



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Altenbeken im Jubiläumsjahr

Vorzeigeprojekt „Zuckersusi“
Geburtsstagsneuheit für Spur Z

50
Jahre
Spurweite Z

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wie nicht anders zu erwarten, soll das 8. Internationale Spur-Z-Wochenende in Altenbeken, das am 14. und 15. Mai 2022 im zweiten Anlauf gelang, das Hauptthema dieser Ausgabe sein.

In nun vier Jahren sind wieder einige tollen Anlagen und Schaustücke entstanden, die nun endlich öffentlich zu sehen waren. Und auch viele Neuheiten werden in den Austragungsjahren immer zurückgehalten, um dort die Publikumsresonanz direkt testen zu können.

2022 bildete da keine Ausnahme und so lohnte ein Besuch ohne jeden Zweifel. Sorgen um die eigene Gesundheit erwiesen sich als unbegründet, denn auf die Spur-Z-Gemeinde scheint Verlass. Trotz vieler ängstlicher und kritischer Stimmen im Vorfeld wurde nicht eine einzige Corona-Erkrankung bekannt, die in Altenbeken ihren Ursprung haben könnte.

Das möchten wir loben und auch dafür danken, denn auch unsere Anreise erfolgte nicht ohne Sorgen im Bauch. Für alle, die die Anreise gescheut haben oder aus terminlichen Gründen nicht kommen konnten, haben wir einen ausführlichen Rundgang vorgenommen.

Auch mit der Kamera wurde das Treffen von mehreren Besuchern begleitet, auch wir bereiten noch einen Filmbeitrag auf Trainini TV dazu vor. Deshalb bitten wir um Verständnis, dass wir nicht alle Exponate in detaillierter Form würdigen und erwähnen können. Es mag uns sogar vielleicht das eine oder andere Stück durchgegangen sein. Lassen Sie es uns dann gerne wissen und teilen dies mit allen anderen Lesern.

Ins Zeichen des Jubiläums haben wir einen anderen Beitrag gestellt, der auch in Altenbeken seinen Ursprung hat: Ein beeindruckender Eigenbau von Klaus Büttner, der nicht dabei sein konnte, ergänzt und noch etwas technisch verfeinert von Wilfried Pflugbeil, dokumentiert das hohe Anspruchsdenken der Zetties.

Die von diesen beiden Akteuren erschaffene Dampflok belegt höchste Kunst und ist deshalb unser Flaggsschiff für die Facette des Eigenbaus geworden, die auch ihren Anteil an der Spurweite Z von heute hat.

Ein in Rekordzeit ausverkauftes Sondermodell zum Jubiläum garnieren wir heute mit Zugbildungsideoen und etwas Hintergrund zur Vorlage. Auch andere Leser, die leer ausgingen, sollend davon etwas haben und andere Modelle passend einsetzen können. Und natürlich hoffen wir, dass unser Weckruf nach Postwagen endlich erhört wird...

Dasselbe gilt für ein wichtiges Auto, das wir heute mit einem passenden Buch vorstellen und auch auf den Straßen der Spurweite Z sehen möchten. Aber auch einen Eisenbahntitel stellen wir vor. Geographisch schließt sein Thema fast nahtlos an Altenbeken an, denn es widmet sich der Eisenbahn im Münsterland. Mir bleibt an dieser Stelle nur noch, Ihnen allen viel Spaß und große Freude bei der Lektüre zu wünschen! Und feststellen möchte ich, dass wir nun fast wieder im gewohnten Zeitplan liegen.

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

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

Modell

Guten Tag, Sie haben Post!	4
Königsdisziplin Eigenbau	15

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Ein besonderes Fleckchen Erde.....	27
Zeitenwende unter dem Stern.....	29

Aktuelles

Jubiläumsfeier in Altenbeken	31
Zetties und Trainini im Dialog.....	58

Impressum	67
-----------------	----

Wir danken Klaus Büttner und Wilfried Pflugbeil für ihre Unterstützung beim Beitrag zum Dampflokeigenbau.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 30. Juni 2022

Titelbild:

Zwei Dampflokomotiven Reihe 81 der SNCB mühen sich mit einem schweren Güterzug durch den Bahnhof von Boisschot. Auf den Rangier- und Ladegleisen im Vordergrund wartet derweil eine Rangierdiesellok Serie 80, die Exportversion der deutschen V 60, auf Arbeit.

Post 2ss-t/13 wiederaufgelegt

Guten Tag, Sie haben Post!

Kaum nachvollziehbar erscheint uns, warum die deutsche Bahnpost ein so großes Stiefkind der Spurweite Z ist. Das 50-jährige Jubiläum haben FR Freudenreich Feinwerktechnik, der 1zu220-Shop und unsere Redaktion deshalb genutzt, auf diesen Missstand hinzuweisen und die Attraktivität dieses Themenbereichs mit einem Sondermodell zu unterstreichen.

Als das große Jubiläumsjahr der Spurweite Z näher rückte, da sinnierten Jörg Erkel, Geschäftsführer des 1zu220-Shop, und Chefredakteur Holger Späing auch darüber, wie sich dieser runde Geburtstag angemessen feiern ließe und welche Ereignisse die Spur-Z-Gemeinschaft zu erwarten habe.



1960 gehörte das Verladen von Bahnpost am Bahnsteig noch zum Alltäglichen, die gelben Bahnsteigkarren der Bundespost säumen den Bahnsteig in Frankfurt (Main) Hbf. Es handelt sich um eine der wenigen Szenen, die sich in ähnlicher Form mit dem Märklin-Schürzenpostwagen und Bahnsteigkarren von HOS Modellbahntechnik im Modell umsetzen lassen Foto: Reinhold Palm Foto: Reinhold Palm, Sammlung Eisenbahnstiftung

Dieser Rückblick auf das vorausgegangene Jahr sollte in Erinnerung bringen, wie ungewiss die Lage bezüglich Messen und Ausstellungen, ja sogar größere Zusammenkünfte im rein privaten Rahmen war. Keinesfalls wollten die beiden Gesprächspartner riskieren, dass ein derart bedeutendes Jubiläum ins Wasser fiel.

Deshalb richtete sich der gemeinsame Fokus schnell nicht nur auf Veranstaltungen und Erwartungen, sondern auch auf Sondermodelle, die des Anlasses würdig seien, von den Zetties geschätzt würden und sie hoffentlich lange an ein besonderes Jahr erinnern können.



Am 19. Mai 1966 gehörte die Zusammenarbeit von Bahn und Post noch zu gewohnten Bild. An der Postverladestelle des Postbahnhofs Aachen wird unter freiem Himmel verladen – vielleicht eine Anregung für den Einsatz von Märklins angekündigter Zugpackung 81341? Im Hintergrund sind in Aachen Hbf derweil ein VT 11⁵, eine belgische Diesellok der Reihe 55, eine Schnellzugdampflok der Baureihe 03 und eine V 60 zu sehen. Foto: Fischer, Sammlung Eisenbahnstiftung

Der Blick richtete sich nun schnell auf Programmlücken: Welche Fahrzeugkategorien sind als historische „Stiefkinder“ der Spurweite Z zu betrachten? Wo bestehen noch oder wieder Sortimentslücken und, vor allem, wie lassen sich diese schließen? Hier konnte der 1zu220-Shop vielleicht selbst als Anbieter auftreten.

Große Lücken stellen unverändert Reisezugbauarten der DRG dar (wie beispielsweise die „Hechte“), aber auch Behelfs- oder Halbgepäckwagen, Schlaf- und eben auch Bahnpostwagen. Postzüge ließen sich im Maßstab 1:220 bis dato kaum darstellen, den einzigen, realitätsnahen Vorschlag haben wir für die Epoche III in **Trainini®** 11/2021 unterbreitet.

An dieser Stelle bestand also immer noch Verbesserungsbedarf und ein passendes Grundmodell gab es bereits, um zumindest einen Schritt in die gewünschte Richtung zu tun. Fast zehn Jahre war es aber nicht mehr angeboten worden.

weiter auf Seite 7

Lesetipp der Redaktion

In unserem Bericht konzentrieren wir uns auf die exklusive Modellneuheit des 1zu220-Shops und die bestehenden Programmlücken der Spur Z, die mit ihm teilweise geschlossen werden sollen.

Art und Umfang des Artikels erlauben es nicht, die Arbeitsweise der Bahnpost und deren Netz detailliert vorzustellen.

Wer Gefallen an diesem Thema findet und mehr dazu wissen möchte, um das wenige verfügbare Material sinnvoll und vorbildnah einsetzen zu können, soll dennoch fündig werden.

Rechtzeitig zum Abschluss an den Arbeiten zu diesem Artikel erschien bei Geramond die Ausgabe 4/2022 (Juli / August) von „Bahn Extra“ (ISBN 978-3-96453-608-2; 12,90 EUR in Deutschland).

Titelthema dieses Vorbildmagazins ist die „Bahnpost bei der Bundesbahn“ mit zeitlichem Fokus auf die Jahre 1949 bis 1993, doch auch die letzten Jahre des Niedergangs bis zum endgültigen Ende 1997 wurden nicht ausgeklammert.

Ausführlich betrachtet werden die Verkehrswege und Betriebsabläufe in der Zusammenarbeit von Bahn und Post. Dies schließt auch einen Blick in die begleiteten Postwagen und den Arbeitsalltag der dort schaffenden Beamten mit ein. Viele wertvolle Originaldokumente wurden in die Berichte, die fast die Hälfte der 100 Seiten fassenden Ausgabe füllen, aufgenommen.

Sehr nützlich und attraktiv für Modellbahner sind auch die vielen Fotografien, die neben der reinen Dokumentation der Berichte in einem eigenen Artikel auch gezielt Zugläufe aufgreifen und vorstellen, in denen Bahnposten mitliefen. Fast jeder Interessierte wird daraus auch neue Kenntnisse und hilfreiches Wissen ziehen können.

Daran orientiert, wird es auch mit dem beschränkten Angebot im Maßstab 1:220 möglich, Zugzusammenstellungen zu finden, die sich nicht allein auf Märklin-Material beschränken müssen und nahe am Vorbild bleiben oder es sogar ohne Abstriche treffen.

Wir können uns nur wünschen, dass dieser Lesestoff auch bei den Herstellern konsumiert wird die Kreativität für bunte, anspruchsvolle und zeitgemäße Programme fördert. Fündig werden diese wie auch alle unsere Leserinnen und Leser in Bahnhofsbuchhandlungen, teilweise auch im gut sortierten Modellbahnfachhandel und vor allem direkt beim Verlag (<https://bahn-extra.de>).



In **Trainini®** 1/2014 hatten wir die Geschichte der deutschen Bahnpost ausführlich beleuchtet und abgerissen. Wer tiefer in dieses Thema wiedereinsteigen möchte, dem sei dieser Bericht ans Herz gelegt. An dieser Stelle möchten wir uns auf diejenigen Punkte beschränken, die für das Jubiläumsmodell relevant erscheinen.

Bedarf seitens der Bundespost an unbesetzten Wagen, in denen während der Fahrt nicht sortiert wird, ergab sich aus Sammelbeförderungen von Postsendungen in Behältern anstelle der klassischen Einzelstückverladung, wie sie in den besetzten Bahnpostwagen praktiziert wurde.

Deren Ladeprozesse waren also durchaus vergleichbar mit denen, die im Stückgutverkehr immer mehr an Bedeutung gewannen: Palettierung oder Verstauen in rollbaren Sammelbehältern. Deshalb lag es nahe, für einen geeigneten Waggon eine Güterwagenbauart heranzuziehen.



Was mag der Auslöser gewesen sein, dass 1962 in Stuttgart Hbf die Briefbeutel statt am Bahnsteig über ein Gleis hinweg verladen wurden? Der Post 4a/21 „5949 Nür“ der OPD Nürnberg, der hier zu sehen ist, gehört mit dem Bestelljahr 1951 zu den letzten Vorläufern der 26,4-m-Wagen, die in der Spurweite Z so sehr vermisst werden. Foto: Carl Bellingrodt, Sammlung Eisenbahnstiftung

Pate für den Paketpostwagen Post 2ss-t/13 stand die jüngste Konstruktion eines großräumigen, gedeckten Wagens (Bauart Glimms/Gbs 252), der anstelle seiner Lüftungsklappen praktisch nur vollflächige Seitenwände erhalten musste.

Die Bundespost beschaffte 1967 exakt 100 Wagen, die mit den Betriebsnummern 65 8700 bis 65 899 eingereiht wurden. Bald darauf erhielten sie UIC-Nummern (00-11 650 bis 00-11 749), was dank deren weißer Anschrift gleich auffiel, waren die übrigen Beschriftungen doch gelb gehalten.

Markant war auch das gelbe Posthorn in der Gestaltung, wie es 1950 eingeführt worden war und bis 1979 gültig blieb. In jenem Jahr folgte eine stilisierte und moderne wirkende Gestaltung, die auf den hier betrachteten Paketpostwagen weiß angebracht wurde.



220 037-6 vor dem E 2640 nach Aachen, aufgenommen am 22. Februar 1980 bei der Vorbeifahrt am Einfahrsignal von Holzminden, ist unsere Vorlage für den Einsatz des FR-Sondermodells in einem Heckeneilzug. Die Wagenreihe unseres Zuges stammt allerdings aus einem anderen Fahrplanabschnitt. Foto: Prof. Dr. Willi Hager. Foto: Prof. Dr. Willi Hager, Sammlung Eisenbahnstiftung

Aber nicht alle Exemplare erhielten diese. Die Post 2ss-t/13 wurden zwischen 1995 und 1997 ausgemustert, erlebten also zumindest teilweise noch das Ende der Bahnpost auf deutschen Schienen. Altes und neues Firmenlogo der Deutschen Bundespost waren bis zum Schluss parallel vertreten.

Das Besondere am Modell

2014 stellten wir explizit fest, dass FR Freudenreich Feinwerktechnik der erste Spur-Z-Anbieter war, der einen Neubauwagen der Deutschen Bundespost als Modell konstruiert und in sein Programm genommen hat. Acht Jahre später haben wir zu ergänzen, dass er auch der einzige geblieben ist.

Gewiss liegt das nicht daran, dass es sich hier um ein langweiliges oder nicht geschätztes Thema handeln würde. Immerhin wussten wir auch im ersten Bericht schon auf eine Zugpackung „500 Jahre Post“ von Märklin zu verweisen, die aus bestehenden Formen bedient wurde.

Und erst vor wenigen Wochen kündigte Märklin eine neue Zugpackung zum Themenkomplex „Deutsche Bundespost“ (Art.-Nr. 81341) an, die stark an den zitierten Vorgänger erinnert: Der Niederbordwagen wurde gegen eine jüngere und bessere Konstruktion getauscht und mit einem anderen Fahrzeug beladen.

Die gedeckten Wagen sind fast formgleich zu den früheren, weisen aber DB-Beschriftungen auf und profitierten vom überarbeiteten Fahrwerk. Als Lokomotive ist dieser Zusammenstellung eine posteigene V 36 der OPD Hannover beigelegt, die sich schon durch ihre Lackierung von DB-Exemplaren abhebt.



Das Foto auf Seite 5 gibt ja schon einen Vorbildeindruck, wie sich die V 36 und ihre Wagen aus den Märklin-Sommerneuheiten (Art.-Nr. 81431) einsetzen lassen werden. Ihr fehlen nur die typischen, posteigenen Wagen, die den Ken der Bahnpost bildeten. Das Sondermodell vom 1zu220-Shop ergänzt daher auch diese Packung in perfekter Weise. Foto: Märklin

Das aktuelle Sondermodell des 1zu220-Shops (Art.-Nr. 49.341.51), produziert von FR Freudenreich Feinwerktechnik, feiert nicht nur „50 Jahre Spurweite Z“ und schafft eine verbleibende Erinnerung an ein besonders Jubiläum, sondern legt auch einen Finger in die Wunde: Der Hinweis auf ein durchaus beliebtes Thema mit viel Modellpotenzial soll die Herausforderung wecken, wichtige Lücken zu schließen.

Gleich mehrere, ansprechende Bauarten könnten Züge auf Haupt- und Nebenbahnen bereichern, bunter machen und sogar eine eigene, bislang völlig verkannte Zugkategorie mit Inhalt und Leben füllen! Dazu wurde diese Modellvorlage als Startpunkt und Bestandteil nicht zufällig gewählt.



Der Paketpostwagen Post 2ss-t/13 der Deutschen Bundespost mit altem Posthorn und UIC-Beschriftungen (49.341.51) ist eine einmalige Auflage für den 1zu220-Shop zum Jubiläum „50 Jahre Spurweite Z“. Die Lackierung von Rahmen, Aufbau und Dach entsprechen exakt den damals gültigen Vorgaben.

Zum einen ist der Wagen mit den UIC-Anschriften (Epoche IV) und altem Posthorn die einzig noch fehlende Variante dieser Bauart, viel wichtiger ist aber der lange Zeitraum, in dem dieses Erscheinungsbild beim Vorbild anzutreffen war. Es umfasst nämlich fast die gesamte Dienstzeit dieser Wagen.

Maße und Daten zum Paketpostwagen Post 2ss-t/13:

	Vorbild	1:220	Modell	Abweichung
Länge über Puffer (LüP)	14.200 mm	63,7 mm	63,5 mm	- 0,3 %
Höhe über SO	4.085 mm	18,6 mm	19,0 mm	+ 2,2 %
Größte Breite	2.676 mm	12,2 mm	14,1 mm	+15,6 %
Länge Wagenkasten	12.780 mm	58,1 mm	57,9 mm	- 0,3 %
Achsstand	8.000 mm	36,4 mm	35,8 mm	- 1,6 %
Ladetürbreite	2.500 mm	11,4 mm	11,7 mm	+2,6 %
Pufferlänge	620 mm	2,8 mm	2,9 mm	+3,6 %
Gewicht	14,4 t	---	9 g	
Zul. Höchstgeschwindigkeit	120 km/h			
Baujahr	1967			
Gebaute Stückzahl	100 Exemplare			
Hersteller	DIW, WMD & Waggonfabrik Rastatt			
Ausmusterung	1995 - 1997			

Aus der Perspektive der Kunden formuliert, bedeutet das: In wessen Modellbahnzeitfenster der Nachkriegszeit die deutsche Bahnpost passt, passt besonders auch dieser Waggon.

Beide früheren Varianten decken deutlich kürzere Zeiträume ab und beide sind sie zeitweise auch mit dieser Ausführung kombinierbar.

Äußerlich mag den neu ausgelieferten Paketpostwagen das nicht

gleich anzusehen sein. Sie tragen keine Bremszeichen mehr, sind wie beide Vorgängervarianten nach RAL 6020 Chromoxidgrün lackiert und weisen einige Gemeinsamkeiten mit dem Epochen-Vorgänger oder -Nachfolger auf. Doch gerade daraus ergibt sich auch die Funktion als Bindeglied.

Das Dach ist im Farbton RAL 9006 Weißaluminium gestaltet und entspricht so einem sauberen Zustand nach Verlassen des Ausbesserungswerks, wo sicher auch das Umbeschriften auf die UIC-Nummer erfolgte.



Beschriftet ist das Modell mit der Betriebsnummer 00-11735 nach UIC-Vorgaben. Vor Anbringen dieser Schreibweise mit neuer Betriebsnummer lief dieser Wagen der OPD Frankfurt am Main noch unter der Post-internen Nummer (PINT) 65885 Fra. Das gelbe Muster am unteren Ende der äußersten Strebe ist übrigens kein gewöhnliches Bremszeichen, wie es FR Freudenreich Feinwerktechnik beim Epoche-III-Vorgängermodell noch vermutet und gedruckt hatte.

Bedruckt wurde wieder mit Hilfe von Tamponen in den Farben Weiß (Betriebsanschriften), Schwarz (Zettelkasten und Kreidefeld) sowie Gelb (Posthorn und Bundespost-Schriftzug). Technisch ist das komplett aus Metall gefertigte Modell vollkommen identisch zu den beiden anderen Versionen aus den Jahren 2013/14.

Groß war die Freude, als der zur Neuheit passende Satz „Sie haben Post!“ an Bedeutung gewann. Die Auftragsbestätigung von FR Freudenreich Feinwerktechnik an den 1zu220-Shop mit Lieferzusage fürs Jubiläumsjahr schien schon als kleiner Grund zum Feiern.

Dass Märklin exakt zur Zeit des Ausliefern dieses Thema selbst noch etwas weiter anreichert, wenn auch etwas halbherzig nur mit der Lok aus Postbestand, ließ sich da nicht mal ahnen. Ein paar erläuternde Worte, warum sie trotz Deklaration für die Epoche III auch zu diesem Modell passt, sollten wir noch nachreichen.



Die gute Gestaltung des nicht gerade günstigen Modells in kompletter Metallbauweise wird auch an den berücksichtigten und teilweise angesetzten Details deutlich: Unter den Puffern erblicken wir Rangiergriffe und Tritte sowie eine Haltestange am Aufbau.

Die Deutsche Bundespost beschaffte einst eigene Dieselmotorenlokomotiven nach dem Muster der V 36. In den sechziger Jahren wechselten diese ihr Farbkleid und wurde auf ersten Blick als nicht-bundesbahnzugehörig erkennbar.

Wurde ihr Fahrwerk tiefschwarz, hoben sich die roten Lokomotivkästen deutlich von DB-Maschinen dieser Baureihe ab. Auffällig war auch das recht große, gelbe Posthorn auf den Lokomotiven mit den Betriebsnummern 1 bis 4. Märklin gibt als Betriebszustand für seine Neuheit das Jahr 1963 an.

Bereits ein Jahr später begannen die Umzeichnungen auf UIC-Nummern bei Güter- und Reisezugwagen. Dieses Zeitfenster ist auf der Modellbahn noch der Epoche III zugewiesen. Rote V 36 und der Post 2ss-t/13 ausschließlich mit postinterner Nummer (Epoche III; 49.341.21) wie auch dieser Wagen in gleichem Erscheinungsbild, aber bereits mit UIC-Nummer passen also perfekt zusammen und vermitteln gemeinsam sicher mehr Postdiensteindrücke als eine DBP-Werkslok mit Bundesbahnwagen.

Vorbildgerecht einsetzbar ist eine Kombination des Sondermodell mit der Postlok bis zum August 1972, denn da gab die Bundespost den eigenen Rangierdienst auf. Es folgt ein Zeitfenster mehrerer Jahre, in dem der Wagen nicht mit seinesgleichen unterwegs ist, sich aber in Personen- und Eilzüge einreihen lässt, die mit allen drei Traktionsarten bespannt werden können.



Eine Einsatzmöglichkeit für den Epoche-IV-Wagen mit altem Posthorn (49.341.51; an 1. Stelle im Wagenverband) ist die Kombination mit einem der beiden Vorgängermodelle (49.341.11; an 2. Stelle im Wagenverband) in einem Expresszug (Expr) zur Gepäck- und Postbeförderung, wo sie zusammen mit gewöhnlichen Packwagen der DB liefen. Diese Zuggattung wurde später zum Express-D-Zug (ExprD) und aufgewertet und schließlich sogar in den Intercity-Rang (ExprIC) gehoben.

Eine geeignete Vorbildvorlage, die sich nicht nur mit einer roten Diesellok der Baureihe 220 (88206), sondern auch mit der ozeanblau-elfenbeinfarbenen Lok (88202) und der Heckeneilzugpackung (87549) gut nachbilden lässt, haben wir auf dem Modellfoto (Seite 13) umgesetzt. Vorlage war der „Heckeneilzug“ E 2640 im Bespannungsabschnitt Braunschweig - Bad Harzburg - Goslar - Kreiensen - Altenbeken - Soest - Hagen aus dem Sommerfahrplan 1979.

Das Jahr 1979 markiert auch den Zeitpunkt für das Einführen eines neuen Postlogos, wie wir schon ausgeführt haben. Dieses ist auf dem FR-Modell mit der Artikelnummer 49.341.11 zu finden, das wir in **Trainini®** 1/2014 vorgestellt hatten.

Wer das Sondermodell des 1zu220-Shop zusammen mit dieser Version eingesetzt, kann mangels Bahnpostwagen auch noch zwei Gepäckwagen Dm 902 ergänzen, die dann von der Bundespost angemietet worden sind. Alle vier Wagen zusammen bewältigen dann als Postzug ein erhöhtes Transportaufkommen, wie es beispielsweise in der Vorweihnachtszeit auch früher schon aufkam.

Dieser Vorschlag zeigt aber auch deutlich, wie sehr Bahnpostwagen im Spur-Z-Programm fehlen. Freuen wir uns an der Neuauflage und einen kleinen Lückenschluss, ohne einen viel größeren aus dem Blickfeld zu verlieren: Hoffen wir gemeinsam, dass nicht weitere zehn oder gar fünfzig Jahre durchs Land gehen, bis auch bei Märklin endlich dieses unbearbeitete Feld erkannt wird!



220 080-6 fährt am 29. September 1979 mit dem „Heckeneilzug“ E 2640 aus dem Bahnhof Bad Gandersheim (Foto oben: Prof. Dr. Willi Hager, Sammlung Eisenbahnstiftung). Der Zug samt Post 2ss-t/13 diente uns als Vorlage für eine Modellumsetzung in ähnlicher Form (Bild unten).

Bezugsquelle zum Modell:

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

Historische Trainini®-Ausgaben:

<https://www.trainini.de/spur-z-welt/trainini-archive>

<https://www.trainini.de/magazin/ausgaben>

Ihre Film- und Fotosammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Film-/Fotosammlungen:

- **bewahren**
- **auswerten**
- **veröffentlichen**

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initiiieren**

Unsere Garantien:

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

*Sie möchten
eine Sammlung der
Nachwelt erhalten?*

0151/573 96 21 1
Rufen Sie uns einfach an!

*Sie möchten unsere
Arbeit unterstützen?*

Bilderkonto:
Stadtparkasse Solingen
DE73 3425 0000 0001 3362 47

EISENBAHNSTIFTUNG
JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

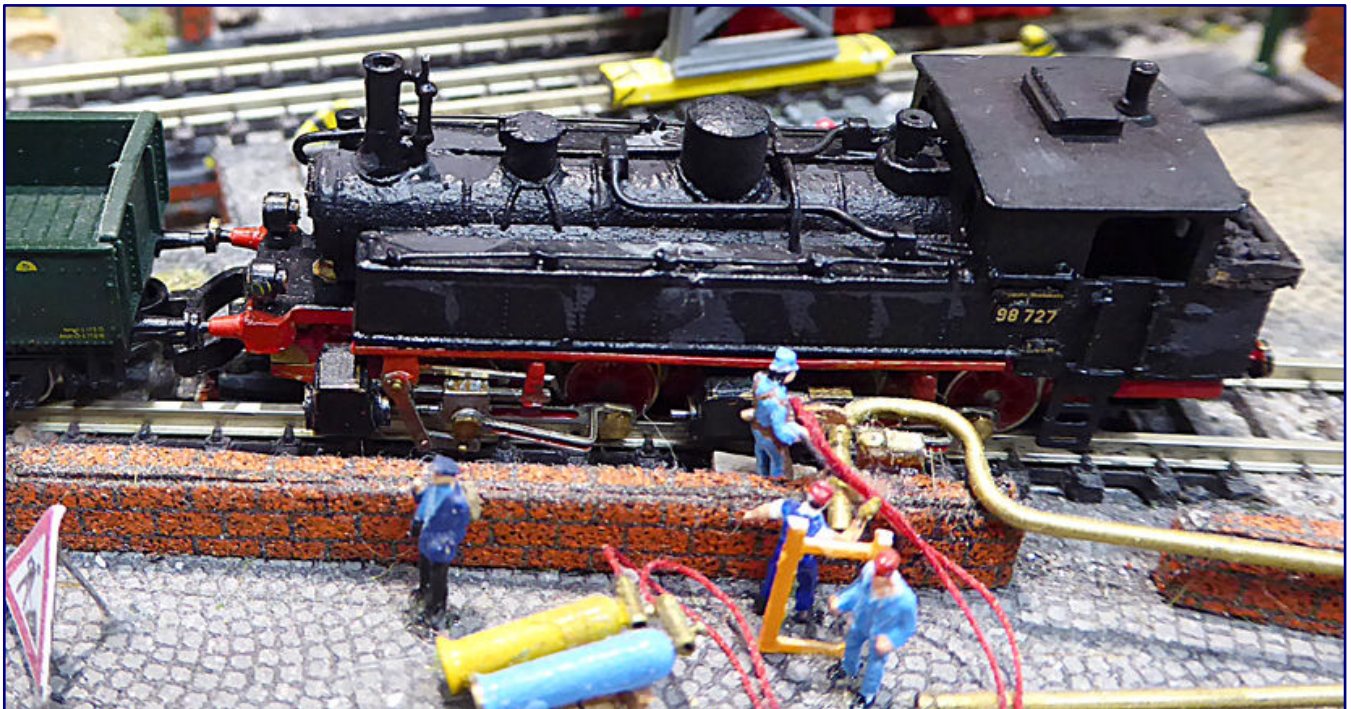
50 Jahre Spurweite Z (Teil 2)

Königsdisziplin Eigenbau

Vollständiger Eigenbau von Rollmaterial der Spurweite Z gehört sicher zur ganz großen Kunst des Modellbaus. Gewiss ist dies kein Massenphänomen im Maßstab 1:220, doch in den 50 Jahren des Bestehens unserer Baugröße hatte er immer seinen Platz. Am aktuellen Beispiel von 98 715 und 98 727 von Klaus Büttner und Wilfried Pflugbeil möchten wir diese Facette im Rahmen unseres Jahresschwerpunktthemas würdigen.

Zum runden Jubiläum der Spurweite Z haben wir es mit dem Jahresschwerpunktthema vorgenommen, die vielen Facetten dieser Baugröße möglichst vollständig darzustellen. Über den Zeitraum eines Jahres soll so aus vielen Mosaikbausteinen ein Bild entstehen, wie bunt, vielseitig und global dieses Hobby in seiner Gesamtheit ist.

Neben den Herstellern, die den Markt in 50 Jahren geprägt haben und prägen, spielte immer auch der Eigenbau eine wichtige Rolle. Aus der Not getrieben, dass es viele Wunschmodelle nicht käuflich zu erwerben gab und bisweilen auch nie zu erwarten wären, griffen die Freunde dieses Maßstabs häufig zum Mittel des Umbaus oder vollständigen Eigenbaus.



98 727, im Vorbild die spätere „Zuckersusi“, ist das für Klaus Büttner bestimmte Modell des in zwei Exemplaren umgesetzten, kompletten Eigenbaus der DRG-Baureihe 98⁷. Foto: Klaus Büttner.

Ein Modell komplett selbst zu planen, erforderliche Teile größtenteils auch selbst herzustellen und am Ende funktionsfähig zusammensetzen, ist die Königsdisziplin in diesem Bereich. Als besonders schwierig dürfen Dampflokomotiven gelten, weil sie mit Anbauteilen, Leitungen und ihrer Steuerung die meisten An- und Herausforderungen an ihren Schöpfer stellen.

Froh und stolz sind wir daher, ein aktuelles und erfolgreiches Projekt gefunden zu haben, über das wir als erste Fachzeitschrift ausführlich berichten dürfen. Verantwortlich dafür zeichnet „Bahnfreund“ Klaus Büttner aus Chemnitz-Grüna, der zusammen mit seinem Freund Wilfried Pflugbeil („Z-Willi“) eine ganz besondere Lok erschaffen hat.



Ein Filmeinsatz von 98 727 im Oktober 1988 auf der Museumsbahn Ebermannstadt – Behringersmühle vermittelte einen Eindruck vom früheren Betriebsalltag dieser Baureihe. Auf den Modellbahnanlagen der beiden Projektpartner und Freunde ist das nun auch im Maßstab 1:220 möglich. Foto: Alfred Trabert, Sammlung Eisenbahnstiftung

Sie bietet zwar Vergleichsmöglichkeiten zu einem historischen Kleinserienmodell, war in dieser Qualität als Baureihe 98⁷ eingereiht.

Von der BB II zur „Zuckersusi“

Vor dem Modell möchten wir zunächst das Vorbild kurz vorstellen, denn die Mallet-Dampflok dürfte heute längst nicht mehr allen Eisenbahnfreunden geläufig sein. Aufgrund ihrer frühen Ausmusterung gelangte kein Exemplar mehr in den Bestand der Deutschen Bundesbahn oder der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Völlig vergessen ist die Baureihe dennoch nicht.

Ihre Entwicklung geht auf gestiegenen Zuggewichte zurück, die für die bayerischen Lokalbahnen im Ausgang des 20. Jahrhunderts prägend waren. Zwei- und dreifach gekuppelte Maschinen reichten absehbar nicht mehr aus, enge Kurvenradien stellten daher besondere Anforderungen an die Konstruktion.

Die Mallet-Bauart mit Hoch- und Niederdrucktriebwerk versprach hier sowohl guten Kurvenlauf als auch hohe Zugkraft. Die K.Bay.Sts.B. hatte bereits einschlägige Erfahrungen mit ihrer 1896 in Dienst gestellten Probelok BB I. Sie stand auch Pate für den konstruktiven Aufbau der BB II.

In einem ersten Baulos beschaffte die Staatsbahn 1899 drei Exemplare und stellte sie als 2501 bis 2503 in Dienst. 1900 folgten in einem zweiten Los acht weitere Lokomotiven (2504 – 2511), 1901 ganze 14

Einheiten (2512 - 2525) und 1903 noch einmal vier Exemplare (2526 - 2529). 1908 schloss eine fünfte Lieferung, bestehend aus zwei etwas längeren und schwereren Maschinen (2530 & 2531) die Beschaffung ab.

Eine Besonderheit der bayerischen BB II war der an einem einschienig geführten Kreuzkopf aufgehängte Voreilhebel, an dem auch die Schieberschubstange befestigt war. Um einen ruhigeren Lauf des vorderen Triebwerks zu erreichen, war zwischen Hauptrahmen und beweglichem Niederdruck-Triebgestell ein Öldämpfer eingebaut.

Betrieblich konnte die später als Baureihe 98⁷ eingereihte Konstruktion jedoch nie befriedigen. Bedingt durch die beweglichen Dampfleitungen lagen die Unterhaltungskosten wie auch die Aufenthaltszeiten in Ausbesserungswerken über vergleichbaren Starrrahmenlokomotiven.



Unter anderem mit Gastlokomotiven feierte die BD Köln am 2. April 1976 in Stolberg den Abschied von der Dampftraktion. Zu den Gästen gehörte auch 98 727, die sich dort wieder im letzten Reichsbahnzustand, aber ohne angesteckte Laternen, zeigte. Foto: Wolfgang Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Wie alle bayerischen Lokalbahndampflokotiven hatte auch diese Bauart Treib- und Kuppelräder mit 1.006 mm Durchmesser erhalten. Hier waren sie in sehr kurzen Triebwerken mit nur 1.600 mm Achsständen gelagert.

Dies führte dazu, dass die BB II sehr unruhig lief, zum Schleudern neigte und einen hohen Triebwerksverschleiß aufwies. Um dem etwas entgegenzuwirken, wurden nach Umbau auch die Kuppelradsätze 3 und 4 gesandet, wofür ein zweiter Sandkasten vor dem Führerhaus montiert wurde. Der vordere Sandkasten war ursprünglich übrigens rund und wurde erst später durch eine eckige Bauform ersetzt.

Von der Deutschen Reichsbahn übernommen wurden alle 31 Exemplare, die sie in Hof, Ludwigshafen, Passau, Plattling, Schweinfurt, Weiden (Oberpfalz) und Würzburg beheimatete. Bereits ab 1932 lichteten sich die Reihen durch Ausmusterungen, 1938 war diese Baureihe bis auf drei Lokomotiven schon ausgemustert.



Zum 13. BDEF-Verbandstag in Zwiesel (7. bis 10. Mai 1970) wird auch Werklok 4 „Zuckersusi der Südzucker AG (ex 98 727; Bild oben), Regensburg, ausgestellt. Sie zeigt den eckigen Sandkasten, den sie noch bei der DRG im Rahmen eines Umbaus erhalten hatte. 1938 zeigt sich die frisch ausgebesserte 98 715 noch mit rundem Sandkasten im RAW Weiden (Bild unten). Fotos: Helmut Röth (Bild oben) und DLA Darmstadt (Maey), beide Sammlung Eisenbahnstiftung

Mindestens fünf Maschinen konnten an Industriebetriebe und Privatbahnen verkauft werden, was sie (vorerst) nicht nur vor dem Schneidbrenner bewahrte, sondern auch Auslöser für eine gewisse Popularität war.

So kauften 1940 die Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke (VÖEST) die 98 706, die Vorarlberger Illwerke im Folgejahr die 98 715 (1. Modellvorlage), während 98 727 im Jahr 1942 an die Zuckerfabrik in Regensburg (2. Modellvorlage) ging. 98 713 verschlugen die Kriegswirren 1943 nach Albanien, während 98 718 bis dahin noch als Werklok des RAW Weiden geführt worden war, bevor sie an die Buchtalbahn verkauft wurde.

98 727 ist bis heute im Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein erhalten geblieben und die bekannteste der 31 Vertreterinnen umfassenden Baureihe geworden. Sie erhielt in der Fabrik der späteren Südzucker AG die Betriebsnummer 4 und gelangte dort zum einprägsamen Spitznamen "Zuckersusi".

Ihre wachsende Bekanntheit führte dazu, dass sie dort ihr Gnadensbrot verdienen durfte und nach ihrer endgültigen Ausmusterung als Museumslok erhalten blieb. 1972 wurde sie dem Eisenbahnmuseum Darmstadt-Kranichstein gestiftet und war auch danach die meiste Zeit betriebsfähig. Eine Sanierung und erneute Wiederaufarbeitung ist geplant bzw. im Gange.

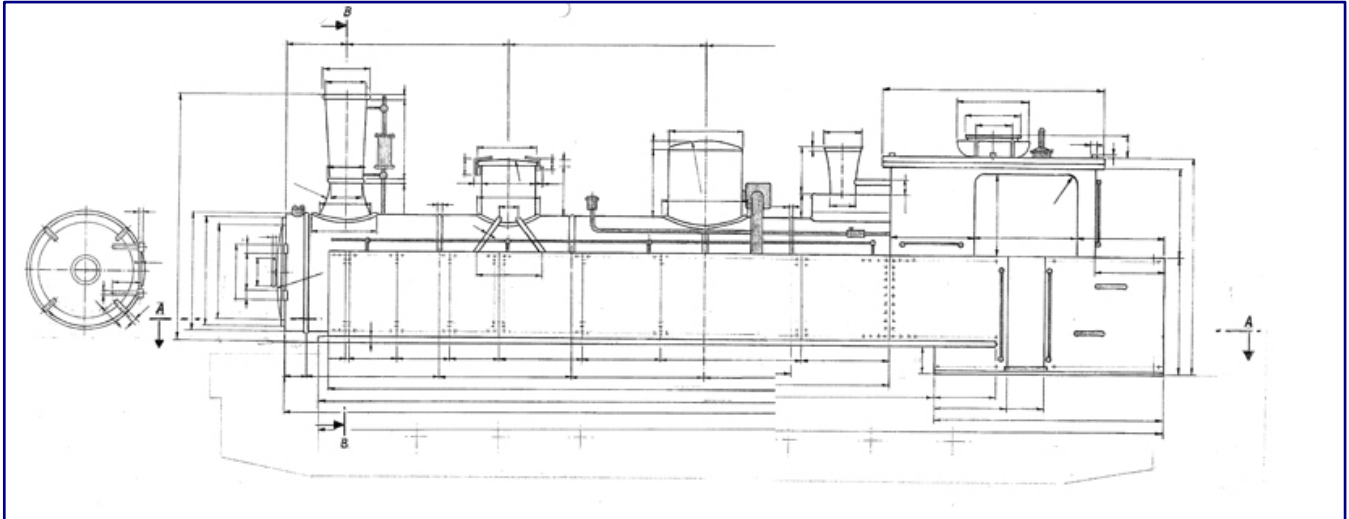
Vorlage gewählt und umgesetzt

Einige Besonderheiten des Vorbilds, die sich auch am Modell wiederfinden, haben wir mit den bisherigen Ausführungen bewusst genannt. Spannend erscheint nun die Frage, warum der sächsische Modellbahner Klaus Büttner ausgerechnet eine bayerische Lokalbahndampflokomotive, die nie in seiner Heimat gefahren ist, als Vorlage aussucht?



Ohne jeden Zweifel zeigt sich 98 715 im Maßstab 1:220 bestens gelungen. Wiedergegeben wurde sie in der schwarzen DRG-Lackierung (ab 1926 vorgenommen) vor dem Umbau auf eckige Sandkästen.

Am Anfang stand die Idee, nach dem Bau der eigenen Heimanlage, der sich über rund fünfzehn Jahre hinzog, eine Dampflok als besondere Herausforderung komplett im Eigenbau zu erstellen. Der Erbauer sah zu dieser Zeit bereits sein 80. Lebensjahr in Reichweite – dieses Modell sollte seiner Modellbahnerkarriere also krönen.



In zwei Teilen zeichnete Klaus Büttner 2019 das vollständige Gehäuse, weitere dienten dem Anfertigen von Ansetzteilen. Die zweiteilige, technische Zeichnung für den gesamten Aufbau haben wir zum Illustrieren hier zu einer zusammengefügt. Zeichnung: Klaus Büttner

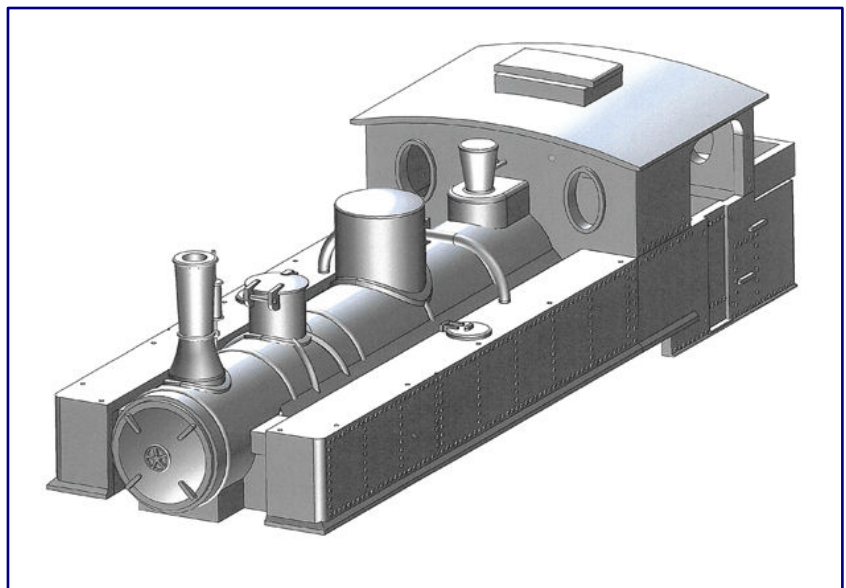
Zurückgreifen konnte Klaus Büttner auf jahrelange Erfahrungen und Konstruktionskenntnisse, Wissen zu unterschiedlichen Technologien inklusive Werkzeug- und Feinwerksbau. Als geeignete Grundlage für sein Projekt standen in der eigenen Kellerwerkstatt Kleinmaschinen im Zugriff, mit denen prismatische wie auch rotationssymmetrische Teile genau hergestellt werden können.

Bauen wollte er eine Dampflok, die auf dem Markt der Spurweite Z noch nie angeboten worden war und die auch noch niemand sonst als Eigenbauprojekt vorgestellt hatte.

Objekt der Begierde war zunächst die „Kreuzspinne“ (sächsische I TV der Bauart Meyer, spätere Baureihe 98⁰), die der sächsische Hoflieferant Hartmann einst geliefert hatte.

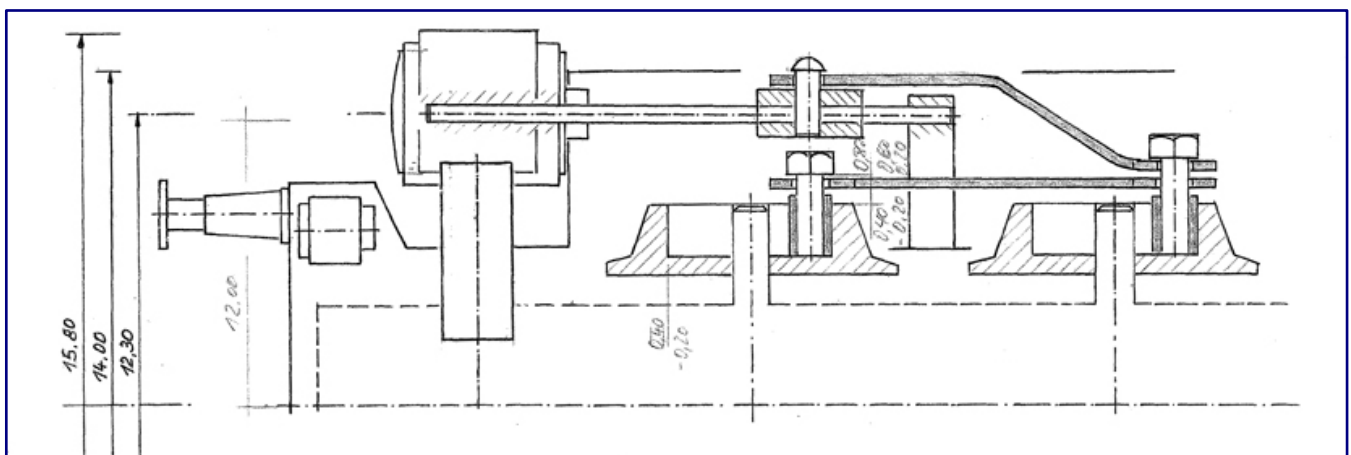
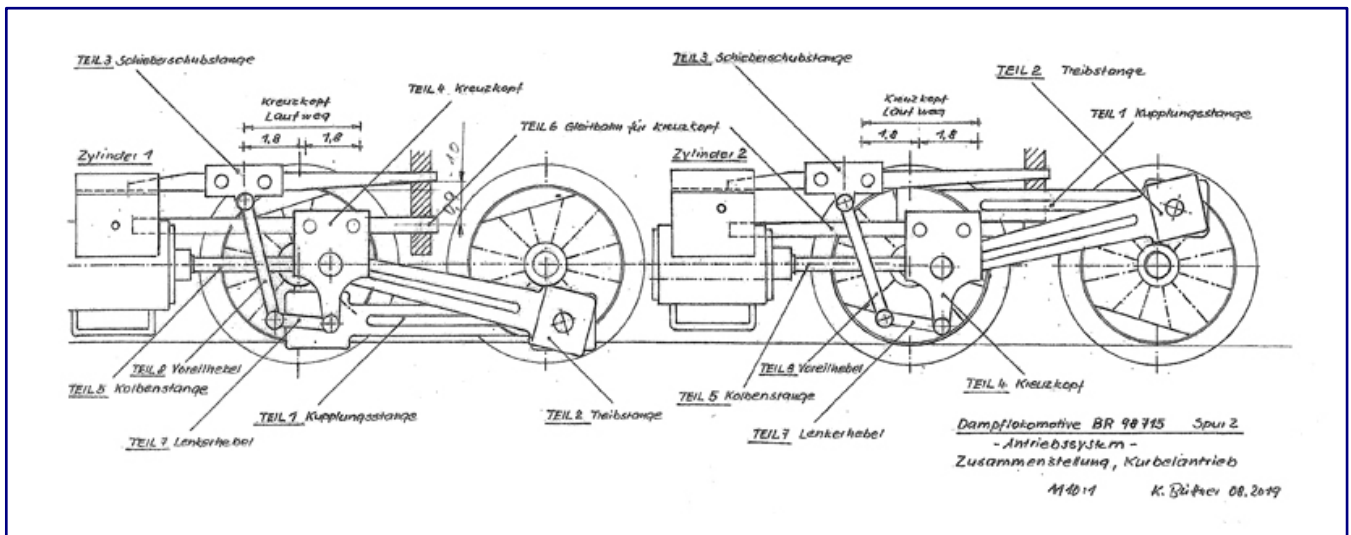
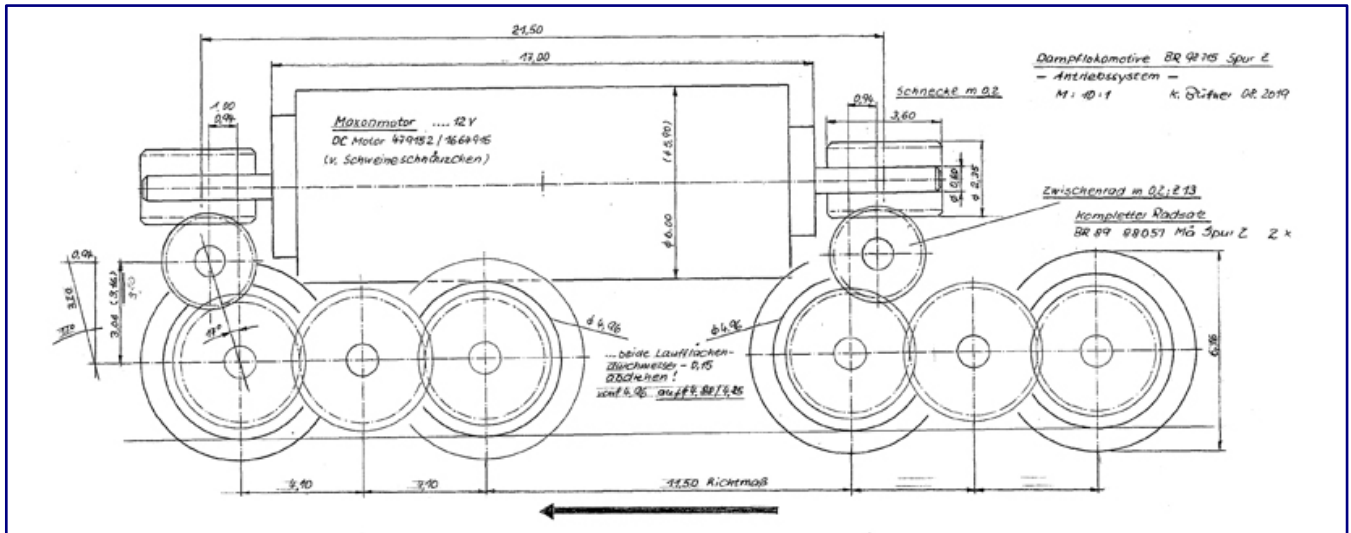
Doch sie schied als persönliche Vorlage aus, weil sich der Kleinserienhersteller Z-Modellbau (Dr. Andreas Scheibe, ebenfalls Chemnitz) zur selben Zeit auch mit einem solchen Vorhaben beschäftigte.

So fiel die Wahl über die „Zuckersusi“ schließlich auf die Baureihe 98⁷.



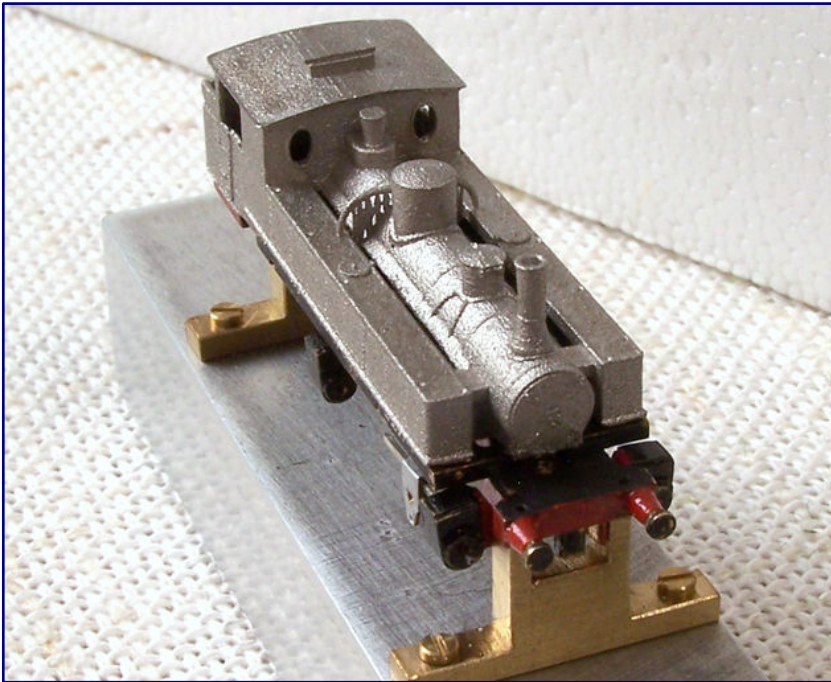
Das Gehäuse wurde für den Ausdruck per 3D-Drucker mit einem CAD-Programm räumlich gezeichnet. Volumenabbildung: Klaus Büttner

weiter auf Seite 22



Klassisch am Reißbrett wurde das Getriebe geplant und festgelegt, wo und wie der Glockenankermotor zu platzieren ist, um über Schnecken auf die Ritzel arbeiten zu können. Diese Zeichnung bildete die Basis für das Planen des Messingfahrwerks (Zeichnung oben).

In gleicher Weise wurde Gestänge und Steuerung gezeichnet (Zeichnung Mitte), deren Kleinstteile besonders schwierig zu fertigen waren. Exakt zu planen war auch die Stangenführung, damit sich Kuppel- und Schubstange nicht berühren würden. Dafür entstand eine Aufsicht auf den Fahrwerksrahmen mit Kuppelrädern und Dampfzylindern (Zeichnung unten). Verschiedene Querschnitte vervollständigten die Pläne. Alle Zeichnungen: Klaus Büttner



Eine Probemontage des aus Nirosta gedruckten Lokgehäuses schafft Gewissheit. Es folgt ein plasmalektrolytisches Oberflächenverfahren, das die Grundlage für den späteren Farbauftrag schafft. An einer Kesselleitung ist die noch nicht entfernte Stützkonstruktion zu sehen. Foto: Wilfried Pflugbeil

Zu begeisterten wussten den Bauwilligen die zwei Triebwerke mit Hoch- und Niederdruckzylindern.

Auch die besondere Steuerung, die wir hervorgehoben haben, gehörte zu den technischen Merkmalen, die als sehr spezielle Ausführung ihren Anreiz fürs Modell zu bieten wusste.

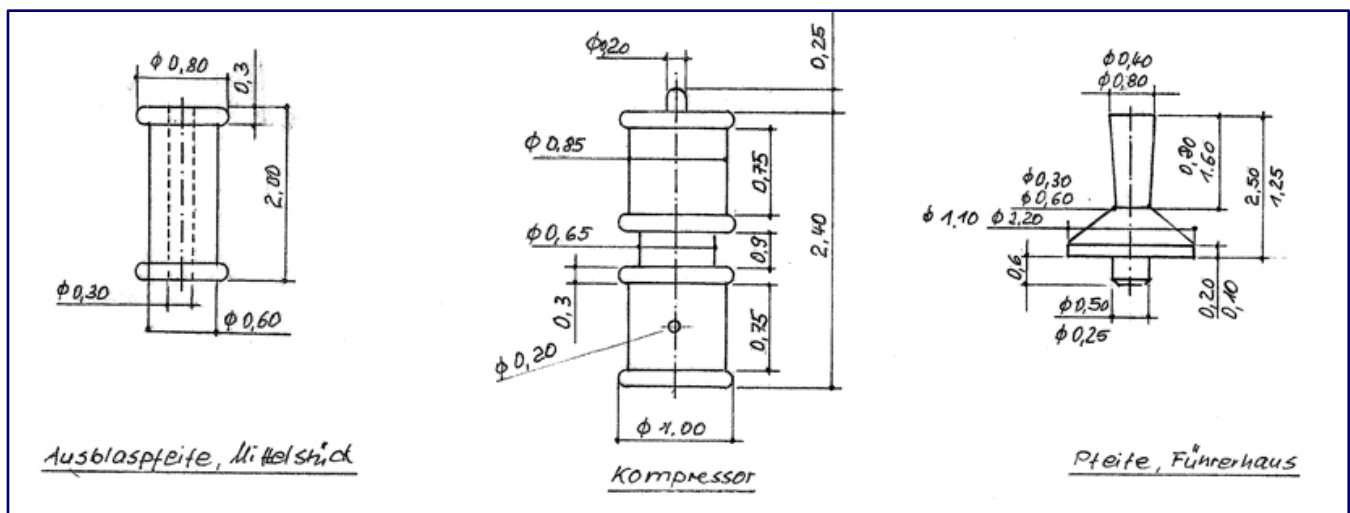
Als hilfreich erwies sich für das Vorhaben zudem, dass mit dem Zugriff auf ein Roco-Modell der Nenngröße H0 eine dreidimensionale Vorlage zur Ansicht bereitstand, die auch beim Abnehmen von Maßen hilfreich sein würde.

Bei der 3D-Konstruktion des Lokgehäuses mittels CAD-Programm fand Klaus Büttner gute Unterstützung durch einen Modellbahnfreund.

Mit Hilfe eines weiteren, früheren Fachkollegen ließ sich dann auch das

Ziel erreichen, das Gehäuse in Metall drucken zu lassen. Die Genauigkeit betrug dabei 0,01 mm.

Für den Aufbau des Fahrwerks mit Getriebe bezog Klaus die folgenden Ersatzteile in Form von Radsätzen, Antriebszahnradern und Schnecken der Baureihe 89 direkt von Märklin. Dr. Andreas Scheibe (Z-Modellbau), der als Kleinserienhersteller zu Baubeginn noch aktiv war, lieferte Ritzel (Modul 0,2; Z = 13) und Antriebsmotor von seinen Konstruktionen zu.



Auch die Kesselarmaturen wurden zunächst auf Papier gezeichnet und anschließend durch Drehen und Fräsen aus Messing gefertigt. Zeichnung: Klaus Büttner

weiter auf Seite 24

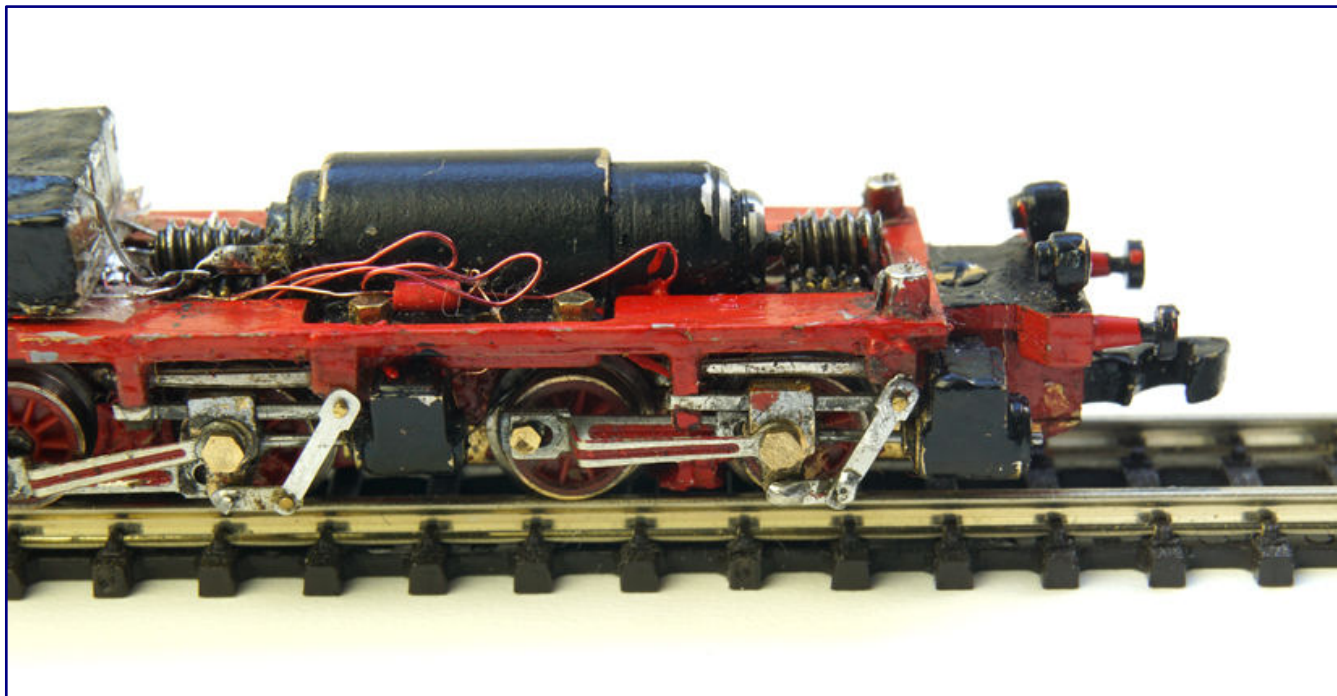
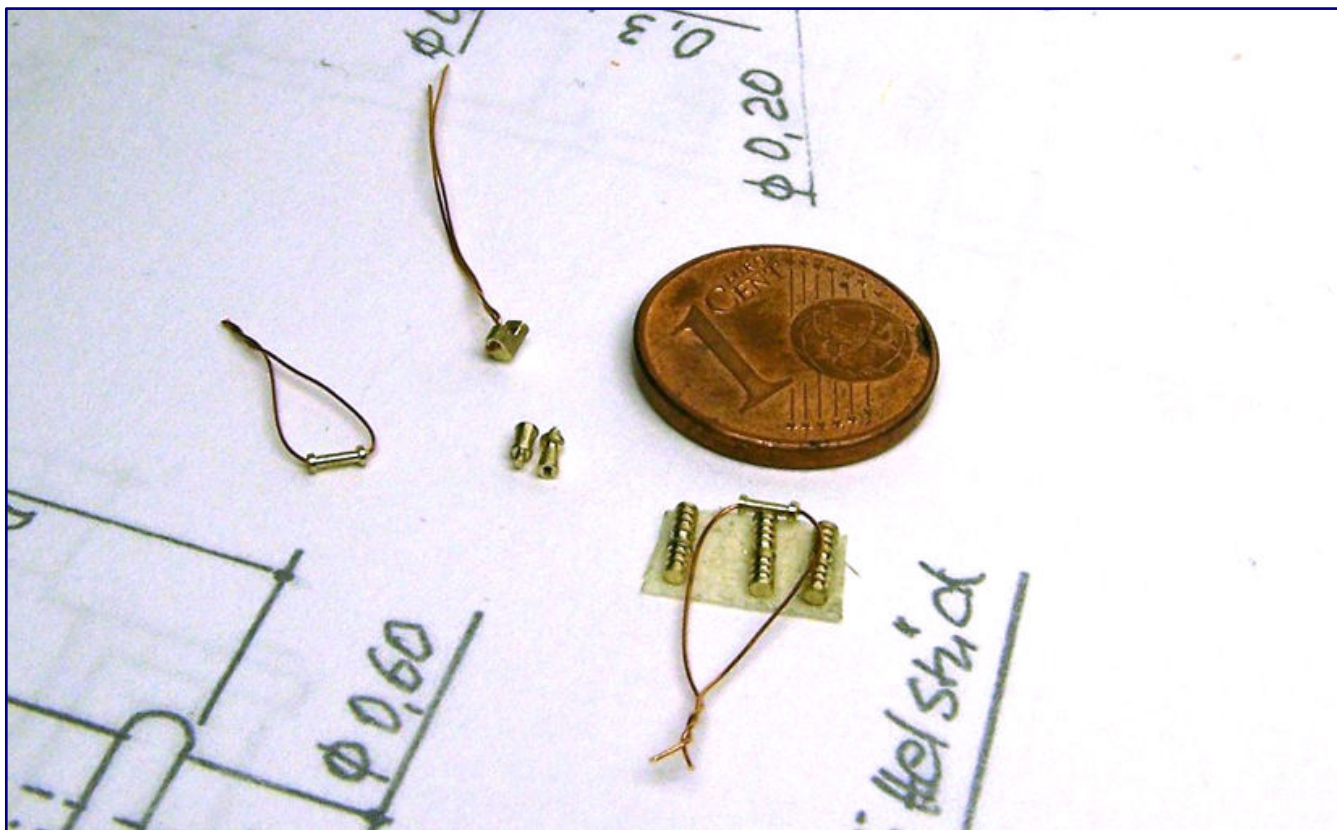


Bild oben:
Die auf der Zeichnung von Seite 22 liegenden Kesselarmaturen sind gefertigt und nun bereit zum Anbau ans Gehäuse. Foto Wilfried Pflugbeil

Bild unten:
Die Makroansicht auf das Fahrwerk mit Motor und Schnecken sowie dem vollständig beweglichen Gestänge und den Bremsen zwischen den Kuppelrädern soll deutlich machen, welcher gestalterische und konstruktive Aufwand hier getrieben wurde!

Normierte Kleinteile wie Schrauben M 0,8 sowie M 0,6 und Nieten 0,3 und 0,4 fand er bei Knupfer. Sonstige erforderliche Werkstoffe aus Messing und Kunststoffen fanden sich ebenso wie Federbronze im eigenen Bestand. Als geeigneter Decoder für die Lok ließ sich der Typ PD05A mit den Maßen 5,2 x 8,0 x 2,5 mm von Doehler + Haass ermitteln, auf den dann auch die Wahl fiel. Die Beleuchtung sollten winzige SMD-Leuchtdioden 0201 übernehmen.

Als der Bau mit den ersten Zeichnungen, klassisch von Hand auf dem Reißbrett, begann, erzählte Klaus Büttner seinem Freund Wilfried Pflugbeil vom Vorhaben. Dieser war gleich begeistert und bot seine Hilfe an. So entstanden schließlich zwei Modelle nach erhaltenen Vorbildern mit den Betriebsnummern 98 715 und 98 727 - die legendäre „Zuckersusi“. Die Lokschilder lieferte Kuswa zu.

Willis Aufgaben bestanden im Konfektionieren der Lokgehäuse einschließlich dessen Lackierens sowie in einem Optimieren der Stromabnahme, um einen möglichst sicheren Betrieb zu gewährleisten. Auch fortlaufende Berichte im Forum der Z-Freunde International e.V. gehen auf sein Konto.

Zusammen unterstreichen die beiden also ein weiteres Mal, dass Chemnitz ein Kompetenzzentrum für den Maßstab 1:220 ist. Das hier als Jubiläumswerk vorgestellte Ergebnis sucht schließlich ohne jeden Zweifel seinesgleichen.



Auch die Ansicht von hinten weiß zu überzeugen. Einzig der Handlauf auf dem linken Wasserkasten fehlt auf dieser Aufnahme (noch). Selbstgefertigt wurden für dieses Projekt sogar die Kupplungen, die auch aus Messing bestehen.

Hürden gemeistert

Gemeinsam meisterten die beiden einige Hürden auf dem Weg zu ihrer Wunschlok. Am meisten Tüftelarbeit erforderte der funktionsfähige Kurbelantrieb der kleinen Lokbahndampfloks. Kleinere Kompromisse ließen sich hier nicht vermeiden, wie im Abgleich der Zeichnungen zum Original zu ermitteln ist.

Über voll zwei Jahre erstreckten sich die Arbeiten an den beiden Dampflokminiaturen. Das Ergebnis in Form von gleich zwei sehr gut laufenden Dampflokomotiven, deren Stangenspiel anzuschauen, eine große Freude ist, entschädigt für den immensen Zeitaufwand.

Über einen angemessenen Verkaufspreis, falls dies als Kleinserienmodell vorgesehen worden wäre, lohnt es sich deshalb gar nicht nachzudenken. Aber das stand ja auch nie zur Debatte. Hier galt, „der Weg ist das Ziel“ und in diesem Verlauf möglichst viel Bau- und Bastelfreude zu erleben.

Mehr bald auf Trainini TV

Für **Trainini TV** bereiten wir derzeit eine Folge 6 vor, die sich dem hier vorgestellten Modell der 98 715 widmet. Dort zeigen wir etwas mehr vom Konstruktionsmaterial, das den mit Herzblut bewältigten Weg von der Idee bis zum fahrfähigen Modell beschreibt.

Und natürlich ist diese Dampflok mit beweglichen Steuerungsteilen im Film auch fahrend zu sehen. Voraussichtlich zum 1. Juli-Wochenende heißt es dann Einschalten unter <https://www.youtube.com/TraininiTV!>

Schließlich hatte die Kaufklientel vor rund dreißig Jahren auch schon der Kleinserienhersteller Schmidt bedient. Dieser musste und wollte seinerzeit aber auch eine wirtschaftliche Umsetzung im Auge behalten, weshalb diese Modelle an die beiden Unikate von Klaus Büttner und Wilfried Pflugbeil nicht ansatzweise heranreichen.



Inspiziert von einer dokumentierten Sonderfahrt der „Zuckersusi“ aus dem Jahr 1973 haben wir auch 98 715 mit dreiachsigen Umbauwagen auf eine Museumsfahrt geschickt. Und wie zu sehen ist, erfreut sich die kleine Lok von Klaus Büttner des Zuspruchs der staunenden und zum Fotografieren bereiten Preiserlein.

Aber zu jener Zeit war auch noch nicht daran zu denken, eine kleine Dampflok mit derart geringem Kesseldurchmesser überhaupt motorisieren zu können, geschweige denn, ein Gehäuse (in Metall) zu drucken. Und heute reden wir an einer solchen Stelle zusätzlich auch noch über Digitalfunktionen, die sich im DCC-Format ansprechen lassen.



Ein letztes Foto soll 98 715 noch einmal in voller Pracht als Makroaufnahme zeigen. Klaus Büttner und Wilfried Pflugbeil sind um die beiden Unikate wirklich zu beneiden, das Ergebnis belohnt den hohen Konstruktions- und Bauaufwand.

Genau deswegen erschien uns dieses höchst aktuelle und besondere Bauprojekt als perfekt geeignet, um in einem historischen Kontext die Sparte des Eigenbaus über nun 50 Jahre zu beleuchten. Schöne neue Welt!



Quellen für Teilebestellungen:

<https://doehler-haass.de>
<https://knupfer.info>
<https://www.kuswa.de>
<https://www.maerklin.de>

Fahrvorführungen der Modelle:

<https://youtu.be/GZm4sNePujg>
<https://youtu.be/s0Rh9RonbTA>

Youtube-Kanal von Wilfried Pflugbeil:

<https://www.youtube.com/zwilli100>

Die Eisenbahn im Münsterland Ein besonderes Fleckchen Erde

Plattes Land ohne Berge und Tunnel, was kann das Münsterland da denn wohl bieten? Eisenbahnfreunde wissen, dass hier die Rollbahn und die Emslandstrecke ihren Ausgangspunkt nehmen und dies allein schon spannende Themen rund um die Schiene bietet. Doch das ist längst noch nicht alles, wie der geneigte Leser in der EK-Eisenbahnchronik feststellen wird. Garant dafür ist der Experte Josef Högemann, der diese Region bestens kennt.

Josef Högemann
Eisenbahnchronik Münsterland
Eisenbahngeschichte im nordwestlichen Westfalen

EK-Verlag GmbH
Freiburg (Breisgau) 2021

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
344 Seiten mit 141 Farb- und 349 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6423-2
Art.-Nr. 6423
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Autor Josef Högemann ist kein Unbekannter der Szene und gerade für ein Buch, das sein „Heimatrevier“ Münsterland behandeln soll, erste Wahl.

Ohne Zweifel hat der EK-Verlag also für diesen Band der Eisenbahnchronik-Reihe, die zuvor das Bergische Land und die Eifel im Fokus hatte, eine gute Wahl getroffen.

Das Münsterland wird im Nordosten vom Teutoburger Wald, im Süden von der Lippe und im Westen durch die Niederlande begrenzt. Einst durch die Eisenbahn gut erschlossen, sind auch hier viele Streckenstilllegungen festzuhalten. Der grenzüberschreitende Verkehr in die Niederlande spielte fast immer eine besondere Rolle.

In Nord-Süd-Richtung führen über Münster zwei wichtige Hauptbahnen in Richtung Küste: die Emslandstrecke nach Emden und die Rollbahn nach Hamburg. Dampflokkfreunden müsste schon hier das Herz aufgehen und deutlich werden, dass dieses Buch nicht in ihrem Regal fehlen darf.

Eine weitere bedeutende Strecke führte über Coesfeld, Rheine und das Oldenburger Land bis nach Wilhelmshaven. Sie gibt es heute nicht mehr, was auch für viele andere Neben-, Werk-, Feld-, Gruben- und Kleinbahnen gilt, die die zahlreichen, eher landwirtschaftlich geprägten Orte erschlossen haben.

Dem Verfasser dieser Besprechung sind einige der angeführten Strecken noch bekannt oder aus Relikten in Erinnerung. Das Buch hält dieser Erinnerung wach, arbeitet sie auf und strukturiert sie, während ein gut ausgebautes Straßennetz längst ihre Funktion übernommen hat, während über Reaktivierungen im Zeichen des Klimawandels wieder diskutiert wird.



Bezeichnend für den Rückzug aus der Fläche ist, dass nicht einmal eine Großstadt wie Münster heute noch eine Ladestelle für den Güterverkehr besitzt. Doch die hier besprochene Lektüre ist nicht dazu da, um bloß Tränen zu vergießen.

Sie beschreibt und dokumentiert das Eisenbahnwesen im Münsterlande von den Anfängen bis in die heutige Zeit mit ihren verkehrspolitischen Veränderungen. Nachdem die Reaktivierung der Westfälischen Landeseisenbahn zwischen Sendenhorst und Münster für den Reisezugverkehr beschlossen wurde, wird nun sogar ernsthaft erwogen, auch die Eisenbahn zwischen Coesfeld, Borken und Bocholt wiederzubeleben.

Das sind nicht einfach nur gute Zeichen, sondern ist der Stoff für spannende Geschichten und Streckenportraits. Nicht vergessen werden selbstverständlich auch die einst so bedeutenden Bahnbetriebswerke wie Münster oder eben auch Rheine.

Die Qualität des Autors, der dieses Buch zum Standardwerk für die Bahn im Münsterland macht, drückt sich auch dadurch aus, wie viel Wissen er in komprimierter Form durch Infokästen bei den Streckenportraits einfließen lässt.

Während andere Bücher zu vergleichbaren Themen, nicht aus dem EK-Verlag, oft an einer überfrachteten und undiszipliniert durchgeführten Gestaltung krankem, ist dies zusammen mit der perfekten Bildwiedergabe wieder eine besondere Stärke des vorliegenden Titels. Die Fließtexte sind gut lesbar und ebenso verständlich.

Perfekt gewählt ist auch die bunte Bebilderung, die die gesamte Zeit der münsterländischen Eisenbahngeschichte abzudecken weiß. Auch historische Postkarten kommend dabei zum Einsatz. Bedingt durch das Alter der Aufnahmen sind sie überwiegend schwarz-weiß, was verständlich und nicht zu kritisieren ist.

Mit Ludwig Rotthowe, dem Eisenbahnfotografen im Münsterland überhaupt, und Herbert Schambach finden sich auch die einschlägig bekannten Größen zahlreich in dieser Chronik wieder. Viel gibt es zu diesem Lob nicht mehr hinzuzufügen, nur eigenes (Kaufen und) Lesen wird dies noch individuell ergänzen können.

Das Buch ist ein Quell der Inspiration und des Wissens für alle Eisenbahn- und Modellbahnfreunde, die sich einer konkreten Vorlage möglichst korrekt widmen möchten. Und wer sich für die Eisenbahn in Münster und seiner weiteren Umgebung interessiert, wird auf diesen Band eh nicht verzichten wollen. Deutlicher können wir eine Kaufempfehlung auch nicht aussprechen...

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

Die erste E-Klasse im Portrait **Zeitenwende unter dem Stern**

Dass wir heute als zweite Lektüre-Empfehlung einen Buchtitel über ein Auto vorstellen, hat nicht nur den Grund, dass uns derzeit Eisenbahnbücher ausgehen. Die E-Klasse aus dem Hause Mercedes-Benz ist ein Klassiker und gehört aktuell zu den jüngsten, aber stark nachgefragten historischen Automobilen. In der Spurweite Z fehlt sie leider noch komplett.

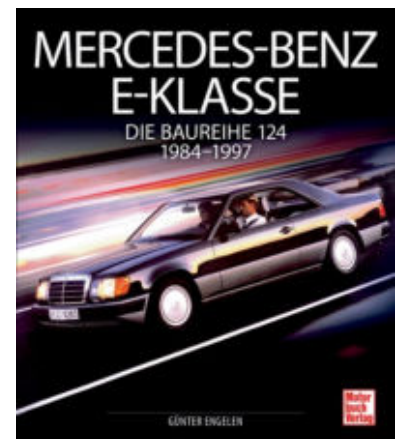
Günter Engelen
Mercedes-Benz E-Klasse
Die Baureihe 124 1984-1994

Motorbuch Verlag
Stuttgart 2021

Gebundenes Buch
Format 23,0 x 26,5 cm
256 Seiten mit 250 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-03867-7
Titel.-Nr. 03867
Preis 34,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Nachdem Alexander F. Storz die beiden Bücher über die direkten Vorgänger der hier behandelten Mittelklasse-Limousine aus dem Hause Mercedes-Benz geschrieben hatte, waren wir überrascht, nun einen völlig anderen Autor zu entdecken.

Günter Engelen war uns in dieser Rolle noch völlig unbekannt, ist laut Verlagsangaben aber der Mercedes-SL-Spezialist überhaupt. Tatsächlich veröffentlichte er im Motorbuch-Verlag zahlreiche Monografien über die verschiedenen SL-Baureihen.

Auf kleinem Umweg qualifiziert er sich damit auch für die E-Klasse, denn die zum Anfang der Neunziger fast am Ende des Produktlebenszyklus der Reihe W124 nachgeschobene Version 500 E / E 500 erhielt nicht nur das Antriebsaggregat aus dem damaligen Spitzenmodell SL 500 der Baureihe R129. Auch die Vorderachse stammte fast vollständig von diesem Fahrzeug, ebenso die Alufelgen.

Wer also eine Leidenschaft für diesen Luxuswagen sportlicher Prägung hat, der kommt am leichteren und weniger auftragenden Spitzenmodell der E-Klasse nicht vorbei, das dank geringeren Gewichts und kürzerer Übersetzung auch noch spurtstärker war.

Diese Einleitung zum Buch über dessen Autor macht schon deutlich, dass die Baureihe W124, die später zur E-Klasse wurde, nicht einfach nur ein neues Modell am Markt war. Sie prägte einen echten Generationswechsel und war mit ihrem Vorgänger kaum noch zu vergleichen.

In ihren letzten Baujahren begann sie zudem, den äußeren Eindruck eines Automobils für betagte Senioren und betuchtere Bauern langsam abzulegen und sich einen sportlicheren, damit auch jugendlicheren Eindruck zu verschaffen.

Längst ist die Zeit über dieses einst alltagsprägende Automobil gegangen, von dem es bis heute kein Modell im Maßstab 1:220 gibt, was wir als Aufruf an die Kleinserienhersteller verstanden wissen wollen. Aus den Fahrzeugen wurde wegen hervorragender Qualität ein gefragtes Auto zum dauerhaften Erhalten.

Kurzum: Eine Monografie über diese Epoche der gehobenen Mittelklasse von Mercedes-Benz war überfällig und wie viel das Thema hergibt, ist auch am fast doppelten Umfang des Buches gegenüber den beiden Vorgänger bänden zu erkennen.

Dieses Auto war nicht zufällig so, wie es sich der Öffentlichkeit zeigte. Der letzte, echte Mittelklasse-Mercedes unterschied sich deutlich von seinen Vorgängern: Als Reaktion auf die Ölkrise prägte er einen Trend zur Nüchternheit und griff gleichzeitig das wachsende Sicherheitsbewusstsein der Käufer auf, die im Auto unterwegs waren und heil am Ziel ankommen wollten.

Alle seine Nachfolger wurden erkennbar größer und brachen in gleich drei Generationen mit einem „Vier-Augen-Gesicht“ auch stilistisch deutlich mit diesem Klassiker. Diese Rahmenbedingungen lassen den W124 zu etwas Besonderem werden.

Und genau das wird im Buch sehr gut herausgearbeitet: Zunächst werden die Personen im Daimler-Benz-Konzern portraitiert, die direkt oder indirekt mit dieser Baureihe in Verbindung stehen oder wichtige Weichen gestellt haben. Die Bedeutung dieses Fahrzeugsegments wird anschließend herausgearbeitet und die Vorgänger kurz vorgestellt.

Entwicklung und technische Merkmale bilden einen Hauptteil dieser Lektüre, ohne den der Titel nicht rund wäre. Das bereits erwähnte Spitzenmodell E 500, aus Kapazitätsgründen bei Porsche gebaut, wird samt Limited-Edition-Sondermodell und Werks-Tuning-Version E 60 AMG vorgestellt. Auch die Brabus-Interpretation und der leistungsstarke, aber sich äußerlich bescheiden gebende E 420 erfahren einige Zeilen mehr.

Alle übrigen Versionen und Karosserievarianten werden im Folgekapitel „am Block“ abgearbeitet. Nicht vergessen werden auch die verlängerten Fahrwerke, die in Deutschland nicht oder kaum anzutreffen waren, aber die Basis für Sonderaufbauten wie Krankenwagen bildeten.

Die Bedeutung der Reihe W 124 dürfen wir hier nicht vergessen, auch fast jedes Taxi seiner Zeit schien zu diesem Fahrzeugtyp zu gehören! Ein abgetrenntes, wenn auch kurzes Kapitel war deshalb unumgänglich, ebenso wie eines über Forschung und Entwicklung, die mit Hilfe dieser Modellgeneration erfolgte.

Von der ersten bis zur letzten Seite ist das Buch mit fast komplett farbigen Aufnahmen passend und umfangreich dokumentiert worden, selbst auf den fast 130 Seiten Anhang und technischen Daten – immerhin die Hälfte des Gesamtseitenumfangs - finden wir noch welche.

Einziger Kritikpunkt ist die Qualität der Aufnahmen. Zwar sind sie gut reproduziert und im Druck wiedergegeben worden, aber ihre Auswahl erscheint doch etwas einseitig. Bis auf nur wenige Aufnahmen handelt es sich um Werbe- und Katalogaufnahmen, die das Fahrzeug so zeigen, wie Mercedes-Benz es verkaufen wollte. Es fehlt der Alltag, den diese Autos so entscheidend mitgeprägt haben.

Günter Engelen hat also mit diesem Buch eine zwar sehr informative Dokumentation vorgelegt, aber sie vergibt die Chance, das Buch wie das Auto zur Legende werden zu lassen. Den Eindruck schmälern zudem auch Rechtschreibschwächen: Zusammengesetzte Substantive werden im Deutschen immer noch zusammengeschrieben oder gemäß Duden mit Bindestrichen „durchgekettet“, nicht englisch mit Freistellen aneinandergereiht – hier erschwert es bisweilen sogar das Satzverständnis.

Dennoch ist es eine spannende und wertvolle Lektüre längst nicht nur für Freunde der Marke mit dem Stern oder der E-Klasse im Besonderen. Auch der Modellbahner bekommt hier seine Anreize und Ideen, ein wichtiges Fahrzeug nicht zu vergessen.

Verlagsseiten:
<https://www.motorbuch.de>

Disziplin und Wiedersehensfreude

Jubiläumsfeier in Altenbeken

Die Sehnsucht nach einem Treffen in Altenbeken war groß und wurde immer größer, nachdem es vor zwei Jahren ausfallen musste. Bis zuletzt bestanden Ungewissheiten und viele Fragen blieben offen. Alle, die anreisten, waren froh, dass die Neuauflage stattfinden konnte und zu einem wichtigen Ereignis des Jubiläumsjahres wurde. Ob sich auch längere Anfahrten gelohnt haben, soll dieser Bericht beantworten.

Nach abgesagter Spielwaren- und bereits zwei ausgefallenen Frühjahrmessen wurde das 8. Internationale Spur-Z-Wochenende in Altenbeken zu einer langen Zitterpartie. Eigentlich sollte diese achte Auflage bereits vor zwei Jahren stattfinden, aber im Frühjahr 2020 war sehr kurzfristig nicht mehr an ein solches Treffen zu denken.

Angesichts der Omikron-Virusvariante und deren Ausbreitungswelle erkannten die Verantwortlichen der Z-Freunde International e.V. frühzeitig, dass der ursprünglich geplante Termin Ende März stark gefährdet ist. Im 50. Jubiläumsjahr der Spurweite wollte aber möglichst niemand auf dieses wichtige Treffen verzichten.



Auch sie wird das 50-jährige Jubiläum der Spurweite Z mitprägen: Märklin zeigte in Altenbeken zum ersten Mal seine V 188 001 a/b (Art.-Nr. 88150) aus Serienteilen samt Lackierung und Beschriftung.

Gesucht wurde deshalb nach einem Alternativtermin in den wärmeren Monaten, die nach den Erfahrungen der letzten beiden Jahre mehr Freiheiten erlauben sollten. Mit Blick auf die Hallenverfügbarkeiten und Ferientermine ergab sich so das Wochenende des 14. und 15. Mai 2022 für eine Neuplanung.

Als Mindeststandard für die Ausstellung wurde bereits im letzten Winter die sogenannte 2G-Regel festgelegt, nach der nur gegen eine Covid-19-Infektion geimpfte und davon genesene Personen mit entsprechendem Nachweis Zutritt erhalten sollten, strengere Rechtsanforderungen waren der Vorbehalt. Dieser Mindeststandard war daher auch die verlässliche Planungsbasis für alle Aussteller.

Udenkbar war zum Zeitpunkt der Ausgabe dieser Teilnahmebedingungen, dass der Gesetzgeber die Maskenpflicht als zuverlässigen Schutz in einem Akt von Verantwortungslosigkeit nahezu vollständig aufheben könnte. Entsprechend wurden hierzu keine eigenen Regeln seitens des ausrichtenden Vereins definiert.



Der Sonderwagen (8617.144) zeigt zum zweiten Mal einen Ausweis für das 8. Internationale Spur-Z-Wochenende und zudem das ursprünglich geplante Datum im März 2022. So wird er seine Besitzer noch lange an die Verwerfungen der letzten beiden Jahre erinnern.

Dieser Umstand sorgte in den Wochen vor dem Treffen für Diskussionen und Eingaben der Spur-Z-Gemeinschaft: Die Zutrittsregeln seien überholt und nicht zeitgemäß, stattdessen müsse eine Maskenpflicht festgeschrieben werden, so der häufig vorgebrachte Tenor.

Zu befürchten stand auf der anderen Seite ein Recht zur Absage durch die angemeldeten Aussteller wegen nachträglich geänderter Bedingungen, obwohl der Wunsch nach einer Maskenpflicht verständlich schien. Guter Rat war teuer, denn es konnte so nur bei einem Appell an alle Besucher bleiben, freiwillig Maske zu tragen.

Dieser wurde unterstrichen durch das Beschaffen von FFP2-Masken, die per kostenloser Ausgabe dieser Bitte am Eingang Nachdruck verleihen sollten. Wenn wir an diese heikle Vorgeschichte erinnern, dann hat dies nun einen ganz besonderen Grund: Die Mitglieder der Gemeinschaft kennen sich zu einem sehr großen Teil und der Aufruf an die Verantwortung für die eigene Gesundheit und die der anderen fand Gehör.

Auffallend hoch war die Maskendisziplin in der gesamten Halle, vor allem aber an allen Punkten und Ständen, an denen sich mehrere Menschen zeitgleich auf engem Raum versammelten. Und trotz des Zusammenströmens aus mehreren Erdteilen und vielen Ländern wurde im Nachgang kein einziger Infektionsfall bekannt, der auf dieses Wochenende zurückzuführen sein könnten.

Warnmeldungen auf den Mobiltelefonen blieben entsprechend auch aus. Die Gemeinde der Spurweite Z wurde zu einem Vorzeigebispiel gegenseitiger Rücksichtnahme und bewies, dass auch große Veranstaltungen nicht zur Verteilstelle für Infektionskrankheiten werden müssen.

Eines Jubiläums würdig

Sorgen erwiesen sich hier folglich als unbegründet, was gewiss nicht selbstverständlich war. Immerhin nahmen die Besucher nicht nur aus Deutschland lange Anreisewege in Kauf, um dabei sein zu dürfen. Die längsten Wege dürften den Teilnehmern aus den Vereinigten Staaten von Amerika und Israel zuzurechnen sein. Eine Delegation aus dem japanischen Osaka fehlte leider wegen der verbliebenen Unwägbarkeiten.

Filmbericht demnächst auf Trainini TV

Auch auf **Trainini TV** wollen wir über weitere Exponate und Höhepunkte des Treffens in Altenbeken berichten. Folge 7 ist für Mitte Juli 2022 geplant.

Einschalten unter <https://www.youtube.com/TraininiTV/>

Als Fazit möchten wir schon an dieser Stelle einen Erfolg des Spur-Z-Wochenendes festhalten, der des 50-jährigen Jubiläums unserer Nenngröße auf jeden Fall würdig war. Die statistischen Daten lassen das nicht ohne Weiteres erkennen und sollen deshalb erläutert werden.

Gleich in der ersten Stunde nach Öffnen der Pforten am Samstag strömten deutlich über 200 Menschen in die Halle, 495 sollten es in Summe werden. Für mehrere Stunden war es dann eng in den Gängen und an den Ständen, obwohl Wert auf größeren Abstand gelegt worden war. Zum Nachmittag leerte sich die Eggelandhalle dann aber recht schnell und sorgte für entspanntes Genießen der Exponate.



In einer Vitrine zeigte Märklin einen Querschnitt aus den Neuheiten von 50 Jahren Mini-Club und gab damit einen spannenden Zeitabriss, der Entwicklung und Fortschritt sichtbar machte.

Zusammen mit den nur 244 Besuchern des Sonntags und 40 Kindern, denen freier Eintritt gewährt wurde, liegt die Zahl der offiziell erfassten Gäste bei 779 Personen. Nicht eingerechnet sind hier die Vereinsmitglieder und Helfer (ohne eigenen Stand), die ebenfalls freien Zugang hatten, aber nicht gezählt

werden. Rund 800 Besucher bedeuten einen Rückgang von einem Drittel gegenüber dem Rekordwert des letzten Treffens von 2018.

Ein temporärer Schwund war mit Blick auf Veranstaltungen auch anderer Branchen durchaus zu erwarten. Dafür sorgen maßgeblich verbliebene Ängste, bestehende Unsicherheiten bei Reiseplanungen und die nicht unbegründete Sorge vor plötzlichen Isolationspflichten. Nicht zu vergessen ist auch, dass teilnahmewillige Menschen wegen angeordneter Quarantäne oder eigenem Erkranken ausfallen.

Einer Modellbahnausstellung nicht förderlich sind zudem Wetterlagen, die nach Ausflügen ins Freie rufen. Und genau das traf hier ebenso zu: Der 14./15. Mai war als erstes Wochenende des Jahres 2022 geprägt von Sonnenschein und hochsommerlichen Temperaturen – ganz besonders am Sonntag. Besucher aus der näheren Umgebung, die sich spontan entscheiden, fielen also absehbar weg.



Am Samstagabend folgten die Aussteller und angemeldete Besucher Märklins Einladung zum Sektempfang, wo sie von Marketingleiter Jörg Iske auf das Jubiläum eingestimmt wurden. Vereinsvorsitzender Axel Hempelmann erinnerte an die Mitglieder unserer Gemeinschaft, die wir in den vier Jahren seit dem letzten Treffen verloren haben.

Nehmen wir dies in unsere Betrachtungen auf, bedeuten die rund 800 Gäste deshalb einen guten Zuspruch und erkennbaren Erfolg. Dies zeigt sich auch bei den Ausstellern, die eine längere Vorplanung hatten und sich nicht spontan entscheiden konnten. 30 ideellen Ausstellern im Jahre 2018 standen nun immerhin 27 gegenüber, was mit Blick auf größere Abstände nicht als Rückgang zu interpretieren ist.

Bei den gewerblichen Teilnehmern sieht das mit 15 Ständen (2018: 38) formal anders aus, bedarf ergänzend aber ebenso einer qualitativen Betrachtung. Die Terminverschiebung bereitete einige Teilnahmewilligen Probleme, Quarantäne / Isolierung bewirkten zusätzliche Absagen. Die belegte Fläche war davon kaum betroffen, denn einige hatten erweitere Standgrößen angemeldet, was ganz besonders für Märklin galt.

Außerdem haben auch zahlreiche ideelle Aussteller das Angebot genutzt, zusätzliche Flächen für einen privaten Verkauf aus ihren Sammlungen anzumieten. Auch das ist in der Zählung gewerblicher Teilnehmer natürlich nicht erfasst.

Doch gleichgültig, welche Besucher- oder Ausstellergruppe wir betrachten, die Freude über ein glückliches Wiedersehen war groß, die Begeisterung kannte, wie auch die Teilnahme, mal wieder keine Grenzen. Neue Exponate, die erstmals öffentlich zu sehen waren, bestimmten auch die jüngste Auflage und machten jeden Besuch lohnenswert.



Mit einer symbolischen Scheckübergabe sollte der unglaubliche Erfolg der Hilfs- und Spendenaktion für einen vom Ukraine-Krieg betroffenen Modellbahner aus unserer Mitte und seine Kinder sichtbar gemacht werden: Oleksiy Mark (2. v.l.) und sein Sohn Sergej (3. v.l.) freuen sich gemeinsam mit den Initiatoren und Koordinatoren Jörg Erkel (1zu220-Shop; links), Axel Hempelmann (Z-Freunde International e.V.; rechts vorne) und Holger Späing (Trainini; rechts hinten). Foto: Stephan Fuchs

Alles stand natürlich im Zeichen von „50 Jahre Spurweite Z“, was dem Treffen einen würdigen Rahmen verlieh. Als Höhepunkt ist hier die Abendveranstaltung in Böhlers Landgasthaus mit 120 Teilnehmern in Bad Driburg zu nennen. Märklin lud als Erfinder der Baugröße zum gemeinsamen Essen ein, das mit einem Sektempfang im Freien begann.

Nach einer Schweigeminute für die seit 2018 verstorbenen Menschen unserer Gemeinschaft, deren Namen der Vereinsvorsitzende Axel Hempelmann verlas, wagte Märklins Marketingleiter Jörg Iske einen kurzen Rückblick über die vergangenen 50 Jahre, um schließlich festzustellen, wie lebendig und vielseitig die Spur Z heute ist. Er fügte hinzu, wie Märklin diesen Weg heute und in Zukunft mitgehen möchte.

Ein Rundgang durch die Halle

Um dies zu unterstreichen, habe Märklin auch neue Fotodioramen für Katalogaufnahmen fertigen lassen und mit einer neuen Vorführanlage für Messestände wichtige Weichen gestellt. Erstmals war dieses Schaustück nun in Altenbeken zu sehen und wurde im Publikum als spürbarer Schritt nach vorn gelobt.

Märklin hatte aber auch sein Standpersonal deutlich aufgestockt und die belegte Fläche erheblich vergrößert. So fand sich dort nicht nur Platz für einen Querschnitt an Modellen aus 50 Jahren, sondern auch für die aktuellen Neuheiten, die mit einigen Handmustern unterlegt waren, die von den Standbesuchern ausgiebig begutachtet wurden.

Erstmals zu sehen waren hier die V 320 001 und die schweizerische Re 6/6 als noch unlackierte Handmuster, die aber bereits viel hinsichtlich der Detaillierung und Konstruktionsweise zu verraten wussten. Aus Serienteilen zusammengesetzt war bereits die V 188, die sich lackiert und beschriftet präsentierte. Im Rahmen unserer Fotoaufnahmen wusste sie mit einem hohen Gewicht zu beeindrucken, das eine gute Traktion verspricht.



Auch die V 320 (88320; Bild oben) und die Schweizer Re 6/6 (88240; Bild unten) gab es in Altenbeken am Märklin-Stand erstmals als Muster zu sehen. Auch sie waren offenbar bereits aus Serienteilen von Probespritzungen montiert.

Als größter Einzelstand war der von Märklin nahe des Eingangsbereichs unübersehbar platziert und sicher eine wichtige Anlaufstelle für alle Besucher, weshalb die aufgeführten Attraktionen niemanden verborgen bleiben konnten. Wie wir hörten, wird Märklin auch künftig in ähnlicher Form auftreten. Die Rolle des zweijährlichen Altenbekener Wochenende wird das sicher weiter stärken.



Märklins deutlich aufgestocktes Standpersonal (v.l.n.r.) vor der neuen Spur-Z-Messeanlage: Benedict Koukal, Jürgen Faulhaber, Claus Ballsieper, Eric-Michael Peschel, Jörg Iske und Christoph Rabel.

Der fachkundige und interessierte Zettie wird aber nicht gleich blind zum Marktführer gelaufen sein und auch die Stationen auf dem kurzen Weg dorthin wahrgenommen haben. KoMi-Miniaturen präsentierte in kleinen Mengen diverse Angebote, hatte aber auch Neues im Gepäck.

2016 feierte der einst in Hamburg gebaute Tempo E400 seine Modellpremiere. Sechs Jahre später nun legte der Kleinserienhersteller das Modell Tempo F 400 mit Viehaufbau und Mastschwein (NF 8.0) sowie als Varianten mit Hoch- (NF 8.1) und Tiefpritsche (NF 8.2) nach.

Sein zehnjähriges Modelljubiläum feierte der offene Güterwagen Ommr 42 mit Bremserbühne (Art.-Nr. Wag 2), der zu diesem Anlass noch mal in limitierter Auflage angeboten wurde. Der ebenfalls neu entwickelte, große Leiterwagen (NF 10) war in den Ausführungen als Treckerzug und für als Zweispänner für Pferde am Stand zu sehen und zu erwerben.

Hans-Heinz Vogt gab an seiner Standfläche nicht nur seinen Gebrauchtartikeln Raum, sondern sorgte auch mit Dioramen von Ralf Junius für einen Anlaufpunkt. Dessen EM-Wettbewerbsdiorama hatten wir einst auch in diesem Magazin ausführlich vorgestellt.

Ronald „Larry“ Schulz von Exact-Modellbau zeigte seinen auf einem einfachen Atlas-Editions-Modell aufgebauten Dieseltriebzug VT 18.16 der Deutschen Reichsbahn, Teile für die von ihm angestoßene Aufwertung der Märklin-V-60 sowie eine große Fülle seiner beeindruckenden Eigenbauten und Bausatzmodelle für die Epoche I.



Einige Umbauten hat „Larry“ Schulz' ausgestellt V 60 über sich ergehen lassen: neues Fahrwerk mit korrekten Achsständen und Radgrößen sowie Blindwelle, tiefergesetztes Führerhausdach und Führerstandsurchblick sowie feinere Geländer mit Nachbildungen der DB-Reflexglaslaternen.

Hagen Sroka hatte am Gemeinschaftsstand die dazu passende Anlage „Draxlried“ parat, die neben ihrer Gestaltung vor allem auch mit selbstgebauten Formsignalen der K.Bay.Sts.B. angenehm auffiel. Auf einem Diorama präsentiert wurde eine von Dirk Rohwerder gesuperte Baureihe 39, deren Basis das kompromissbehaftete Märklin-Modell war.

Für den Z-Club International angetreten waren Christine Specht und Roland Kimmich. Ihre mitgebrachten und (auch) zum Verkauf bestimmten Railex-Schätze präsentierten sie auf Dioramen, mit denen dieser Kleinserienhersteller einst seine Messepräsentationen bestritt.

Die Standnachbarn hießen FR Freudenreich Feinwerktechnik und auf der gegenüberliegenden Gangseite Velmo. Beide hatten spannende Neuheiten im Gepäck: Harald Thom-Freudenreich begeisterte seine Kunden mit dem offenen Güterwagen Bauart Omm 32 (49.339.11) der DB, der als nur 50-fach aufgelegtes Sondermodell gleich am ersten Tag ausverkauft war.

Dieses Modell bildet im Gegensatz zu den bereits erschienenen „Linz“ die einst stärker verbreitete Bauform mit außenliegenden Langträgern und räumlichem Sprengwerk nach. Kenner hatten sehnsüchtig auf diese Formvariante gewartet, weitere Beschriftungsausführungen sind sicher bald zu erwarten.

Claudius Veit hatte in nun schon jahrelanger Arbeit sein Chemiewerk vorbereitet, das die neue Digital-Vorführanlage für seine Produkte darstellt. Die Industrieszenen bestachen mit ausgeklügelter Anordnung der chemischen Anlagen, Zufahrten, Gleisbereiche, Verwaltung sowie Werkszugang vom nahen Nahverkehrsbahnhof.

Zu den Höhepunkten – beinahe im wahrsten Sinne des Wortes – gehörte aber die wilde Feier in der Chefetage des Bürohochhauses, worauf auch die Betrachter dank hell erleuchteter Fenster einen guten Blick hatten. Zeitgleich kreisten unten auf dem Gelände die Lastkraftwagen, die chemische Rohstoffe anliefern oder fertige Produkte abtransportieren, unterbrochen zwischendurch nur von Gewitter- oder Nachtsimulationen.

weiter auf Seite 40



Sehenswert ist die kleine Anlage „Draxlried“ mit Motiven der Epoche I (Bild oben) schon wegen verschiedener, bayerischer Signale, die Hagen Sroka im Eigenbau gefertigt hat. Über dem Chemiewerk von Claudius Veit (Velmo; Bild unten) zieht dank Simulationsleuchten ein Gewitter auf. Eisenbahnverkehr und die fahrenden Lkw an der Abfüllstation ruhen dennoch nicht, auch die wilde Orgie in der hell erleuchteten Chefetage des Bürohochhauses geht unverändert weiter.

Als Hersteller Velmo konnte er seinen neuen Decoder LDS18075 für die bereits erschienen Versionen des Vectron von Märklin vorstellen. Wie es auch hier zu erwarten war, erfreute sich diese Digital-Platine großer Nachfrage. Als Sondermodell zur Ausstellung gab es hier den Huckepackwagen Sdgmks 707 von DB Cargo (98191), der einen Velmo-Auflieger transportiert.

Die andere Hälfte der Gesamtauflage von 300 Güterwagen ging an den 1zu220-Shop, der ihn mit einem Westheimer-Sattelaufleger (98172) beladen hatte und so sein Ausstellungsandenken geschaffen hatte. Da sich beide Modelle zusammen bestens in einem modernen Klv-Zug ergänzen, erfuhren sie ebenfalls einen breiten Zuspruch. Wir hatten beide Modelle bereits in der April-Ausgabe vorgestellt.

Mitgebracht hatte Jörg Erkel neben einer Auswahl seines Programms auch verschiedenste Schaustücke. Im Betrieb zu erleben waren die Anlagen „Kallental“ und das erstmals gezeigte „Wakenfeld“ sowie das kurze Viadukt-Schaustück, auf dem eine Diesellok pendelte.



Unter den vom 1zu220-Shop präsentierten Anlagen war auch das Diemelviadukt namens „Posten 34“. Es diente als Kulisse zur Präsentation des ersten Modells eines TGV Sud-Est von Azar Models.

Als Kulisse für das erste Modell des TGV-Serientriebzugs der SNCF, das Azar Models vorstellen wollte, diente das große Viadukt „Diemeltal“, das nicht zufällig an die Altenbekener Vorlage erinnert. Auch das kleine Diorama „Am Mauspfad“ ließ sich noch am Stand unterbringen und selbst den Wohnzimmertisch der Sofa-Sitzecke zierte eine Anlage. Fast der gesamte Ausstellungsraum schien nach Altenbeken gereist zu sein.

Nicht einzeln aufführen möchten wir die vielen Händler mit ihrem Gebrauchtprogramm, die für den Reiz einer solchen Veranstaltung zwar wichtig sind, weil viele Zetties hier ein lang ersehntes und vermisstes Modell doch noch finden und stolz mit nach Hause nehmen. Doch mangels Neuheiten lassen sich hier kaum besondere Höhepunkte für diesen Bericht herausstellen.

So ist uns auch der ZFI-Stand am Eingang kaum aufgefallen, obwohl er eine zentrale Anlaufstelle für Fragen und Sorgen ist. Statt einer Tombola gab es hier ersatzweise einen Flohmarkt mit gebrauchten

Büchern und anderen Besonderheiten, deren Verkaufserlös wieder den Kindergärten Altenbekens zugeführt wurde.

Angesteuert wird dieser Stand aber meist wegen des Sonderwagens zur Ausstellung (8617.144), der ein Containerwagen und gewohnter Gestaltung war, die sich nahtlos an ihre Vorgänger anschließt. Als Besonderheit ist es – wegen des ausgefallenen Treffens 2020 – der zweite Wagen, der das 8. Wochenende nennt, zudem auch das ursprünglich geplante Datum im März. Er wird also seine Käufer noch lange an die Wirren der Corona-Zeit erinnern.

Von Sachsen bis nach Polen

Wenn wir unseren Rundgang nun fortsetzen, dann führte kein Weg an Hans-Georg Müller aus Leipzig vorbei. Als leidenschaftlicher und perfektionierter Papiermodellbauer hatte er viele Gebäude und Dioramen seiner kleinen Wunderwelt „Pappenheim“ mitgebracht. Mangels eigener Fotos empfehlen wir hier einen Besuch auf seinen Seiten, wo als Neuheit unter anderem eine beleuchtete Persil-Uhr zu sehen ist.

Sein direkter Nachbar Wilfried Pflugbeil hatte Vertrautes im Gepäck, das trotzdem zu überraschen und zu beeindrucken wusste. Leider hat er bekundet, aus Altersgründen letztmalig am Spur-Z-Wochenende teilzunehmen. Umso erfreuter waren die Besucher, dass die vor vier Jahren im Rohbau gezeigte Anlage „Wiesenthal“ schon vollständig fertiggestellt zu erleben war. Auf ihr lief auch die Mallet-Dampflok 98 715 von Klaus Büttner, die einen eigenen Artikel in dieser Ausgabe erhalten hat.



Zwei Züge der Wuppertaler Schwebebahn fahren bei Raffaele Picollo aus Genua die nachgebaute Strecke im Wechselbetrieb ab – sehr zum Erstaunen der Zuschauer.

Auf dem Weg zu Raffaele Picollo aus Genua passieren wir die Repräsentanz von Scholz Heidenheim. Zu erwerben waren dort einige Westmodel-Raritäten, leider sind nur die angekündigten Wiederauflagen mehrerer Klassiker nicht rechtzeitig zur Veranstaltung fertiggeworden. Auch ein Liefertermin ließ sich noch nicht valide benennen. Neues werden sie aber hier zuerst erfahren.

weiter auf Seite 43



Statt der japanischen Delegation zum Gegenbesuch des „Osaka Z Day“ gab es Raffaeles Kofferanlage (Bild oben) mit passenden Motiven und Manga-Dekoration zu sehen. Seine selbstkonstruierten Automodelle präsentierte er mit Licht und Augenzwinkern: Der grüne Mini (Bild unten) dürfte wohl jedem gut bekannt sein...

Und damit sind wir beim wohl eifrigsten Tüftler Italiens angekommen. Raffaele hatte die Wuppertaler Schwebebahn funktionsfähig in den Maßstab 1:220 verkleinert, was die Besucher lange fesselte und sie gebannt zusehen ließ. Sein Diorama mit verschiedenen, selbstkonstruierten Automodellen war aber nicht minder sehenswert.

Für Blicke sorgte hier ein bekannter, englischer Komiker, der auf dem Dach eines Minis sitzend, mit einem Besenstiel das Gaspedal bedient. Zu sehen war des Weiteren noch seine Japan-Kleinanlage, mit der er vor Ausbruch der Pandemie in Osaka war. Deren Delegation wollte ursprünglich in Altenbeken zum Gegenbesuch antreten.

Einen Blick werfen müssen wir nun auf die Modulanlage der Eisenbahnfreunde Bad Schwartau um Hans-Jörg „Otti“ Ottinger und Jan Tappenbeck. Das liebevoll gestaltete Arrangement präsentierte verschiedene Szenen aus dem Norden, die nach originalen Vorlagen aus Pönitz (Holstein) und Umgebung gestaltet waren. Ebenso bot diese Anlage eine Kulisse für Eigenauffahrzeuge, die den Gästen nun gezeigt werden sollten.

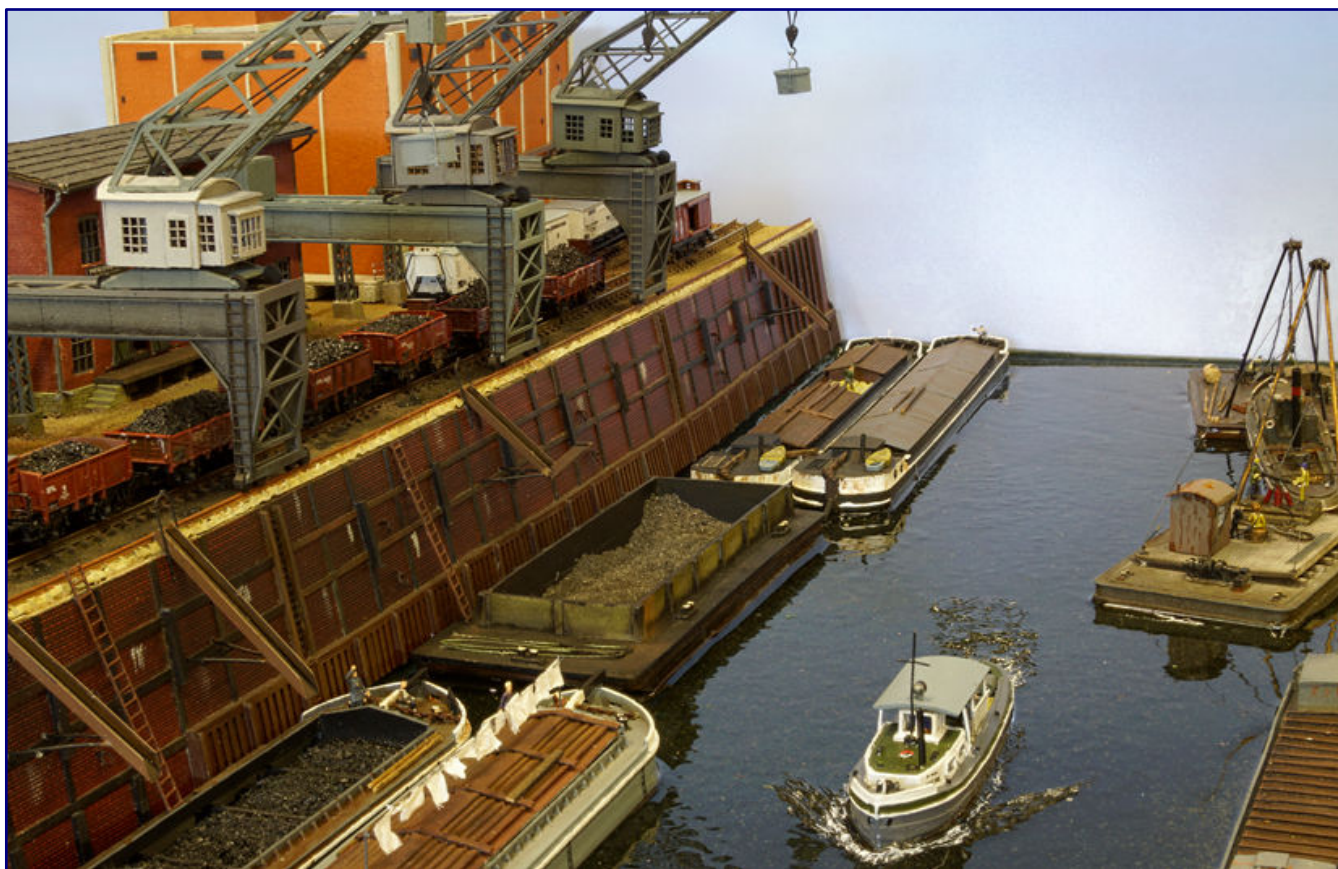


Auf der Modulanlage der Eisenbahnfreunde Bad Schwartau entdeckten wir vor dieser Kulisse auch einen Klv-Zug, dessen erste beide Auflieger Jan Tappenbeck nach realen Vorlagen selbst gestaltet hat.

Pawel Zygarlowski und Maciej Gawecki hielten die Fahne für Polen hoch und wussten mit tollen Arbeiten nachhaltig zu beeindrucken. Maciej zeigte das Landleben seiner Heimat mit idyllischer Bahnstrecke, während Pawel die Stimmung eines früheren Dampflokbetriebswerks eingefangen hatte und sein im ZFI-Forum während des Baus gezeigtes Hafendiorama nun fertig vorführte.

Aber auch seine Brettchen-Anlage mit funktionsfähiger Feldbahn ließ die meisten Besucher nicht mehr los. Großes Interesse galt, wie er mittels Eigenbaus, -konstruktion und 3D-Druck auf Spur-T-Gleisen dieses Wunderwerk erschaffen hat. In eine perfekt gestaltete Landschaft eingebettet, wirkte dieses Kleinod umso mehr.

weiter auf Seite 44



Digital gesteuert fährt die Diesellok der polnischen Reihe SP 47 auf der Anlage von Maciej Gawrecki mit ihrem Nahverkehrszug in den dörflichen Bahnhof von Swobnica ein (Bild oben). Ein wahrer Augenschmaus ist das aufwändig gestaltete Flusshafen-Diorama von Pawel Zygarlowski (Bild unten).



Die Feldbahn von Pawel Zygariowski fährt auf Spur-T-Gleisen, aber alle Fahrzeuge sind selbstkonstruiert und im 3D-Druck ausgegeben. Die Dampflok mit den für Polen einst so typischen, großen Laternen besitzt keinen eigenen Antrieb. Dieser steckt hier im Geisterwagen hinter ihr.

Etwas genervt wirkte zeitweilig Oleksiy Mark, besser bekannt als Kleinserienhersteller Zmodell aus der Ukraine. Stolz, einige seiner selbst konstruierten Modelle zwischenzeitlich aus den Kriegswirren gerettet zu haben, zeigte er sie als Privatperson als Sammlungsstücke. Das schien vielen nicht klar und so wurde er fortlaufend mit Preis- und Verfügbarkeitsanfragen konfrontiert.

Immerhin erhielten so viele Zetties, die sich an der Hilfs- und Spendenaktion für eine erfolgreiche Flucht samt Neustart in Deutschland beteiligt haben, die Chance, ihn und seinen Sohn Sergej persönlich kennen zu lernen. Gleichzeitig ließ sich so auch erfahren, was mit den vielen kleinen und großen Beiträgen geschehen ist.

So wurde auch die sonntägliche, symbolische Übergabe eines Schecks an „Alex“ Mark zu einem Höhepunkt. Überreicht durch Jörg Erkel, Holger Späing und Axel Hempelmann (chronologische Reihenfolge, wie die Organisationsgruppe zusammenfand), war auf dem Wertpapier ein Betrag von 7.890,43 EUR zu lesen, der noch ohne Sach- und Verpflegungsleistungen zu verstehen ist!

Das Treffen war einfach die beste Gelegenheit, allen Beteiligten Dankeschön zu sagen und den immensen Erfolg sichtbar zu machen. Die Empfänger all dieser Hilfen zeigten sich beeindruckt und froh, auf diese Weise eine sprichwörtlich „weiche Landung“ erlebt zu haben, nachdem der Kriegsausbruch ihre gesamte Existenz in Frage gestellt hatte. Gerne vernahmen die Anwesenden, dass die dreiköpfige Familie Deutschland nun als ihr Zuhause betrachtet.

Den Stand mit Zmodell geteilt hatte sich, mit Blick auf die Wohnortnähe und der anhaltend, aktiven Hilfe bei viele Erledigungen im Umgang mit deutschen Behörden, unser Magazin. Hier wurde aktiv auf „50 Jahre Spurweite Z“ hingewiesen und mit ausgewählten Modellen und Neuheiten ein Querschnitt unserer Baugröße gezeigt.

In einer Vitrine zu sehen waren Produkte von Álvaro Cortes, EtchIT-Modellbau, Modellbau Laffont, NoBa-Modelle, Rokuhan und Z-Doktor Modellbau. Ein kleines Zugkraftmessungsdiorama mit Seilrollen gab eine Vorschau auf zukünftige Artikel in diesem Magazin, während das Diorama „Himmelreich“ seine vor zwei Jahren geplante Premiere nachholte.



Mit zwei Jahren Verspätung konnte nun auch das **Trainini®**-Diorama „Himmelreich“ (Bild oben) seine Ausstellungspremiere feiern. JMC Scale Models hatte einige seiner begehrten Modelle dabei, darunter auch die MAN „Pausbacke“ als Zugmaschine mit Auflieger (Bild unten).

Blendend lief auch der Austausch mit Standnachbar JMC Scale Models, mit dem nicht nur eine Kaffeegemeinschaft eingegangen wurde. Gerne genutzt wurde auch die Option, das Diorama zum Präsentieren der wunderbaren Automodelle zu nutzen. Lackiert und als Rohmodell gab es einige auch vor Ort zu kaufen. Darunter war auch der formneue Sattelschlepper einer MAN-Pausbacke mit Kastenaufleger.



„Brücken bauen“ in diesen Zeiten schien ein Motto bei den Freunden vom ZIST1 (Z-Stammtisch Berlin/Brandenburg) zu sein.

Im Nebenraum, dessen Eingang auf Höhe unseres jetzigen Standpunkts lag, hatte sich wieder der Stammtisch ZIST 1 eingerichtet. Er zeigte verschiedene Kleinanlagen, die beispielsweise als Dekoration für die Advents- und Winterzeit dienen können sowie zwei Anlagen.

Eine davon war, wie bei den vorherigen Treffen, aus Stammtischbrettchen zusammengesetzt und hatte als Vorlage die Berliner Hochbahn, weshalb hier auch passende Eigenkonstruktionen mitliefen.

Bild rechts:

Das kleine Lokmodell, eigentlich die „Molli“, von Märklin zum Jim-Knopf-Film hatte als „Emma“ mit Hilfe eines Rokuhan-Shorty-Fahrwerks fahren gelernt.



Ein Kuriositätenkabinett

Zu sehen gab es noch viele weitere Exponate. Das Duo Werstat/Hafermalz, unter „Die Eisenbahn im Koffer“ auftretend, sorgte wieder für Lust und Laune bei den jüngeren Besuchern. Die humorvoll gestalteten Schienenkreise boten auch der berühmten „Emma“ aus den Jim-Knopf-Büchern Auslauf oder luden dazu ein, Geschicklichkeitsaufgaben zu lösen.

Für die Zetties mit hohem gestalterischem Anspruch hatte „Z Spoor Belgie“, bestehend aus Pieter Willems und Jan van Casteren, das passende Exponat dabei: Premiere in Altenbeken feierte deren Anlage „Booischot Statie“ nach belgischen Vorlagen der Epoche III. Was sie mitgebracht hatten, war Gestaltungskunst auf höchstem Niveau!



Nach Belgien versetzen Pieter Willems und Jan van Casteren die Betrachter mit ihrer Anlage „Booischot Statie“, auf der gerade eine NOHAb der SNCB mit einem Sonderzug den Bahnsteig passiert.

Aufgebaut nach dem Guckkasten-Prinzip mit integrierter LED-Beleuchtung, fanden die SNCB-Züge, die bis auf wenige Aufnahmen mit Dampflokbespannung von NOHAB-Maschinen gezogen wurden, hier eine adäquate Bühne. Auch wenn der Sichtbereich nur den Bahnhofsbereich einer Hauptstrecke mit wenigen Nebengleisen und einem Bahnübergang umfasst, faszinierte das Gezeigte die Augen auffallend lange.

Zu den festen Ausstellern des Spur-Z-Wochenendes gehört auch der Z-Stammtisch Untereschbach. Unter den ideellen Teilnehmern belegt dieser Förderer unserer Spurweite meist auch die größte Standfläche – so auch dieses Mal. Mitgebracht hatte er einen großen Querschnitt seiner Exponate, die teilweise auch schon früher zu sehen waren.

Als neues Werk entdeckt haben wir dort einen Holzverlade- und Schrottplatz mit Gleisanschluss, der durch die vielen scheinbar losen und wild verstreuten, aufgeschütteten oder gestapelten Teile, die ein solches Areal zwangsläufig mit sich bringt, sowie die passende Kolorierung die Augen der Betrachter lange fesselte.



Schrott und Holz wurde auf dem neuen Diorama verladen, das der Stammtisch Untereschbach e.V. in Altenbeken zeigte.

Erstmals zeigte Michael Hering aus Wilhelmshaven seine 3D-Druck-Kompositionen. Vor vielen Jahren stellten wir ihn als leidenschaftlichen Bastler in diesem Magazin vor, der landwirtschaftliche Fahrzeuge mit großer Kreativität baut.

Doch längst konstruiert er seine Modelle mittels CAD-Programm am Rechner und gibt sie dann am eigenen Resin-drucker aus.

Das weckte schon seit Monaten Interesse und Begierde anderer Zetties. Und so zeigte er neben einem Querschnitt seiner Kreationen auch sein jüngstes Modell des VW Karmann Ghia erster Vorbildgeneration.

Auch Jürgen Wagner ist ein alter Bekannter, der vor vier Jahren bereits eine seiner Anlagen in Altenbeken vorgeführt hatte. Im Mai 2022 konnte nun endlich seine Anlage „Entlang der Rhosel“ ihre Premiere in Altenbeken feiern, was ja viel früher geplant war.



Groß rauskommen sollte der kleine VW Karmann Ghia von Michael Hering. Doch auch seine anderen Modelle fanden guten Zuspruch.

Gewürdigt hatten wir sie bereits mit einem Anlagenportrait im **Trainini®** 10/2020, doch es war ein Erlebnis, die vom Weinbau an Rhein und Mosel, Sommer- und Urlaubsstimmung sowie den Felsen des Mittelrheintals geprägte Szenerie mit eigenen Augen sehen zu dürfen.

Stammgäste des Treffens sind auch Manfred Forst und Hermann Kammler, die sich mit einem Gemeinschaftsstand präsentierten. Zu sehen gab es hier das gemeinsam mit Günter Falkus erbaute Seenot-Funktionsdiorama und Szenen aus einem Dampflokbetriebswerk mit Hunt'scher Großbekohlungsanlage.

Fahrend zu erleben war auch die „Schweineanlage“ mit ihren landwirtschaftlichen Nebenbahnmotiven. Auf Hermanns Anlage drehten derweil auch die Busse ihre Runden, während das Hoppenstedt-Diorama, ein in **Trainini®** 12/2021 vorgestelltes Gemeinschaftswerk, für gesunden Humor sorgte.



Den verstorbenen Jörg Vathauer würdigten die Eisenbahnfreunde Lippe mit einer seiner Kofferanlagen (Bild oben). Ulrich Theile vom Freundeskreis der Spur-Z Hamburg hatte seine Lehrzwecken dienende und schnell aufgebaute „Multifunktionsanlage“ (Bild unten) dabei, mit der er eine Arduino-Steuerung vorführen wollte.

Verschiedene Anlagen mit bunten Motiven hatte auch der Wiener Z-Stammtisch nach Altenbeken geschafft. So hinterließ er einen Eindruck seiner vielfältigen Aktivitäten und des großen Engagements, das sich auch in eigenen Sonderwagen-Bestellungen ausdrückt.

Zu den besonderen Reizen gehörte auch, was auf den Schienen verkehrte. Zeitweise war hier beispielhaft die Diesellanglokomotive Rh 2067 der ÖBB zu sehen, die erst kürzlich von SMZ gefertigt worden ist. Das hinterließ auch eine Visitenkarte für diesen Kleinserienhersteller, der ebenfalls in der österreichischen Hauptstadt daheim ist.

Ein Noch-Fertiggelände „Tessin“ gab es bei Simon Ungefug zu sehen, der auch einige Modelle seines Privatbestands zum Verkauf anbot. Die Eisenbahnfreunde Lippe erinnerten an den am 30. April 2021 viel zu früh gestorbenen Jörg Vathauer, der auch am Stammtisch Blomberg aktiv war. Ausgestellt wurde mit der Kofferanlage „Nordheim“ eines seiner Meisterwerke im Kleinformat.

Der Freundeskreis der Spur-Z Hamburg war mit zwei Exponaten angereist. Zum einen führte er eine Winteranlage mit Kleinstadtbahnhof vor, des Weiteren zeigte Ulrich Theile seine schnell zusammensteckbare „Multifunktionsanlage“, die, gesteuert von einem Arduino-Baustein, pädagogischen Zwecken dient und auch Technikkompetenz vermitteln soll.

Ulrich Günther beeindruckte mit Größe, ohne die Gestaltungsqualität missen zu lassen. Hinter Glas zu sehen war sein Schloss Neuschwanstein, das eben auch im Maßstab 1:220 gewaltige Ausmaße besitzt und nur in dieser Baugröße so beeindruckend und maßstabsgerecht aufgebaut werden kann.



Gleich drei US-Bahnlinsen kreuzen auf dem Modul „Southern River Crossing“ von Karl Sinn (Spur-Z-Atelier), dessen Wassergestaltung einfach unglaublich gut gelungen ist.

Derweil war Karl Sinn vom Spur-Z-Atelier ein Vertreter des professionellen Modellbaus, denn er fertigt im Nebengewerbe seine Anlagen ja im Kundenauftrag. Zu sehen war an seinem Stand das für AZL hergestellte Präsentationsdiorama „Southern River Crossing“.

Landschaftlich nachhaltig beeindruckt hat die meisten Besucher aber wohl die bergige Szenerie der nach schwäbischen Eindrücken erstellten Anlage „Obermurrhärle“, die wir mit dem Redaktions-Ehrenpreis 2021 für das beste Exponat ausgezeichnet hatten.

Der Griff zu den Sternen

Bekanntes, das nie langweilig wird, zeigte Rainer Tielke mit der Doppelstockbrücke Bullay. Fahrende Lkw und Busse, die unterhalb der Bahntrasse die Mosel queren, während oben betriebsgeräuschstarke Digitallokomotiven ihre schweren Züge ziehen, erweisen sich halt immer wieder als Besuchermagnet. Rainer nutzte die Chance, einige seiner jüngsten 3D-Druck-Konstruktionen auf der Anlage mitzuführen.

Torsten Schubert, wegen seiner Lötkünste und Einbautalent für Miniatur-LED bestens bekannt, hatte wieder seine Dunkelkammer aufgebaut, um effektiv seine Werke vorzuführen. Einen Krieg der Sterne führten bei ihm nun zwei bekannte Filmcharaktere auf einer Mine in den Wolken vor. Über ihnen schwebte ein beleuchtetes Raumschiff, das auf den Namen Millennium-Falke hörte.



Torsten Schuberts Bastelleidenschaft galt zuletzt Science-Fiction-Filmszenen und einem nicht minder berühmten Raumschiff – alles gewohnt aufwändig und gut illuminiert.

Ebenfalls neu war sein Flughafendiorama mit zwei Transportflugzeugen vom Typ Transall der Bundeswehr. Das weiß lackierte Exemplar stand zweifelsfrei in Diensten der Vereinten Nationen und deren Friedenstruppen.

Spannung versprach auch ein Besuch bei Trafofuchs, denn Birgit Foken-Brock treibt das Umstellen ihres Programms auf 3D-Druck-Figuren eigener Konstruktion weiter voran. So gab es bekannte Figuren zu sehen, die nach den neuen Fertigungsprinzipien entstehen und auch „echte“ Neuheiten: Mädchen auf einem Motorroller, Motorradfahrer, zwei Chopperfahrer, Trainspotter mit Rucksack bzw. Kameratasche und Kamera im Anschlag.

Hinter „fünf verschiedene Hunde“ verbergen sich ein Husky, Schäferhund, Retriever, Berner Sennenhund und ein Labrador. Als Sonderauflagen für die Ausstellung, die nicht ins reguläre Programm aufgenommen werden, gab es „Stan und Olli“ sowie „zwei Lokführer“ als Prominente, Kaninchen, Waldtiere (Fuchs, Eule, Eichhörnchen), Steinböcke und Muffelwild.



Zwei Chopperfahrer (Bild oben links) sowie ein Mädchen auf einem Motorroller (Bild oben rechts), das hier gerade von einem Motorradfahrer überholt wird, sind Figurenneuheiten bei Trafofuchs aus 3D-Druck-Fertigung. An deren Stand ließen sich auch zwei bestens bekannte Lokomotivführer (Bild unten) einen Besuch nicht nehmen.

Für eine Überraschung sorgte Steffen List, den vermutlich kaum jemand auf der Rechnung hatte. Über mehrere Monate hatte er die ZFI-Forumsnutzer am Entstehen seiner US-Anlage teilhaben lassen. Viele zeigten sich davon begeistert und freuten sich nun, „Arkansas & Western in Junction City“ nun in der Eggelandhalle vorgeführt zu bekommen.

Mit Liebe waren Gleisplan und Szenen geschaffen worden, was niemandem verborgen bleiben konnte. Einzig ein Hintergrund fehlt dieser schönen Anlage noch, um sie auch fotografisch ausführlicher und besser würdigen zu können. Gewiss wird es nach der guten Resonanz aber wohl nicht Steffens letzte Ausstellung gewesen sein.



„Arkansas & Western in Junction City“ war das Thema der US-Anlage von Steffen List, deren Bau er zuvor im ZFI-Forum Schritt für Schritt vorgestellt hatte.

Unser Rundgang endet nun am Gemeinschaftsstand von Aspenmodel und Bahls Modelleisenbahnen. Gab es bei Maxi Mehnert Gestaltungsmaterial und Zubehör vor allem für die US-Bahnfreunde zu kaufen, so hatte Michael Bahls einige schöne Stücke aus seiner Werkstatt mitgebracht.

Ebenso führte er den aktuellen Fertigungsstand seines Gläsernen Zuges Baureihe 491 (5291) vor und erläuterte die Probleme, die er für das angestrebte Ergebnis zu lösen hatte.



Zur Ansicht gab es den aktuellen Stand bei der Wiederauflage eines Gläsernen Zugs (Baureihe 491) nach aktuellem, technischem Stand.

Als Neuheit hatte er, nachdem er uns für Altenbeken eine Überraschung angekündigt hatte, die Schleptenderdampflok C 5/6 der SBB (5056) dabei.

Das fast komplett aus Metall gefertigte Modell mit vollbeweglicher Detailsteuerung bot hohe konstruktive Herausforderungen, denn die Achsabstände der fünf Kuppelräder sind nicht alle gleich. Doch nicht nur dies wurde überzeugend gelöst, denn auch eine Lichtfunktion und darüber hinaus sogar eine Führerstandsinneneinrichtung ließen sich unterbringen! Damit hat Michael die Messlatte für den Dampflokbau in der Spur Z ein weiteres Mal höher gelegt.



Die Schleptenderdampflok C 5/6 der SBB (5056) war Bahls' Überraschungsnouveauté für Altenbeken, zumal der berühmte „Elefant“ hohe Ansprüche an die Konstruktion stellt.

Wir erreichen damit das unverzichtbare Schlussfazit: Auch wenn weniger Aussteller an der Jubiläumsedition teilnahmen oder wegen der gewünschten Abstände auch teilnehmen konnten und das heiße Sommerwetter einer Innenveranstaltung nicht zuträglich war, wird dieses Treffen allen Anwesenden lange in Erinnerung bleiben.

Das lang ersehnte Wiedersehen und die große Zahl an neuen Schaustücken ließen keinen Weg zu lang erscheinen, um die Reise nach Altenbeken anzutreten. Die Qualität des Gezeigten, die Stimmung der Anwesenden und auch Märklins Einladung zum abendlichen Sektempfang mit Festessen gaben dieser Ausstellung den besonderen Jubiläumscharakter.

Einen Hinweis verdienen noch die Überlegungen des veranstaltenden Vereins, künftige Treffen generell in den Mai zu legen. Dies soll den Terminkalender nahe der Frühjahrmessen entzerren, was einigen Ausstellern sehr entgegenkommen wird und wir auch mit der Hoffnung verbinden, dass die Teilnahmebereitschaft dort für eine starke Außendarstellung wieder zunimmt. Das gilt besonders für die Intermodellbau in Dortmund.

Die Terminlage im Frühling kommt aber auch den Anreisenden aus dem Süden entgegen, die bislang häufig noch mit Straßenglätte zu planen hatten.

Auch sind Camping-Übernachtungen beim Verlegen um knapp zwei Monate eher möglich.

Als Bonbon festzuhalten ist dann auch, dass eine beim Vivat-Viadukt-Fest als Parkplatz genutzte Hangwiese zum Anmieten in Frage kommen wird.

Das sollte viele Parkplatzsorgen der Besucher lindern und lösen. Freuen wir uns also, wenn 2024 zum 9. Internationalen Spur-Z-Wochenende eingeladen wird: Wir sehen uns!



Diese Aufnahme zeigt nicht nur den unterschiedlichen Kuppelachsstand anhand des dritten, vierten und fünften Kuppelrads, sondern vor allem den Führerstand mit Inneneinrichtung!



Seiten der kommerziellen Aussteller:

<https://aspenmodel.com>
<https://azar-models.com>
<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

<http://www.fr-modell.de>
<http://jmc-scalemodels.blogspot.com/>
<http://www.komi-miniaturen.de>

<https://www.maerklin.de>
<http://www.modscholz.de>
<http://www.spur-z-atelier.de>

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

Seiten der ideell angetretenen Aussteller:

<http://www.eisenbahnfreunde-lippe.de>
<https://www.efs-badschwartau.de>
<https://www.eisenbahnfreunde-lippe.de>

<https://www.facebook.com/Zmodelltrains/>
<http://www.forstberg.de>
<http://www.modelluwe.de/Zist1/>

<http://www.online-miniclub.de>
<https://papperlapapp220.de>
<https://www.picollo.it>

<http://www.rainer-tielke-modellbau.com>
<https://stammtisch-unteresbach.de>
<https://v36.info>

<https://www.z-spur.de>
<http://www.z-freunde-international.de>
<http://www.z-lights.de>
<http://www.z-stammtisch-bayern.de>

1zu220

Ihr Fachhändler im Netz für die Spur Z

220-shop.de

Archistories 401191 - Feuerwache 'Kallental' [Z] -
Exklusivprodukt des www.1zu220-shop.de

Art.-Nr. 401191, Maßstab 1:220 (Spurweite Z)

49,00€*

Eine massiv gemauerte Sandstein-Sockelzone mit dem malerisch gestalteten Fachwerk der oberen Geschosse verleiht dem Zweckbau der Kallentaler Feuerwache eine romantisierende Note. Dabei unterstreicht der eingeschobene Schlauchturm die Nutzung und sorgt für einen effektvollen Akzent. Auf der Rückseite belebt ein angebauter flacher Lagerverschlag mit feinsten Holzgarvur die Gesamtwirkung. Zwei parallele Garagen mit großen Fenstern lassen sich effektiv beleuchten und bieten viel Platz für Löschfahrzeuge.

Bausatz aus hochwertigem, durchgefärbtem Hartkarton.
Abmessungen: ca. 83 x 56 x 92 mm (LxBxH)

Auftragsentwicklung exklusiv für den 1zu220-shop

Dekomaterial sowie Fahrzeuge und Figuren gehören nicht zum Lieferumfang.



Neuauslieferung Juni 2022:



Märklin 82440 - Wagenset "Westdeutsche Quarzwerke"



Märklin 86605 - Güterwagen-Set G10



Märklin 88528 - Elektrolokomotive Baureihe 120.1



Märklin 88993 - Dampflokomotive 38 3199 vom SEH Heilbronn

***Alle Preise verstehen sich inklusive der Mehrwertsteuer, zuzüglich der Versandkosten**

www.1zu220-shop.de
HRT Informationstechnik GmbH
Kasseler Straße 7
34431 Marsberg

Tel.: 02994-9889 60
Fax: 02994-9889 688
E-Mail: info@1zu220-shop.de
Internet: www.1zu220-shop.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.

Verständnis für die Verspätung der letzten Ausgabe:

Da Ihr ja ein professionelles (ich würde sagen, durchaus mit Miba vergleichbar was Inhaltsqualität angeht) Magazin kostenlos macht, kann die Leserschaft nicht allzu grantig werden, wenn's mal etwas spät wird.

Der einzige Weg irgendwann mal raus, ist eine „Doppelausgabe“ für Monate X und X+1, die am Ende von Monat X rauskommt, und dann habt Ihr Zeit für Ausgabe X+2 am Anfang des Monats X+2!

Prof. Martin Gruebele, Illinois (USA)

Antwort der Redaktion: Wir danken für den Zuspruch und das Verständnis unserer Leserschaft, das uns in ähnlicher Form auch von anderen Personen erreichte. Eine für zwei Monate Doppelausgabe, die faktisch den Inhalt einer einzigen Monatsausgabe besäße oder nur geringfügig umfangreicher wäre, war bislang keine Option für uns. Wir hoffen, dass wir auch in Zukunft lückenlos beim gewohnten Rhythmus bleiben und mögliche Verspätungen stets wiederaufholen können.

Eine Korrektur zu Trainini® 5/2022 und viel Zuspruch:

As always, I read this edition of Trainini from the first page to the last. The high standard of this magazine is really outstanding and is a benchmark for the model train community.

I was happy to see a picture of Boischot Statie as preview of the next edition. However, only my name is mentioned in the photo. This is a bit of a shame because Jan van Casteren is also one of the builders. Is it possible to mention both of our names in further publication?

Your daughter's accident is, of course, a setback. I wish her a speedy recovery.

Pieter Willems (Belgien), per E-Mail

Deutsche Übersetzung:

Wie immer habe ich diese Ausgabe von Trainini von der ersten bis zur letzten Seite gelesen. Der hohe Standard dieses Magazins ist wirklich hervorragend und ist ein Maßstab für die Modellbahngemeinde.

Ich habe mich gefreut, ein Bild der Boischot Statie als Vorschau auf die nächste Ausgabe zu sehen. Allerdings ist nur mein Name auf dem Foto zu sehen. Das ist ein bisschen schade, weil Jan van Casteren auch einer der Erbauer ist. Ist es möglich, unsere beiden Namen in einer weiteren Veröffentlichung zu erwähnen?

Der Unfall Deiner Tochter ist natürlich ein Rückschlag. Ich wünsche ihr eine rasche Genesung.

Antwort der Redaktion: Lieber Pieter, wir danken herzlich für die Korrektur, das Lob und die Genesungswünsche. Die Korrektur, dass Eure Anlage zwei Urheber hat, ist bereits mit dem Altenbeken-Bericht in diese Ausgabe eingeflossen. Für den Fehler bitten wir um Nachsicht. Die Tochter unseres Chefredakteurs ist in der Zwischenzeit wieder genesen, nachdem sich die befürchteten, schweren Knochenverletzungen glücklicherweise nicht bewahrheitet haben.



Halbspeisewagen mit Papierhilfe:

Anbei im Anhang meine Halbspeisewägen ARmz 211 (mit Stromabnehmer) und ARüm-65 (ohne). Soweit ich informiert bin, sind sie nicht käuflich. (Das Modell von Heckl basiert auf einem Bm-Wagen.)

Michael Pleiner, per E-Mail



Zu sehen ist hier der im Eigenbau entstandene Halbspeisewagen ARmz 211 mit bedruckten Papierwänden. Foto: Michael Pleiner

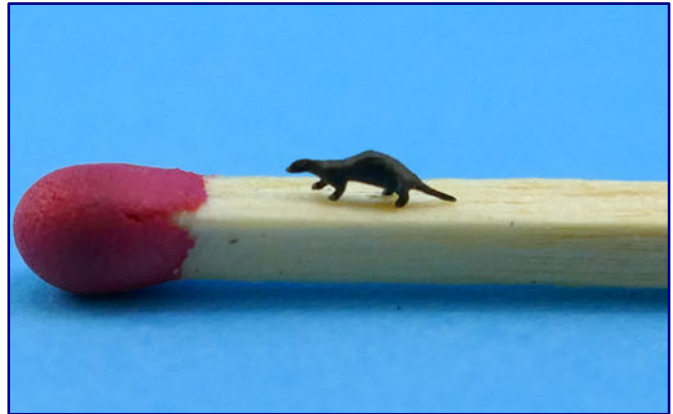
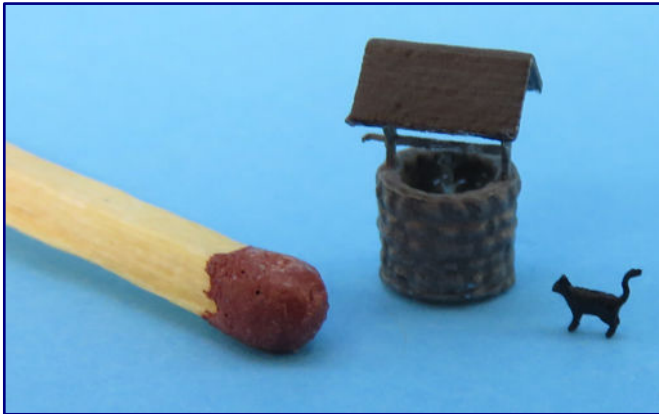
Neues von Klingenhöfer Miniaturen:

Kurz nach Redaktionsschluss zur letzten Ausgabe erreichte uns eine Neuheitenübersicht von Klingenhöfer Miniaturen (<https://www.klingenhoefer.com>). Vier neue Figurenpackungen gibt es hier zu melden, die mit dem Paar zur „Goldenen Hochzeit“ (Art.-Nr. EH10) beispielsweise ein eher seltenes Modellbahnthema bedienen.



Die „Goldene Hochzeit (Art.-Nr. EH10; Bild links) und Musikgruppe“ (M02; Bild rechts) sorgen für Feststimmung. Fotos: Klingenhöfer Miniaturen

Was genau die „Katze am Brunnen“ (TK04) im Sinn hat, wissen wir nicht, doch auch diese Zusammenstellung liefert hilfreiche Elemente für die Szenengestaltung. Winzig ist der Otter (TO02), der einem Bachlauf zu mehr Leben verhilft, wenn er dort in Gemeinschaft von Artgenossen auf Fischfang geht.



Die „Katze am Brunnen“ (TK04; Bild links) und Otter (TO02; Bild rechts) sind die tierischen Neuheiten. Fotos: Klingenhöfer Miniaturen

Die „Musikgruppe“ (M02) sorgt mit Saxophon, Trompete und Kontrabass für Unterhaltung und würde sich beim Anlageneinsatz sicher sehr über eine passende Geräuschelektronik freuen, die noch mehr Aufmerksamkeit auf sie ziehen kann.

Spielwarenmesse für 2023 geplant:

Vom 1. bis zum 5. Februar 2023 ist wieder eine Spielwarenmesse gewohnter Form auf dem Gelände des Messezentrums Nürnberg geplant. Geplant sind weitere Angebote für Neuaussteller mit kleineren Ständen und ergänzend das digitale Format, das die Weltleitmesse in diesem Jahr komplett ersetzen musste.

Flughafenaccessoire im Handel:

Herpa hatte für sein Wings-Programm im Maßstab 1:200 die vorhandenen Modelle historischer Fluggasttreppen mit Zugmaschine als Wiederauflage angekündigt. Neu ist in diesem Fall, dass sie nicht neutral gestaltet sind, sondern passend zu den historischen Erscheinungsbildern von Fluggesellschaften wie Pan Am oder Air France.



Die historischen Fluggasttreppen in zwei Höhen samt Schlepper von Herpa (Art.-Nr. 571883) sind ein hilfreiches Accessoire beim Gestalten von Szenen mit alten und kleineren Propellermaschinen.

Der Redaktion lag die Ausführung für KLM (Art.-Nr. 571883) vor, die uns sehr zugesagt hat. Wir konnten sie auf einem Diorama zusammen mit einem ebenso historischen Flugzeug (Convair CV-340) der niederländischen Fluggesellschaft arrangieren, um deren Wirkung wiederzugeben. Im Einsatz ist in diesem Fall die niedrigere der beiden Ausführungen, die höhere passt zu den meisten Strahlflugzeugen.

Immer am Draht mit Küpper:

Spur Z Ladegut Josephine Küpper aus Aachen (<https://spur-z-ladegut.de>) weist auf seinen Ersatzteildienst hin. In diesem Monat gezielt im Fokus stehen Scheren- (Art.-Nr. 8955) und Einholmstromabnehmer (8956) von Märklin jeweils in den blank und schwarz vernickelten Ausführungen.

Neue AZL-Modelle in Auslieferung:

In der Auslieferung durch American Z Line befinden sich die Rangierlokomotiven EMD SW1000 der Burlington (CB&Q) mit zwei verschiedenen Betriebsnummern (Art.-Nrn. 62602-1SW / -2SW). Sie besitzen wieder die individuellen Ausstattungsmerkmale dieser Bahngesellschaft. Als SW 1500 trägt sie Lackierung und Anschriften der Great Northern (62720-1 / -2).



Die EMD SW1000 der Burlington (Art.-Nr. 62602-1SW; Bild links) und die ALCO PA1 der Nickel Plate Road (64407-1; Bild rechts) sind zwei der Juni-Auslieferungen von American Z Line. Fotos: AZL / Ztrack

Auch die farblich sowie durch ihre Gestaltung sehr ansprechende ALCO PA1 der Nickel Plate Road (64407-1/ -2) wird mit zwei unterschiedlichen Betriebsnummern angeboten. Auch sie sind ihrem Vorbildeigentümer entsprechend ausgestattet worden. Auch für die Wabash (64410-1 / -2) erscheinen zwei unterschiedliche Betriebsnummern.

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

Große Feier zu 111 Jahre Noch:

Am 27. und 28. Mai 2022 feiert Noch seinen 111. Firmengeburtstag ganz groß. Leider konnte aus persönlichen Gründen kein Redaktionsmitglied dabei sein, als der Zubehörhersteller zu Tagen der offenen Tür einlud.

Der Ursprung des Unternehmens in liegt in Glauchau (Sachsen), wo Oswald Noch 1911 eine Klempnerei gründete.

Sein Sohn Erich erweiterte sie um einen Elektro-fachbetrieb, der schließlich auch

Bild rechts:

Auch die Noch-Modellbau-Welt, ein kleines Firmenmuseum mit Verkauf, war in den Tag der offenen Tür eingebunden. Foto: Noch





Die Bastelangebote waren wieder gewohnt gut nachgefragt. Foto: Noch

Noch geleitet, handelt es sich bei der zweitältesten Firma der deutschen Modellbahnbranche um ein in vierter Generation geführtes Familienunternehmen. Von den rund 100 heutigen Mitarbeitern sind 60 in der Produktion tätig, 30 Heimarbeiter unterstützen sie. 200 Tatkräftige kommen in Vietnam bei der 2009 gegründeten Noch Asia in Ho Chi Minh City hinzu.

Zum Tag der offenen Tür sollte sich die heutige Vielfalt des Unternehmens und seiner Produktpalette widerspiegeln. Bei den Firmenführungen ließen sich Tiefzuggelände, Begrasungsvorgänge, Hartschaumgießen und individuelles Handlackieren ebenso erleben wie die moderne Lichtschneidetechnik für Hartkarton.



Von der Straße abgewandt liegen die Gebäude der Verwaltung und Produktion. Für Besucher sehr interessant ist das automatische Kleinteilelager, das gelb im Hintergrund zu sehen ist. Foto: Noch

Märklin-Modellbahnen reparierte. Bald ging es mit dem Verkauf von Modellbahnen und eigenem Zubehör weiter.

1956 blieb dem Unternehmer nur die Flucht in die Bundesrepublik, um der drohenden Enteignung und seinem Existenzverlust zu entgehen. Einzig seine Ideen für die von Hand aus Holz und Gips hergestellten Geländekulissen überwandern mit ihm die Grenze.

Er kam zunächst in Maisach bei München unter und begann dort neu, bevor er 1961 nach Wangen im Allgäu umsiedelte. Fertiggelände, die noch heute im Sortiment sind, wurden dort die ersten Produkte

Heute neben Sebastian Topp von Dr. Rainer

Ein Höhepunkt für Besucher ist das automatisch arbeitende Kleinteilelager. Informiert wurde aber auch über das Fertigen von Bäumen und Figuren in Vietnam. Bei bestem Wetter hielten sich nicht alle Besucher im Freien auf, um dort Angebote wie die Echtdampf-Aufsitzisenbahn zu genießen.

Zum Programm gehörte Schließlich auch die Modellbauwelt, ein Flohmarkt mit Schnäppchen und auch verschiedene Bastelangebote für Groß und Klein. Mit Tipps des Personals ließen sich hier kleine Landschaften zum Mitnehmen erschaffen. Wir sagen herzlichen Glückwunsch!

Verfügbare Märklin-Neuheiten:

Vollständig an den Handel ausgeliefert worden ist die Diesellokomotive Baureihe V 36 108 (Art.-Nr. 88772) aus der Museumslok-Edition. Das Vorbild gehört der Deutschen Bahn AG und ist im DB-Museum Nürnberg untergebracht, womit sie zur Epoche VI gehörend ausgezeichnet ist. Passend zur Reihe, die es fortsetzt, wird das Modell in einer Holzschatulle ausgeliefert.



In gewohnter Ausstattung, aber geliefert in einer Holzschatulle, präsentiert sich V 36 108 (Art.-Nr. 88772) aus den aktuellen Auslieferungen. Foto: 1zu220-Shop

Orientrot ist die Drehstrom-Elektrolokomotive Baureihe 120¹ (88528), die passend zu den letzten Waggon-Angeboten mit dem Dürr-Keks der Deutschen Bahn AG für die Epoche V vorfährt. Technisch auf aktuellem Stand, verlangt sie wegen ihrer Form als Vorserienlok unverändert Kompromisse bei den Öffnungen für die Sandkästen und den Dachleitungen.

Überraschend begehrt war die Wagenpackung „Westdeutsche Quarzwerke“ (82440), bei der die drei Drehschieber-Seitenentladewagen Td 933 Werbeanschriften des Unternehmens aus Dorsten tragen. Der Packung liegt ein Büssing-Lkw mit Ladeguteinsatz sowie ein Hartkartonbausatz für ein Förderband bei.

Im Zustand um 1954 nachgebildet worden sind die fünf Exemplare der Güterwagen-Packung G 10 (86605). Das teilweise zurückgebaute, kurze Bremserhaus der beiden Wagen mit Anschriften der Brit-US-Zone und der jungen DB ist ein formneues Teil. Es wird bisweilen auch als „Sparbremserhaus“ bezeichnet.



Zur fünfteiligen Wagenpackung (86605; Bild oben) gehören auch zwei Wagen mit teilweise rückgebautem Bremserhaus (Bild unten), das für die Spur Z eine neue Formvariante begründet. Fotos: 1zu220-Shop

Ergänzt wird diese ab Werk noch lieferbare Zusammenstellung durch einen Waggon der Saarländischen Eisenbahn (SEB) mit abgebautem Bremserhaus und je einem weiteren DB-Waggon mit vollständigem Bremserhaus und völlig ohne dieses.

Fotoätz-Bausätze wieder im Programm von Aspenmodel:

Aspenmodel (<https://aspenmodel.com>) hat die aus Foto-Ätzteilen bestehenden Bausätze von Miller Engineering wieder ins Programm genommen, nachdem eine limitierte Auflage wieder verfügbar wurde.

Die sehr interessanten US-Gebäude sind unter anderem die Basis vieler Gebäude auf der US-Anlage „Old Port Shop“ unseres Redakteurs Dirk Kuhlmann und Sven Rohmanns.

In den Vereinigten Staaten sind diese Bausätze über Miller Engineering direkt oder über den Händler Z.Scale.Hobo zu beziehen.

Ein Liefertermin bei Azar Models:

Die französische, sechssachsige Diesellok Reihe CC72000 der SNCF in blauer



Dieses amerikanische Restaurant ist Beispiel für die wiederaufgelegten Foto-Ätzbausätze, die nun auch wieder bei Aspenmodel, erhältlich sind. Foto: Karl Sinn (Spur-Z-Atelier)

Lackierung soll gemäß jüngster Mitteilung des Herstellers Azar Models an seinen Vertriebspartner 1zu220-Shop im Winter 2022 ausgeliefert werden.

Angeboten werden dann mit je zwei Betriebsnummern eine analoge (Art.-Nrn. L02-BL1A / -BL2A) und digitale Version (L02-BL1D / -BL2D).

Faszination Modellbau in Friedrichshafen:

Vom 4. bis zum 6. November 2022 soll in Friedrichshafen wieder die Messe Faszination Modellbau stattfinden. Nachdem der Veranstalter die einst erfolgreiche und traditionsreiche Ausstellung in Köln, die zweijährig im gleichen Monat stattfand, zu Grabe getragen hat, soll sich diese Messe nun mit dem Prädikat „Internationale Modellbahnausstellung“ (IMA) schmücken.

Ob dies konzeptionelle Änderungen der Messe am Bodensee (<https://www.ima-friedrichshafen.de>) nach sich zieht, bleibt abzuwarten. Erweiterungsmöglichkeiten für die Modellbahn, die den neuen Namen rechtfertigen könnte, sehen wir bislang nicht, da auch die anderen Modellbausparten die Ausstellungsfläche mitbelegen.

Neue Flugzeugmodelle von Herpa:

Herpa hat seine Neuheiten für Juli und August 2022 bekanntgegeben. Unter den Flugzeugmodellen des Maßstabs 1:200 sind auch einige interessante dabei, die hier kurz vorgestellt werden sollen. Aus dem Bereich der Zivilluftfahrt mit Modell-Längen von max. 30 cm, die für europäisch geprägte Anlagen geeignet sind, haben wir folgende Ankündigungen aufzuzählen:

Airbus A330-800neo in Werklackierung (Art.-Nr. 571999),
KLM Cityhopper Embraer E195-E2 (572071),
Hapag-Lloyd Flug Boeing 737-200 (572132),
Air France Airbus A320 in der Lackierung von 2021 (572217) und
CSA Czechoslovak Airlines Ilyushin IL-62M (572316).



Die Boeing 737-200 der Hapag-Lloyd Flug (Art.-Nr. 572132) dürfte bald auch für Urlaubsstimmung auf Spur-Z-Anlagen sorgen können.
Abbildung: Herpa

Bei den Militärflugzeugen schränken unsere Vorgaben die Auswahl auf folgende Neuheiten ein:

Königl. Britische Luftwaffe Eurofighter Typhoon „Anarchy 1“ (571821),
Französische Luftwaffe Airbus A400M „Atlas“ (572125),
Luftwaffe Flugbereitschaft Airbus A321LR (572170) und
Luftwaffe Lockheed Martin C-130J-30 „Super Hercules“ (572194).



Im Flug dargestellt ist das Snapfit-Modell des Airbus A320 für Austrian Airlines (613620). Foto: Herpa

In der Reihe der zusammensteckbaren Snapfit-Modelle erscheint der Austrian Airlines Airbus A320 (613620).

Ein neues WDW-Modell:

WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>) hat ein neues Modell seines zylindrischen Schüttgutwagens veröffentlicht. Das orangefarben lackierte Modell in bekannter Ausstattung trägt Werbeanschriften „Spic and Span“ (Art.-Nr. FT-1067). Angeschrieben sind auf den beiden Exemplaren der Packung die Betriebsnummern SHPX 3231 und 3235.

Modelle von Full Throttle werden in Deutschland unter anderem durch Case Hobbies (<http://case-hobbies.de>) vertrieben.

Kurz vor Redaktionsschluss:

Gerade noch rechtzeitig erreichte uns die Information, dass auch die Messe Eurospoor in Utrecht (Niederlande) für dieses Jahr abgesagt wird. Die Veranstalterinformationen sind unter <https://eurospoor.nl> zu lesen.

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, Oleksiy Mark, Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Ralf Junius (**Trainini TV**), Torsten Schubert, Hendrik Späing

Lizenzierte **Trainini Mitgliedergruppe** (<https://www.facebook.com/groups/1597746057122056/>): Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**)

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 <https://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.