

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Klare Ansage an Märklin?

**Schwere Jungs aus Göppingen
So war die Intermodellbau**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

der Mai ist gekommen... und geht nun auch schon wieder. Jedenfalls trifft dies mit Blick auf das Erscheinungsdatum der aktuellen Ausgabe zu. Doch wie Sie wissen, ist dieses Magazin das Ergebnis ehrenamtlicher Arbeit vieler beteiligter, fleißiger Helfer.



Dirk Kuhlmann
Redakteur

Monat für Monat recherchieren und schreiben diese, fotografieren und redigieren, bauen, basteln und übersetzen, um Ihnen regelmäßig anspruchsvolle und unterhaltsame Lektüre bieten zu können. Wenn private Verpflichtungen dann mal ihren Tribut fordern, zeigen Sie sich besorgt, aber nicht ungeduldig, wie wir den Fragen an die Redaktion entnehmen durften. Dafür danken wir Ihnen!

Wir freuen uns, Teil einer großen und trotzdem noch überschaubaren Spur-Z-Familie sein zu dürfen, in der Gemeinschaft und Freude am Hobby zählen sowie einer für den anderen einsteht.

Im jetzigen Monat musste ich mich oft gedulden, ein mir übliches Prozedere zu vollziehen. Ein ganzer Rucksack gefüllt mit noch leeren (aber verschließbaren) Plastikdosen warteten auf ihre Befüllung mit den verschiedensten Erd- und Sandsorten. Die Vorräte für ein ganzes Jahr des Landschaftsbaus sollten nun mal vorhanden sein.

Wir versuchen die Natur so gut wie möglich auf unseren Anlagen nachzubilden, aber was ist besser als das Material aus der Natur selbst? Natürlich müssen alle Funde gesiebt und in der Folge desinfiziert werden. Das Ergebnis überzeugt aber immer wieder.

Da die großen Ausstellungen vorbei sind und sich aufgrund der jetzt kommenden warmen Jahreszeit die meisten Modellbahner aus dem Hobbykeller trauen, wäre es doch eine sinnvolle Tätigkeit. Hier könnte sogar die bessere Hälfte mit eingespannt werden. Kleiner Tipp: Die zu entsorgenden Wurzelballen der letztjährigen Kübelpflanzen sind auch ein wunderbarer Fundus!

In der Pause bietet sich ein Blick in diese Ausgabe an, denn wir betrachten mit der NoHAB eine ganz besondere Lokomotive aus dem Hause FR Freudenreich Feinwerktechnik. Neben der außergewöhnlichen Laufruhe begeistert das Modell auch im Detail.

Märklin schlägt derweil ein neues Kapitel der Modellbahnfertigung auf, die Technik des metallgefüllten Kunststoff haben wir uns erläutern lassen und präsentieren Ihnen die Umsetzung nun hier im **Trainini®**.

Wir berichten natürlich auch wieder über die Intermodellbau in Dortmund, welche dieses Mal vom 4. bis zum 7. April 2019 stattfand. Neben der Präsentation der dort ausgestellten Spur-Z-Anlagen möchten wir vor allem auch einen gezielten Blick auf die Nachwuchsarbeit werfen. Es ist nie falsch in die Zukunft zu investieren!

Inhaltlich vollendet wird die späte Mai-Ausgabe von zwei Buchempfehlungen, von denen die erste hervorragend zum Austragungsort der bereits genannten Messe passt. Auch Meldungen sind mit Blick auf das größere Zeitfenster reichlich zusammengekommen.

Viel Spaß beim Lesen wünscht

Dirk Kuhlmann

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Rundnasen aus Sanitz 4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Zunehmen statt abspecken.....23

Literatur

Blick in Dortmunds Eisenbahngeschichte30
Viel Wissenswertes und Kurioses.....32

Aktuelles

Zu Besuch auf der Baustelle.....34
Zetties und Trainini im Dialog.....50

Impressum60

Wir danken dem 1zu220-Shop für bereitgestellte Testmodelle und Harald Möller für seine Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 30. Mai 2019

Titelbild:

Der Güterverkehr ist das tägliche Brot der MY 1131 in den Diensten des Erfurter Bahnservice. Erwischt haben wir die in der späten DSB-Lackierung gestaltete, kräftig röhrende Diesellok bei der Ausfahrt aus dem Hafengebiet, nachdem sie dort aus mehreren Wagengruppen einen kurzen Güterzug zusammengestellt hat.

Neue FR-Modelle im Test

Rundnasen aus Sanitz

Seit vielen Jahren hat Märklin eine Nachbildung der NoHAB-Diesellok im Sortiment, doch echte Liebhaber dieser Maschinen mochten sich nie so recht mit ihr anfreunden. Harald Thom-Freudenreich hat sich daher mit Blick auf seinen Kundenkreis in Skandinavien an eine eigene Konstruktion gewagt. Sie ist bereits in erster Auflage auch für eine deutsche Bahngesellschaft unterwegs und wird sich nun mit dem Göppinger Modell messen lassen müssen.

Der Ursprung der Lokomotiven mit der offiziellen Typenbezeichnung NoHAB AA16 geht auf die amerikanischen E- und F-Serien von EMD (General Motors) zurück. Entwickelt ab den dreißiger Jahren, bemühte sich der Hersteller früh auch um den Export seiner Modelle.

Zu diesem Zwecke wurden der Lokkasten etwas niedriger ausgeführt und statt der zwei- nun dreiachsige Drehgestelle verbaut, um die Achslast entsprechend der Bestimmungen in den Exportmärkten zu senken. Gleichzeitig erhielt die ab 1952 gebaute und als Clyde A16A bezeichnete Abwandlung zwei Endführerstände. Das erste A war ein Hinweis auf die Stromlinienform der Enden, die Zahl steht für die 16 Zylinder des Zweitakt-Dieselmotors.

Dieses (noch weiterentwickelte) Exportmodell war Grundlage für die NoHAB AA16, die als Lizenzfertigung ab 1954 in Europa erfolgreich wurde. Die ersten Exemplare gingen an die Dänische Staatsbahn (DSB).



Die erstgebaute NoHAB AA16, die MY 1101 der DSB, war am 11. Mai 2013 in Tepestrup, Randers, vor VP 226410 zu sehen. Foto: Morten Jensen (CC-BY-2.0)

In den Sprachgebrauch ging diese Bauart kurz und einfach als „NoHAB“ ein, obwohl dies eigentlich nur der Herstellername ist: Die Lizenz für den Bau in Europa erwarb 1949 das Unternehmen Nydqvist och Holm AB, kurz eben NoHAB, im schwedischen Trollhättan.

Für die schließlich wegen ihrer Zierstreifen auch als „Kartoffelkäfer“ bekannt gewordenen Exemplare der CFL (Luxemburg) und NMBS/SNCB (Belgien) zeichnete Anglo-Franco-Belge (AFB) als Sublizenznehmer von NoHAB verantwortlich.

Ausgestattet waren die NoHAB-Lokomotiven wie die ähnlichen US-Modelle mit dem Motor EMD 16-567, der Antrieb erfolgte über einen Generator entweder über vier oder sechs Fahrmotoren je Drehgestell, also in der Achsfolge (A1A)' (A1A)' oder Co' Co'. Es handelt sich folglich um dieselektrische Maschinen, überwiegend mit einem Dampfkessel für die Zugheizung ausgestattet.



Viele NoHAB-Lokomotiven fanden nach ihrer Ausmusterung ein neues Zuhause. Die MY 1147 gelangte zur STRABAG Rail, für die sie im GM-Demonstratoranstrich fuhr, als sie am 14. April 2012 im östlichen Abstellbereich von Dortmund Hbf aufgenommen wurde.

Je nach Anzahl der Fahrmotoren und der Ausstattung mit Zugheizung lag das Gewicht einer Lok zwischen 70 und 109 Tonnen. Zum Einhalten des UIC-Lichttraumprofils waren weitere, äußere Anpassungen erforderlich: Das Dach musste stärker in Richtung der tiefer liegenden Dachseitenkante gekrümmt werden.

Dadurch veränderte sich auch die Lage der Seitenfenster. Die äußeren Enden der Führerstandsfrontfenster wurden nach unten gezogen und wirkten gemeinsam mit der stärkeren Rundung durch den Dachkantenverlauf als markantestes Merkmal, an dem die Maschinen gleich zu erkennen waren.

Die Schnauze der „Rundnasen“ erhielt eine stärkere Neigung als die amerikanischen und australischen Modelle. Dadurch konnten sie die Stoßkräfte der Seitenpuffer besser aufnehmen. In allen übrigen Merkmalen entsprach die NoHAB-Überarbeitung der australischen Klasse B 60, die EMD-intern als AA16C bezeichnet worden war.

Vorlage für die FR-Umsetzungen sind die als Reihe MY an die DSB gelieferten Maschinen sowie deren äußerlich identische Vertreter, die für weitere Bahnverwaltungen im Einsatz waren oder sind. Konkretes Vorbild der ersten Auflage ist die MY 1131, die am 25. Oktober 1957 unter der Seriennummer 2372 an die DSB geliefert wurde.



Die ehemalige MY 1135 der DSB ist längst mit der UIC-Nummer 90 86 00-21 135-7 unterwegs, als sie am 5. Juli 2001 in Vojens, (Dänemark) aufgenommen wird. Ihr ausgebliebenes Farbleid ist jenes, das auch FR an der vorzustellenden Sonderauflage realisiert hat. Foto: Peter L. Svendsen (CC-BY-SA-2.0)

Dort stand sie vierzig Jahre lang bis zu ihrer Ausmusterung am 2. Juni 1997 im Dienst. Über verschiedene Gesellschaften gelangte sie 2010 zur EBS (Erfurter Bahnservice), wo sie wenig später in ihre schwarz-rote Gestaltung aus der späteren DSB-Zeit zurückversetzt wurde. Im Dienst blieb sie bei der EBS bis 2018, bevor sie dann zur Altmark Rail gelangte.

Der äußere Eindruck

Die Ankündigung einer Neukonstruktion der „Rundnasen“ durch FR Freudenreich Feinwerktechnik Ende 2018 hatte die Modellbahner der Spurweite Z überrascht: Schließlich hatte bereits der Großserienhersteller Märklin ab 2005 mehrere Modelle nach gleichem Vorbild auf den Markt gebracht: SNCB (Epoche III), CFL (III) und zwei Versionen der DSB (V / III).

Mit Blick auf die Motorumstellungen, die mittlerweile auch das genutzte sechachsige Fahrwerk erreicht hatten, waren Wiederauflagen oder zuvor nicht angebotene Varianten der NoHAB sehr wahrscheinlich und früher oder später wohl absehbar.



Die DSB-Ursprungsversion mit der Artikelnummer 88633 aus dem Jahre 2011 (Epoche III) ist die bislang letzte Märklin-Auflage einer NoHAB-Diesellok.

Ein wichtiges Ziel von FR Freudenreich Feinwerktechnik und dem eine Sonderauflage buchenden 1zu220-Shop sollte es daher sein, die eigenen Modelle vor der Spielwarenmesse 2019 auszuliefern und die Aufmerksamkeit zu nutzen, die sie mit ihren Ankündigungen erhielten.

Daraus ist leider nichts geworden, denn erst knapp vier Monate später standen die ersten Fahrzeuge bereit.

Und so kam es, wie es wohl kommen musste: Auf der Spielwarenmesse kündigte Märklin tatsächlich eine SNCB- und eine MAV-Variante dieser Lok an.

Neben dem auf den Glockenankermotor umgestellten Antrieb sollen die Neuheiten überarbeitete Drehgestellblenden bekommen, mit denen der größte Kritikpunkt beseitigt wird.

Andere Schwächen werden wohl bleiben, aber zumindest im Gewicht werden die kommenden Auflagen deutlich zulegen und daher eine bessere Zugkraft entwickeln.



Freudenreichs neues Modell der MY 1131 aus dem Bestand der EBS muss sich im Test beweisen. Erstmals steht dieselbe Lok in analoger und digitaler Ausführung für uns bereit.

Folglich muss sich die FR-Neukonstruktion heute mit der Göppinger Vorlage messen lassen, denn Kaufgründe gibt es eben nur dann, wenn sie gerade die bekannten Schwachpunkte vermeidet und zudem einen solchen Vorsprung erarbeiten kann, dass ein Aufschließen auf Augenhöhe durch Märklin auch mit der Produktpflege nicht zu erwarten ist.

So erfährt die kleine Lok aus Sanitz, die wir als Exklusivmodell für den 1zu220-Shop (Art.-Nr. 49.125.01) in analoger und digitaler Ausführung (DCC- und Soundmodul: ergänzend Art.-Nr. 00.125.00) vorliegen haben, beim Entnehmen aus der Packung gleich einen kritischen Blick auf ihre Längsseite. Und dem kann sie wahrlich standhalten: So muss eine NoHAB aussehen, denken wir. Formen und Proportionen erscheinen schon mal stimmig.



Der erste Eindruck zählt, sagt eine alte Redensart. Und bei der im NVR als 92 80 1227 003-1 D-EBS erfassten, ehemaligen MY 1131 der DSB (Art.-Nr. 49.225.01) stimmt dieser auf jeden Fall. Die Neuheit stammt von FR Freudenreich Feinwerktechnik.

Dieser Eindruck bestätigt sich schließlich auch rundherum, der Kleinserienhersteller hat hier also ganze Arbeit geleistet. Wer ein echter Freund dieser Lok-Bauart ist, der wird an diesem Modell also nicht vorbeikommen.

Doch wohl niemand kann ein perfektes Modell abliefern und deshalb blicken wir auch noch auf die Details und messen nach. Gut gefallen uns die Gravuren, die besonders im Dachbereich auch feinste Merkmale wiedergeben. Nur wer ganz genau hinschaut, kann auch einzelne Druckschichten wiedererkennen. Dies verrät, dass das Urmodell für den Vakuumguss (Kunststoffgehäuse) in einer Silikonform aus dem 3D-Drucker stammte.

Sehr fein graviert sind auch die Drehgestellblenden, die korrekt und absolut überzeugend jene Ausführung wiedergeben, die typisch für Bauarten mit der Achsfolge (A1A)‘ (A1A)‘ war. Für den Einsatz in Deutschland fehlen dem Modell allerdings die Indusi-Magneten, was in Bezug auf die MY 1131 des Erfurter Bahn-Service ein kleiner Fehler ist.

Geschuldet ist dies sicher dem auf Skandinavien fokussierten Adressatenkreis von FR Freudenreich Feinwerktechnik, denn der Hersteller hat hier mit Spritzgussformen einen Aufwand betrieben, der es nicht erlaubt, jede winzige Kleinigkeit in Bezug auf die einzelnen Varianten individuell anzupassen. Es handelt sich um einen wirtschaftlichen Kompromiss, den wir auch in der Kleinserie für vertretbar halten.

Blicken wir auf die Vorbildmaße, dann lässt sich gleich der Konstruktionsschwerpunkt erkennen: Wie zu erwarten, legte Harald Freudenreich seinen Fokus auf absolut stimmige Maße und Proportionen. Sein Modell trifft fast alle Vorbildmaße auf den Zehntelmillimeter!



Sehr fein graviert zeigen sich auch die Drehgestellblenden, die korrekt die Ausführung mit einer mittigen Laufachse wiedergeben. Die für eine in Deutschland verkehrende Lok vorgeschriebenen Indusi-Magnete zwischen erster und zweiter Achse auf der rechten Seite fehlen allerdings.

Einzig im Drehgestellachsstand messen wir eine kleine, nicht wahrnehmbare Differenz, die durchaus noch im Bereich von Messfehlern liegt. Der Gesamtachsstand scheint aber unsere Messung zu bestätigen, denn dieser ergab ein Übermaß von 1 mm. Das Vorgängermodell von Märklin, das um einen vorhandenen Gussblock herumgebaut wurde, übertrifft die Kleinserienumsetzung aber auf jeden Fall.

Als Beispiele für den Anspruch, mit dem hier gearbeitet wurde, möchten wir die angesetzten Schienenräumer aus Ätzteilen anführen. Sie empfinden exakt die Formen der EBS-Maschine nach, die auf eigene Rechnung produzierte Version „Railcare“ (siehe weiter unten) im FR-Eigenprogramm erhielt eine andere Ausführung.

Durchdacht ist auch der feine Kupplungshaken, der den Gesamteindruck nicht stört und in den Märklin-Systemkupplungen sicher eingreift. Rangiert werden muss mit einer NoHAB schließlich nicht.

Zu den Stärken der Miniatur gehören auch separat angesetzte Handläufe an den Führerstandsauftiegen, die allerdings nicht ganz der Vorbildausführung entsprechen, wie ein Bildabgleich zu verschiedenen Maschinen verrät.

Die Form, Größe und Gestaltung der Seitenfenster an Maschinenraum und vor allem den Führerständen wiederholt Märklins Fehler nicht. Sie tragen enorm zum guten Gesamteindruck bei.

Trotzdem finden sich in diesem Bereich auch kleine Schwächen. Die je Seite vier Bullaugen des Maschinenraums sind mit transparenten Einsätzen versehen, was sehr gelungen wirkt.

Maße und Daten zur dieselelektrischen Lokomotive MY 1131

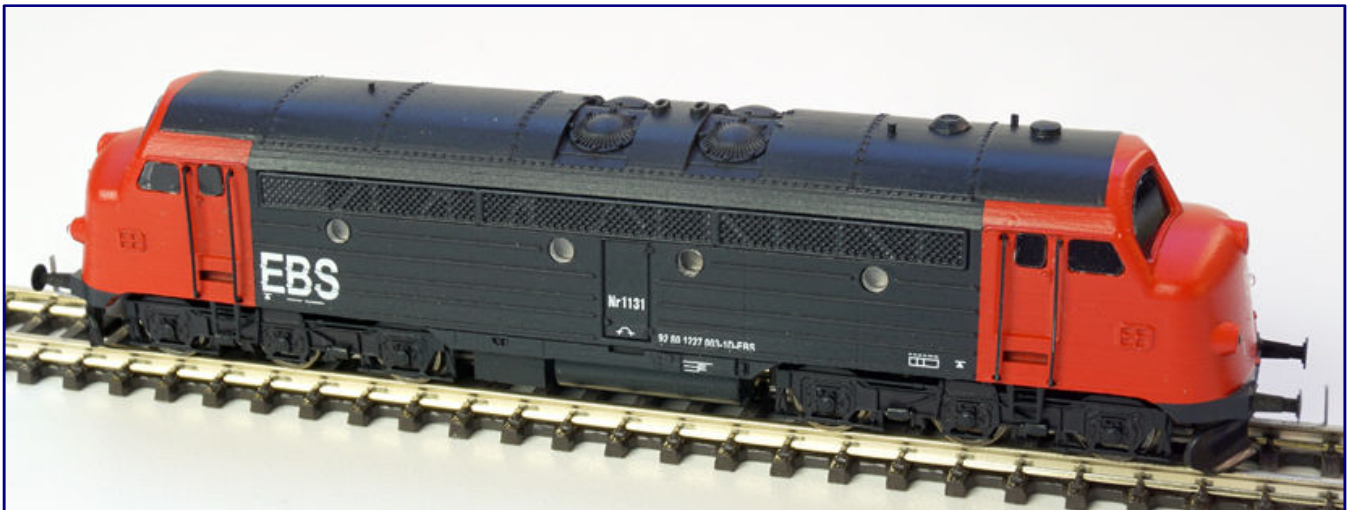
	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer	18.900 mm	85,9 mm	86,2 mm
Größte Breite	3.090 mm	14,0 mm	14,3 mm
Höhe über SO	4.295 mm	19,5 mm	19,5 mm
Gesamtachsstand	14.300 mm	65,0 mm	64,0 mm
Drehgestellachsstand	4.000 mm	18,2 mm	17,8 mm
Treibraddurchmesser (neu)	1.040 mm	4,7 mm	5,0 mm
Dienstgewicht	89 t	---	48 g*
V_{max}	133 km/h		
Leistung	1.250 kW / 1.700 PS		
Bauart	(A1A)' (A1A)'		
Baujahre	1954 - 1965**		
Hersteller (Lokomotive)	NoHAB		
(Dieselmotor)	General Motors EMD		
Stückzahl	159 Exemplare***		

* Digitalmodell 50 g

** Lieferzeitraum aller drei Serien für die DSB (59 Exemplare)

*** Gesamtzahl aller produzierten NoHAB-AA16-Lokomotiven

Nicht ganz daran heranreichen können die Fenster des Führerstands. Sie sind mit Hilfe von schwarzglänzenden Polycarbonatfolien umgesetzt worden, die präzise geschnitten und eingesetzt worden sind. Bis hierher gäbe es keinen Grund zur Klage. Setzen wir die analoge Lok allerdings aufs Gleis und lassen sie fahren, machen sich bald störende Lichtemissionen bemerkbar, die nur die Scheibenränder betreffen.



Trennscharf und sauber zeigt sich die Lackierung des Modells, bei auch die (vorbildgerecht) recht spärliche Beschriftung lupenlesbar ausgeführt wurde (Bild oben links). Im Vergleich zum Vorbild etwas zu hoch wirken aber die Frontfenster des Führerstands auf uns (Bild oben rechts). Zu den einen guten Gesamteindruck prägenden Merkmalen zählt hingegen die gute Dachgestaltung mit scharfen Gravuren und feinen Nietennachbildungen (Bild unten).

Das bedeutet also, dass der Führerstand insgesamt dunkel zu bleiben scheint, wie wir es auch vom Vorbild auf Streckenfahrt kennen, doch der helle Lichtkranz um die Scheiben passt überhaupt nicht ins Bild. Der Ursache werden wir in der technischen Bewertung noch auf den Grund gehen.

Aber auch die Form der Frontfenster kann uns nicht vollends überzeugen: Im Vergleich zu Märklin liegen sie zwar klar vorn, denn der Erfinder der Spur Z hat nicht mal die typische Form korrekt getroffen. Während sie aber bei Märklin deutlich zu schmal geraten sind, wirken sie bei Freudenreich auf den Betrachter doch etwas zu hoch.

Hier zeigt sich also leider, dass nicht immer die zehntelmillimetergenaue Miniaturisierung entscheidet, sondern einige Details fallweise einer Über- oder Unterproportionierung bedürfen, um auf den Betrachter subjektiv korrekt zu erscheinen. Ein bekanntes Beispiel dafür sind Nietendreihen, die im Maßstab 1:220 eigentlich nicht mehr sichtbar wären. Im Falle der Stirnfenster hätte nach unserem Eindruck eine leicht herabgesetzte Betonung exakt gewirkt.

Schließen möchten wir unsere optische Wertung mit einem Blick auf Lackierung und Bedruckung: Gewählt hat FR die schwarz-rote DSB-Lackierung, mit der das Vorbild für die EBS unterwegs war. Völlig korrekt gehört dazu auch ein tiefschwarzer Dachbereich, der Alterungsspuren fast schon erübrigt.

Diese Vorbildlackierung ist in ihrer Farbaufteilung korrekt, trennscharf und sauber aufgebracht worden. Die eher spärlichen Betriebsanschriften der EBS, die sich an jene der Dänischen Staatsbahn anlegen, sind im Tampondruck aufgetragen worden. Dies geschah mit weißer Farbe im korrekten Umfang und unter Beachten der Schrifttypen, die der Betreiber seinerseits gewählt hatte.



Das Ausdrehen der feinen Drehgestelle wird von den Aufstiegsleitern des Führerstands begrenzt, der Hersteller gibt allerdings keine Radiusbeschränkung an. Ein weiterer Blick fällt auf die feinen Schneepflüge, die sich in ihrer Form von der Railcare-Version unterscheiden.

Als Zwischenfazit können wir festhalten, dass Harald Freudenreich zwar kein perfektes Modell geschaffen hat, aber die Defizite der Großserienvorlage deutlich hinter sich lässt. In dieser Testdisziplin ist das Kleinserienmodell klar die erste Wahl – trotz einiger weniger Schwächen.

Eigene Variante von FR

FR Freudenreich Feinwerktechnik betont einen Vorzug von Kleinserienmodellen gleich mit dem parallel erschienenen Modell nach Railcare-Vorlage (46.125.01), das ebenfalls optional in Digitalausführung gewählt werden kann (DCC- und Soundmodul, ergänzend 00.125.00). Auch bei der TMY 1150 dieser schwedischen Privatbahngesellschaft handelt es sich um eine ehemalige DSB-Maschine.

Dennoch weist sie einige Unterschiede auf, die auch im Modell berücksichtigt wurden: Sie besitzt ein abweichendes Gehäuse, das korrekt eine Tür zwischen den beiden unteren Stirnlichtern zeigt. Wir erhielten hier sogar explizit den Hinweis, dass es künftig auch noch eine dritte Gehäusevariante geben soll, bei der die jeweils rechte Führerstandstür fehlt.



Die TMY 1150 (46.125.01; Bild oben) von Railcare ist keine reine Farbvariante, wie deutlich zu erkennen ist. Sie trägt eine Fronttür unterhalb des oberen Spitzenlichts (Bild unten links) und einen abweichenden Schneepflug. Auch die Pufferaufstiege mit Geländern ziehen die Blicke des Betrachters auf sich (Bild unten rechts). Fotos: Harald Möller

Hingewiesen hatten wir bereits auf die typische Schneepflugform der EBS-Lok. Folglich besitzt die Railcare-Ausführung eine abweichende Form, die sich ebenfalls streng am Vorbild orientiert. Ein weiteres Unterscheidungsmerkmal sind die über den Puffern montierten Rangiererbühnen, mit denen die Vorbildlok erst in ihrer späten Dienstzeit versehen wurde.

Technische Wertung

Bevor wir uns den übrigen Aspekten dieser Disziplin widmen, möchten wir dem Grund für die zuvor bemängelten Lichtemissionen an den Führerstandsfenstern der Analogversion auf den Grund gehen. Bei der Digitalausführung war ein störender Lichtschein vorne nicht und an den Seitenfenstern kaum wahrnehmbar.

Das spricht entweder für eine qualitative Streuung in der Serie oder muss einen konstruktiven Grund haben. Also hilft nur „Hütchen ab“ und Nachschauen. Bei beiden Modellen stammt das Licht in den jeweils drei Spitzenlaternen aus drei warmweißen SMD-LED, die auf einer kleinen, vertikal montierten Platine sitzen, die mit der horizontal gelagerten Hauptplatine auf dem Motorblock fest verbunden sind. Nur beim digitalen Modell sitzen unten auch zwei rote Leuchtdioden für die Schlussbeleuchtung.

In den Gehäuseöffnungen der Spitzenlichter sitzen kurze Lichtleiter, die nicht nahtlos bis an die Lichtquellen heranreichen. Stattdessen klafft dazwischen ein Hohlraum, in dem sich das emittierte Licht der Punktstrahler durch Reflexion fast frei verbreiten kann.



Sehr störend wirkt das aus den Fensterrändern austretende Licht beim analogen Modell (Bild links). Als Ursache haben wir fehlende Lichtabschirmungen an den Beleuchtungsplatinen oder innerhalb des Gehäuses ausgemacht (Bild rechts).

So wird es eben nicht nur von den klaren Lichtleitern eingefangen, die seinen Schein nach außen transportieren sollen. Alle Lücken, die das Modell aufweist, beteiligen sich deshalb an der Emission. So werden bei beiden Exemplaren auch die Schienen in sehr geringem Umfang erhellt, doch es sind die Ränder der Frontscheiben, an denen sich das Licht so unangenehm und vorbildwidrig bemerkbar macht.

Nicht (sichtbar) davon betroffen ist die Digitalvariante deshalb, weil sie zwischen der oberen und den unteren Leuchtdioden ein horizontal angeklebtes Abschirmteil erhalten hat. Daraus schlussfolgern wir, dass hauptsächlich die untere Reihe für das Phänomen verantwortlich ist.



Beim Analogmodell haben wir eine gute Sicht auf den Glockenankermotor mit der dahinterliegenden Schwungmasse und den Wellen samt Schnecken. Die Lichtplatine zeigt leider, wie erwähnt, drei warmweiße Leuchtdioden ohne jede Abschirmung, während...

Der Schwachpunkt der Analoglok wäre also zu vermeiden gewesen, wenn sie in gleicher Weise ausgestattet wäre oder alternativ die Scheiben von innen zusätzlich lichtundurchlässig abgedeckt worden wären. Diese hätte nach unseren Vorstellungen beispielsweise mit einem schwarzen Klebeband geschehen können, was der Käufer eventuell selbst nachholen kann.

In ihren Grundformen sind die Leiterplatten identisch, wenn selbstverständlich auch unterschiedlich ausgestattet: Die Hauptplatine mit den an den Enden angesteckten Lichtplatinen haben wir ja bereits erwähnt.



...die insgesamt fünf LED je Seite bei der Digital-Variante zwischen den Reihen durch einen Einsatz abgeschirmt sind. Dieses kleine Teil zeigt eine große Wirkung, denn eine unerwünschte Lichtemission ist bei diesem Modell kaum festzustellen.

Wesentlicher und gleich erkennbarer Unterschied sind neben den zusätzlichen Schlussleuchten der Digitalversion der vorne platzierte, nach oben ins Gehäuse abstrahlende Lautsprecher aus dem Mobiltelefonbereich und der eigentliche Decoder, der auf einer eigenen Platine hinten unter der Hauptplatte sitzt.

Diese Lösung wurde von Velmo auf Basis des Decoders D&H SD18A mit NEXT18-Schnittstelle von Doehler & Haass speziell für die FR-Neuheit maßgeschneidert entwickelt. Deshalb schließt der Erwerb eines DCC-Geräuschmoduls den herstellereitigen Einbau in die gleichzeitig erworbene Lok ein. Der Decoder arbeitet unter dem international im Zweileiterbereich weit verbreiteten DCC-Protokoll.

Ein späteres Umrüsten wäre technisch wegen der modularen Konstruktion prinzipiell möglich: Zwei Schrauben und sechs Lötstellen an den Systemplatinen erfordern laut Harald Freudenreich ein Eingreifen.

Der Erwerb eines digitalen Modells lohnt sich aus unserer Sicht auf jeden Fall. Wer seine Vorzüge kennengelernt hat, dürfte schnell zum Digitalfreund werden: Zusätzlich zum komfortablen Fahren bietet die Digitalerweiterung gleich 21 Geräusch- und Lichtfunktionen, von denen aber nur 19 in der beiliegenden Kurzanleitung aufgeführt werden!



Die Seitenansicht erlaubt eine Vorstellung davon, wie die drei Leiterplatten-Elemente miteinander verbunden sind. Die Analoglok wirkt durch ihren geringen Anteil an Elektronik im Inneren sehr aufgeräumt.

Beim Testbetrieb an Märklins Mobile Station 2 mit 10 Volt Gleisspannung konnten wir nur die ersten 16 Funktionen testen, die uns aber rundum überzeugt haben. Für den Abruf aller Funktionen ist eine geeignete Zentrale größeren Bedienungsumfangs erforderlich. Die Funktionstastenbelegung für die NoHAB sieht ab Werk wie folgt aus:

Lichtfunktionen

- | | |
|-------------|---|
| F 0 (Licht) | fahrrichtungsabhängiges Spitzensignal und Schlusslicht |
| F 1 | Ablenden / Aufblenden des Spitzensignals |
| F 2 | Abschalten Spitzensignal / Schlusslicht an Führerstand 1 |
| F 3 | Abschalten Spitzensignal / Schlusslicht an Führerstand 2 |
| F 4 | Rangiergang und Rangierbeleuchtung (beidseitiges Spitzensignal) |

Geräuschfunktionen

- | | |
|------|---|
| F 5 | Horn |
| F 6 | Sanden |
| F 7 | Kompressor |
| F 8 | Anlassen / Fahrgeräusch / Abschalten |
| F 9 | Lüftergeräusch |
| F 10 | An- / Abkuppeln |
| F 11 | Deutsche Bahnhofsdurchsage
(nicht erwähnt im Produktblatt) |
| F 12 | Dänische Bahnhofsdurchsage
(nicht erwähnt im Produktblatt) |
| F 13 | Dynamische Bremse |
| F 14 | Druckluft ablassen |
| F 15 | Bremsgeräusch |



Nur mit der Digitalausstattung zeigt die Lok auch ein (abschaltbares) rotes Schlusslicht.



Die fahrtrichtungsabhängige Beleuchtung wird über die Funktion F 0 aktiviert. Die digitale Lok zeigt an der Front dann das aufgeblendete Spitzenlicht (Bild links). Bei Betätigen der Funktion F 1 wird es vom Decoder abgeblendet (Bild rechts) – ein Effekt, der auf dem Foto kaum, in der Realität dafür umso besser zu sehen ist.

Spezialfunktionen

F 16	Fahrgeräusch aus- / einblenden (Tunnelfahrt)
F 17	Lautstärke stufenweise leiser
F 18	Lautstärke stufenweise lauter
F 19	Bremsenquietschen abschalten
F 20	Zwangisleerlauf

Im Auslieferungszustand ist der Decoder für DCC mit der Kurzadresse 3 und 28 / 128 Fahrstufen vorkonfiguriert. Die vorkonfigurierte Lautstärke aller Betriebsgeräusche erscheint angemessen und nicht störend. Auch das Klangspektrum ist gerade angesichts der winzigen Größe von Modell und Lautsprecher wirklich beeindruckend.

Und auch in weiterer Hinsicht ist die NoHAB-Konstruktion gut durchdacht worden: Wie wir es von Märklin-Modellen traditionell kennen, rastet das Kunststoffgehäuse auf dem massiven Fahrwerksblock auf und kann unter Abspreizen abgezogen werden. Bei unserem Test saß der Aufbau des digitalen Testkandidaten übrigens erheblich strammer als jenes des analogen.

Dies ist wichtig zu wissen, denn beiden Modellen liegt keine herstellerseitige Anleitung zu Pflege und Wartung bei. Das Abnehmen des „Hütchens“ ist folglich nirgendwo erläutert. Der Antrieb erfolgt durch einen Glockenankermotor des Typs Maxon RE8 über Schnecke und Kunststoffzahnräder auf alle sechs Achsen.

Die Drehgestelle werden über eingesetzte, durch den Zentrierpunkt der Großzahnräder reichende Stifte im grau lackierten Fahrwerksblock geführt – auch das ist in dieser Form langjähriger Märklin-Standard. Die Stromübertragung zum Motor erfolgt allerdings nicht über Schleifkontakte, sondern mittels Litzen. Dadurch sind Drehgestelle und Rahmen im Betrieb fest miteinander verbunden.

Der Kurvenlauf wird durch die am Motorblock separat angesetzten Ätzteile für die Aufstiegsleitern zu den Führerständen begrenzt. Im Testzyklus fuhr unsere Kandidaten durch einen Radius von 220 mm, der Hersteller macht keine Angaben zum durchfahrbaren Minimalbogen.



Zusätzlich zu den Licht- und Spezialfunktionen hält die Digitalversion auch eine Menge Betriebsgeräusche sowie zwei Bahnsteigansagen bereit. Hier starten wir über die Funktion F 8 gerade die Fahrgeräusche, worauf die Lok zunächst den Anlasser und danach den Dieselmotor samt Generator ertönen lässt.

Ein Probeaufgleisen auf dem Industriekreis von 145 mm bereitete überraschend jedoch keine Probleme, die Lok macht dabei aber hier schon optisch keine gute Figur mehr, da Kupplungshaken und Schneepflug weit mitausschwenken. Sichtbar wurde nun auch, dass wir spätestens hier die Grenzen der Bogenlauffähigkeit erreicht haben dürften. Auf eine Fahrt verzichteten wir deshalb mit Blick auf die feinen Leitern, die keinen Schaden nehmen sollten.

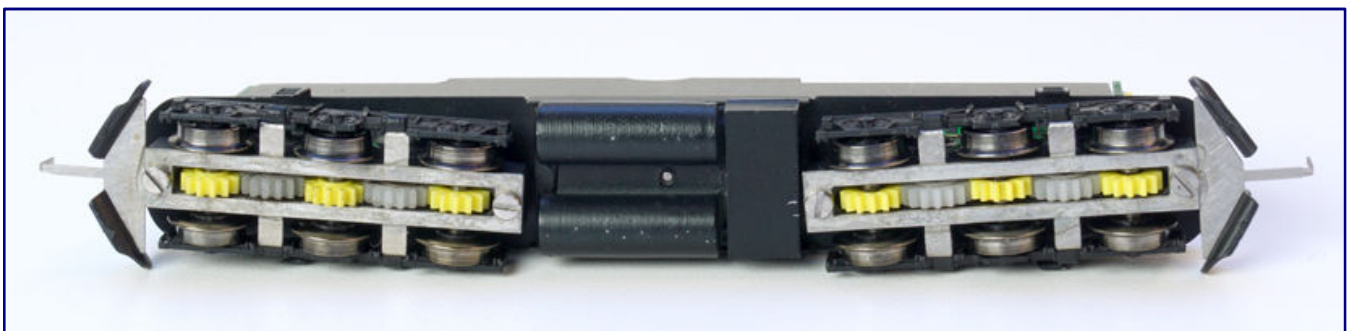
Für gute Laufkultur sorgt eine auf der Antriebswelle gelagerte, große Schwungmasse aus Messing, die nicht nur für sicheres Überfahren von stromlosen Abschnitten und Weichen in Kriechgeschwindigkeit sorgt: Sie trägt neben dem gefrästen Messing-Hauptrahmen gleichzeitig auch zum hohen Gewicht bei, das für eine gute Traktion verantwortlich zeichnet. Haftreifen besitzen die Modelle nämlich keine, was dann aber die sichere Stromaufnahme per Radschleifern von allen sechs Achsen begünstigt.

Während sich Märklin vom Antrieb der Mittelachse bei dreiachsigen Drehgestellen inzwischen verabschiedet, hat sich FR hier bewusst für deren Einbeziehen entschieden. Umso überraschender ist deshalb, dass keine Pendelachsen am Modell zu finden sind, mit denen ein ständiger Gleiskontakt aller Räder gewährleistet wäre. Die Mittelräder weisen auch keine nach oben versetzte Lage auf, wie es in Göppingen einst üblich war.

Echte Kritik verdient aus unserer Sicht nur das offene Getriebe der NoHAB. Alle Zahnräder liegen nach unten völlig frei, eine Abdeckung fehlt komplett. Im Anlagenbetrieb dürfte das Getriebe daher auch Staub und Schmutz einsammeln und auf den Zahnrädern verteilen. Schmiermittel begünstigen dessen Anhaften und verkürzen die Wartungsintervalle.

Wir finden dies insofern als relevant, als dass sich das Kleinserienmodell als echtes Fahrwunder erweist und gewiss zu schade für die Vitrine ist. Damit sind wir jetzt auch bei den zu messenden Werten der technischen Beurteilung angelangt.

Bereits bei einer Gleisspannung von 0,3 Volt setzt sich die kleine Lok kaum sichtbar in Bewegung. Beim Digitalmodell geschieht das in der Fahrstufe 2. Die gemessene und aufs Vorbild umgerechnete Anfahrtschwindigkeit beträgt nur 0,4 km/h und damit den geringsten, je von uns gemessenen Wert! Im Analogbetrieb ist dabei noch kein Licht aus den warmweißen Leuchtdioden wahrnehmbar.



Mit dem aus der Mobiltelefontechnik stammenden Lautsprecher auf der linken Oberseite der Platine (Bild oben) zeigt der D&H-Decoder ein erstaunlich gutes Klangspektrum. Ihn hat Claudius Veit auf der rechten Seite unterhalb der Hauptleiterplatte montiert. Nicht überzeugt sind wir vom offenen Getriebe der NoHAB (Bild unten), weil hier Verschmutzungen Tür und Tor geöffnet werden.

Dies ändert sich, wenn wir die Gleisspannung auf 1,6 Volt erhöhen. Der winzige Kraftprotz, der mit zehn angehängten Drehgestell-Kesselwagen auch in Kurvenfahrt noch lange nicht an die Grenzen seiner Zugkraft stößt, schleicht nun in Schrittgeschwindigkeit (5,2 km/h) auch sicher über jede Weiche.

Die Lok lässt sich in allen Geschwindigkeitsbereichen angenehm und fein regeln. Sie ist auch deutlich langsamer unterwegs als die betagten NoHAB-Interpretationen aus Göppingen, was einem vorbildnahen Betrieb gut tut.

Mit umgerechnet 275 km/h vermag aber auch sie sich bei voller Gleisspannung von 10 V mit jedem ICE zu messen. Der Bediener wird sie aber kaum so weit hochregeln, weil sich dann auch Getriebegeräusche störend bemerkbar machen.

Das gilt bei den höchsten Fahrstufen auch für die Digitalausführung, bei denen die Betriebsgeräusche dann zusätzlich überlagert werden. Gerade langsames Fahren ist hier aber ein optischer und digital auch noch akustischer Genuss. Selten hat der Betrieb einer Spur-Z-Lokomotive so viel Freude bereitet.

Unauffällig zeigt sich die gemessene Stromaufnahme des Modells, denn Motor und Leuchtmittel sind keine Stromfresser. Bei Trafostellung 100 sind es 41 mA, bei Stellung 150 steigt sie auf 65 mA. Das lässt auch auf ein leichtgängiges Getriebe schließen, wie es bereits die übrigen Werte nahelegten.

Einsatz des Modells

Laut Leistungsangebot des Erfurter Bahn-Services liegt der Tätigkeitsschwerpunkt im Vermieten von Maschinen, dem Bedienen von Sonderfahrten, in Langstreckenverkehren sowie dem Bedienen schwer befahrbarer Streckenabschnitte kurz vor dem Ziel eines Zugs. Explizit hervorgehoben werden Gefahrguttransporte.

Zum Einsatz kommen vor allem Klassiker der Schiene aus verschiedenen Baureihen, die in historischen Farbgebungen zum Einsatz kommen. Danach richten sich auch die Einsatzmöglichkeiten des FR-Modells.



Vorbildfotos zeigen Lok 1131 der EBS unter anderem vor Kesselwagenzügen. Märklins Knickkesselwagen als modernste Vertreter wären sicher noch besser geeignet, aber Maschinen des Erfurter Bahnservices können durchaus auch vor museale Reisezüge gespannt werden.

Denkbar sind zu allererst historische Personenzuggarnituren beliebiger Art, wie sie bei Sonderfahrten zum Einsatz kommen. Ein beliebiges Beispiel wären TEE-Wagengarnituren wie die als „Rheingold“ vermarkteten Züge. Viele andere Zusammenstellungen erscheinen ebenso wenig abwegig.

Auch Güterzüge werden gelegentlich zu Fotozwecken historisch zusammengestellt und betrieben. Alltäglich erscheinen uns hier aber beliebige kürzere Garnituren aus modernen Wagen. Eine interessante Vorlage fanden wir von der umgesetzten Lok aber vor modernen Kesselwagen.

Dieser Zug lässt sich beispielsweise mit Märklins Knickkesselwagen (Zugpackung 82530 und Einzelwagen; einzeln auch gealtert angeboten) nachbilden. Neben den dunkelgrauen VTG-Exemplaren kann auch auf die übrigen Ausführungen zurückgegriffen werden.

Für die Freunde skandinavischer Vorbilder bietet FR Freudenreich Feinwerktechnik selbst eine größere Auswahl geeigneter Vorbilder, die sich beliebig zusammenstellen lassen. Vorlagen finden sich im weltweiten Netz sicher zu Genüge. Seitens Märklin ist hier wahlweise noch die Wagenpackung „Green Cargo“ (82532) zu ergänzen.

Unser Gesamteindruck

Bei Märklins Modell der NoHAB lag die Messlatte nicht wirklich hoch, was Harald Freudenreich vermutlich herausgefordert haben dürfte. Es erscheint mutig, bewusst gegen ein Großserienmodell anzutreten und eine Doppelentwicklung einzugehen.

Die Göppinger haben mit ihrem Vertriebsnetz ganz andere und viel mehr Möglichkeiten, ihre Modelle abzusetzen. FR Freudenreich Feinwerktechnik hat sich hingegen besonders in Skandinavien einen festen Kundenkreis aufgebaut, dessen Ansprüchen Märklins Modell vermutlich nicht genügt: Was für die deutschen Modellbahner die Baureihe V 200 ist, hat dort eben ein Pendant in der NoHAB AA16.



Für ihren Freundeskreis ist die NoHAB AA16 nicht irgendeine Lok: Sie genießt ein hohes Ansehen und ist beliebt wie beispielsweise die V 200 der DB in Deutschland. Deshalb hat FR Freudenreich Feinwerktechnik ganz gezielt seinen Kundenkreis in Skandinavien mit einem stimmigen Modell bedacht, bei dem das Herzblut in der Konstruktion nicht zu übersehen ist.

Damit haben wir die Beweggründe für das neue Modell wohl treffend umschrieben. Gelöst wurde die gestellte Aufgabe mit Bravour, wenn auch nicht völlig fehlerfrei. Es bleibt immer noch, wenn auch wenig, Luft nach oben.

Ganz klar wurde die Messlatte aber nun erheblich höher gelegt und es ist bereits jetzt absehbar, dass Märklin sie in der optischen Wertung nicht wird schlagen können. Ob sie technisch aufschließen werden, bleibt noch abzuwarten.

Für die Kunden bleibt damit zu entscheiden, ob sie dem Preis oder der Präzision, mit der die Vorbildmerkmale umgesetzt wurden, den Vorrang geben möchten. Wer eine stimmige und mit starken Fahrwerten glänzende NoHAB wünscht, kommt an FR jedenfalls nicht vorbei. Manch ein Zettie wird spätestens jetzt auch den Umstieg auf Digitalbetrieb ernsthaft erwägen, meinen wir.



Das Basismodell (49.125.01) und die optionale Digitalaufrüstung (00.125.00) nominieren wir für die Neuerscheinungen des Jahres 2019 in den Kategorien Lokomotiven und Technik.

Und deshalb nominieren wir die MY 1131 der EBS (Art.-Nr. 49.125.01), stellvertretend für diese Modellreihe, als Kandidat für die Neuerscheinungen des Jahres 2019 in der Kategorie Lokomotiven. Explizit eingeschlossen ist darin die wahlweise erhältliche Digitalausführung (00.125.00) mit Betriebsgeräuschen.

Dies stellt insofern eine Premiere dar, als dass nie zuvor ein Modell in gleich zwei Kategorien vertreten war.

Hersteller des Modells:

<https://www.fr-model.de>

Exklusivbezug der getesteten EBS-Version:

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

Eingesetzte Digital-Komponenten:

<https://doehler-haass.de/cms/>

<https://velmo.de>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

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

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

Spendenkonto:

Sparda-Bank West

Kto.: 579 484

BLZ: 330 605 92

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Märklin auf neuen Wegen

Zunehmen statt abspecken

Ein Hersteller aus Japan hat es, von vielen unbemerkt, vorgemacht, nun legt Märklin nach: Mit dem metallgefüllten Kunststoff schlägt der Göppinger Marktführer ein neues Kapitel der Modellbahnfertigung auf und verfolgt dabei ganz andere Ziele als der einstige Pionier. Wir haben uns die Technik erläutern lassen sowie seine Möglichkeiten und Grenzen zu beleuchten versucht. Ein Vergleich der verschiedenen Produktionsverfahren gibt weiteren Aufschluss.

Kunststoffe und Metalle haben nur wenige gemeinsame Eigenschaften. Für gewöhnlich verhalten sie sich extrem unterschiedlich. Daher empfehlen sie sich auch für ebenso unterschiedliche Einsatzzwecke: Kunststoffe sind im Vergleich zu Metallen sehr leicht und besitzen eine höhere Flexibilität.

Nach dem Zweiten Weltkrieg erlebten sie einen großen Aufschwung. Es wurden immer neue und immer mehr Kunststoffe entwickelt, die sehr verschiedenen und zunehmend auch spezielleren Anforderungen genügten. Mit ihnen erstarkte auch die chemische Industrie und wuchs zur heutigen Bedeutung heran. So darf es uns im Rückblick nicht verwundern, dass sie auch den Modellbahnsektor nachhaltig veränderten.



2019 kommt es zur Neuauflage eines „Kartoffelkäfers“ der SNCB seitens Märklin. Erstmals an einem Bestandsmodell wird dann die Fertigungsweise mit metallgefülltem Kunststoff zum Einsatz kommen, die der Lok ein spürbar höheres Gewicht verleihen soll.

Damals entstanden Lokomotiven und Wagen meist noch aus Feinblechen, Märklin griff schon früh nach schweren Druckgussgehäusen aus einer Zinklegierung. Die anfangs aus Karton und Holz gefertigten



Minitrix-Produktmanager Claus Ballsieper veranschaulicht die Idee der für Märklin neuen Technologie: Das Gehäuse mit Wolfram-Einlage (rechts) ist deutlich schwerer als jenes aus gewöhnlichem Kunststoff (links).

Häuser wurden zu einem industriell gefertigten Massenartikel, als sich Zubehöranbieter wie Faller den Kunststoffspritzguss zu eigen machten.

In den letzten Jahren sehen sich die Hersteller zunehmend mit dem Wunsch eines individuelleren Ausdrucks konfrontiert. Gleichzeitig ist beim Rollmaterial die Kompromissbereitschaft gesunken, mit ihnen aber leider auch die Gesamtzahl an Kunden.

Das erfordert in vielen Bereichen ein Umdenken: Antworten geben wiederentdeckte Werkstoffe wie der Hartkarton, neue Techniken wie Lichtschneiden (mit Laser) oder der 3D-Druck.

Märklin hat derweil über viele Jahre einen weiteren Ansatz verfolgt und sieht sich 2019 in der Lage, ihn in die Serienproduktion einfließen zu lassen.

Ziel ist es nicht, auf geringere Stückzahlen eines Modells zu reagieren, sondern sie möglichst wirtschaftlich und mit höchstmöglichem Gewicht umzusetzen.

Traditionell setzt der Marktführer auf den Zinkdruckguss, denn die damit einhergehenden, schweren Metallgehäuse sollen den Kunden schon beim Anfassen die Wertigkeit Göppinger Qualitätsprodukte vermitteln.

Gleichzeitig lassen sich im Vergleich dazu Kunststoffgehäuse aber mit geringeren Kosten spritzen, weil auch die erforderlichen Drücke im Verarbeitungsverfahren geringer sind. Daher stellen sie auch weniger hohe Ansprüche an die Werkzeuge. Zum Einsatz kommt hier häufig ABS (Acrylnitril-Butadien-Styrol).

Was läge also theoretisch näher, als die Vorteile aus beiden Verfahren miteinander zu verbinden? Genau hier liegt der Ursprung eines langen Entwicklungs- und Lernprozesses im Hause Märklin, der letztlich mit dem metallgefüllten Kunststoff auch zum Erfolg geführt hat.

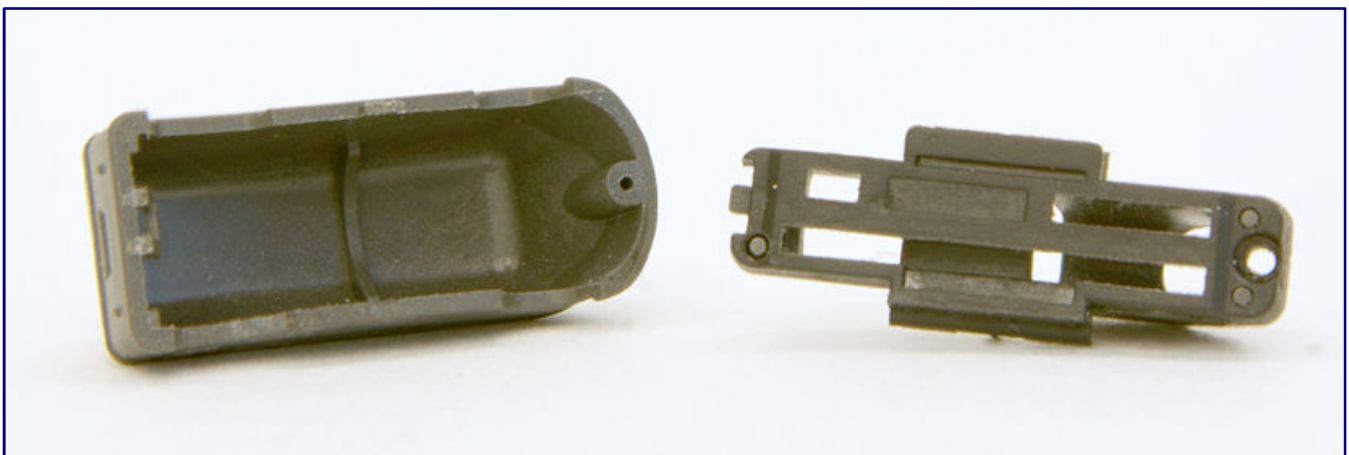


Durch die Metallbeimischung ändert sich auch die Farbe des Werkstoffes: Während das ABS-Gehäuse blau gespritzt wurde, prägt das Grau des Wolframs den Aufbau der Baureihe 103, die in dieser Konzeption zu den Minitrix-Neuheiten 2019 gehört.

Kunststoff mit Metalleinlage

Doch Pionier in diesem Segment ist Märklin keineswegs, obwohl es sich europaweit um den einzigen Hersteller handelt, der gegenwärtig diese Fertigungsweise nutzt. Erstmals vorgestellt hat sie für den Bereich der Modellbahn aber der japanische Anbieter Kato 2006 auf der Nürnberger Spielwarenmesse.

Als Objekt diente damals ein amerikanischer Containertragwagen, bei dem die Eisenmetalleinlage zum einen ein besseres Laufverhalten bewirken sollte und andererseits eine elegante Fixierung des unteren von zwei gestapelten Containern erlaubte. Die Container waren ihrerseits jeweils mit einer Metallplatte und einem Magneten versehen.



Der Klv 20 für die Spur Z ist die erste und bislang einzige Neukonstruktion, die für eine Produktion mit metallgefülltem Kunststoff vorgesehen ist. Wie hier zu sehen ist, bestehen sowohl Fahrwerk als auch Aufbau aus dem neuen Werkstoff.

Märklin verfolgt allerdings einen anderen Weg, weshalb bei den vorgestellten Neuheiten auch kein Eisen zum Einsatz kommt. Vorgestellt wurden schließlich drei selbstfahrende Modelle: zwei Versionen der NoHAB-Diesellok aus Ungarn und Belgien sowie der Kleinwagen Klv 20 der DB.



In der Nenngröße H0 sind die Einsatzmöglichkeiten für metallgefüllten Kunststoff deutlich geringer, doch der in Nürnberg vorgestellte Glaskasten für die Epoche I gehört auf jeden Fall zu den wenigen Profiteuren.

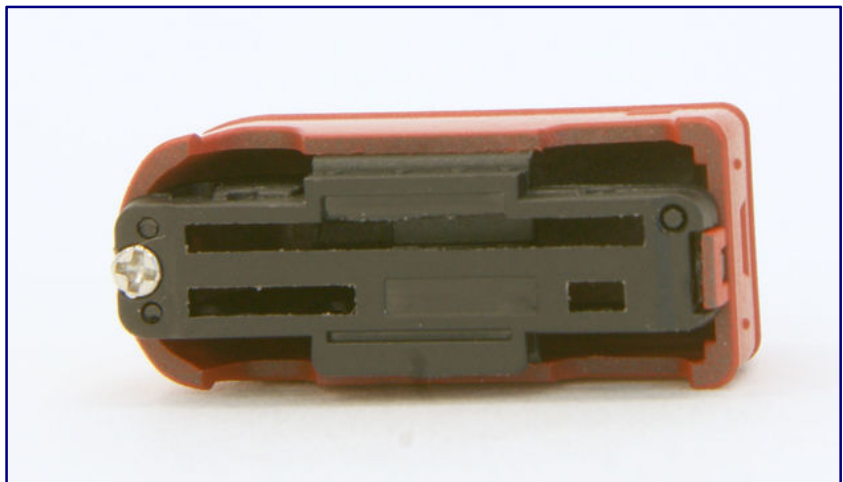
Da im Rollmaterial wegen der laufenden Motorenumstellung die gewichtschaffenden Gussrahmen schrumpfen, besteht ein hohes Interesse, den Verlust zu kompensieren. Beim KlV 20 beschränkt schon das winzige Gesamtmaß das Höchstgewicht in kritischer Weise. Immerhin stehen Gewicht und Zugkraft sowie sichere Stromabnahme von den Schienen in einem direkten Verhältnis.

Haftreifen bieten keinen Ausweg, denn besonders beim Auto auf Schienen beheben sie nicht das Grundproblem sicheren Schienenkontakts durch die höhere Anziehungskraft. Ganz im Gegenteil würden sie die Anzahl und Gesamtfläche der Kontaktflächen noch einschränken und die Stromversorgung des Motors dadurch noch zusätzlich negativ beeinflussen.

Auch Magnetkraft zum Erhöhen des Anpressdrucks auf dem Gleis, wie bei Buschs Feldbahn im Maßstab 1:87 auf 6,5 mm Spurweite, böte keinen Ausweg, weil die Neusilber-Schienenprofile nicht magnetisch sind, da es sich hier um ein Nichteisenmetall handelt.

Auch Bleigewichte sind ein Tabu, da dessen Toxizität nicht zu Spielwaren passt.

Perfekt wäre also, das leichte und robuste ABS eines Gehäuses mit einem möglichst schweren Metall zu verbinden, ohne die Gesundheit des Käufers zu gefährden.



Mit Klipp- und Schraubverbindung soll das Fahrwerk des Kleinwagens KlV 20 am Gehäuse befestigt werden. Diesen Winzling motorisiert anbieten zu wollen, ist ein abenteuerliches Vorhaben und eine große Herausforderung für Märklin.

Genau das hat Märklin zusammen mit externen Partnern über Jahre hinweg beschäftigt, bis das Spritzgussverfahren mit metallgefülltem Kunststoff erfolgreich verprobt und anwendungsreif entwickelt war.

Dieses Jahr sollen nun ein Modell in H0 („Glaskasten“) und je zwei in den Spuren N („Krokodil“ und Baureihe 103 der DB) und Z (NoHAB in zwei Versionen und KlV 20) mit metallgefülltem Kunststoff gefertigt werden. Mit Ausnahme des KlV 20 stammen sie übrigens aus Bestandsformen und erlauben so einen direkten Vergleich zu früheren Umsetzungen.

Doch für alle diese Modelle gilt: Die für Märklin neue Fertigungsweise vereint künftig den Gewichtsvorteil aus dem Zinkdruckguss mit der Abbildegengenauigkeit des Kunststoffspritzgusses. Kleine Spuren profitieren auf jeden Fall davon, in der Baugröße H0 trifft das zumindest für relativ kleine und damit leichtere Modelle zu.

Möglich wird eine deutliche Gewichtszunahme, weil dem einzuschmelzenden Kunststoffgranulat, bezogen auf das Gewicht, 70 % Metall als Additiv beigegeben werden. Obwohl hier theoretisch viele Metalle denkbar wären, fiel wegen seiner hohen Dichte und Masse die Wahl letztendlich auf Wolfram. Da dieses erst bei 3.422° C schmilzt, bleiben seine festen Partikel im deutlich kühleren, verflüssigten Kunststoffmaterial erhalten. Sie werden mit ihm in die Formen gespritzt und beim Erstarren fest eingebunden. Technisch handelt es sich hier, wie zuvor schon bei Kato, um ein sogenanntes Compoundmaterial.



Zu den Versuchen, die dem Erlernen des Verarbeitens von metallgefülltem Kunststoff dienten, gehörte auch die Baureihe 144. Am unlackierten Gehäuse ist im Vergleich zu einem vom früheren Serienmodell (Art.-Nr. 8811) gut zu erkennen, dass einige feine Details besser herauskommen als zuvor.

Dieses ist etwas weniger flexibel als ein reiner Kunststoff und zeigt auch abweichende Zug- und Druckfestigkeiten. Trotzdem ist es noch weit von einem Metall entfernt, was an der fehlenden, elektrischen Leitfähigkeit besonders deutlich wird. Und nur, weil es in Summe so weiter ein Kunststoff bleibt, eignet es sich überhaupt zur Herstellung von solchen Lokgehäusen, die zuvor aus reinem ABS gespritzt wurden.

Märklin musste lernen, die Schwindung des eingesetzten Materials zu beherrschen, damit alle Teile weiter passen und gleichzeitig auch maßstabsgerecht bleiben. Hier zeigten sich in der Entwicklungs- und Erprobungsphase dann auch die Grenzen des Verfahrens: Nicht alle vorhandenen Formen können auf diese Weise weitergenutzt werden.

Erforderliche Änderungen an den Werkzeugen betreffen beispielsweise das Wärmen und Kühlen von Formen während des Spritzens: Statt Heißkanälen waren nun Kaltverteiler gefragt. Auch Spritzparameter wie Werkstofftemperatur und Einspritzdrücke galt es anzupassen, sogar die Farbbehandlung der ausgeworfenen Gehäuse erforderte teilweise ein modifiziertes Vorgehen.

In Klimawechseltests musste nachgewiesen werden, dass alle physikalischen Eigenschaften zum Bereich der Modellbahn passen und nicht womöglich unerwünschte Überraschungen zu Tage fördern. Erfreulicherweise zeigte sich in Versuchen aber auch, dass feinste Details häufig deutlich besser herauskommen als zuvor.

Über viele Jahre fiel für Märklin hier auch ein großer Aufwand an, der unter dem Begriff „Lehrgeld“ zu verbuchen ist. Doch er rechtfertigt sich dadurch, zumindest vorerst ein Alleinstellungsmerkmal zu erlangen und den Wettbewerbern maßstabsübergreifend erkennbar voraus zu sein.

Effekte der Fertigungstechnik

Kostensparnisse, wie von vielen Personen gern und wiederholt geäußert, spielten dieses Mal keine Rolle, zumal das Granulat für metallgefüllten Kunststoff pro Kilogramm Rohstoff mit dem zehnfachen Preis von Acrylnitril-Butadien-Styrol zu Buche schlägt. Materialkosten machen in Bezug auf den gesamten Fertigungsprozess aber auch nur einen recht kleinen Teil des Gesamtaufwands aus.

Ein zu berücksichtigender Kostenfaktor ist aber durchaus die höhere Abrasion in den Formen, denn dass die feinen Metallteile Konturen nach und nach abschleifen und dadurch die Gesamtnutzungszeit einer Form verringern, dürfte jedem einleuchten. In Kauf nehmen lässt sich das, weil Modellbahnen im industriellen Verständnis eher Kleinserien darstellen und dieser Effekt daher weitgehend vernachlässigt werden darf.



Gerade dieses kleine Spur-Z-Modell kann die Gewichtszunahme durch metallgefüllten Kunststoff gut gebrauchen. Obwohl der KlV 20 wohl eher dem Maßstab 1:200 entspricht, ist er kaum größer als eine Bleistiftdicke.

Auf unseren Fotos ist auch ein Gehäuse der Baureihe E 44 zu sehen, das aus metallgefülltem Kunststoff hergestellt wurde. Es lässt sich direkt mit jenem des Kunststoffaufsatzes des Modells vergleichen, das



Je kleiner ein Modell ist, desto effektiver macht sich der metallgefüllte Kunststoff bemerkbar. Das weiß Mini-Club-Produktmanager Jürgen Faulhaber ganz genau und setzt deshalb fest auf diese Technologie.

einst unter der Artikelnummer 8811 gefertigt wurde (Bild auf Seite 27). Wir zeigen es, weil uns zur NoHAB noch keine vergleichbaren Teile vorlagen.

Es handelt sich hierbei um einen der vielen Versuche, das neue Verfahren zu beherrschen und einen ausreichenden Erfahrungsschatz zu sammeln, mit dem sich der Gang an den Markt wagen ließ.

Zu klärende Fragen drehten sich dabei neben anderen, bereits beschriebenen Materialeigenschaften auch um die Flexibilität: Das Gehäuse soll ja sicher auf dem Fahrwerk halten und sich gleichzeitig dauerhaft abspitzen lassen, ohne zu brechen.

Einen abschließenden Blick wollen wir noch auf die Gewichtszuwächse werfen, die sich mit dem metallgefüllten Kunststoff erzielen lassen.

Sie zeigen gerade in der Spurweite Z am eindrucksvollsten, wie viel sich mit diesem Werkstoff erreichen lassen wird.

Erläutern können wir dies zunächst am bereits erwähnten Gehäuse der E 44: Es brachte bislang 3 Gramm Masse auf die Waage und wiegt als Vergleichsteil bereits 14 Gramm, was knapp das Fünffache anzeigt. Mit dem Zinkdruckguss wären rechnerisch etwa 16 bis 17 Gramm zu erreichen gewesen, also nur unwesentlich mehr.

Der „Kartoffelkäfer“ (NoHAB) legt immerhin von 4 (Kunststoffspritzguss) auf 19 Gramm Gehäusegewicht beim metallgefüllten Kunststoff zu. Auch diese Masse liegt schon sehr nahe an dem, was sich mathematisch mit dem Zinkdruckguss erreichen ließe (ca. 22 Gramm). Dies bleibt ebenfalls ein reines Rechenpiel, denn die Spritzgussform lässt sich nicht mit Zink befüllen und erfordert möglicherweise auch abweichende Materialstärken.

Besonders der Kleinwagen KlV 20 hat seine offizielle Bezeichnung aber mehr als verdient. Mit 0,4 Gramm Gehäusegewicht hätte sein Aufbau nämlich gar nichts zur Traktion beigetragen. Das Modell wäre wohl kaum zum Fahren zu bewegen gewesen oder spätestens an einer Weiche mangels Kontakt stehen geblieben.

Mit der alternativen Technik erzielt er aber immerhin 2 Gramm Gehäusegewicht, weshalb es gemeinsam mit Fahrwerk und Motor doch noch reicht. Ein Bau von teureren Zinkdruckgussformen hätte sich hier nicht mehr entscheidend bemerkbar gemacht.

Nun warten wir auf die ersten Auslieferungen und eigene Erfahrungen. Bei der Diesellok werden uns diese sicher auch aus dem Leserkreis rückgespiegelt, sofern dort direkte Vergleichsmöglichkeiten zu den vorherigen Auflagen bestehen. Immerhin wird diese Lok auch dank neuer Drehgestellrahmen näher ans große Vorbild rücken und dadurch zusätzlich interessanter.

Herstellerseiten zum Thema:
<https://www.maerklin.de>

Industrialisierung und Verkehrsentwicklung **Blick in Dortmunds Eisenbahngeschichte**

Viele Leser sind vermutlich Anfang April mit der Bahn zur Intermodellbau angereist. Da lohnt sich angesichts des thematischen Schwerpunkts dieser Ausgabe ein Blick auf die regionale Geschichte dieses wichtigen Verkehrsträgers. Die Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte tritt auch als Verlag auf und hat der größten Stadt Westfalens einen neuen Band in der Reihe ihrer Monografien gewidmet.

Rolf Swoboda, Norbert Tempel und Wolfgang Fiegenbaum
Die Eisenbahn in Dortmund

DGEG Medien GmbH
Hövelhof 2018

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
272 Seiten mit ca. 450 überwiegend S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-946594-08-6
Preis 45,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Bereits fünfzehn Jahre ist die erste Auflage eines Buches unter diesem Titel schon wieder her! Vergangen ist eine eisenbahngeschichtlich lange Zeit, in der viel geschehen ist und die es nun fortzuschreiben und zu aktualisieren galt.

Der Basisteil des vorliegenden Werks hat seinen Umfang allein dadurch bereits verdoppelt. Damit sollte der vorliegende Titel auch für alle diejenigen interessant sein, die bereits das ältere Werk ihr eigen nennen und unverändert Wissensbedarf an der regionalen Bahngeschichte zeigen.

Doch warum widmen die Autoren der Eisenbahngeschichte Dortmunds überhaupt ein eigenes Buch? Die Antwort ist einfach: Die größte Stadt Westfalens und des Ruhrgebiets war und ist ein Eisenbahnknotenpunkt herausragender Bedeutung. Dortmund gehörte zu Bundesbahnzeiten zu den größten Zugbildungsbahnhöfen der Bundesrepublik Deutschland.

Der Start für den Aufschwung der Eisenbahn in der einst blühenden Hansestadt, die nach dem dreißigjährigen Krieg einer Bedeutungslosigkeit verfiel, in der Folge klein und längst auch unbekannt war, gab die Köln-Mindener Eisenbahn. Sie erreichte Dortmund als erste und baute hier auch große Anlagen, die dem Unterhalten ihrer Fahrzeuge dienten.

Aber in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts trafen hier dann auch die übrigen großen Eisenbahngesellschaften Preußens aufeinander und legten den Grundstein für einen raschen industriellen Aufschwung: Das Land brauchte wie die Dampflok Kohle, und nur die Eisenbahn war in der Lage, sie in Massen über größere Strecken zu transportieren.

Das vorliegende Werk betrachtet diese Entwicklung ganzheitlich. Behandelte Themen sind die geschichtlichen Abrisse von der Privatbahnzeit über die preußische Staats- und Deutsche Reichsbahn, die Bundesbahn bis hin zur Deutschen Bahn AG.



Revue passieren lassen die Schreiber den zunehmenden Schienenverkehr, der bald wichtige Straßenwege am großen Bahnübergang nahe dem Hauptbahnhof lahmlegte und der als Konsequenz folgenden Verlagerung und Höherlegung von Station und Trassen. Zäsuren bedeuteten die Ruhrbesetzung durch Frankreich und Belgien sowie der Zweite Weltkrieg mit einer völligen Zerstörung der Innenstadt und des imposanten Hauptbahnhofsgebäudes.

Einbezogen in die Betrachtungen sind aber auch alle übrigen Personen- und Rangierbahnhöfe, die Betriebswerke und betrieblichen Brennpunkte, Strecken- und Technikgeschichte. Hier erwähnen wir kurz den früheren Rangierbahnhof Dortmunderfeld, den viele als Heimatbahnhof der Bierwagen Dortmunder Brauereien kennen.

Nicht vergessen wurden die ungewöhnlichen Brückenkonstruktionen, ohne die das Höherlegen der Gleise ohne niveaugleiche Kreuzungen nicht möglich gewesen wären. Dortmunder Brückenbaufirmen wie Klönne und Jucho waren weltweit bekannt und durften bei den Betrachtungen daher auch nicht fehlen.

Eine ebenso bedeutende Rolle spielt die aus der Hafen- und Kleinbahn hervorgegangene Dortmunder Eisenbahn GmbH (DE), die bis heute existiert und deshalb auch umfassend portraitiert wurde. Nur eine kurze Nebenrolle spielen hingegen die früheren Werksbahnen der Stahlbetriebe.

Mit dem Erreichen Dortmunds durch den Fahrdracht 1957 und dem Aufbau eines S-Bahn-Netzes bis in die achtziger Jahre gelangen wir langsam schon in Richtung Gegenwart. Etwas fremd im Buch, wenn auch nicht minder interessant, ist die von Siemens entwickelte, führerlos fahrende H-Bahn, die den Universitätscampus, den S-Bahn-Halt und einen von den Studenten bevorzugten Wohnort miteinander verbindet.

Das alles wird auch durch gut ausgewählte, aussagekräftige Fotos und Abbildungen unterlegt. Verständlicherweise ist allerdings die Pionierzeit der Eisenbahn nur recht dürftig bebildert, für die Zeit nach der vorletzten Jahrhundertwende konnte auf deutlich mehr Aufnahmen zurückgegriffen werden.

Einen kleinen Kritikpunkt gibt es allerdings auch: Als den Lesefluss störend haben wir die fast durchgängig falsch, das heißt nicht im bahnamtlichen Sinne, benutzten Baureihenbezeichnungen von elektrischen sowie dieselbetriebenen DB-Fahrzeugen empfunden. Für die Zeit nach dem 1. Januar 1968 lesen wir hier nämlich beispielsweise von „V 260“, „V 290“, „E 111“ oder „E 141“.

Der Ersatz der Buchstaben V und E zum 1. Januar 1968 durch die Ziffern 2 und 1 an erster Stelle der neuen Baureihenbezeichnung dürfte allerdings auch den Autoren bestens bekannt sein. Daran haben wir angesichts der deutlich erkennbaren Fachkenntnis keinen Zweifel.

Deren fundierte und gewissenhafte Arbeit ist es dann auch, die diesen Band so empfehlenswert macht. Und das gilt für alle, die an regionaler Eisenbahngeschichte interessiert sind, mit Dortmund und dem Ruhrgebiet irgendwie verwachsen sind, oder einfach authentische Eindrücke und Wissen zu Themen für ihre Anlage nach Motiven der Montanindustrie suchen.

Auch wer einfach erleben möchte, wie wandlungsfähig eine Region, eine Stadt und ihre Infrastruktur sind, wird von diesem Buch nicht enttäuscht.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://shop.dgeg-medien.de>

Ein Überblick über die Welt der Modellbahn **Viel Wissenswertes und Kurioses**

Was muss ein Modellbahner wissen und was nicht? Darüber ließe sich trefflich streiten, doch der Geramond-Verlag gibt eine aus seiner Sicht eindeutige und klare Antwort dazu. Wir haben uns das jüngste Taschenbuch aus einer unterhaltsamen und informativen Reihe angeschaut, um festzustellen, wen dieser Band ansprechen wird und wer ihn braucht.

Martin Menke / Peter Wieland
101 Dinge, die ein Modellbahner wissen muss

Geramond Verlag GmbH
München 2019

Taschenbuch mit Fadenheftung
Format 12,0 x 18,0 cm
192 Seiten mit ca. 192 Farb- und 4 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-95613-064-9
Preis 16,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Die Autoren Martin Menke und Peter Wieland zeichnen seit vielen Jahren für die Modellbahnredaktion des Eisenbahnmagazins verantwortlich. In dieser Funktion sind die beiden mit ihren Arbeiten langjährigen Lesern auch schon aus den Zeiten vor Übernahme der Alba Publikation durch Geramond bekannt.

In der bekannten 101-Dinge-Reihe des Verlags, die weit über den Bereich des Modellbaus hinausgeht, schien es nun an der Zeit, auch zum Thema Modelleisenbahn nützliches Wissen sowie interessante oder amüsante Fakten einzufangen.

Immerhin begeistern bereits seit dem 19. Jahrhundert verkleinerte Modelle alte und jungen Menschen. Sogar Johann Wolfgang Goethe soll drei Jahre vor seinem Tod, also 1829, eine Miniatur der englischen „Rocket“ für seine Enkelin geschenkt bekommen haben.

Ob derartige Dinge tatsächlich zum Pflichtwissen eines Modellbauers gehören, bleibt der Sichtweise und Meinung jedes einzelnen Menschen überlassen. Fakt ist aber, dass es einen sinnvollen Rahmen gibt, der beim Orientieren im weiten Feld von unterschiedlichen Maßstäben, Spurweiten, Betriebsarten, Epochen usw. helfen wird.

Und eben den haben die beiden Autoren zu sortieren, zu strukturieren und in diesem Band wiederzugeben versucht. So soll auch dieses Werk helfen, persönlichen Zugang zum Titelthema zu finden und den Leser dafür zu begeistern, was ruhig als Versuch einer Nachwuchsakquise verstanden werden darf.

Ob das gelingen kann, vermögen wir hier nicht zu bewerten. Dafür spricht aber, dass der Preis gering ist und sich das Taschenbuch auch als Mitbringsel oder kleines Präsent eignet, zumal es selbst in größeren Bahnhofsbuchhandlungen zu finden ist. Beleuchten wir aber den Nutzen für gestandene Modellbahner, die auf der Suche nach einer etwas unterhaltsameren und eben mal weniger tiefgreifenden Lektüre sind.



Ausdrücklich ausnehmen von unserer Wertung möchten wir das Kapitel 26 (Seite 60) zur Spurweite Z, denn wie bereits im Vorwort zu lesen handelt es sich hier in Wort und Bild um eine konkrete Zulieferung des Rezensenten, der natürlich versucht hat, die vielen Facetten des Maßstabs 1:220 kompakt zusammenzufassen.

Dem genannten Vorwort entnehmen wir aber auch viele weitere Namen, die als bekannte Experten beispielsweise für die Bereiche historischer Modelle, der Deutschen Reichsbahn in der DDR, der Modell- oder Digitaltechnik samt deren Geschichte gelten. Das verspricht in Summe auf jeden Fall ein gelungenes und vielseitiges Buch.

So erstreckt es sich über ein sehr weites Feld, das mit Anlagenformen, deren Unterbau und Verstaumöglichkeiten beginnt und sich vielen, teilweise auch sehr speziellen Facetten zuwendet. Dazu gehören beispielsweise Industriethemen, Kopfbahnhöfe, Zahnrad-, Schweb- und Straßenbahn oder auch Bahndienstfahrzeuge.

Selbst der Modelleisenbahn auf Briefmarken und Film haben die Autoren je einen Abschnitt gewidmet, ebenso haben sie die Gleisreinigung, den 3D-Druck, Modellbahnbörsen und Auktionen nicht vergessen. Wissenswert ist sicher auch das Benennen prominenter Modellbahner des In- und Auslands. So kamen allerlei, teils auch kuriose, Fakten zusammen.

Eingang gefunden haben aber selbstverständlich auch klassische Themen wie Bahnübergänge, das Gestalten von Wasserflächen, Begrünen der Landschaft oder Lokschuppen. Damit wird das Taschenbuch zu einem abwechslungsreichen Ratgeber mit vielen Grundsatzinformationen zum Themeneinstieg. Tabellarische Übersichten runden dies ab.

Nicht ideal, aber mit der gewählten Gliederung leider nicht anders zu lösen, ist der Umstand, dass viele Informationen zu einem Themenfeld auf viele Kapitel verteilt vorzufinden sind. Gefundene Schwächen zeigen sich vor allem im Mittelteil des Titels, was vor allem die Textpassagen betrifft.

Hier zeigt sich das aus unserer Sicht deutlich unterschiedliche Können der beiden Autoren. Wortwiederholungen, eine bevorzugte Ausdrucksweise in der „Leide-Form“ und mit regelmäßiger Hilfe des Pronomens „man“ belegen kommunikative Defizite und wirken persönlich distanziert.

Dies findet seinen Gipfel in holperigen und umständlichen Formulierungen, die an den Schriftverkehr eines Untertans mit kaiserlichen Behörden erinnern und daher seit über einhundert Jahren als überholt gelten dürfen. Hier hätte es ganz klar redigierender Eingriffe bedurft!

Doch auch die farblich und ebenso im übrigen Druckbild gute Wiedergabe der ausgewählten Aufnahmen findet an einigen Stellen ihre Grenze in handwerklichen Fehlern des Fotografen. Dies betrifft dann Ausleuchtung und Schattenwurf oder auch nur allzu sichtbare Unschärfen über weite Strecken eines Bildmotivs. Besonders ärgerlich aus Sicht des Käufers ist das etwa beim Foto von Stuttgart Hbf aus der Anlage von Wolfgang Frey, welches im Buchdeckel abgedruckt wurde.

Hier wurden ganz klar Chancen vertan, die aber auf keinen Fall zu einem Abraten vom Kauf dieses Werkes führen. Beachtenswert ist und bleibt die erstaunlich breite Themenstreuung über ganze 101 Themenpunkte, die nicht leicht zu bedienen waren. Und so ist das kleine, aber feine Taschenbuch wohl auch jeden Cent des verlangten Preises wert.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://verlagshaus24.de/geramond/>

Die Intermodellbau Dortmund Zu Besuch auf der Baustelle

Die größte Frühjahrsmesse fürs breite Publikum ist stets die Intermodellbau in Dortmund. Auch die jüngste Auflage vom 4. bis zum 7. April 2019 reiht sich da wieder nahtlos ein und war auch seitens der Spurweite Z qualitativ sehr gut besetzt. Wir berichten, was es dort maßstabs- und spartenübergreifend zu sehen gab und werfen natürlich auch einen gezielten Blick auf die wichtigen Nachwuchsangebote.



Einige Eckdaten zur Dortmunder Intermodellbau vom 4. bis zum 7. April 2019 veranschaulichen schnell, welche Bedeutung diese Messe nicht nur für die Modellbahn als traditionelles Zugpferd hat: 87 % der Messebesucher haben die Ausstellung auch schon in den letzten Jahren besucht, fast alle Bundesländer sind in der Westfalenmetropole vertreten und rund 10 % der Gäste kommen aus dem Ausland hierher.

Mit 77.000 Besucher hat sich diese wichtige Messe, die seit vielen Jahren auch für die Spur Z eine wichtige Rolle spielt, auch in der jüngsten Auflage stabil gezeigt und behauptet. Die rund 500 Aussteller stammten aus insgesamt 18 Ländern, belegt waren mit den Hallen 1 bis 8 wieder sämtliche Messeflächen, innerhalb derer sich aber die Nummerierung geändert hatte.

Eine Änderung, die den Besuchern bei der Ankunft auffallen gleich konnte, war neben der anhaltenden Baustelle durch die Neugestaltung des Messegeländes samt Eingängen auch der große Schriftzug „Messe Dortmund“ auf dem Dach des Zugangsbereiches.

Er verwies auf eine kurz vor der Intermodellbau vollzogene Neuorganisation: Ab sofort werden die Bereiche Veranstaltungen, Kongresse und Messen von getrennten Tochtergesellschaften organisiert und verantwortet. Die Intermodellbau wird folglich ab sofort von der Messe Dortmund GmbH ausgerichtet.

Die ehemalige und bekannteste Halle 1 für Konzerte, Fernsehaufzeichnungen, Sport- und Abendveranstaltungen ist konsequent aus dem Nummernkonzept herausgezogenen worden. Sie ist nun wieder das, was sie für die Dortmunder eigentlich auch zuvor war: die Westfalenhalle.



Immer wichtiger werden die Nachwuchsangebote für Kinder und Jugendliche. Zu diesen gehörte der Bereich „Gleis 5“ in der Halle 4, wo sich dieser kleine Modellbahnfreund seinem Spieltrieb nach Herzenslust nachgehen darf.

Daraus ergab sich dann die schon erwähnte neue Nummernstruktur, die nun bei 1 statt 2 beginnt und trotzdem unverändert bei 8 aufhört. Grund dafür ist, dass zuvor auch Erweiterungen um die Buchstaben A und B gab. Für den Eisenbahnmodellbau hatte das allerdings keine Auswirkungen, denn der war unverändert in den Hallen 4 und 7 zu finden.



Meer und Küste sind Themen, die auch Kinder anziehen. Die Modulanlage der Küste-N-Bahner in Halle 7 stand daher bei unseren Nachwuchsreportern hoch im Kurs. Nur das Auftauchen der „Tobler One“, von dem sie so geschwärmt hatten, hielten sie nicht im Bild fest. Foto: Trainini® / Hendrik Späing

Lohnenswert war aber auch ein Besuch in der Halle 8, denn eisenbahnnahe Themen waren dort ebenfalls zu finden: Dampfmodellbau, Kirmes und die Zirkusdioramen von Rolf Böhm (Recklinghausen), der auch an den Maßstab 1:220 gedacht hatte.

Schon an dieser Stelle festhalten wollen wir das zufriedene Fazit des Veranstalters, denn die Besucher werteten die Messe in einer Befragung durchschnittlich mit der Schulnote „gut“ – ein Eindruck, dem wir nichts hinzuzufügen haben.

ebenso die Sicht von Kindern. Entspricht die Messe auch ihren Erwartungen? Wie sehen Exponate und Angebote aus ihrer Perspektive aus? Fühlen sie sich eingeladen und angesprochen?

Besonders wichtig ist für uns aber angesichts der großen Herausforderungen im Nachwuchsbereich stets



Wo Bewegung herrscht und Spannung geboten wird, sind Kinder nicht weit. Attraktiv sind für sie Vorführungen ferngesteuerter LKW- und Baumaschinenmodelle, die auf dieser Großanlage in Halle 8 zudem noch Bahnübergänge als Kreuzung mit der Dampfeisenbahn überqueren müssen. Foto: Trainini® / Hendrik Späing

Im Vorfeld haben wir, wie zuvor auch schon auf anderen Messen, gegenüber dem Veranstalter unser Anliegen deutlich gemacht. So zeigte er sich bereit, auch die beiden Kinder des Chefredakteurs als offizielle Pressevertreter zu akzeptieren und mit einem journalistischen Auftrag versehen vor Ort recherchieren und fotografieren zu lassen.

Die auszuwertenden Ergebnisse waren ein vierseitiger, sehr ausführlich und gewissenhaft erstellter Bericht der Tochter und eine große Ausbeute an vom Sohn erstellten Bildmaterial.

An den beiden führte kein Weg vorbei, so mancher minderjährige Besucher wurde von ihnen zu seinen Eindrücken befragt und dies mit eigenen Notizen verglichen sowie dazu passendes Bildmaterial gefertigt.

Deshalb möchten wir es auch unseren Lesern nicht vorenthalten, denn schließlich kann es jedem helfen, auch eigene Präsentationen zu überdenken und dahingehend anzupassen, dass sich weitaus größere Zielgruppen davon angesprochen fühlen.



Stets gut besucht und beliebt bei groß wie klein war die skurrile Anlage von Michael Rehorik, die achterbahngleich wie keine andere in die Höhe wuchs.

Denken wir beispielsweise an die Sichthöhe von Kindern, so entspricht sie in etwa auch derjenigen von Rollstuhlfahrern. Sie wollen ebenso wenig vergessen werden wie die Mehrheit der auf eigenen Füßen wandelnden Erwachsenen.



Michael Rehorik steht hier neben seiner Anlage nach Motiven des britischen Karikaturisten Rowland Emett.

Geradezu magnetische Anziehungskraft (nicht nur) auf Kinder üben Schaustücke auf, die Leben und Bewegung zu bieten haben. Neben den Zügen wirken hier ebenso Straßen- und Wasserfahrzeuge, Figuren oder auch skurrile Umsetzungen.

Ein Paradebeispiel dafür war die Modulanlage der Küste-N-Bahner im Maßstab 1:160.

Hier bewegte sich zur Freude der Kinder eine Klappbrücke in der Hauptbahntrasse.

Auch das für Norddeutschland typische Moor auf dem Modul von Harald Käfferlein hatte es in sich, denn hier tauchte in kurzen Abständen der Turm eines U-Bootes auf.

Der darauf angeschriebene Name „Tobler One“ ließ es als schweizerischen Ursprungs erkennen, der den Ausguck betretende Kapitän-

leutnant bekundete bald, man habe sich wohl verfahren und sei nicht in der Schweiz aufgetaucht. Mit dieser humorvollen Einlage hatte die Gemeinschaft auch schon auf einigen weiteren Ausstellungen für Begeisterung gesorgt.

Kinder auf seiner Seite hatte auch Michael Rehorik: In der Halle 7 zeigte er eine Anlage, auf der die Züge zwar auf Schienen der Baugröße H0 fuhren, deren Fahrzeuge aber schon eher im Maßstab der Spur 1 oder IIm angesiedelt waren. Als einzige war sie konsequent in die Höhe gebaut und übertraf insgesamt ein Maß von 2 Metern.



Die britischen Eisenbahnen melden immer neue Transportmengenrekorde: In der Karikatur drückt sich das in hoch aufgestapelten Kisten und riesigen, bereits wegrieselnden Kohlebergen in offenen Güterwagen aus.

Das Staunen der Jüngsten ergab sich aus der phantasievollen, geradezu märchenhaften Gestaltung der Züge, der fast schon an eine Achterbahn erinnernden Gleisführung und einem Luftschiff über dem Geschehen, das lautstark mit Propellermotoren in kreisförmigen Bahnen bewegt wurde.

Erinnerungen an Pinocchio wurden bei uns wach: Auch er war einst für Erwachsene erschaffen worden und traf die Herzen der Kinder. Ein tieferer Sinn verbarg sich ebenso hinter dieser skurrilen Eisenbahn: Sie ging zurück auf den britischen Comiczeichner Rowland Emett.

Nach seinen Vorlagen, hier im Modell ebenfalls wiedergegeben, entstand einst sogar eine knallig bunte und reichlich verzerrt wirkende Parkbahn. Sie wirkt zusammen mit einigen überzeichneten Figuren aus Gesellschaft und Bahnumfeld, wie eine Karikatur.

Und genau das ist sie auch, denn Emett war auch ein Karikaturist, der die englischen Bahnen gern und häufig dem Gespött der Öffentlichkeit preisgab. Anlagenerbauer Michael Rehorik war von den Arbeiten des Zeichners so begeistert, dass er die reichlich verzierten und meist schon surreal wirkenden Werke



Zu Rowland Emetts Vermächtnis gehören auch einige immer wiederkehrende Figuren, die sich auch bei Michael Rehorik finden lassen. Dazu gehört etwa der Lokführer auf der Lok Nummer 6 mit dem Namen „Hattie“, der Herr mit der Glatze, die feine Dame im Hintergrund oder der Fahne schwenkende Bahnhofsvorsteher am linken Bildrand. Auf diesem Meisterwerk stehen neben ihren typischen Gesichtszügen auch aufgrund ihrer Größe hervor.

dreidimensional umsetzen wollte. Es ist und bleibt ein völlig neuer, beinahe künstlerischer Ansatz der Modellbahn, der seine Wirkung nicht verfehlte.

Wir kehren noch einmal zurück zur Nachwuchsförderung, denn im Fokus standen auch dieses Mal die zahlreichen Mitmachangebote. Wohl jede Sparte des Modellbaus hat dies inzwischen als Schlüssel zum Erfolg entdeckt. Und während die einen Bewährtes einsetzen, bemühen sich andere um ein regelmäßig abwechselndes Angebot.

Als regelmäßige Messebesucher ließen unsere Probanden daher mal den bekannten Modell-Lkw-Führerschein und das Junior College Europa des BDEF aus, um nach weiteren Angeboten Ausschau zu halten. Begeistert zeigten sie sich vom Schiffsführerschein, zu dem wohl die Vorführungen interessanter Modelle im Schaubecken geführt hatten. U-Boote, Löschschiffe und Seenotrettungskreuzer waren hier klare Favoriten.

Gut besucht sind auch die Flugvorführungen unter den ferngesteuerten Modellen. Und dort muss es nicht zwangsläufig der Kunstflug mit besonders schnellen Modellen sein. Vergleichsweise gemächlich schwebende Hubschrauber großer Maßstäbe strahlen eine große Faszination auf Jung und Alt aus. Das reizt dann auch, am Stand des Verbands einen kleinen Fluggleiter aus Balsaholz zu bauen und Träume mit nach Hause zu nehmen.

Vermisst wurde in diesem Jahr der Bastelstand des Jugendamts der Stadt Dortmund. In den Vorjahresauflagen durften dort stets, begleitet von erfahrenen Jugendlichen, Plastikmodellbausätze zusammengefügt werden. Das machte den Kindern nicht nur Spaß, sondern baute auch wertvolle Erfahrungen auf, die auch im Eisenbahnmodellbau hilfreich sind.

Eines immer größer werdenden Zuspruchs erfreuen sich die noch sehr jungen Roboterschaukämpfe. Daher war eigentlich klar, dass auch unsere Nachwuchsreporter diesen Programmpunkt entdecken



Obwohl sich die Roboterschaukämpfe zu einem neuen Besuchermagneten entwickelt haben, erfreuen sich auch die Flugvorführungen der Gunst der Zuschauer. Besonders beliebt sind die Hubschrauberdarbietungen. Foto: Silvia Kriens / Westfalenhallen

würden. Die Maschinen, die in verschiedenen Gewichtsklassen gegeneinander antreten, versuchen sich gegenseitig bewegungsunfähig zu machen.

Sie verfügen über Panzerungen zum Eigenschutz, ausgeklügelte Formen, um wendig zu sein, den Gegner aus der Arena schieben zu können oder umzuwerfen, sowie effektive Waffen und Werkzeuge zum Außer-Gefecht-Setzen des Gegners. Unter lautem Maschinengedröhne oder Knallen treffen sie, von Plexiglasscheiben nach außen geschützt, aufeinander. Auf Zeit arbeiten sie gegeneinander, der Sieg erfolgt durch K.o. oder nach Punkten.

Was hier brutal und martialisch klingt, ist in der Sportwelt jedoch am ehesten mit der olympischen Disziplin des Ringens vergleichbar: Kein Roboter erlitt hier einen Totalschaden. Vielleicht ist das der Grund für den deutlich wahrnehmbaren Besucherzustrom?

Traditionell wichtigster Anlaufpunkt der Messe ist bei Groß und Klein aber die Modellbahn. Deshalb belegt sie auch gleich zwei der Hallen (4 und 7) und beansprucht die größte Ausstellungsfläche. Für die jüngeren Besucher gab es dort mehrere Mitmach- und Bastelangebote. Zum Spielen luden Roco und Märklin direkt an ihren Ständen ein, ebenso die Spielzeugauto-Marke Siku, die wegen des Wiking-Sortiments für die Modellbahn in der Halle 7 zu finden ist.

Nicht weit davon entfernt ist stets der Stand des Bundesverbands Deutscher Eisenbahn-Freunde e.V. (BDEF), wo die Nachwuchsmodellbahner unter fachkundiger Anleitung und Betreuung im Junior College Europa kleine Dioramen gestalten konnten. Eine größere Spiel- und Bastelfläche fanden die Kinder jedoch unter der Bezeichnung „Gleis 5“ in der Halle 4.

Hier verging so manche Stunde, in denen Eltern geduldig warten mussten, während ihre Jüngsten ausgiebig mit Gartenbahnmaterial spielten. Für die etwas Älteren gab es Bausätze zu basteln, bei denen das Angebot von Messe zu Messe stets etwas differiert wird.

Aus Sicht unserer Nachwuchsjournalisten ist die dort erhobene Teilnahme- oder Schutzgebühr allerdings für solche Kinder etwas unglücklich, die bereits ohne elterliche Begleitung die Ausstellung besuchen oder sich dort zumindest ohne Begleitung bewegen. Die Frage ist halt immer, wie viel Taschengeld die Kinder mitnehmen dürfen und wie sie es vor Ort einteilen können.



Der Verein Furka-Bergstrecke (Sektion NRW) führt alljährlich den Auf- und Abbau der Klappbrücke auf der Furka-Museumsbahnstrecke vor. Wenn sie Kinder begeistert den Prozess verfolgen sehen, laden sie diese auch gern ein, Zug und Bahnübergang zu steuern. Foto: Trainini® / Hendrik Späing

Vom insgesamt guten Anklang zeigte sich auch Karl-Friedrich Ebe begeistert, der den Modellbahnbereich für den Modellbahnverband in Deutschland e.V. organisiert: „Auch die neugestaltete Aktionsfläche in Halle 4 wurde vom Publikum hervorragend angenommen. Wir freuen uns schon sehr auf das kommende Jahr, in dem wir unser 25-jähriges Jubiläum feiern werden.“

Wie ein Magnet auf Kinder wirken auch Knopfdruckaktionen, weil sie dadurch selbst das Geschehen auf einer Anlage beeinflussen können. Einen Schritt weiter geht oft das Standpersonal vom Verein Furka-Bergstrecke (Sektion NRW): Wenn sie sehen, dass Kinder ihre Vorführungen begeistert und wiederholt anschauen, werden sie gern eingeladen, beim Bedienen zu helfen. Das ist natürlich ein großes Erlebnis, wie auch unsere beiden jugendlichen Vertreter befanden.

Was den Besucherzustrom betrifft, haben wir den Eindruck stark veränderter Gewohnheiten, die aus dem Kürzen eines Ausstellungstags (Mittwoch) resultieren: Donnerstag und Samstag haben wir nun als deutlich besucherstärkste Tage ausgemacht.

Zum Messebeginn kommen nun alle Fachbesucher, die noch auf die ersten zwei Tage verteilt erschienen. Sie haben oft gezielte Fragen und Beratungsbedarf, finden angesichts des Andrangs aber nicht immer ein Durchkommen an den Ständen. Dies bestätigten uns auch Aussteller, die aus ihrer Sicht sonst durchaus noch mehr Umsatz hätten machen können.

Der Samstag ist inzwischen der klassische Familientag geworden, was sich gewiss auch zu einem nicht unerheblichen Teil wetterabhängig zeigt. Dass der Sonntag tendenziell aber grundsätzlich deutlich weniger genutzt wird, liegt vermutlich auch an der um eine Stunde kürzeren Veranstaltungszeit.



Spürbar verändert haben sich die Besucherströme an den einzelnen Tagen: Am vollsten sind der Donnerstag und Samstag. Während den Familien nur das Wochenende bleibt, nutzen die Einkaufenden und Ratsuchenden gleich den ersten Messetag.

Ärgerlich aus Besuchersicht ist auch der anhaltende Umstand, dass viele ideelle und zunehmend auch kommerzielle Aussteller bereits ab 16:00 Uhr beginnen einzupacken und teilweise sogar ihren Stand komplett abbauen – aus unserer Sicht eine Frechheit gegenüber zahlenden Besuchern, die der Veranstalter so nicht akzeptieren darf.

So hinterlässt die Ausstellung gleich auf den ersten Blick einen „geplünderten“ Eindruck, den Gästen kommen auf den Gängen Ausstellern mit Exponaten und Standteilen entgegen. Dort, wo der Stand noch steht, bewegt sich gar nichts mehr oder maximal ein Zug, Vitrinen sind leer und stehen offen.

Wir erinnern daran, dass die sonntägliche Verkürzung um eine Stunde einst ein Entgegenkommen des Veranstalters war, weil der Abbau- und Abreisetrieb damals schon um 17:00 Uhr einsetzte. Statt den Eintrittszahlern durch einen Kompromiss ein angemessenes Erlebnis ohne solche Störungen zu verschaffen, hat sich deren Problem also noch verstärkt. Im Ergebnis ist die Intermodellbau, wie leider viele andere Messen auch, den vollen Eintrittspreis am Sonntag längst nicht mehr wert.

Widmen wir uns nun verstärkt dem Gezeigten in der Spurweite Z und nahen Maßstäben: In der Halle 5 mit dem Schiffs- und Kartonmodellbau gab es deutlich mehr zu sehen, als viele zunächst erwartet hätten. Das liegt vorrangig am Papier- und Kartonmodellbau, der häufig auch in kleinen Maßstäben unterwegs ist.

Wir denken an einige andere Dioramen, die wir bereits in früheren Berichten gezeigt haben, beispielsweise an Bernhard P. Schulte aus Hagen, der für nächstes Jahr ein neues Schaustück ankündigte.

Wider Erwarten gab es aber auch im Bereich des RC-Modellbaus ein interessantes Fundstück: Björn Esser vom SMC Hamburg hat sich des Revell-Bausatzes des Seenotrettungskreuzers „Hermann Marwede“, größtes Schiff der DGzRS, im Maßstab 1:200 angenommen und es als ferngesteuertes Modell aufgebaut.



Ein Meisterwerk im Spur-Z-nahen Maßstab 1:220 war von Björn Esser der als ferngesteuertes Schiff aus einem Revell-Bausatz gebaute SRK Hermann Marwede der DGzRS, die selbst auch wieder als Aussteller auf der Messe vertreten war.



Thomas Oswald begeisterte mit einer kleinen Koffieranlage für sein großes MBZ-Gebäudeprogramm.

Dazu öffnete er die Fensteröffnungen und verglaste sie, tauschte Geländer, Reling und Helikopterdeck samt Brücke gegen selbstgezeichnete Ätzteile, um so das Modell realistischer aussehen zu lassen – klassischer Feinmodellbau also, wie auch wir ihn kennen.

Getauscht wurden auch Wellen, Ruder und Schiffsschrauben, um antriebsfähig zu werden. Dies übernehmen jetzt Motoren und Zahnräder aus kleinen Linearservos.

Auf die zahlreich in den Hallen 4 und 7 vertretenen Hersteller und Händler für die Spur Z möchten wir nur kurz eingehen, sofern dies im Rückblick eine Relevanz hat.

Neben den großen Verlagen und Zubehör Anbietern mit eigenen Messeangeboten, traten in Dortmund Aspenmodel / Bahls Modelleisenbahnen und MBZ auf. Michael Bahls bewies, dass sich an Märklins Baureihe 10 neben der vollbeweglichen Detailsteuerung auch noch Platz für eine funktionsfähige Triebwerksbeleuchtung findet.



Der Märklin-Sonderwagen zur Messe (Art.-Nr. 80729 hatte einen FaL der Dortmunder Eisenbahn zum Vorbild (Bild oben). Ein geschichtsträchtiges Exponat war die aus England angereiste Spur-N-Anlage „Marx-Engels-Platz (Bild unten) von Bill Roberts.

Thomas Oswald (MBZ) hatte in großen, nach Baugrößen sortierten, Kisten die vielen Bausätze seines Programms dabei, weshalb der Stand ständig dicht umlagert war. Eine Kofferanlage in Spur Z veranschaulichte hervorragend, was sich aus diesen Konstruktionen erschaffen lässt. Auch Bahnreisen Sutter warb mit einer (bereits bekannten) Kofferanlage für sein Angebot.

Noch ohne Neuheiten war Manfred Lütke (Lütke Modellbahn) angereist, doch fanden auch die lieferbaren Bausätze aus gefrästem Polystyrol und Sperrholz wieder großen Anklang. Auch Märklin verzichtete angesichts des frühen Messtermins auf das Vorstellen von Sommerneuheiten und holte dies Anfang Mai nach, wie Sie in den Meldungen dieser Ausgabe nachlesen können.

Für Besucherzulauf sorgte aber auf jeden Fall der diesjährige Messewagen Gattung Fals mit der Betriebsnummer 3645 der Dortmunder Eisenbahn (Art.-Nr. 80729) in grüner Lackierung mit überwiegend gelben Anschriften. Im Gegensatz zu einem seiner Vorgänger kam er jedoch ohne Ladeguteinsatz zur Auslieferung.



Dietmar Allekottes Schaukasten „Marienfeld“ mit einem Hafenmotiv an der See feierte in Dortmund seine Deutschland-Premiere und fand zu Recht auch schon großen Anklang in der Fachpresse.

Wer sich für die Möglichkeiten einer Sprühlackierung interessiert, der war in Halle 4 bei Harder & Steenbeck richtig aufgehoben. Fachkundige Tipps erhielten Interessenten dort von Künstler, Modellbauer und Autor Mathias Faber sowie dem Standpersonal. Unter Anleitung ausprobiert und getestet werden durften dort nahezu alle, mit Tinte gefüllten, Spritzgriffel des Herstellers.

Ansprechen möchten wir an dieser Stelle mit einem Blick über den Tellerrand auch noch eine Spur-N-Anlage mit geschichtlichem Anspruch, die aus England angereist war. Bill Roberts hatte im Maßstab 1:160 den Berliner S-Bahn-Haltepunkt Marx-Engels-Platz nachgebildet, wie er kurz nach der Wende aussah. Heute ist er in Hackescher Markt umbenannt.

Wichtigste Anlaufstelle für die Spurweite Z war der gemeinschaftliche Stand von Dietmar Allekotte, Rainer Tielke und Torsten Schubert. Dietmar führte in einer Deutschlandpremiere seine kleine und viel bewunderte Schaukastenanlage Marienfeld vor, die einen kleinen Hafen mit Mole an der deutschen Küste zeigt.

Torsten Schubert wurde nicht müde, Lötvorführungen zu geben und den Besuchern ausgiebig zu erläutern, wie sie selbst zu hervorragenden Ergebnissen gelangen können.

In seiner Ausstellungswand mit schwarzen Fächern hatte er auch dieses Mal viele Lichteffekt-Exponate zu zeigen. Das Neueste von ihnen war das Demonstrieren eines Leuchtmittelaustausches an einer Straßenlaterne.

Im Maßstab 1:220 wurde an zwei nebeneinanderstehenden Exemplaren gezeigt, wie dies unter Beachten von Unfallverhütungsvorschriften auszu-



Torsten Schubert erläutert in angekündigten Lötvorführungen den Besuchern das richtige Vorgehen, um selbst überzeugende Ergebnisse zu erreichen.

sehen hat und wie dies unter großem Wagemut auf abenteuerlichste, wenngleich im Modell auch unterhaltsame Weise, aussehen würde.



Leuchtmittelausch an einer ausgeschalteten Straßenlaterne mittels Hubsteiger (links) oder auf abenteuerliche Weise am unter Spannung stehenden Exemplar? Die Besucher quittierten die Gegenüberstellung mit einem Lächeln.

Rainer Tielke beeindruckte die Gäste derweil einmal mehr mit seiner Doppelstockbrücke Bullay. Hier ging es dank viel Digitalisierungs-Unterstützung teilweise recht lautstark zu, was vor allem dem schweren Ganzzug mit zwei Dampflokomotiven der Baureihe 44 an der Spitze und nachschiebender Baureihe 50 zuzurechnen war.

Die Kinder erfreuten sich am Mauszug, für das scheidende Messteam von Eisenbahn-Romantik wurde zeitweise der in **Trainini®** 7/2017 vorgestellte Borussia-Dortmund-Zug aufgegleist. Verblüfft zeigten sich die Unwissenden bezüglich der auf der unteren Etage der Brücke fahrenden Autos.



Augen und Ohren bannte der schwere Kohlezug, der über Rainer Tielkes Doppelstockbrücke von Bullay fuhr: Unter Vorspann der Baureihe 50 mühte sich vorne eine 44 Öl lautstark ab (Bild oben) und kaum waren deren Auspuffschläge verhallt folgte die ebenso lautstarke Schublok der Baureihe 44 Kohle (Bild unten). Auf der darunter liegenden Straße hat es derweil einen kleinen Auffahrunfall gegeben.

Sie suchten unter den Trägern und dem Boden einer seitlich angebauten Wendepfanne vergebens nach kettengeführten Magneten, die nach ihren Vorstellungen die kleinen LKW über die Straßen ziehen. Überrascht zeigten sie sich vom schon wieder weiterentwickelten Z-Car-System von KK Produkcja aus Polen, das selbstfahrende Autos auch für den kleinsten Modellbahnmaßstab erlaubt.



Bild oben:
Überrascht suchten viele Besucher nach dem Trick, wie Lastkraftwagen und Omnibus auf Rainer Tielkes Straße bewegt werden. Mit selbstfahrenden Autos nach dem Z-Car-System von KK Produkcja hatten sie nicht gerechnet.

Bild unten:
Der rosa-weiße Hello-Kitty-Shinkansen war als eine der Hauptattraktionen von der regionalen Presse angekündigt worden und lockte viele Kinder und Familien an den Spur-Z-Stand. Aber auch die Bernd-Knauf-Lok und viele weitere Preziosen durften in der Vitrine nicht fehlen.

Ein Blick lohnte aber auch in die Vitrine am Stand. Jörg Erkel (1zu220-Shop) hatte Torsten Schubert hier tatkräftig unterstützt, um einige außergewöhnliche Schmuckstücke der Nenngröße Z zeigen zu können. Neben Torstens Lok- und Wagenmodellen in Sonderlackierungen stand daher auch eine große Auswahl an Archistories-Gebäuden zur Ansicht, eines davon verdeutliche deren konstruktiven Aufbau.

Für wahre Begeisterung im Publikum sorgte aber auch der weiß und knallrosa lackierte Hello-Kitty-Shinkansen der Serie 500 von Rokuhan, der hier in voller Länge gezeigt wurde. Auf ihn als eine der Hauptattraktionen hatten besonders die Vertreter der Tagespresse und des lokalen Radiosenders mehrfach hingewiesen und damit vor allem auch Mütter und Töchter in die Hallen gelockt.

Und so schließen wir den Bericht mit einem zufriedenen Fazit: Wollen wir die Modellbahn und den Modellbau wieder ins Bewusstsein der Menschen und dieses Hobby zurück in die Kinderzimmer holen, dann bedarf es nachhaltiger und konzertierter Anstrengungen aller Beteiligten. Die Intermodellbau 2019 hat hier einen sehr guten Eindruck hinterlassen, der auch in den Medien entsprechenden Anklang fand.

Eigene Seiten dieser Ausstellung:

<https://www.intermodellbau.de>

Ausstellerauswahl zur Modellbahn im Maßstab 1:220:

<http://www.artitec.nl>

<https://aspenmodel.com>

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

<https://www.bdef.de>

<http://das-kantoor.de>

<https://www.faller.de>

<https://www.harder-airbrush.de>

<http://www.hecklkleinserien.de>

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

<https://www.maerklin.de>

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

<http://www.mkb-modelle.de>

<http://www.moba-deutschland.de>

<https://modellplan.de>

<https://www.noch.de>

<https://www.revell.de>

<http://www.saller-modelle.de>

<http://www.viessmann-modell.com>

Ideelle Aussteller der Spurweite Z:

<http://www.rainer-tielke-modellbau.com>

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

RC-Schiffe im Maßstab 1:200:

<https://besser-modellbau.de>

<https://www.smc-hamburg.de/smc-flotte/special-1-200/>

Eisenbahnmuseum Dieringhausen



Einzigartig in Europa

*Spur Z Ausstellung
im historischen Güterwagen
im Eisenbahnmuseum Dieringhausen*

Die Sonntags-Ausstellungstermine:

*08.06.2019, 09.06.2019, 16.06.2019, 07.07.2019,
28.07.2019, 11.08.2019, 22.09.2019, 13.10.2019,
27.10.2019*

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

Infos unter: www.stammtisch-untereschbach.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.

Leserhinweis zur fehlenden Oberleitungsfunktion der E 41 (Märklin):

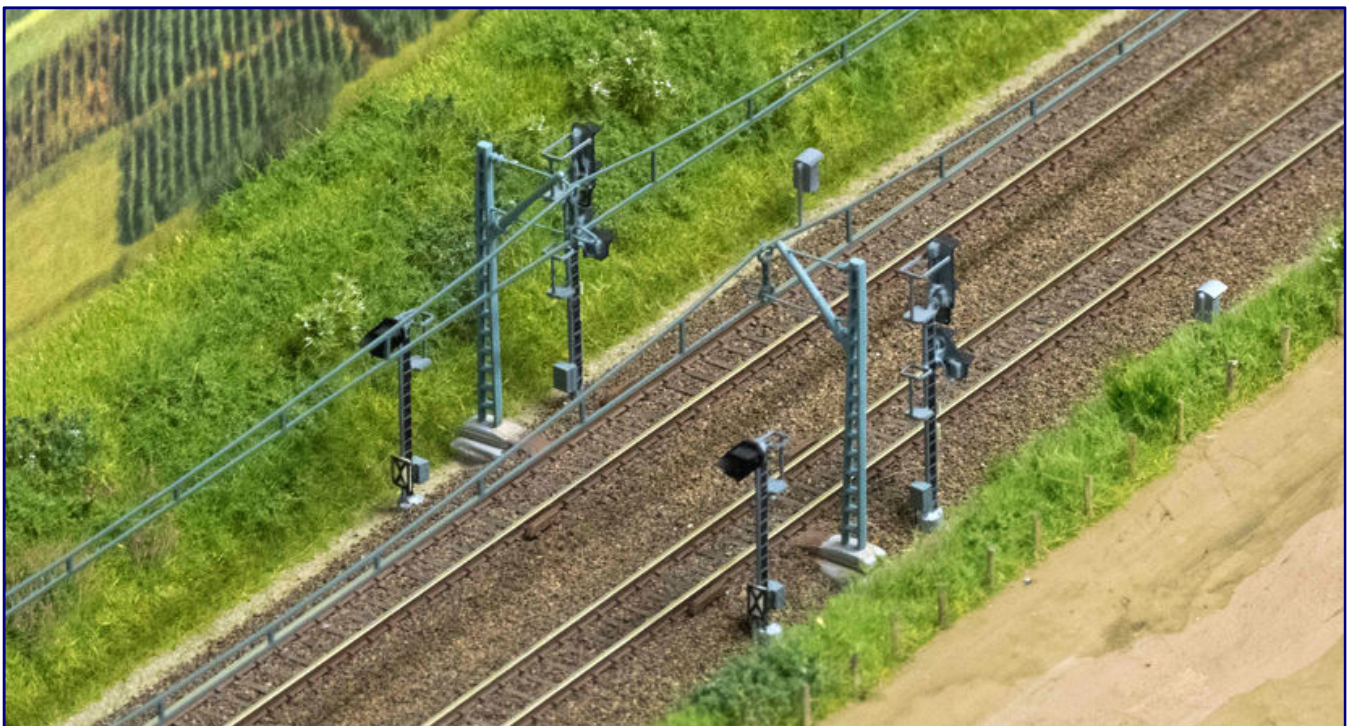
Zu Ihrer Information die Antwort der Fa. Märklin zur fehlenden Oberleitungsfunktion der E 41. Die Aussage, zukünftig generell auf die Oberleitungsfunktion verzichten zu wollen, ist sicherlich veröffentlichungswert.

Frank Wenzel, Kaarst

Antwort der Redaktion: Wir möchten die Antwort Märklins an unseren Leser nach einer Rückfrage gern in einer präzisierten Form wiedergeben. In der erbetenen Rückmeldung an unsere Redaktion heißt es: „Die Umschaltung auf einen Oberleitungsbetrieb wird nur von einem kleinen Kundenkreis genutzt, dieser wird auf Grund der fortschreitenden Digitalisierung auch immer geringer. Es wird aber nicht so sein, dass diese Funktion bei allen Fahrzeugen entfällt, sie wird aber bei Neukonstruktionen nicht mehr berücksichtigt. Die Kunden, die diese Funktion in ihren Modellen brauchen/wünschen, mögen sich bitte am entsprechenden Piktogramm in der Katalogdarstellung/Produktbeschreibung orientieren. Dieses sagt aus, ob die Funktion im Modell gegeben ist oder nicht.“

Frühlingsimpressionen auf der Modellbahn:

Im Vorwort der aktuellen Trainini-Ausgabe habt Ihr Redakteure den Bau einer Frühlings-Anlage angeregt. Nun ja, meine (seit mehr als 17 Jahren) im Bau befindliche Anlage erhält inzwischen eine Frühlingslandschaft, wenn auch im späten Frühjahr.



Warum immer den Sommer als Vorlage nehmen? Zartes Frühlingsgrün prägt diese Anlage neben neu gebauten Gleismagneten für die Indusi und bereits 30 Jahre alten Lichtsignalen und Fernsprecherkästen. Foto: Jochen Brüggemann

Ziel ist die Nachbildung einer Landschaft, so wie man sie meistens Ende Mai/Anfang Juni in den 1960er bis in den 1980er Jahren in Südniedersachsen und Nordhessen erleben konnte. Also: basierend auf deutlich mehr Niederschlägen und niedrigeren Durchschnittstemperaturen im Frühjahr.

Derzeit arbeite ich an der Grundbegrünung (Gräser, krautige Pflanzen, Sträucher usw.) im hinteren Bereich der Anlage. Bäume und Büsche folgen später. Zur Veranschaulichung habe ich mal drei Bilder beigefügt, die ich von Zeit zu Zeit mache, um den Baufortschritt auf meiner Anlage zu dokumentieren.



Schon die Arbeiten an der Grundbegrünung können überzeugen. Wie es geht, hat unser Leser letztes Jahr übrigens auch in **Trainini®** vorgestellt. Foto Jochen Brüggemann

Unübersehbar ist die Großbaustelle an sich (...). Die 4 Signale und die Signalfernsprecher (...) stammen übrigens noch von meiner alten Anlage und sind inzwischen gut 30 Jahre alt, machen sich aber m. E. im Hintergrund noch ganz gut. Die Indusi-Magnete habe ich dagegen erst im vergangenen Jahr angefertigt; sie zieren seitdem (mit „Roststaub“ überzogen) sämtliche Haupt- und Vorsignale (in Fahrtrichtung rechts).

Jochen Brüggemann, per E-Mail

Leserbrief aus den Vereinigten Staaten:

Hello, my name is Eric Schellenberger and I am new to model trains and choosing Z scale. I live in California, USA.

Thank you so much for the English translation of your fine magazine! If only I could read the issues published before 2018. Hint! As a newcomer to this great hobby I have learned so much by reading the Trainini magazines available in English. You have a wonderful and informative magazine. Just looking at the pictures is an education but the articles are also written really well.

I particularly learned from the articles on DCC electronics and Märklin motor development. Also engine maintenance articles and how to articles on landscaping and building the Archistories models. Please take pride in how much your translations mean to us outside of Germany. My foundation in train modeling is being taken directly from Trainini and Märklin Insider literature. Thank you!

Eric Schellenberger, per E-Mail

Deutsche Übersetzung:

Hallo, ich heiße Eric Schellenberger und ich bin neu in der Modellbahnszene und den Spur-Z-Maßstab bevorzugend. Ich lebe in Kalifornien, USA.

Vielen Dank für die englische Übersetzung Ihres schönen Magazins! Wenn ich nur die vor 2018 veröffentlichten Ausgaben lesen könnte. Hinweis! Als Neueinsteiger in dieses große Hobby habe ich viel gelernt, indem ich die Trainini-Magazine auf Englisch gelesen habe. Ihr habt ein wunderbares und informatives Magazin. Allein das Betrachten der Bilder ist schon eine Hilfe, aber die Artikel sind auch wirklich gut geschrieben.

Ich habe insbesondere aus den Artikeln über DCC-Elektronik und Märklin-Motorenentwicklung gelernt. Auch von Motorwartungsartikeln und Anleitungsbeiträgen über Landschaftsbau und den Bau der Archistories-Modelle. Bitte seien Sie stolz darauf, wie viel uns Ihre Übersetzungen außerhalb Deutschlands bedeuten. Meine Grundlagen in der Zugzusammenstellung stammen direkt aus Trainini und der Märklin-Insider-Literatur. Ich danke Euch!

Antwort der Redaktion: Lieber Herr Schellenberger, wir werden nicht rückwirkend alle Jahrgänge unseres Magazins übersetzen (lassen) können. Auch die freie Zeit unserer drei Übersetzer ist ja leider begrenzt! Sie können aber Texte aus unserem Magazin problemlos in Übersetzungshilfen kopieren, um elektronische Werkzeuge zu benutzen.

Die Märklin-Auslieferungen der letzten Wochen:

Märklin hat in den letzten Wochen die Staubsilowagen-Packung (Art.-Nr. 86665) für die Epoche IV ausgeliefert. Darin enthalten sind zwei Wagen der Gattung Ucs 908 aus dem Bestand der DB mit unterschiedlichen Betriebsnummern.

Vorbildgerecht sind sie nach RAL 7032 kieselgrau lackiert, wie es der Regelanstrich ab 1977 für diese Güterwagenbauart bei Aufbau und Untergestell vorschrieb. Im Gegensatz zu den ähnlichen Wagen früherer Produktion (8666) schließt diese Farbgebung nun auch Anbauteile (hier: Tragfedern und Puffer) ein, was ausdrücklich zulässig war, wenn dies für die Fertigung günstiger war.



Wir haben die beiden Ucs 908 aus der frisch ausgelieferten Wagenpackung (Art.-Nr. 86665) zum Vergleich vor einem ihrer plastikglänzenden und vergilbungsanfälligen Vorgänger (8666, hinten links) sowie dem Museumswagen 2019 (hinten rechts) gestellt.

Unverständlich bleibt nur, warum nicht auch die Aufstiegsleitern und Geländer in die kieselgraue Lackierung einbezogen sind. Dies wäre nach Vorbildaufnahmen schlüssig und ist auch in der Produktabbildung so dargestellt worden. Dass dies fertigungstechnisch möglich ist, hat Märklin ja bereits mit dem Museumswagen 2018 gleicher Bauart bewiesen, der ein ähnliches Anstrichkonzept verfolgt hat.

Ebenfalls treffen derzeit bei den Händlern die Erweiterungspackungen zum überarbeiteten ICE 3 der Baureihe 406 (Art.-Nrn. 87715 / 87716) ein. Wie die Grundpackung wiesen sie Klimaanlageaufsätze und verbesserte Wagenübergänge auf. Auch die fünfteilige Fahrzeugpackung (89023) aus den Sommerneuheiten 2019, die weiter unten beschrieben wird, steht schon zur Auslieferung an.

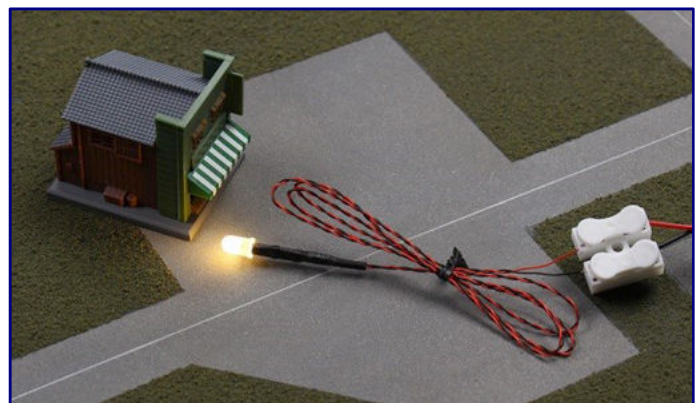
Rokuhan-kompatible Produkte bei **Ztrack**:

Neu im Vertrieb unseres Korrespondenzpartners **Ztrack** (<http://www.ztrackcenter.com>) in den Vereinigten Staaten sind die folgenden Zubehörteile von Ztrains für ein Beleuchtungssystem an Rokuhan-Fahrreglern. Der Zubehörstromverteiler (Art.-Nr. ZTR-251) bedient bis zu zwölf Leuchtdioden oder die LED-Beleuchtungseinheiten desselben Herstellers (ZTR-260).

Je Seite stehen sechs Anschlüsse (Steckverbindungen) bereit, für die hauseigenen Beleuchtungen wurden 5-mm-Leuchtdioden gewählt, die das emittierte Licht breit verteilen und so für einen guten Eindruck beim Betrieb in einem Haus sorgen.

Erweitert wurde das Angebot inzwischen noch durch ein- (ZTR-270; 3 Ex.) und zweiarmige Straßenlaternen (ZTR-271; 2 Ex.) sowie einzelne Leuchtdioden in Warm- (ZTR-262) und Kaltweiß (ZTR-263).

Wer viele solcher Beleuchtungseinheiten betreibt und sich nicht auf die Stromversorgung durch den Rokuhan-Fahrregler verlassen will, der kann nur in Amerika auch auf das eigenständige LED-Versorgungsnetzteil mit zu Rokuhan kompatibelem Kabel (ZTR-250) zurückgreifen. Ausgelegt ist es für die in Nordamerika übliche Netzspannung von 110 Volt und trägt folglich auch den dort üblichen Stecker.



Firmenjubiläen und Viaduktfest in Ostwestfalen:

Der unseren Lesern bestens bekannte 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) ist (nur) ein Geschäftsfeld des Marsberger Unternehmens

HRT Informationstechnik GmbH. Dieses Jahr feiert dieser Informationstechnologiespezialist sein 30-jähriges Firmenjubiläum.

HRT Informationstechnik GmbH. Dieses Jahr feiert dieser Informationstechnologiespezialist sein 30-jähriges Firmenjubiläum.

Mit Mitarbeitern, deren Partnern, dem Vermieter und Nachbarn wurde der besondere Anlass am 25. Mai 2019 in kleiner Runde gebührend gefeiert. Eingeladen waren auch Umzugshelfer, denn der neue Sitz im Gutsverwaltungsgebäude der Gräflich zu Stolbergschen Brauerei Westheim wurde exakt vor einem Jahr bezogen und lieferte einen weiteren Feiern Anlass.

Auch dank des Wachstums im Modellbahnsegment ist die Anzahl der Mitarbeiter inzwischen auf neun Voll- und Teilzeitkräfte angewachsen.



Nächster Termin für das Unternehmen ist das Vivat-Viadukt-Fest vom 5. bis 7. Juli 2019 in Altenbeken (<https://www.vivat-viadukt.de>). Dort wird das Modell der berühmten Eisenbahnbrücke im Maßstab 1:220 gezeigt und auch ein exklusiv an diesen Tagen erhältlicher Märklin-Sonderwagen in den Spuren HO und Z mit einer Auflage von jeweils 100 Stück angeboten.



Zu „Vivat Viadukt“ verkauft der 1zu220-Shop einen auf 100 Exemplaren limitierten Sonderwagen in den Spuren H0 und Z. Hier abgebildet ist das Mini-Club-Modell (Art.-Nr. 8600.172). Abbildung: Märklin

Ein Besuch auf diesem Fest lohnt sich übrigens nicht nur deswegen und mit Blick auf die Vorbildausstellung und teils dampfgeführte Sonderzüge, sondern ganz besonders auch wegen seiner weiteren Spur-Z-Beteiligung, die der Stammtisch Blomberg mit seinen äußerst ansprechenden Exponaten sicherstellt.

Neue Modelle bei WDW Full Throttle:

Farbenfroh ist die erste von zwei neuen Modellen bei WDW Full Throttle. Die geschlossenen, zylindrischen Schüttgutwagen tragen auf rotem Grund das auffallende und beinahe wie ein Graffiti wirkende Zagnut-Logo (Art.-Nr. FT-1064).



Schüttgutwagen „Zagnut“ (Art.-Nr. FT-1064). Foto: WDW Full Throttle

Neu sind auch die offenen 33-Fuß-Schüttgutwagen mit hohen Bordwänden (FT-3408) der Great Northern, die mit brauner Lackierung erheblich gewöhnlicher erscheinen. Sie sind ab Werk mit Holzschnitzel-Ladeeinsätzen versehen.

In Deutschland sind Full-Throttle-Modelle unter anderem bei Case Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>) erhältlich.

Märklin-Sommerneuheiten 2019 vorgestellt:

Für die Bekanntgabe der Sommerneuheiten 2019 wählte Märklin dieses Jahr einen anderen und völlig neuen Weg. Erstmals wurden die Prospekte nicht auf der Intermodellbau in Dortmund verteilt, da diese Messe offenbar zu früh stattfand, um schon nachzulegen.

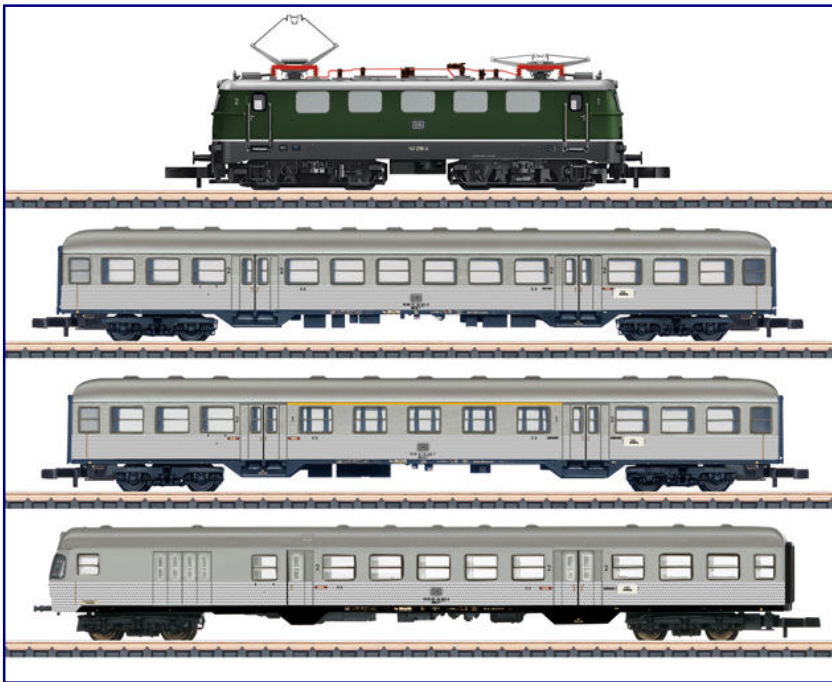
Längst nicht alle Kunden hatten bis dahin schon die in Nürnberg bekanntgegebenen Frühjahrsneuheiten gesehen. Des Weiteren sucht Märklin seit einiger Zeit aktiv nach Alternativen, um auf seine Produkte unter Einbeziehen zeitgemäßer Medien aufmerksam zu machen.

So fiel die Wahl in diesem Jahr auf eine moderierte Echtzeitübertragung im Youtube-Kanal. In stetiger Abfolge präsentierte ein Moderator die Neuheiten der unterschiedlichen Marken und Baugrößen, begleitet von Studiogesprächen und Filmeinspielungen.

Für die Spurweite Z sah das Ergebnis aber recht ernüchternd aus, denn hier reichte es nur fürs Einblenden der Prospektseiten. Größere Kaufanreize wurden dadurch nach unserem Eindruck nicht gesetzt. So bleiben wir zuversichtlich, dass Märklin seinen Versuch gut auswertet und auch für unsere Nenngröße einen emotionaleren Ansatz findet.



Angekündigt wurden für die Mini-Club die folgenden Neuheiten: Den Reigen eröffnet traditionell der Märklin-Magazin-Jahreswagen 2019 (Art.-Nr. 80829). Er gehört der Bauart E 037 an, die unter der alten Bezeichnung Omm 52 besser bekannt ist. Er trägt das Blau des Magazins und soll etwa einem fiktiven Betriebszustand um 1990 nachempfunden sein.



Die fünfteilige Fahrzeugpackung (89023) enthält vier LKW und einen Gabelstapler aus Metall. Alle sind sie in identischer oder ähnlicher Form schon aus anderen Zusammenstellungen oder früheren Museumswagen bekannt, weshalb es sich hier vermutlich um einen Abverkauf von Lagerware handeln dürfte.

Die NoHAB-Diesellok mit einem Gehäuse aus metallgefüllten Kunststoff und Glockenankermotor bekommt eine dritte Version zur Seite gestellt, die in der Epoche V zu Hause ist.

Die Lok der Reihe TMY (88636) gehört der schwedischen Privatbahn Tågab und war früher als MY 1100 bei der DSB eingereicht.

Die TMY 1100 der schwedischen Tågab (Art.-Nr. 88636; Bild oben) trägt ein fremdes Farbleid, das sie ursprünglich für Filmaufnahmen verpasst bekommen hatte. Höhepunkt der Sommerneuheiten ist die chromoxidgrüne 141 258-4 mit Wendezug (81356; Bild unten), der aber leider mit einem nicht überarbeiteten Steuerwagen erscheinen soll. Abbildungen: Märklin

Sie trägt aus Filmdreharbeiten das Farbleid der amerikanischen Great Northern, das ihr gut zu Gesicht steht.

Höhepunkt unter den Neuheiten ist aber eine Zugpackung „Nahverkehr“ (81356) für die MHI: Darin ist eine chromoxidgrüne Ellok der Baureihe 141 zu finden, die umgangssprachlich als „Knallfrosch“ bekannt war. Es handelt sich um die erste frei verkäufliche Version der vorherigen Insiderlok.

Gegenüber dieser unterscheidet sie sich neben der anderen Farbgebung und Einordnung in die Epoche IV auch durch die Doppeldüsenlüfter mit senkrechten Lamellen und der 5-Lampen-Ausführung an der Stirn.

Die drei begleitenden Silberlinge der Bauarten Bnrzb 725 (2. Klasse), ABnrzb 704 (1. / 2. Klasse) und des hinsichtlich seiner Bauart nicht näher bezeichneten Steuerwagens fallen aus bekannten Formen und besitzen keine Inneneinrichtung.

Sie werden schwarze Unterkanten und wieder den Ege-Keks in Negativ-Ausführung tragen, was wir zumindest am (beim Vorbild umgebauten) Steuerwagen für nicht korrekt oder zumindest sehr ungewöhnlich halten.

Nicht überarbeitet wird die Stirn- und Schlussbeleuchtung dieses BDn(rz)f 735 oder 740, die unverändert und nicht mehr zeitgemäß durch Glühlampen erfolgen soll.

Gewählt hat Märklin die frühe Gestaltung der Karlsruher Köpfe noch ohne orangefarbene Warnbalken an der Stirn – eine Version, die es für die Spurweite Z zuvor noch nicht gab und die wir durchaus begrüßen.

Neue Fahrzeugbausätze bei EtchIT:

Als mittels 3D-Druck fein umgesetzte Bausätze sind bei EtchIT einige sehr interessante Fahrzeugmodelle erschienen. Sie sind alle als Klassiker zu bezeichnen, einzig die moderne, zweiachsige Sattelzugmaschine (Art.-Nr. XD016_Z) fällt diesbezüglich aus der Reihe.

Ein bereits im Sortiment befindlicher MAN ist nun auch das Basisfahrzeug für den Haller-Aufbau eines Entsorgungsfahrzeugs. Damit erhalten die Spur-Z-Freunde endlich das lang ersehnte Müllfahrzeug als MAN F8 in zweiachsiger Ausführung (XD015_Z).

Einzug ins Programm hält der kleine, fast schon vergessene Lieferwagen Tempo Matador 50 in seiner älteren Ausführung als „Knautschgesicht“: Er steht als Kastenwagen (ET031box_Z), Kleinbus (ET031bus_Z) und sogenannter Kombi-wagen (ET031kbi_Z) zur Auswahl.

Wie alle Bausätze dieses Herstellers sind die einzelnen Teile so konzipiert und geteilt worden, dass sie sich leicht und vorbildgerecht lackieren lassen. Die Auflösung der Druckoberflächen lässt sich nur mit hervorragend bezeichnen. Ihre Fertigungsweise ist ihnen kaum anzusehen. Das spricht für die langjährige Erfahrung dieses Herstellers, dessen Seiten Sie unter <http://www.easy01.de/etchIT-store/> finden.



Moderne Sattelzugmaschine (Art.-Nr. XD016_Z; Bild oben), Müllfahrzeug MAN F8 (XD015_Z; Bild Mitte) und Tempo Matador 50 als Kastenwagen (ET031box_Z; Bild unten). Fotos: EtchIT

Neu ausgelieferte MTL-Modelle:

Endlich schreitet die Auslieferung der überarbeiteten und wieder aufgelegten US-Diesellok SD40-2 von EMD voran, ist sie doch das wichtigste Erfolgsmodell unter Nordamerikas Vorbildern. Weiter geht es diesen Monat mit zwei Betriebsnummern für die Canadian National (Art.-Nrn. 970 01 151 / -152).

Modell Nummer 4 rückt aus der Farms-to-table-Serie an: Hier handelt es sich um einen hölzernen Kühlwagen mit brauner Grundlackierung und hellblauen Seitenwänden (518 00 740). Er trägt die Betriebsnummer SBIX 12911 und Werbung für „Stokely's Finest Foods“.



Vergleichsweise schlicht wirken im Vergleich die braunen, gedeckten Güterwagen der Southern Pacific (505 00 391 / 392) mit ihrer gelben Werbung „Hydra-cushion for fragile freight“ in eigener Sache. Sie haben aber öffnungsfähige Schiebetüren und geben so den Blick aufs Ladegut frei.



EMD SD40-2 der Canadian National (Art.-Nr. 970 01 152; Bild oben) und Flachwagen mit Ladegut (525 00 172; Bild unten). Fotos: Micro-Trains

Blicke auf sich ziehen werden die 40 Fuß langen Flachwagen der Pennsylvania (525 00 171 / -172), weil sie mit einem passenden, aber nicht näher beschriebenen Ladegut versehen sind, das gleich ins Auge fällt.

Erworben werden können Micro-Trains-Produkte in Deutschland unter anderem bei Case-Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>).

Sondermodelle Z legt weiteren „Roten Pfeil“ auf:

SMZ hat eine neue Version des „Roten Pfeils“ angekündigt: Der Re 2/4 201 der SBB ist die Urversion dieser Triebzüge und unter anderem erheblich kürzer als die zuvor angebotene Version. Mit der eigentümlichen, nicht dem heutigen Schema der SBB entsprechenden, Bezeichnung war er nur zwischen 1937 und 1948 unterwegs. Danach wurde er zum RCe 2/4 601 umbeschriftet.



Der „Rote Pfeil“ in seiner Ursprungsausführung vor Umbauten und beschriftet als Re 2/4 201 der SBB ist die Frühjahrsneuheit 2019 von SMZ. Foto: Sondermodelle Z.

Als Modell der Erstserie besitzt er keine Puffer und Kupplungen und zeigt sich im ursprünglichen Auslieferungszustand. Die Bezeichnung CLe 2/4-201 trug er nur zwischen 1935 - 37 danach wurde er zum Re 2/4 umgezeichnet.

Das Vorbild des Modells wurde als erstes gefertigt und erhielt als einziges auch alle Umbauten, die an diesen Zügen durchgeführt wurden: Nachrüsten von Zug- und Stoßeinrichtungen, Verstärkungen sowie Verlängern des Fahrzeugs. Er steht als einer von nur zwei Originalen heute noch im musealen Einsatz.

Das Modell besitzt das bewährte Fahrwerk mit Glockenankermotor, der ein Drehgestell antreibt. Die Hauptplatine besitzt eine Next18s-Schnittstelle und kann sowohl analoge als auch digitale Leiterplatten aufnehmen, die von Velmo entwickelt und gefertigt wurden.



Die Kopfform wirkt gelungen. Beschriftet ist er noch, wie damals üblich, mit 3.-Klasse-Kennzeichnung. Foto: Sondermodelle Z

Im Digitalbetrieb besitzt die Miniatur einen schaltbaren Lichtwechsel (weiß / Rot) und Innenraumbeleuchtung. In der Premiumausstattung ist zusätzlich eine komplette Betriebsgeräuschausstattung mit SD18a-Sounddecoder von Doehler-Haass und Lautsprecher vorhanden. Als weitere Besonderheit sind maßstabsgetreue SBB-Panthographen von Sommerfeldt verbaut.

Zu sehen sind Aufnahmen und Beschreibungen bei Sondermodelle Z unter der folgenden Adresse: http://www.sondermodellez.at/content_d/M71_1.asp.

Werkzeugneuheit von Microrama:

Hilfreiche Werkzeuge für den Landschaftsbau sind der neue Minigras Junior (Art.-Nr. 81 01 1001) und der kleinere Microgras Pen (Art.-Nr. 81 01 1010) von Microrama. Damit hat der französische Spezialist seine ersten beiden elektrostatisch arbeitenden Begrasungsgeräte auf den Markt gebracht.

Sie arbeiten mit 9-Volt-Block-Batterien ähnlich des Grasmasters von Noch. Der Microgras Pen ist ein Winzling unter solchen Werkzeugen und generiert eine Spannung von 15 kV mit einer für Menschen ungefährlichen Stromstärke. Er ist laut Hersteller für Grasfasern von 1 bis 12 mm Länge geeignet.



Aufgrund seiner geringen Größe kann er nur wenig Material aufnehmen. Der handliche Microgras Pen (Art.-Nr. 81 01 1010) arbeitet wie ein großer Elektrostat und eignet sich mit seinem kleinen Behälter für die Feinarbeiten auf der Anlage.

men, dies aber sehr punktgenau abgeben. Da die beiden Pole aber deutlich näher zueinander gebracht werden können als beim Feindosierer aus Wangen, lassen sich mit ihm wesentlich bessere Ergebnisse erzielen. Das empfiehlt ihn sicher vor allem für anspruchsvolle Landschaftsbauer im Maßstab 1:220.

Einen kurzen Hinweis an dieser Stelle verdient auch der Minigras Platter (81011020). Er bietet eine elektrostatisch aufladbare Metallplatte, auf die das hauseigene Blätterwerk gestreut wird. Wird der Gegenpol mit einem Baum aus dem Microrama-Programm verbunden, springen die Blätter an den mit Sprühkleber eingenebelten Rohling.

Bäume lassen sich damit gezielt in jeder gewünschten Stärke belauben, was besonders hilfreich ist, wenn beispielsweise im Frühling das Grün erst zu sprießen beginnt oder im Herbst schon viele der farbigen Blätter abgefallen sind. Wir werden dieses Werkzeug noch testen und in einer kommenden Ausgabe vorführen.

Erhältlich sind die Produkte unter <https://eshop.microrama.eu/de/>.

Trainini®-Seiten umgestellt:

Seit Erscheinen der letzten Ausgabe hat sich einiges auf unseren Internetseiten getan. Auch wenn wir dort keine persönlichen Daten erheben, sind die **Trainini®**-Seiten unter den Domänen DE und EU auf zertifikatgesicherte Verbindungen umgestellt worden.

Dies ist in der Befehlszeile des Browsers erkennbar am Protokoll „https“ am Beginn der URL und meist auch an einem geschlossen dargestellten Bügelschloss als daneben angezeigtes Symbol. Möglich war dies, nachdem auch unsere EU-Seite mit einigen Tagen Verzögerung zum neuen Dienstleister Netcup transferiert werden konnte.

Der vorherige Anbieter Celeros war in den vergangenen fünf Wochen bis zum Erscheinen dieser Ausgabe nicht willens oder in der Lage, unsere Kündigung mit Wirksamkeitstermin zu bestätigen und den angeforderten Übertragungsschlüssel für den Umzug unserer EU-Domäne zu übermitteln, obwohl der Eingang dieser Anforderung sogar direkt vom System bestätigt worden war.

Neuheiten von American Z Line:

Thema im Mai ist der frühere Namenszug "Columbian" der B&O, die nun mit den leichten Reisezugwagen bedacht wird. Ein 6-6-4-Schlafwagen (Art.-Nr. 73110-0), Aussichts- (73410-1 / -2), für Sitz- (73710-0), Speise- (73510-1 / -2) und Kanzelwagen (73810-1 / -2) sind im Programm.

Ergänzt werden sie durch einen Gepäck- (73610-0) und einen Postwagen (73910-0). Zwei passende F3-Doppeleinheiten befinden sich bereits im Sortiment (62913-1 / -2).



GE Genesis 42 der New Haven (Art.-Nr. 63503-1; Bild oben) sowie Aussichts- (73410-1; Bild Mitte) und Kanzelwagen (73810-1; Bild unten) der B&O. Fotos: AZL / Ztrack

Die dieselelektrische Lokomotive GE Genesis P42 fährt jetzt in den Farben der New Haven vor (63503-1 / -2). Für die Erie unterwegs sind hingegen die gedeckten AAR-Güterwagen, die einzeln (904305-1), als Zweier- (904375-1) und Viererpackung (914305-1) angeboten werden.

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

Impressum

ISSN 1867-271X

Bibliografische Informationen der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie. Detaillierte bibliografische Daten und Ausgaben sind im Katalog der DNB unter <https://portal.dnb.de> abrufbar.

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Stephan Fuchs, Torsten Schubert, Hendrik Späing, Kristin Späing

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

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

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

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

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

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

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

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