufordern, sieht sie als Schlüssel zum dauerhaften Erfolg. Und da geben wir ihr uneingeschränkt recht.

Unser Messerundgang förderte jedoch auch interessante Dinge für die Erwachsenen zu Tage. Mit eigenem Stand war direkt neben der ideellen Spur-Z-Präsentation der Münchener Fachhändler Gleis 11 vertreten, der in letzter Zeit interessante Märklin-Sonderwagen („Alois Dallmayr“ und „J.A. Maffei“) hat auflegen lassen. Sein Name weist auf den Standort des Ladengeschäfts am Münchener Hbf hin (ehemaliger Holzkirchner Bahnhof).



Die Messe war zu jeder Zeit gut besucht. Volle Gänge waren daher kein nur kurzzeitiges Phänomen – die Aussteller dürfte es gefreut haben.

Bei Werkzeuge Peter Post hatte im Frühjahr der Eigentümer gewechselt. Der neue Geschäftsführer Jürgen Schirmer bot seinen Kunden viele interessante Hilfsmittel an, darunter das neue Klammergerät „Arcus 65“ (Art.-Nr. 71070) mit Polymer- Heftklammern zur sauberen Kabelführung oder die Spezial-Schere (71012) zum Austrennen von Bauteilen aus bis zu 0,2 mm starken Ätzblechen.



Am Stand von Noch wurden neue Serienmuster der Baureihe 181² in beiden Farbgebungen gezeigt. Gegenüber den ersten Exemplaren sind noch einige Korrekturen in die Serie eingeflossen: Die roten Pantographen sind nun dunkler und haben Transparenz wie auch Plastikglanz abgelegt, die Pufferbohlen an der verkehrsroten Lok sind nun schwarz ausgeführt und an der „Lorraine“ haben wir Beschriftungskorrekturen und –verfeinerungen festgestellt.

Ohne Spur-Z-Neuheiten vertreten waren Mazero (Marion Zeller Rollenprüfstände), Saller, Moebo und Mo-Miniatur, bei Lütke Modellbahn gab es jetzt die bereits angekündigten Rolltreppen als Neuheiten zu kaufen. Sie bereichern sicher nicht nur das eigene Gebäudeprogramm im Stile moderner Architektur, sondern finden Einbaumöglichkeiten auch im städtischen Umfeld an Abgängen von Bahnsteigen oder zur U-Bahn.

Wer auf der Suche nach passender Literatur oder Filmdokumenten war, der fand an den Ständen von Geramond, der VGB oder dem Eisenbahn-Kurier passende Angebote. Besonders der EK-Verlag ist auf Messen immer eine Anlaufstelle, da dort stark reduzierte Mängel Exemplare anspruchsvoller Bücher wie die beliebten Baureihenportraits zu finden sind.

Heckl Kleinserien führte seine neuen Lokalbahnwagen bayerischen Ursprungs nun auch dort vor, wo einst die Vorbilder zu Hause waren. Sie erfreuten sich hier einer ebenso großen Beliebtheit wie auch schon in Göppingen. Als Fundgrube erwies sich zudem eine Ersatzteilekiste.

Vermutlich aus früheren Projekten, die noch auf Märklin-Modellen basierten, hatte sich der hier feilgebotene Fundus angesammelt, an dem sich viele Kunden gern bedienen.

So ließ sich so mancher Teilemangel beheben oder preisgünstig auch Material für eigene Umbauprojekte hinzukaufen. Schön anzusehen waren auch die längst lieferbaren, feinen Fahrräder des niederländischen Herstellers Artitec, die wir in der nächsten Ausgabe noch mal genauer vorstellen möchten.

Lohnenswert war zudem ein Besuch am Stand von Noch – wie wohl auf jeder Messe. Beim Direkterwerb des Gestaltungsmaterials aus dem Eigenprogramm wie auch dem der Vertriebspartner wird hier stets großzügig zu Gunsten des Kunden gerechnet. Erstmals auf einer Messe zu sehen gab es auch die neuen Serienmuster der Baureihe 181² von Rokuhan – die Auslieferung der ersten Modelle erfolgt bereits in diesen Tagen.



Ein Fernseher durfte am ZFI-Stand nicht fehlen. Mehrere Stammtischler haben ihn über die Jahre immer wieder neu gestaltet. In München begeisterte er dank regen Betriebs vor allem die Kinder.



Quasi als Musterstück von Zcustomizer war dieser Schienenbus auf der Anlagen von Klaus Stelzmann zu bewundern. Was im Modell stolz präsentiert wird, würde beim Vorbild im Betriebswerk nun aufwändig von Schmierereien befreit.

Gegenüber den zuvor vorgestellten Mustern wiesen sie ein deutlich verbessertes Druckbild auf und auch die roten Pantographen der beige-blauen „Lorraine“ hatten Transparenz und Plastikglanz abgelegt und wirkten nun viel realistischer. Wie auch das verkehrsrote Exemplar hatte sie zudem nun eine schwarze Pufferbohle erhalten. Auf die nahende Auslieferung der Serie dürfen wir nun gespannt sein.



Erlaubt ist, was gefällt: Eine bunte Epochenmischung und reichlich Betrieb prägen die transportable Heimanlage „Simbach“ von Klaus Stelzmann. Im Mittelgrund links hat das Behelfsstellwerk aus dem früheren Bw Bochum-Dahlhausen (heute Eisenbahnmuseum) Platz genommen.

Die wohl wichtigste Anlaufstelle für Zetties war der Stand der Z-Freunde International, den der Stammtisch Bayern bunt bestückt hatte. Hier zeigte unter anderem Sascha Braun (Zcustomizer) in einer Vitrine sein buntes Programm an Graffiti-Gestaltungen für Personen- und Güterwagen sowie auf Märklin-Modellen basierte Eigenlackierungen wie etwa einen Messwagen der Bundesbahn.



Neu vorführen konnte er eine auf dem Fahrwerk der Baureihe 38 von Märklin aufgebaute Westerndampflok des ausgehenden 19. Jahrhunderts, die mit einer sehr ansprechenden Gestaltung begeisterte. Auch die bayerischen Lokalbahnwagen, die als Doppelpackung angeboten werden sollen, erfreuten sich des erwarteten, guten Anklangs und ernteten viel Lob für ihre sorgfältige und feine Gestaltung.

Klaus Stelzmann hatte seine Heimanlage „Simbach“ mitgebracht, die dank ihres überschaubaren Maßes belegte, wie wenig

Platz eine Spur-Z-Anlage daheim verschlingt. Immerhin ist die Trassenführung der dargestellten Acht zweigleisig ausgeführt und selbst für einen Übernachtungsschuppen samt Lokversorgung und Abstellgleis fand sich ausreichend Raum auf diesem Schaustück.



Die Neugier der Kinder wurde auch von den Knopfdruckaktionen auf Peter Friedes Anlage „Wolnzach“ geweckt (Bild Seite 29 unten), die sie zum Mitmachen einluden. Eine der auszulösenden Aktionen war das Drehen des Beladekrans an der Ladestraße der Fabrik „S. Cahyo GmbH“. Ein anderer Knopfdruck brachte auch den Kamin zum Rauchen.

Die Augen der Besucher fesselte diese Anlage durch viele ansprechende und bisweilen auch humorvolle Szenen, darunter eine Hochzeitsgesellschaft, der Hahn auf dem Mist vor dem alpenländischen Bauernhof oder der Aktmaler, dem ein nichtsahnender Wanderer vom höher gelegenen Felsen aufs Gemälde uriniert.

Sylvester Schmidt hatte einige Devotionalien des Stammtisches Bayern und der ZFI in einer zentralen Vitrine zusammengestellt, so dass niemand ohne Souvenir nach Hause gehen musste. Von der Stammtischkasse bis zum Forums-Jahreswagen reichte das Angebot.

Ein reges Interesse besonders bei Kindern weckte eine Anlage im Fernsehgerät, in der Züge auf drei Ebenen verkehrten.

Sie war landschaftlich bereits mehrfach von verschiedenen Personen überarbeitet worden und zeigte sich so durchaus auf Höhe der Zeit. Der Zielgruppe Kinder kam zudem entgegen, dass sie in deren Augenhöhe aufgebaut worden war.



Alle Kinder aufgepasst! Die Schranken von Wolnzach Markt schließen sich, gleich fährt der Zug ein. Nur der Schrankenbaum vorne rechts will nicht. Die Bahnbeamten sind schon dabei, auch ihn wieder flott zu machen.

Hatten sie sich dort satt gesehen, durften sie an der Anlage von Peter Friede noch die Knopfdruckaktionen auslösen. Dafür gab es als Anerkennung der sehr emsigen Ausstellertruppe ein Tütchen Gummibärchen, so dass auch „hohle Zähne“ und „Löcher im Bauch“ verfüllt werden konnten. Kein Nachwuchsmodellbahner ließ sich da lange bitten...



Bild oben:
Der Kühlwagenzug mit einer V 100²⁰ ist schon unterwegs und überquert in wenigen Sekunden den Bahnübergang von Wolnzach Markt.

Bild unten:
Auf der Anlage „Drachenstein“ von Harald Hieber wartet der Mannschaftsbus des FC Bayern München, um einige Anhänger zum Heimspiel mitzunehmen.

Gleichzeitig sorgte dies dafür, dass auch die Eltern lange genug an der Wolnzach-Anlage verblieben, um nicht nur den mit vier Schranken gesicherten Bahnübergang am Bahnhof Wolnzach Markt zu entdecken. Ein rauchender Schlot an der „S. Cahyo GmbH“, Verladeseenen an den Nebengleisen oder ein abgeerntetes Hopfenfeld gehörten zu den weiteren Sehenswürdigkeiten.

Wieder betriebsfähig war die Anlage Drachenstein/Drachenloch von Harald Hieber. Selbst wer dieses Meisterstück schon von früheren Ausstellungen zu kennen meint, wird verwundert den Kopf geschüttelt haben. Sie hat neben ihrer Erweiterung auch einen großen Umbau im alten Anlagenteil erfahren und ihr Aussehen gewaltig verändert.



Vorbildlich abgesichert ist der unbeschränkte Bahnübergang von Drachenstein. Die Blinklichtanlage wird automatisch ein- und ausgeschaltet, rechts neben der Straße steht das Schalthäuschen aus Beton. Der Lokführer erhält auch im Modell eine Bestätigung der ordnungsgemäßen Funktion: Das BÜ-Überwachungssignal (siehe Bildausschnitt) stammt von H.O.S. Modellbahntechnik.

Am deutlichsten wird dies am Ortskern von Drachenstein, in dem alle Gebäude gegen Laserschnittmodelle von MBZ ausgetauscht wurden. Vor dem Biergarten der Gaststätte „Zum feurigen Drachen“ wartet der Mannschaftsbus des FC Bayern München, um einige Tifosi abzuholen.

Im unterhalb gelegenen Bahnhof blinkt das BÜ-Überwachungssignal an der Ausfahrt auf und zeigt an, dass die vor der Tunneleinfahrt gelegene niveaugleiche Straßenkreuzung gesichert ist. Nach einem kurzen Pfiff setzt sich der Schienenbus knatternd in Bewegung und verschwindet mit dem typisch röhrenden Geräusch im schwarzen Loch des Portals.

Beim nicht fachkundigen Publikum sorgte diese Szene wiederholt für die Frage, ob die Geräuschkulisse aus dem kleinen Fahrzeug stamme oder über Lautsprecher von außerhalb eingespielt werde. Sehr zu ihrem Erstaunen mussten diese Modellbahner einsehen, die technische Entwicklung der kleinen Spur über Jahre verpasst zu haben.

„Mission erfüllt“, möchten wir da sagen. Wenn sich nicht nur Kinder begeistern sondern auch Erwachsene faszinieren lassen, dann wurde das Ziel der Gruppe erreicht. Häufig kamen sie mit den

neugierig gewordenen Besuchern ins Gespräch und ließen sich gern erläutern, wo es die vielen Produkte zu kaufen gibt, die sie soeben gesehen und bewundert haben.



Unglaublich in Bayern, aber möglich in Drachenstein: Vor dem Ausflugslokal demonstrieren AktivistInnen gegen den Alkoholausschank an die Sommerfrischler.

Ebenso erhielten sie hier hilfreiche Ratschläge und passende Empfehlungen für die richtige und Erfolg versprechende Herangehensweise an Modellbahnen im Maßstab 1:220.

So hinterließen sie auch eine Visitenkarte für das Forum der Z-Freunde International, das bekanntlich nicht nur verbindet sondern auch jederzeitige Hilfe bei üblichen Anfängerfehlern bietet.

So war diese Messe ganz sicher nicht nur aus Sicht der Veranstalter sondern auch der Spur-Z-Aussteller ein voller Erfolg, der nach einer Wiederholung verlangt. Gerne sind auch wir dann wieder mit dabei.

Ausstellerauswahl mit Spur-Z-Relevanz:

- <http://www.asoa.de>
- <http://www.busch-model.com>
- <http://www.eisenbahn-kurier.de>
- <http://www.faller.de>
- <http://www.geramond.de>
- <http://www.gleis-11.de>
- <http://www.hecklkleinserien.de>
- <http://www.kibri.de>
- <http://www.luetke-modellbahn.de>
- <http://www.mazero.de>
- <http://www.moebo.de>
- <http://www.mo-miniatur.com>
- <http://www.noch.de>
- <http://www.peter-post-wekzeuge.de>
- <http://www.rokuhan.de>
- <http://www.saller-modelle.de>
- <http://www.vgbahn.de>
- <http://www.vollmer-online.de>
- <http://www.zcustomizer.de>
- <http://www.z-freunde-international.de>
- <http://www.z-stammtisch-bayern.de>

Bericht aus Portland (Oregon) **National Train Show 2015**

Bereits in der Ausgabe 9/2015 hatten wir kurz über die National Train Show (NTS) berichtet, die Ende September in Portland (Bundesstaat Oregon) stattfand und in den USA mit 13.093 Besuchern wieder als wichtigste Modellbahnausstellung des Jahres gilt. Unsere Meldung beschränkte sich jedoch auf die dort von AZL vorgestellten Neuheiten. Heute wagen wir auch einen kurzen Rückblick auf die Veranstaltung.

Von Robert J. Kluz. Als sich am Freitag, den 28. September 2015 die Juroren versammelten, erwartete eine Gruppe ausgewählter Zetties bereits die Ergebnisse. Wir standen in der Halle des Veranstaltungszentrums Portland für die National Train Show 2015.



Mit Brad Saunders reiht sich ein weiterer Zettie in die Reihe der Erstplatzierten ein, die für die jeweils schönste Anlage der NTS ausgezeichnet wurden.

Die Spurweite Z war extrem gut vertreten mit vielen gezeigten Modulen. Darin inbegriffen waren zwei frühere Veranstaltungsgewinner, nämlich Robert Ray und natürlich der schon legendäre „Mister Dave“ David George.

Als die Juroren endlich die Gewinner verkündeten, nahm die Spur Z einen weiteren ersten Platz entgegen und mit ihm einen neuen Namen, der in die Annalen eingehen wird: Brad Saunders in der Kategorie der Privatanlagen.

Seine Module waren Teil einer riesigen Spur-Z-Präsentation, die eine Bodenfläche von etwa 9 x 15 Metern umfasste.

Brad ist Mitglied des ZoCal-Clubs aus Süd-Kalifornien. Ebenfalls anwesend waren die Vereinigungen BAZ Boy (aus der Region San Francisco), Cascade Z Modelers aus Oregon, Southern Oregon Z Modelers (Süd-Oregon), die Anlagen „Pourville & Debtcity“ von Terry Sutfin und „Golden-Blackhawk & Central City“ von David George.

Dort war eine beeindruckende Anzahl an Modulen zu sehen. Zwischen den „BazBoyz“ und dem ZoCal-Club waren 31 Module mit einer Bahnlinie von sechs Modell-Meilen Länge und einer anderen von 3,5 Modell-Meilen. Henri Seynaeve (ZoCal) bediente separat noch neun weitere Module.

Der große Güterbahnhof beherbergte zwischenzeitlich 489 Wagen und Lokomotiven. Mit den anderen, kleineren Güterbahnhöfen zusammen bestand auf dieser Modulzusammenstellung ein Zugriff auf 669 Wagen, die bunt verteilt auf der Anlage abgestellt waren.

Auch Spur-Z-Hersteller waren zahlreich anwesend. Dies umfasst American Z Line, Micro-Trains, Searails und Fast Tracks. Digitrax, Intermountain, Rokuhan und NCS waren ebenso zu finden. Das DCC-System war mit der Mehrheit der Module gut repräsentiert, die eine DCC-Steuerung nutzten. Rokuhan kündigte stolz sein DCC-System an, das mit dem Verwenden von Mobiltelefonen arbeitet.



Vorbildgerecht lange Güterzüge prägten den Verkehr auf den Modulen, die zusammen eine Gleislänge von umgerechneten mehreren Meilen aufboten (Bild oben). Im großen Güterbahnhof (Bild unten) bestand zwischenzeitlich ein Zugriff auf bis zu 489 Wagen und Lokomotiven!

Dieses neue System verspricht viel und wird eine große Bereicherung für die Spur Z sein. AZL kündigte viele neue Modelle während der Ausstellung an. Wir verweisen bezüglich weiterer Informationen auf unsere Meldung in der Ausgabe 9/2015.

Dieses Wochenende war wirklich ein interessantes. Zuerst forderte das Wetter zum Handeln heraus. Portland verzeichnete den ersten Regen seit März. Henris Module bekamen Regen-Erfahrungen quasi aus erster Hand, als sich ein Leck über seinem Mühlenkomplex zeigte. Samstag und Sonntag liefen die Züge hier unter einem Schirm und teilweise einer Plane.



Henri Seynaeves Module machten leider Regenerfahrungen. So wurde seine Mühle zeitweise unter Planen und Schirmen präsentiert.

von Tostadas (mexikanisches Tortilla-Gericht). Das jährliche Essen ist immer eine großartige Gelegenheit, um Modellbahnfreunde zu treffen.

Während die NTS-Besucherzahlen geringer erschienen, war die Zahl derjenigen, die Interesse an unserer Baugröße bekundeten, beeindruckend. Über einhundert Musterhefte von Ztrack wurden an jene ausgegeben.



American Z Line präsentierte neben vielen anderen angekündigten Modellen auch erste Muster der modernen Diesellokomotiven EMD SD70ACe aus Serienteilen.

Viele Kommentare, die mir zugetragen wurden, zeugten von deren Begeisterung, wie gut die Züge laufen und welche Qualität die Anlagen besaßen. Es ist ebenso klar, dass die Industrie Notiz von den vielen Gesprächen nahm, die ich und andere in den drei Tagen der Ausstellung führten.

Weitere AZL-Ankündigungen in Portland

Neben den in **Trainini** 9/2015 bereits erwähnten Neuheiten soll es noch folgende Modelle neu im AZL-Programm geben:

- Diesellok EMD SD45 mit hoher und niedriger „Nase“
- Diesellok SD70M-2
- Diesellok ML-4400 von Krauss-Maffei für die SP und D&RG im Hochpreissegment
- LKW-Zugmaschinen „Klasse C“ mit Aufliegern (Zulieferung von Z-Panzer)

Die National Train Show ist immer ein unterhaltsames Wochenende. 2016 wird die Veranstaltung nach Indianapolis kommen. Ztrack und American Z Line planen bereits ihren Stand. Wir hoffen, Euch in Indy zu sehen!

frei übersetzt von Holger Späing; alle Fotos: **Ztrack**, Robert J. Kluz



Eine weitere Neuheit von AZL, die auf der National Train Show in Portland erstmals in Form von Musterteilen gezeigt wurde, war die Konkurrenzlok GE AC4440, die ebenfalls den modernen Bahnverkehr in Nordamerika verkörpert.

Weiterführende Internetadressen:

- <http://www.americanzline.com>
- <http://www.rokuhan.com>
- <http://www.ztrack.com>

Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220

**6. Internationales
Spur-Z-Weekend**



ALTENBEKEN

16. und 17. April 2016

Samstag: 10.00 - 18.00 Uhr

Sonntag: 11.00 - 17.00 Uhr

Eggelandhalle, Gardeweg 8

33184 Altenbeken



Z-Freunde International e.V., Moselpromenade 34, 56856 Zell/Mosel

www.z-freunde-international.de

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.

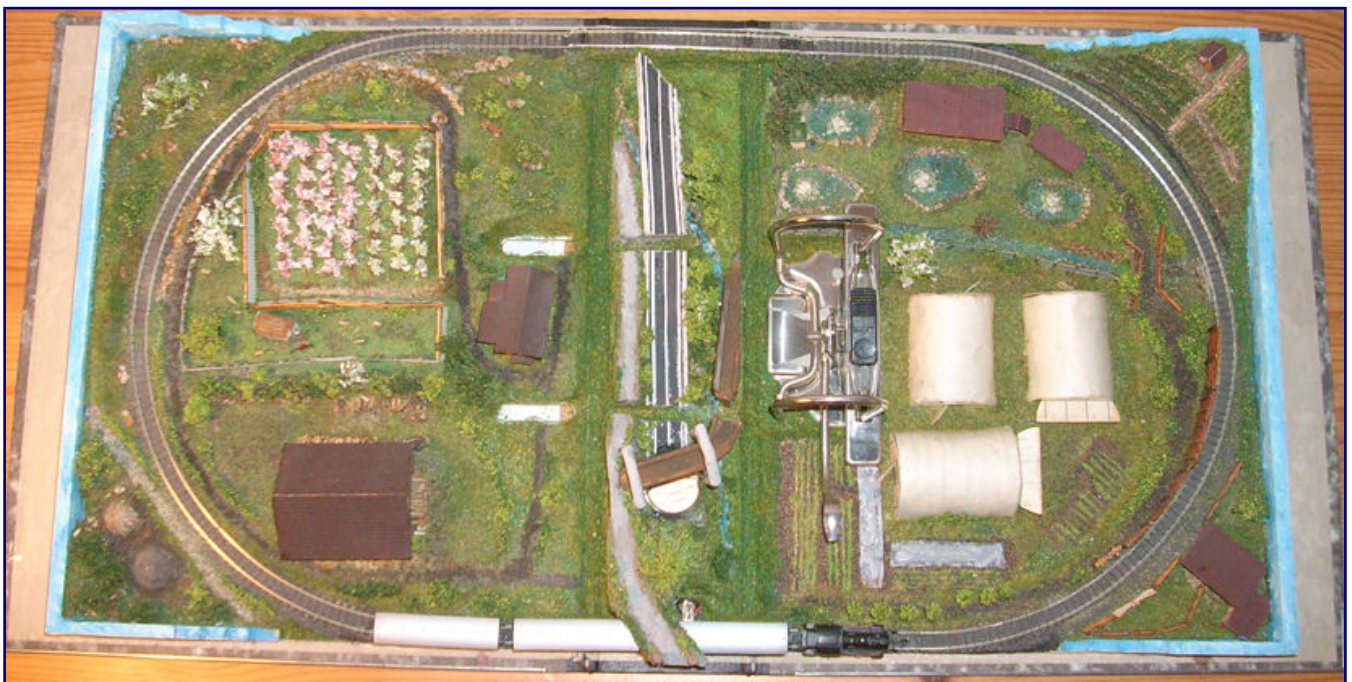


Kleinanlage im Aktenordner:

Im Anhang übersende ich Ihnen einige Fotos von meinem Leitz-Ordner. Außer der Schafherde mit Schäfer habe ich alles selbst gebastelt. Sämtliche Impressionen sind im Maßstab 1:220 erstellt. Wie Sie auf den Ordner-Außenseiten ersehen, handelt es sich naturgetreu nachgebildete Modelle.

Vielleicht haben Sie Interesse über meinen Ordner zu berichten? Ich würde mich über eine Rückmeldung sehr freuen.

Manfred Frey, Ebersbach



Unser Leser Manfred Frey hat seine Kleinanlage in einen Aktenordner eingebaut (Bild links oben). Die Details der Gestaltung sind alle selbst gebaut und aus ihm vertrauten Motiven ausgewählt worden. Beide Fotos: Manfred Frey

Hinweis auf einen vergessenen Aussteller:

Ich habe Dein neuestes Trainini durchgesehen. Auf der Seite 35 fiel mir auf, dass Du die Firma Modellplan nicht aufgeführt hast. Obwohl die doch einen aktuellen Artikel für die Spur Z haben. Schade eigentlich, dass Du diese Firma immer wieder vergisst. Aber schau doch mal hier:

http://modellplan.de/oscmp/product_info.php?cPath=4_14_16&products_id=81

Thomas Zeeb, per E-Mail

Antwort der Redaktion:

In der Tat ist uns Modellplan beim Verfassen des Messeberichts zu den Märklintagen durchgegangen. Die Ursache liegt maßgeblich im Festplattenfehler, den wir in der letzten Ausgabe beschrieben haben. Unsere Aufnahmen, auf die wir nicht zugreifen konnten, dienen uns stets als Erinnerungsstütze zum Messerundgang. Mit deren Hilfe stellen wir zunächst alle Aussteller zusammen, um dann den Bericht zu strukturieren und mit Inhalt zu füllen. Von einem Wiederholungsfehler möchten wir nicht sprechen. Beispielsweise haben wir Modellplan regelmäßig als Aussteller der Intermodellbau in Dortmund erwähnt und aufgeführt.



Abbildung: Modellplan

Diese Ausstellung sollten sich Zetties vormerken:

Am 13. und 14. Februar 2016 finden die 14. Internationalen Lahnsteiner Modellbahntage statt. Der ausrichtende MEC Lahnstein-Koblenz (<http://www.mec-lahnstein-koblenz.de>) legt jedes Jahr großen Wert auf eine ausgewogene und hochwertige Präsentation verschiedenster Modellbahnen.

Bei der nächsten Auflage vertreten Dirk Kuhlmann (u.a. bekannt durch die Anlage „Helenensiel“) und Birgit Foken-Brock (Trafofuchs) die Spurweite Z und machen einen Besuch so auch für Zetties äußerst lohnenswert.

Geöffnet ist die Ausstellung in der Lahnsteiner Stadthalle am Samstag ab 10:00 Uhr sowie am Sonntag ab 11:00 Uhr. Veranstaltungsende ist jeweils um 17:00 Uhr. Die Eintrittspreise sind moderat und sehr familienfreundlich. Neben Schauanlagen und Modulen bietet der Veranstalter eine große Tauschbörse und kleinere Seminare.

Diorama mit Lokstation im aktuellen MEB:

In der bereits erschienenen Dezember-Ausgabe des Modelleisenbahners beschreibt Redakteur Andreas Bauer-Portner den Bau von Lokschuppen, Bekohlungsanlage und Nebengebäude des Märklin-Bausatzes „Klein-Bw“ (Art.-Nr. 89805).



Der Modelleisenbahner zeigt Märklins Klein-Bw (Art.-Nr. 89805) in der aktuellen Ausgabe von seiner schönsten Seite und präsentiert dazu einen gelungenen Baubericht. Foto: Andreas Bauer-Portner (Redaktion Modelleisenbahner)

Die Begeisterung ist ihm dabei deutlich anzumerken, auch wenn zumindest ein kleiner Kritikpunkt zu Tage tritt. Der lesenswerte Beitrag beweist damit auch, welchen Weg die Spurweite Z in den letzten Jahren genommen hat und liefert quasi eine Standortbestimmung ihrer Wahrnehmung.

Wir freuen uns darüber und empfehlen den aktuellen Modelleisenbahner 12/2015 aus der Verlagsgruppe Bahn allen Lesern zur persönlichen Lektüre. Erhältlich ist das Heft in Bahnhofsbuchhandlungen, Fachgeschäften und direkt ab Verlag (<https://shop.vgbahn.info/modelleisenbahner>).

Bericht von der Faszination Modellbau in Friedrichshafen:

Ende Oktober öffnete die Messe Friedrichshafen zur 14. Auflage der „Faszination Modellbau“. Rund 50.000 Besucher, bevorzugt auch viele Modellinteressierte aus der benachbarten Schweiz, fanden den Weg an den Bodensee. Die Modellbahn präsentierte sich dort erstmalig in 2 Hallen, womit auch große Modellanlagen ihren Platz und ihre Bewunderer fanden.

Die Mischung der Aussteller hatte einiges zu bieten. Ob Großserie, wie Märklin und Faller, oder auch viele Kleinserienhersteller zeigten hier interessante Produkte.

Die Spurweite Z war mit einem Stand des Z-Club International vertreten. Dort zeigte u.a. Rolf-Dieter Woerz die schöne, ehemalige Albrecht-Modul-Anlage, die dieses Jahr auch schon in Dortmund zu sehen war.

Die restlichen Exponate hatten allerdings ihre besten Tage schon lange hinter sich. Der Stuttgarter Bahnhof, eine Anlage im Fernseher, eine Winterlandschaft - alles ohne Betrieb, dafür aber mit teils viel Staub als Patina - zeigten leider nicht, was in der Spur Z heute modern und möglich ist.



Rolf-Dieter Woerz führte in Friedrichshafen die aus dem Märklin-Magazin bekannte Modulanlage von Karl Albrecht vor. Foto: Sylvester Schmidt

Daher bleibt zu hoffen, dass hier eine Änderung und ein Umdenken erfolgt, um durch eine adäquate Präsentation (wie in München) zukünftig die doch recht interessierten Besucher und den Nachwuchs mit tollen Schauanlagen und -stücken wieder für die Spur Z auf den Schall-Messen begeistern zu können.

Ein Besuch bei Michael Bahls und Maxi Mehnert mit Aspenmodell, aber auch bei Artitec mit seinen herrlichen Fahrrädern, lohnte hingegen, denn dort war man auf/in der richtigen Spur unterwegs. Die Händler vor Ort hatten leider wenig Spur-Z-Material mitgebracht, so dass die Schnäppchenjagd unterblieb.

Friedrichshafen war, auch weil Flug- und Schiffsmodellbau den Blick über den Tellerrand ermöglichen, auf jeden Fall einen Besuch wert, aber es ist für die kommenden Ausgaben noch einiges an Luft nach oben vorhanden.

Tagesschau im Miniatur-Wunderland:

Wohl schon immer zeichnete innerhalb der ARD der norddeutsche Sender NDR für die Tagesschau im ersten Programm verantwortlich. Gesendet wird sie mehrmals täglich aus Hamburg. Das gilt seit dem 3. November 2015 auch für das Miniatur-Wunderland, denn dort ist ein kleines Studio mit durchdacht installierter Projektionsfläche auf der Schauanlage eingezogen.

Seinen Platz gefunden hat es natürlich im Hamburg-Abschnitt ganz in der Nähe der Elbphilharmonie, die dem Original um Jahre voraus ist. Die Miniatur wurde natürlich mit einem Presstermin im Beisein der Gründervater und des im Modell umgesetzten Tagesschausprechers Jan Hofer eingeweiht.

Kehrschleifenautomatik für Digitalbetrieb:

Tams Elektronik bietet unter der Bezeichnung KSM-3 jetzt ein neues Kehrschleifenmodul für digitale Gleichstromanlagen an, dass sich neben dem erforderlichen Polaritätswechsel auch um das Schalten der Weiche kümmert.

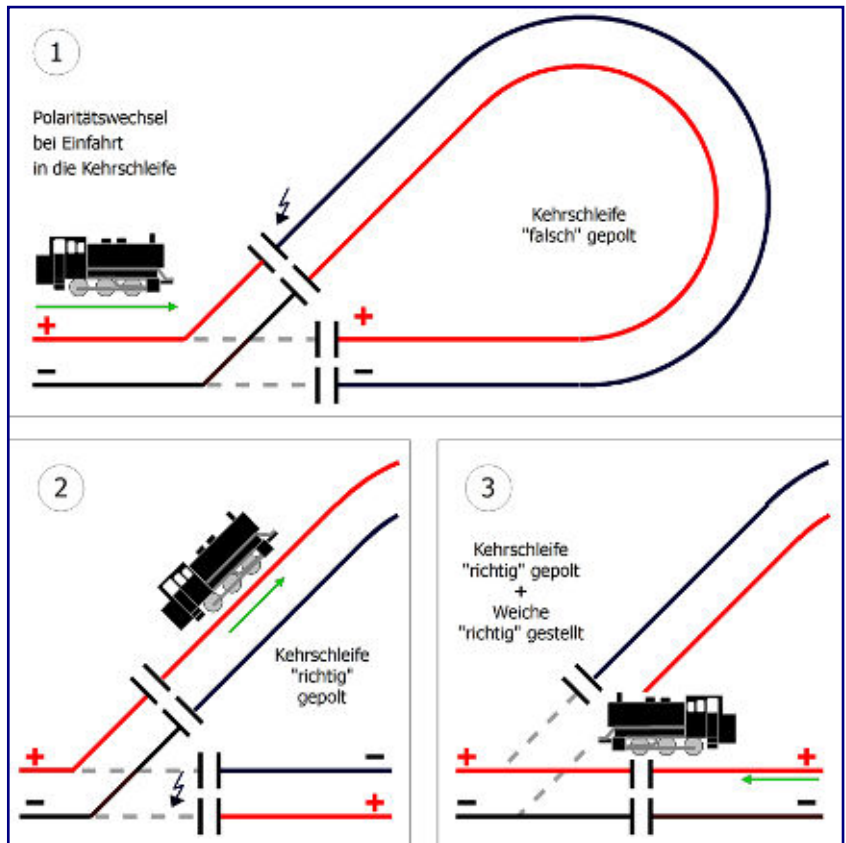
Wie die Weiche bei der Einfahrt steht und ob sie seit der letzten Zugdurchfahrt von Hand oder durch eine externe Schaltung umgelegt wurde, spielt keine Rolle.

Sie passt beim Überqueren der Trennstelle durch den Zug automatisch die Polarität und Weichenlage an den jeweiligen Zug an.

Der Modellbahner kann die Kehrschleife bei seinen Aktivitäten also getrost vergessen. Die Spannungsversorgung erfolgt über die Schienen.

Das KSM-3 ist so konzipiert, dass es den bei der Ausfahrt des Zuges aus der Kehrschleife auftretenden Kurzschluss innerhalb von wenigen Millisekunden durch Umpolen der Polarität innerhalb der Kehrschleife aufhebt.

Es arbeitet also kurzschlussarm, nicht kurzschlussfrei, und erkennt den Spannungsabfall am Übergang zum „Kurzen“ in Millisekunden.



Die Ablaufzeichnung verdeutlicht die Arbeitsweise des neuen Kehrschleifenmoduls KSM-3. Foto: Tams Elektronik

Damit spart es sonst erforderliche Gleislängen für Übergangsbereiche von mindestens einer Loklänge ein und eignet sich im Vergleich zu anderen Lösungen auch für die Problematik an Drehscheiben. So stellt es auch kein Problem dar, wenn sich mehrere Züge gleichzeitig innerhalb der Kehrschleife befinden und nacheinander ausfahren. Das KSM-3 ermöglicht hier auch eine komplexe Gestaltung innerhalb der Kehrschleife, etwa mit mehreren abzweigenden Gleisen.

Angeboten wird das Kehrschleifenmodul direkt von Tams Elektronik (<http://www.tams-online.de>) oder über den Fachhandel als Bausatz, Fertig-Baustein oder Fertig-Gerät im Gehäuse.

AZL liefert auch zum beginnenden Weihnachtsgeschäft fleißig aus:

Aktuell werden einige der auf der NTS in Portland angekündigten oder vorgestellten Neuheiten ausgeliefert. Den Anfang machen die 64-Fuß-Trinity-Kühlwagen, die mit ihrer sichtbar angebrachten und über eine Endbühne erreichbaren Maschinenkühlanlagen, eine markante Erscheinung sind. Mit

weißem Lack und Anschriften der ARMN bietet AZL gleich mehrere Vierer- (Art.-Nrn. 904001-1/-2 & 904002-1/-2), eine Zwölferpackung (904002-3) und fünf Einzelwagen (914001-1/-2 & 914002-1 bis -3).

Neu sind auch die in vier Farben angebotenen Typ-C-Zugmaschinen (81500 + Farbcode) mit kurzen Aufliegern (81600). Ähnlich bunt zeigen sich die PS2-cd-Schüttgutwagen, die als Viererpackung (90938-1) oder jeweils einzeln (91938-1 bis -4) zu beziehen sind.



Die Stahlrollenwagen zeigen sich als Vertreter der ADS (TR) nun schwarz und stehen jetzt als Viererzusammenstellung (913406-1) oder einzeln (903406-1) zur Wahl. Für eine eher graue Tristesse stehen auch die ACF-Schüttgutwagen der Norfolk, die ebenfalls zu viert kombiniert (913912-1) oder einzeln (903912-1/-2) verkauft werden.



Abwechslung auf die Gleise bringen die formneuen 64-Fuß-Trinity-Kühlwagen (Bild oben), während die PS2-cd-Schüttgutwagen der aktuellen Auslieferung (Bild unten) für mehr Farbe auf den Schienen sorgen. Beide Fotos: AZL / **Ztrack**

Die EMD F3 rollt als schwarze A- und B-Einheit nun für die Pennsylvania (92907-1/-2) mit zwei verschiedenen Betriebsnummern an. Zu ihr gesellt sich eine EMD E8A in der gelb dominierten Lackierung der Chicago & North Western (62613-1/-2).

Aus bereits bekannten Formen kommen noch die bei ADM eingestellten Maissirup-Kesselwagen in Viererzusammenstellung (903802-1) und als Einzelwagen (913802-1/-2) und die nur in vier verschiedenen Viererpackungen angebotenen BethGon-Kohlewagen der Union Pacific (90111-1 bis -4).



Gelungen wirken die neuen Stattelzugmaschinen vom Typ C, zu denen auch passende Auflieger erscheinen. Produziert werden diese Automodelle für AZL von Z-Panzer. Foto: AZL / **Ztrack**

Die gelben RTTX-Flachwagen mit 89 Fuß Länge erscheinen in limitierter Serie einzeln mit jeweils zwei sandfarbenen Kettenfahrzeugen M548 (91109-1A / 91109-2B bis -2E). Weitere Informationen und Bilder aller Auslieferungen sind auf den Herstellerseiten unter <http://www.americanzline.com> zu finden.

Vallejo ist neue Handelsmarke bei Faller:

Der spanische Hersteller Vallejo wird nun als neue Handelsmarke nun auch bei Faller geführt. Mit seinen Farben arbeiten wir seit Jahren gern bei unseren Bauvorschlägen und schätzen die gute Verarbeitbarkeit der Produkte. Im Sortiment dieses Zubehörherstellers ersetzen die in verschiedenen Mischungen für unterschiedliche Zwecke erhältlichen Acrylfarben die Marke Model Master, die nicht mehr den in Europa gültigen Etikettierungsanforderungen genügt.

Aktuelle Märklin-Auslieferungen:

Da sich viele Liefertermine für Spur-Z-Neuheiten inzwischen deutlich verschoben wurden und oft auch über den Jahreswechsel gekippt sind, geht es bei Märklins Mini-Club derzeit eher etwas langsamer voran.

Den Weg zu den Händlern gefunden hat inzwischen aber die blau-beige Diesellok der Baureihe 212 (Art.-Nr. 88699) mit „Dürr-Keks“ der Deutschen Bahn AG. Mit diesen Merkmalen gibt sie die Übergangszeit der Epoche V wieder - eine erstmals aufgelegte Variante dieser Lok.



Bei der Baureihe 212 der DB AG (Art.-Nr. 88699) ist der obere Zierstreifen etwas zu tief gerutscht.

Mit sauberer Lackierung und Bedruckung, guten Fahreigenschaften und warmweißen LED, die sich mit roter Schlussbeleuchtung fahrtrichtungsabhängig abwechseln, weiß das Modell zugefallen.

Nicht so verhält es sich leider mit dem oberen der beiden Zierstreifen: Er sitzt rund 1,5 mm zu tief und lässt die Nachbildung für Vorbildkenner etwas befremdlich wirken. Besonders deutlich wird das im direkten Vergleich mit dem gleichfarbigen Bundesbahn-Modell 88690 von 2001.

Nach der Auslieferung nur einzelner Modelle in bislang zwei Tranchen scheinen nun auch größere Mengen der Güterzugdampflok der Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ (88984) mit den Anschriften der Bundesbahn in den Handel zu gelangen. Diese Neuauflage der preußischen G 8¹ hat zwischenzeitlich eine Überarbeitung erhalten.



Gegenüber ihrer Vorgängerin 88980 (rechts) hat die überarbeitete Baureihe 55²⁵⁻⁵⁶ (88984) in vielen Punkten hinzugewonnen. Kompromissbehaftet bleibt sie dennoch, zumal eine Änderung an den unteren Laternen der Vorderseite nicht dem Vorbild entspricht.

So zeigt sich die Lok mit Speichenrädern am Tender, Nachbildungen der Bremsen und Sandfallrohre sowie warmweißer LED-Beleuchtung auf der Höhe der Zeit. Kessel und Umlauf wurden rund 1 mm tiefer gesetzt. Ihr hochbeiniges Wirken wird die Lok leider trotzdem nicht ganz los.

Mit einer Rangierfunkantenne auf dem Führerstandsdach entspricht die als 55 2993 beschriftete Maschine dem typischen Betriebszustand einer DB-Vertreterin der späten Epoche III. Am Vorbild vorbei sind für eine Preußin jedoch die neuen Laternenbügel an der Lokfront, zumal die unteren, klobig wirkenden Stirnlichter unverändert viel zu nah beieinanderstehen.

Unverändert zu kurz für eine Bundesbahn-Maschine ist der Schlot auf der Rauchkammer. Das Manko einer kompromissbehafteten Umsetzung kann die Lok aus unserer Sicht deshalb leider nicht ablegen.

Kurz vor Redaktionsschluss traf zudem die fünfteilige SNCB-Reisezugwagenpackung (87506) aus Preußen-Dreiachsern bei den Händlern ein. Die Wagenkästen haben eine leichte Überarbeitung erfahren, bei ihnen wurden die Gravuren der Zuglaufschilder entfernt. Mit den im Katalog und der Produktdatenbank angekündigten Kurzkupplungen sind die Wagen jedoch nicht ausgestattet.

Trainini Fotokalender 2016 vor dem Erscheinen:

Am 26. November 2015 erscheint endlich der **Trainini Fotokalender 2016** in seiner deutschen Ausführung. Ab diesem Tag befindet er sich zum Herunterladen und Selbstaussdrucken bis zum Format DIN A3 (quer) als kostenloses PDF-Dokument auf unseren Seiten.

In ihm eingetragen sind die in Deutschland gültigen Feiertage. Dreizehn farbige Aufnahmen begleiten die Zetties wieder durch ein neues Jahr. Das Titelbild ging dieses Mal an Axel Schmidt, der mit einer wunderbar gelungenen Aufnahme von Märklins V 100²⁰ zu begeistern weiß. Aber auch die zwölf Aufnahmen an den einzelnen Monaten stehen dem in nichts nach.

Wie gewohnt wird der Fotokalender in englischer Fassung und mit den US-Feiertagen demnächst auch noch über unser Partnermagazin **Ztrack** angeboten.



Der kleinste Weihnachtsbaum der Welt ist wieder da:

Am 23. November hat für den kleinsten Weihnachtsbaum der Welt eine neue Saison begonnen. Das beliebte Schaustück im Maßstab 1:220 ist jetzt wieder im Schaufenster der Dortmunder Galerie Lamers an der Kleppingstraße 8 zu sehen.

In diesem Jahr gibt es nichts Neues zu melden, das Kreativ-Weltrekordteam setzt auf Altbewährtes. Dies unterstreicht die Tatsache, dass sich der Weltrekordler zu einer Konstante entwickelt hat, die trotz mehrerer Versuche bis heute nicht zu unterbieten war.

Und so wird er auch in dieser Adventszeit die feste Gemeinde seiner Freunde und Unterstützer mit Bekanntem an seiner schon traditionsreichen Stätte erfreuen. Wer hätte das vor über acht Jahren gedacht, als diese Weltbestleistung in den Westfalenhallen Dortmund begründet wurde?

Gelegenheit ihn zu sehen, besteht täglich rund um die Uhr bis zum 2. Weihnachtsfeiertag, den 26. Dezember 2015. Das Schaufenster befindet sich direkt am Rande des Weihnachtsmarkts in der Fußgängerzone.

Neue Märklin-Seiten im Internet:

Klare Strukturen, eine vereinfachte Benutzerführung und eine moderne Gestaltung – das waren die Entwicklungsziele der neu gestalteten Internetseiten von Märklin. Einsteigern soll mit der erfolgten Umgestaltung die Orientierung leichter gemacht werden, während für Modellbahnprofis gewohnte Vorteile erhalten bleiben.

Von Neuerungen profitieren sollen sie hingegen alle. Lobenswert ist die vollständige Optimierung der Seiten auf das benutzte Ausgabegerät: Egal ob mit einem PC, Tablet-Rechner oder Mobiltelefon zugegriffen wird, die Seiten passen sich stets des Bildschirm des Geräts an.



Modern und ansprechend wirken die neuen Internetseiten von Märklin. Bei den Funktionen und Inhalten gab es zunächst aber noch einige Fehler, die behoben werden mussten. Abbildung: Märklin

Zweifelsfrei ist die neue Gestaltung damit auf jüngere Zielgruppen ausgelegt, aber leider wurde sie nicht fehlerfrei umgesetzt. Einiges wurde inzwischen behoben, doch es bleibt der Eindruck zurück, hier sei etwas unfertig veröffentlicht worden.

Inzwischen sind alle Startschwierigkeiten überwunden und die neuen Seiten hinterlassen bei uns einen insgesamt guten Eindruck. Nichts wäre wohl schlimmer, als bei einem Internet-Auftritt angestaubt zu wirken. Die moderne Gestaltung sagt uns zu, jede gesuchte Information haben wir auch gefunden. Sofern noch Fehler festgestellt werden oder es seitens der Kunden Anpassungswünsche gibt, sind wir sicher, dass dies in Göppingen wohlwollend aufgenommen und geprüft wird.

Kleinserien auf der Spielwarenmesse 2016:

Die Modellwelten erobern die Kinderzimmer zurück – das sei auch auf der Spielwarenmesse 2016 vom 27. Januar bis zum 1. Februar 2016 zu spüren, meint der Veranstalter.

In der Hallen 4A stellen die Hersteller von Modellbahnen die Bandbreite ihrer Produkte vor, ergänzt wieder um eine große Fläche mit verschiedenen Kleinserienherstellern. Dies spiegelt aber auch die nachlassende Bedeutung der zentralen und weltweit wichtigsten Leitmesse gleich zu Jahresbeginn.

In Zeiten schrumpfender Absatzmärkte und wachsender Bedeutung alternativer Vertriebskanäle gegenüber dem klassischen Fachhandel lässt sich diese Halle sicher nicht mehr anderweitig füllen. Dafür ergibt sich aber die Möglichkeit, hier möglichst viele Neuheiteninformationen an einem einzigen Ort einzusammeln und für unsere Leser zu verarbeiten.

Bei Noch hat die Zukunft begonnen:

Im Rahmen unseres Firmenportraits im **Trainini**® 3/2015 (ab Seite 22) haben wir bereits das vollautomatische Lagersystem bei Noch vorgestellt, das sich zum Zeitpunkt unseres Besuchs noch in der Einrichtung der Abläufe befand.



Unübersehbar ist die neue Halle 3, in der das vollautomatische Lagersystem zu Hause ist: Als höchstes Gebäude auf dem Noch-Gelände und dazu in der gelben Firmenfarbe zieht es die Blicke auf sich. Im Inneren geht es hochmodern zu. Foto: Noch

der US-Partnerfirmen Woodland Scenics und Athearn sowie die Modelle der japanischen Marken Rokuhan und Kato.

All dies wird künftig nicht mehr manuell eingelagert, kommissioniert und verpackt: Das Mann-zur-Ware-System wurde jetzt endlich durch die neue Lagerstrategie „Ware zum Mann“ abgelöst.

In der neuen Halle wurde in zwei Stockwerken ein Stahlregal installiert, das Platz für nahezu 12.000 Systembehälter schafft, in denen die Waren gelagert werden. Die beiden Stockwerke sind durch zwei Lifte mit einer Gesamthöhe von fast 18 m verbunden. Über eine Software werden Transportschlitten mit Fahrbefehlen versorgt und die Lifte gesteuert.

Bildernachtrag zum Göppingen-Bericht folgt:

Mit Freude können wir an dieser Stelle mitteilen, dass die Datenrettung nach einem Festplattendefekt erfolgreich war. So besteht inzwischen wieder ein Zugriff auf die glücklicherweise unbeschädigt wiederhergestellten Bilddateien der Märklintage in Göppingen.

Bei den vielen Lesern, die unseren Bericht spontan mit eigenen Fotos gerettet haben, möchten wir uns mit einem Spezial bedanken: Voraussichtlich mit dem Jahresrückblick 2015, den wir in der Januar-Ausgabe 2016 veröffentlichen, werden wie eine große Auswahl unserer Aufnahmen nachreichen.

Zuvor schließen wir im Dezember nicht nur das Jahr formal ab sondern auch unsere Berichterstattung aus dem Umbauwettbewerb. Lediglich eine Folge ist mit Erscheinen dieser Ausgabe noch offen.

Neuer Märklin-Katalog ist ausgeliefert:

Märklin hat inzwischen den Katalog 2016 an die Händler geliefert, der für die Mitglieder des Insiderclubs unverändert zu den Clubleistungen gehört. Er fasst das bereits bekannte Lieferprogramm inklusive aller Neuheiten 2015 – mit Ausnahme des Insidermodells 2016 – in einem Werk zusammen.

Zusammen mit dem Neubau der es beherbergenden Halle 3 handelt es sich um die höchste Investition der Firmengeschichte Nochs.

Das System zeigt sich hochkomplex: Nicht nur der mechanische, sondern auch der EDV-technische Hintergrund ist immens, weshalb die Vorbereitungen auch so lange gedauert haben.

Das große Warensortiment von über 3.000 verschiedenen Produkten, darunter allein 1.500 Landschaftsbau-Artikel der eigenen Marke, setzt hohe Anforderungen an Verfügbarkeit und optimierte Handhabung.

Hinzu kommen auch noch die Produkte



Ausgebaut wurde die Funktion der Augmented-Reality-Funktionen auf nun neun Seiten, leider jedoch bislang ausschließlich für die Spur H0. Die Zetties dürfen weiter hoffen, dass Märklin auch für sie Produkte künftig in völlig neuer Ansicht verfügbar macht.

Adventstreffen nicht vergessen:

Am kommenden Wochenende findet in der Zeller-Schwarz-Katz-Halle des Weinstädtchens Zell an der Mosel das 11. Adventstreffen der Spur Z statt. Am Samstag ist Aufbau- und Tag mit netten Gesprächen und einem abendlichen, großen Stammtisch.

Die MaR-Funktionen finden sich auch im neuen Katalog zahlreich wieder – leider jedoch nicht für die Spurweite Z.

Am Adventssonntag, 29. November 2015,

ist von 11:00 bis 18:00 Uhr dann wieder die Modellbahnausstellung für die Öffentlichkeit. Offizieller Veranstalter sind ab sofort die Z-Freunde International e.V.

11. Modellbahn-Ausstellung

Sonntag, 29. November 2015

Eintritt Frei

Zell an der Mosel
Zeller-Schwarze-Katz-Halle

Von 11 bis 18 Uhr
Veranstalter: Z-Freunde International e.V.
Unterstützt vom Gewerbeverein der Stadt Zell e.V.

Das beliebte Adventstreffen der Spur Z in Zell an der Mosel, eingebettet in eine sonntägliche Modellbahnausstellung, findet dieses Jahr wieder statt. Veranstalter sind ab sofort die Z-Freunde International e.V. Und wie wir soeben noch erfahren haben, lohnt sich ein Besuch auch aus anderem Grund: Nahe ihrer früheren Stammstrecke werden wohl die ersten Serienmodelle von Rokuhans Baureihe 181² an Kunden ausgegeben werden können. Pünktlich fertig geworden seien auch die Digitalplatinen von Velmo. Plakatabbildung: ZFI / Jörg Neidhöfer

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**), Sujin Ritter, Torsten Schubert

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