

10 Jahre
Trainini
Hobby | Leidenschaft | Kompetenz

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



3. Spur-Z-Convention Süd-Deutschland

**Märklins neuer Hubschiebedachwagen
Prestigetriebzug VT 18.16 der DR**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ein aufregender Monat liegt fast schon wieder hinter uns. Zunächst schien es so, als wolle der Spätsommer kein Ende nehmen, doch dann sanken die Temperaturen so schnell, dass wir dem Thermometer dabei fast zusehen konnten.

Trotzdem war ich, wie viele mit Sommerreifen auf der Autobahn steckengebliebenen Autofahrer auch, überrascht über den ersten Schnee und auch den ersten Schneemann, den Kinder gebaut hatten. Wann hatten wir das zum letzten Mal so früh?

Doch wir Zetties können uns über so etwas nicht ärgern, denn dann beginnt die Bastelsaison halt einfach etwas früher. Vergessen Sie nicht, uns daran teilhaben zu lassen, damit wir auch künftig spannende Beiträge für unsere Leserschaft haben! So wie heute Ralph Neumann, der sich seinen Traum zum VT 18.16 der DR verwirklicht hat.

Dieser Beitrag passt wie auch alle drei Literaturvorschläge perfekt zu einem Jubiläum, das wir am 3. Oktober gefeiert haben: 25 Jahre deutsche Wiedervereinigung. Im Fokus stehen hier eben der VT 18.16 sowie die Lokfamilie der „Ludmilla“ für die Deutsche Reichsbahn. Wie auch der für den Westen stehende Intercity wurde sie später eine gesamtdeutsche Erscheinung.

Auch die Spurweite Z sehen wir längst in allen Teilen der Republik angekommen, obwohl die Dichte an Liebhabern natürlich regional sehr unterschiedlich ist.

Eine kleine ostdeutsche Episode hat auch der Hubschiebedachwagen Kmmks 51 erlebt, was uns zuvor gar nicht bewusst war. Vielleicht freuen sich damit ja umso mehr Zetties auf Märklins Neukonstruktion aus diesem Jahr. Die Ausführung mit Bremserhaus ist keine reine Formvariante, sondern erforderte fast durchgängig neue Teile.

Ausführlich stellen wir Märklins Club-Jahreswagen 2015 gleich ab Seite 4 vor, zeigen Ihnen alles Wichtige an diesem gelungenen Waggon in großen Bildern und haben eben auch noch ein paar neue Vorbildinformationen für Sie parat.

Nach Seitenzahlen wichtigstes Thema dieser Ausgabe sind aber die Märklintage in Göppingen, denn sie waren auch der Rahmen für die 3. Spur-Z-Convention Süd-Deutschland. Zwar hatten wir wegen eines geradezu chaotisch anmutenden Informationsflusses und dann noch kurzfristigen Ausfalls eines wichtigen Exponats große Sorgen, ob sich die Zetties dort würden angemessen präsentieren dürfen, aber wir wurden eines Besseren belehrt.

Daran hat Sylvester Schmidt als ZFI-Ausstellungsbeauftragter einen erheblichen Anteil und wir danken ihm auch an dieser Stelle herzlich für sein aufopferungsvolles Engagement. Kaum ein Außenstehender dürfte bemerkt haben, wie spannend es hier im Vorfeld zugeht.

Im Rückblick sind wir uns sicher, dass unsere Baugröße in Göppingen ein gutes Bild abgegeben hat und so mancher wieder erstaunt nach Hause gefahren ist, was im Maßstab 1:220 alles möglich ist!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

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

Modell

Kmmks 51 - auf ein Neues... ..	4
Der Zug, aus dem die Träume sind	10

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Russischer Kraftprotz	16
Der Vorzeigezug im Betrieb	18
Wegweisende Fernverkehrsidee	20

Impressionen

Besuchermagnet Göppingen.....	22
Zetties und Trainini im Dialog.....	37

Impressum	48
-----------------	----

Wir danken der Eisenbahnstiftung und allen Unterstützern aus der Leserschaft für eingegangenes Bildmaterial.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 28. Oktober 2015

Titelbild:

Eine EMD F7A der Southern Pacific quert mit ihrem Ganzzug aus offenen Selbstentladewagen die Mine auf der neuen Anlage von Raffaele Piccolo. Auf dieser beeindruckenden Anlage sorgt der Märklinfan Club Italia mit Tageszeitensimulation noch für zusätzliche Stimmung.

Märklins Jahreswagen 2015

Kmmks 51 - auf ein Neues...

Im letzten Jahr haben wir an dieser Stelle den Insiderjahreswagen 2014 aus dem Hause Märklin ausführlich vorgestellt. Vorbild war der Hubschiebedachwagen Kmmks 51 der Deutschen Bundesbahn. Derselbe Wagentyp stand auch Pate für das diesjährige Modell. Handelt es sich also nur um einen Wiederaufguss oder gar eine Beschriftungsvariante? Bei weitem nicht, wie wir in diesem Bericht herausarbeiten möchten.

Die Zetties staunten nicht schlecht, als ihnen Ende 2014 fast zeitgleich mit der Auslieferung ihres Club-Jahreswagens ein Modell derselben Bauart für das nächste Jahr angekündigt wurde. Zuvor gab es für die Märklin-Insider doch fast jedes Jahr eine Formneuheit, mit der ihr Premiumanspruch unterstrichen werden sollte.

Diese Verwunderung möchten wir zum Anlass nehmen, das nun ausgelieferte Modell mit Blechbremserhaus (Art.-Nr. 80325) genauer unter die Lupe zu nehmen und einen Versuch zu wagen, was sich die Verantwortlichen dabei gedacht haben könnten. Doch zunächst stellen wir noch mal einige Vorbildinformationen voran.



Einer der ersten Serienwagen der Gattung Kmmks 51 (Betriebsnummer 360 139) wird 1952 in Witten entladen. Gut zu sehen ist, wie das geöffnete Hubschiebedach auf Schienen über die andere Dachhälfte läuft. Foto: Willi Marotz, Sammlung Eisenbahnstiftung

Aus ersten Versuchswagen aus dem Jahre 1949 ging der Kmmks 51 der jungen DB hervor. Die Zahl hinter seiner ersten Bauartbezeichnung steht stellvertretend für das erste Baujahr, in dem sie noch mit

den alten Zonenbezeichnungen und dem eigens für sie eingerichteten Gattungsbezirk Düsseldorf in den Verkehr gingen.

Ihre Konstruktion war stark an die offenen Bauarten angelehnt, weshalb sie auch Stirnklappen aufwiesen.

Im Gegensatz zu ihren Verwandten waren sie aber über beide Stirnseiten kippfähig.

Das Fahrwerk ist eng mit dem Omm 52 verwandt und besitzt dieselben Maße, so dass wir eine Neukonstruktion dieses Vorbilds bereits im letzten Jahr als möglich herausgearbeitet hatten.



Eingereiht wurden die Kmmks mit Betriebsnummern von 360 000 bis 364 999.

Für die Mitglieder des Insiderclubs hat Märklin den Hubschiebedachwagen Kmmks 51 (Art.-Nr. 80325) dieses Jahr zum großen Teil noch mal neu konstruiert: Fahrwerk und Bremserhaus waren zuvor noch nicht im Baukasten, der Wagenkasten musste zumindest angepasst werden.

Zum Jahresende 1968 erhielten sie die neue Bezeichnung Ts 851 mit Nummern von 570 0 000 bis 570 4 579. Seit 1980 wurden sie als Tms 851 bezeichnet, ihre Betriebsnummern zeitgleich in die Reihe von 575 6 000 bis 575 9 999 und 576 3 000 bis 576 3 599 verlegt. Seit Mitte der achtziger Jahre begann ihre Ausmusterung in großem Stil.



Von unten betrachtet werden die Änderungen am deutlichsten: Das Fahrwerk musste für das Bremserhaus verlängert werden, Aufbau und Kupplungskasten sind im Vergleich zum Vorjahreswagen auf dieser Seite nicht mehr direkt miteinander verbunden.

Korrigieren müssen wir daher unsere Aussage aus **Trainini**® 11/2014 bezüglich des von der DB AG übernommenen Bestands:

Richtig ist, dass diese 1994 nur noch 390 Exemplare der Bauart Tms 851 übernahm, die bis zum Jahr 2000 fast vollständig ausgemustert waren. Die letzten vier Exemplare wurden Ende 2001 aus dem Bestand gestrichen.

Interessant ist jedoch, dass über die Krupp Handelsgesellschaft einige Wagen an die Deutsche Reichsbahn der DDR verkauft werden konnten.

Dort wurden sie als Tms [0756] und [0757] bezeichnet. Ab 1988 wurde die erste Stelle in eine 0 geändert.

Keiner dieser Wagen gelangte später noch in den Betriebsbestand der Deutschen Bahn AG. Allerdings ermöglicht diese überschaubare Episode auch ein korrektes DR-Modell.

Das neue Modell

Was wir zur Konstruktion des im letzten Jahr erschienenen Modells geschrieben haben, hat mit wenigen Ausnahmen auch Gültigkeit für den jetzt ausgelieferten Wagen: Der Aufbau ist vergleichbar und unterscheidet sich nur hinsichtlich der Befestigung am Wagenboden.



Insgesamt präsentiert sich dem Kunden ein gelungenes Bild. Die Kritikpunkte fehlender Seilösen und Bremsumstellhebel treffen aber auch hier zu. Hinzu kommen leichte Maßabweichungen und kleinere Fehler bei Lackierung und Bedruckung.

Auf der Seite des Bremserhauses ragen statt eines Führungszapfens für die Kupplung zwei Stege in den Wagenboden, die ebenfalls als Schmelzzapfen für festen Halt auf dem Chassis sorgen. Die Gravuren gefallen uns unverändert gut, Seilösen oder UIC-Seilanker fehlen jedoch nach wie vor.

Beim Fahrwerk handelt es sich um eine Neukonstruktion, denn die 500 mm zusätzliche Vorbildlänge lassen sich anders auch gar nicht erreichen.

Auffallend ist jedoch, dass dieses neue Chassis (33 cm) die umgerechnete Vorbildlänge um ganze 1,5 mm (33 cm im Vorbild) übertrifft.

Das fällt zwar ohne Nachmessen nicht gleich auf, entbehrt aus unserer Sicht aber einer nachvollziehbaren Notwendigkeit.

Maße und Daten zum Hubschiebedachwagen Kmmks 51 mit Bremserhaus

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer	10.500 mm	47,7 mm	49,2 mm
Höhe über SO (Bühne)	4.020 mm	18,3 mm	18,4 mm
(Dachkante)	3.515 mm	16,0 mm	16,3 mm
Größte Breite (Dachgriffe)	3.118 mm	14,2 mm	14,2 mm
Länge Wagenkasten	8.760 mm	39,8 mm	40,1 mm
Breite Wagenkasten	2.985 mm	13,6 mm	13,4 mm
Achsstand	5.400 mm	24,5 mm	24,6 mm
Raddurchmesser	nicht bek.	---	4,4 mm
Gewicht*	11.730 kg	---	5 g
Zul. Höchstgeschwindigkeit	100 km/h		
Baujahre	1949 - 1967		
Gebaute Stückzahl	4.575 Exemplare		

Es handelt sich ja offenbar nicht um einen Kompromiss für das Unterbringen des Kupplungskastens. Auch das kürzere Modell aus dem Jahr 2014 zeigte schon eine um 0,6 mm größere LüP, wovon die Hälfte auf das Konto des Wagenkastens geht.

Nicht verändert wurden die Gravuren der Achslager, Schaken und Federpakete, hinzugekommen ist aber eine Aufstiegsleiter für den Rangierer, die am verlängerten Ende fester Bestandteil des neuen

Fahrwerks ist. Wie auch beim Jahreswagen 2014 hat Märklin am Modell keine Umstellhebel für die Bremsanlage nachgebildet. Gewohnter Standard sind die schwarz vernickelten Radsätze.

Gelungen finden wir das neue Bremserhaus, bei dem es sich um eine blecherne Bauart der DB handelt. Nur an den ersten Neubaugüterwagen der Bundesbahn wurde es montiert, später musste eine offene Bühne genügen.

Trotzdem ist es ein wichtiges Teil, mit dem das Portfolio des Märklin-Baukastens erweitert wird. Es darf uns nicht wundern, wenn es künftig auch für andere Güterwagenmodelle verwendet wird.

Daher lohnt sich auch ein genauer Blick: Wie auch die schon bekannten Bremserhäuser und –bühnen ist es als Ansteckteil für den Wagenboden konzipiert, was maximale Flexibilität bei der Modellausstattung erlaubt. Das Geländer entspricht korrekt der Gestaltung, die seitens der DB bei zeitgenössischen Wagen üblich war.

Am ehesten vergleichen lässt es sich mit demjenigen an den Bauarten Gms 54 und Pwghs 54 von Freudenreich Feinwerktechnik. Dann fällt die identische Form auf, wobei das FR-Ätzteil natürlich erheblich feiner ausgeführt werden konnte. Die Mindestmaterialstärke bestimmt sich hier maßgeblich aus dem verwendeten Kunststoff, der ja auch für das Bremserhaus verwendet wird.



Der Blick auf das „kurze Ende“ und übers Wagendach zeigen keine Überraschungen: Hier hat sich nichts geändert.



Das eckige Blechbremserhaus der DB ist ein neues Bauteil im Märklin-Baukasten. Die runden Seitenfenster sind nicht durchbrochen ausgeführt; Geländer und Handbremskurbel wirken nicht nur in der Makroaufnahme etwas dick.

diesem Grund plädieren wir auch immer wieder für selbst patinierte Modelle.

Dieses gibt die Vorbildmerkmale ansprechend wieder und fällt dabei auch gleich wegen seiner bei Märklin neuen Form auf.

Fenster besaß es nur seitlich in sehr kleiner Ausführung. Diese hat Märklin nicht durchbrochen umgesetzt, vielleicht um die Standzeit der Form nicht zu verkürzen.

Wer es mag und sich zutraut, kann sie mit der Pinselspitze dunkelgrau und einem Tröpfchen glänzenden Klarlacks stärker hervorheben.

Die Lackierung von Wagenboden und –aufbau ist auch dieses Mal wieder matter als bei vielen älteren Modellen, was besonders einem Güterwagen gut tut, der ja einem harten Betriebsalltag ausgesetzt ist. Aus

Im Bereich der Verriegelungen zwischen den beiden Dachhauben ist die Farbtrennung dieses Mal noch etwas besser gelungen als 2014, dafür deckt der Metallfarbton an wenigen Stellen nicht vollständig, was aber nur in Makroaufnahmen auffiel und für eine Bewertung daher vernachlässigt werden kann.

Nicht korrekt ist die Farbgebung der Aufstiegsleitern zu den Klapptüren, wie sich am Vorbildfoto abgleichen lässt: Sie sitzt beim Vorbild am Fahrwerk und müsste wie dieses schwarz lackiert sein. Märklin hat sie aus wirtschaftlich nachvollziehbaren Gründen am Aufbau mit angespritzt, aber farblich nicht davon abgesetzt. Stattdessen wurden die Stufen silberfarben bedruckt.



Die kleinsten Anschriften, die wir auf dem Modell gefunden haben, belegen Märklins Druckkünste eindrucksvoll: Jede noch so geringe Schriftgröße am Aufbau und Rahmen lässt sich unter der Lupe erkennen. Gelungen zeigen sich auch die feinen Gravuren, die wir am Beispiel der Klapptüren zeigen.

Die Bedruckung beweist den hohen, technischen Stand des Hauses Märklin, so wie es auch schon viele andere Neuheiten getan haben, die wir getestet haben. Auch Schrifthöhen weit unter 1 mm – sie exakt nachzumessen sind wir nicht in der Lage – sind in der Vergrößerung noch nahezu problemlos lesbar.

Und auch an schwierigen Stellen wie dem Fahrzeugrahmen haben die Tampone ein perfektes Druckbild hinterlassen. Vergessen hat Märklin – wie übrigens auch beim letztjährigen Modell – Blitzwarnpfeile an den Stirnseiten. Auch hier hilft ein Vergleich mit dem Vorbildfoto.

Gesamtbewertung

Wie wohl an jedem Modell, unabhängig vom Hersteller, lassen sich auch hier Kleinigkeiten finden, die vielleicht ein klein wenig besser hätten gelöst werden können. So zeigt es sich zumindest aus Kundensicht. Für wirtschaftliche Kompromisse haben wir jedoch immer Verständnis gezeigt, weil nur das mit dem Preisempfinden des Kunden in Einklang zu bringen ist.

Daher gibt es keine Zweifel, dass den Konstrukteuren auch der Kmmks 51 mit Bremserhaus insgesamt gut gelungen ist. Und das gilt auch angesichts der geringfügig zu groß geratenen Modelllänge, denn hier entscheidet zu allererst das Auge und nicht der Messschieber.



Kleinere Kritikpunkte werden sich an jedem Modell finden lassen. In der Summe erweist sich der Hubschiebedachwagen Kmmks 51 mit Bremserhaus jedoch als gut gelungene Umsetzung, die zunächst aber noch den Clubmitgliedern vorbehalten bleibt.

Wer kein Mitglied des Insiderclubs ist, wird sich noch etwas gedulden müssen, darf sich bestimmt aber auch auf schöne Umsetzungen im Normalprogramm freuen. Einsatzmöglichkeiten haben wir ausführlich im **Trainini**® 11/2014 aufgezeigt.

Verdient hat sich dieser Wagen eine Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2015 in der Kategorie Wagen. Sollte er am Ende gewinnen, wäre es das erste Mal, dass eine identische Bauart zwei Titel hintereinander erringen konnte.

Herstellerseite mit Händlerverzeichnis:
<http://www.maerklin.de>

Karlex und Vindobona im Maßstab 1:220
Der Zug, aus dem die Träume sind

Kennen Sie das Gefühl vergeblichen Wartens auf Ihr persönliches Wunschmodell? Wo viele letztendlich verzagen, hat sich unser Leser Ralph Neumann herausgefordert gefühlt und nach einer eigenen Umsetzungsmöglichkeit gesucht. Das Ergebnis in Form des Schnelltriebwagens VT 18.16 der Deutschen Reichsbahn stellt er uns heute vor. Zum 25-jährigen Jubiläum der deutschen Wiedervereinigung rücken wir damit nun bewusst den Osten unserer Republik ins Licht.

Von Ralph Neumann. Heutzutage gibt es viele bekannte und beliebte Züge als Modelle zu kaufen. Doch wie es uns Modelbahnfreunde manchmal trifft, sind es meist persönliche Beziehungen, die unser besonderes Interesse an manchen Zügen und Wagons erzeugen.



Etwa so hat unser Leser Ralph Neumann den VT 18.16 selbst erlebt: Der vom 175 008-2 geführte „Karola“ nach Karlsbad erhält im Juli 1971 in Leipzig Hbf den Abfahrtrauftrag. Foto: Historische Sammlung der Deutschen Bahn AG (Carl-Ernst Zimmer), Sammlung Eisenbahnstiftung

In meinen Fall ist es die Geschichte zum internationalen Schnellzug Karlex: Fast jeder kennt den Leipziger Hauptbahnhof. Majestätisch nehmen die Bahnhofshallen den Besucher in Empfang und bieten eine hervorragende Sicht auf die verschiedensten Züge. Als Kind war ich hier ziemlich häufig anzutreffen.

Doch nicht die Architektur hatte es mir angetan, sondern ein ganz besonderer Zug. Als Kind fand ich damals, dass er aussah wie eine Rakete. Es war ein VT 18.16, die spätere BR 175 der DR, welcher unter den Namen Karlex zwischen Berlin und Karlovy Vary verkehrte. Geradezu berühmt war der Zuglauf als Vindobona über Prag nach Wien.



Als der fünfteilige Ex „Karlex“ Berlin – Karlsbad am 11. Oktober 1978 in Leipzig Hbf einfährt, ist an dritter Stelle zwischen den Triebköpfen 175 015-7 und 175 013-2 ein Zwischenwagen mit geringfügig abweichender Lackierung eingereiht. Während der Betriebszeit wurde der rot-beige Anstrich mehrfach geändert. Foto: Peter Schiffer, Sammlung Eisenbahnstiftung

Er war der hochwertigste Expresszug der DR und meist ausgebucht. Oft wartete ich bereits lange vor der Ankunft auf den Karlex, damit ich seine Einfahrt nicht verpasste. Selten habe ich später nochmal eine solche Faszination für einen Zug gespürt.

Schnell übertrug sich diese Freude auch in mein Kinderzimmer: Mein Vater half mir meine erste Modelbahnplatte zu bauen. Niemand konnte mir den Stolz darauf nehmen, auch wenn diese TT-Platte noch mit einfachen Mitteln gebaut war.

Seitdem sind viele Jahre vergangen. Den ursprünglichen Karlex gibt es leider nicht mehr. Sein Dienst wurde einige Jahre nach der Wende eingestellt. Auch die Spur-TT-Platte steht heute nicht mehr im Wohnzimmer meiner Familie. Doch dafür begeistert meine Kinder eine selbstgebaute Kofferanlage. Jedes Jahr hole ich sie kurz vor Weihnachten hervor.

In der Winterausstattung fahren hier passend zur Jahreszeit die Züge umher und faszinieren groß und klein. Ich kann bereits verraten, dass die Faszination beim Anblick eine sehr ähnliche ist wie damals in meiner Kindheit. Denn auf der „großen“ Anlage fährt der Karlex noch immer.

Als ich vor einigen Jahren das erste Mal begann an der Spur Z zu bauen, kam mir relativ schnell die Idee in den Sinn, einen fahrbaren Karlex und einen fliegenden Hamburger zu schaffen. Doch jeder Modellbahnfreund kennt es: Die „besten“ Züge gibt es einfach nicht zu kaufen. Deshalb mussten

Ideenreichtum, etwas Fingerspitzengefühl und handwerkliches Geschick zur Entwicklung eines VT 18.16 als Karlex für die Spur Z beitragen.



Am 18. März 1978 sind 175 003-3 und 175 004-1 vierteilig als Ex 70 „Vindobona“ aus Wien unterwegs und fahren nun in Gmünd/NO ein. Foto: Joachim Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Ich recherchierte lange und stieß auf ein Standmodell aus der Atlas-Edition. Dies sollte der Schlüssel zur Lösung sein. Meine Frau, dank ihres Vaters ebenfalls vom Modellbahnfieber infiziert, unterstützte mich wo sie nur konnte.

Sie brachte ihre TT-Erfahrungen ebenfalls mit ein und zusammen banden wir zwei Standmodelle der Atlas-Edition - zwei Zugpackungen des Vindobona – in unser Vorhaben ein. Für die Spur Z hatten wir außerdem eine Diesellok und mehrere Drehgestelle für Personenwagen zur Verfügung.

Teilebedarf / Spendermodelle:

- 2 Standmodelle (Atlas Edition „Vindobona“)
- 4 Personenwagen-Drehgestelle
- 1 Diesellok Typ BR 216 (Märklin 8875 oder baugleich)
- 2 Antriebswellen aus der BR 120 (Märklin 8853 oder baugleich)
- 1 Glockenankermotor Maxon 1017 mit Schwungmasse
- 1 Messingröhrchen 1,1 mm Innendurchmesser / 1,5 mm Außendurchmesser
- 1 Aluminium-U-Profil 10mm

Die Lok war ein altes Märklin-Modell der BR 216, allerdings war hier der Motor defekt. Als Ersatz und für unsere Zwecke perfekt geeignet erstanden wir einen Glockenankermotor von Maxon. Zusätzlich kam uns die Idee die Antriebswellen einer Elektrolok der BR 120 nutzen zu können.

Diese eigneten sich für unsere Zwecke wunderbar, weil sie ca. 5 mm länger waren. Am Ende war es schließlich vollbracht und Kindheitserinnerungen erhielten plötzlich wieder einen Platz in der Realität, jedoch auf Spur Z und auf meiner Anlage.

Der Umbau beginnt

Im ersten Schritt wurde das Lokgehäuse vom Fahrwerk abgenommen, um die Leiterplatte und den Motor ausbauen zu können. Beide Teile wurden anschließend bei Seite gelegt. Danach habe ich die Drehgestelle mit den Getriebegehäusen, die Isolierungsaufsätze, das Gussgestell und die Antriebswellen mit Lager ausgebaut und staubfrei verwahrt.

Als nächstes begannen die Montagearbeiten für das neue Fahrzeug. Dafür habe ich das Gussgestell rechts und links durchgesägt. Ich benutzte hier einen Dremel mit Metalltrennscheibe als Werkzeug, alternativ hätte sich auch eine Puksäge mit Eisenblatt geeignet.

- **Erforderliches Werkzeug:**
- Dremel mit verschiedenen Aufsätzen
- Epoxidharz-Klebstoff
- verschiedene Feilen
- kleiner Schraubstock
- Messschieber

Das Aluminium-U-Profil habe ich danach so zugeschnitten, dass an den Enden eine Klebelasche in den Block des Gussgestells hineinreicht. Danach stand das Verkleben der Teile an, worauf eine Baupause folgte, bis das Epoxidharz ausgehärtet und belastbar war.

Anschließend konnte ich das Zahnrad von der Antriebswelle entfernen. Die Welle durfte dabei nicht beschädigt werden! Dann habe ich die Schwungmasse so auf die längere Motorwelle geschoben, dass an ihrem Ende noch mindestens 3 mm zur Befestigung des Adapterrohrs verbleiben. Anschließend hatte ich die Adapterstücke auf die Motorwellen zu schieben und zusammen mit den Antriebswellen einzupassen.



Die Gesamtansicht zeigt das stimmige Bild des Zuges, der aus einem einfachen Basismodell unter großem technischem Aufwand entstanden ist. Die Fahrwerksteile und Drehgestelle der Baureihe 216 stecken im ersten Mittelwagen (Bild oben; erkennbar an den roten Rädern). Die Laufdrehgestelle stammen von Märklin-Reisezugwagen (Bild unten).

Da diese Adapterstücke stramm sitzen, ließ sich jetzt vor dem Kleben ausprobieren, ob die Verbindung vom Motor zu den Rädern funktioniert. Mit Blick auf den Motor durfte die maximale Gleisspannung der Spurweite Z hier nicht überschritten werden.

Nur wenn beide Lagerbuchsen gut saßen, passte der Motor. Erst dann durften die Adapterstücke mit einem kleinen Tröpfchen Epoxidharzkleber fixiert werden. Auch der Motor wird mit demselben Kleber befestigt. Ansatzpunkt war hier das U-Profil.

Die Leichtgängigkeit der Schwungmasse musste sichergestellt sein. Sonst wäre hier etwas Schleifarbeit zu leisten gewesen, um den erforderlichen Platz zu schaffen. Danach konnten die Drehgestelle und das Getriebegehäuse gereinigt werden.



Der VT 18.16 der Deutschen Reichsbahn (DDR) beweist sich bei Ralph Neumann im winterlichen Anlageneinsatz. Er beweist, wie mit Kreativität, Mut und Geschick ein persönliches Wunschmodell umsetzen lässt. Deshalb möchte der Erbauer gern weitere Leser ermutigen ihm nachzueifern. Foto: Ralph Neumann

Nach dieser Vorbereitung waren dann auch sie bereit, um wieder eingebaut zu werden. Anschließend habe ich noch das Kabel zum neuen Motor gelegt. Damit war der „Geisterwagen“ bereit für seine erste Probefahrt.

Meinen Kindern gefällt es und meine Frau und ich sind mit unserer Idee ebenfalls sehr zufrieden. Anders als der große Karlex, wird uns unser eigener Zug jedoch noch viele weitere Jahre beglücken - immer dann wenn es draußen wieder kälter wird und der Aufbau der Anlage das Weihnachtsfest einläutet.

Wir hoffen, auch die **Trainini**[®]-Leser mit unserer Idee begeistern zu können. Vielleicht konnten wir auch ja weitere Zetties anspornen, ihre Lieblingszüge ebenfalls selbst zu bauen statt viel zu lange auf eine industrielle Lösung zu warten.

Bezugsquellen für erforderliches Material:
• <http://www.maerklin.de>
• <http://www.faller.de>

• <http://www.modellbaufarben.de>
• mit **Trainini**[®]-Leserrabatt

• **Filmbeitrag zum Modell:**
• <https://youtu.be/zAlUr5jkLkE>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

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

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

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

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



„Ludmilla im Geramond-Portrait Russischer Kraftprotz

Als die Mauer noch stand, war die ostdeutsche V 300 auch den Bürgern des Westens ein Begriff. Auch wer sie noch nie selbst gesehen hatte, kannte sie. Zu beeindruckend sind ihr Anblick und ihre Geräuschkulisse, als dass sie nicht wahrgenommen würde. Längst hat auch Märklin ihr ein Denkmal mit Modellen in verschiedenen Spurweiten gesetzt, darunter auch in der Nenngröße Z. Ein Geramond-Band beleuchtet nun die Vorbildgeschichte.

Michael Dostal / Sven Bürgel
Baureihen 230 - 242
Die „Ludmilla“-Familie: alle Varianten

Geramond Verlag GmbH
München 2014

Gebundenes Buch
Format 26,1 x 19,3 cm
160 Seiten mit ca. 180 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-95613-004-5
Preis 29,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Ihren Spitznamen „Ludmilla“ erhielt sie erst nach dem Mauerfall und wohl zweifelsfrei dürfte er seinen Ursprung im Westen haben. Die Rede ist von der Baureihenfamilie V 300, die bei der Deutschen Reichsbahn vergleichbar viele Ableger erhielt wie im Westen die V 160.

Ihr Kosename spielt auf ihre russische Herkunft an, den nach den im Ostblock gültigen Vereinbarungen oblag der Bau derart leistungsstarker Lokomotiven ausschließlich der Sowjetunion. Hier gab es die meisten Erfahrungen im Bau von Maschinen dieser Leistungsklasse und mit dieselektrischem Antrieb.

Darin besteht wohl auch der bedeutendste Unterschied zum westdeutschen Pendant gleicher Leistungsklasse. Trotzdem hatte der Hersteller aus Lugansk technisches Neuland zu betreten, das keineswegs in der außerhalb der UdSSR üblichen Spurweite oder Hakenkupplung mit Seitenpuffern bestand.

Größeren Entwicklungsaufwand bereitete die Heizanlage für den Reisezug, denn die Maschinen sollten keinesfalls nur im Güterverkehr zum Einsatz kommen. Stattdessen spielten sie eine wichtige Rolle in der Ablösung der Dampflokomotive vor schnellen und schweren Personenzügen.

Im Laufe der Jahre entstanden vier verschiedene Baureihen, die sich in Höchstgeschwindigkeit, Anfahrzugkraft und Ausstattung voneinander unterschieden. Auch nach der Wende konnte die Deutsche Bahn AG nicht auf sie verzichten, was für einen Teil der Ursprungsbaureihen bis heute Bestand hat.

Keine Frage also, dass eine so bedeutende und (nicht nur) bundesweit bekannte Diesellok ein eigenes Portrait verdient hat. Auch Zetties finden an ihr Gefallen und interessieren sich für Geschichte und



Einsatzmöglichkeiten. Fündig werden sie bei Geramond, deren Baureihenportrait wir heute vorstellen möchten.

Sven Bürgel und der durch viele Publikationen bekannte Michael Dostal haben sich auch dieser Lok angenommen und stellen sie ausführlich auf 160 Seiten vor. Die Texte haben angemessenen Tiefgang, lassen keinen wichtigen Aspekt aus und sind dennoch keine schwere Kost.

Selbst wer eher zufällig dieses Buch zur Hand nimmt, wird schnell in den Bann gezogen und mag es bald nicht mehr aus der Hand legen. Der Leser stellt erfreut fest, dass weitaus mehr in dieser schweren Diesellok steckt als er zuvor geahnt hätte. Betrachtet werden hier nämlich auch die vielen Ableger, die in Russland und vielen Staaten des Ostblocks sowie heute auch bei Privatbahnen im Einsatz sind.

Die Baureihenfamilie wurde keinesfalls für die DR konstruiert, wohl aber auf deren Bedürfnisse angepasst. Ihre Bedeutung zeigt sich auch in den Modernisierungsvorhaben und der Einsatzgeschichte nach der Wende. Wer zuvor noch der Meinung war, die „Ludmilla“ sei nichts für ihn, wird nun erstaunt das Gegenteil feststellen.

Wichtiger Grund dafür sind natürlich auch die vielen Beschreibungen, Daten und Skizzen aller Vertreter dieser Lokfamilie, die den Titel inhaltlich erst rund machen. Äußerst passend sind hier Abbildungen, die aus Quellen der früheren Deutschen Reichsbahn stammen. Sie vermitteln auch die erforderliche Atmosphäre, um diese Lok richtig einordnen zu können.

Ansprechend illustriert mit vielen Vorbildfotos in sehr guter Wiedergabequalität lässt auch dieser Band nichts vermissen. Er hat nicht den fachlichen Tiefgang der EK-Baureihenbücher, aber das ist hier auch nicht gewollt.

Verlagsadresse und Bezugsmöglichkeit:
<http://www.geramond.de>
<http://www.verlagshaus24.de>

Anzeige



Eine Ausgabe verpasst?

bereitgestellt von **Arvid's Hobbyreisen**
Trainini ARCHIV

bereitgestellt von **matijse.de**
Trainini ARCHIV

bereitgestellt von **1zu220-uhp.de**
Trainini ARCHIV

Ausgewählte Partner stellen unseren Lesern kostenlos ein lizenziertes **Trainini ARCHIV** bereit.

Über unsere Linkliste finden Sie schnell zu jeder gewünschten oder vermissten Ausgabe von **Trainini Praxismagazin für Spurweite Z**



Stolz der Deutschen Reichsbahn **Der Vorzeigezug im Betrieb**

Der VT 18.16 der DDR-Reichsbahn und der VT 11⁵ der Bundesbahn werden gern miteinander verglichen – so auch im vorliegenden Film. Tatsächlich sind sie über einen gemeinsamen Urahn miteinander verwandt. Der EK-Verlag widmet dem bis heute beliebten Vorzeigezug ein eigenes Portrait und erinnert an seine Geschichte, die 1963 begann und vierzig Jahre später mit Abstellung der letzten, betriebsfähigen Garnitur 2003 (vorläufig) endete.

CFT Video Berlin
Der SVT 175
Das Reichsbahn-Pendant zum TEE-Triebzug der DB

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2015

DVD-Video
Bildformat 16:9
Tonformat Dolby-Digital 2.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 50 Min.

Best.-Nr. 8366
Preis 14,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Welcher Beliebtheit sich der VT 18.16, ab 1970 als Baureihe 175 bezeichnet und nach DB-AG-Schema als Baureihe 675 geführt, bis heute erfreut, macht sicher schon das private Bauprojekt deutlich, welches wir in dieser Ausgabe vorstellen.

In der DDR war und blieb er auch stets etwas Besonders, denn die Wenigsten hatten eine Chance mit ihm fahren zu dürfen, solange er im internationalen Verkehr eingesetzt war. Sein Ruhm gründete neben einem für Ost-Verhältnisse einmaligen Reisekomfort, sowie einer deutlich besseren Bewirtung auch in seiner ebenso einmaligen Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h – war doch das marode Streckennetz später nur für 120 km/h freigegeben.

Seine Geschichte begann 1963 mit einem Baumuster beim VEB Waggonbau Görlitz, was ihm auch eine Bezeichnung als Bauart Görlitz einbrachte. Bis 1968 waren acht Züge, zwei Reservetriebköpfe und sechs zusätzliche Mittelwagen gebaut.

Gedacht waren sie von Anfang an für den internationalen Verkehr nach Dänemark, Schweden und über Österreich bis die Tschechoslowakei. Ruhmreiche Zugnamen wie Berlinaren, Neptun, Karlex, Karola oder Vindobona sind bis heute fest mit diesem Zug verbunden.

Bewusst waren sie als Konkurrenzprodukt zum bundesdeutschen TEE konzipiert, obwohl die DR nicht Teilnehmer dieses Verkehrssystem war. Am besten drückt sich dies vielleicht in der sehr ähnlichen Farbgebung aus. Auch in der Ausstattung gab es einige Parallelen wie drehbare Sitzbänke, gute Polsterung und Verstellmöglichkeiten. Was ihm jedoch fehlte, war eine Klimaanlage, wie der aufmerksame Zuschauer anhand der eingblendeten VT-11⁵-Aufnahmen bald feststellen wird.



Auch seine Motorleistung von 2 x 900 PS (Serie 2 x 1.000 PS) lag etwas unter derjenigen des DB-Pendants, das 2 x 1.100 PS zu leisten vermochte. An den vielen, kleinen Unterschieden drückt sich daher auch die technische Rückständigkeit der unter ständigem Mangel leidenden DDR-Wirtschaft aus. Trotzdem bedeutete dieser Zug eine enorme Leistung für die DDR-Wirtschaft.

Zu Recht wird er in den eingeblendeten Fernsehsequenzen daher auch als Vorzeigezug hervorgehoben. Dass er als technisches Musterstück auch im Ausland äußerst beliebt und nachgefragt ist, gehört da hingegen schon eher zur Propaganda. Tatsächlich wurde kein einziges Exemplar ins Ausland verkauft. Äußerst interessant sind einige Aufnahmen vom Bau des VT 18.16, die auch eher rar sind.

Diese Sequenzen sind für den Film aber enorm wichtig, um die historische Rolle verstehen und den Zug in den politischen Gesamtkontext einordnen zu können. Erfreulich ist da auch, dass auch weitere Original-Betriebsszenen – sogar als Farbaufnahmen – verwendet werden konnten. Immerhin war das Filmen und Fotografieren von Eisenbahnen in der DDR stark eingeschränkt und lange Zeit sogar verboten.

Den roten Faden des Films bildet eine Nostalgiefahrt mit dem bis 2003 betriebsfähigen Traditionszug. Bevor der Trajektverkehr ab Warnemünde eingestellt wurde, fährt die historische Garnitur den vor Rostock liegenden Fährbahnhof noch mal an und wird dort vor laufender Kamera auf die frühere DR-Fähre „Warnemünde“ auf.

Zu sehen ist der schöne Zug im Film drei- bis sechsteilig, während der Sprecher passende Informationen zu den Einsätzen und der erlaubten Höchstgeschwindigkeit gibt. Innenaufnahmen runden die Themen dieses Films gelungen ab. Da insgesamt drei Züge erhalten blieben, stattet die Filmmannschaft auch allen einen Besuch ab.

Dies ermöglicht es dem Betrachter zugleich, das über die Einsatzzeit leicht variierende Anstrichschema nachzuverfolgen. Ebenfalls nicht vergessen wurde ein Besuch im Verkehrsmuseum Dresden, denn dort steht das einzige, erhaltene Triebgestell des SVT 137 155 „Bauart Kruckenberg“. Er ist gemeinsamer Urvater sowohl des DB- als auch des DR-Prestigezuges.

Verarbeitet ist all das in hervorragend umgesetzten Aufnahmen bester Qualität. Gleiches gilt auch für sämtliche Toneinspielungen sowie die Moderation. Der EK-Verlag beweist damit das von ihm gewohnte, hohe Niveau ein Mal mehr. Unserer persönlichen Begeisterung bringen wir mit einer Nominierung dieses Films für die Neuerscheinungen des Jahres in der Kategorie Literatur zum Ausdruck.

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

Die Geschichte des deutschen Intercity **Wegweisende Fernverkehrsidee**

Eine bewegte Geschichte hat der Intercity aufzuweisen. Lange und gründlich vorbereitet, sollte er den Fernverkehr der Bundesbahn zukunftsfähig machen und eine Alternative zu Auto und Flugzeug bieten. Dem angemessen wurden sogar spezielle Fahrzeuge entwickelt, das Grundkonzept und die Zugbezeichnung auch im Ausland übernommen. Seit seiner offiziellen Einführung 1971 ist viel geschehen. Ein aktuelles EK-Special-Heft fasst alle wichtigen Aspekte zusammen.

Diverse Autoren
Intercity - Taktgeber des Fernverkehrs
EK-Special 118

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2015

Magazin mit Klebebindung
Format 29,7 x 21,0 cm
100 Seiten mit weit über 100 Farbfotos, Tabellen und Grafiken

ISBN 978-3-8446-7011-0
Best.-Nr. 7011
Preis 11,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Jede Stunde – jede Klasse! Wer kennt nicht den einprägsamen Werbespruch, mit dem die Bundesbahn ihr Erfolgsprodukt Intercity ab 1979 bewarb? Lange und gründlich vorbereitet bedurfte es dennoch einiger Anpassungen in den Jahren 1979 und 1985, bis sich der Fernreisezug in der gewünschten Form etabliert hatte.

Für die DB spricht, dass Irrwege erkannt und konsequent korrigiert wurden. Beispiele dafür sind die Erweiterung um ein 2.-Klasse-Angebot, den Rückzug vom DC und eine sinnvolle Vernetzung mit anderen Bahnangeboten. Ab dem Mauerfall erfuhr diese Zuggattung eine neue Bedeutung, denn selbstverständlich sollten auch die nun offene DDR wie auch ein Jahr später die neuen Bundesländer an dieses Premiumprodukt angebunden werden.

Der Einsatz eines angemieteten VT 11⁵ (Baureihe 601) als erstem Intercity der DR zwischen Berlin und Hamburg wird jedoch nur recht kurz im Heft, zudem ohne Bildmaterial, erwähnt. Diese kurze Episode dauerte zwar nur zwei Monate, stellte aber einen Prestigeerfolg dar, der den Menschen in Erinnerung geblieben ist.

Keine Frage ist, dass der Intercity ein gesamtdeutsches Produkt geworden ist. Den Status als Premiumprodukt und Aushängeschild, das neue Qualitätsmerkmale im europäischen Fernverkehr setzt, hat er hingegen längst eingebüßt. An seine Stelle ist der ICE getreten, ohne jedoch einen weiteren, echten Komfortgewinn zu bringen. Der IC von heute ist eher der IR von früher – erkennbar am Wagenmaterial, nicht aber am aufgerufenen Preis.

Mit den geplanten Doppelstockzügen droht aus Kundensicht eine weitere Abwertung auf Nahverkehrsniveau, dessen Folgen erst abzuwarten bleiben. Doch schon früher wurden Fahrzeuge eigens für diese Zuggattung entwickelt und in großen Stückzahlen gebaut. Mit dieser kurzen



Zusammenfassung ist der Themenumfang der vorliegenden EK-Special-Ausgabe treffend und vollständig umrissen.

Wer eine Modellbahn mit Fernstrecke betreibt, der wird auch IC-Züge auf ihr verkehren lassen. Ein persönliches Interesse an diesem Zug setzen wir daher implizit voraus. Das EK-Heft bedient den damit verbundenen Informationsbedarf in perfekter Weise. Gute Fotos und hilfreiche Zeichnungen sind hier Ehrensache, an den Texten gibt es nichts zu beanstanden.

Die Übersicht der wichtigen Triebzug- und Wagenbauarten empfanden wir jedoch als etwas lückenhaft, obwohl dies einfach dem Heftumfang geschuldet scheint und sich diese Informationen in zahlreichen, anderen Publikationen schon zu genüge finden lassen: So fehlt eine systematische Auflistung der im IC-Verkehr regelmäßig eingesetzten Lokomotiven.

Und auch bei den Reisezugwagen ist die Betrachtung beschränkt auf diejenigen Bauarten, die speziell für den IC entwickelt und nicht einfach „adaptiert“ wurden. Gut fanden wir hingegen, dass die Rolle der Baureihe 403/404 als Provisorium gut herausgearbeitet wurde. Daraus erschließt sich dem Leser auch, warum keine weiteren Züge gebaut wurden und die drei vorhandenen nicht durch Erweiterungen um eine 2. Klasse für das IC-79-Konzept tauglich gemacht wurden.

Ausgewählte Triebfahrzeugumlauf- und Zugbildungspläne machen das Heft zudem interessant für streng vorbildorientierte Modellbahner, die nichts dem Zufall überlassen wollen.

Am Beispiel des IC-Zugpaars „Hanseat“ von Juni 2010 bis Dezember 2012 wird deutlich, wohin unterlassene und verschobene Investitionen bei der DB AG geführt haben und wie sie es versäumt hat, mit dieser „Notgeburt“ gezielt nostalgieorientierte Kunden zu bedienen, die nicht gleichzeitig engagierte und bestens informierte Eisenbahnfreunde sind.

In der Gesamtbetrachtung dieser Ausgabe zeigt sich, wie sehr sich der Intercity den Titel „Taktgeber des Fernverkehrs“ verdient hat und welchen Stempel er dem modernen Fernverkehr auf Schienen aufgedrückt hat. Daran werden kein Vorbildfreund und kein Modelleisenbahner vorbei kommen. Das Spezialheft gehört einfach zur Pflichtlektüre für jeden.

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

Märklintage und Spur-Z-Convention **Besuchermagnet Göppingen**

Zum 10. Mal fanden in Göppingen die Märklintage statt, die in Verbindung mit der 32. Internationalen Modellbahnausstellung und der 3. Spur-Z-Convention Süd-Deutschland wieder viele Vorbild- und Modellbahnfreunde anzog. Und für die Spurweite Z ist dieses Treffen im Rückblick als sehr erfreulich zu bezeichnen – dabei hatte es zuvor gar nicht danach mehr ausgesehen.

Als großes Familienereignis pries der Marktführer die von ihm zum 10. Mal ausgerichteten Märklintage in Göppingen an. Sicher geschieht das nicht zufällig, denn Nachwuchsansprache und –werbung bleibt weiterhin eine zentrale Aufgabe für die Zukunft der Modellbahn. Und trotz der Erfolge der letzten Jahre bleibt keine Zeit zum Ausruhen.

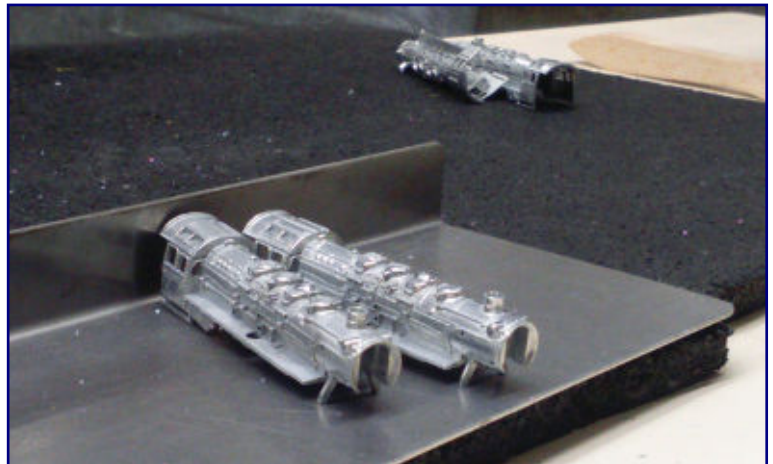
Auch dieses Mal fanden wir wieder viele Mitmachangebote für Kinder, die vom Spielen über Basteln bis zur Montage eines eigenen Waggons reichten. Wer eine Lok zusammenbauen wollte, brauchte zumindest tatkräftige Unterstützung von Papa oder Mama.

Ebenfalls reichlich genutzt wurden Gelegenheiten zu Führerstandsmitfahrten oder –besichtigungen. Vor allem die gute, alte Dampflokomotive weiß auch die Jugend von heute zu begeistern.

Ein Familienereignis waren auch die Werksbesichtigungen an der Stuttgarter Straße, die im Rahmen eines festen Kontingents für angemeldete Mitglieder am Freitag und Samstag der Kundenclubs angeboten wurden.

Hier wurde viel geschaut, gefragt und sich ebenso gewundert. Gerade für die Kinder war es völlig neu, wie ein Märklin-Modell entsteht und wie viele Arbeitsschritte zu absolvieren sind.

Die fleißigen Mitarbeiter wurden nicht müde, jede Frage noch so oft zu beantworten und die Besucher an ihrer Arbeit teilhaben zu lassen. Von der Werfthalle zum Werk wurden die Teilnehmer, die eine der begrenzten Zutrittsgenehmigungen ergattert hatten, mit einem separaten Bus gefahren. Vor Ort schoben sie sich dann in langen Schlangen durch die Produktionsstätte.



Auch Zetties kamen beim Werksbesuch auf ihre Kosten: Sie konnten die Gussnachbearbeitung am Beispiel der Gehäuse für die neu aufgelegte Baureihe 50 verfolgen.

Nacheinander lernten sie dort Zinkdruckguss, Gussnachbearbeitung, Galvanik, Lackierung und Bedruckung samt Handmalerei, den Kunststoffspritzguss, Stanzerei, Dreh- und Frästeilfertigung sowie die Endmontage und Qualitätssicherung kennen. Auch Zetties wurden fündig und konnten etwa das Druckgussgehäuse der Baureihe 50 aus den diesjährigen Neuheiten in der Nachbearbeitung sehen.

Eingeladen hatte Märklin ab Freitag, 18. September bis Sonntag, 20. September 2015. In die Jubiläumsauflage der Märklintage integriert waren die 32. Internationale Modellbahnausstellung und die 3. Spur-Z-Convention Süd-Deutschland, die inzwischen auch ihren festen Platz im Kalender der Zetties hat.

Geöffnet war täglich von 9:00 Uhr bis 18.00 Uhr, nur am Sonntag schlossen sich die Pforten bereits eine Stunde früher.

Rund 140 Aussteller waren dem Ruf Märklins gefolgt, die rund 50.000 m² Ausstellungsfläche belegten. Mit rund 60.000 Besuchern erwies sich auch diese Auflage wieder als Erfolg, weshalb für 2017 eine Fortsetzung bereits geplant ist.



Ein Themenschwerpunkt beim Vorbild war „90 Jahre Baureihe 01“. Märklin hatte es geschafft, Museumslokomotiven in nahezu allen Bauzuständen nach Göppingen zu holen. Foto: Klaus Moser

Die Veranstaltungsorte Bahnhof, Erlebniswelt, Leonhard Weiß, Stauferpark und als weiteren Ort die EWS-Halle waren wieder durch einen kostenlosen Buspendelverkehr miteinander verbunden. Dieser konnte auf 27 Fahrzeuge aufgestockt werden, damit niemand zu lange warten musste.



Auch moderne Maschinen waren am Bahnhof ausgestellt. Die neueste von ihnen war E 189-213 / ES 64 F4 -213 „Linked by Rail“, die Märklin auch in sein Neuheitenprogramm aufgenommen hat. Foto: Jan Tappenbeck

Die EWS-Arena war der Gartenbahn vorbehalten. Hier hatten die Freunde der großen Spur auf 1.000 m² Fläche erstmals Gelegenheit, im Rahmen dieser Veranstaltung ihr Hobby ausführlich vorzustellen und passende Produkte zu zeigen.

Im Museum bestand vielleicht die Chance auf ein Schnäppchen in der Fundgrube oder im integrierten Fachgeschäft.

Die Familie konnte derweil die Firmengeschichte und das Angebot des Hauses Märklin erkunden. Künftig wird dies nach einem Umzug wohl auch wieder in einem der Marke würdigen Umfeld möglich sein, wie in den Meldungen dieser Ausgabe nachzulesen ist.

Am Bahnhof tummelten sich erwartungsgemäß die meisten Eisenbahnfreunde. Wie jedes Mal waren hier die verschiedensten Vorbildmaschinen zu finden. Neben einem deutschen Krokodil aus früherem ÖBB-Bestand und Stammgästen wie der 75 1118 war es vor allem der ET 85, der für Aufmerksamkeit sorgte.

Erstmals wurde der einzig erhaltene Zug seiner Bauart in Reichsbahnfarben gezeigt. Doch auch moderne Fahrzeuge wie die BR 189 waren vertreten, die als aktuelle Neuheiten im Herbstprogramm auftauchen.



Mit finanzieller Unterstützung auch von Märklin wurde die DR-Rekolok 01 519 wieder betriebsfähig aufgearbeitet. Ganz hat die Zeit bis zu den Märklintagen nicht gereicht, aber immerhin konnte die Lok in einem weit fortgeschrittenen Zustand, geschoben von einer anderen Dampflok, den Besuchern gezeigt werden. Foto: Patrick Rohrmüller

Ein thematischer Schwerpunkt lag auf der Baureihe 01, die als erste Einheitslok dieses Jahr ihr 90-jähriges Jubiläum feiert. Märklin hatte es geschafft, gleich alle drei wichtigen Bauformen der Stammbaureihe in Göppingen zu versammeln. Neben der 01 066 in Ursprungsausführung begeisterten die fast fertig gestellte DR-Reko-Lok 01 519 und die mit einem Neubaukessel versehene 01 180 aus DB-Bestand, die auch wieder betriebsfähig ist.

Der Ortswechsel zum Betriebsgelände von Leonhard Weiß ließ sich stilecht auch mit einem historischen Schienenbus absolvieren – ebenfalls ein Erlebnis für die Kinder. Dort ließen sich dann verschiedene Fahrzeuge, darunter eine Dampflok, eine Köf, Personen- und Güterwagen sowie ein Zweibegebagger von unten besichtigen.

Der Märklin-Insider-Stammtisch aus Stuttgart (MIST 7) hatte hier ebenfalls seine große H0-Modulanlage nach Motiven der Karwendelbahn aufgebaut, die nicht nur durch Größe und Gestaltung sondern auch den vorbildgerecht vielseitigen Fahrzeugeinsatz auffiel.

Hauptort der Veranstaltung war natürlich ein Mal mehr der Stauerplatz, auf dem wieder Zelte die Ausstellungsfläche vergrößerten. Hier gab es die Sonderwagen, für die Spur Z gleich drei verschiedene, zu kaufen, aber auch alles, was für eine gute Pause und einen hungrigen Magen erforderlich ist.



Mit 001 180-9 präsentierte sich das auch das Gegenstück der Bundesbahn. Als einzige Neubaukessello ist sie derzeit betriebsfähig und war für Führerstandsbesichtigungen stark nachgefragt. Ihr Bauzustand entspricht dem früheren Railex-Modell. Wie auch die Baureihe 01.5 hat sie es bislang noch nicht in die Großserie geschafft. Foto: Simone Garetti



Auf jede Anlage passen sollten die neuen Zirkuszelte von Creativ-Modellbau Klingenhöfer, die zudem perfekt zur eigenen Tierfigurenserie passen. Foto: C-M-K

In den Zelten waren viele Händler und kleinere Firmen zu finden, darunter auch Mo-Miniatur. Unter den Anlagen stachen etwa die Reviermodule hervor, die von verschiedenen Modellbahnern aus Nordrhein-Westfalen gebaut und betreut werden. Allesamt thematisieren sie die Eisenbahn im Ruhrgebiet früherer Jahre.

Die Spur-Z-Anbieter waren dieses Mal im Südraum der Werfthalle zu finden. Hier gab es Gelegenheit, sich aus dem Programm von Aspenmodell, Bahls Modelleisenbahnen, Rolfs Laedchen oder auch Scholz Heidenheim zu bedienen, doch es wurden auch Neuheiten vorgestellt. Bei C-M-K stießen wir etwa auf Zirkuszelte, die als Polystyrolbausätze angeboten werden.

Angeboten werden diese in großer (Art.-Nr. Z125B) und kleiner Ausführung (Z126B), jeweils mit auswechselbarer Manege für verschiedene Szenendarstellungen. Sie eignen sich mit ihren Flächenmaßen auch als Nebenthema für eine Modellbahnanlage und ergänzen das eigene Figurensortiment aus Artisten, Clowns und Tieren hervorragend.

Spur Z Ladegut Kupper aus Aachen zeigten neben den neuen Unikatladungen unter Plane noch von Trafofuchs geschaffene, nur münzgroße Winzigdioramen mit verschiedenen Szenen. Sie eignen sich als einzelne Hingucker, lassen sich bestimmt aber auch in Anlagen integrieren.

FR Freudenreich Feinwerktechnik hatte mit dem offenen Güterwagen der ab 1987 eingeführten Bauart Eanos 052 / Eanos-x 052 eine Überraschungsneuheit dabei. Sein Modell, das viele internationale Varianten erlaubt, wird im Kunststoffspritzguss hergestellt und erhält feine, angesetzte Ätzteile. Ein besonderes Merkmal ist der sehr vorbildgerechte Eindruck durch den korrekten Drehzapfenabstand, der nur durch eine neue, konstruktive Lösung für Drehgestelle und Kupplung möglich wurde.



Auf den Eanos als weiter verbreitete und im Vergleich zum Märklin-Vorbild auch etwas längere Bauart dürften viele Zetties insgeheim gewartet haben. Erstmals vorgestellt wurde er von FR in Göppingen mit schwedischen Anschriften. Foto: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Erscheinen soll der im Vorbild meist in größeren Wagengruppen eingesetzte Waggon in einer Viererpackung mit unterschiedlichen Betriebsnummern. Die beliebten Schweizer Wagen der Bauart K3 werden als Zweierpackung neu aufgelegt. FR bietet sie nun zeitgemäß mit Graffiti-Verunstaltungen an, die vom Projektpartner ZCustomizer erstellt werden.



Die Diesellok Tc / DLL (Bild links) wird nur bei ausreichend großem Vorbestelleingang gefertigt, die beiden gedeckten Wagen K3 mit Graffiti (Bild rechts oben) und der Tragwagen Sgrrs 80 (Bild unten rechts) sind hingegen fest angekündigt worden. Fotos: FR Freudenreich Feinwerktechnik

Doch auch für die Skandinavien-Freunde hatte er Neues im Gepäck: sechssachsiger Tragwagen Sgrrs 80 mit 40-Fuß-Hi-Cube-Containern, die Ellok Rc 6 mit neu konstruiertem Dachteil (Auslieferung vorr.

Mai / Juni 2016) und Diesellok Ra 994 als Rapid 10 mit Marshall-Scheinwerfern (Auslieferung 2016) sowie die komplett neu konstruierte Diesellok der Reihe Tc / DLL (Fertigung ab 30 Vorbestellungen), die nicht nur mit Schneepflügen in Schweden unterwegs ist.

Nicht gerechnet hatten die Zetties mit bayerischen Lokalbahnwagen, wie sie ab Ende des 19. Jahrhunderts gebaut worden waren und perfekt zu den Lokalbahnlokomotiven (Urglaskasten, Serienglaskasten und Maffei-Motorlok) von Z-Modellbau passen. Vorgestellt wurden sie als bereits lieferbare Modelle von Heckl Kleinserien.



Überraschend stellte auch Heckl Kleinserien Neuheiten in Göppingen vor. Die Lokalbahnwagen bayerischen Ursprungs sind bereits lieferbar und erscheinen in verschiedenen Staats- und Reichsbahnausführungen. Auf dem Foto zu sehen sind die drei Versionen der K.Bay.Sts.B. (Art.-Nrn. 2/15 – 4/15). Foto: Heckl Kleinserien

Gezeigt wurden 3.-Klasse- und 2./3.-Klasse-Wagen der Bauarten BCL mit Blech- (Art.-Nr. 2/15; Epoche I) und Holzverkleidung (3/15; Ep. I), ein CL mit Blechverkleidung (5/15; Ep. II) sowie der CL mit Holzverkleidung in zwei Ausführungen (4/15; Ep. I & 6/15; Ep. II). Der feinen Ausführung und umfangreichen Ausstattung wollen wir mit einer ausführlichen Vorstellung in der November-Ausgabe gerecht werden.



Eine ruhige Minute nutzen: Chefredakteur Holger Späing lichtet den BVB-Zug in Sägethal zur Präsentation im Magazin ab. Foto: Götz Guddas

Einen völlig anderen Kundenkreis bedient Aurelius Maier (Design-Modellbahn).

Seine Kunstwerke aus Acrylglas, Schienen und einer Lichtinstallation sind für das moderne Wohnambiente gedacht und vermitteln völlig andere Reize als eine landschaftlich gestaltete Modellbahn. Über drei Ebenen hatte er eine Spur-Z-Bahn gebaut und in einem Koffer präsentiert.

Seine Objekte „Z Circle“ hatte er farblos und grau neu gebaut und in unterschiedlicher Form präsentiert. Das erste Modell ruhte auf einem handgefertigten Metallpodest und besaß eine Beleuchtung, das graue Objekt stand in einer ebenfalls neuen, flachen Vitrine.

Als einziger ideeller Aussteller in diesem Raum sorgte Götz Guddas mit seiner Vitrinenschauanlage für einen weiteren Besuchermagnet. Für die meisten unbemerkt absolvierte hier ein eher ungewöhnlicher Zug seine Premierenfahrt, dessen Ursprung auf die letzte Altenbeken-Veranstaltung zurückgeht. Götz Guddas löste damit sein Versprechen an einen Nachwuchsmodellbahner ein.

Der inzwischen siebenjährige Hendrik hatte seinerzeit den Edelweißzug fahren gesehen und seine blau-weißen Wagen mit Fußball in Verbindung gebracht. Daraus resultierte sein Wunsch, mit einem BVB-Zug einen Kontrapunkt setzen zu dürfen. Nach ihrer Vollendung durften die schwarz-gelben, mit Logos von Borussia Dortmund und diversen Spielerautogrammen versehenen Wagen nun ihre erste Fahrt auf der Anlage absolvieren.

Im Eingangsbereich der Werfthalle war Roland Kimmich mit diversen Railex-Modellen zu finden. Ihm zur Seite stand der frisch gebackene und stolze Großvater Graham Jones, der für den Z Club GB die Fahne hochhielt.

Seine neueste Anlage widmete sich den Motiven einer englischen Kleinstadt und stellte einen starken, wie auch angenehmen Kontrast zu den übrigen Exponaten dar. Doch hier erregten nicht nur die gezeigten Motive sondern auch die passenden Fahrzeuge für Aufmerksamkeit, da sie durchweg mittels Um- oder Eigenbau entstanden waren.

Auch wenn im Maßstab H0 gehalten, möchten wir an dieser Stelle den Dioramenwettbewerb nicht unterschlagen, den das Märklin-Magazin mit Unterstützung von Noch und Faller durchgeführt hat. Wie schon in den Vorjahren traten die Teilnehmer getrennt nach Erwachsenen und Jugendlichen an. Das bauliche Niveau war unabhängig vom Alter durchaus beachtlich.



Auch Graham Jones hatte eine neue Anlage mit nach Göppingen gebracht und führte dem interessierten Publikum im Eingangsbereich der Werfthalle englische Kleinstadtmotive vor.

Busch aus, die ihr reichhaltiges Angebot sowie Neuheiten dabei hatten, so dass für die Ausgestaltung der Anlagen auch künftig gesorgt ist. Noch führte zudem große Teile aus dem Lieferprogramm von

Auf unsere Leserschaft ist immer Verlass!

Bedingt durch einen Festplattendefekt bestand während der Arbeiten an dieser Ausgabe kurz vor dem geplanten Erscheinen kein Zugriff mehr auf den größten Teil unserer eigenen Fotos.

Nur ein kurzfristiger Aufruf an unsere Leser ermöglichte zeitnah noch eine Bebilderung dieses Artikels, wobei wir hier nicht mal alle erhaltenen Bilder einsetzen konnten.

Ein herzlicher Dank für diese schnelle Hilfe geht daher an:

- Sascha Braun
- Birgit Foken-Brock
- Harald Freudenreich
- Simone Garetti
- Götz Guddas
- Dieter Heckl
- Ralf Junius
- Gabriele Klingenhöfer
- Klaus Moser
- Raffaele Picollo
- Luciano Repetto
- Patrick Rohrmüller
- Andreas Schneider
- Jan Tappenbeck
- Rainer Tielke
- Sascha Waclawski
- Jens Wimmel

Die Motive zum Thema „Rund ums Gleis“ waren höchst unterschiedlich, entsprangen meist der Phantasie, doch wir fanden mit der Umsetzung einer Szene aus dem Bw Hagen-Eckesey aus der Dampflokzeit auch mindestens ein Werk, das vielen von historischen Aufnahmen bestens bekannt ist.

In der Werfthalle präsentiert haben sich natürlich auch die Zubehörhersteller im Rahmen der IMA. Am Stand von Auhagen werden die Zetties sicher wehmütig auf die feinen Spritzgussumsetzungen geschaut und bedauert haben, dass dieser Anbieter aus dem Erzgebirge kein Spur-Z-Programm führt.

Anders sieht das bei Noch, Faller und

Rokuhan vor. Zum Bedauern vieler Angereister wurden hier aber keine Muster der neu angekündigten Baureihe 181² gezeigt.

Dafür nutzte Märklin seine Heimmesse, um sein Neuheitenprogramm vorzuführen und mit den Kunden auch bezügliche Fragen, Anregungen und Problemen ins Gespräch zu kommen. Dafür bereit standen über den Stand verteilt Mitarbeiter des Produktmanagements, der Reparaturabteilung und natürlich des Märklin-Insider-Clubs. Als kleines Präsent gab es dort einen Fensterschwamm fürs Auto, auf dem das Katalogfoto der Baureihe 403/404 als Lufthansa-Airport-Express abgebildet war.

Vollgepackt mit den verschiedensten Schaustücken war der Westraum, in dem die Z-Freunde International e.V. Quartier bezogen hatten.

Trotz äußerst widriger Umstände ist es dem Ausstellungsbeauftragten Sylvester Schmidt in beeindruckender Weise gelungen, ein buntes und repräsentatives Programm aufzustellen.

Dazu wollen wir kurz einige Hintergründe nennen, die dies so erschwerten: Als Höhepunkt geplant war eigentlich der Auftritt der überarbeiteten und erweiterten Digital-Anlage Drachenstein/Drachenloch von Harald Hieber.

Kurz vor der Ausstellung sorgte hier jedoch ein defektes Steckernetzteil für einen Totalschaden an der Elektronik und Elektrik, was leider eine Absage zur Folge hatte.

Die Suche nach gutem und passendem Ersatz lief äußerst kurzfristig. Zudem hatten sich einige Aussteller bereits darauf eingerichtet, 2015 nicht dabei zu sein, darunter Rainer Tielke und Torsten Schubert.

Ihre Anmeldung zum Tag der offenen Tür war im letzten Jahr mit dem Hinweis zurückgewiesen worden, sie fest für die Märklintage 2015 vorgesehen zu haben.

Als aber vier Wochen vor der Ausstellung noch keine Antwort Märklins vorlag und dann plötzlich sogar eine Absage eintraf, schien die Sache klar. Ärger und Frust über dieses Vorgehen und die Kurzfristigkeit erscheinen uns verständlich. Gerettet wurde die Beteiligung durch Sylvester Schmidt von den ZFI, der trotzdem fest mit den beiden geplant hatte.



Bild oben:

Am Bw Hamburg-Altona rücken die Abrissbagger an. Nur noch eine kleinere Ausstellung am Wochenende 31.10./1.11.2015 ist in Wilhelmshaven (Turnhalle der Schule Vosslap) geplant. Foto: Rainer Tielke

Bild unten:

Die Streetkings hatten auf der Rockbühne ihren zweiten großen Auftritt nach der Intermodellbau im Frühjahr.



Die Vitrine bei Torsten Schubert war wieder gespickt mit interessanten Kleinserienneuheiten, darunter verschiedene Lackierungsangebote von SW-Modelle wie der Rail-Adventure-103 und Automodelle von MWB. Foto: Sascha Waclawski

Stammtischbrettchen hatte sich einiges einfallen lassen, um seine Idee winziger Module für Gaststättentische den Gästen nahe zu bringen.

Anders als noch vor zwei Jahren geschah dies in sehr kompakter und überzeugender Form, ohne beim Betreten des Raums den flüchtigen Eindruck leerer Tische zu erwecken.

Die Brettchen waren überlegt zu einem kleinen Oval zusammengestellt oder einzeln präsentiert. Funktionsweise und leichte Handhabung wurden so schnell deutlich.

Ein passender Fotohintergrund sorgte für ausreichende Tiefenwirkung. Thomas versäumte auch nicht, die Errungenschaften der digitalen Steuerung zu zeigen:

Über das Mobiltelefon gesteuert bewegte sich der von Heinz O. Schramm gebaute Wasserkran über den Tender einer Dampflok. Beeindruckt waren unwissende Besucher auch vom kernigen Betriebsgeräusch einiger Digitallokomotiven – wer sich in der Nenngröße Z nicht auskannte, hatte das bislang nicht für möglich gehalten.

So feierte das Betriebswerk Hamburg-Altona seinen wohl letzten Auftritt auf einer Messe, denn noch immer ist keine Lösung zum Einlagern dieses Kunstwerks gefunden, das nun einem Nachfolgeprojekt Platz machen muss, wie unsere Leser längst wissen. Symbolisch für die Abschiedsstimmung und das mögliche Schicksal war inzwischen ein Abrissbagger angerückt, der sich an einem der Gebäude an die Arbeit machte.

Torsten Schubert zeigte, wie nicht anders zu erwarten, seine Lötkünste, die immer wieder zu beeindruckenden Beleuchtungsszenen führen. Nachdem er auch attraktive Modelle für die H0-Fraktion geschaffen hat, bot er den Besuchern neben einer Kleinserienpräsentation in seiner Vitrine auch noch Gelegenheit, die diesjährigen Attraktionen der Intermodellbau Dortmund zu betrachten.

Gezeigt wurden die Rockbühne mit den Streetkings, die an das Jubiläum „200 Jahre preußische Provinz Westfalen“ erinnert sowie das von Dirk Kuhlmann gebaute Diorama mit der Dörpeder Wassermühle, die Archistories exklusiv für den 1zu220-Shop gefertigt hat.

Eine Musikveranstaltung unter freiem Himmel gab es auch bei Thomas Buchner zu sehen. Der Erfinder der



Auch auf der aus Stammtischbrettchen gebildeten Kleinanlage von Thomas Buchner gab es eine Bühne mit musikalischem Auftritt zu bestaunen. Dies war aber längst nicht die einzige Überraschung dieser Vorführung. Foto: Raffaele Picollo

Als besonders beeindruckend empfanden die nach Göppingen gereisten Gäste die US-Anlage „Red Spider Canyon“ aus Genua. Ihre Gleisanlagen sind mit einem eingleisigen Rundkurs, Schattenbahnhof und einigen Abstellgleisen bewusst sparsam gehalten. Die Faszination des Betrachters wecken auf ihr die großen und hohen Felsmassive aus rotem Gestein, die unverwechselbar nach Nordamerika gehören.



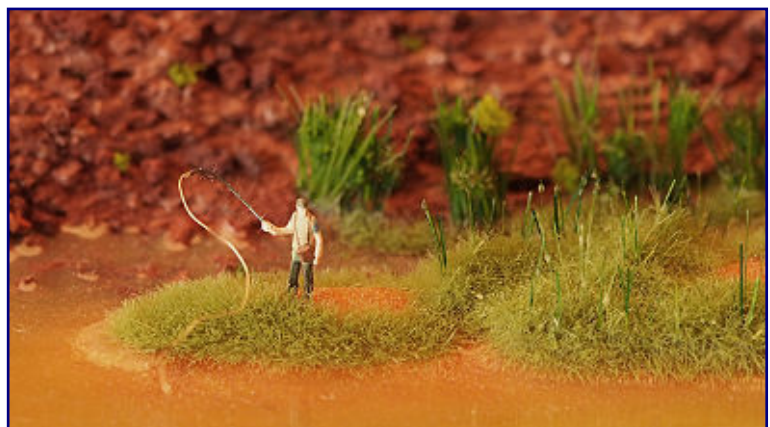
Beim ersten Anblick wirken die gewaltigen Felsmassive der Anlage „Red Spider Canyon“ geradezu erschlagend. Da genügt auch ein einfaches Gleisoval, um Eindruck beim Betrachter zu hinterlassen. Foto: Ralf Junius

Eine Mine sorgt hier für den Eisenbahnverkehr und bringt Leben in die Szenerie. Nachdem der Besucher anfänglich erschlagen wirkt, beginnt er schnell mit der Suche äußerst interessanter Details, darunter der seine Runden ziehende Adler oder ein Angler am Flusslauf im Randbereich der Anlage.

Der Märklin-Fan-Club Italia um Raffaele Piccolo hat hier – ohne konkrete Vorbildvorlage – eine Superlative geschaffen, die sich streng an amerikanischen Motiven der gewählten Region orientiert.

Die passende Geschichte gibt es übrigens gleich dazu, denn ein im Stile eines Wikipedia-Eintrags gestalteter Prospekt suggeriert dem Interessenten, dass es sich hier eben doch um eine tatsächlich existierende Landschaft handeln muss.

Dies fordert zum Grübeln und Nachdenken auf, so schnell wird diese Anlage also



Verliert sich das Auge des Betrachters erst einmal, lassen sich auch viele ansprechende Details wie dieser Angler entdecken. Foto: Patrick Rohrmüller

niemand vergessen. Und ganz bestimmt werden wir sie auch auf weiteren Ausstellungen wiedersehen können und dürfen – vielleicht schon in Altenbeken bei der Wiederauflage des Internationalen Spur-Z-Wochenendes 2016.



Diese Aufnahme zeigt zum Vergleich, wie unterschiedlich die Felsen bei einem Beleuchtungswechsel wirken. Durch unterschiedliche Lichtfarben werden hier verschiedene Tageszeiten simuliert. Auf der kleinen Fotoszene etwa in Bildmitte hat sicher Erbauer übrigens zusammen mit seiner Frau selbst wiedergegeben. Foto: Jens Wimmel

So zeigte sich auch Märklin-Geschäftsführer Florian Sieber beeindruckt und ließ sich länger als ursprünglich geplant durch das Spur-Z-Aufgebot führen. Gespannt lauschte er den Erläuterungen, aber auch den Sorgen der Modellbahner.



Die US-Szenen auf der gemeinsamen Modulanlage des Wiener Z-Stammtisches und von Markus Gaa wirken auch, wenn gerade mal keiner der endlos lang erscheinenden Güterzüge durchfährt. Foto: Jens Wimmel

Die US-Freunde des Wiener Spur-Z-Stammtisches führten zusammen mit Markus Gaa aus dem Schwarzwald - mit weiteren Gruppen vereint in den US Z Lines Europe - ihre ebenfalls digital betriebene, aus Modulen bestehende Anlage vor, die in dieser Zusammenstellung in Deutschland sonst

selten zu sehen ist. Unterwegs ist darauf das umfangreiche Fahrzeugmaterial von AZL, mit dem Märklin zur Pflege des eigenen US-Sortiments inzwischen auch kooperiert.

Kinder stehen besonders im Fokus von Ulrich Günther. Er zeigte seine Eckanlage mit Stadt und Bahnhof und hatte wieder Aufstiegspodeste aufgestellt, die auch den Kleinen einen guten Blick auf die vielen Züge erlauben, die hier zu sehen sind.



Diese Polizeiszene auf der neuen Trafofuchs-Anlage zeigt einen Querschnitt durchs eigene Kleinserienprogramm: beleuchtete Fahrzeugmodelle und individuell gestaltete Figuren. Foto: Patrick Rohrmüller

Premiere feierte eine neue Anlage von Trafofuchs, auf der Birgit und Volker Brock als ideale Aussteller viele Stücke aus ihrem reichhaltigen Programm verbaut haben. So bringen sie auf einer Fußgängerbrücke über die Bahntrasse des rechten Anlagenteils ihre Wertschätzung gegenüber Eisenbahn-Romantik-Moderator Hagen von Ortloff zum Ausdruck.

Nach vielen anderen Prominenten haben die „Trafofuchse“ ihn nun samt Kamerteam um Andreas Stirl im Maßstab 1:220 als Figuren umgesetzt und ihnen einen Platz auf der Vorführanlage eingeräumt, an dem die drei bestimmt auffallen werden.

Immer wieder gern gesehen ist die nach konkreten Vorbildern gestaltete Modulanlage von Gerhard Maurer. Sie zeigt längst historische Szenen der Schwespatgrube Clarashall oder des belebten Bahnhofs Baumholder, an dessen Ladestraße immer wieder neue Szenen auf die Betrachter warten. Mit ihrer liebevollen und konsequenten Gestaltung passt sie perfekt in die Modellbahnepoche III und lädt zum Träumen von vergangenen Zeiten ein.



Auch Hagen von Ortloff gehört samt Kamerteam nun zu denjenigen Prominenten, die von Trafofuchs als Figuren umgesetzt wurden. Foto: Birgit Foken-Brock

Nicht minder interessant ist die ebenfalls modular aufgebaute Anlage Wolnzach von Peter Friede. Außerhalb Bayerns war sie unseres Wissens zuvor noch nicht zu sehen. Nach ausführlicher Vorstellung im ZFI-Forum bestand so für viele erstmals Gelegenheit, den Bahnhof mit umliegenden Gewerbebetrieben, vor allem aber einer nicht alltäglich angeordneten Doppelschrankenanlage, persönlich in Augenschein zu nehmen.



Erstmals dabei war auch die Anlage „Wolnzach“ von Peter Friede. Einer ihrer Blickfänge ist der Bahnübergang mit vier Schrankenbäumen in ungewöhnlicher Anordnung.

An die Sammler hatten die Stammtischler aus Bayern gedacht, die in einer Vitrine vor allem, aber nicht ausschließlich Devotionalien und die bisherigen ZFI-Jahreswagen zeigten. Einen großen Noch-Anlagenkoffer gab es hier auch zu bewundern.

Unbestrittene Höhepunkte dieses Abschnitts waren aber die von Sascha Braun (Z-Customizer) gestalteten Modelle. Beliebte Gestaltungsvarianten auf Märklin-Basis waren hier ebenso zu finden wie Alterungen. Überraschend als Neuheit vorgestellt wurden Handmuster eines zweiachsigen, grünen Durchgangswagens 3. Klasse CLi und des dazu passenden Pack- und Postwagens PwPostLi Bay in Rot oder Grün – beide in Ausführung der K.Bay.Sts.B.



Bei ZCustomizer erscheinen bayerische Lokalbahnwagen in einer Zweierpackung. Diese enthält auch einen kombinierten Pack- und Postwagen (rechts im Bild).
Foto: Sascha Braun

Diese Metallmodelle sind als Zweierpackung voraussichtlich ab Januar 2016 verfügbar. Da die Wagen bis etwa 1940 einsetzbar sind, können sie auf Wunsch auch in DRG-Farben erworben werden. Auch sie vervollständigen die Glaskasten-Modelle von Z-Modellbau, haben aber andere Vorbilder als diejenigen von Heckl.

In die Konstruktion eingeflossen sei viel vom technischen Wissen Harald

Freudenreichs (FR Freudenreich Feinwerktechnik), mit dem hier eine enge Abstimmung stattfand, berichtete uns Sascha Braun. Das sorgt für einen zusätzlichen Vertrauensvorschuss.

Bis hierher aufgehoben haben wir uns die vielleicht einmaligen Zubehörteile von Heinz O. Schramm, der unter der Marke HOS Modellbau seit einiger Zeit aktiv ist. Leider besitzt er keine Internetseiten, die Redaktion stellt aber jederzeit gern einen persönlichen Kontakt her.

Auf sein Konto gehen ein beweglicher und funktionsfähiger Wasserkran, mit dem eine geeignete Flüssigkeit in den (präparierten) Wasserbehälter eines Spur-Z-Tenders gefüllt werden kann. Mit einem derart außergewöhnlichen Schaustück war er ständig von Besuchern umlagert, denen er geduldig Fragen beantwortete.

In freien Minuten arbeitete er beharrlich an maßstäblich umgesetzten Hemmschuhen samt Halter, mit denen er einen Weltrekordversuch vorbereitet: In Altenbeken möchte er sie im April 2016 funktionsfähig vorführen und damit einen weiteren Weltrekord für die Spurweite Z sichern.



Schön war es bei Märklin. Umso größer wird die Vorfreude auf die nächste Auflage der Spur-Z-Convention Süd-Deutschland! Foto: Andreas Schneider

Drücken wir ihm die Daumen, dass seine weiteren Vorbereitungen und Versuche erfolgreich sind und wir beim weltweit größten Spur-Z-Treffen gemeinsam Zeugen einer außergewöhnlichen Meisterleistung werden dürfen. Verdient haben er und alle Zetties dies, nachdem in einer großen Gemeinschaftsleistung das Bild unserer kleinen Spurweite binnen rund zehn Jahren gehörig gewandelt werden konnte.

Ausstellerauswahl für die Spurweite Z:

- <http://www.aspenmodel.de>
- <http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>
- <http://www.busch-model.com>
- <http://www.design-modellbahn.de>
- <http://www.faller.de>
- <http://www.fr-model.de>
- <http://www.heckkleinserien.de>
- <http://www.klingenhoefer.com>
- <http://www.marklinfan.net>
- <http://www.maerklin.de>
- <http://www.modscholz.de>
- <http://www.mo-miniatur.de>
- <http://www.mwb-spur-z.de>
- <http://www.noch.de>
- <http://www.ratimo-z.de>
- <http://www.rolfs-laedchen.de>
- <http://www.trafofuchs.de>
- <http://www.uszlines.de>
- <http://www.spurzladegut.de>
- <http://www.sw-modelle.de>
- <http://www.wiener-z-stammtisch.at>
- <http://www.zcustomizer.de>
- <http://www.z-freunde-international.de>
- <http://www.z-lights.de>
- <http://www.z-stammtisch-bayern.de>

Faszination Modellbau

**Internationale Messe für
Modellbahnen und Modellbau**

30. Okt. - 1. Nov. 2015

MESSE FRIEDRICHSHAFEN



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

Die „All-in-One“-Messe für den Modellbauer. Das Geheimnis ihres Erfolgs liegt in ihrer Vielfältigkeit • alle Modellbausparten • Indoor-Flugschau • Outdoor-Flugschau „Stars des Jahres“ • RC-Car-Stuntshow • German Open RC-Car Masters • Truckparcours • Militärparcours • 400m² Schiffmodellbaubecken • Modellbahn-Anlagen aller Spurweiten • beste Einkaufsmöglichkeiten • vom Marktführer über den Kleinserienhersteller bis zum gut sortierten Fachhändler zeigen über 400 Aussteller das Leistungsspektrum der Modellbau-Branche.

www.faszination-modellbau.de



Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Leserfragen zur Wartung und Superung:

Ich bin vor kurzem auf Ihre Zeitschrift aufmerksam geworden, und lese sie seitdem mit großem Interesse. Machen Sie weiter so! Ich habe zwei Fragen:

1. (...) Ich besitze eine alte rot-beige BR 103 (...), die ich zerlegt und deren Drehgestelle ich anschließend gesäubert (...) habe. Die Lok läuft besser, aber noch nicht zufriedenstellend. Unter voller Trafospannung rennt die Lok, aber wenn diese geringer wird, ruckelt sie. Es liegt nicht an den Gleisen und Rädern.



Die Ausschnittsvergrößerung zeigt es: Die mittlere Achse steht minimal höher als die beiden äußeren und berührt das Gleis nicht. Nach dem Zerlegen des Fahrwerks für Reinigungs- und Wartungszwecke ist deshalb die richtige Einbaureihenfolge aller Drehgestellbestandteile entscheidend.

Die Pole des Motors und die Bürsten sehen fast schwarz aus. Kann man den Motor (ohne Sorge) in ein Ultraschallbad legen?

2. Ich würde gern bei Dampfloks das Triebwerk supern, d.h. mit Graphit aus einer alten Waschmaschinenbürste „altern“. Geht das?

Über Ihre Antworten würde ich mich sehr freuen. Vielen Dank.

Hartmut Schnittjer, per E-Mail

Antwort der Redaktion:

Zur Frage 1 haben wir unseren Leser in einer persönlichen Antwort auf die korrekte Einbau-reihenfolge von Rädern und Zahnrädern hingewiesen. Bei allen älteren Märklin-Modellen ist in dreiachsigen Drehgestellen die jeweils mittlere Achse angetrieben und im Drehgestellrahmen etwas höher gelagert als die äußeren beiden. Dass sie keinen Schienenkontakt mit der Lauffläche hat, ist nur in der Seitenansicht auf Gleichhöhe zu erkennen.

Nach einem Zerlegen des Drehgestells lässt sich dies nur wiederherstellen, wenn alle Teile in einer festen Reihenfolge wieder zusammengesetzt werden. Diese Besonderheit soll in einem der nächsten Beiträge unserer Fortsetzungsreihe „Wartung & Pflege“ behandelt werden.

Zur Frage 2 haben wir von dieser Alterungstechnik abgeraten. Graphit dürfte sich kaum im Triebwerksbereich so dauerhaft fixieren lassen, dass Kurzschlüsse ausgeschlossen sind. Der Markt gibt ausreichend Farben und Brüniermittel her, um hier zu besseren und zugleich sicheren Ergebnissen zu gelangen.

Gute Bilder sind immer gefragt:

Darf ich Dir nochmals diese Bilder ans Herz legen? Vielleicht hast Du ja noch ein wenig Platz in der Oktober-Ausgabe? Alle Bilder sind von Dirk.

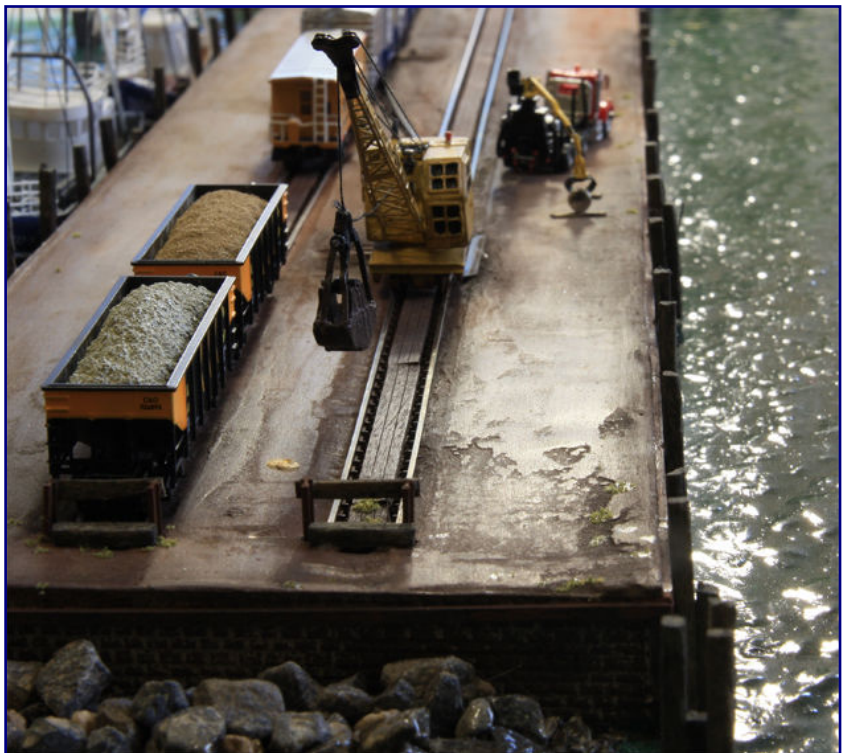
Ein Bild aus der C&O-Serie, geschossen auf dem Chesapeake Bay, Deal-Island-Layout ist zur Zeit in den USA der Renner, nachdem ein AZL-Händler damit Promotion gemacht hat! Der Händler alleine hat 1200 Follower auf Facebook! Diese Die-selloks in Nahaufnahme lassen jedem Z-Spur Freund das Herz höher schlagen, nicht nur in den USA. Mehr Bilder finden sich auch noch im Blog von AZL.

Dr. Sven Rohmann, per E-Mail

Initiative für ein FR-Wunschmodell:

An dieser Stelle möchten wir einen Aufruf veröffentlichen, der ÖBB-Freunden helfen soll, sich einen Traum zu erfüllen. Es geht um die Rh 1043 in der sehr ansprechenden Valousek-Gestaltung. Zu realisierende Betriebsnummern wäre die 1043 010-6. Diese nennen wir, damit Interessenten sich über eine eigene Internet-Bildersuche über das Vorbild informieren können. Mangels Bildrechten können wir an dieser Stelle keine Abbildung dieser Lok zeigen.

Die Wahl zugunsten der Betriebsnummer fiel nicht zufällig, denn das Vorbild war 1987 die erste ÖBB-Lok überhaupt, die in diesem Farbschema lackiert wurde. Und sie blieb auch bis Ende 2001 vor Güter- und Personenzügen im Plandienst, war sogar aktiv eingebunden, als mit einer Lokparade der letzte



„Die blaue Stunde“ sind diese beiden Aufnahmen vom Chesapeake Bay auf der Deal-Island-Anlage betitelt. Sie sollen Lust auf US-Motive wecken, nachdem ein Lokfoto aus dieser Serie zu einem großen Erfolg in den USA wurde. Beide Fotos: Dirk Kuhlmann

Vorhang für diese Triebfahrzeugreihe fiel. Damit kommt ihr auch die Ehre zu, diese Lackierung am längsten getragen zu haben.



Als 1043 010-6 der ÖBB am 17. Oktober 1997 abgelichtet wurde, trug sie die Valousssek-Lackierung bereits zehn Jahre. In dieser Gestaltung soll sie als Spur-Z-Modell umgesetzt werden, so der Wunsch einer privaten Initiative. Der Bildautor hat sich mit dieser Reihe übrigens im noch lieferbaren Sonderheft Kiruba Classic 1/2013 (siehe <http://www.kiruba.de>) auseinandergesetzt. Foto: Mag. Markus Inderst

FR Freudenreich Feinwerktechnik hat sich bereit erklärt, dieses Modell zu produzieren, sofern mindestens 30 Bestellungen dafür zusammenkommen. Diese können unter [FR.model\(at\)t-online.de](mailto:FR.model(at)t-online.de) direkt an den Hersteller gerichtet werden oder auch beim 1zu220-Shop (<http://www.1zu220-shop.-de>) platziert werden, der diese Initiative ebenfalls unterstützt. Verbindlich werden Bestellungen nur dann, wenn die Mindeststückzahl erreicht wird.

Harald Freudenreich hat dazu folgende Modalitäten genannt: Der Vorbestellschluss endet am 30. April 2016, dann wird über die Produktion entschieden. Ausgeliefert würden die Modelle dann auf jeden Fall noch im gleichen Jahr.

Der Vorlauf ist erforderlich, weil für diesen Fahrzeugtyp eine eigens modifizierte Version des Motors Maxon RE8 zum Einsatz kommt. Wegen des noch langen Vorlaufs stehen damit auch die Zulieferteilepreise noch nicht endgültig fest, denn Preissteigerungen in der Zwischenzeit können nicht ausgeschlossen werden. Zu rechnen ist allerdings mit einem Preis, der knapp oberhalb von 500,00 EUR liegt.

Micro-Welten in der Spurweite Z:

Thomas Heuser ist unter dem Namen Micro-Welten (<http://www.microwelten.de>) ein neuer Kleinserienhersteller für die Nenngröße Z. Nachdem er mit der Produktion von Laserschnittmodellen bereits in anderen Maßstäben Erfahrungen sammeln durfte, hat er nun auch die kleine Spur für sich entdeckt. Bereits drei Gebäudemodelle im Maßstab 1:220 befinden sich in seinem Programm – weitere sollen folgen.

Neu ist aktuell der kleine Gastgarten mit Pergola (Art.-Nr. Z 32-23) als feiner Umrandung. Dessen Bodenplatte zeigt eine Steinbodenstruktur. In der Mitte der Platte ist eine Baumscheibe zu finden.

Zu dessen Ausstattung bietet sich der Gartentisch mit vier Stühlen (Z 31-26) aus 0,4 mm starkem Sperrholz oder auch mit zwei Bänken (Z 31-27) an. In Spur Z erhältlich ist aber auch ein runder Tisch mit sechs Stühlen (Z 31-28).

Die zuvor genannten, bereits erhältlichen Gebäude sind eine Almhütte, ein Stadthaus und ein Genossenschaftshaus.



Zu den bereits lieferbaren Gebäuden im Maßstab 1:220 gehört diese Almhütte. Foto: Micro-Welten

Eine gute Idee von Märklin:

Mit den Herbstneuheiten 2015 hat Märklin einen neuen Weg vorgestellt, dem Kunden Produktinformationen zu übermitteln und auf Modelle neugierig zu machen. Zum bereits bekannten Weg einer URL-Adresse und QR-Codes treten nun auch sogenannte Augmented-Reality-Anwendungen (AR).

Dahinter verbergen sich kurze Internetfilme oder auch 3D-Animationen, die von einem Mobiltelefon oder Tablet-Computer abgespielt werden, sobald die betreffende Katalogseite mittels Bilderkennung identifiziert wurde. Dafür ist ein Kleinprogramm namens Märklin-AR-App erforderlich, das für Apple- und Android-Geräte kostenlos erhältlich ist.

Zunächst sind nur einige H0-Produkte auf diese Weise animiert worden. Wir haben diese Funktionen jedoch ausprobiert und können uns sehr gut vorstellen, dass künftig auch für Spur-Z-Produkte weitere und teilweise völlig neue Informationen angeboten werden.

Schweizer Waggonpackung exklusiv bei ZettZeit:

Die Beschaffung gedeckter Güterwagen der Gattung K3 durch die SBB begann 1913. In vielen Baulosen wurden nach und nach schließlich rund 4.400 Exemplare in Dienst gestellt, womit diesem Typ eine ähnliche Bedeutung zukam wie in Deutschland dem „Oppeln“.

Während des Beschaffungszeitraums sowie in ihrer langen Betriebszeit erfuhren die Wagen aber auch zahlreiche Bauartänderungen und Modifikationen – das macht diese Wagengattung im Modell noch interessanter.

Einige K3 wurden mit einem auf 6,00 m verlängerten Achsstand und Sprengwerk für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h zugelassen. Diese als K3d bezeichneten Eilgutwagen ließen sich dann auch in Reisezügen mitführen.

Exklusiv für ZettZeit (<http://www.zettzeit.ch>) hat FR Freudenreich Feinwerktechnik nun eine auf 30 Stück begrenzte Wagendoppelpackung (Art.-Nr. ZZ02015) produziert, die dieser Bauart ein würdiges Denkmal setzt und das Angebot der Spur Z sinnvoll ergänzt. Sie enthält je einen braunen K3 und einen grünen Eilgutwagen K3d in Ausführung der Epoche III mit leichten Verwitterungen.

Vorbildgerecht besitzen sie unterschiedliche Fahrwerke. Die in Handarbeit hergestellten Modelle besitzen einen Wagenkasten aus Kunststoff-Spritzguss, während das Chassis aus gelötetem Neusilber

gefertigt wird. Freistehende Griffstangen und fein detaillierte Bremserbühnen mit Bremserhäusern vervollständigen die Modelle.



Die beiden gedeckten Güterwagen aus der aktuellen ZettZeit-Zusammenstellung (Art.-Nr. ZZ02015) unterscheiden sich nicht nur in der Farbe. Exklusiv produziert werden sie von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Foto: Zettzeit, Jens Wimmel

Die Anschriften sind mehrfarbig im Tampondruckverfahren aufgebracht. Dazu kommen größenrichtige Puffer als Messingdrehteile, brünierte Radsätze und Märklin-kompatible Kupplungen.

Ein Blick auf Walthers-Produkte bei Faller:

Im Vertrieb von Faller befinden sich auch Bausätze des US-Versandanbieters Walthers. Zetties ist dieser Anbieter vielleicht bekannt, da er vor Jahren für die Spur N ein Stahlwerk angeboten hatte, das sich wegen der großen Bandbreite vergleichbarer Anlagen beim Vorbild auch für die Baugröße Z adaptieren ließ.

Wir erinnern nur an das einstige Märklin-Schwerpunktthema „Vom Erz zum Stahl“, bei dem viele Zetties sich auch im US-Markt umgesehen hatten – spätestens bei der Suche nach einer passenden Konverterhalle.

Wer auf der Suche nach ausgefallenen Ideen ist und nicht davor zurückschreckt, einen Bausatz nach seinen Wünschen an die Anforderungen der Nenngröße Z anzupassen, dem kommt das aktualisierte Programm bei Faller (<http://www.faller.de>) jetzt vielleicht gelegen.

Neues Märklin-Museum mit Erlebnischarakter:

Märklin nutzte die Mitte September am Firmenstandort Göppingen stattfindende Messe für eine Ankündigung im Vorfeld, die einer Überraschung gleichkam. Zusammen mit der Kreissparkasse Göppingen und der Stadt verkündete der traditionsreiche Modellbahnhersteller sein Vorhaben eines neuen Firmenmuseums.

Damit soll die legendäre Turmzimmersammlung dauerhaft gesichert werden und das Werksmuseum zugleich seinen provisorischen Charakter verlieren. „Kaum ein anderes Spielwarenunternehmen kann auf eine so lange Geschichte zurückblicken wie Märklin“, sagte der geschäftsführende Gesellschafter Florian Sieber.

Märklin strebte an, die Sammlung möglichst für immer an Göppingen zu binden. Die eingelagerten Musterteile stellen heute einen wahren Schatz dar, meinte denn auch die Denkmalschutzbehörde. Der nun vorgestellten Lösung ging eine zweijährige Planungsphase voraus.

Den Kern dieser Zukunftslösung bildet eine von der Sparkasse gegründete Märklin-Stiftung, an die Märklin seine Turmzimmersammlung veräußert. Im Gegenzug verpflichtet sich der Modellbahnhersteller zur vollständigen Investition der Erlöse in ein neues Museum am Standort des Werkes in der Stuttgarter Straße.



Sie stellten die Pläne für die Märklin-Stiftung und das künftige Märklin-Museum gemeinsam vor (v.l.n.r.): Dr. Hariold Teufel (Kreissparkasse Göppingen), Florian Sieber (Märklin), Guido Till (Oberbürgermeister Göppingen) und Edgar Wolf (Landrat Göppingen). Foto: Märklin

Um die logistische Herausforderung meistern zu können, erwarb Märklin bereits im Juli 2015 das Nachbargrundstück. Damit sollen An- und Abfahrt sowie der Parkplatzbedarf gesichert werden. Weitere Räumlichkeiten seien dadurch vorhanden, um alle Ideen verwirklichen zu können, hieß es weiter.



Foto: Weinert Modellbau

Die Turmzimmersammlung wird von der Stiftung als Dauerleihgabe bereitgestellt, wofür Märklin einen Teil der Erlöse an sie abzuführen hat. Damit dürfte dann aber auch klar sein, dass die Zeiten eines freien Eintritts bald vorbei sein werden. Dafür erwartet die Besucher dann aber auch in Göppingen eine große Erlebniswelt mit imposanter Modellbahnanlage, so das Versprechen.

Kinder und Erwachsene aus aller Welt sollen gleichermaßen angesprochen und begeistert werden. Deshalb übernimmt die Sparkasse die Verantwortung für Stiftung und dauerhaftes Bewahren der Sammlung am Standort Göppingen und sieht dies als ihren Beitrag zur Wirtschaftsförderung.

Oberbürgermeister Guido Till und der dreißigjährige Florian Sieber ziehen ein gemeinsames Fazit: „Mit dem neuen Märklin-Museum bietet sich die einmalige Chance, einen echten Besuchermagneten für die Region Göppingen zu schaffen.“

Neuheitenauslieferungen bei Weinert-Modellbau:

Weinert hat zwei der angekündigten Neuheiten für die Spurweite Z ausgeliefert. Verfügbar sind nun das Schürhakengestell (Art.-Nr. 6879) und die Bahnhofslampe (6881), auf die einige Zetties schon lange gewartet hatten. Der Anbieter aus Weihe-Dreye ist unter <http://www.weinert-modellbau.de> erreichbar.

Lieferfähiges bei Küpper nach den Märklintagen:

Spur Z Ladegut Josephine Küpper (<http://www.spurzladegut.de>) hat in einer Benachrichtigung auch auf verfügbare Produkte nach den Märklintagen hingewiesen. Besonders nachgefragt seien die Baumstammladungen mit Hochbordwänden für die Bauart Eaos von Märklin gewesen.

Verfügbar ist dieses Ladegut mit Hochborden in den Farben braun (DB), grau, pink (beides SBB) und rot (DB Cargo). Die Grundartikelnummer lautet jeweils Z-181, ergänzt um die gewünschte Farbe.

AZL mit Namenszug und weiteren Neuheiten:

AZL (<http://www.americanzline.com>) wendet sich im Oktober den großen Namenszügen der USA zu, und die noch recht neue EMD F3 als A- und B-Einheit im Doppelpack (Art.-Nrn. 62918-1 / -2) scheint dafür bestens geeignet. Die Lok mit hohen Ventilationsöffnungen im Dach und Kükendrahtverkleidungen über den Frischluftzuführungen der Seiten trägt nun das Farbleid der Northern Pacific.



Farblich äußerst attraktiv wirkt der von einer EMD-F3-Doppereinheit gezogene „North Coast Limited“ der Northern Pacific, den AZL als Zugpackung für seine Kunden zusammengestellt hat. Foto: AZL / Ztrack

Passende Reisezugwagen für den „North Coast Limited“ werden als exklusive Zusammenstellung mit acht Wagen (70033) angeboten, die mit diesen Anschriften einzeln nicht erhältlich sind. Einzelwagen mit abweichenden Anschriften, aber gleicher Lackierung, sind ebenfalls erhältlich (71233-1 bis 71933-2), wobei je nach Wagentyp unterschiedlich viele Versionen zur Auswahl stehen.

Mit gelber Lackierung sicher auffallen werden die geschlossenen PS2-CD-Schüttgutwagen der CSX für die Seaboard Coast Line. Zur Auswahl stehen eine Viererpackung (90936-1) und zwei Einzelwagen (91936-1 / -2). Gleiche Zusammenstellungen gibt es auch bei den grauen ACF-Schüttgutwagen der Monon (913906-1 & 903906-1 / -2) und den Maissirup-Kesselwagen mit kleinem Blätterlogo der ADM und Reflektorstreifen (903801-1 & 913801-1 / -2).

Von den NSC-Stahlrollenwagen in roter Farbgebung „CAGY – ServerCorr“ gibt es neben der Viererpackung (913408-1) nur einen Einzelwagen (903408-1). Die Beth-Gon-Kohletransportwagen der Wisconsin Electric werden jedoch nur als Viererpackungen (90115-1 / -2) angeboten.



Die dieselelektrische Lokomotive EMD E8A wird in diesem Monat in der grau-grünen der Southern (62607-1 bis -4) ausgeliefert, für die gleich vier Betriebsnummern vorgesehen sind.

Die EMD E8A bietet AZL im Oktober in den Farben der Southern an. Gleich vier Betriebsnummern stehen zur Auswahl. Foto: AZL / Ztrack

Neu im Regal der Märklin-Händler:

Das Jahr neigt sich langsam dem Ende zu und mit schnellen Schritten naht das Weihnachtsgeschäft. Die Auslieferung vieler Märklin-Neuheiten für die Spur Z steht noch aus, doch es ist davon auszugehen, dass es bald Schlag auf Schlag gehen wird.

Trotzdem können wir für diesen Monat bislang nur die Verfügbarkeit der Güterwagenpackung „Schiffsausrüstung 2“ (Art.-Nr. 86582) melden. Wie bereits das erste Themenprodukt „Tor zur Welt“ besteht es aus drei verschiedenen Güterwagen. Der Schwerlastwagen SSym 46 befördert eine schwere Schiffsschraube samt für den Transport in Holz verkleideter Welle, die in einem Ladegestell Platz nimmt.



Auch die zweite Güterwagenpackung „Schiffsausrüstung“ (Art.-Nr. 86582) ist jetzt im Handel. Der Kühlwagen vermochte uns leider nicht vollends zu überzeugen.

Zur Seite stehen diesem Sechssachsiger ein gedeckter Güterwagen GI 11 der DB, ex Bauart Dresden, ohne Bremserbühne und ein dem G 10 ähnlicher Wärmeschutzwagen der Münchener Brauerei Hackerbräu.

Gibt es an den ersten Modellen nichts auszusetzen, vermag uns der Kühlwagen leider nicht vollends zu überzeugen. Sein Äußeres erweckt den Eindruck einer unlackierten Kunststoffoberfläche, auf welche direkt die Drucke aufgebracht wurden. Jedenfalls verbleibt ein unrealistisch wirkender Plastikglanz auf dem Aufbau, den wir als störend empfunden haben.

Einen rundum guten Eindruck macht die nun endlich in ersten Exemplaren ausgelieferte Gt 2 x 4/4 der Gruppenverwaltung Bayern bei der Deutschen Reichsbahn. Die überarbeitete Lok trägt den grünen Lack der K.Bay.Sts.B., hat wie das im letzten Jahr ausgelieferte Modell die störende Aufstiegsleiter am Führerstand eingebüßt und besitzt nun eine warmweiße LED-Beleuchtung, Bremsimulationen und eine vollständige Detailsteuerung.

Den Insider-Jahreswagen 2015 (80325) haben wir bereits am Anfang dieser Ausgabe ausführlich vorgestellt.

Faszination Modellbau im Dreiländereck:

Vom 30. Oktober bis 1. November 2015 findet in Friedrichshafen die 14. Auflage der Faszination Modellbau statt. Geöffnet ist die Ausstellung täglich von 9:00 bis 18:00 Uhr, nur am Sonntag schließt sie bereits um 17:00 Uhr.

Ein Höhepunkt für den Modellbahnbereich ist sicher das 15-jährige Jubiläum des vom BDEF angebotenen „Junior College Europa“ – eine Idee, die zur Nachwuchsgewinnung ursprünglich aus den Vereinigten Staaten kam.

Angehende Modellbahner ab dem Grundschulalter durchlaufen bei diesem kostenlosen Angebot verschiedene Baustationen, in denen sie sich unter erfahrener Anleitung verschiedene Schlüsselqualifikationen aneignen und Schritt für Schritt ein kleines Diorama erstellen. Dieses darf anschließend natürlich mit nach Hause genommen werden.



Nicht nur Modellbahnthemen bestimmen die Faszination Modellbau in Friedrichshafen. Foto: Messe Sinsheim

Mit Blick auf den nahenden Kinostart der Episode VII dürfen sich auch Freunde der Kinoreihe „Krieg der Sterne“ freuen: Erstmals stellen Modellbauer auf der Messe vor, wie der Filmdruide R2D2 aus verschiedenen Materialien nachgebaut wird.

Einen Schwerpunkt bilden dabei der 3D-Druck und das Abformen von Teilen sowie die individuelle Alterung. Damit ist dieses Angebot sicher auch für Modellbahnfreunde nicht uninteressant. Fotomöglichkeiten mit dem kleinen Roboter sichern eine persönliche Erinnerung.

Schaustücken liegen uns jedoch keine Informationen vor. Als Reaktion auf eine erste Presseinformation der Messe dementierten die Z-Freunde International e.V. eine Zusammenarbeit und Beteiligung. Grund für ihre Absage seien Differenzen bezüglich der zugesagten und geleisteten Erstattung von Messekosten in der jüngeren Vergangenheit.

Für die Spurweite Z wurde dem Z-Club International um Roland Kimmich die Verantwortung übertragen. Zu den geplanten

Internationaler Tag der Modellbahn startet bald:

Fernsehmoderator Hagen von Ortloff hatte es im Rahmen einer MOBA-Veranstaltung in Dortmund angeregt und gleich begeisterte Unterstützung erfahren. Dem wollen auch wir uns gern anschließen: Es gilt einen Internationalen Tag der Modellbahn zu etablieren.

Seit Jahren erinnern wir gemeinsam mit unserem US-Partnermagazin **ZTrack** an den Internationalen Tag der Spurweite Z, mit dem wir unserer Spurweite mehr Aufmerksamkeit und Zulauf verschaffen wollen. Aufgrund des geringen Marktanteils unserer Baugröße ist dies natürlich nur sehr schwierig zu vermarkten.

Anders könnte dies beim Internationalen Tag der Modellbahn werden. Auf Vorschlag des Ideengebers wurde dafür jährlich wiederkehrend der 2. Dezember auserkoren. Unterstützt wird das Vorhaben von den Verbänden MOROP, BDEF und MOBA sowie mehreren Modellbahnherstellern.

Bewusst wurde dieser „Feiertag“ der Modellbahnfreunde in die verkaufstarke Vorweihnachtszeit gelegt. Vielleicht lässt sich durch eine gezielte Rückbesinnung und gezielte Ausgestaltung dieses Tags ja langsam auch wieder erreichen, dass sich Kinder ihre Nasen an Schaufensterscheiben plattdrücken können, um Züge in schöner Landschaft auf einem Oval fahren zu sehen.

Trainini Fotokalender 2016 bald erhältlich:

Das Jahr neigt sich langsam, aber unaufhörlich dem Ende zu. Damit ist nun auch die Zeit für den neuen **Trainini Fotokalender 2016** gekommen. Die Freunde dieses bunten Jahresbegleiters, der jeden Monat mit einem passenden Spur-Z-Motiv versüßt, haben sich nur noch kurze Zeit zu gedulden:

Bis Mitte November steht der beliebte Kalender zum Selbstaussdruck in neuer Auflage zum Herunterladen und Ausdrucken bereit. Möglich ist das ohne Qualitätsverlust wieder bis zum Format DIN A3. Und auch eine englische Version mit den US-Feiertagen ist wieder vorgesehen

Als kleinen Vorgeschmack zeigen wir heute schon das Titelbild des neuen **Trainini Fotokalenders 2016**. Allen Zetties, die wieder spannende Aufnahmen beigesteuert haben, sagen wir an dieser Stelle unseren herzlichen Dank und verbinden dies mit der Hoffnung, auch im nächsten Jahr wieder tatkräftig unterstützt zu werden.

Trainini Fotokalender 2016

Praxismagazin für Spurweite Z



Das Titelbild für den neuen Fotokalender stammt dieses Jahr von Axel Schmidt.

Auhagen-Dioramen-Versteigerung für einen guten Zweck:

Da dürften die Teilnehmer eines zweitägigen Auhagen-Seminars im Mai 2015 in Marienberg nicht schlecht gestaunt haben, als der bekannte Fernsehmoderator Hagen von Ortloff ebenfalls an dieser Veranstaltung teilnahm.

Nach Abschluss der Arbeiten stellte er sein Werkstück für einen guten Zweck bereit und lieferte die Idee für eine Versteigerungsaktion. Der Erlös sollte nach Rücksprache mit der Stadt Marienberg mit der Kinderwelt Erzgebirge e.V. einem gemeinnützigen Zweck zu Gute kommen.

Am 5. und 6. September 2015 während der Tage der offenen Tür bei Auhagen war es dann soweit und gleich mehrere Dioramen fanden den Weg in die angedachte Versteigerung, nachdem Auhagen selbst fünf weitere Exemplare beigesteuert hatte.

Den Gesamterlös in Höhe von 577,00 EUR hat Auhagen verdoppelt, womit sich die Kinderwelt Marienberg e.V. am 14. Oktober 2015 über einen Scheck in Höhe von 1.550,00 EUR freuen konnte.

Herpa-Neuheiten für Januar und Februar 2016:

In den nun bekanntgegebenen Herpa-Wings-Neuheiten des Maßstabs 1:200 haben wir wieder einige Modelle gefunden, die auch für Zetties anlagentauglich sein könnten:

Air France Cityjet Avro RJ85 – EI-RJH „Inishturk“ (Art.-Nr. 557627),
Slovak Air Force Antonov AN-24B – 5605 (557443),
TAP Air Portugal Douglas DC-3 – CS-TDA (557603),
NVA – Luftstreitkräfte/Luftverteidigung (LSK/LV) Mil Mi-8T – 394 (557658),
Royal Air Force Airbus A400M Atlas – No LXX Squadron, RAF Brize Norton – ZM400 (557641),
Thomas Cook (UK) Airbus A321 – G-TCDC (557634) und
KLM Cityhopper Embraer E190 – PH-EXD (557580).

Bei den einfacher gestalteten Snapfit-Modellen mit eingezogenem Fahrwerk halten wir folgende Modelle für erwähnenswert:

Condor Boeing 767-300 new colors – D-ABUA (610865),

Vueling Airbus A320 – EC-LUO (610889),
Norwegian Air Shuttle Boeing 787-8 Dreamliner “Thor
Heyerdahl” – EI-LNB (610216-001) und
den an die Airberlin-Gestaltung angelehnten Airdüs-
seldorf Airbus A321 (610919).



Airbus A321 „Airdüsseldorf“ (Art.-Nr. 610919). Foto: Herpa

Neue Heckl-Kleinserien-Seiten im Netz:

Etwas früher als zunächst erwartet, gingen in der zweiten Oktober-Hälfte auch die neuen Seiten von Heckl Kleinserien (<http://www.hecklkleinserien.de>) ins Netz. Noch sind nicht alle Produkte eingepflegt, doch dies soll innerhalb der nächsten Wochen sukzessive nachgeholt werden.

Struktur und Gestaltung der Seiten gefielen uns auf Anhieb, weil Kunden sich leicht zurechtfinden. Bereits eingestellt sind die aktuellen und schon lieferbaren Neuheiten, die wir im Rahmen des Berichts von den Märklintagen vorgestellt haben.

Weitere Neuheiten bei C-M-K:

Nur einen Monat nach den Märklintagen hat Creativ-Modellbau Klingenhöfer (<http://www.klingenhoef.com>) weitere Neuheiten vorgestellt. Die Kamelkarawane (Art.-Nr. TD02), bestehend aus drei Tieren und einem Pfleger, gehört in die Zirkuserie und ergänzt die im Göppingen-Bericht vorgestellten Zelte.



Die Kamelkarawane von C-M-K ist thematisch perfekt auf die Zirkuserie ausgelegt, zu der viele eigene Tierfigurengehören. Foto: Creativ-Modellbau Klingenhöfer

Die Wäscheleine mit Hausfrau (H01) lässt sich vielfältig auf jeder Anlage nachbilden, denn Regenwetter wird dort niemand zu seinem Thema gemacht haben. Das Skifahrer-Pärchen (YW07) stimmt auf den nicht mehr fernen Winter ein und verlangt nach alpinen Verhältnissen und geeigneten Hängen.

Neue Wege beschreitet C-M-K mit dem Polystyrol-Bausatz „Musikpavillon / Konzertmuschel mit Musikgruppe“ (Z127B). Dem CNC-gefrästen Bausatz aus weißem Kunststoff liegen vier Figuren in Trachten sowie mit individuellen Instrumenten bei.

In eigener Sache:

In dieser Ausgabe haben Sie keinen Beitrag aus unserem Umbauwettbewerb gefunden. Bewusst haben wir dieses Mal zur Erinnerung an 25 Jahre wiederhergestellter deutscher Einheit anderen Themen den Vortritt gelassen.

Zwei Umbauprojekte aus dem Wettbewerb stehen aktuell noch aus. Sie sollen in den Ausgaben 11/2015 und 12/2015 erscheinen, um diese Reihe mit dem Jahresende abschließen zu können.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:

Holger Späing (Chefredakteur)
Bernd Knauf
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:

Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdokter**), Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

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

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