

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



40 Jahre Dampfabschied

Die Märklintage in Göppingen
Alles aus Holz gebaut

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

der 2. Dezember ist nicht mehr fern und mit ihm der Internationale Tag der Modelleisenbahn, der vor drei Jahren ins Leben gerufen wurde. Er bietet mit konzertierten Aktionen die einmalige Chance, unser Hobby massiv und wahrnehmbar in den Fokus zu stellen.

Voraussetzung ist, dass möglichst viele Menschen mitmachen. Es spielt keine Rolle, ob sie das einzeln, in Vereinen, losen Gruppen oder Stammtischen und gerne auch im Umfeld von Schulen oder Geschäften tun.

Wichtig ist einzig, dass wir alle dabei Spaß haben und dies auch öffentlich zeigen. Nur so können wir auch andere für das schönste Hobby der Welt begeistern. Und dies tut dringend Not, wie wir doch alle wissen. Nur wenn wir besonders Kinder und junge Menschen überzeugen, werden wir auch Zukunft als größere Gemeinschaft wahrgenommen, die auch von der Industrie bedient wird.

Ich habe den Aufschlag gemacht und einer Schule konkrete Aktionen vorgeschlagen, die ich initiieren, unterstützen und mitorganisieren möchte. Deshalb rufe ich auch Sie auf, kreativ zu sein und diesem Tag an Ihrem Wohnort durch gute Ideen zum Erfolg zu verhelfen.

Die Märklintage, von denen wir in dieser Ausgabe berichten, haben es doch eindrucksvoll gezeigt, dass Eisen- und Modellbahn immer noch Massen anziehen können – nicht nur zur Advents- und Weihnachtszeit. Wie das vor 40 Jahren aussah, versuchen wir mit einem Rückblick auf den Dampfabchied im Westen Deutschlands zu ergründen.

Was aus ausgefallenen Ideen in der Praxis werden kann, weiß unser Leser Waldemar Vernhout aus den Niederlanden zu berichten. Holz hat es ihm angetan, ebenso die Spurweite Z. In seinem Heim gehen beide nun eine Symbiose ein, die vielleicht einmalig ist.

Seine Modellbahnanlage greift viele Stationen und Leidenschaften seines Lebens auf, zeigt eine vollständige Landschaft und ist, von Gleisen und Rollmaterial abgesehen, doch vollständig aus Holz gebaut.

Für klassischen Landschaftsbau in moderner Arbeitsweise und auf höchstem Niveau steht unser Redakteur Dirk Kuhlmann. Maßgeblich hat er das diesjährige Jahresschwerpunktthema mit Inhalten gefüllt und daraus ein interaktives Seminar erstellt. Langsam neigt sich auch dieses Projekt seinem Ende zu, doch bis es soweit ist, gibt es doch noch einiges zu tun.

Lassen Sie sich wieder einmal mitnehmen auf eine bunte Reise quer durch die Welt der Eisenbahn. Sie werden sehen, wie vielfältig sie ist und erkennen, warum sie uns alle mit Nachdruck begeistert. Genießen Sie Ihre Passion und die Entspannung, die Ihnen dieses Hobby nach anstrengenden Arbeitstagen gibt.

Und – damit schließt sich der Kreis für heute – lassen Sie daran auch andere Menschen teilhaben, die Vergleichbares vielleicht noch suchen und in unserer Gemeinschaft finden können. Damit bin ich wieder bei meinem Aufruf zum Tag der Modelleisenbahn, der am 2. Dezember zum vierten Mal stattfinden wird. Lassen Sie uns alle ihm zum Erfolg verhelfen!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort.....	2
--------------	---

Modell

Aktuell kein Beitrag

Vorbild

1977 ist Schluss!	4
-------------------------	---

Gestaltung

Gras auf Wachstumspfad.....	24
Modellbahn aus Holz.....	34

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Abgesang bei Rheine	41
Ein Ausflug zur Volmetalbahn	43

Aktuelles

Ein Hauch der großen, weiten Welt	46
Zetties und Trainini im Dialog.....	58

Impressum	71
-----------------	----

Wir danken Michael Bahls, Stephan Fuchs, Martin Meese, Klaus Moser und Waldemar Vernhout für Fotos und Gastbeiträge.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. Oktober 2017

Titelbild:

Die ölgefeuerte 043 364-9 gehört zu den letzten Vertreterinnen ihrer Baureihe und wird erst am 27. Oktober 1977, dem Tag nach dem endgültigen Dampfende bei der DB, ausgemustert. Im Sommer 1976 scheint die Welt noch weitgehend in Ordnung, als sie mit einem Gaskesselwagenzug unterwegs ist.

Persönlicher Rückblick **1977 ist Schluss!**

Das Ende war lange geplant und schien in Stein gemeißelt. Die DB wollte die Dampfloks loswerden und das möglichst schnell. Die technischen Dinosaurier passten nicht mehr zum Bild einer modernen Bahn. Michael Bahls wagt einen persönlichen Rückblick auf 40 Jahre Dampfloks-Abschied bei der Deutschen Bundesbahn.

Von Michael Bahls. Ich weiß nicht mehr, wo ich es zuerst gelesen hatte, ob im „Blickpunkt“ oder im „DB mit Pfiff“. Etliche Jahre zuvor hatte die DB das Ende des Dampfbetriebs auf das Jahr 1977 festgelegt und beide Publikationen gab es kostenlos an jedem Bahnhof.

Insbesondere im „Blickpunkt“, einer Firmenzeitung für Reisende, wurde gerne auf Modernität wie „endlich dampffreie Bahndirektionen (BD)“ abgezielt, während die „DB mit Pfiff“ im Format eines Bravo-Hefts eher auf technikinteressierte Jungen abzielte; wobei in jedem Heft auf einer Seite drei Dampfloksbaureihen vorgestellt wurden, die es nicht mehr gab oder nicht mehr lange geben würde.



Das Ende der Dampfzeit bei der DB naht: Ein klassischer Güterzug dampft 1976 durch die Ausläufer des Eggegebirges vor die Linse des Fotografen.

Ein Vierteljahrhundert vor dem Internet war es noch wesentlich schwieriger zu erfahren, wo welche Züge noch mit Dampflokomotiven fuhren. Andererseits war es leichter, von Eisenbahnern etwas direkt zu erfragen, Bahnbetriebswerke (Bw) zu betreten oder auch auf dem Führerstand mitzufahren – zumindest kam es mir so vor.

Der Umgang mit der Spezies „Eisenbahnfreunde“ war, wenn man den Dienstweg einschlug, hoch offiziell, normalerweise aber recht unkompliziert: Wer einen echten Eisenbahner fragte, bekam auch eine Antwort. Und dann konnte ich in die „heiligen Hallen“ des Bahnbetriebswerks eintreten oder eben nicht. Mit der Zunahme dieser Besuche gab es an einigen Orten eine pragmatische Lösung, nämlich die Zahlung einer Versicherungsgebühr von 1,39 DM.

In meiner Heimat, dem niedersächsisch–ostwestfälischen Raum, gab es Anfang der siebziger Jahre noch alltäglich planmäßigen Güterverkehr mit Dampf auch auf elektrifizierten Strecken. Die DB gab auf sogenannten öffentlichen „Leistungsschauen“ auch den vorhandenen Dampflokomotiven entsprechenden Raum, so etwa im März 1968 in Hannover oder im Sommer 1974 in Altenbeken.



050 446-4, eine der letzten Fünfiger, die ihre Schürze behalten hatten, leistet am 26. Mai 1976, wenige Tage vor Schluss, Arbeitszugdienste in Altenbeken.

Im Gegensatz zu vielen anderen Ländern, insbesondere des Ostblocks, wo viele Jahre nach dem Ende des Dampfbetriebes in den meisten Betriebswerken in irgendeiner Ecke noch eine Reservelok unter Dampf herumschmauchend zu sehen war, inklusive aller Behandlungsanlagen für Kohle, Wasser etc., hatte die DB den Ausklang der Dampftraktion sorgfältig geplant und wir konnten uns leider meist darauf verlassen, dass diese Termine zur Umstellung auf moderne Traktion dann auch eingehalten wurden.

Im Prinzip wurde zunächst die Zahl der verschiedenen Baureihen verkleinert um die Unterhaltung zu vereinfachen, dann wurde die Zahl der Dienststellen reduziert. Dabei kam es vor, dass einzelne Betriebswerke zum Ende der Dampfzeit temporär sogar größer wurden, gemessen an der Zahl ihrer Maschinen.

Ein paar Zahlen mögen den Strukturwandel bei der DB verdeutlichen: Gab es Ende 1958 ca. 8.700 Dampflokomotiven in 69 verschiedenen Baureihen, so waren es Ende 1970 nur noch 2.260 in 19 Baureihen. 1974 wurden die letzte Tenderlok und die letzten preußischen Dampflokbaureihen ausgemustert, die man einfach zum Stichtag 1. Januar 1975 nicht mehr im Bestand führen wollte.

Ich möchte meine Rückbetrachtung auf die wenigen letzten Jahre beschränken. Anfang 1975 zählte die DB noch 616 Dampflokomotiven, aufgeteilt auf sechs Baureihen:

- 012 (Rheine)
- 023 (Crailsheim)
- 042 (Rheine)
- 043 (Rheine und Emden)
- 044 (diverse Bw)
- 050 – 053 (diverse Bw)

Mitte 1975 besaß Lehrte bei Hannover allein über 50 Exemplare der BR 50 und damit etwa ein Zehntel aller betriebsfähigen Dampflokomotiven.

Im Sommer 1977 hingegen ließ sich der gesamte aktive Restbestand an einem Tag, zu betrachten einzig zwischen Rheine und Emden, ins Notizbuch schreiben: Es waren noch genau 24 Lokomotiven!

Mein Glück war, nah „an der Quelle“ zu wohnen: Ottbergen und Altenbeken waren nicht weit; die Großeltern wohnten bei Hannover, wo man für 75 Pfennig im Großraumtarif nach Lehrte kam.

Die letzte süddeutsche Dampflokom-Hochburg Crailsheim war für mich außer Reichweite, und die erste Dreiundzwanziger sah ich



Auf dem Führerstand einer Lok der Baureihe 50 (Lehrte 1976)



Eine ölgefeuerte Dampflokom der Baureihe 042 wartet an der Drehscheibe des Bw Rheine auf ihren nächsten Einsatz.

deshalb erst auf ihrer letzten Sonderfahrt im Dezember 1975. Bis zum Sommerfahrplan 1975 hatten sie in ihrer Region einen guten Anteil an den Personen- und Eilzugleistungen im süddeutschen Raum gehabt.



Am 25. März 1975 warteten die 012 061-8 und 012 081-6 an der Drehscheibe in Rheine auf ihre Ausfahrt in den Bahnhof. Sie sollten an diesem Tag zusammen als Vorspann verkehren.

Lehrte und Ottbergen waren die Standorte, in welchen die BD Hannover zuletzt fast alle Güterzuglokomotoren der Baureihen 50 und 44 konzentrierte. Die „Fuffziger“ waren wenige Jahre vorher auch in Uelzen oder Hameln stationiert und fuhren nach der Umbeheimatung weiter die gleichen Zugleistungen wie vorher, wobei die bisherigen Standorte weiter zur Behandlung, nicht aber zur Reparatur angefahren wurden.

So wurde u. a. Werkstattpersonal eingespart. Ottbergen bekam deshalb Anfang 1976 noch die kohlegefeuerten Maschinen der BR 44 aus Emden - bis auf eine Lok (044 888-6), die dort meist zum Heizen der Tankanlagen genutzt wurde.

Die meisten Zugleistungen wurden von Dampflokomotiven in dieser Zeit vor Güterzügen erbracht, und die nach 1973 einzige noch aktive Schnellzuglok war die Baureihe 012, eine ölgefeuerte Dreizylinderlok mit fast 2.500 PS und 140 km/h Höchstgeschwindigkeit. Wer sie sehen wollte, musste nach 1972 aber schon an die Emslandstrecke reisen.

Die letzten Dampflokrener

Nachdem 1973 die letzten Nulleinser beim Bw Hof abgestellt worden waren, stand das Bw Rheine besonders im Fokus vieler Eisenbahnfreunde. Die Ölkrise vom Herbst 1973 sorgte dort für eine „Schrecksekunde“, weil auch die meisten ölgefeuerten Dampflokomotiven, die auf der Emslandstrecke konzentriert worden waren, abgestellt wurden.



In der Nachmittagssonne des 20. Oktober 1974 steht 012 066-7 in einer klassischen Position im Bw Rheine, wartend auf Ausfahrt zum Bahnhof. Es war der letzte Herbst für die Baureihe 012 und mit ihr für Schnellzugdampflokomotiven in ganz Westeuropa.

Anfang des Jahres 1974 normalisierte sich die Situation aber wieder und ich konnte meine Eltern davon überzeugen, dass es für meine schulischen Leistungen förderlich sei, diesen Maschinen einen Besuch abzustatten. Meine Freude war groß, aber ich sah ihnen deutlich an, dass die Lokomotiven keine große Zukunft mehr hatten.



012 063-4, eine der letzten Schnellzuglokomotiven, die bis 1975 eingesetzt wurden, kam im August 1976 ins AW Braunschweig, wo sie dort als letzte Lok aufgearbeitet wurde – allerdings nur äußerlich. Schon im Sommer 1977 stand sie in perfektem Zustand vor dem Hauptbahnhof von Braunschweig.

1972 waren eine ganze Reihe von ihnen aus Hamburg-Altona nach Rheine gekommen. In Rheine konnte die DB mit den neu erhaltenen Exemplaren weitgehend auf Verschleiß fahren.

Der Winterfahrplan 1974/75 war der letzte für diese edlen Renner und sah bei acht vorhandenen Vertreterinnen einen Bedarf an fünf Maschinen vor, die zumeist vor D- und Eilzügen auf der Strecke Rheine – Norddeich Mole verkehrten. Mit dem Wechsel zum Sommerfahrplan Ende Mai 1975 wurden die letzten 012er abgestellt. Von den letzten acht Maschinen sind gleich sechs erhalten geblieben.

Rückzug aus dem Weserbergland

„Abschied von den Bergen“ betitelt das Eisenbahn-Magazin im Sommer 1976 einen Artikel über das Ende des Dampfbetriebs beim Bw Ottbergen. Und tatsächlich bewältigte die Baureihe 44 in kohlegefeuerter Ausführung im Weserbergland, zwischen Altenbeken und dem Harzvorland, bis dahin noch den Güterverkehr auf den letzten landschaftlich reizvollen Hauptstrecken Westdeutschlands ohne Fahrdraht - zum Teil mit Telegrafmasten.



In zwei langen Reihen stehen in Ottbergen am 8. Juni 1976 Maschinen der Baureihen 44 und 50 abgestellt und warten auf ihren Abtransport nach Gelsenkirchen und Duisburg. Deutlich hebt sich der bis zum letzten Tag einwandfreie Pflegezustand der Baureihe 44 aus dem ländlichen Ottbergen gegenüber den Fünfzigern ab.

Sie teilten sich die in Niedersachsen ins Vorharzgebiet führenden Güterzugleistungen noch mit der Baureihe 50 aus Lehrte. In Lehrte traf man immer auch Ottberger Jumbos, umgekehrt war das nicht so oft der Fall. Eine große Überraschung war aber die Doppelbespannung eines Güterzugs im Weserbergland. Der Dg 53842 (Durchgangsgüterzug) war zum Inbegriff erhöhter Herzfrequenz bei den Eisenbahnfreunden geworden.

Dieser Zug, der von Herzberg nach Altenbeken verkehrte, wurde ab März 1976 wegen hohen Wagenaufkommens zwischen Ottbergen und Altenbeken mit Vorspann gefahren, wobei eine bisher planmäßig einzeln als Lz (Lokomotivzug) nach Altenbeken verkehrende Lok als Vorspannlok genutzt wurde.



Bild oben:
Von einem der beiden Kohlenkrane aus wird die recht ländlich-gemütliche Atmosphäre des Bahnbetriebswerks Ottbergen deutlich (Blick auf 044 381-2 und eine Schwesterlok am 23. Mai 1976).

Bild unten:
Mit vollen Kohle- und, wie am in der Kurve überschwappenden Tender zu sehen ist, auch Wasservorräten, verlässt eine Lok der Baureihe 044 im April 1976 Ottbergen in Richtung Herzberg/Harz.

Die Behandlung beider Dampfer in Vorbereitung der Fahrt sowie die darauf folgende Abfahrt in Ottbergen wurden zu einem nachmittäglichen Spektakel, das umso mehr Zuschauer anlockte, je näher der alles verändernde Fahrplanwechsel rückte.

Viele wollten nicht glauben, dass es Ende Mai 1976 tatsächlich zu Ende sein sollte; die Eisenbahner hofften auf einen Reserveplan, der aber nicht kam. Am 29. Mai 1976 fuhr die Lehrter 052 223-5 den letzten dampfgeführten planmäßigen Reisezug der DB, den E 3536 von Bad Harzburg nach Goslar.



Wie auch in Duisburg-Wedau mussten die Eisenbahner in Ottbergen ihre eigenen Lokomotiven verschrotten, die sie kurz zuvor noch gepflegt hatten. Dazu wurden auch einige Exemplare aus Göttingen nach Ottbergen geholt, wie die 001 227-8 oder hier die 057 070-5,, von der dieses Foto aus dem August 1976 die wohl letzte Aufnahme gewesen sein dürfte.

In Ottbergen wurden alle Loks zum Fahrplanwechsel kalt abgestellt und nur in Lehrte, beinahe ganz hinten in der Ecke des großen Rechteckschuppens versteckt, stand 050 413-4 am 7. Juni 1976 für mögliche Reserveeinsätze noch unter Dampf.

Das Ende im Ruhrgebiet

Zum Sommerfahrplan 1976 hatte die BD Hannover auf einen Schlag alle Dampflokomotiven der Reihen 44 und 50 abgestellt; 12 Vertreterinnen der BR 44 kamen im August 1976 immerhin noch in die BD Essen nach Gelsenkirchen-Bismarck und 14 der Reihe 50 bis zum 1. September 1976 nach Duisburg–Wedau.

Auch bei der BD Essen wurden sie so am Ende in einem sogenannten Auslauf-Bw konzentriert. So waren im März 1975 noch 26 Maschinen in Hamm (Westfalen), die ebenfalls bis zum Oktober 1975 nach Duisburg und Gelsenkirchen umbeheimatet wurden. Von Hamm aus wurden aber weiterhin bis Mai 1976 Güterzüge mit Dampf gefahren, nur stand dann „Bw Gelsenkirchen-Bismarck“ an den Führerständen angeschrieben.



051 724-3 (Bild oben) passiert am 15. Mai 1976 mit ihrem Erzzug in Richtung Peine den Wasserturm des Bw Lehrte: Umbeheimatet nach Duisburg-Wedau stand sie zusammen mit 050 909-1 als letzte Fünfziger noch am 23. Februar 1977 unter Dampf. Die noch mit Schürze versehene 044 508-0 (Bild unten) wurde besonders gepflegt und gern für Abschiedsveranstaltungen herangezogen. Am 5. April 1976 steht sie auf der Drehscheibe des Bw Stolberg und wird eine Reihe der Bochumer Museumslokomotiven zurückführen.

Inzwischen hatte es auch im Süden der Bundesrepublik aufgehört zu dampfen, der Mai 1976 war auch der letzte Monat, in dem die Baureihe 50 von Crailsheim aus eingesetzt wurde. Die letzten zwei Jumbos, die im Raum München wegen ihrer Gegendruckbremse für Testfahrten eingesetzt wurden, kamen Anfang Juni 1976 nach Gelsenkirchen.

Damit wurde der Süden „dampffrei“ und Gelsenkirchen-Bismarck und Duisburg-Wedau die Auslauf-Bw von zwei der bekanntesten Baureihen im Bundesgebiet. In Duisburg-Wedau endete der zuletzt unregelmäßige Einsatz der Baureihe 50 schließlich am 23. Februar 1977, während die starken Dreizylinder aus Gelsenkirchen-Bismarck noch bis zum 22. Mai 1977 gut zu tun hatten.



Symbolisch für den Dampfbetrieb im Ruhrgebiet sei dieses Bild aus Duisburg Hbf, dem Ort des früheren Kurswagentausches zwischen den TEE Rheingold und Rheinpfel, gezeigt, das im April 1976 aufgenommen wurde: im Hintergrund kämpft sich ein schwerer Güterzug mit einer Dampflok der Baureihe 44 aus dem Rangierbahnhof.

Als am 23. Mai 1977 die 044 508-0 einige Museumsexponate von Gelsenkirchen nach Bochum-Dahlhausen brachte, war das der letzte Einsatz einer Kohlelok bei der DB.

Endstation Rheine

„Ach da biste ja wieder!“, begrüßte mich eines Tages die Herbergsmutter in Rheine, als ich wieder mal an ihrer Tür stand. Es war einfach so, die Schulferien bedeuteten einen Aufenthalt in Rheine, dessen Länge je nach gespartem Taschengeld unterschiedlich ausfiel.

Aber eine Fahrt nach Rheine in den Ferien musste einfach drin sein und das hatte seinen Grund: Zu der Zeit als die 012 zur einzigen Schnellzuglok ganz Westeuropas geworden war und deshalb sogar Japaner hierher kamen, entwickelte sich die Jugendherberge Rheine zum wichtigsten Treffpunkt für Eisenbahnfreunde.

Hier wurden die aktuellen Neuigkeiten ausgetauscht, über die richtige Filmwahl diskutiert oder die Vorzüge der jeweils eigenen Kamera dargelegt. Wer von uns auch einen Kassettenrekorder dabei hatte, führte stolz die am Tag gemachten Tonaufnahmen vor.



Zwischen Lingen und Papenburg hatte sich der Fotograf am 7. August 1976 bewusst außen platziert, um den Eisenbahnfreund im Verhältnis zu seinem Objekt einzufangen. In sein Bild fuhr ein 4.000-Tonnen-Zug mit zwei Maschinen der BR 043 in Richtung Rheine.

Spätabends, wenn dann ein Zug in der Ferne vorbeirauschte, kam meist aus irgendeinem Bett der Ruf „Das ist eine 043!“ und es wurde dann längere Zeit gestritten, ob es nicht doch eine 042 gewesen sein könnte. Schlafen war in Rheine jedenfalls Nebensache.

Nachdem auch im Ruhrgebiet die letzte Dampflokomotive abgestellt war, verblieb nur noch die Emslandstrecke als Refugium für die Dampfer. Hier wurden die Maschinen extensiv genutzt und brachten insbesondere vor den 4.000-Tonnen-Zügen oder dem „Langen Heinrich“ Höchstleistungen, so dass z.B. der halbjährlich erscheinende „Rheiner Dampf“ im Sommer 1976 mit „5 Doppeltraktionen pro Tag“ auf der Titelseite warb.

Die Ölfeuerung machte einen Betrieb möglich, der die Dauerleistung der Loks von den physischen Kräften der Heizer unabhängig machte. In Rheine und Emden waren alle ölgefeuerten Dampflokomotiven zusammengezogen worden. Sogar kurz vor dem Ende der Dampftraktion wurden noch einige Maschinen im letzten verbliebenen Dampflokomotive-Ausbesserungswerk Braunschweig auf Ölfeuerung umgebaut; die Letzte war 043 737-6, die erst am 7. Mai 1974 nach Rheine kam.

Die wichtige Emslandstrecke sollte eigentlich elektrifiziert werden und so gleich vom Dampf- auf elektrischen Betrieb übergehen. So war es noch 1976 vorgesehen, doch das Projekt verzögerte sich. Am 13. April 1977 wurde der erste Mast in Norddeich gesetzt, seitdem waren den ganzen Sommer lang ständig Dampflokomotiven im Bauzugdienst.



Bild oben:
Im Einschnitt von Meppen kommt am 6. August 1976 der klassische 4.000-Tonnen-Erzzug mit 043 315-1 (Bw Emden) und 043 475-3 (Bw Rheine) daher.

Bild unten:
Dieser „Lange Heinrich“, ein Bauxit-Zug aus offenen Güterwagen (Hauptgattungszeichen E), ist am 7. August 1976 mit 042 218-8 und 042 073-7 bespannt, aufgenommen im Nachschuss nördlich von Papenburg.



043 100-7 (Bild oben) ist am 25. Juli 1977 in Leer (Ostfriesland) mit einem Erzpark nach Rheine unterwegs. Einen Monat später kommt die Dieseltraktion, die Lok wird am 30. September 1977 abgestellt. Ein Jahr zuvor, am 4. August 1976, hatte 042 024-0 auf der Emslandstrecke noch gut zu tun, allerdings wurde ihr Haupteinsatzgebiet zwischen Löhne und Bentheim kurz zuvor elektrifiziert. Der Güterzug fährt in Richtung Rheine am Block Mehringen vorbei.

Insgeheim hofften die Eisenbahnfreunde natürlich immer noch, dass sich die Dampfzeit verlängern würde, doch Anfang 1977 hatte die DB das Dampf-Ende auf den 26. Oktober 1977 festgelegt: In der Frankfurter Hauptverwaltung der DB saßen damals einige unerbittliche Dampflok-Gegner. So wurde ohne Rücksicht auf Wirtschaftlichkeit zunächst eine Diesel-Infrastruktur geschaffen, um die eigene Terminvorgabe für die Ablösung der Dampflok einhalten zu können.

Doch auch als es ab dem 8. Februar 1977 keinen Plandienst mehr mit einer Dampflok gab, waren im Sommer 1977 werktäglich noch bis zu zehn von ihnen auf der Emslandstrecke zu sehen, bis zum Fahrplanwechsel am 25. September 1977 schließlich eine ganze Reihe Diesellokomotiven der Baureihe 221 aus Villingen einrückten.

Damit war der Güterverkehr mit Dampflokomotiven fast auf einen Schlag beendet. Der letzte Monat ohne lange Güterzüge war gewissermaßen ein Dahindämmern mit wenigen Unterbrechungen.



Im Juli 1977 gehörte 042 113-1 zu den letzten sieben Exemplaren ihrer Baureihe und war äußerlich besser gepflegt als ihre sechs Schwestern, weil sie bevorzugt für Sonderfahrten herangezogen wurde.

So fuhr dann die Rheinenser 043 196-5 am 8. Oktober 1977 ein letztes Mal einen Durchgangsgüterzug auf der Strecke Rheine – Emden – Rheine, anschließend wurden in Rheine alle verbliebenen acht Exemplare (3 x BR 042, 5 x BR 043) kalt abgestellt. In Emden wurden noch zwei bis vier der vorhandenen (vier) Öljumbos für Arbeitszüge und im Rangierdienst verwendet.

Am 23. Oktober 1977 sollte eine letzte Sonderfahrt der DGEG auf der Emslandstrecke stattfinden und so wurde einen Tag vorher die 043 196-5 in Rheine noch mal angeheizt. Am Sonntag fuhr der Sonderzug bestehend, aus den historischen Rheingold-Wagen und Silberlingen, ein letztes Mal nach Emden.

Dort wurde der Zug geteilt. In Emden wurde die zuvor kalt angeschleppte 042 113-1 wieder angeheizt. Sie übernahm die Silberlinge auf dem Rückweg nach Rheine und die 043 196-5 folgte ihr mit dem „Rheingold“.

Am Tag darauf wurde die 042 113-1 als letzte ihrer Art kalt abgestellt. In Rheine war damit nur noch eine Lok unter Dampf, in Emden waren es immerhin noch drei.

Am 25. Oktober wurde dann in Emden noch eine weitere 043 abgestellt und so verblieben dort noch zwei im Rangierdienst.

Dann, am 26. Oktober 1977, versahen die beiden Emdener Loks 043 315-1 und 043 903-4 noch Rangier- und Arbeitszugdienste - ganz unspektakulär, wie schon in den Tagen zuvor.

Um 16:04 Uhr, nach Rückkehr der Lok von einem Arbeitszugeinsatz, verließ das Lokpersonal die 043 903-4 und rüstete sie ab. Damit war bekanntlich nach offizieller Lesart das Dampfzeitalter der DB zuende...

Halt, noch nicht ganz! Eine halbe Stunde später kehrte nämlich der Lokführer der 043 315-1 wieder zurück und fuhr nochmals ca. 200 m und wieder zurück. Er wollte wohl unbedingt der Letzte sein, hieß es.

Den Schlußpunkt aber setzte die noch im Bw Rheine an der Drehscheibe unter Dampf stehende 043 196-5 am 26. Oktober um 24:00 Uhr mit einer riesigen Stichflamme.

Sie gehörte übrigens auch zu den letzten drei auf Ölfeuerung umgebauten Maschinen und fuhr vorher jahrzehntelang bis 1973 beim Bw Ottbergen. Heute steht sie als Denkmal am Bahnhof von Salzbergen.

Ich erwähnte zuvor bereits den letzten Einsatz einer Kohlelok vor einem Zug. Im Juli 1977 tauchte in der Jugendherberge Rheine ein aufgeregter Eisenbahnfreund auf, der vorher in Gelsenkirchen gewesen war und berichtete, eine 044 würde da noch im Betriebswerkgelände herumfahren.

Keiner hat ihm spontan glauben wollen. Tatsächlich aber wurde dort eine Lok als Heizlok genutzt und fuhr einmal in der Woche zum Kohlebansen. Dieser Zustand dauerte sogar bis zum 17. Januar 1979 an, nämlich bis die restliche Kohle aufgebraucht war! Damit war die offiziell bereits am 26. Mai 1977 ausge-



Am Ringlokschuppen in Emden pausieren im August 1976 mehrere Exemplare der Baureihe 043. Ein Jahr sollte den Jumbos auf der Emslandstrecke noch bleiben, dann war endgültig Schluss.

musterte 044 377-0 letztendlich die letzte unter Dampf stehende Dampflokomotive der DB und kaum jemand hat es bemerkt.

Abschiedsfeste für die Dampflokomotive

Bei allem Streben nach Modernität konnten der DB-Führung doch noch einige „Dampflokomotive-Abschiede“ abgetrotzt werden, die in Form von Sonderfahrten oder Abschiedsfesten stattfanden. Diese konnten durch historisches Material bereichert werden, das die inzwischen aktiven Museumsbahnvereine und Museen gesammelt hatten.



Gelsenkirchen-Bismarck war das letzte Dampfbetriebswerk im Ruhrgebiet und ebenfalls Ort eines großen Abschiedsfestes. Am 2. August 1976 fällt der Blick über die Drehscheibe mit 044 384-6 auf den noch mit Schwestermaschinen gut gefüllten Rundschuppen.

Die DB selbst zeigte zu dieser Zeit wenig Interesse, Dampflokomotive-Denkmäler zu erhalten und erließ aus fadenscheinigen Gründen sogar ein Dampflokomotive-Verbot, womit die Eisenbahnvereine die teils vorher von der Bundesbahn betriebsfähig erworbenen Maschinen nicht mal auf deren Strecken fahren durften.

Die acht Jahre später eingesetzten Rückkehrerinnen mussten zum Teil vom Schrottplatz (01 1100) geholt oder Dauerleihgaben (23 105) zurückgezogen werden, um 1985 bei der 150-Jahr-Feier im internationalen Eisenbahnjubiläums-Vergleich nicht ganz ohne Hosen (Dampflokomotive) dazustehen.

Das größte Abschiedsfest fand im April 1976 in Stolberg bei Aachen statt, wo die letzten Dampflokomotiven der BD Köln beheimatet waren, die nach einer Verfügung vom Februar 1976 nicht mehr eingesetzt werden sollten.

Mit den wenigen noch betriebsfähigen Fünfigern und vielen Museumsexponaten der DGEG aus Bochum-Dahlhausen wurde ein großes zweitägiges Spektakel abgehalten, das ca. 80.000 Besucher anzog. Die letzten vier Stolberger Maschinen, die nach dem Dampflokfest nicht mehr zum Einsatz kamen, wurden im Juni 1976 auch nach Duisburg-Wedau umbeheimatet; die 50 622 ist später Museumslok der DB geworden.



Besonders eindrucksvoll waren die Reihen der unter Dampf abgestellten Fünfiger in der Halle des Betriebswerks Lehrte (April 1976). Als Hannover Mitte Mai 1977 Start- und Endpunkt der letzten, von der Bundesbahn veranstalteten Dampfabschiedsfahrten wurde, war das Feuer hier längst erloschen und die Baureihe 50 ausgemustert.

Am 14. und 15. Mai 1977 veranstaltete die DB ihre letzten Dampflok-Abschiedsfahrten von Hannover nach Duisburg (und zurück) mit jeweils vier eingesetzten Exemplaren der Reihen 042, 043 und 044 - also mit allem, was noch übrig war.

Von Hannover ging es mit der 042 113-1, die wohl schon damals für Größeres auserkoren war, bis nach Hamm. Vorher wurde in Bielefeld Zwischenhalt gemacht, wo die schon in Privatbesitz befindliche 01 150 auf dem Nebengleis plaziert war.

In Hamm kam dann die 044 424-0 zum Zuge und in Duisburg wurde auf die 044 556-9 gewechselt, die den Zug über Bochum bis nach Dortmund brachte. Beim Zwischenhalt in Bochum ergab sich für mich durch einen glücklichen Zufall die Mitfahrt auf dem Führerstand bis Dortmund.

Dort angekommen wartete schon die 043 196-5, die den Zug bis Osnabrück brachte, wo schließlich 042 113-1 den langen Zug von ihr bis Hannover übernahm. Also, diese Fahrkarte war schon jeden Pfennig wert!



Hochbetrieb auf dem Dampflokom-Abschiedsfest in Stolberg am 4. April 1976, hier mit den museal erhaltenen 89 7159 und 98 727 (Bild oben) sowie der Stolberger 050 164-3 und der Wedauer Wannentenderlok 053 075-8. Der endlos lange, aus Silberlingen (Bild unten) bestehende Sonderzug Hannover – Duisburg – Hannover hat am 15. Mai 1977 Hamm (Westfalen) mit 042 113-1 an der Spitze erreicht. Gleich wird die 044 424-0 den Zug übernehmen. Für den Fotografen ergab sich dabei die Möglichkeit einer Führerstandsmitfahrt.

Eine Woche später wurde dann in Gelsenkirchen-Bismarck zum Fahrplanwechsel der Dampfabschied gefeiert. Viele unter Dampf stehende Kohle-Jumbos und eine ganze Reihe Museumslokomotiven der DGEG waren dort eingebunden.

Am 10. und 11. September 1977 folgte mit dem Abschiedsfest in Rheine samt Lokparade an der Drehscheibe das Finale. Pendelzüge mit Dampf beförderten Besucher vom Bahnhof nach Hauenhorst, sogar Sonderzüge aus den Niederlanden mit den frisch erworbenen 23 023 und 23 071, die tatsächlich noch eine Sondergenehmigung für dieses Ereignis bekamen, brachten weitere Gäste an den historischen Ort.



Das war's dann: Das Dampflokfest in Rheine war die letzte Abschiedsveranstaltung der DB. Am 11. September 1977 fällt der Blick vom Kran auf ein noch einmal rege bevölkertes Gelände im letzten Dampfbetriebswerk Westdeutschlands. Einen Monat später, nach dem 26. Oktober 1977, sollte gemäß Verfügung keine Dampflok mehr auf den Gleisen der Bundesbahn fahren.

Außerdem hatten die Eisenbahner die 012 081-6 im Sommer 1977 im Reparaturschuppen optisch aufgehübscht und konnten so zusammen mit je einer 042 und 043 die drei letzten Rheinenser Lokbaureihen am Schuppen nebeneinander stellen.

Dazu kamen einige Museumslokomotiven. Dieses war das letzte Mal, dass die Bundesbahn die Dampflok öffentlich in den Fokus rückte. Der Ausklang am 26. Oktober 1977 erfolgte ja schließlich, wie zuvor beschrieben, recht unspektakulär: ohne Ansprache, ohne Trauerkranz, ohne Presse - nur bemerkt von einigen Unentwegten.

Zu dieser Zeit glaubten die Eisenbahnfreunde tatsächlich, dass wohl nie wieder eine DB-Lok unter Dampf zu sehen sein würde. Personalwechsel und ein Umdenken in der DB-Hauptverwaltung, vor allem aber der unermüdliche Wille vieler Eisenbahnfreunde und deren Privatinitiativen für den Erhalt technischer Denkmäler haben dazu geführt, dass wir heute wieder - scheinbar wie selbstverständlich - Dampflokomotiven im Einsatz erleben dürfen.

Alle Fotos: Michael Bahls

Bildgalerien zur Dampflok:
<http://www.bundesbahnzeit.de>
<http://www.traktionswandel.de>

Faszination Modellbau

**Internationale Messe für
Modellbahnen und Modellbau**

**3.-5. November 2017
MESSE FRIEDRICHSHAFEN**



Öffnungszeiten: Fr. und Sa. 9.00–18.00 Uhr, So. 9.00–17.00 Uhr

Willkommen auf dem weltweit größten Modellbau-Event! • Miniaturen aller Modellbausparten • Indoor-Flugschau • Outdoor-Flugschau „Stars des Jahres“ • FPV Drone Race • RC-Car-Offroadshow • German Open RC-Car Masters • Truckparcours • 400m² Schiffmodellbaubecken • Modellbahn-Anlagen aller Spurweiten • uvm.

www.faszination-modellbau.de

 facebook.com/faszination.modellbau

 instagram.com/faszination.modellbau

 youtu.be/nGwLbjPHDIO

Jetzt auch mit: www.echtdampf-hallentreffen.de

 facebook.com/EchtdampfHallentreffen



Landschaftsgestaltung (Teil 6)

Gras auf Wachstumspfad

Beständig nähert sich unser Fotodiorama der Vollendung. Heute nimmt Dirk Kuhlmann einen zweiten Begrasungsvorgang vor, der keinesfalls ungeplant war. Erst er verleiht den grünen Szenen einen letzten Schliff. Doch auch im Anschluss gibt es noch viel zu tun. Ein wenig Zubehör und selbstgebaute Kleinteile runden viele Ecken und Stellen in ihrer Wirkung erst ab. Lassen Sie sich wieder mitnehmen auf eine kleine Reise durch den modernen Landschaftsbau.

Von Dirk Kuhlmann. Ich darf Sie heute zum finalen Begrasen unseres Dioramas herzlich willkommen heißen. Wie im letzten Monat erläutert, absolvieren wir das Begrünen von Wiesenflächen in zwei Schritten. Vorab legen wir uns jetzt die üblichen und schon in der vorausgegangenen Folge erklärten Werkzeuge und Materialien zurecht.



Ein feiner, nur punktuell aufgebracht Leimauftrag ist der Ausgangspunkt unserer zweiten Begrasung, wie sie im Folgenden beschrieben wird.

Hierbei gilt es zu beachten, dass wir nun die Grassorten „2 mm Beige“ (Art.-Nr. 002-27) und „4,5 mm Spätherbst“ (004-24) der Firma Mininatur / Silhouette benutzen. Nachdem das Diorama im Vorfeld noch einmal sehr gründlich abgesaugt wurde, können die Arbeiten zur Mehrfachbegrasung beginnen.

Mit einem kleinen Borstenpinsel werden diverse Gras-Spitzen auf dem Diorama mit dem Noch- Grasleim (61130) vorsichtig bestrichen. Welche Flächen sich dazu eignen, sollen diverse Vorbildfotos bestimmen und natürlich spielt auch das eigene Gefühl dabei eine große Rolle. So entstehen in der Folge mehrere Abschnitte mit verdorrtem Gras, welche häufig im Frühherbst allorts zu sehen sind.



Jetzt werden die beigefarbenen Fasern mit dem Begraser aufgebracht (Bild oben). Nebenher entsteht so auch ein schöner Übergang vom Feldweg zur Wiese. Das Ergebnis wirkt schon überzeugend (Bild unten), bei Bedarf kann zu hohes Gras aber auch noch mit einer Schere zurechtgestutzt werden.

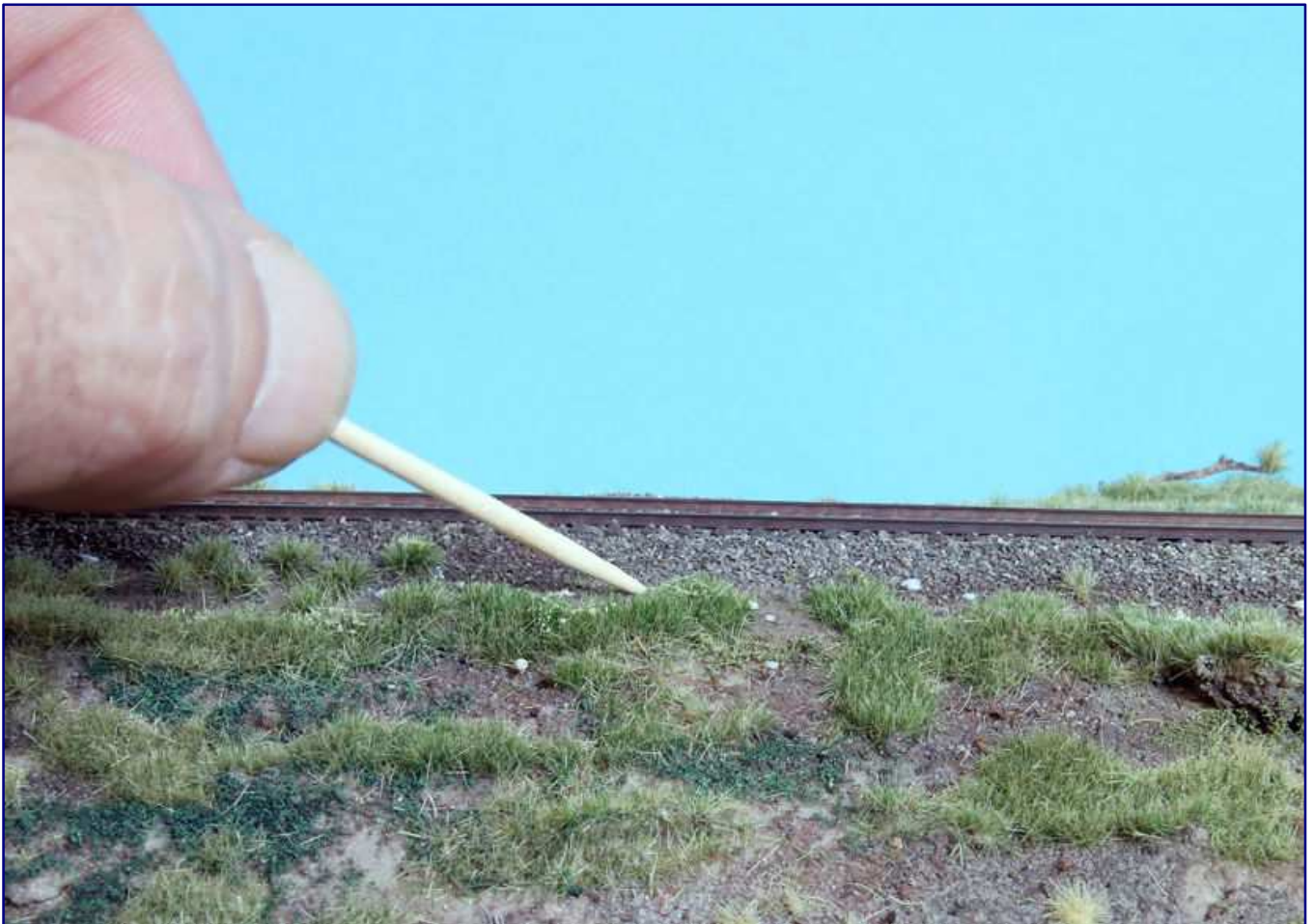
Sie merken schon, wir erlauben uns den Luxus, eine bestimmte Jahreszeit darzustellen. Doch damit muss der geneigte Bastler aber auch ein wenig Kenntnis von der Natur haben: So passt beispielsweise die Rapsblüte (Mai) einfach nicht zu einem volltragenden Maisfeld (September). Ein Blick auf die Natur kann also auch nie schaden!

In der heutigen Zeit ergibt bereits eine kurze Suche im Internet genug Aufschluss zu Wachstums -und Erntezeiten.

Zweiter Start ins grüne Vergnügen

Mit unserem Begraser werden nun die zuvor genannten 2-mm-Gräser aufgeschossen und bereits nach ein paar Minuten wird mit sehr geringer Staubsaugerleistung der überflüssige Rest auch schon wieder entfernt. Als Nebeneffekt richten sich diese zweiten Gräser noch besser auf.

Sie werden mit Sicherheit die noch immer vorhandenen diversen Kahlstellen auf den Bildern gesehen haben. Wir nutzen jetzt vor allem die Flächen am Bahndamm und kreieren dazu nochmal einige Grasbüschel.



Mit Geduld und Bedacht werden auch am Bahndamm einzelne Klebepunkte gesetzt. Da besonders feines und sorgfältiges Arbeiten gefragt ist, erfolgt dies mit Hilfe der Spitze eines Zahnstochers.

Wieder mit einem Zahnstocher bewaffnet, kommen einige Leimtropfen auf das Diorama. Nach dem Begrasen sieht der Damm schon recht natürlich aus. Manche Büschel sind noch „voll im Saft“, andere hingegen schon vertrocknet.

Im Vorfeld dieser Folge gab es übrigens einige wertvolle Hinweise zum Arbeiten mit den langen Fasern, aber auch hilfeschuchende Modellbahner. Diese Fragen und Anregungen sollen hier also jetzt aufgegriffen werden.

weiter auf Seite 29



Bild oben:

Mit Aufbau des elektrostatischen Feldes ist das Ergebnis gleich zu sehen, sobald die ersten Grasfasern eingeschossen sind.

Bild unten:

Ein feines Gleis mit passenden Schotter, kleine Holzstücke und schöne Grassorten sorgen einen perfekt wirkenden Eindruck. Auch dem Zettie stehen heutzutage (fast) alle Wege offen.



Die typisch verklumpten Grassorten werden mit einem Pinsel aufgelockert (Bild oben). Oberhalb unserer Felswand kommen die ersten 4,5 mm langen Gräser zum Einsatz (Bild unten).

Zumeist kommen die 4,5 mm lange Fasern sehr klumpig aus der Plastiktüte und lassen sich dann nur sehr schwer verarbeiten. Im Grunde genommen verhindert dieser Umstand das Durchfallen der Gräser bei einem grobmaschigen Sieb des Elektrostaten.

Hier hilft nur ein wenig Vorbereitung: Wir nehmen dazu einen alten Pinsel und lockern mit beherztem Rühren diese Gras-Masse. In der Folge streichen wir teilweise die Spitzen des ersten Grasauftrags mit Leim ein oder bearbeiten noch die Brachflächen. Hierbei sind noch die späteren Stellplätze für Bäume und größere Büsche auszunehmen.

Nach ungefähr zehn Minuten sollten nun die überflüssigen Fasern abgesaugt werden. Hier hilft eine aufgesetzte sehr kleine Düse mit einem flexiblen Schlauch, denn damit lassen sich vortrefflich auch kleinste Stellen säubern.



Nach dem Absaugen zeigt sich der gewünschte, natürlich wirkende Übergang von der Felswand bis hin zu den Gräsern sehr gelungen.

Damit hätten wir das Begrasen auch schon abgeschlossen. Natürlich könnten noch weitere Schichten aufgetragen werden, dies sollte aber immer in Abstimmung zur gewünschten Landschaft stehen. Hier dürfte es nicht passen – bei Ihrem eigenen Projekt kann das aber auch ganz anders aussehen.

Noch lange nicht Schluss...

Wäre die jetzige Folge abgeschlossen? Mitnichten! Viele Kleinteile zur Ausgestaltung sollten jetzt in unser Diorama eingebaut werden. Stehen erstmal die Bäume, so ist eher umständlich Zäune, Schilder und andere feine Sachen zu platzieren.

weiter auf Seite 32



Bild oben:
Kleine Holzstücke werden durch längeres Einlegen in einem Schmutzbad gealtert und dienen nach dem Trocknen als Zaunpfähle. Mit Hilfe des Pinsel werden sie untergetaucht und gleichmäßig benetzt.

Bild unten:
Ein Vorstecher, eine gute Pinzette und Holzleim sind die üblichen Werkzeuge und Hilfsmittel für ein erfolgreiches Einsetzen in die Landschaft.



Vorsichtig wird jeder einzelne Zaunpfahl in die feinen Löcher gesetzt (Bild oben). Die realistische Wirkung überzeugt uns (Bild unten).

Wir werden jedoch sehr sparsam mit den Zubehörteilen umgehen. Der Grund ist recht einfach: Das Diorama soll der Redaktion später als Grundlage für diverse Berichte und dazu passende Fotokulisse dienen. Mit dem Hin-und-weg-Kleber von Noch können wir dann verschiedene, aber stets passende Szenen darstellen.

Wir schneiden uns nun erst mal kleine Zaunpfosten aus einem Stück Furnierholz heraus und versenken diese in einer sehr dünnflüssigen Brühe, bestehend aus schwarzer und grüner Farbe. Nach ein paar Stunden werden die Stücke zum Trocknen weggelegt. Als Resultat haben wir alt und vergammelt wirkende Exemplare vor uns liegen.



Wie gemacht für unser Fotodiorama sind die sehr feinen Zäune von Archistories, die jüngst ausgeliefert wurden. Der gusseiserne Zaun (Art.-Nr. 812171) friedet nicht nur die alten Grabsteine neben der Faller-Kirche hervorragend ein.

Seit kurzem hat die Firma Archistories eine Reihe von sehr feinen Zäunen neu in der Produktpalette, die wir in den Meldungen vorgestellt haben. Der Gusseisenzaun (812171) erfüllt vortrefflich die Einfriedung der alten Grabsteine neben unserer Faller-Kirche, aber auch am Streckenposten findet sich ein geeignetes Einsatzgebiet.

Letztendlich vervollständigen noch einige Straßenlampen und diverse andere Kleinteile unsere Szenerie. So sind wir bestens für den nächsten Schritt vorbereitet, dem Herstellen von niederem Bewuchs und sich anschließender Bepflanzung mit Büschen und Bäumen. In der nächsten Folge werden wir dann mit diesen Maßnahmen die Landschaftsgestaltung abschließen.

weitere Fotos zum Artikel auf Seite 33

Link zur Interaktivität des Themas:
<http://www.z-freunde-international.de>

Bau- und Bastelmaterial:
<http://www.mininatur.de>
<http://www.noch.de>
<http://www.ponal.de/>



Ein Foto im Gegenlicht offenbart uns eine schöne wilde Graslandschaft (Bild oben). Unser letztes Foto zeugt diesmal kein Rollmaterial, es geht einfach nur um das Spiel mit Licht und Schatten (Bild unten).

Alternativer Bahnbau

Modellbahn aus Holz

Unser Leser Waldemar Vernhout ist kein gewöhnlicher Modellbahner. Aus einer Teststrecke entstand bei ihm eine komplette Anlage. Den Unterschied zu den Umsetzungen anderer Zetties machen Häuser, Autos und Bäume aus dem Werkstoff Holz. Dieses natürliche Baumaterial macht seine Bahn keinesfalls zu einem einfachen Möbelstück, sondern vielmehr zu einem Vorzeigobjekt für gelungene Handwerkskunst.

Von Waldemar Vernhout. Ich heiße Waldemar Vernhout, bin 56 Jahre alt und lebe in der Nähe von Rotterdam (Niederlande).

Seit 1983 bin ich fasziniert von Märklin Spur Z. Warum? Ich hatte damals nicht so viel Platz, baue aber gern kleine Miniaturmodelle und Dioramen.

Ich sehe es als Herausforderung, etwas Kleines zu machen, das perfekt aussieht.

Im Laufe der Zeit habe ich so verschiedene Spur-Z-Modellbahnen gebaut, mit ungefähren Abmessungen von jeweils 80 x 160 cm.

Ab 1963 habe ich mit der Bahn Verwandte in der ehemaligen DDR regelmäßig besucht und fühlte mich als Kind von Dampflokomotiven (und später Dieselmotoren) angezogen, die dort zu jener Zeit noch in Betrieb waren.

Nebenbei entdeckte ich auch, dass es in Deutschland eine Menge an Holzbearbeitung (vor allem in Thüringen und dem Erzgebirge) gab. Dies weckte mein Interesse. Seit 1995 besuche ich regelmäßig die Schweiz (Emmental und Graubünden), womit ich dann auch noch Gefallen an Schweizer Bahnen fand.

Vom Holz zur Test-Strecke

Im Jahr 2003 wollte ich für die Prüfung von Spur-Z-Lokomotiven und -Waggons aus zwei kleinen Ovalen eine neue, kleine Teststrecke schaffen. Grundlage war ein Holzbrett von 60 x 100 cm mit einem Deckel, so dass ich sie gut staubfrei aufheben und transportieren kann.

Die Stromversorgung erfolgte über einen Tulp-Stecker mit einer D&H-Selectrix-Zentrale. Die Strecke hat fünf handbediente Weichen. Als die Teststrecke jedoch fertig war, fand ich, dass sie sehr langweilig aussah.



Unser Leser Waldemar Vernhout aus den Niederlanden beschränkt einen ungewöhnlichen Weg, um seine Vorlieben für Holz und die Modellbahn mit seinen Lebenserinnerungen unter einen Hut zu bringen.



Die Übersicht über den geöffneten Holzkasten mit der Anlage und den drei eingesteckten Hintergrundteilen zeigt es deutlich: Hier ist wirklich alles aus Holz gebaut worden! So fügt sich das Arrangement als dekoratives Element in warmen Farben auch perfekt ins Mobiliar ein.

Ich habe mir daraufhin verschiedene Seiten (Faller, Kibri und andere) angeschaut und Ideen für Häuser und andere Ausgestaltungsobjekte gesucht. Auch habe ich mir Märklin-Magazine und andere Modelleisenbahnen angesehen, um neue und frische Ideen zu erhalten.

Weil ich eine Menge kleinen Handwerkerholzes hatte, kam mir plötzlich die Idee in den Sinn, meine Bahn mit abstrakten Elementen (Häuser, Bäume, etc.) nach eigener Phantasie zu dekorieren.



Der Nachbau von Märklins Bahnhof Wintersdorf aus Holz gab den Anstoß für eine wohl einmalige Modellbahnanlage.

Häuser und Landschaften entstehen

Mein erstes Modell wurde ein einfacher, kleiner Bahnhof nach dem Vorbild des Bausatzes „Bahnhof Wintersdorf“ (Märklin 8970).

Dieses Haus besteht aus einem massiven Block Holz. Die Fenster und Türen sind aus 0,5 mm dünnem, dunklem Holz, die Dächer hingegen aus 1 mm starkem Bastelholz.

Sämtliche Oberflächen sind lackiert: Die Dächer sind dunkel gefärbt, zwei, drei oder auch vier Schichten sorgen für mehr Kontrast und Nuancen in den Farbtönen.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Doch dies war erst der Anfang, denn ich war begeistert und beschloss, noch mehr zu bauen!

Ich baute also eine einfache Kirche nach eigener Idee, und es entstand eine kleine Stadt, komplett mit Häusern und einem Tor mit einem Stück der Stadtmauer-Ruinen.

Die Grundlage der meisten Wohnhäuser bildet massives Tannenholz. Einige, andere Häuser sind aus 1-mm-Bastelholzplatten erstellt. Die Dächer bestehen aber alle aus 1-mm-Bastelholzplatten.

Wegen meines Interesses an der Dampfzeit baute ich ein Dampflok-Betriebswerk mit Kohle- und Wasserversorgung einschließlich Wasserkran (Stück aus einem Holzspieß) und Wasserturm. Basis des Wasserturms ist eine dicke Vorhangstange (30 mm Durchmesser) mit einem Dach aus kleinen Bastelholzplatten von 1 mm.



Nach Bahnhof, Kirche und Stadttor mit Mauerruinen entstanden verschiedene Wohnhäuser nach stets gleichem Bauprinzip. Auch für die später ergänzten Bäume kam kein anderer Werkstoff in Frage!



Im hinteren, rechten Anlagenteil befindet sich ein kleines Dampftriebswerk. Zu ihm gehören der Lokschuppen, Wasserturm und -kran sowie die Bekohlungsanlage. Eine Dieseltankstelle folgte später noch und hat ihren Platz links neben dem Kohlenkran.

Für Diesellokomotiven gibt es einen Kraftstofftank aus einem runden Holzstab von 10 mm Durchmesser und 1 mm dicken Schutzwänden aus Bastelholzplatten.



Der Betrieb lief von Anfang an digital nach dem Selectrix-Format. Bedient wird die Anlage heute über eine Trix-Mobile-Station 1, die in einem maßgefertigten und in die Anlage eingehängten Pult abgelegt wird.

Natürliche Elemente machen die Landschaft lebendig und abwechslungsreich – diese Auflockerung sollte auf keinen Fall ausgelassen werden: Runde Holzkugeln sind zu Laubbäumen geworden (mit einem Stamm aus Stöcken von 3 - 5 mm Durchmesser). Die Tannenbäume sind aus Holzkegeln hergestellt und mehrfach gebeizt, um mehr Kontrast und Abwechslung zu erreichen.

Persönliche Elemente

Neben den Versorgungsanlagen des Bw baute ich auch ein kleines Lagerhaus, einen Erdgasspeicher und ein Sägewerk nach eigener Phantasie.

Neben dem Lagerhaus ist ein Kran, der sich manuell drehen lässt. Gebaut habe ich ihn aus 2 mm dünnen Streifen aus Bastelholz.

Da ich regelmäßig die ehemalige DDR besuchte, habe ich schließlich auch noch ein Stück der Berliner Mauer und Grenz-Wachtürme gebaut.

Ein Stück Schweiz hielt auch Einzug in Form eines Emmentaler Bauernhofs mit Stöckli und Lawinengalerie von Graubünden.



Der drehbare Kran dient der Verladung der Erzeugnisse aus dem Sägewerk, die im Lagerhaus zwischengelagert werden.



Bild oben:
Das Mauerstück mit Wachturm im rechten Anlagenvordergrund hält Erinnerungen an Verwandtenbesuche in der früheren DDR wach.

Bild unten:
Auf einer niederländischen Anlage darf eine der früher allgegenwärtigen Windmühlen nicht fehlen. Waldemar Vernhouts Wahl fiel auf den ältesten Bautyp einer Bockwindmühle, bei deren Modell sich die Flügel natürlich drehen lassen.



Der Blick über die linke Anlagenhälfte rückt Marktstände, eine Telefonzelle, den Schweizer Bauernhof, die Schutzgalerie sowie eine Baustelle mit Kran und halb eingedecktem Haus ins Blickfeld des Betrachers (Bild oben). Zuletzt folgten Holzmodelle von Reisebus, Lastern und PKW (Bild unten).

Die Brücke über einen imaginären Fluss besteht aus 2 mm dicken Bastelholzplatten. Da ich in Holland wohne, darf selbstverständlich auch eine Windmühle in der Landschaft nicht fehlen. Die Flügel können sich wirklich drehen!

Als alles fertig war, fehlte eigentlich ein Hintergrund, wie mir auffiel. Ich habe diesen aus 5 mm starken Sperrholzplatten als Mosaik hergestellt und 20 cm hoch aufragen lassen. Er simuliert eine Berglandschaft, auf der die Berge im Vordergrund dunkler als im Hintergrund erscheinen, um Tiefe zu simulieren. Ich habe die Auflagen der Berge dafür in mehreren Schichten gebeizt.



Die abschließende Aufsicht soll es unseren Leserinnen und Lesern erleichtern, die im Artikel beschriebenen und auf den Szenefotos gezeigten Elemente räumlich einzuordnen. Wie sich erahnen lässt, finden sich auf der Anlage noch viele weitere Zusammenstellungen, die eine einzelne Darstellung verdient hätten.

Um die einzelnen Szenerien etwas lebendiger wirken zu lassen, stehen rund um die Kirche inzwischen einige Marktstände, und es gibt sogar eine Telefonzelle neben dem Bahnhof. Diese besteht aus 1 mm dicken Bastelholz-Stäben.

Auf den (nicht nachgebildeten) Straßen stehen ein Linienbus, sowie einige PKW und Lastkraftwagen. Alle Autos bestehen aus massivem Buchenholz, die LKW zum Teil auch aus 1 mm dickem Bastelholz. Neben dem Bahnhof ist ein Haus im Bau zu sehen. Der dort aufgebaute Baukran ist drehbar.

Ich verwende meine Modellbahn längst nicht mehr als Teststrecke, denn ich sehe sie inzwischen eher als ein Kunstobjekt, durch das Spur-Z-Züge fahren. Das Basteln nach eigener Phantasie hat mir viel Entspannung und Zufriedenheit gegeben und die Landschaft ist schön anzuschauen. Sie wirkt immer wieder interessant, weil es doch sehr viel zu sehen gibt, was andere Anlagen gewöhnlicher Art nicht vermitteln können!

Alle Fotos: Waldemar Vernhout

Ideengeber:
• <http://www.faller.de>
• <http://www.maerklin-magazin.de>
• <http://www.viessmann-modell.com/kibri/>

Dampfausklang bei der DB Abgesang bei Rheine

Der Wehmut des Dampfabschieds 1977 ist längst einer Nostalgie gewichen. Die Dampflokomotive hat auch vierzig Jahre nach ihrem Ende bei der DB nichts an ihrer Faszination verloren – auch die junge Generation vermag sie im Museumsbetrieb immer noch zu beeindrucken. Nach so langer Zeit lohnt sich ein Blick zurück, denn vieles vermögen wir erst jetzt so richtig wahrzunehmen. Ein rundum gelungenes DVD-Werk, das wir heute vorstellen möchten, eignet sich da besonders und hält die Erinnerung an König Dampf noch für viele Jahre wach.

JS-Filmproduktion
Rheine - Das letzte DB-Dampflokomotive-Mekka
aus der Reihe „Classic-Filme“

VBG Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2007

DVD-Video
Bildformat 4:3
Tonformat Dolby-Digital 4.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 55 Min.

ISBN 978-3-89580-705-3
Best.-Nr. 3009
Preis 22,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Bereits vor zehn Jahren, also zum 30-jährigen Jubiläum des DB-Abschieds, hatte die VGB einen Film im Angebot, der eindrucksvoll die letzten Jahre des Dampfbetriebs auf der Emslandstrecke zeigt. Vorgestellt haben wir ihn unseren Lesern damals nicht, obwohl wir das Thema sehr ausgiebig im Heft behandelt haben.

Längst ist diese gut verkaufte, weil sehr bunt und umfassend zusammengestellte Dokumentation auch auf DVD zu haben. Deshalb nutzen wir die Chance gern, unseren Lesern einen Klassiker auf modernem Medium zu empfehlen.

Dem Alter des Filmmaterials entsprechend ist das Bildformat noch 4:3 und damit nicht mit modernen Filmen zu vergleichen. Das gilt auch für die nachgedrehten Szenen von Sonderfahrten mit 01 1100 und einem Interview mit dem früheren Lokführer Günther Gomolla aus dem Jahr 1995, mit deren Hilfe die historischen Szenen zu einem Rahmen verbunden werden.

Die Wiedergabequalität der Aufnahmen aus den Siebzigern ist sehr unterschiedlich, was Helligkeit, Sättigung und Kontraste betrifft. Genau das wirkt jedoch zu keinem Zeitpunkt störend, denn es erinnert den Zuschauer fortlaufend und mit Nachdruck, wie lange diese Zugfahrten inzwischen zurückliegen und wie bedeutend sie inzwischen sind.

Die Urheber des geschichtsträchtigen Materials begleiteten die letzten dampfgeführten Reisezüge Westdeutschlands, bespannt nur noch mit den der ölgefeuerten Baureihe 012. Zu ihren Zügen gehörte auch der fast schon berühmt gewordene D 735, der am 31. Mai 1975 zum letzten Mal planmäßig mit Dampf bespannt wurde. Eine sehr kurze Episode war der Dienst vor den aus Popfarbenwagen gebildeten DC-Zügen auf der Emslandstrecke.



Wehmut kommt auf, wenn wir die längst ungepflegten Renner sehen, die im flachen Emsland meist nicht besonders gefordert waren, was auch in vielen Filmszenen durchaus zu spüren ist. Zu dieser Zeit markierte die Emslandstrecke das einzige Gebiet in Deutschland, auf dem noch flächendeckend Dampflokomotiven zum Einsatz kamen.

Immer mehr hatte sich deshalb besonders Rheine längst zu einem Anziehungspunkt für Dampflokkfreunde entwickelt, nachdem ein Fotogebiet nach dem anderen entfiel. Da sich nun alle hier zusammenfanden, ist Bild- und Filmmaterial aus Rheine, Emden und von vielen anderen Orten entlang der Emslandstrecke nicht selten.

Einen spannenden und unterhaltenden, dazu auch noch informierenden Dokumentationsfilm des ausklingenden Dampfzeitalters zu schaffen, ist vor diesem Hintergrund sicher keine leichte Aufgabe. Und hier liegen die Stärken, die diesen Film von anderen abheben.

Gezeigt werden auch Szenen aus den Betriebswerken, die Dampflokomotiven beim Restaurieren oder der Fahrt aus dem Schuppen zeigen. Ebenso nimmt der Betrachter daran teil, wie eine ölgefeuerte Lok angeheizt wird. Zum Kraftakt wird die Ausfahrt eines schweren Erzzuges aus Emden, der auf seiner Fahrt bis Rheine Rangierbahnhof mit der Kamera begleitet wurde.

Auch die Chronologie des Dampfabschieds scheint die Mannschaft um Joachim Schmidt nicht vergessen zu haben. So widmen sie sich zuerst der Baureihe 012, die zum 31. Mai 1975 endgültig aus dem Dienst schied. Ein kurzer Einschub betrachtet die Baureihe 094, die als letzte Länderbahndampflok bis Ende 1974 in Emden Dienst tat.

Der Fokus schwenkt dann zum Güterverkehr mit den Baureihen 042, 043 und 044, die auch noch der früheren preußischen T 16.1 begegneten. Auf die Baureihe 023, die wenige Jahre zuvor von der 042 abgelöst worden war, wird vom Sprecher zumindest hingewiesen.

Um ein rundes Bild zu zeichnen, brauchten die Macher dieses Films keine Szenen von offiziellen Abschiedsfahrten oder dem Dampflokkfest in Rheine. Sie schaffen das, indem sie den Personen- wie auch Güterverkehr auf der Emslandstrecke in seiner ganzen Fülle darstellen. Auch dies ist ein klarer Beleg dafür, mit wieviel Bedacht das historische Material zusammengetragen und ausgewählt wurde.

Für alle diejenigen, für die ein regelmäßiger Besuch an der Strecke damals ein Muss darstellte, ist es dieser Film mit wunderschönen Aufnahmen vom unvergesslichen Dampfbetrieb in gleicher Weise. Wer jene Zeit verpasst hat, aber ein Freund der Dampflokk ist, kommt ebenfalls nicht an diesem wirklich gelungenen Werk vorbei.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<https://www.riogrande.de>
<https://shop.vgbahn.info>

Streckenportrait aus dem Sutton-Verlag **Ein Ausflug zur Volmetalbahn**

Um 1860 drohte der aufstrebende Industriestandort Lüdenscheid von der weiteren Entwicklung abgehängt zu werden, da sich Hauptbahnpläne mit seiner Anbindung zerschlugen. Doch schließlich erklärte sich die BME 1868 bereit, Hagen mit Brügge zu verbinden. Die sich damit eröffnende Geschichte einer Verbindung bis nach Marienheide und Dieringhausen erzählt ein neues Sutton-Streckenportrait.

Christoph Riedel
Die Volmetalbahn und ihre Nebenstrecken

Sutton Verlag GmbH
Erfurt 2017

Gebundenes Buch
Format 17,0 x 24,0 cm
128 Seiten mit ca. 150 Farb- und S/W-Fotos

ISBN 978-3-95400-849-0
Titel-Nr. 55849
Preis 20,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Die Volme, ein Fluss durch Hagen am Südrand des Ruhrgebiets und am Tor zum Sauerland, hat der Volmetalbahn ihren Namen gegeben. Der Sutton-Verlag hat ihr ein Werk gewidmet, das den Leser mitnimmt auf eine Reise von Hagen bis nach Dieringhausen im Bergischen Land.

Christoph Riedel (Jahrgang 1951), von Beruf Lehrer und dazu noch passionierter Fotograf, ist in Lüdenscheid aufgewachsen und damit wohl prädestiniert für eine Lektüre, deren Thema es unter anderem ist, die einst schlechte Verkehrsanbindung seiner Heimatstadt zu überwinden und dadurch einen Wettbewerbsnachteil zu beseitigen.

Der Geschichte seiner Heimatstadt gilt sein besonderes Interesse, und außerdem hält er seit mehr als 40 Jahren mit großer Leidenschaft deutschlandweit Bahnstrecken, Züge und Landschaften im Bild fest. Für dieses jüngste Werk war das die perfekte Symbiose. Der Autor veröffentlicht seit vielen Jahren seine Fotos in großformatigen Kalendern und schreibt Bücher mit eisenbahngeschichtlichem Bezug.

Diese Erfahrungen sind dem Streckenportrait deutlich anzumerken, denn es ist klar gegliedert, verständlich geschrieben und von brillanten Fotos begleitet. Schon früh erkannte der Verfasser, dass der auszubauende Güterverkehr auf der Schiene nur ein Lippenbekenntnis von Politikern ist, die entgegen aller Parolen zunehmend den Verkehr auf die Straße verlagern.

Deshalb begann er schon früh, seine Eindrücke rund um Brügge (Westfalen) festzuhalten und den Wandel dieses Bahnhofs, seiner Anlagen und der reizvollen Strecken, die ihn erreichen, über die Jahrzehnte gezielt zu dokumentieren.

Doch die Volmetalbahn im westlichen Sauerland blickt auf eine viel längere und auch sehr wechselvolle Geschichte zurück: 1869 erhielt die Bergisch-Märkische Eisenbahn (BME) die Konzession, die Eröffnung der Strecke zwischen Hagen und Brügge datiert auf das Jahr 1874. Mit der geplanten Wiederaufnahme des Personenverkehrs im oberen Volmetal findet ihre Geschichte einen vorläufigen Abschluss.



Abschnitt für Abschnitt und unter Einbinden der von der Volmetalbahn ausgehenden Nebenstrecken bereist Christoph Riedel mit seinen Lesern eine Bahnstrecke, die viele Reize auch für Modellumsetzungen liefert. Oder hätten Sie gedacht, dass Sie Ihr Modell der Mallet-Dampflok Baureihe 96 auch außerhalb Bayerns einsetzen können?

Die schwere Bayerin war für kurze Zeit auch hier zu Hause, um ihre Kraft vor schweren Güterzügen auf den steigungsreichen Abschnitten auszuspielen. Doch hier erschöpft sich das Potenzial des Buches noch lange nicht.

Unter den rund 150, zuvor überwiegend unveröffentlichten Fotografien aus den letzten Jahrzehnten, finden sich auch viele weitere Anregungen für den Bereich der Modellbahn, die nah am Vorbild bleiben möchte. So werden die Käufer vor allem dankbar für historische Aufnahmen sein, die in einem letzten Kapitel zusammengefasst sind und auch früher Alltägliches wie die Baureihen 38, 50 und 78 im Zugdienst zeigen.

Sehr wertvoll ist, dass hier gerade auch für die Spur Z viele Motive zu finden sind, die sich beinahe ohne Kompromisse für eine Modellumsetzung übernehmen lassen. Die einzigartigen Aufnahmen dokumentieren dabei sowohl den Nah- als auch den Güterverkehr, den Wandel der Bahnhöfe und auch der Signaltechnik.

Sie sind durchweg hervorragend auch im Druck wiedergegeben worden und belegen die nachhaltigen Veränderungen links und rechts der Gleise eindrucksvoll. Erinnerungen an Sonderzüge, besondere Fahrzeuge und legendäre Dampflokomotiven runden es gelungen ab.

So empfiehlt sich dieses Buch längst nicht nur für Bahnliebhaber und Ortskundige. Jeder Technikinteressierte mit Hang zur Modellbahn wird hier viele Eindrücke wie auch aufschlussreiche Texte finden, die sein Hobby spürbar bereichern. Deshalb nominieren wir diesen Titel für die Neuerscheinungen des Jahres 2017 in der Kategorie Literatur.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:

<http://www.suttonverlag.de>

<http://www.verlagshaus24.de>

Achtung: beide Seiten derzeit im Neuaufbau



**Manufaktur für Kleinserien
CMK Modellbau Klingenhöfer**

**Figuren Dioramen Bausätze Ätzteile
im Maßstab 1:220 - Spur Z -**

für Liebhaber und Sammler

**Creativ Modellbau Klingenhöfer
Michael Klingenhöfer, Körberstr.7, 50999 Köln
Deutschland
Tel.: +49 (0)2236-872351
Mobil: +49 (0)1577-4173268
Email: creativmodellbau@gmx.de
Webseite: www.klingenhoefer.com**



Märklintage, IMA und Spur-Z-Convention

Ein Hauch der großen, weiten Welt

Alle zwei Jahre ruft Märklin seine Kunden und Freunde nach Göppingen. Zeitgleich mit den Märklintagen wird dann auch eine Internationale Modellbahnausstellung abgehalten und eine Spur-Z-Convention aufgelegt. Manches hat sich 2017 wiederholt, anderes hingegen – besonders im Umfeld der Spur Z – nicht. Wir berichten von den Eindrücken, die wir eingesammelt haben.



Vom 15. bis zum 17. September 2017 fanden in Göppingen die 11. Märklintage gemeinsam mit der 34. Internationalen Modellbahnausstellung statt.

Erstmals nahmen auch die Marken Fleischmann und Roco teil und bereicherten den Ausstellerkreis damit in einer Weise, dass die jüngste Auflage nicht mehr vorschnell als eine reine Hausmesse wahrgenommen werden kann.

Für die Spurweite Z hat das natürlich keine Relevanz, ebenso wenig wie der Auftritt der in der Schweiz gepflegten, französischen Schnellzugdampflok 241-A mit der Betriebsnummer 65 – immerhin die größte, betriebsfähige Schnellzugdampflok Europas. Märklin hat sie als Neuheit für die Baugröße H0 angekündigt.

Die Kombination der Messe mit einem Vorbildteil bei Leonhard Weiß (LW) und am Bahnhof zog auch dieses Jahr wieder viele Besucher an, der Veranstalter spricht von mehr als 60.000 Personen, und läge damit auf dem Niveau der Vorjahre. Die einzelnen Veranstaltungsorte wurden, wie von früheren Auflagen gewohnt, durch einen kostenlosen Pendelbusverkehr miteinander verbunden.

An Vorbildmaschinen gab es den Schienenbus und verschiedene Dampflokomotiven, darunter Vertreterinnen der Baureihen 01, 18⁴, 44, 50, 52 oder auch 75, zu sehen und teilweise auch bei Sonder-, Pendel- oder Führerstandsmittfahrten zu erleben. Präsent waren aber auch elektrische Fahrzeuge wie E 94 192, 110 383-7, 139 287-7 (Bayernbahn) oder 421 390-6 (Re 4/4^{II} von SBB Cargo).



Ein überraschender Höhepunkt der Veranstaltung war das Eintreffen der schweren und leistungsfähigen Schnellzugdampflok 241-A-65, die den Konstruktionsprinzipien höchster französischer Dampflokbautechnik folgte. Foto: Martin Meese

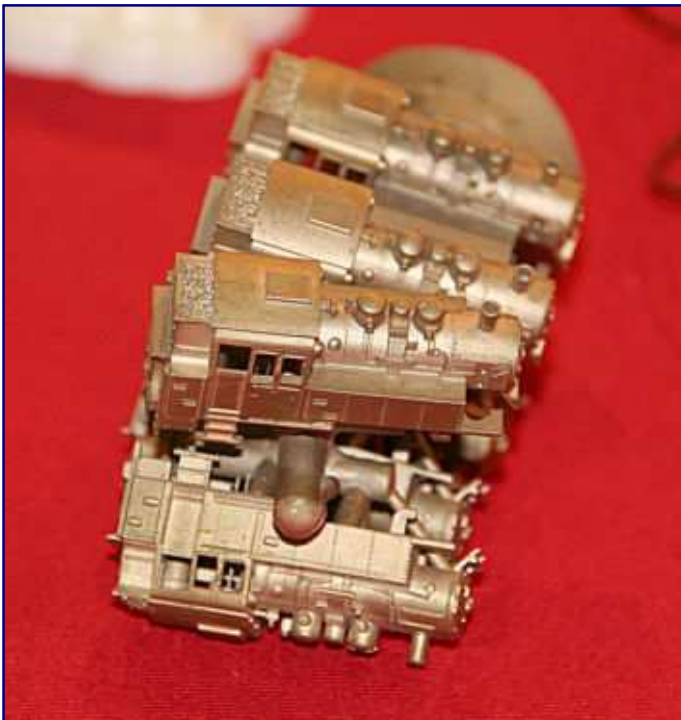
Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Dazu gesellten sich eine Vertreterin der früheren Baureihe V 90 (295 093-9 in purpurrotem Lack), auf deren Modell viele Zetties sehnsüchtig warten, und auch moderne Maschinen in Sonderlackierungen. Ansprechend wirkte auch die 218 469-5, die als Privatbahnlok eine an Kampfflugzeuge des 2. Weltkriegs angelehnte Sondergestaltung namens „Betty Boom“ ziert.



Farblich ansprechend wirkt die 218 469-5, deren Farbaufteilung dem DB-Farbschema Ozeanblau/Beige folgt. Das Motiv auf der Seitenwand ermöglicht vermeintlich einen Einblick ins Innere des Maschinenraums, die rechte Führerhausseitenwand ziert das Bombermotiv „Betty Boom“. Foto: Stephan Fuchs



Noch am Gießast präsentierte Märklin aus Messing gegossene Gehäuse der Baureihe 80, wie die zerschlagene Gipsform sie freigibt. Foto: Klaus Moser

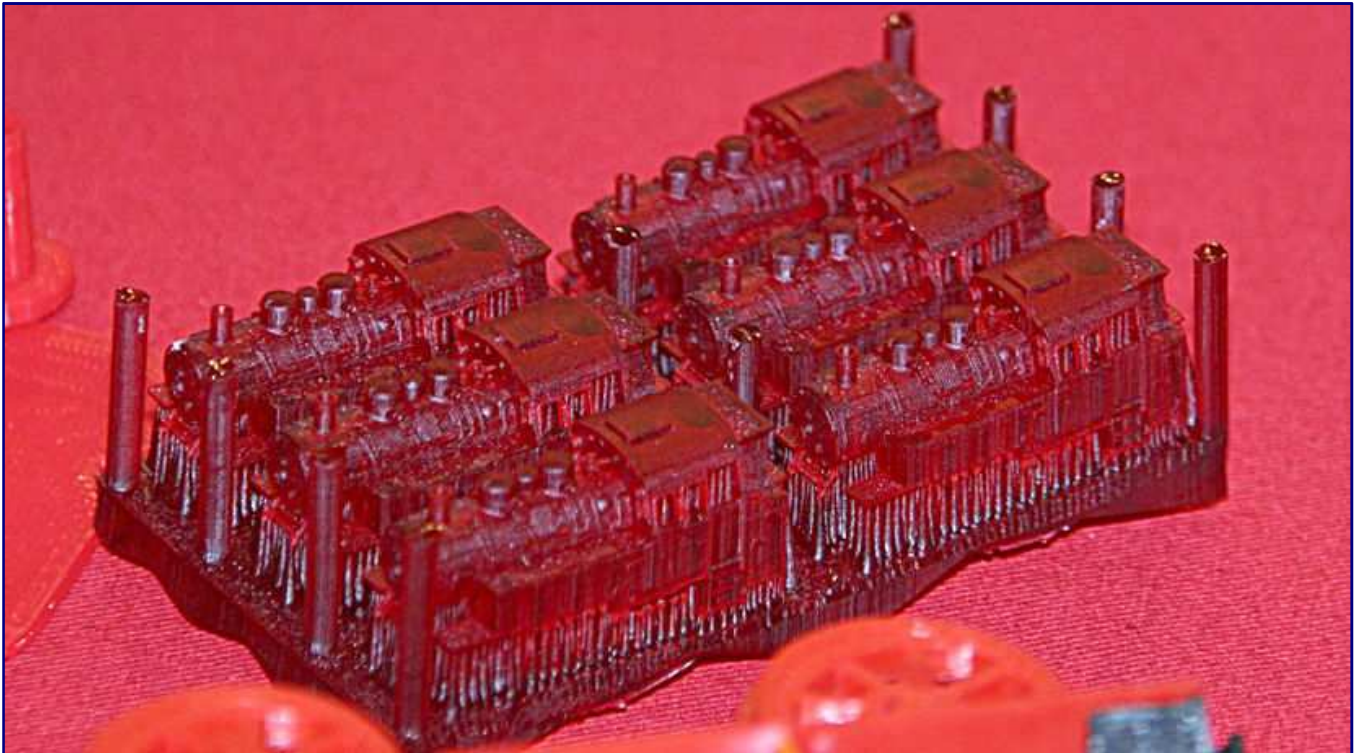
Auf dem LW-Areal ließen sich wieder einige Schienenfahrzeuge und Gleisbaumaschinen von unten besichtigen, dazu gab es noch Vorführungen rund um das Thema Gleisbau. In der Werkshalle wurde zudem die weiter gewachsene Spur-H0-Modulanlage „Karwendelbahn“ des MIST 7 gezeigt.

Der Spur IIm in Form der Marke LGB war das Areal in und vor der EWS-Arena mit großen Gartenbahnanlagen gewidmet, während in der Märklin-Erlebniswelt die Fundgrube und historischen Exponate auf Besucher warteten.

Am Freitag und Samstag stand das Märklin-Werk an der Stuttgarter Straße im Rahmen dieser Veranstaltung erstmals für jedermann zur Besichtigung offen.

Neben dem Werdegang eines Modells, wie er durch „Abwandern“ der einzelnen Abteilungen verfolgt werden konnte, führte der Besuch auch in die Qualitätssicherung.





Auch die Zwischenschritte über 3D-Druck und Wachsmodelle zeigte Märklin im Rahmen der vielen Werksführungen. Foto Klaus Moser

Foto auf Seite 48:

Vom Prototypgehäuse aus Silber wird eine mehrteilige Silikonform abgenommen, die zum Erstellen eines Wachsmodells dient. Dieses wandert gemeinsam mit weiteren Exemplaren an einem Gussbaum in die Gipsform und wird ausgeschmolzen. Foto: Märklin

Auch die Entwicklung neuer Technologien und Produktmerkmale bildete einen Präsentationsschwerpunkt. Am Beispiel der Spurweite Z stellte Märklin vor allem das Gießen in verlorenen Formen sowie die Urmustererstellung mittels 3D-Druckverfahren vor (siehe auch Bericht in **Trainini®** 6/2017).

Den Ausstellungsschwerpunkt bildete natürlich auch in diesem Jahr wieder das eintrittspflichtige Gelände des Stauferparks mit den Zelten und der Werthalle.

Vorab erwähnenswert ist hier das Gerücht eines Verkaufs der Halle samt Platz, was seitens Märklin bestätigt worden ist.

In zwei Jahren wird dieses Gelände wohl nicht mehr bestehen. Deshalb läuft im engen Dialog mit der Stadt bereits die Suche nach Alternativen, einen Teil der Ausstellung wird wahrscheinlich wohl die EWS-Arena auffangen können, die mit der LGB noch längst nicht vollständig gefüllt ist.



In der Lokmontage am Märklin-Stand in der Werthalle konnte den fleißigen Damen über die Schulter geschaut oder der Zusammenbau des eigenen Modells selbst geübt werden.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Am Stauerpark präsentieren traditionell die verschiedenen Hersteller ihre Neuheiten und laufendes Katalogprogramm. Zubehörhersteller wie Faller sind dort ebenso vertreten wie Heki oder Busch als Spezialisten für Gestaltungsmaterial oder auch Noch, wo sich Bausätze, Figuren, Grünmaterial sowie Rollmaterial von Vertriebspartnern erwerben lassen. So ließen sich auch die aktuellen Rokuhan-Produktionen dort besichtigen und erwerben.

Märklin zeigte auf seiner Hausmesse natürlich ebenfalls das eigene Können sowie Modelle und Handmuster zu den Neuheiten dieses Jahres. Vertreten waren auch die Reparaturabteilung sowie das Werk Győr.

Kinder konnten in Göppingen Güterwagen bemalen, Erwachsene eine Lok selbst montieren. So ließ es sich ein Gefühl für das bekommen, was tagtäglich in den beiden Werken geleistet wird.

Beim Dioramenwettbewerb des Märklin-Magazins durften die Gäste an drei Tagen abstimmen, wer als Sieger in der Kinder- und Erwachsenen-kategorie hervorgehen sollte. Am frühen Sonntagnachmittag war es dann Zeit für die Siegerehrung.

Die Sammler unter den Zetties wurden wieder mit gleich drei Sonderwagen bedacht: Märklin bot einen gedeckten Güterwagen G 10 mit Bremserhaus (Art.-Nr. 80921) an, der mit historischen Motiven und Dachaufschrift zum 200. Geburtstag von Theodor F. W. Märklin bedruckt war.



Auf Messen, an denen Figurenhersteller Preiser teilnimmt, gehört es zum gewohnten Bild: Eine Dame steht (oder sitzt) Modell für eine neue Figur, die vom Künstler aus Wachs handgeschnitzt wird.



Stellvertretend für die größeren Spurweiten sei diese gelungene H0-Anlage belgischer Modellbahnfreude gezeigt. Foto: Stephan Fuchs



Träume in Acrylglas präsentierte Aurelius Maier (Maier Design): hier zu sehen das Arrangement „Z-Vision pur“. Foto: Stephan Fuchs

Dazu gab es auch wieder einen MHI-Sonderwagen, für den dieses Mal der zweiachsige Uerdingen-Kesselwagen auserkoren war, der mit einem historischem Märklin-Logo auf braunem Grund bedruckt war (82031). Der Kühlwagen mit dem Logo der Spur-Z-Convention (8600.167) reihte sich ins vertraute Bild seiner Vorgänger ein und unterschied sich in der Dachfarbe von ihnen.



Dem gut laufenden Märklin-Modell der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ verhilft Bahls Modelleisenbahnen jetzt auch optisch in die 1. Klasse: Mit geätzten Schildern (hier als 94 1567), geradegerückten Dampfzylindern, größenrichtigen Puffern, Nachbildungen der Bremsen und eines vollständigen Gestänges bleibt kein Wunsch mehr offen. Auf Bestellung werden auch die funktionfähigen Laternen noch gegen feine Kleinserienteile getauscht. Foto: Michael Bahls

DM-Toys ist nicht nur Händler, sondern unter der Marke Modellbahn-Union auch Hersteller. Für die Spurweite Z zeigten sie mit dem Kiosk, dem Ladegut „Schiffsmotor“ sowie den Rohrleitungen interessante Umsetzungen der Lichtschneidetechnik und des 3D-Drucks. Ebenfalls vor Ort vertreten waren die großen Eisenbahnverlage und Hagen von Ortloff als privater Aussteller einer historischen Modellbahn.

Die Kleinserienhersteller fanden und finden überwiegend neben verschiedenen Modellbahnanlagen in den beiden Zelten gegenüber der Werfthalle Platz. Vertreten waren in Göppingen unter anderem Artitec, Luetke Modellbahn, MBZ, MO-Miniatur, Rolfs Laedchen oder auch 3D-Labs. Zu den Ausstellern gehörten aber auch Aspenmodel, Bahls Modelleisenbahnen und Heckl Kleinserien.



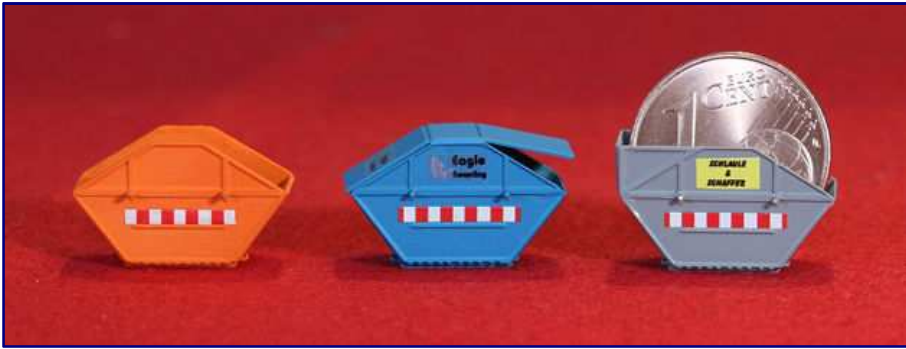
Die erstmals in Göppingen gezeigte Anlage „Alt-Lübeck 1905“ von Wolf-Ullrich Malm war stets dicht umlagert, feierte sie doch hier auch ihren Abschied von den großen Ausstellungen.

Michael Bahls stellte zu diesem Anlass seine Superung für Märklins Baureihe 94⁵⁻¹⁷ vor, die neben gerade gerückten Zylindern durch eine (hier nicht vollumfänglich bewegliche) Detailsteuerung, Bremsnachbildungen und geätzte Schilder besticht. Aurelius Maier Design führte seine neuesten Preziosen an Modellbahnskulpturen aus Acrylglas vor.

Eine Aufsetzlösung fand er auch für die rückseitigen Führerstandsfenster. Auf Wunsch gibt es auch noch feine, nicht funktionsfähige Laternen auf der Pufferbohle, die sich auch mit neuen Puffern und Nachbildungen im Kupplungsbereich zeigt. Ebenfalls in die Auslieferung gegangen sind als wahres Supermodell die Baureihe 10 mit vollbeweglicher Detailsteuerung sowie die verfeinerte Baureihe 39 (siehe **Trainini®** 2/2017 auf Seite 44).

Da zeitgleich zu den Märklintagen auch die Spur-Z-Convention Süd-Deutschland ausgetragen wird und diese ihre 4. Auflage erfuhr, war unsere Spurweite natürlich besonders gut vertreten. So stießen die Besucher schon im Eingangsbereich der Werfthalle auf den Z-Club International mit großem Stand und verschiedenen Anlagenexponaten.

Der geschäftsführende Gesellschafter Florian Sieber informierte sich auf einem Rundgang persönlich über viele ausgestellte Anlagen und begrüßte die Aussteller per Handschlag, wie sie erfreut gegenüber



Mit den Schuttmulden in drei verschiedenen Gestaltungen zeigte HOS-Modellbahntechnik auch eine gerade noch rechtzeitig fertig gewordene Neuheit. Foto: Stephan Fuchs

unserer Redaktion anmerkten. So berichtete auch Wolff-Ullrich Malm erfreut von vielen Fragen, die der prominente Gast an ihn richtete.

Seine Anlage „Alt-Lübeck 1905“ absolvierte unter der Flagge der Z-Freunde International e.V. dort ihren vorletzten Messeauftritt, allerdings gleichzeitig ihren ersten in Göppingen. Im großen Raum, der wieder ei-

gens für die ZFI reserviert war, fand sich dieses Exponat in bester Gesellschaft.

Ihre Göppinger Premiere feierte die Doppelstockbrücke von Rainer Tielke, die sich gleich neben den blinkenden Dioramen und Fahrzeugen von Torsten Schubert befand. Vervollständigt wurde dessen Präsentation von einer Kirmes und diversen Dioramen, für die vor allem Dirk Kuhlmann verantwortlich zeichnete. In seiner Vitrine zeigte er verschiedene Kleinserienmodelle, darunter auch Aktuelles von SW-Modelle.

Doch Ausstellungsbeauftragter Sylvester Schmidt hatte noch viele weitere, spannende Schaustücke in die Staufferstadt holen können: Harald Hiebers „Drachenstein“ erwies sich einmal mehr als Anziehungspunkt, während die Vertreter aus Berlin eine beeindruckende Anlage aus Stammtischbrettchen zusammengestellt hatten, die sogar Tiefenwirkung zu entfalten wusste.

Ein Neuling war Hagen Sroka mit seiner Anlage „Neu-Hagen“, die begeisterte Anerkennung fand.

Gleiches galt für Peter Friede, der als neuestes Werk seine „Holzschleiferei am Lech“ zeigte, auf der Flöße fahren und eine Dampflok über Zahnstange die Steigung am Berg bewältigen muss.

Die Trafofuchse präsentierten sich ohne „Bauchladen“ als ideale Aussteller mit den überarbeiteten Modulen von Günter Guttenbach, einem vor einigen Jahren leider verstorbenen Stammtischbruder.

Aus Genua angereits war Raffaele Picollo samt Ehefrau und Freunden vom Märklinfanclub Italia, um sein wohnzimmertaugliches, weil in einem Bilderrahmen aufgebautes Arrangement mit Tag-Nacht-Effekt vorzuführen.

Sascha Braun stellte, frisch genesen, seine Kuba-Anlage aus und sorgte mit ihr für etwas südamerikanische Atmosphäre. Seine unter der Marke Zcustomizer erstellten Kleinserienprodukte durften selbstverständlich ebenso wenig fehlen.



Der italienische Beitrag zur Ausstellung bestand aus einer Wohnzimmerszene mit Bilderrahmen. In diesem hatte Raffaele Picollo eine komplette Gebirgsanlage mit allem, was dazugehört, untergebracht. Zusätzliche sorgten Tag-Nacht-Effekte für stimmungsvolle Szenen. Foto: Stephan Fuchs



Auch diese beiden Anlagen feierten ihre Premiere auf den Märklintagen: Hagen Sroka zeigte eine typisch bayerische Nebenbahn mit dem Titel „Neu-Hagen“ (Bild oben), die flexibel zwischen den Epochen I bis III bestückt werden konnte. Peter Friede hat sich nach seiner Wolnzach-Anlage wieder einem konkreten Vorbild verschrieben. An der Holzschleiferei am Lech muss die Dampflokomotive in der Epoche I einen Zahnstangenabschnitt bewältigen (Bild unten). Beide Fotos: Stephan Fuchs

Und auch Heinz O. Schramm von HOS Modellbahntechnik führte seine Neuheiten vor, darunter wunderbar feine wie auch stabile Oberleitungsmasten. In einem der anderen Nebenräume zeigte Gerhard Maurer seine hervorragend und nach realen Vorlagen gestaltete Modulanlage „Gerhardingen“ mit Motiven aus Baumholder und einer Schwerspatgrube.



Äußerst wirkungsvoll hatte Sascha Braun seine Kuba-Anlage aufgemacht und präsentiert. So waren ihm die Blicke der vielen Zuschauer sicher, die sich gern den vielen feinen Gestaltungsdetails hingaben. In der Vitrine links daneben zeigte er seine Modelle aus Kleinserienproduktion sowie verschiedene Graffiti-Gestaltungen. Foto: Stephan Fuchs

In räumlicher Nähe war auch Götz Guddas zu finden. Er gehört zu den „alten Bekannten“ dieser Veranstaltung, seine Anlage „Sägethal“ zu den regelmäßigen Exponaten vor Ort. Über seine Knopfdruckaktionen freuen sich die Kinder immer wieder, während die Erwachsenen begeistert Fragen stellen, auf die der Herr des Geschehens dank rechnergesteuertem Automatikbetrieb dann in Ruhe eingehen kann.

Hinweis in eigener Sache:
Der Bericht über die Märklintage ist gegenüber den Vorjahren gekürzt und erhebt keinen Anspruch auf eine vollständige Wiedergabe der Veranstaltung. Geschuldet ist dies einer Erkrankung des teilnehmenden Redakteurs, was einen plötzlichen Abbruch seines Besuches erforderlich gemacht hat.
Die Redaktion hat im Nachgang viele Gespräche und Telefonate geführt, um die verschiedenen Eindrücke von Teilnehmern, Ausstellern und Besuchern einzufangen, die im Artikel zusammengefasst wiedergegeben werden sollen.

Und so war es alles in allem eine runde Veranstaltung, die aber auch nicht frei von Kritik ist. Als Höhepunkt wurde unter den Besuchern längst nicht nur von den Zetties die Beteiligung der Spur Z gesehen. Dass es hier so viel Neues gab, ist nahezu ausschließlich der engagierten Ansprache Sylvester Schmidts und den ZFI zu verdanken.

Gleichzeitig haben auch viele Besucher, mit denen wir uns austauschen konnten, bemängelt, dass in anderen Baugrößen überwiegend die immer gleichen Anlagen gezeigt und dieselben Aussteller

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

eingeladen werden. Wenn dann, wie auf einigen von ihnen offenbar praktiziert, zu wenig Betrieb gemacht wird, empfinden das zahlende Besucher als langweilig.

Halle und Zelt wurden teilweise zudem auch als deutlich weniger besucht empfunden, als es noch vor zwei Jahren der Fall war.

Das kann nicht verwundern, wenn diese Messe zusehends den Eindruck erweckt, doch nur ein Neuaufguss der letzten zu sein. Schließlich gehen wir auch nicht ins Kino, um uns immer wieder denselben Film anzuschauen.



Durch mehrere, hintereinander angeordnete Stammtischbrettchen schaffte es die Berliner Fraktion, eine angenehme Tiefenwirkung ihrer Zusammenstellungen zu erreichen. Foto: Klaus Moser



Der überarbeitete Bahnhof Rhein-Ruhr von Günther Guttenbach war Teil der Präsentation, mit der Trafofuchs angereist war. Foto: Klaus Moser



Dafür lohnen sich weite Anfahrten einfach nicht! Auch die Öffentlichkeitsarbeit wirkte über weite Strecken leidenschaftslos und konnte viele Märklinisten gar nicht erst ansprechen. Der Veranstaltungsprospekt scheint seit Jahren lediglich im Datum angepasst zu werden und allenfalls moderaten Bildaustausch zu erfahren.

Bild links:

Regelmäßig auf der Spur-Z-Convention Süd-Deutschland vertreten ist Götz Guddas mit seinem Sägethal. Neben den vielen Knopfdruckaktionen lohnt sich auch ein genauer Blick auf die vielen, neuen Details seiner Anlage.

Ein wenig mehr Herzblut darf es an dieser Stelle schon sein, um einen Ausspruch des im Hause Märklin hochgeschätzten Insolvenzverwalters Michael Pluta wiederzugeben, der dem TraditionsHersteller vor acht Jahren eine zweite Chance eröffnete.

Ausgewählte Ausstellerseiten kommerziell oder ideell Beteiligter:

<http://www.3d-labs.de>

<http://www.artitec.nl>

<http://www.aspenmodel.com>

<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

<https://www.busch-model.info/>

<http://www.design-modellbahn.de>

<http://www.faller.de>

<http://www.gerhardingen.de>

<http://www.heckkleinserien.de>

<http://www.heki-kittler.de>

<http://www.hos-modellbahntechnik.de>

<http://www.joswood-gmbh.de>

<http://www.luetke-modellbahn.de>

<http://www.maerklin.de>

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

<http://www.modellbahnunion.com>

<http://www.modscholz.de>

<http://www.noch.de>

<http://www.preiserfiguren.de>

<http://www.ratimo-z.de>

<http://www.rolfs-laedchen.de>

<http://www.trafofuchs.de>

<http://www.zcustomizer.de>

<http://www.z-freunde-international.de>

<http://www.z-lights.de>

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

Anzeige

13. Modellbahn-Ausstellung Zeller Adventsmarkt

**Zell an der Mosel
Zeller-Schwarze-Katz-Halle**

Sonntag, 10. Dezember 2017, von 11 bis 17 Uhr
Veranstalter: Z-Freunde International e.V., 56856 Zell (Mosel)

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.

Conrads neuer Modellbahnkatalog:

324 Seiten umfasst der neue Modellbahnkatalog von Conrad für die Saison 2017/18. In der seitenstarken Neuauflage stecken auch wieder einige interessante und sehr exklusive Neuheiten des Zubehörspezialisten MBZ.



Conrad-Modellbahn-Katalog 2017/18. Abbildung: Conrad Electronic

Besonders die Doppelseite 164/165 sorgt hier für volle Wunschzettel, denn dort sind verschiedene Bausätze für das Bw-Umfeld aufgeführt: Verbrennungskraftlokomotiven werden mit Hilfe der Dieseltankstelle (Art.-Nr. 1591478-MQ) versorgt. Die meisten Neuheiten dienen aber dem Gestalten von kleinen Dampfbetriebswerken.

Neu sind dort die Besandungsanlage (Art.-Nr. 181477-MQ), der Heizlokkamin (151480-MQ), die Kleinbekohlungsanlage der Einheitsbauart samt Wasserkran (Art.-Nr. 151481MQ), der Sandschuppen (15491482-MQ), die Schlackegrube (1591483-MQ), das Stationsgebäude Schmalzgrube (1591484-MQ), der Wassertank (1591485-MQ) und der zweigleisige Lokschuppen Nordhalben (403373-MQ).

Ebenfalls ins Programm aufgenommen wurden verschiedene Zäune von MBZ und Archistories. Einen Blick in den elektronischen Katalog werfen oder eine Papierversion anfordern lässt sich unter der folgenden Adresse: <https://www.conrad.de/kataloge>.

Die aktuellen Auslieferungen von American Z Line:

Der Oktober bringt den AZL-Kunden eine Diesellok GE ES44AC der CSX in gleich drei Nummernvarianten (Art.-Nrn. 62403-1 bis -3). Zu haben ist sie zeitgleich aber auch als Norfolk-Southern-Maschine in Nostalgielackierung für die Nickel Plate Road (62411-4).

Die Genesis P42 der Amtrak trägt nun die Phase-V-Lackierung und hat mit den gewählten Betriebsnummern Autozugdienste



Genesis P42 der Amtrak in Phase-V-Lackierung (Art.-Nr. 63502-5). Foto: AZL / Ztrack



Diese Frisco-Güterwagen-Neuheit ist als Einzelwagen (903101-1) und in verschiedenen Mehrfachzusammenstellungen erhältlich. Foto: AZL / Ztrack

geleistet (63502-5 / -6). Die neu ausgelieferten Budd RDC waren für die New York Central (62201-1 bis -3) aktiv.

Im Bereich der Güterwagen gibt es rotbraune, gedeckte Greenville-Wagen der NS mit 60 Fuß Vorbildlänge. Sie sind einzeln (904202-1) oder als Viererpackung (914202-1) erhältlich.

Eine zweite Variante erscheint auch von den 40-Fuß-Wagen mit außenliegendem Kastengerippe und zu öffnenden Schiebetüren, die auf der diesjährigen NTS vorgestellt worden waren. Von dieser Frisco-Ausführung sind ein Einzelwagen (903101-1), eine Doppel- (903171-1) und eine Viererpackung (913101-1) im Handel.

Herstellerfotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie unter <http://www.americanzline.com>.

Anschriften-Neuheiten bei Nothaft:

Auch bei Modellbahndecals Andreas Nothaft hat sich wieder viel getan: Satte 145 Neuheiten verkündete der Anschriftenspezialist jüngst!

Auf einige von ihnen weist er als bereits lieferbare Herbstneuheiten explizit hin, von denen ein Teil sicher auch auf den Maßstab 1:220 skalierbar ist:

- Hochspannungs-Warnschilder, wie sie häufig auf Brücken oder anderen Bauwerken angebracht waren (Art.-Nr. 1905),
- Raiffeisen-Genossenschaftslogos und -Schriftzüge (5270) für das Nebenbahnumfeld,
- „Fahrtziel Natur. Unsere Züge schonen die Umwelt, unsere Preise schonen Ihren Geldbeutel“ zur Ergänzung von Märklins jüngst angekündigter Baureihe 101 in Verkehrsrot (5615),
- eine Komplettbeschriftung für einen Fals 176 der NIAG (8102) auf Basis der Märklin-Modelle 8630 und
- Werbebeschriftung für die Vogtsbauernhöfe (8238), gehörend zur Lok mit der Betriebsnummer 146 239-3.



Nur eine von vielen Schiebebild-Neuheiten. Abbildung: Andreas Nothaft

Da es sich bei dem letztgenannten um einen sehr aufwändigen Druck handelt, ist mit dem Anbieter bei Interesse vorher zu klären, ob auch diese Schiegebilder für die Spurweite Z produziert werden können. Kontakt zu Andreas Nothaft erhalten Sie über seine Seiten unter <http://www.modellbahndecals.de>.

Ankündigung für den Trainini Fotokalender 2018:

Bis Mitte November wird es wieder soweit sein. Denn bis dahin veröffentlichen wir die neue Auflage unseres beliebten Kalenders. Auch der **Trainini Fotokalender 2018** erscheint mit 13 schönen Spur-Z-Motiven zum Selbstausschneiden und Aufhängen. Wie gewohnt nutzt er das Querformat und kann bis zu einer Größe von DIN A3 am Tintenstrahl- oder Laserdrucker ausgegeben werden.

Die endgültige Auswahl der Bilder ist noch nicht abgeschlossen und die letzten Aufnahmen wurden erst vor knapp zwei Wochen gefertigt. Unser Ziel ist es auch dieses Mal, möglichst viele Bahnverwaltungen, Länder, Epochen und Fahrzeugarten darin aufzunehmen und so ein repräsentatives wie auch ansprechendes Bild unserer Baugröße zu erstellen.

Exklusive Modelle im 1zu220-Shop:

Geschäftsführer Jörg Erkel ist stets um ein breites Sortiment und exklusive Produkte im 1zu220-Shop (<http://www.1zu220-shop.de>) bemüht. So hat er für das 13. Adventstreffen in Zell (Mosel) bei FR Freudenberg Feinwerktechnik einen Sonderwagen in einmaliger Auflage von 50 Exemplaren herstellen lassen.

Der weiß lackierte, gedeckte Güterwagen der ehemaligen Bauart Kassel mit Bremserbühne (Art.-Nr. 49.334.171) ist bei der Moselbahn, einer früheren Kleinbahn durch Zell, eingereiht. Auf den Schiebetüren zeigt er die Marke der besten Weinlage dieses Ortes, der Zeller Schwarze Katz. So soll der dem Weintransport gewidmete Waggon die Erinnerung an diesen besonderen Jahresausklang pflegen.



Ein besonderes Stück ist der Sonderwagen, den der 1zu220-Shop in einmaliger Auflage von 50 Exemplaren exklusiv bei FR Freudenberg Feinwerktechnik hat auflegen lassen. Das Modell ist bei der Moselbahn eingestellt und würdigt mit der Zeller Schwarze Katz die beste Weinlage des Ortes, an dem traditionell das Adventstreffen stattfindet.

Wichtig zu erwähnen ist, dass der Wagen nicht vorbestellt werden kann und nur vor Ort ab Ausstellungsbeginn verkauft wird. Pro Person wird nur ein Modell abgegeben, um allen interessierten Besuchern eine Chance zum Erwerb zu geben und einen Zweitverkauf zu überhöhten Preisen möglichst zu unterbinden.

Im elektronischen Vertrieb erhältlich sind hingegen zwei neue, nummerierte Kleinserienlokomotiven von SW-Modelle. Exklusiv umgesetzt wurden hier die blau lackierte Diesellok TRAXX F 140 DE (Baureihe 285) von Press, basierend auf dem Märklin-Modell 88371, und die rot lackierte Mehrsystem-Ellok Baureihe 189 der WLE (auf Basis von Märklin 88193) aus dem Hause Siemens.

Beide sorgen durch Farbtupfer oder großen Schriftzug für gezielte Aufmerksamkeit auf der Modellbahnanlage.



Die kräftig blaue TRAXX F 140 DE als Baureihe 285 von Press (Bild oben) und die leuchtend rote Mehrsystem-Ellok Baureihe 289 der WLE (Bild unten) sind zwei neue Farbtupfer im Exklusivprogramm von 1zu220-Shop, gestaltet in limitierter Auflage von SW-Modelle.

Neuer Hauptkatalog bei Noch:

Der Zubehörhersteller Noch (<http://www.noch.de>) hat seinen neuen Hauptkatalog 2018 veröffentlicht und startet damit bestens gerüstet in das nicht mehr ferne Weihnachtsgeschäft. Das umfangreiche Werk beinhaltet auf 356 Seiten über 2.000 Produkte, darunter alle Neuheiten des Jahres 2017. Zur Spielwarenmesse wird er dann traditionell durch den neuen Prospekt ergänzt.

Ein Blick in die Neuauflage lohnt sich auch für Zetties. Denn im hinteren Teil wurde besonders das Rokuhan-Programm kräftig erweitert. Leider sind nur keine Modelle nach deutschen Vorbildern darunter. Viel Raum wurde aber dem sehr umfangreichen und soliden Gleisprogramm gegeben. Neben einigen japanischen Eisenbahnmodellen sind vor allem die in diesem Jahr aufgelegten Brücken, Bahnsteige und auch einige Gebäude neu in der Zusammenstellung zu finden.



Abbildung: Noch

Gedanken hat sich die Geschäftsführung auch über den Druck gemacht, der auf den Einzelhändlern nicht nur im Modellbahnumfeld lastet. Für ausgewählte Fachhändler bietet Noch künftig ein einzigartiges, elektronisches Markengeschäft (<http://www.noch.de/shop>) an, in dem das gesamte Katalogprogramm zur Auswahl steht und das die Leistungsfähigkeit stützen soll.

Kaufen Kunden dort ein, erhält der zugehörige Fachhändler seinen vollen Verdienst, den er auch im Ladenlokal gehabt hätte. Abgezogen wird einzig eine Logistikpauschale. Nachzulesen ist dies im Vorwort des neuen Katalogs.

Es gibt aber auch noch weitere Neuigkeiten aus dem Hause Noch: Rechtzeitig vor der kalten Jahreszeit sind die 8 – 12 cm hohen Schneetannen zu 7 Stück (Art.-Nr. 25087) und zu 3 Stück (25234) mit Wurzelfüßen aus der Classic-Serie an den Fachhandel ausgeliefert worden. Ab sofort erhältlich sind zudem noch die je 6 mm hohen Grasstreifen „hell- und dunkelgrün“ (07125; 18 Streifen und 18 Büschel in zwei Grüntönen,) und die Grasbüschel „hell- und dunkelgrün“ (07127; 104 Büschel in zwei Grüntönen).

Neue Vorfelddbusse bei Herpa:

Herpa hat als Formneuheiten die angekündigten Vorfelddbusse ausgeliefert. Sie erschienen nun als Doppelpackung in gelber Lackierung (Art.-Nr. 558631) ohne Beschriftungen. Sie ersetzen die früheren Modelle, die einteilig aus einem durchsichtigen Kunststoff gegossen und bedruckt waren.



Überzeugend wirken die neuen Vorfelddbusse von Herpa (Art.-Nr. 558631), wie sie hier auf dem Dortmunder Flughafen zum Einsatz kommen.

Die Neuheit ist zweiteilig im Spritzgussverfahren umgesetzt worden und auch mit einer Nachbildung der Strukturen der Klimaanlage versehen. Sie präsentieren sich deutlich detaillierter als ihre Vorgänger und damit gleichzeitig erheblich ansprechender. Der Umsetzungsmaßstab ist unverändert 1:200 und damit entsprechend der auch für die Spur Z einsetzbaren Flugzeuge.

Das schwarze Fahrwerk zeigt sich recht schlicht, aber mit gelb abgesetzten Radkappen. Lenkrad, Armaturenbrett und Fahrersitz wurden nicht wiedergegeben, was aber nicht weiter auffällt. Das aufgestülpte Oberteil (Karosserie) ist nämlich in einem leicht getönten Klarsichtkunststoff realisiert worden, was den Einblick erschwert und sehr vorbildnah wirkt.

Die gelbe Lackierung, schwarz abgesetzte Konturen für Türen und Fenster sowie Bedruckungen auf den Klimaanlage nachbildungen und Rücklichtern sorgen für ein überzeugendes Gesamtbild. Mit dieser Auslieferung ist eine wichtige und gleichzeitig auch eine der letzten Lücken auf dem Flughafenvorfeld geschlossen worden, wie es am Rande einer Modellbahnanlage Platz finden kann.

Neu ausgeliefert von Märklin:

Ausgeliefert wurde eine erste Tranche der „Schönen Württembergerin“ in Form der Baureihe 18¹ der Deutschen Bundesbahn (Art.-Nr. 88184). In der nun überarbeiteten Form hat sie eine vollbewegliche Detailsteuerung sowie Bremsennachbildungen, Vor- und Nachläufer der Baureihe 03. Nicht korrekt sind die Scherenbremsen, mit denen die kleinste Pazifik-Dampflok deutscher Bauart niemals ausgestattet war.



Die „Schöne Württembergerin“ (Art.-Nr. 88184) wurde in überarbeiteter Form leider mit dem falschen Fahrwerk des Einheitstenders ausgeliefert. Märklin hat die Auslieferung gestoppt und bessert die noch vorhandenen Modelle nach. Foto: 1zu220-Shop, Jörg Erkel

Umgestellt wurde dieses Modell gleichzeitig auf den neuen Hochleistungsmotor, der optisch störend aus dem Führerstand herauschaut, und LED-Beleuchtungssockel. Die Auslieferung wurde zwischenzeitlich schon wieder gestoppt, weil ein falsches Tenderfahrwerk verbaut wurde, das ebenfalls von der Baureihe 03 stammte und deutliche Unterschiede zur korrekten Ausführung aufweist.

Noch nicht ausgelieferte Modelle werden ab Werk nachgebessert, betroffene Kunden mögen sich beim Reparaturservice melden oder über ihren Händler reklamieren und erhalten dann Ersatz. Dies erfuhren wir von Märklin. Der Hersteller bittet noch um Geduld, da ein Termin für die Nachproduktion der korrekten Teile zum Redaktionsschluss nicht feststand.



Überfordert dürfte der gelbe „Tiger“ der Baureihe 233 mit den drei Güterwagen (81451) nicht sein, als Unterhaltungseinheit für die Strecke ist die Kombination trotzdem unverzichtbar.

Kurz vor Redaktionsschluss hat es auch der Gleisbauzug der DB-Bahnbau-Gruppe (81451) für die Epoche VI zu den Händlern geschafft. Sie enthält die Diesellok „Tiger“ aus der Baureihe 233, einen Rungenwagen Res 687 und zwei Drehschieberseitenentladewagen Fcs 092 samt passenden Ladeguteinsätzen.



Die DDR-Reichsbahner werden sich über die vierteilige Güterwagenpackung (82041) freuen, die neben zwei gedeckten auch je einen offenen und Kesselwagen enthält. Foto: 1zu220-Shop, Jörg Erkel.

Zeitgleich ausgeliefert wurde die vierteilige Güterwagenpackung für die frühere Deutsche Reichsbahn (82041). Diese Packung ist in der Epoche IV angesiedelt und besteht aus zwei gedeckten Güterwagen Gs 1204, einem Kesselwagen Uhk 0700 und einem Hochbordwagen El 5044. Die Modelle sind teilweise ab Werk gealtert und bilden altbrauchbare Güterwagen nach, die von der DB an die DR verkauft wurden.

Faszination Modellbau am Bodensee und „Die Modellbahn“ in München:

Mit mehr als 400 Ausstellern aus mehr als 15 Nationen soll die Faszination Modellbau in Friedrichshafen eine ganz besondere Messe werden, die viele Sparten des Modellbaus und ein großes Echtdampftreffen zusammenbringt.

Unter den Ausstellern sind auch wieder Hagen von Ortloff und viele Hersteller der Groß- und Kleinserie. Für eine digitale Vernetzung der Modellbau-Gemeinschaft aller Sparten soll an allen drei Messetagen ein kostenloses WLAN-Netz für Aussteller und Besucher sorgen.

Geöffnet ist die Ausstellung in der Messe Friedrichshafen vom 3. bis zum 5. November 2017 jeweils von 9:00 - 18:00 Uhr, am Sonntag von 9:00 - 17:00 Uhr. Die Veranstalterseiten mit aktuellen Informationen sind unter der Adresse <http://www.faszination-modellbau.de> zu finden.

Seitens der Spur-Z-Beteiligung über die ZFI sind derzeit folgende Anlagen und Aktionen geplant: Modulanlage Gerhardingen, Doppelstockbrücke Bullay, Stadtanlage, zwei Karwendel-Koffer mit Kamera-lokführer, Neu-Hagen, San José de Cuba und Lötvorführungen von Z-Lights.

Des Weiteren möchten wir auch schon mal den Blick auf die nachfolgende Messe „Die Modellbahn“ (<http://www.die-modellbahn.de>) im MOC München-Freimann erinnern. Diese findet vom 17. bis zum 19. November statt, geöffnet ist jeweils von 10:00 – 18:00 Uhr. Zu sehen sein sollen dort die Anlagen Drachenstein, San José de Cuba und Michelsdorf.

Blick auf Weihnachten bei MTL:

Einen Vorgeschmack auf die kalte Jahreszeit vermitteln bei Micro-Trains die aktuellen Auslieferungen, die einen erkennbaren Schwerpunkt auf Kühlwagen zeigen.

Der Reigen beginnt mit dem Weihnachtswagen 2017, den wieder das Maskottchen Micro Mouse ziert (Art.-Nr. 548 00 090).

Um Kühlwagen handelt es sich auch beim Pacific Fruit Express, dessen Transportfahr-



Micro-Mouse-Weihnachtswagen 2017 (Art.-Nr. 548 00 090). Foto: Micro-Trains



Ein weiterer Kühlwagen dient dem Verkehr des „Pacific Fruit Express“ (548 00 102). Foto: Micro-Trains

zeuge im Vorfeld 51 Fuß messen (548 00 101 und 102), sowie den älteren Exemplaren mit hölzernem Aufbau für die Santa Fe (518 00 451 und 452).

Die Reihe der sogenannten Zirkuswagen in teilweise farbenfrohen Versuchslackierungen der Great Northern setzt ein gedeckter 40-Fuß-Wagen mit Einzeltüren (500 00 970) fort, der das neunte Modell dieser Serie darstellt. Zur Marke Heinz gehört hingegen ein weiterer Kühlwagen aus einer anderen Serie (518 00 470).

Vorbestellungen werden entgegen genommen für die leichten 83-Fuß-Reisezugwagen der Southern Pacific, die im März 2018 als Schlafwagen in einer Vierpackung (994 00 105) ausgeliefert werden sollen. In Deutschland sind die Produkte von MTL u. a. bei Case Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>) zu beziehen.



Sehenswert ist auch die H0-Modulanlage der Eisenbahnfreunde Marsberg e.V. Auf ihr dampfte, in jeder Hinsicht gut vernehmbar, die frisch ausgelieferte 85 007 von Roco.

Fahrtag bei den Eisenbahnfreunden Marsberg e.V.: Halbjährlich veranstalten die an der Grenze zu Nordhessen ansässigen Eisenbahnfreunde Marsberg e.V. einen Fahrtag für die Öffentlichkeit.

Die große Modulanlage in der Baugröße H0 mit ihren Motiven aus dem Umland und das stets sehr leckere Kuchenbuffet ziehen immer wieder viele Begeisterte aus der Region an.

Bei einer Tasse Kaffee und Torte lässt es sich im ehemaligen Getränkemarkt an der Waldecker Straße in Westheim staunen und über das gemeinsame Hobby quatschen.

Vorgeführt werden aber auch das Faller-Car-System sowie Spur-1-Fahrzeuge und

ein großes Demonstrationsmodell der Altenbekener Denkmalslok (Baureihe 44).

Einer der Höhepunkte der jüngsten Auflage am 7. und 8. Oktober 2017 war Rocos neu ausgelieferte Tenderdampflok 85 007 mit radsynchronem Dampf ausstoß und Betriebsgeräuschen.

Eine wichtige Rolle spielt aber immer auch die Spurweite Z. Sie war mit Jörg Vathauers fein gestalteter Kofferanlage und „Alt-Lübeck 1905“ von Wolff-Ullrich Malm vertreten.

Bild rechts: Westheim war der letzte Auftritt von „Alt-Lübeck 1905“. Die Dampflok „Hamburg“ der LBE, hergestellt von Bahls, drehte hier mit zwei passenden Güterwagen ihre Abschiedsrunden.



Der Bahnhof am Holstentor wurde letztmalig in dieser Form gezeigt. Die Anlage wird nun eingemottet, in Teilen zerlegt und später neu als Modulanschluss gebaut. Bis es soweit ist, wird sich der Erbauer einem anderen Herzensprojekt zuwenden. Zum großen Finale waren sogar Besucher aus den Beneluxländern angereist.

Verpassen Sie nicht die nächste Auflage im Frühjahr 2018: Aktuelle Informationen lassen sich auf der Vereinsseite unter <http://www.eisenbahnfreundemarsberg.de> verfolgen.

Faller hat seine Spur-Z-Neuheiten ausgeliefert:

Alle drei Gebäudeneuheiten 2017 sind inzwischen bei Faller lieferbar. Der Bahnhof Durllesbach (Art.-Nr. 282708) hat sein Vorbild an der schwäb'schen Eisenbahn und eignet sich daher hervorragend zum Umsetzen von Nebenbahnmotiven, bevorzugt aus Württemberg. Am Originalbahnhof steht auch das Denkmal für die im bekannten Volkslied erzählte Geschichte.

Wie er, so wurde auch das neue Stadteckhaus (282782) in Hartkarton und mit Hilfe der Lichtschneidetechnik umgesetzt. Diese Neuheit ergänzt hervorragend die im letzten Jahr begonnene Reihe an Kleinstadthäusern und baut nun auch ums Eck herum.



Einziges Polystyrol-Bausatz unter den ausgelieferten Faller-Neuheiten ist die Gärtnerei (Art.-Nr. 282788), neu zusammengestellt aus bekannten Formen.

Wem der moderne Architekturmodellbau immer noch fremd ist, braucht ebenfalls nicht zu verzagen: Als klassischen Polystyrolbausatz haben die Gütenbacher ihre Gärtnerei (282788) aufgelegt. Sie stellt als einzige keine Formneuheit dar, ist aber aus einem früheren Spur-Z-Haus sowie kleineren Gewächshäusern der Baugröße N neu zusammengestellt worden. Damit hat der Hersteller einen guten Riecher bewiesen, wie wir finden!

Neues zum Car-System für die Spur Z:

In der letzten Ausgabe hatten wir auf das neue Spur-Z-Car-System (<http://www.z-car-system.de>) von KK Produkca bereits hingewiesen. Die Firma mit langjähriger Modellbauerfahrung außerhalb der Spurweite Z hat dem autonomen Fahren von Modellautos erfolgreich zur Serienreife verholfen.

Das avisierte Muster ging inzwischen bei uns ein und wird in den nächsten Wochen auf Herz und Nieren getestet. Auf dem Adventstreffen in Zell (Mosel) wollen wir es einer breiten Öffentlichkeit vorführen und zum Ausprobieren einladen. Unser Bericht hierzu soll in einer der nächsten beiden Ausgaben erscheinen.

So viel sei bereits jetzt verraten: Der erste Eindruck ist sehr gut! Die filigrane Umsetzung, die viel Potenzial verspricht, hat uns überrascht und jeden Zweifel an der Maßstäblichkeit damit angetriebener Automodelle beseitigt. Jetzt muss sich das System noch auf längere Zeit beweisen.

Die ersten Bodengruppen für den Setra-Reisebus von Noch wurden bereits ausgeliefert, kürzere Fahrwerke sind auf Kundenwunsch ebenso individuell herstellbar. Spätestens jetzt scheint es an der Zeit zu sein, sich Gedanken um den Straßenverkehr auf der heimischen Anlage zu machen.

Auslieferung bei FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Harald Freudenreich (<http://www.fr-model.com>) hat etwas früher als erwartet seine Zweierpackung der schwedischen Reisezugwagen mit der Bezeichnung „1960 Talsvagn“ (Art.-Nr. 46.221.52) ausgeliefert. Sie gehören zur 1995 gegründeten Firma Netrail, die eine Flotte von 1.000 Eisenbahnwagen unterhält. Diese werden an andere Unternehmen vermietet oder auch verkauft.



Die B5-Reisezugwagen der Netrail tragen unterschiedliche Lackierungen. Eine davon hat der Kleinserienhersteller aus Sanitz jüngst realisiert. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Die Wagen dieser Bauart sind unterschiedlich lackiert. Die Vorbilder dieser Packung mit den Betriebsnummern B5 4750 und B5 4757 tragen eine stahlblau-weiße Lackierung und waren einige Zeit an Veolia Transport vermietet.

Die Auflage beträgt in diesem Fall nur 25 Packungen. Weitere Netrail-Reisezugwagen in abweichendem Lackierschema sind bereits in Vorbereitung.

Die ersten Herpa-Neuheiten für das Jahr 2018:

Da Herpa seine Neuheiten immer zweimonatlich mit großem Vorlauf ankündigt, können wir schon heute die ersten Modelle bekanntgeben, die Anfang 2018 zur Auslieferung kommen sollen. Den Flugzeugen vorausschicken möchten wir zwei Gestaltungsprodukte, die helfen können, eine Anlagenecke wirksam mit einem Luftfahrtthema zu bereichern.

Die bereits vorgestellten Scenics-Vorfeldplatten erhalten eine Ergänzung durch eine Packung mit zwei neuen Platten im Format von jeweils 50 x 50 cm (Art.-Nr. 558969). Eine von ihnen weist einen gekrümmten Versorgungsstraßenverlauf auf und ermöglicht damit kompaktere Zusammenstellungen mit den Vorgängern.

Auf ihnen aufgestellt werden kann auch der aus einem Kunststoffbausatz mit 12 Teilen stammende Turm der Luftaufsicht („Airport Tower“; 558976) mit 39 cm Höhe sowie die bereits erhältlichen, aber funktionslosen Flutlichtmasten (558754).

Im Bereich der Flugzeugneuheiten beschränken wir uns wieder auf anlagentaugliche Größen des Maßstabs 1:200 und darunter nur solche Muster, die auf europäischen Flughäfen anzutreffen sind oder waren:

Lufthansa Boeing 707-400 (557818-001),
Olympic Airways Yakovlev Yak-40 (558921),
TAP Portugal Airbus A330-300 „Portugal Stopover“ (558945),
Swiss International Airlines Bombardier CS300 (558952),

Luftwaffe Transall C-160 – LTG 61 “Flyout Penzing” (558860) und
Französische Luftwaffe Transall C-160 – Transportgeschwader 61 von 1967 (558877).

Als reine Flugmodelle in vereinfachter Form auf einem Sockel werden Steckbausätze folgender beiden
Maschinen angekündigt:

Norwegian Air Shuttle Boeing 737 MAX 8 „Sir Freddie Laker“ (611817) und
Icelandair Boeing 757-200 „80 years of Aviation“ (611848).

Alle Neuheiten sind samt weiterer Informationen auf den Herpa-Seiten (<http://www.herpa.de>) einsehbar.

Musical-Plakat übergeben:

In **Trainini®** 8/2017 berichteten wir von der erfolgreichen Rollschuh-Musical-Aufführung der Dortmunder OGS Roncalli und dem sich anschließenden Besuch im Starlight-Express-Theater Bochum. Die Bochumer Pressestelle zeigte sich erfreut vom Engagement der Grundschüler.

So war es für sie eine Ehrensache, unserer Bitte nachzukommen, auf dem offiziellen Plakat die Unterschriften aller Darsteller einzuholen. Das große DIN-A2-Plakat mit den silberfarbenen geschriebenen Autogrammen von über 20 Schauspielern ist nun in einem hochwertigen Aluminiumleisten-Rahmen des Herstellers Nielsen eingefasst worden.

Möglich war dies besonders dank der Hilfe der Dortmunder Galerie Lamers, die selbst immer wieder das Projekt „Modellbahn(er) für Kinder“ unterstützt, aus deren Spendensammlung das Umsetzen dieses Erinnerungsstücks letztendlich angeschoben wurde.

Der stellvertretende Leiter und Organisator der Musical-AG, Torben Bergmann, nahm das Geschenk persönlich entgegen und versprach, das Bild so schnell wie möglich in den Räumen der Ganztagschule aufzuhängen.



Torben Bergmann freut sich über das besondere Erinnerungsstück, das noch in den Herbstferien in den Schulräumen aufgehängt werden soll.

Trafuchs erzählt Geschichten:

Was beschäftigt Menschen auf Messen am meisten, wenn sie sich eine Modellbahnanlage anschauen? Richtig, es sind Geschichten, die Figuren und Szenen erzählen, die in erkennbarer Beziehung zueinander stehen.





Ein kritischer Blick auf die Erdbeeren: Wenn die Früchte so gut sind, wie der Stand aussieht, dann sollte alles passen! Foto: Trafofuchs

Fotos auf Seite 68 unten:
Gemüse- (links) und Stoffstand (rechts). Fotos: Trafofuchs

Genau das hat der Erfstädter Figurenspezialist unter dem Thema „Markttag bei Trafofuchs“ aus vorhandenen, aber technisch verbesserten Produkten zusammengestellt:

Da sind etwa der Gemüse- und Stoffstand, aber auch die Verkaufsstände für Blumen und Erdbeeren oder auch der Eisverkäufer.

Auf dem Wochenmarkt einer kleinen Stadt sind sie alle zu finden. Mit den passenden Figuren aus dem Sortiment wird aus alledem die Geschichte, die wir alle schon erlebt haben:

Die kritische Dame ist ganz begeistert von den frischen und fruchtigen Erdbeeren, der Herr kauft Blumen für seine Liebste und ein Enkel freut sich über ein Eis von Oma.



Der Enkel hat seine Oma zu einem Eis überredet (Bild links), während der verliebte Mann seiner Angebeteten einen Strauß Blumen überreicht. Fotos: Trafofuchs



Na, werden Kindheitserinnerungen wach? Genau, das sind ja die Geschichten, die das Leben erzählt – in klein mit Trafofuchs (<http://www.trafofuchs.de>).

4. Tag der Modelleisenbahn 2017:

Der Tag der Modelleisenbahn am 2. Dezember 2017 (und in den Wochentagen vor ihm) findet wieder unter dem Motto „Papa, komm spielen“ statt. Schließlich wurde er vor drei Jahren ins Leben gerufen, um die Modellbahn wieder als Bindeglied der Generationen in den Fokus zu rücken.

Im Aktionszeitraum vom 24. November bis zum 2. Dezember 2017 sind deshalb alle Hersteller, Händler und Vereine aufgerufen, ihre Pforten zu öffnen, um Aktionen rund um die kleine Bahn anzubieten. Neben den zahlreichen Veranstaltungen (<http://www.tag-der-modelleisenbahn.de>), die in diesem Kontext bereits angemeldet wurden, gibt es auch wieder ein Gewinnspiel mit tollen Preisen: Der Hauptgewinner darf sich auf ein Wochenende im Hans-Peter-Porsche-Traumwerk freuen.

Unter den Förderern des Ehrentages ist auch die Firma Noch, die dieses Gewinnspiel mit Produkten im Sachwert von 500,00 EUR unterstützt. Alle erforderlichen Informationen für eine Teilnahme sind auf der bereits genannten Aktionsseite zu finden.

Doch der Wangener Zubehörspezialist hat auch wieder Überraschungen an seinem Firmensitz vorbereitet. Am 1. Dezember finden dort Werksführungen statt, bei denen den Besuchern Einblicke in die Produktion von Fertiggeländen, Hartschaumartikeln und Laserschnittprodukten vermittelt werden und sie das vollautomatische Lager in Aktion erleben können. Die Führungen beginnen jeweils zwischen 9:00 und 11:00 Uhr zu jeder vollen Stunde.

Am 2. Dezember gibt es in der Noch-Modellbau-Welt zudem eine Bastel-Aktion für Groß und Klein. An beiden Tagen kann in der Modellbau-Welt mit 10 % Aktionsrabatt auf mehr als 2.000 Produkte eingekauft werden.

Wir schließen uns den zahlreichen Aufrufen an und bitten auch die Zetties, aktiv Ihr Hobby vorzustellen und dafür jeden möglichen Ort zu nutzen. Seien es Supermärkte, Einkaufszentren und Schulen: Eine nette Anfrage kostet nichts und kann im Wahrsten Sinne des Wortes Türen öffnen.

Gerade in der Vorweihnachtszeit erhält die Modelleisenbahn immer noch eine besondere Wahrnehmung der Kinder wie auch Erwachsenen. Denken Sie an die Zeiten zurück, an denen Sie sich die Nase am Schaufenster eines Händlers plattgedrückt haben. Heute liegt es an uns, den Kindern ein ähnliches Glücksgefühl zu vermitteln – und wir alle können dazu beitragen!



Tag der Modelleisenbahn

2. Dezember

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)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), 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).

Veranstaltungs- und Werbeanzeigen Dritter sind kostenlos, werden aber nur nach Verfügbarkeit und erkennbarem Spur-Z-Bezug 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.