



## Zum Geleit

Liebe Leserinnen und Leser,

eigentlich sollten an dieser Stelle fröhliche Weihnachtswünsche einer eingespielten und freundschaftlich verbundenen Redaktion stehen. Stattdessen ereilte uns eine überaus traurige Nachricht, die wir bekanntzugeben haben:



Die Trainini-Redaktion in ihrer ursprünglichen Besetzung: Bernd Knauf (links), Holger Späing und Joachim Ritter – ein eingespieltes Team.

Unser Redaktionskollege und guter Freund Bernd Knauf ist nach langer, heimtückischer Krankheit und letztendlich aussichtslos geführtem Kampf am 13. Dezember 2015 seinem schweren Leiden erlegen.

In der Nacht zum dritten Adventssonntag ging er von uns. Für ihn war es eine Erlösung am Ende seines schwersten Weges. Doch wir vermissen ihn nun umso mehr. Der feste Glaube an ein Wiedersehen mit ihm hält uns in diesen Tagen aufrecht. Leider wurde er nur 56 Jahre alt, hinterlässt seine Ehefrau, seine Mutter, zwei (erwachsene) Töchter und ein Enkelkind.

Auch als Pflegefall hat er nie seinen unglaublichen Optimismus und einmaligen Kampfgeist verloren und bis zuletzt noch fest an seinen Sieg geglaubt - selbst dann noch, als er längst zu schwach zum Sprechen war.

**Trainini**<sup>®</sup> hat er fast vom ersten Tag an begleitet und maßgeblich mit aufgebaut: Zunächst wirkte er nur im Hintergrund als Korrekturleser - eine Funktion, in der er ihm niemand das Wasser wird reichen können. Kurze Zeit später nahm er den Ruf in die Redaktion an und stellte sich damit einer größeren Verantwortung.

Er betreute die Herstellerkontakte in der Mitte Deutschlands und war einst auch der erste Kunde von Velmo, weshalb er sich auch früh den Technik- und Digitalthemen im Magazin verschrieben hatte.

Er war ein Fels in der Brandung, ein Rückhalt und unsere Stütze auch im schwersten Sturm - einfach ein Kumpel, auf den wir uns immer und in jeder Situation bis zu seinem letzten Tag verlassen konnten.

Mit seiner einmalig freundlichen und aufgeschlossenen Art hielt er Kontakte zu Stammtischen und wusste in jeder unserer Redaktionskonferenzen die Eindrücke und Erwartungen aus dem Kreis der Leser ein- und unterzubringen.

Kurzum: Wir werden ihn nicht ersetzen und ebenso wenig vergessen können. Das wollen wir auch gar nicht. Bernd wird immer bei uns und ein Teil von uns bleiben, unser Handeln anleiten und mitbestimmen.

Das sind wir ihm, seiner Tat- und Schaffenskraft schuldig. Wir verlieren einen guten Freund, wie wir uns keinen besseren hätten wünschen können, unser großes Vorbild und aufopferungsvollen Kollegen.



Unsere Tränen und Beileid in diesen schweren Tagen gelten vor allem seiner Familie, die es noch viel schwerer getroffen hat als uns. Bernd hinterlässt eine Lücke, die sich nicht schließen lässt.

Ein stiller Gruß,

Holger Späing  
Chefredakteur

Joachim Ritter  
Redakteur

Claudius Veit  
Velmo

## Nachruf

Zum Geleit.....	2
-----------------	---

## Modell

Willkommen, Lorraine! .....	4
Zweifache Wiederauferstehung.....	9
Alles im passenden Rahmen .....	14

## Vorbild

Aktuell kein Beitrag

## Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

## Technik

Aktuell kein Beitrag

## Literatur

Die Mehrsystemlokomotiven der DB.....	19
Neun Steilstreckenschwestern .....	21
Postämter auf Schienen .....	23

## Impressionen

Vorweihnachtlicher Modellbahnzauber.....	25
Zetties und Trainini im Dialog.....	34

Impressum .....	44
-----------------	----

Wir danken Dirk Rohwerder und Dieter Heckl für eingereichtes Bildmaterial.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. Dezember 2015

### Titelbild:

So wie auf diesem Bild wird die Baureihe 181<sup>2</sup> den meisten wohl auch in Erinnerung bleiben, wenn sie aus dem aktiven Dienst ausgeschieden ist. 181 211-4 „Lorraine“ überquert mit einem Intercity die Doppelstockbrücke von Bullay. Foto: Noch

Auslieferung der Baureihe 181<sup>2</sup>

## Willkommen, Lorraine!

*Ein gutes Vierteljahr nach unserer Ankündigung sind die ersten Modelle der Baureihe 181<sup>2</sup> bei den Händlern eingetroffen. Für uns ist das Grund genug, noch einmal genau hinzuschauen, was sich seit Präsentation der Vorserienmuster getan hat. Das Ergebnis kann sich sehen lassen, meinen nicht nur wir sondern auch viele begeisterte Erstkunden, die gleich in Zell (Mosel) ihr Exemplar persönlich entgegennahmen.*

Seit dem letzten Monatswechsel gelangen die Serienmodelle der Baureihe 181<sup>2</sup> von Rokuhan zu den Händlern. Die ersten glücklichen Kunden können ihr Exemplar der 181 211-4 „Lorraine“ im Blau-Beige der Deutschen Bundesbahn (Art.-Nr. T950-1 / Noch 7297101) oder der verkehrsroten 181 219-7 der Deutschen Bahn AG (T950-2 / Noch 7297102) inzwischen auf der Anlage einsetzen.

Bislang erreichte uns ein durchweg positives Echo der beiden Debütmodelle, denen nur zwei kleinere Reklamationen gegenüberstehen. Lob und Anerkennung auf Kundenseite fanden vor allem das gegenüber den von Noch in München gezeigten Mustern weiter verfeinerte Druckbild und hervorragende Fahreigenschaften, auch im Langsamfahrbereich am Märklin-Trafo 67011.



Inzwischen ausgeliefert wurde die Baureihe 181<sup>2</sup> über Noch in beiden angekündigten Versionen ausgeliefert: hinten die verkehrsrote 181 219-7 der Deutschen Bahn AG (Art.-Nr. T950-2, Noch 7297102), vorne die 181 211-4 „Lorraine“ der Deutschen Bundesbahn (T950-1, Noch 7297101). Zu sehen sind jeweils die fensterlose Seite (hinten) und diejenige mit Maschinenraumfenstern (vorne). Ihre guten Fahreigenschaften können diese Modelle am besten am Rokuhan-Regler zeigen.

Was wirklich in ihr steckt, zeigt die Lok aber erst an einem Rokuhan-Fahrregler RC02 oder RC03: sattes, reinweißes Dauerlicht schon vor dem Anfahren und lautlose Schleichbewegungen auf der Schiene mit feinsten Regelmöglichkeiten bis hinauf zur Höchstgeschwindigkeit.

Gegenüber den ersten komplett lackierten und bedruckten Mustern hat Rokuhan noch einige Änderungen vorgenommen, die von Kundenseite angeregt worden waren: Die Kunststoffmischung der roten Pantographen an der „Lorraine“ wurde so verändert, dass die Teile nicht mehr so grell und transparent wirken sowie ihren Plastikglanz abgelegt haben. An beiden Versionen fanden wir zudem eine dunklere Pufferbohle vor, die ebenfalls zu einem vorbildnäheren Gesamtbild beiträgt.

Verschwunden ist auch ein Beschriftungsfehler an der 181 211-4, denn dort hatten wir selbst zunächst eine nicht korrekte Platzierung der Führerstandsnummern festgestellt. Die Japaner zeigen sich nach unserem Eindruck sehr lernfähig und in der Lage, im Bedarfsfall auch mal schnell zu reagieren.



Gegenüber den ersten fertigen Mustern (zu sehen im Eisenbahn-Kurier 11/2015) hat Rokuhan für die Serie noch einige Änderungen vorgenommen: Die Pufferbohlen beider Ausführungen sind nun dunkler ausgeführt und die Farbmischung der roten Pantographen wurde so gewählt, dass Transparenz und Kunststoffglanz verschwunden sind. Berichtigt wurde an der „Lorraine“, die sich hier zum Vergleich von der fensterlosen Längsseite zeigt, zudem noch die Platzierung der Führerstandsnummern.

Das einzige, was uns am ersten Muster besser gefiel als bei den jetzt ausgelieferten Modellen, ist die Farbe des Motorgehäuses. Fanden wir an dessen Umhüllung ursprünglich einen schwarzen Kunststoff, zeigt sich diese nun in rot.

Damit ist der Antrieb beim Blick durch die Maschinenraumfenster im Dunklen etwas leichter zu entdecken. Da dies unverändert auch für die Kabelverbindung vom Gussblock zum Motor gilt, fühlten wir uns herausgefordert, nach dem Vorbild von Jens Wimmel (ZettZeit) Abhilfe zu schaffen.

So präsentieren wir an dieser Stelle eine Maschinenraumnachbildung zum Ausdrucken in einer Breite von 25 mm. Am besten wirkt die Nachbildung auf Fotopapier in hoher Druckqualität. Zu bedenken ist dabei aber, dass der Blick des Betrachters nur wenige Details hinter den Fenstern ausmachen kann.

Für die Digitalversion ist unsere Lösung eher nicht geeignet, da hier eine indirekte Beleuchtung den Maschinenraum erhellt, die sonst abgeschirmt würde – ein Durchlicht wäre ebenso wenig ratsam. Claudius Veit hat seine Komponenten aber so verteilt, dass sie im Gegenlicht der Beleuchtung dem Eindruck der Aggregate im Inneren sehr nahe kommen.

-----✂-----

#### Maschinenraumnachbildung zum Ausdrucken und Ausschneiden:

Die korrekte Ausdruckbreite der Grafik beträgt 25 mm. Das Bild wird auf der Fensterseite des Maschinenraums auf die Kerbenkante des Gussblocks geklebt.



Daher möchten wir auch kurz auf die Digitalplatine mit Multiprotokolldecoder für SCX und DCC von Velmo (Art.-Nr. LDSRN181) eingehen. Sie ist zeitgleich mit der Lok lieferbar geworden und direkt vom Hersteller oder seinen Vertriebspartnern zu beziehen.



Zeitgleich mit den Lokomotiven ist auch der Velmo-Multiprotokolldecoder lieferbar geworden. Dessen Platine passt perfekt in den herstellerseitig vorgesehenen Einbauraum der Baureihe 181<sup>2</sup>. Zum Lieferumfang des Decoders gehört auch ein Spiegelfolienaufkleber, der ein Durchscheinen der Maschinenraumbelichtung bei heller Gehäusefarbe verhindert und das Licht gleichmäßiger im Inneren verteilt (indirekte Beleuchtung).

Neben den üblichen Grundfunktionen für den Fahrbetrieb schaltet der Decoder folgende Lichtstellungen: Stirnlicht einzeln an den Fronten, ein Doppel-A-Licht bei Rangierfahrten sowie die erwähnte Maschinenraumbelichtung. Die Werkseinstellungen sind perfekt auf das Modell abgestimmt. Zu beachten ist jedoch, dass das Modell nach seiner Digitalisierung etwas schwerer in den Tiefzieheinsatz seiner Verpackung passt, obwohl äußerlich kein Unterschied wahrnehmbar ist.

Der Einbau des Decoders erfordert als Werkzeug lediglich einen Schraubendreher. Insgesamt sechs Schrauben an der Lok sind zu lösen und nach Einsetzen des Decoders (mit gleichzeitigem Austausch der LED-Platinen) wieder einzusetzen und festzudrehen.

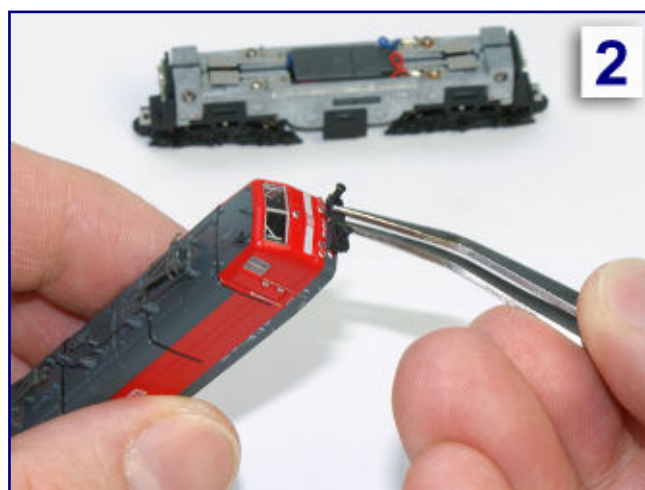
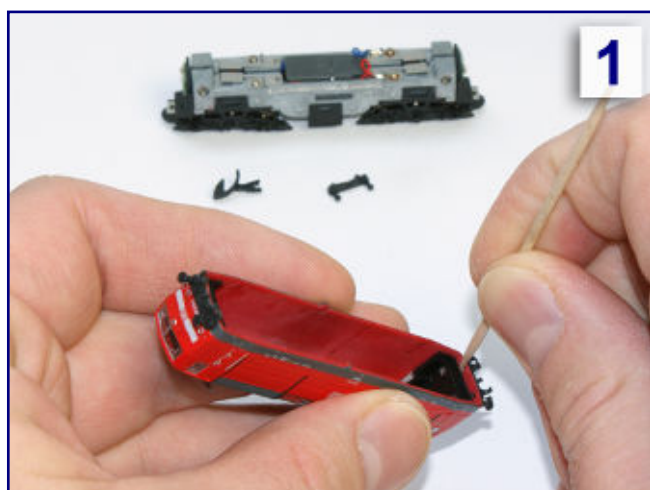
Sobald eine Verbindung der Zuleitungskabel für den Motor (blau und rot) mit den Anschlüssen des Digitalbausteins erfolgte, ist die nun gezielt ansprechbare Lok einsatzbereit. Bevor das Gehäuse wieder aufgesetzt wird, sollte noch der beiliegende Spiegelfolienaufkleber darin angebracht werden. Seine Position soll über der LED für die Maschinenraumbelichtung liegen.

Erfreut festgestellt haben wir, dass Rokuhan endlich eine deutschsprachige Bedienungsanleitung beigelegt hat, was vermutlich vor allem den Anstrengungen von Noch zu verdanken ist, weil die Modelle ja auch exklusiv aus Wangen vertrieben werden.

Zur Serienausstattung gehören zwei Detailpufferbohlen mit größenrichtigen Puffertellern, zwei weitere mit geringfügig verkleinerten Tellern, unter denen auch eine Kupplung frei durchschwenken kann und eben verschiedene Kupplungen: je zwei als US-Klauenkupplungen mit Kompatibilität zu MTL und AZL und weitere zum Verbinden mit Märklin-Kupplungen – letztere sogar jeweils mit langem und kurzem Schaft.

Wer sein Modell nicht gerade unter Verlust jeglicher Eleganz durch einen Industrieradius zwingen will, sollte aus unserer Sicht immer zur Kurzkupplung greifen. Am sichtbaren Ende empfiehlt sich die

photogene Detailpufferbohle, wie sie auch auf der Titelseite zu erkennen ist. Ab Werk ist sie an beiden Enden montiert, mit denen das Modell für den Vitrineneinsatz gerüstet wäre.



Für einen Pufferbohlenwechsel wird die werkseitig montierte nach Abnahme des Gehäuses mit der Zahnstocherspitze vorsichtig, am besten kurz und fest, ausgedrückt (Bild 1). Lichtleiter und Führerraumabdeckung sind dafür meist nicht zu entfernen. Die Tauschpufferbohle wird mit der Pinzette punktgenau angesetzt (Bild 2). Damit sie nicht verdreht montiert wird, kennzeichnen ein dünner und ein etwas dickerer Haltestift den korrekten Anbau. Nach dem Wiederaufsetzen des Gehäuses wird die gewünschte Systemkupplung am Drehgestell angesteckt (Bild 3). Der Zahnstocher ist auch ein geeignetes Werkzeug, um die Pantographen anzuheben oder wieder abzusenken (Bild 4). Das Berühren mit der Hand könnte die feinen Teile aushängen.

Damit der für den Anlagenbetrieb übliche Wechsel auf Antrieb gelingt, geben wir an dieser Stelle einen Tipp: Die zu wechselnde Pufferbohle sollte nicht von außen abgezogen werden, schon gar nicht an den Puffertellern, denn die sind in die Hülsen eingesteckt.

Einfach gelingt dies nur, wenn die Bohle von innen aus der Befestigung herausgedrückt wird. Als Werkzeug der Wahl empfiehlt sich dafür die Spitze eines Zahnstochers, mit der sich die Ansetzpunkte trotz der nahe daran liegenden Führerstandsabdeckung gut erreichen lassen. Am besten klappt dieses Manöver, wenn zuvor das Hütchen aufgespreizt und nach oben abgezogen wird.

Der Zahnstocher ist auch noch an anderer Stelle ein perfektes Hilfsmittel: Mit ihm lässt sich die Schere eines Pantographen an der Innenseite leicht und vorsichtig anheben und zum Betriebsende wieder herunterdrücken, ohne ihn zu beschädigen.

Sollte sich ein Stromabnehmer wegen unsanfter Berührung einmal zerlegen, besteht kein Grund zur Panik. Das Wiederaussetzen erfordert zwar viel Feingefühl und sehr viel Übung, ist dann aber

mit wenigen Handgriffen binnen fünf Minuten zu absolvieren. Schaden nehmen die einzelnen Teile wegen ausreichend hoher Restflexibilität unserer Erfahrung nach nicht. Nur verloren gehen sollte nichts!

Doch genug geschrieben, jetzt soll es in den Anlagenbetrieb gehen. Beide Modelle können sowohl im Reisezug- als auch Güterverkehr eingesetzt werden. Am schönsten wirken sie für uns vor einem Intercity, wie auch Noch sie für seine Katalogaufnahmen abgelichtet hat.



Die im Bestand verbliebenen acht Exemplare werden nur noch selten im Fernverkehr eingesetzt und dann auch nicht mehr auf ihrer früheren Stammstrecke. Nicht selten werden sie jedoch an DB Schenker vermietet und sind dann auch weitab ihrer „früheren Heimat“ im Güterverkehr zu beobachten.

Die bis heute im Dienst verbliebenen acht Exemplare werden aber auch häufig an DB Schenker vermietet und sind dann unverändert vor Güterzügen zu sehen, während der IC-Dienst zumindest planmäßig vor nur etwas mehr als einem Jahr sein Ende fand.

Im Modell steht die große Zeit der Baureihe 181<sup>2</sup> nun jedoch erst am Anfang. Und so bleiben wir gespannt, welche weiteren Varianten uns Noch und Rokuhan noch präsentieren werden.

Herstellerseiten mit Bezugsmöglichkeit:  
<http://www.rokuhan.de>  
<http://www.velmo.de>



Heckl Kleinserien meldet sich zurück!

## Zweifache Wiederauferstehung

*„Totgesagte leben länger“ ist auf den neuen Seiten von Heckl Kleinserien zu lesen. Nach langer Schaffenspause meldet sich der Bochumer Kleinserienhersteller nicht nur mit frischer Tatkraft selbst zurück, sondern erweckt auch Vorbilder zu neuem Leben, die schon vor fast einhundert Jahren von den Schienen verschwunden sind. Wir haben uns die Feinode genauer angeschaut und stellen sie an dieser Stelle nun vor.*

Um auch die ländliche Gebiete Bayerns abseits der vorhandenen Durchgangslinien mit der Eisenbahn zu erschließen, entstand 1884 das Gesetz zum Bau der bayerischen Lokalbahnen. Es sah im Vergleich zu den gültigen Vorschriften für Vollbahnen (Hauptbahnen) und Vicinalbahnen weitere, erleichternde Bedingungen für Bau und Betrieb vor und ermöglichte so erhebliche Kosteneinsparungen.



Gleich fünf neue Lokalbahnwagen, unterschiedlich hinsichtlich der Wandverkleidung und Klassenaufteilung ausgeführt, hat Heckl Kleinserien als Neuheit ausgeliefert. Drei Wagen sind bei der K.Bay.Sts.B. eingereiht (Epoche I; Bild oben), zwei weitere bei der Deutschen Reichsbahn (Epoche II; Bild unten).

So entstanden auch eigens für diesen Zweck geschaffene Fahrzeuge, die einen rationellen Betrieb gewährleisten sollten. Die bekanntesten Fahrzeuge, die für diesen Einsatzzweck bestimmt waren,

waren die sogenannten Motorlokomotiven, die sich durch Sparsamkeit auszeichneten und in vier unterschiedlichen Versionen beschafft wurden.

Die bekannteste Lokomotive dieser Bauart wurde unter dem Namen „Glaskasten“ berühmt. Neben dem „Urglaskasten“ war sie auf den bayerischen Lokalbahnen in zwei leicht abweichenden Serienausführungen vertreten.

Ein wesentliches Merkmal war die halbautomatische Schüttfeuerung, durch die auf einen Heizer verzichtet werden konnte.

Im Modell hatte sich Railex in den Achtzigern das erste Mal dieser bei der DRG und DB als Baureihe 98<sup>3</sup> eingereichten Maschinen angenommen.

Auf ein motorisiertes Modell mussten die Zetties jedoch rund zwanzig Jahre länger warten, bis Z-Modellbau eine anlagentaugliche Lösung fand. In der Folge entstanden gleich drei der vier genannten Bauarten der Motorlokomotiven.

Unterwegs waren die leichten und urig ausschauenden Nebenstreckenzüge mit besonders einfach konstruierten Wagen.

Die eigens für den Verkehr auf diesen Strecken untergeordneter Bedeutung beschafften Lokbahnwagen erhielten in der Gattungsbezeichnung ein „L“ zur speziellen Kennzeichnung.

In Dienst gestellt wurden möglichst kurze und leichte, vierfenstrige Wagen mit nur einfacher Ausstattung, die je nach Wagenklasse und Funktion als BL, BCL, CL und PostL bezeichnet wurden.



An den beiden BCL für Epoche I werden einige konstruktive Unterschiede im direkten Vergleich sichtbar: Neben der Blechverkleidung (Bild oben; Art.-Nr. 02/15) sorgt auch die Fensteranordnung für eine Unterscheidungsmöglichkeit zum holzverkleideten Wagen (Bild unten; 03/15).

Zwei dieser vier Grundbauarten hat Heckl Kleinserien jüngst als passende Ergänzungen zu den Motorlokomotiven angekündigt und auch gleich ausgeliefert.

Wir haben uns diese neuen Modelle genauer angeschaut und im Betrieb erleben dürfen. Unsere Eindrücke möchten wir im Folgenden wiedergeben. Den für einen typischen Zug des 19. und frühen 20.

Jahrhunderts noch fehlenden Postwagen werden wir bei entsprechendem Anklang sicher als Folge Neuheit erwarten dürfen.

### Die neuen Modelle

Heckl Kleinserien hat auf den anhaltenden Mangel passender Personenwagen sowohl zu den Glaskasten-Modellen als auch für Lokalbahnen im Allgemeinen reagiert und Vorbildkonstruktionen ausgewählt, die sich für einen Einsatzzweck bis in die Reichsbahnzeit hinein eignen. In den Bestand der Bundesbahn gelangten sie nach vorliegendem Erkenntnisstand jedoch nicht mehr.



Besonders fein herausgearbeitet wurden Die Bühnen mit hochgeklappten Übergangsblechen und Bremshebel, auch die Federpuffer sind authentisch. In diesem Bild ist der holzverkleidete CL der K.Bay.Sts.B. (04/15) zu sehen.

Zur Umsetzung ausgewählt hat Dieter Heckl zwei äußerlich unterschiedliche Grundversionen. Zur Auswahl stehen damit sowohl Wagen mit Holzwänden und Blechverkleidung.

Eindrucksvoll meldet sich der Kleinserienhersteller nach längerer Schaffenspause damit zurück im Markt der Spur Z.

Sinnbildlich betrachten wir mit ihm und den Vorbildern hier vorgestellten Neuheiten also quasi zwei Wiederauferstehungen.

In einer Auflage von jeweils 50 Exemplaren hat Heckl Kleinserien folgende Modelle im Angebot:

Bayerischer Lokalbahnwagen BCL der K.Bay.Sts.B. (Art.-Nr. 02-15) für Epoche I und  
Bayerischer Lokalbahnwagen CL der DRG (05-15) für Epoche II  
jeweils mit Blechverkleidung

sowie

Bayerischer Lokalbahnwagen BCL der K.Bay.Sts.B. (Art.-Nr. 03-15),  
Bayerischer Lokalbahnwagen CL der K.Bay.Sts.B. (04-15) für die Epoche I und  
Bayerischer Lokalbahnwagen CL der DRG (06-15) für Epoche II,  
jeweils mit Holzverkleidung.

Zu den beiden Reichsbahnvarianten ist zu ergänzen, dass nach dem Ersten Weltkrieg die meisten Lokalbahnen dieser Bauart zu reinen 3.-Klasse-Wagen, also von der Polster- in die Holzklasse, heruntergestuft wurden. Folgerichtig wurden sie seitdem auch als Gattung CL bezeichnet.

Alle fünf verschiedenen Modelle entstehen in aufwändiger Handarbeit. Eine vorbildgerechte Lackierung im jeweils passenden Grün und feine Beschriftung mit Anreibebuchstaben sind selbstverständliche Eigenschaften und kennzeichnen die besondere Wertigkeit dieser Feinode.

Fahrwerk und Aufbauten sind vollständig aus Neusilber gefertigt und gewährleisten ein federhart geätztes Fahrzeugmodell. Freistehende Griffstangen und Winkelkonsolen unter den Dachüberhängen sind nur einige der äußerst fein und dennoch recht stabil umgesetzten Detailmerkmale.

Auch die Bühnengeländer samt Bremskurbel sind besonders filigran nachgebildet und veranschaulichen in besonderer Weise, warum sich gerade offene Plattformwagen zur Umsetzung mit Ätzteilen eignen. Vollendet wird der Aufbau beider Grundvarianten durch eingesetzte Fensterrahmen und eine passende Folienverglasung sowie aufgesetzte Dachlüfter.



Vorbildgerecht ist der frühere BCL bei der Deutschen Reichsbahn zum reinen 3.-Klasse-Wagen (05/15) geworden und als CL eingereiht. Besonders gut zu erkennen sind auf dieser Aufnahme die Winkelkonsolen unter den Dachüberhängen sowie die freistehenden Griffstangen.

Sie wurden aus Messing CNC-gedreht und sind als einzige Bauteile minimal überproportional nachgebildet. Hier handelt es sich nicht um einen Fertigungskompromiss sondern eine gezielte Maßnahme für eine glaubhafte Wirkung – alles andere würde nicht zur Produktphilosophie dieses Herstellers passen.

Für beide Epochen korrekt sind die feinen Stangenpuffer, die rechts und links der Systemkupplung, die sich problemlos sowohl mit denjenigen von Märklin als auch Z-Modellbau verbindet, sitzen. Für Nachbildungen von Bremsschläuchen und Kupplungshaken blieb erwartungsgemäß kein Platz, wir halten sie aber für eine Option am Zugschluss, sofern dort auf eine funktionsfähige Kupplung verzichtet würde.

Unser Blick wandert weiter zum Fahrwerk. Zwischen den Achsen ist bei allen fünf Wagen ein Kasten zu finden, der beim Vorbild sicher dem Transport von mitfahrenden Tieren diente. Denkbar wäre auch, dass hier die Vorräte für die Gasbeleuchtung des Abteils lagerten. Problemlos umsetzen ließen sich auch die Aufstieg Bretter zu den Plattformen.

Einen optischen Höhepunkt bilden in diesem Bereich neben den Achshaltern mit Gleitlagern vor allem die feinen Bremsgestängenachbildungen in Radebene. Brünierte Speichenradsätze vollenden die durch und durch überzeugenden Modelle.

### Schlussbetrachtung

Heckl Kleinserien gelingt mit den bayerischen Lokalbahnwagen ein Lückenschluss, der mit den vergleichbar gut umgesetzten Motorlokomotiven aus dem Hause Z-Modellbau schon vor einigen Jahren entstanden ist. Passende Personenwagen waren von den Zetties seitdem lange erwartet worden.



Die Epoche-II-Ausführungen unterscheiden sich auch durch ihre olivgrüne Lackierung von den drei Länderbahnvarianten. Auch das entspricht dem Vorbild. Epochenspezifisch ausgeführt sind auch die Anschriften, hier am holzverkleideten CL der Reichsbahn (06/15). Das Logo mit dem Reichsbahn-Adler im Kreis folgte übrigens erst mit Umwandlung der Staatsbahn in die privat organisierte DRG.

halten: Sie erlauben leider keine DB-Ausführung. Für alle Kunden eines Bundesbahn-Glaskastens heißt es deshalb wohl noch länger warten. Kurze Lokalbahnwagen für die Epoche III bleiben also weiterhin eine Programmlücke.

Honorieren möchten wir die Glanzleistung aus Bochum mit einer Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2015 in der Kategorie Wagen.

Alle Fotos: Heckl Kleinserien

Die Umsetzung folgt sowohl hinsichtlich der Materialwahl und Verarbeitungsweise als auch der Feinheit von Details und Beschriftungen dem von Heckl Kleinserien bekannten Standard.

Preislich zeigt sich der Hersteller aus unserer Sicht eher moderat, was den guten Gegenwert für den Kunden zusätzlich stärkt.

Davon profitiert er vor allem deshalb, weil für einen glaubhaften Zug etwa drei bis vier Wagen erforderlich sind.

Nur ein passender Postwagen fehlt bislang noch zur Vollendung eines typischen Zuges.

Nur ein einziges Manko werden die von Dieter Heckl ausgewählten Vorlagen immer behalten:

Herstellerseiten mit Bezugsmöglichkeit:  
<http://www.hecklkleinserien.de>

**Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220**

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



# **ALTENBEKEN**

**16. und 17. April 2016**

**Samstag: 10.00 - 18.00 Uhr**

**Sonntag: 11.00 - 17.00 Uhr**

**Eggelandhalle, Gardeweg 8**

**33184 Altenbeken**



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

**[www.z-freunde-international.de](http://www.z-freunde-international.de)**

Omm 52 von Dirk Rohwerder

## Alles im passenden Rahmen

*Mit diesem letzten Artikel schließen wir die Vorstellung der Beiträge aus unserem Umbauwettbewerb ab. Die Ehre des letzten Artikels fällt mit Dirk Rohwerder dem tatkräftigsten Teilnehmer zu. Eines seiner Bauprojekte widmete sich dem offenen Neubaugüterwagen Omm 52 der DB, den Märklin bereits im Startprogramm der Mini-Club führte. Symbolisch für unsere nun zu Ende gehende Berichterstattung führt der letzte Wagen aus diesem Vorhaben auch vorbildgerechte Schlusszeichen.*

Mit fünf eingereichten Beiträgen war Dirk Rohwerder der aktivste unter allen Teilnehmern unseres Umbauwettbewerbs. Mit großer Schaffenskraft und ebenso bewiesener Kreativität hatte er entscheidenden Anteil an dessen Anliegen. Sein fünftes und letztes Projekt stellen wir nun an dieser Stelle vor: den offenen Güterwagen Omm 52 aus dem Neubauprogramm der Deutschen Bundesbahn.



Einem langen Ganzzug bilden die offenen Güterwagen Omm 52 mit und ohne Bremserbühne, die nach ihrem Umbau in jeder Hinsicht stimmig sind. Foto: Dirk Rohwerder

Märklin hatte den Spur-Z-Bahnern diesen Wagentyp bereits frühzeitig schmackhaft gemacht, denn er gehörte unter der Artikelnummer 8622 schon zum Startprogramm des Jahres 1972. Damals musste er allerdings auf das Standardfahrwerk passen, dass für den gedeckten Wagen 8605 und den Kühlwagen 8600 entwickelt worden war.

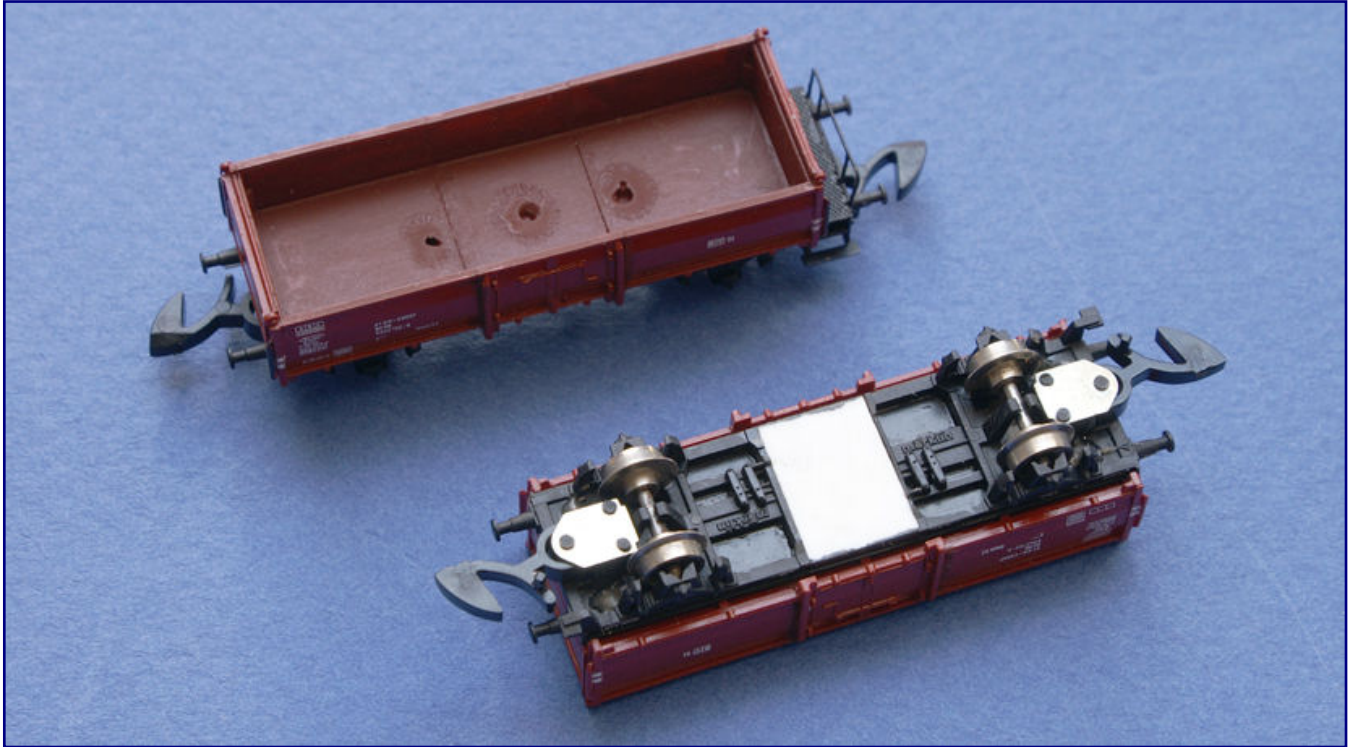
Dadurch geriet er deutlich zu lang, was auch für einen Laien gleich zu erkennen war, sofern eine Vorbildaufnahme in Griffweite lag. Obwohl beliebt und eben ohne Alternative, war er vielen Zetties immer ein Dorn im Auge. Schon frühzeitig forderte das Modell deshalb zu Umbauversuchen heraus.

Die Länge des Wagenkastens war schnell eingekürzt, doch strengen Vorbildkennern reichte das nicht. Das Fahrwerk wies auch nach einem Umbau deutliche Maßabweichungen auf, ein reines Einkürzen und Entfernen der Aufstiegstritte unter den Ladetüren reichte hier nicht aus.

Mit diesen Feststellungen ist die Herausforderung, der sich Dirk Rohwerder stellte, schnell umschrieben. Einzig die Suche nach einem geeigneten Spenderfahrwerk gestaltete sich schwieriger. Entscheidend war die Lage der Achshalter, gemessen von den Puffertellern aus.

Fündig wurde Dirk schließlich beim zweiachsigen Altbaukesselwagen von Märklin, der leider nicht zu den günstigsten Basismodellen für Projekte dieser Art gehört. Erschwerend kam hinzu, dass sich nur

die Nachbildung eines Omm 52 mit Bremserbühne (oder –haus) mit einem Spenderfahrwerk begnügt. Die beim Vorbild wesentlich häufiger anzutreffende Ausführung ohne dieses Merkmal erforderte gar das Zerschneiden von zwei Kesselwagen.



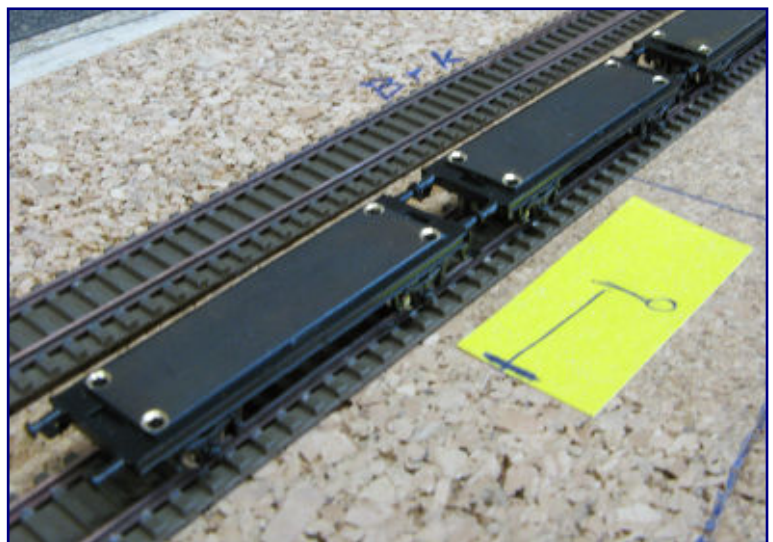
Diese Aufnahme verdeutlicht die erforderlichen Schnitte an den Spendermodellen: Der Aufbau ist an zwei Stellen aufzutrennen und zu kürzen (oben), das Fahrwerk wird ebenfalls geteilt und muss anschließend mittels Polystyrol-Einlage (unten) verlängert werden.

Deshalb darf der im Folgenden beschriebene Umbau als einer der finanziell aufwändigeren gelten und sollte von Nachbauinteressierten kritisch bewertet werden:

Märklin hat mit den Insider-Jahreswagen 2014 und 2015 seinen Baukasten nämlich passend erweitert. Hinsichtlich des Achstands sind nun exakt passende Fahrwerke im Portfolio, weshalb sicher in nicht allzu ferner Zeit mit einer zeitgemäßen Neukonstruktion zu rechnen sein dürfte.

Das konnte Dirk Rohwerder noch nicht ahnen, als er sich an das heute vorgestellte Umbauprojekt begab.

Nach dem Zerlegen der Spenderwagen 8622 machte er sich zunächst daran, deren Wagenkästen rechts und links der Ladetüren um jeweils 4,5 mm zu kürzen.



Für ein ausreichendes Wagengewicht und einen tiefen Schwerpunkt bekam jeder umgebaute Wagen eine Gewichtsplatte zwischen Fahrwerk und Aufbau. Foto: Dirk Rohwerder

Das Gesamtmaß der Längenkürzung um immerhin fast einen Zentimeter veranschaulicht, wie sehr die alte Märklin-Konstruktion den Zwängen der Wirtschaftlichkeit unterworfen war. Damit die Schnitte



sauber und gerade erfolgen können, baute sich Dirk eine Schneidevorrichtung. Die Schnitte nahm er mit einer Roco-Feinsäge vor, um möglichst wenig Material abzutragen und präzise arbeiten zu können, denn die drei Aufbauteile sollten ja ohne Spachtelarbeiten fluchten.

So ließen sich die Nacharbeiten nach dem späteren Verkleben auf eine Beilackierung der Schnittkanten begrenzen und der originale Tampondruck der Fahrzeuge blieb erhalten, was eine Neubeschriftung erübrigte. Dass alle Umbauwagen nun dieselbe Betriebsnummer tragen, nahm er mit Blick auf den üblichen Betrachterabstand und die Nichtlesbarkeit im Vorbeifahren gern in Kauf.



Hier sind die Ausführungen mit und ohne Bremserbühne gegenübergestellt: Deutlich ist der unterschiedliche Abstand der Achsen von der Pufferbohle zu erkennen, was für die beim Vorbild zahlreicher vertretene Ausführung gleich zwei Spenderfahrwerke erforderte. Das feine Riffelblech auf der Bremserbühne des rechten Wagens stammt aus dem Programm von Weinert Modellbau. Foto: Dirk Rohwerder

Unterhalb des Wagenkastens waren die erforderlichen Arbeiten etwas differenzierter anzugehen: Die Fahrwerke der Altbaukesselwagen wurden halbiert, für die Mehrzahl der Wagen ohne Bremserbühne ließ sich nur je eine Hälfte weiterverwenden – der Rest wanderte in die Bastelkiste. In der Ausstattung mit Bremserbühne ließ sich auch die Bremserhausseite der Kesselwagen weiterverwenden, so dass dem Konstrukteur in paar Variationsmöglichkeiten blieben.

Eine entscheidende Bedeutung kam der Stabilisierung des neuen Wagens zu. Immerhin sind sowohl Aufbau als auch der Rahmen ein Flickwerk aus Einzelteilen. Gute Fahreigenschaften im Zugverband setzen zudem ein ausreichendes Eigengewicht des Waggons sowie einen tiefen Schwerpunkt voraus.

Diese Anforderungen erfüllte der Erbauer durch die Gewichtsplatte zwischen Auf- und Unterbau. Sie wurde als ein durchgehendes Teil erhalten und mit vier Bohrlöchern zur exakten Positionierung und sicheren Verankerung des Fahrwerks daran versehen. Dem aus drei Teilen bestehenden Wagenkasten kam damit keine tragende Funktion mehr zu und seine Stabilität aus den Verklebungen erwies sich als völlig ausreichend.

Das einsehbare Innenleben eines unbeladenen Exemplars ließ Dirk Rohwerder auch nicht locker. Hier entschied er sich für einen geätzten Wagenboden mit Bretterstruktur in Querrichtung. Dies erhöht die Vorbildwirkung der Wagen und sorgt sogar noch für etwas zusätzliches Gewicht unter Beibehalten des niedrigen Schwerpunkts. Die Fahrwerke der alten Basismodelle wurden durch eine Kaltbrünierung geschwärzt und so unauffälliger.

Der Schlusswagen markiert das Ende der Arbeiten und dieser Berichtsreihe: Hier wurde auf die Systemkupplung verzichtet und zu Gunsten einer vorbildnahen Wirkung eine detaillierte Pufferbohle geschaffen. Die erforderlichen Teile sind im Programm von Heckl Kleinserien zu finden.

Schlusslaternenhalter aus Messing an der korrekten, hohen Position des Wagenkastens markieren den endgültigen Abschluss. Die weiß-rote Rautentafel darauf ist aus Nassschiebebildern entstanden.

Dieses Tagesschlussignal markiert nun auch das Ende dieses Beitrags. Wir wünschen allzeit gute Fahrt!

**Bezugsquellen für die Teile:**

<http://www.maerklin.de>  
<http://www.fohrmann.com>  
<http://www.hecklkleinserien.de>  
<http://www.kuswa.de>  
<http://weinert-modellbau.de>



Den Wagenboden bedecken geätzte und lackierte Bleche, die noch für etwas zusätzliches Gewicht sorgen. Der Schlusswagen erhielt zusätzlich eine komplette Pufferbohlenaus-rüstung und Zugschluss-signale in Tagesausführung, montiert an Haltern in korrekter Lage. Mit ihnen auch dieser Beitragsreihe! Foto: Dirk Rohwerder

Die  
Redaktion  
wünscht  
allen  
Lesern  
unseres  
Magazins  
besinnliche  
Festtage  
und alles  
Gute im  
neuen Jahr  
2016!



Grenzüberschreitender Bahnverkehr

## Die Mehrsystemlokomotiven der DB

*1957 erfolgten die ersten Schritte zu einem wirtschaftlich vereinten Europa. Eine große Hürde für den länderübergreifenden Bahnverkehr bildeten lange Zeit die unterschiedlichen Stromsysteme der einzelnen Staaten. Schon früh begann die DB deshalb mit der Entwicklung von elektrischen Lokomotiven, die auch unter dem Fahrdraht der Nachbarländer fahren konnten. Eine EJ-Spezialausgabe zeichnet dies nach und stellt die einzelnen Baureihen vor.*

Konrad Koschinski  
Eisenbahn-Journal Special 2/2012  
Baureihe 181  
mit Mehrsystemlokomotiven E 320, E 344 und E 410

Verlagsgruppe Bahn  
Fürstenfeldbruck 2012

Magazin mit Heftbindung  
Format 29,7 x 21,0 cm  
92 Seiten mit ca. 140 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-89610-362-8  
Best.-Nr. 541202  
Preis 12,50 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag  
oder im Fach- und Bahnhofsbuchhandel

In Europa haben sich schon früh unterschiedliche Bahnstromsysteme entwickelt. Die Gründe waren vielfältig und gingen zurück auf technische Anforderungen und Besonderheiten.

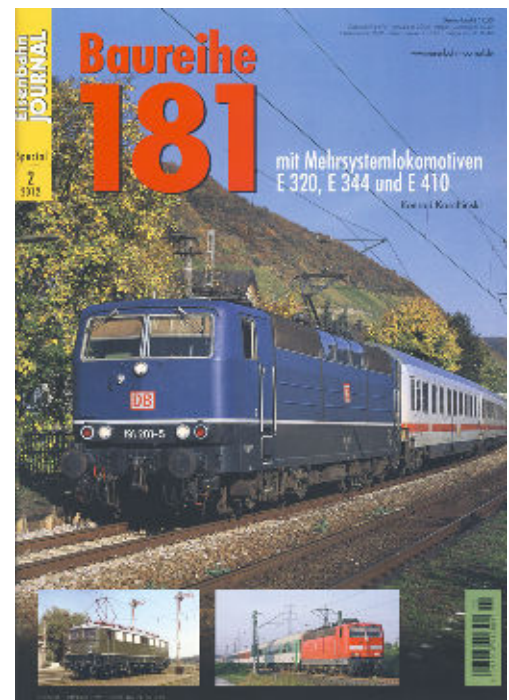
Mehr noch als abweichende Sicherungseinrichtungen entwickelten sie sich zu einem betrieblichen Hemmnis, als die Fahrdrähte die verschiedenen Staatsgrenzen erreichten.

Deshalb mussten Elektrolokomotiven in den Grenzbahnhöfen gewechselt werden, die Oberleitungsspannung musste während der Rangierfahrten umgeschaltet werden, Maschinen wurden von Rangierlokomotiven vor- oder zurückgedrückt.

Eine zeitsparende Lösung versprachen Mehrsystemlokomotiven. Deshalb erhielt die DB 1960 für den Verkehr vom Saarland nach Frankreich drei Maschinen der Baureihe E 320, die von Anfang an den Charakter von Erprobungsmustern hatten, um erforderliche Erfahrungen zu sammeln.

Ende 1964 gab sie dann fünf Exemplare der Baureihe E 410 (Baureihe 184) in Auftrag, die für vier Bahnstromsysteme (Deutschland, Frankreich, Belgien und die Niederlande) geeignet waren. Aus ihnen abgeleitet waren vier Prototypen der Baureihe E 310 (181<sup>0</sup> und 181<sup>1</sup>) für den grenzüberschreitenden Verkehr nach Frankreich und Luxemburg.

Jederzeit hätten sie zur Baureihe 184 aufgerüstet werden können, was die Erwartungshaltung jener Zeit deutlich widerspiegelt. Doch die Zweisystemlok bewährte sich besser und wurde zur Vorlage für die 1974/75 beschafften 25 Serienmaschinen der Baureihe 181<sup>2</sup> – die damals größte Serie an Mehrsystemlokomotiven europaweit.



Zu ihrem Aufgabengebiet gehörte einst die Beförderung besonders prestigeträchtiger Züge nach Frankreich wie den „Mozart“, den „Orient-Express“ und auch den TEE „Goethe“. Auch schwere Güterzüge brachte sie über die Grenze. Heute stehen noch acht Maschinen bei der DB AG im Einsatz, ihre Kilometerleistungen sind jedoch erheblich zurückgegangen.

Die vorliegende Eisenbahn-Journal-Spezialausgabe stimmt wie wohl jede andere mit doppelseitigen Betriebsaufnahmen der behandelten Fahrzeuge auf das Thema ein. Inhaltlich nähert sich Autor Konrad Koschinski den Fahrzeugen über die Erwartungen, die an eine Grenzen überfahrende Ellok gestellt wurden.

Angesichts der einst noch gigantisch erscheinenden Kosten für die einzubauende Elektronik kam beispielsweise nur eine Universalmaschine in Frage. Sie sollte möglichst lange am Zughaken bleiben und weit ins Landesinnere Deutschlands fahren. Was eine höhere Auslastung versprach, erschien jedoch betriebswirtschaftlich nicht darstellbar, als die Beschaffungskosten auf dem Tisch lagen.

Der Blick über den „Vierstrom-Kontinent“ zeigt, wie schwierig sich grenzüberschreitender Verkehr darstellte, als der Traktionswandel nach leistungsfähigen Ellok verlangte. Die Bahnverwaltungen konnten nicht mehr wie einst beim TEE auf dieselgetriebene Fahrzeuge setzen.

Gekonnt skizziert der Autor Entwicklung und Technik der einzelnen DB-Bauarten bis zur Baureihe 181<sup>2</sup>. Dabei stellt er anschaulich Gemeinsamkeiten und Unterschiede der Fahrzeuge heraus, beschreibt Bewährtes und Irrwege. Sehr schnell erkennt der Leser, wie spannend dieses Themenfeld ist, das zunächst noch wie ein Randthema der Eisenbahn wirkt und sich bald als Schlüssel des modernen Güterverkehrs in Europa entpuppt.

Die Baureihe 181<sup>2</sup> war ihr Wegbereiter und in mancherlei Hinsicht ein Urvater der modernen Fahrzeuge in den Bereichen der Hochleistungselektronik und Mehrspannungstauglichkeit. Viele der Beschreibungen sind zeitlos und allgemeingültig. Einzig die Statistik und Abhandlung der aktuellen Betriebsgeschichte sind nach etwas mehr als drei vergangenen Jahren inzwischen überholt.

Das tut diesem Band aber keinen Abbruch, denn zum einen gibt es keine Alternativen in der erhältlichen Literatur, zum anderen sind alle Ausführungen leicht verständlich geschrieben und begeistern auch den weniger technikbegeisterten Leser.

Einzig einen kleinen Modellteil haben wir am Ende dieser Ausgabe vermisst. Er könnte aus unserer Sicht das Thema gerade für Modellbahner sehr gut abrunden. Dass der Verlag diese Zielgruppe im Fokus hatte, zeigt schließlich auch ein Fachhändlerverzeichnis am Heftende.

Einmalig wird dieses Heft durch viele erstmals veröffentlichte und häufig großformatig wiedergegebene Fotografien. Der größte Teil von ihnen ist farbig dargestellt, die Abbildungsqualität ist in jedem Fall mit sehr gut zu bewerten. Als aufschlussreich erweisen sich zudem Zeichnungen der vorgestellten Vorbilder sowie Herstelleraufnahmen vom Bau.

Damit empfiehlt sich das Eisenbahn-Journal Special 2/2012 nicht nur zur Einstimmung von Zetties auf das frisch ausgelieferte Rokuhan-Modell sondern auch jeden Vorbildfreund, der der elektrischen Traktion zugeneigt ist und die Entwicklung bei der Bundesbahn lückenlos nachverfolgen möchte.

Verlagsseiten mit Bestellmöglichkeit:  
<http://www.eisenbahn-journal.de>  
<https://shop.vgbahn.info>

E 44<sup>5</sup>: die bessere E 44?

## Neun Steilstreckenschwestern

**Seit 1980 gehört die E 44 in der SSW-Serienausführung zum Mini-Club-Programm von Märklin. 1996 kündigte Heckl Kleinserien auf Basis ihres Fahrwerks eine E 44<sup>5</sup> in DRG- und DB-Ausführung an, die der zweiten, aus vier Exemplaren bestehenden Serie für die Strecke Freilassing – Berchtesgaden zuzurechnen ist. Die interessanten Vorbilder werden in einem aktuellen Kiruba-Heft vorgestellt.**

Franz Gemeinböck / Wolfgang Pischek / Werner Streil  
Kiruba Classic 1/2015  
Die Baureihe E 44<sup>5</sup>  
Steilstreckenlokomotiven für die Bahnlinie Freilassing - Berchtesgaden

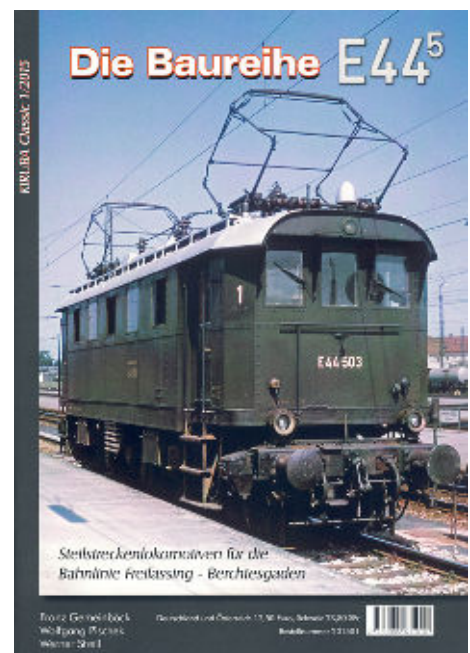
Kiruba Verlag  
Mittelstetten 2015

Taschenbuch mit Klebebindung  
Format 29,7 x 21,0 cm  
92 Seiten mit ca. 160 S/W- und Farbbildern

ISBN 978-3-945631-01-0  
Best.-Nr. 201501  
Preis 12,50 EUR (Deutschland)

Erhältlich über die VG Bahn  
oder im Fach- und Buchhandel

Um das Nachschieben der Züge auf dem Steilstreckenabschnitt der Bahnlinie von Freilassing nach Berchtesgaden überflüssig machen zu können, bedurfte es einer elektrischen Lokomotivbaureihe mit für damalige Verhältnisse hoher Leistung und ausreichendem Reibungsgewicht.



In Frage kam die Baureihe E 44, die gerade in Form der drei technisch wie auch optisch unterschiedlichen Probelokomotiven E 44 70 (endgültige Bezeichnung E 44 001), E 44 80 (endgültige Bezeichnung E 44 201) und E 44 90 (endgültige Bezeichnung E 44 101, später E 44 501) auf ihre Betriebstauglichkeit getestet wurde.

Obwohl sich die Reichsbahn für die SSW-Ausführung entschied und nach dem grundsätzlichen Muster der E 44 001 eine größere Zahl an Serienexemplaren in Dienst stellte, sollte auch der E 44 101 eine, wenngleich auch deutlich kleinere, Zukunft beschieden sein.

In zwei Serien von je vier Exemplaren beschaffte sie für die genannte Strecke in Bayern schließlich acht Maschinen nach dem Vorbild der BMAG-MSW-Versuchslok. E 44 106 bis 109 waren gegenüber ihren Vorgängerinnen modifiziert worden und unterschieden sich wegen Gewichtseinsparungsmaßnahmen auch äußerlich. 1938 erfolgte wegen der großen Zahl an E 44 eine Umzeichnung aller neun Lokomotiven in die neue Baureihe E 44<sup>5</sup>.

Fünf Jahrzehnte währte ihre Einsatzzeit, während der sie überwiegend im Bw Freilassing beheimatet waren und zuverlässig den gesamten Verkehr auf der Bahnlinie Freilassing – Berchtesgaden bewältigten. Sie waren also gewissermaßen eine lokale Erscheinung, gehören aber wie keine andere Baureihe zu Freilassing.

Auch das macht diese Ellok, die sich optisch deutlich von anderen Zeitgenossen abhebt und mit ihrer glatten Front recht modern wirkte, so interessant. Vielleicht waren das auch die Gründe für die Autoren, sich im

vorliegenden Kiruba-Classic-Heft mit diesem Vorbild auseinanderzusetzen. Unter anderem mit Werner Streil hat sich ein ausgewiesener Experte für diese Aufgabe gefunden, die sehr gut bewältigt wurde.

Das Heft zeichnet ausführlich und in vielen Facetten Entwicklung und Geschichte sowie den Betrieb dieser Baureihe nach, ohne sich in technischen Details zu verlieren. Die Betriebsgeschichte arbeiten die Autoren streng chronologisch und insofern auch leicht für den Leser nachvollziehbar ab.

Die jeweils beschriebenen Einsatzepochen sind zwar nicht nach Erhaltungsabschnitten, aber auch nicht willkürlich gewählt worden. Sinnvoll abgetrennt wurden die Kriegsjahre, weitere Unterteilungen ergaben sich aus einer kurzzeitigen Umbeheimatung oder anderen Einschnitten in der Einsatzgeschichte.

Nicht vergessen wurden auch Einschübe zu eher kuriosen Dingen: Die 1958 als erste Lok der Baureihe ausgemusterte E 44 501 zog es nach Norden, wo sie einige Jahre als Umwerflok für Übungen von Hilfszugmannschaften diente. E 44 502 wurde als Fotoobjekt in halsbrecherischer Weise mit dem Fahrrad verfolgt.

Abgerundet werden die Themen von einer Zusammenstellung zu den erhaltenen Maschinen und deren Zustand sowie eine Beschreibung des äußeren Erscheinungsbilds im Laufe der Jahre. Dies sollte vor allem für diejenigen interessant sein, die sich mit einer Umsetzung ins Modell beschäftigen. Dazu gehört auch eine kurze Übersicht der bislang geplanten oder realisierten Modelle aller Baugrößen. Der Einleitung dienen übrigens nach dem Vorbild des Eisenbahn-Journals einige ganzseitige Fotos zu Beginn des Hefts.

Zu einer guten Umsetzung gehören noch aussagekräftige Fotos. Auch diese Disziplin wurde hervorragend gemeistert. Historisch bedingt sind zwar viele Darstellungen schwarz-weiß, aber ihre Wiedergabequalität und Auswahl lässt keine Wünsche offen. Auch die Größe der Abbildungen wurde zu unserer Zufriedenheit gewählt.

Wer zu den Modellbahnern gehört, die bislang vergeblich auf das Heckl-Modell dieser interessanten Baureihe warten, dem sei das Kiruba-Heft besonders zur Lektüre empfohlen. Es bietet einen Vorgeschmack, erhöht aber auch die Sehnsucht nach einem schönen Modell.

Wer sich bislang noch nicht mit der E 44<sup>5</sup> beschäftigt hat, der wird spätestens danach nicht um sie herumkommen. Sie ist und bleibt eine überaus spannende und einmalige Konstruktion, wie der Leser überrascht und gleichermaßen zufrieden feststellen wird.

**Verlagsseiten mit Bestellmöglichkeit:**  
<http://www.kiruba.de>  
<https://shop.vgbahn.info>

Nur noch eine Erinnerung

## Postämter auf Schienen

**Nicht ganz 150 Jahre lang gehörten Bahn und Post irgendwie zusammen: Die Bahnpost war der logische Nachfolger der Postkutsche im Zeitalter der fortschreitenden Industrialisierung. 1997 endete nach einem zunächst schleichenden Rückzug diese Form der Zusammenarbeit, Brief- und PakETFörderung erfolgten nur noch auf der Straße. Der EK-Verlag wirft mit einem Video den Blick zurück auf die Zeit, in der in Deutschland noch Postzüge fahren.**

CFT Video Berlin  
Abschied von der Bahnpost  
Postamt auf Schienen

EK-Verlag GmbH  
Freiburg 2015

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

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

Erhältlich direkt ab Verlag  
oder im Fach- und Buchhandel

Die Bahnpost war einst nicht nur Eisenbahnfreunden ein Begriff. Wer die spätnachmittägliche Leerung des Briefkastens verpasst hatte und eine eilige Sendung aufzugeben hatte, der begab sich zum Bahnhof und warf seinen frankierten Brief vielleicht direkt am Bahnsteig am Postwagen ein. Doch nur die wenigsten werden wissen, was im Inneren der Wagen geschah.

Reine Postzüge waren nachts unterwegs und sorgten dafür, dass ein bis 17:00 Uhr aufgebener Brief am Folgetag seinen Empfänger überall in Deutschland erreichte.

Die wenigsten Menschen dürften mitbekommen haben, was sich zu ihren Schlafenszeiten auf der Schiene abspielte. Geläufig waren die Postwagen trotzdem jedermann, weil viele Eil- und Schnellzüge auch tagsüber einen Postwagen mitführten.

Da ist es fast schon schade, dass rollende Postämter eher ein Stiefkind der Spur Z geblieben sind, wie wir bereits im Rahmen einer anderen Rezension festgestellt haben. Der neue Film aus dem EK-Verlag kann helfen, daran etwas zu ändern und das nur spärlich vorhandene Wagenmaterial sinnvoll zu kombinieren und vorbildnah einzusetzen.

In beeindruckenden Farbaufnahmen mit dem Schwerpunkt des Bahnpostverkehrs im Westen stellt das Kamerateam, eingeleitet durch die Vorbeifahrt eines modernen Postgüterzugs aus Containertragwagen, die verschiedenen Einsätze der Bahnpostwagen vor.



Das Bemühen liegt dabei auch darauf, anhand in Museen erhaltener Wagen die Entwicklung dieser Spezialwagen aufzuzeigen und ihre Funktion zu erläutern. In Losheim am See (Saarland) erläutert ein Ehrenamtlicher der Bundesarbeitsgemeinschaft Bahnpost Aufbau der Nachkriegskonstruktionen der und die Arbeitsprozesse, die sich darin abgespielt haben.

Mit diesem Wissen bestückt, lassen sich die weiteren Aufnahmen, teilweise von Sonderfahrten, teilweise zeitgenössische Originalaufnahmen, verstehen und einordnen. Eine fast wehmütige Rolle kommt den letzten Fahrten aus dem Jahre 1997 zu, die wegen ihrer historischen Bedeutung aufgezeichnet und so für die Allgemeinheit bewahrt werden konnten.

Sie zeigen vor allem die Menschen, die zu nächtlicher Stunde konzentriert, zielstrebig und auch schnell im Glühlampenlicht der Wagen arbeiten mussten – eine Tätigkeit, um die sie wohl niemand beneiden wird. Authentisch wirken vor diesem Hintergrund auch Schwarz-Weiß-Aufnahmen, die einst für das Staatsfernsehen der DDR gemacht wurden und keinesfalls ideologisch gefärbt wirken.

Für den Modellbahner offenbaren sich diese Betrachtungsweisen als wahre Fundgrube, denn mit dem aus dem Film erworbenen Wissen lassen sich Modellszenen in allen Baugrößen korrekt und glaubwürdig umsetzen. Das Thema Bahnpost gibt auch im Kleinen mehr her, als ein unbedarfter Zuschauer zunächst annehmen wird. Es ist zweifellos eine Bereicherung für jede Modellbahn.

Und so überkommt ihn auch eine persönliche Wehmut, wenn der Film die Höhepunkte des Bahnverkehrs überschreitet und den langsamen, aber stetigen Niedergang nachzeichnet. Was könnte hier besser wirken, als ein aus fünf Wagen bestehender Postzug, in dem kaum noch ein Brief zu sortieren ist?

Doch der offizielle Schlusstrich mit der letzten Fahrt, die vom Kamerateam begleitet wurde, bildet wider Erwarten noch nicht das Ende des Films. Eine Sonderfahrt der ehemaligen Bahnpostfahrer leitet über zu Bestrebungen, ihr Erbe museal zu erhalten und nachfolgenden Generationen vorzuführen.

So lebt die Bahnpost weiter, wenn auch nur in Form erhaltener und in Museen abgestellter oder betriebsfähig in historischen Zügen mitfahrenden Wagen. Dieses Erbe können auch Modellbahner auf ihrer Anlage bewahren, wie uns das Video lehrt. Schnitt und „Storyboard“ haben uns hier ebenso begeistert wie die Qualität der Aufnahmen und das gewählte Thema.

Deshalb erhält der Film „Abschied von der Bahnpost“ eine Nominierung für die Neuerscheinungen des Jahres 2015 in der Kategorie Literatur.

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



Adventstreffen in Zell (Mosel)

## Vorweihnachtlicher Modellbahnzauber

*Einige Teilnehmer haben es treffend formuliert: Mit ihrem Besuch beim diesjährigen Adventstreffen in Zell an der Mosel wurde ihnen klar, was ihnen im letzten Jahr gefehlt habe. Versüßt wurde die vorweihnachtliche Wiederkehr an die Moselschleife durch guten Besucherzuspruch, schöne Exponate und eine gute Stimmung.*

Die Rahmenbedingungen hätten sicher besser sein können: Der Zeller Adventsmarkt fiel dieses Jahr aus, in einem Nachbarort fand parallel ebenfalls eine Veranstaltung statt und zu allem Überfluss war die Zeller-Schwarze-Katz-Halle wegen einer Baustelle nur fußläufig erreichbar. Einzig das regnerische Wetter spielte den ausstellenden Zetties in die Karten, weil es Aktivitäten im Freien entging.



Eine eher unbekannte Ansicht der Anlage „Alt-Lübeck 1905“ zeigt das linke Wendesegment. Der kleine Werftbetrieb passt aber ebenso gut in Küstennähe wie der von einer preußischen G 8.1 gezogene Fischzug.

So war es keinesfalls selbstverständlich oder gar zu erwarten, dass die diesjährige Modellbahnausstellung mit einem großen Besucherstrom belohnt würde. Dennoch fanden viele Familien mit Kindern den Weg hierher und waren begeistert von schönen Anlagen und reichlich Fahrbetrieb.

Neu war, dass erstmals die Z-Freunde International e.V. als Veranstalter auftraten. Hier war eine Änderung erforderlich geworden und für den Verein war es nur eine Formsache, an seinem offiziellen Rechtssitz in dieser Funktion aktiv zu werden. Und so war auch dem Jahresabschluss 2015 der Zetties derselbe Erfolg beschieden, der schon die zehn Vorgängerveranstaltungen unvergesslich gemacht hatte.

Kaum jemand wollte hier fehlen: Sei es als Aussteller, Helfer oder Zuschauer, der Zuspruch war wieder einmal groß. Immerhin bietet dieses Treffen in Zell (Mosel) eine wohl einmalige Gelegenheit, neben dem Fahrbetrieb für Kinder und Familien sowie andere interessierte Zuschauer in höchst familiärer Atmosphäre über das gemeinsame Hobby zu sprechen und Erfahrungen auszutauschen.

Es ist halt alles eine Nummer kleiner als beim zweijährigen Treffen in Altenbeken, bei dem meist die Zeit nicht ausreicht, alle Kontakte ausgiebig zu pflegen, ohne dafür anderes Sehenswertes zu verpassen. Diese persönlichen Aspekte jedoch sind es, die die Gemeinde unserer Baugröße von anderen deutlich abheben.



Großstädtisch gestaltete Anlagen sind allen Baugrößen selten. Wolf-Ulrich Malm hat die Vorzüge der Spurweite Z ausgeschöpft und die Innenstadt von Lübeck im Zustand des Jahres 1905 nachgebaut. Der große, auf das Holstentor zuführende Bahnübergang, war ein Nadelöhr, weshalb der Hauptbahnhof der Hansestadt wenig später an die heutige Stelle verlegt wurde.

Und so begann das Wochenende am Freitagabend mit den Frühangereisten. Wegen einer Weihnachtsfeier konnte der kleine Stammtisch aber nicht im ehemaligen Zeller Bahnhof stattfinden und wurde in ein nahe gelegenes Restaurant verlegt. Am Samstag wurde dann ab dem frühen Morgen aufgebaut, Probe gefahren und sich rege ausgetauscht.

Den Tag schließen sollte dann das traditionelle, gemeinsame Abendessen der anwesenden Zetties - eine große Runde mit lockerer Stammtischatmosphäre, die die Letzten erst gegen 1:00 Uhr nachts verließen.

Der Sonntag gehörte dann ab 11:00 Uhr wie gewohnt der Öffentlichkeit. Die vielen Familien mit Kindern, die auch dieses Jahr wieder den Weg in die Halle fanden, erfreuten sich an vielen Anlagen, die zu einem großen Teil zuvor noch nicht in Zell zu sehen waren. Direkt am Eingang war das Team Z Hamburg mit einem Diorama zu finden, das von Schafen bevölkert wurde.

Gleich daneben lenkte Wolf-Ulrich Malm den Blick gen Norden und zeigte Alt-Lübeck im Zustand von 1905. Selbst Einheimische der Marzipanstadt wissen heute meist nicht mehr, dass ihr erster Bahnhof in unmittelbarer Nähe des berühmten Holstentors stand. Für jeden erstaunlich ist der enge Raum, auf dem sich die Wege von Eisen- und Straßenbahn sowie Straße kreuzen.

Besonders deutlich wird dies am gut einsehbaren Bahnübergang, dessen Schranken beim Vorbild wohl nur für wenige Minuten am Stück geöffnet gewesen sein dürften. Und gleich nebenan lagen Segelschiffe an der Grenze zur Altstadt, um ihre Fracht zu löschen oder Waren für ferne Orte aufzunehmen.

Nur mit einer kleinen Auswahl neuer Module war Hans-Georg Kunz angereist. Betriebsfähig vorführen konnte er darauf jedoch fahrende PKW und Lastkraftwagen, fast unsichtbar angetrieben und geführt von Magneten. Unterhalb der Sichtebene ist der Straßenverlauf mit einer Bahn nachgebildet, der mit Produkten von Magnorail und Fischer-Technik die Autos auf der Oberfläche führt.



Rainer Tielke zeigte seine Doppelstockbrücke im nahezu vollendeten Zustand. Für die effektvolle Beleuchtung der Schiffe zeichnet Torsten Schubert verantwortlich. Mit der Baureihe 181<sup>2</sup> fand auch eine für diese Strecke typische E110k ihren Platz auf dem Diorama.

Ein gut platzierter Blickfang war der beständig wachsende Kirmesplatz von Torsten Schubert, dessen bunte und effektiv aufleuchtende Lichter einfach nicht zu übersehen waren. Die weiteren, in kleinen „Dunkelkammern“ präsentierten Exponate umfassten auch Fahrzeugmodelle der Spur H0, die mindestens genauso effektiv beleuchtet waren.

Weitere von ihm präsentierte Exponate waren die Rockbühne am Ruhr-Ufer mit einem Auftritt der Streetkings sowie die von Dirk Kuhlmann erbaute Dörpeder Mühle. Neben ihnen machte sich ein größeres Schaustück breit, das die Zeller bestens kannten, weil das Vorbild gerade mal 5 km entfernt zu finden ist: die Doppelstockbrücke von Bullay.

Das Modell stammt von Rainer Tielke und an ihm wurde seit seiner ersten Präsentation erheblich weitergearbeitet. Die umgebende Landschaft ist nun fertig, die Oberleitungsmasten platziert und im Flussbett befindet sich Wasser, das inzwischen auch von der Berufsschiffahrt entdeckt wurde: Ein Frachtkahn und ein bunt beleuchtetes Ausflugsschiff sorgen dafür, dass dem Auge des Betrachters auch ohne Zugüberfahrt nicht langweilig wird.

Das Bild auf der Brücke bestimmte die Baureihe 181<sup>2</sup> von Rokuhan in beiden angekündigten Ausführungen. Zell (Mosel) war der Premierenort für die ersten Serienauslieferungen durch den ebenfalls anwesenden Jörg Erkel (1zu220-Shop). Erste Modelle zur persönlichen Übergabe an die Vorbesteller hatten ihn erst vor Ort per Kurier erreicht.



Und so durfte diese einst für die Moselstrecke so typische Lok auf dem Schaustück von Rainer Tielke nicht fehlen.

Aufgebügelt präsentiert wurden sie an den jeweiligen Enden zusammen mit einem kurzen, passenden Zug aus Märklin-Reisezugwagen und erwiesen sich als eines der beliebtesten Fotomotive.

Einen eigenen Fahrtstest konnten die ersten Kunden am Stand von Jörg Erkel auf einem Schienenkreis samt Rokuhan-Fahrregler vornehmen.



Ein weiteres, bereits digitalisiertes Modell drehte gleich daneben auf der Anlage Zetzwil stundenlang seine Präsentationsrunden.

Zwischen Jörg Erkel und Rainer Tielke hatte Rita Kruse-Spiekermann, die jüngst ihre Begeisterung für die Spur Z entdeckte und erstmals teilnahm, einige Dioramen in Größe eines Stammtischbrettchens aufgebaut.

Durchweg bewiesen sie ein glückliches Händchen für die Landschaftsgestaltung und ansehnliche Motive. Augenzwinkernd war auf einem auch eine lila Kuh zu sehen.

Rita Kruse-Spiekermann führte verschiedene Brettchen inklusive lila Kuh ohne Schriftzug vor (Bild oben), die mit einer perfekten Landschaftsgestaltung beeindruckten. Claudius Veit von Velmo (Bild unten) baute für seine Kunden frisch ausgelieferte Rokuhan-Lokomotiven für den Digitalbetrieb um.

Wie einfach eine Digitalisierung sein kann, führte Claudius Veit (Velmo) vor. Er stellte zeitgleich mit der

Erstauslieferung der Rokuhan-Neuheit auch gleich die dazu passende Multiprotokoll-Decoderplatine vor und baute sie vor den Augen interessierter Besucher mit wenigen Handgriffen ein: Gerade sechs Schraubenverbindungen sind dafür zu lösen und anschließend wiederherzustellen.

Die Ohren wurden durch Vorfürhungen seiner bereits lieferbaren Sounddecoder verwöhnt, die in verschiedenen Testmodellen ihre Arbeit taten – für uns eine der bedeutendsten Neuheiten dieses Jahres. Besonders spurweitenfremde Gäste zeigten sich davon beeindruckt, hatten sie diese Technik doch bislang nicht im Maßstab 1:220 vermutet.

Kurz erwähnen möchten wir auch weitere Kleinserienanbieter, die auch 2015 wieder den Weg zum Adventstreffen gefunden hatten: Peter Rogel (Z-Railways), Maxi Mehnert (Aspenmodel) und Michael Bahls (Bahls Modelleisenbahnen) hatten ihr aktuelle Produktsortiment dabei und beantworteten, soweit erforderlich, gerne auch die Fragen ihrer Kunden.



Peter Sturm zeigte seine durch und durch gelungenen Stammtischbrettchen zusammen mit den Z-Freunden Springe. In der hier abgebildeten Zusammenstellung verfehlen sie ihre Wirkung wahrhaftig nicht! Foto: Peter Sturm



Gerhard Maurer hatte auf seinen Modulen für zusätzliche Beleuchtung gesorgt. Neben Scheinwerfern und Rücklichtern leuchten an den Taxis auch die Schilder.

Die Eheleute Küpper (Spur Z Ladegut Josephine Küpper) hatten ihr reiches Angebot an gebrauchten Modellbahnartikeln sowie Ladegütern dabei.

Besonders stachen die Unikatladungen unter Plane hervor, die sich bereits in Göppingen als Verkaufsschlager erwiesen hatten.

Nicht vergessen dürfen wir auch Oliver Passmann, der an seinem Tisch nach allen Regeln der Kunst in die Welt der Digitaltechnik und Modellbeleuchtung einführte.

Eine aus Stammtischbrettchen arrangierte Anlage zeigten die Z-Freunde Springe. Bekannte Elemente darin stammen von Peter Rogel und wurden an dieser Stelle bereits einmal vorgestellt. Peter Sturm aus Duisburg fühlte sich in dieser Gesellschaft besonders wohl und bereicherte das Gezeigte durch Eigenkompositionen auf hohem Gestaltungsniveau, die hier Premiere feierten.



Ein Augenschmaus war auch die kleine, landwirtschaftlich geprägte Anlage von Manfred Forst. Die Baureihe 55<sup>25-56</sup> trifft auf den Von-Haus-zu-Haus-Zustelldienst der DB und lässt den Bauernhof mit Schweinezucht rechts liegen.

Immer wieder gern gesehen ist die Modulanlage von Gerhard Maurer. Gerhardingen ist in den letzten Jahren enorm gewachsen, was aufmerksame Leser hier vor allem anhand der Berichte von den Adventstreffen mitverfolgen konnten. Schlüssel zum Erfolg ist neben der guten Gestaltung und dem kompletten Eigenbau der Gebäude die konsequente Nachbildung konkreter Vorbilder.



**Trainini Lokdoktor** Michael Etz bot in Zell (Mosel) kostenlos seine Dienste an und sorgte für Wartung und Reparatur „streikender“ Modelle.

Dieses Jahr zeigte Gerhard aber etwas, womit wir nicht gerechnet hätten: Am Bahnhof Baumholder ist inzwischen Licht in die Autos eingezogen.

Selbst das Taxi-Dachschild der Droschken ist davon nicht ausgenommen.

Als Meister des Kartonmodellbaus ist Manfred Forst bekannt. Er hatte eine ländliche Kleinanlage dabei, deren feine Bauernhäuser gleich in den Blick des Betrachters drangen.

Wer Probleme mit einer Lok hatte oder anderweitig technischen Rat brauchte, besuchte in Zell den Tisch von Michael Etz und „Kranken-

schwester“ Heike Lamm. Erstmals boten sie das kostenlose Hilfsangebot auf einer Spur-Z-Veranstaltung als **Trainini Lokdokter** an. Michael Etz ist zudem auch der lizenzierte Betreiber der **Trainini®**-Seiten auf Facebook.



Die Gestaltung der Stadt auf der Bahn-Anlage von Ulrich Günther erzeugt eine enorme Tiefenwirkung (Bild oben). Rund um die Polizeihauptwache herrscht viel Verkehr. Dietmar Allekotte hatte sich einem winterlichen Thema verschrieben und zeigte auf seiner Anlage unter anderem die Sägemühle von Faller (Bild unten).

Ulrich Günther ist ein Vorreiter, was die Kinderfreundlichkeit einer Messeanlage betrifft. In Zell (Mosel) präsentierte er seine im umgebenden Stadtbild weiter ausgestaltete Bahn-Anlage, auf deren Gleisen die frisch ausgelieferte Baureihe 181<sup>2</sup> mangels Oberleitung nur im Schlepp einer Diesellok der Baureihe 218 verkehrte. Selbstverständlich für ihn war das Podest mit Geländer, das jüngeren Kindern auch eine perfekte Sichtposition verschaffte, dabei.

Zur Jahreszeit nicht passend zeigte sich das Wetter, wie bereits in der Einleitung deutlich wurde. Der Winter war stattdessen in der Halle auf der Tischanlage von Dietmar Allekotte zu finden. Der Spur-Z-Rückkehrer zeigte eine Nebenstrecke mit romantischem Charakter samt kleinem Bahnhof und Ladegleisen – geprägt vom Faller-Sägewerk.



Auf der neuen Vorführanlage von Trafofuchs gibt es viele Figurenszenen zu sehen. Im Hintergrund findet in der Schrebergartenanlage ein Kindergeburtstag statt. Auch der Traktor im Vordergrund stammt aus dem eigenen Programm.

Wer es im September nicht nach Göppingen geschafft hatte, konnte in Zell zudem die neue Trafofuchs-Anlage bewundern. Hier zählt nicht zu allererst die große Gestaltungskunst der Landschaft sondern die Kreativität der Figuren und beleuchteten Fahrzeuge.

Immerhin ist dieses Schaustück auch eine große Referenz für das eigene Programm. Und so prägt den linken Anlagenteil ein Stadtrand, an den sich zur Mitte eine ausgedehnte Kleingartenkolonie anschließt. Das rechte Drittel beherrscht ein großer Märchenpark.

So ließen sich viele Ideen unterbringen und gleichzeitiger ein repräsentativer Querschnitt durchs eigene Lieferprogramm bilden. Keine Frage, Zell (Mosel) war auch als kleine Veranstaltung dank seiner Vielfalt und wegen des familiären Charakters wieder eine Reise wert. Und so kamen die Besucher auch längst nicht nur aus Deutschland. Die weitesten Anfahrten dürften um die 1.000 km betragen haben!

Wir empfanden das Treffen als guten und schon traditionellen Jahresabschluss und freuen uns, wenn diese Runde auch im nächsten Jahr eine Fortsetzung erfährt.

**Die Seiten der Aussteller:**

<http://www.1zu220-shop.de>

<http://www.aspenmodel.de>

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

<http://www.forum.z-insider.de>

<http://www.forstberg.de>

<http://www.gerhardingen.de>

<http://www.malm1.de/dosto>

<http://www.modellbahn.1zu220.info>

<http://www.passmann.com>

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

<http://www.spurZladegut.de>

<http://www.trafofuchs.de>

<http://www.velmo.de>

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

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

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



# 14. Internationale Lahnsteiner Modellbahntage 2016

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

13./14. Febr.



**Stadthalle am Salhofplatz  
56112 Lahnstein**

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

Eintritt:

Erwachsene	5 Euro
Kinder	1 Euro

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.**

**Märklin-Insidermodell 2016 ist veröffentlicht:**

Vor wenigen Wochen hat Märklin die Insidermodelle 2016 bekanntgegeben. Die Freunde der Spur Z sollen mit einer neu konstruierten Dampflok der Baureihe 80 bedacht werden. Beim Vorbild genossen diese kompakten Maschinen unter anderem den Spitznamen „Bulli“.

Bei der DB rollte diese Baureihe 1964 aufs Abstellgleis, letztes Heimat-Betriebswerk war Schweinfurt. Deutlich länger im Einsatz waren die Lokomotiven, die an verschiedene Ruhrgebietszechen verkauft worden waren. Viele von ihnen fuhren noch in Diensten der RAG und wurden in ihrem Betriebsnummernschema erfasst.

Wir freuen uns, gegenüber den Märklin-eigenen Veröffentlichungen noch eine Korrektur mitgeben zu dürfen: Realisiert wird nämlich nicht das letzte DB-Exemplar mit der Betriebsnummer 80 031. Für sie ist als einzige Lok ihrer Reihe das Aufbringen eines „DB-Kekses“ nachgewiesen. Offenbar behält sich Märklin diese attraktive Ausführung für eine spätere Umsetzung vor.

Mit der Güterzugpackung Kohletransport (Art.-Nr. 81352) rollt stattdessen ihre Schwesterlok 80 032 zu den Clubmitgliedern, die den ausgeschriebenen Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ trägt. Zum Lieferumfang gehören noch ein offener Güterwagen O 10 ohne Bremserhaus sowie der wiederentdeckte Typ O 11, von denen nur einer der vier Wagen ein Bremserhaus trägt. Ausgerüstet sind sie mit herausnehmbarem Echkohle-Ladegut.



Mit einem von der Baureihe 80 geführten Kohlezug (Art.-Nr. 81352) für die Epoche III möchte Märklin seine Insider-Clubmitglieder im nächsten Jahr erfreuen. Abbildung: Märklin

Sie dürften sich auch gut zur Verlängerung vorhandener Züge, auch in Kombination mit einigen Neubauwagen, eignen. Der „Bulli“ dürfte aufgrund seiner extrem schlechten Laufeigenschaften und geringen Höchstgeschwindigkeit nicht im Streckendienst anzutreffen gewesen sein, obwohl ihn Märklin auch als Muttertype für Nebenbahnlokomotiven sieht. Nicht umsonst wurden diese Fahrzeuge auch als „Schaukelpferde“ titliert.

Umso interessanter ist die Ausstattung des neuen Dampflokmodells: Kessel und Fahrwerk bestehen wie gewohnt aus Metall, um der kleinen Lok das größtmögliche Gewicht zu verleihen. Einseitig an der Lokfront leuchtet fahrtrichtungsabhängig ein Dreilicht-Spitzensignal aus warmweißen LED.

Der Antrieb des Modells mit dem neuen Motor zeigt, dass es sich um eine komplette Neukonstruktion und nicht einfach ein neues „Hütchen“ auf dem Fahrwerk der Baureihe 89 handelt. Die Räder sind schwarz vernickelt, was dem Betriebszustand einer Dampflok sehr nahe kommt.

Stand neuer Märklin-Konstruktionen sind das fein detaillierte und funktionsfähige Gestänge und eine Nachbildung der Bremsbacken und Schienenräumer. Auch größere Puffersteller will der Hersteller dem Insidermodell spendieren.

So vermissen wir auf der CAD-Darstellung nur drei Vorbildmerkmale, von denen wir hoffen, dass Märklin auch dafür eine Lösung findet:

Die Pufferbohle zeigt bislang keine Rangierauftritte. Einem ausschwenkenden Vorläufer sind sie hier nicht geschuldet.

Wünschenswert wären auch längere Kolbenstangenschutzrohre, die durch die Tritte hindurchreichen.



Die Volumendarstellung aus dem CAD-Programm zeigt eine Lok mit vielen feinen Merkmalen wie Nieten am Wasserkasten. Ein paar Kleinigkeiten lassen sich aber hoffentlich noch ergänzen. Abbildung: Märklin

Am meisten vermissen wir die fürs Vorbild so typischen Aufstiegsleitern zum kurzen Umlauf vor den Wasserkästen. Auch hier sollten die Verantwortlichen noch mal in sich gehen und eine Umsetzungsmöglichkeit finden.

Ein Kompromiss könnte die Betriebsnummer auf der Rauchkammertür werden. Das Vorbild der 80 032 trug es nämlich unterhalb des früheren Rauchkammerzentralverschlusses, wie es auch eine von Märklin veröffentlichte Fotografie zeigt. Alles in allem verspricht die kleine Wunschlok aber ein gutes Modell zu werden.

#### Deutsche Rokuhan-Seiten neu gestaltet:

Vertriebspartner Noch verantwortet Rokuhans deutsche Produktseiten, was an der abweichenden Gestaltung zu den Herstellerseiten in japanischer und englischer Sprache schnell deutlich wird. Der Wangener Spezialist hat gerade noch rechtzeitig mitten im Weihnachtsgeschäft eine Neugestaltung und Aktualisierung abgeschlossen.

Die deutschsprachigen Rokuhan-Seiten (<http://www.rokuhan.de>) für Kunden in Deutschland, Österreich und der Schweiz zeigen sich jetzt etwas frischer und übersichtlicher. Neben aktuellen Neuheiten wie der Baureihe 181<sup>2</sup> ist hier auch einiges an ergänzendem Zubehör zu finden. Erstmals dabei sind Gebäudebausätze von Archistories, die Noch nun auch im Direktvertrieb als zu seiner Marke passendes, hochwertiges Zubehör zum Kauf anbietet.



Verschiedene Situationen, in denen die neuen Artitec-Fahrräder auch ohne Figuren Platz auf der Anlage finden: Während Frühschoppens um 1930 sind die Räder vor der Gaststätte abgestellt (Bild oben). Die Kinder haben ihre Fahrräder an den Zaun gelehnt und sind zu Fuß weiter (Bild Mitte). Umweltbewusst geht es mit dem Rennrad zum Bahnhof und von dort mit dem Zug weiter (Bild unten).

#### Artitec macht mobil:

Der niederländische Hersteller Artitec (<http://www.artitec.nl>) hat den überwiegenden Teil seiner angekündigten Fahrräder ausgeliefert.

Zweiräder gab es auch schon früher von BMT Modellbahntechnik (Detlef Beier), Weinert Modellbau (sogar mit Speichen) und einigen weiteren Anbietern, doch die ausgewählten Zusammenstellungen machen die Artitec-Produkte trotzdem einmalig.

Gleich drei unterschiedliche Packungen Fahrrädern sorgen schon im ersten Anlauf dafür, dass jetzt Abwechslung auf die Anlagen kommt und sich endlich auch mehrere Epochen, beginnend ab etwa 1920, passend ausstatten lassen.

Bemerkenswert an den einmaligen Fertigmodellen ist, dass neben verschiedenen Rahmenformen auch weitere Besonderheiten farblich hervorgehoben wurden:

Bei den Hollandfahrrädern fanden wir, wie auch an einem modernen Sportrad, eine beige statt schwarze Reifenmantelfarbe. Unterschiedliche Rahmenfarben erscheinen da fast schon selbstverständlich.

Geeignet sind die neuen Modelle sowohl zur Platzierung im Fahrradständer, im Transportträger eines Autos, zum Anlehnen an die Hauswand oder auch im Dienst mit einem passenden Radler.

Individuell gestaltete Figuren lassen sich für kleines Geld etwa bei Trafofuchs (<http://www.trafofuchs.de>) beauftragen.

Angeboten werden folgende Zusammenstellungen mit jeweils vier Rädern unterschiedlicher Gestaltung und meist auch Form:

Duitse Fietsen 1920 – 1960 (Art.-Nr. 322.001; deutsche Fahrräder 1920 - 1960),  
 Sportfietsen (322.002; Sporträder),  
 moderne Fietsen (322.003; moderne Räder inkl. einem Klapp- und Kinderfahrrad) und

Fietsen Set A (322.004; Fahrräder Set A mit unterschiedlichen Typen, lieferbar ab 1. Quartal 2016).

Die gute Umsetzung und durchdachte Vielfalt honorieren wir mit einer Nominierung zu den Neuerscheinungen des Jahres 2015 in der Kategorie Zubehör.

**Nur eine aktuelle Auslieferung bei Märklin:**

Leider nur eine einzige Neuheitenauslieferung haben wir aktuell von Märklin zu melden: Im Handel ist nun der Speisewagen WRmz 135.0 der Deutschen Bahn AG (Art.-Nr. 87743) in den Farben der DB Autozug und mit Anschriften der Epoche V.



Der zum DB-Autozug passende Speisewagen WRmz 135.0 der Deutschen Bahn AG (Art.-Nr. 87743) ist die einzige Neuheitenauslieferung Märklins bis zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe.

Das Modell aus bekannter Form ist sauber und trennscharf in den korrekten RAL-Farbtönen lackiert, bei den Anschriften hat Märklin den Tampondruck nach allen Regeln der Kunst walten lassen. Die Farbgebung reicht nun auch bei diesem Modell um die Kante der Seitenwände bis zu den Gummiwülsten.

Nur das hochgeklappte Übergangsblech wurde nicht schwarz abgesetzt, was mitten im Zugverband nicht sichtbar wird. Die Räder sind wie gewohnt schwarz vernickelt, neu sind aber weiß hinterlegte Scheiben im Küchenbereich.

Nicht mehr zeitgemäß zeigt sich hingegen der – bei Versorgung aus der Zugsammelschiene stets eingefahrene – Einholmstromabnehmer. Seine wegen des massiven Sockels viel zu hohe Lage ist leider nicht zu übersehen.

**Neues von HOS Modellbahntechnik:**

Auch Heinz O. Schramm war in den letzten Wochen wieder aktiv und hat einen neuen und sehr preisgünstigen Regler für Märklins alte Drehscheibe (mit blauem Reglergehäuse) entwickelt, der ab sofort bei ihm erhältlich ist.

Im Aufbau befinden sich inzwischen eigene Internetseiten, um allen Kunden einen leichten Überblick über das lieferbare Programm zu geben. Fertig sein sollen sie voraussichtlich rechtzeitig vor dem Spur-Z-Wochenende in Altenbeken.

Bis dahin ist HOS Modellbahntechnik per E-Mail unter [HOS-Modellbahntechnik\(at\)web.de](mailto:HOS-Modellbahntechnik(at)web.de) oder telefonisch unter (0 73 88) 99 33 85 zu erreichen.

**MZZ-Lagerabverkauf zu reduzierten Preisen:**

In der Februar-Ausgabe 2015 teilten wir mit, dass sich Helga Raab vom Aktionshaus MZZ zurückziehen und in den Ruhestand verabschieden wird. Inzwischen wurde die Marke von Holger Lübben übernommen, der den Vertrieb in geänderter Form fortsetzen wird.



Bei MZZ erfolgt aktuell ein Abverkauf der lieferbaren Spur-Z-Automodelle, darunter der Mercedes-Benz O 3000 und der Citroën-Kundendienst, die wir hier zusammen in einer Nachtszene arrangiert haben.

Aktuell erfolgt daher u.a. ein Abverkauf zu reduzierten Sonderpreisen aller Spur-Z-Automodelle. Wer noch oder wieder Bedarf an den Gussfahrzeugen hat, sollte diese letzte Gelegenheit daher zeitnah nutzen. Mit Wiederauflagen ist wohl nicht zu rechnen.

Erfreut haben wir festgestellt, dass viele der Modelle im Gegensatz zu den ursprünglichen Auflagen nicht mehr nur in einer Grundfarbe lackiert sind, sondern zumindest farblich abgesetzte Felgen und Reifen aufweisen. So eignen sie sich auch für alle diejenigen, die nicht gern mit dem Pinsel arbeiten.

Das aktuelle Lieferangebot finden Sie unter <http://www.aktionshaus-mzz.de>.

**Märklin-Meldung – Demonstrationsanlage fürs Wirtschaftsministerium:**

Am 25. November 2015 nahm der Verkehrsminister von Baden-Württemberg, Winfried Hermann, eine Modelleisenbahnanlage von der Firma Märklin entgegen. Persönlich übergeben wurde sie von Märklin-Geschäftsführer Florian Sieber.



**Geschäftsführer Florian Sieber (links) und Verkehrsminister Winfried Hermann (rechts) bei der Übergabe der Demonstrationsanlage. Foto: Märklin**

Aufgestellt im öffentlich zugänglichen Eingangsbereich des Landesministeriums für Verkehr und Infrastruktur, dient die schon zuvor bestehende und nun umgebaute, 4 x 1,40 m messende Anlage künftig Repräsentationszwecken. Auf ihr verbaut sind 30 Meter Gleis, 10 Weichen und 10 Meter Straßen für Autos, Busse und Räder.

Insgesamt vier Züge fahren darauf, Ladestationen für Elektrofahrzeuge, Windräder, Photovoltaik-Anlagen und ein Terminal für den kombinierten Verkehr symbolisieren eine nachhaltige Mobilität.

„Das Modell veranschaulicht im Kleinen, was das Verkehrsministerium im Großen bewegt. Neben

Züge und Bahnen sind das auch Straßen mit Autos und Bussen sowie eine Baustelle, Gebäude, Fahrradfahrer und Fußgänger, Elektrotankstellen, Windräder, Wildtierbrücken und eine Verladeanlage für kombinierten Güterverkehr – ein sogenanntes KV-Terminal - im Binnenhafen“, sagte Landesminister Winfried Hermann anlässlich der Übergabe.

**Ratimo sorgt für guten Ersatz:**

Wer kennt das Problem nicht von seinen Märklin-Modellen der Kasten-E 10 oder der Baureihe 139/140 (z.B. Märklin-Nummern 8838 bis 8840)? Kaum passt der Besitzer einen Moment nicht auf, ist eines der Maschinenraumfenster herausgefallen und auf Nimmerwiedersehen verschwunden.



Mit den Ersatzscheiben (Art.-Nr. 16007) für die Maschinenraumfenster der Baureihen 110, 139 und 140 von Märklin schließt Ratimo eine Versorgungslücke in der Baugröße Z.

Da die Ersatzteilversorgung auf Seiten Märklins an vielen Stellen seit Jahren verbesserungswürdig ist, hat Rainer Tielke hier nicht nur eine Lücke erkannt sondern auch gleich geschlossen. Als gefräste Teile aus klarem Polystyrol bietet er nun Maschinenraumscheiben (Art.-Nr. 16007) ohne Steg in der Mitte an.

Die von außen leicht einzusetzenden Teile eignen sich für alle modernen Ausführungen etwa ab den achtziger Jahren, als die Bundesbahn begann, die beidseits mittig angeordneten Fenster durch eine einteilige Scheibe ohne Öffnungsmöglichkeit und ohne Ausrundungen zu ersetzen.

Wir empfehlen, die Gehäuseecken vor dem Einsetzen dünn mit Micro Kristal Klear zu bestreichen, um einen dauerhaft sicheren Halt zu gewährleisten – trotz der nun gesicherten Versorgungslage bei diesen Ersatzteilen.

**Trainini Fotokalender 2016 ist erschienen:**

Seit dem 26. November 2015 steht der **Trainini Fotokalender 2016** in seiner deutschen Ausführung zum Herunterladen und Selbstaussuchen auf unseren Seiten bereit. Geeignet ist das kostenlos zugreifbare PDF-Dokument für Ausdrücke bis zum Format DIN A3 (quer).

Wie gewohnt wird der Fotokalender auch wieder in einer englischen Fassung mit den US-Feiertagen angeboten. Dies geschieht über unser Partnermagazin **Ztrack**, das diese Fassung auf seine Seiten (<http://www.ztrack.com>) gestellt hat.



Märklin-Marketing-Leiter Jörg Iske (links) bei der Entgegennahme der Auszeichnung. Foto: Märklin

**Märklin – eine Marke des Jahrhunderts:**

Während einer Gala in Berlin wurde Märklin Ende November als „Marke des Jahrhunderts“ in der Produktgattung Modelleisenbahn ausgezeichnet. Ein Beirat rund um den Verleger Dr. Florian Langenscheidt traf diese Entscheidung.

Der Verlag Deutsche Standards Marken ehrt mit diesem Preis Unternehmen, die herausragend für ihre Produktkategorie stehen. Märklin wurde damit in die Sonderedition „Marken des Jahrhunderts – Stars 2016“ aufgenommen.

**Toy-Tec meldet sich zurück:**

Der Hersteller der Modellbahnsteuerung ALAN hat sich mit einem elektronischen Rundschreiben an seine Kunden und Interessenten zurückgemeldet. Die Verzögerungen bei den Auslieferungen seien auf den Verlust des Programmierers im Frühjahr zurückzuführen, zudem habe Toy-Tec Bürokratie und die Prüfverfahren in unserem Land unterschätzt.

„Wer eine wirklich universelle Modellbahnsteuerung auf den Markt bringen will, muss ständig neue Lösungen entwickeln“, heißt es in dieser Nachricht wörtlich. So sei das Jahr 2015, in dem der Anbieter längst auf dem Markt sein wollte, schon fast wieder vergangen.

Doch bald sei es soweit, dass die angekündigten Produkte zu erwerben sind. Die Geräte sind produziert, Verpackungen sind gedruckt und auch die abschließende Testphase jetzt fast abgeschlossen.

Trotzdem wird es der Jahresanfang 2016 werden, bis Ware lieferbar ist. Toy-Tec betont, ein möglichst perfektes Produkt bieten zu wollen und das setze voraus, auch die letzten Detailprobleme zu lösen.

**AZL-Auslieferungen zum Ende des Weihnachtsgeschäfts:**

Ohne Unterbrechungen oder den Hauch von Ruhe setzte AZL seine Neuheitenauslieferungen auch im Dezember fort. Die EMD F3 ist nun als A- und B-Einheit in einer olivgrün-gelben Lackierung der Canadian National zu haben. Zwei Betriebsnummernkombinationen stehen zur Auswahl (Art.-Nrn. 62914-1 / -2).

Auch eine weitere Version der EMD E8 A ist nun ausgeliefert worden: Zwischen zwei Betriebsnummern für die Illinois Central (62612-1 / -2) kann der Kunde wählen. Drei sind es bei der EMD GP38-2 (62523-1 bis -3), die in den Farben der Genesee & Wyoming ins Programm zurückkehrt.



Die EMD GP38-2 erscheint jetzt in den Farben der GW. Foto: AZL / Ztrack

Die 64-Fuß-Maschinenkühlwagen zeigen sich jetzt im lichten Grau und mit Tropicana-Logos. Zwei Vierer- (904003-1 / -2) und eine Zwölfer-Packung (904003-3) sowie drei Einzelwagen (914003-1 bis -3) bietet AZL davon an.

Grau sind auch die NSC-Stahlrollenwagen der Kansas City Southern, aufgefrischt mit Längsstreifen. Eine Viererpackung (913403-1) und zwei Einzelwagen (903403-1 / -2) bilden hier das Angebot.



Dazu gibt es noch nach oben geschlossene Schüttgutwagen. Die PS2-cd-Wagen sind nun braun und tragen Anschriften der ATSF. Zur Auswahl stehen auch hier eine Packung mit vier Wagen (90923-1) und zwei Einzelexemplare (91923-1 / -2). In gleicher Zusammenstellung (913903-1 und 903903-1 / -2) werden auch die grünen ACF-Wagen der Chicago Northwestern angeboten.

Ebenfalls gültig ist diese Zusammenstellungsform für die schwarzen Maissirup-Kesselwagen in der finalen ADM-Ausführung (903803-1 und 913803-1 / -2) dieser Serie. Die BethGon-Kohlewagen der NRG Energy lassen sich hingegen nur als Viererzusammenstellung (90117-1 / -2) erwerben.



In limitierter Auflage schließen vier 89-Fuß-Flachwagen der RTTX den Reigen der aktuellen Auslieferungen. Die braunen Wagen befinden sich im Einsatz für das Militär und tragen jeweils zwei olivgrüne Kettenfahrzeuge M548, die exklusiv von Z-Panzer hergestellt wurden.

Einer der einzeln angebotenen Maschinenkühlwagen in der einfachen, aber ansprechenden Tropicana-Gestaltung. Foto: AZL / **Ztrack**

Weitere Informationen und Bilder aller Auslieferungen sind auf den Herstellerseiten unter <http://www.americanzline.com> zu finden.

#### Neues Angebot bei ZettZeit:

Neu im Programm von ZettZeit ist eine Zweierpackung Bahndienstwagen (Art.-Nr. ZZ03015) der SBB. Sie enthält jeweils einen Waggon der Bauarten X und Xs für die Epochen IV/V. Jens Wimmel führt auf seinen eigenen Seiten nach besten Kräften und fort, was Peter Rechsteiner einst mit der Z-Bahn GmbH ins Leben gerufen hatte und nicht mehr selbst fortführen konnte.



Der Werkstattwagen X (links) und der Magazinwagen Xs erscheinen bei ZettZeit in einer einmalig aufgelegten Doppelpackung (Art.-Nr. ZZ03015). Foto: ZettZeit, Jens Wimmel

Bahndienstwagen dienen bei der SBB dem Unterhalt und Reparaturen von Gleisanlagen, Fahrleitung, Infrastruktur sowie teilweise auch Rollmaterial. Oft werden Arbeiten auch zusammen mit privaten Gleisbauunternehmen ausgeführt. Eingesetzt werden oft ausgediente Wagen des Regelbestands, die mit Umbau oder durch spezielle Konstruktionen an ihr neues Aufgabengebiet angepasst werden.

Weit verbreitet sind Werkzeug- oder Werkstattwagen der Gattung X. Mit ihrem rustikalen Erscheinungsbild gehören zu den typischen Bahndienstfahrzeugen auf dem Schweizer Schienennetz. Der Magazinwagen Xs ist ein ehemaliger Güterwagen der Bauart Gbs aus den sechziger Jahren und komplettiert den Werkstattwagen in seinem Aufgabenzuschnitt.

Die Modelle der beiden Wagen bestehen komplett aus verlöteten Neusilberteilen und weisen eine reichhaltige Detaillierung auf. Zu ihren Merkmalen gehören frei stehende Griffstangen und feiner Bremserbühnen sowie größenrichtige Messingpuffer. Der Werkstattwagen wurde von FR Freudenreich Feinwerktechnik aufwändig neu konstruiert.

Sauber lackiert präsentieren sich beide Wagen mit leichter Verwitterung und lupenlesbaren Beschriftungen im Tampondruckverfahren. Die Kupplungen sind zu Märklin kompatibel, die Achsen beidseitig isoliert.

Diese Zusammenstellung aus X (LüP: 68 mm) und Xs (LüP: 66 mm) wird einmalig in einer Auflage von 30 Packungen angeboten. Weitere Informationen sowie eine Bestellmöglichkeit finden Sie unter <http://www.zettzeit.ch>.

#### Vernissage für den Museumswagen 2016:

In einer Vernissage hat Märklin am 17. Dezember 2015 die neuen Museumswagen 2016 vorgestellt. Partner für die unterschiedlichen Wagen der Märklin-Spuren ist die Mineralö Raffinerie Zeller + Gmelin aus Eisingen, die damit ihr 150. Jubiläum feiert.



Der attraktive Museumswagen 2016 in den Farben der Firma Zeller + Gmelin kommt zusammen mit einer LKW-Beilage und wird in einer Verpackung geliefert, die einem Ölfass nachempfunden wurde.

sätzlich zum Waggon liegt ihr noch ein Büssing-LKW bei, der auf seiner Pritsche eine graue Tankbehälternachbildung trägt. Laut Produktbeschreibung hat das Automodell jetzt eine Gummibereifung.

Der LKW ist jedenfalls deutlich älteren Jahrgangs als die Epoche-IV-Beschriftung des Kesselwagens. Ob er auch ein Vorbild bei ZG hatte und es dann auch tatsächlich so lange dort Dienst tat, wissen wir nicht. Attraktiv sehen sie jedenfalls beide aus!

Dieses Unternehmen hat seine Waren wegen direkten Bahnanschlusses lange Zeit mit der Bahn transportiert, schon recht früh sogar mit eigenen Wagen.

Einer davon war die Vorlage für den Museumswagen 2016, der auf Basis eines vierachsigen Einheitskesselwagens aus Reichsbahnzeiten realisiert wird.

Farbgebung und Beschriftung seien diesem Vorbild nachempfunden worden, heißt es bei Märklin. Als besonderes Merkmal ist das rote Spur-Z-Modell (Art.-Nr. 80027) mit Bremserbühne und Minden-Dorstfeld-Drehgestellen ausgestattet.

Stilgerecht verpackt wird das Modell in einer Blechdose, die ein Ölfass des Unternehmens nachbildet. Zu-

**Herpa-Wings-Neuheiten für März und April 2016:**

Formneuheiten wird auch Herpa wohl erst auf der Spielwarenmesse Ende Januar 2016 vorstellen. Trotzdem enthalten die Flugzeugneuheiten im Maßstab 1:200 wieder einiges, was auch für Zetties zur Einbindung in die Anlage interessant sein könnte.

Folgende epochenübergreifende Auswahl aus der Serie Wings haben wir daraus für Sie zusammengestellt:

Brussels Airlines Airbus A320 „Red Devils“ (Art.-Nr. 556446),  
Condor Airbus A321 (557689),  
Austrian Airlines Fokker 100 (557719),  
Helvetic Airways Embraer E190 (557726),  
Slovak Air Force Yakovlev Yak-40 (557733) und  
TWA Trans World Airlines Boeing 707-320 (557740).



Brussels Airlines Airbus A320 „Red Devils“ (Art.-Nr. 556446; Bild oben) und Austrian Airlines Fokker 100 (557719; Bild unten) sind zwei der für März und April 2016 angekündigten Neuheiten. Foto: Herpa

Bei den Snapfit-Modellen halten wir einzig den Airbus A320 der Edelweiss Air (610940) in den neuen Farben des Jahres 2016 in seinen Maßen für anlagentauglich.

Ein Blick ins aktuelle Herpa-Programm lohnt sich aber für alle, die 1985 den Kinofilm „Top Gun“ ins Herz geschlossen hatte. Der Diethenhofener Hersteller hat nämlich einige passende Modelle ins Programm aufgenommen, darunter die beiden Northrop Grumman F-14A der Hauptdarsteller, eine

Dioramenplatte mit Nachbildung eines Flugzeugträgerdecks, passende Figuren und Bodenfahrzeuge – alles im Spur-Z-nahen Maßstab.

---

## 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 Knaut †  
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:  
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Sujin Ritter, Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

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

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