

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



Schwerlastwagen im Einsatz

Digitalzentrale von Rokuhan
Abschluss im Landschaftsbau

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

die Zeit rast, so kommt es mir vor, während ich diese Zeilen schreibe. Schon wieder ist ein spannendes Jahr (fast) zu Ende. Wir freuen uns auf Weihnachten, das Basteln im Keller, schöne Modellbahngeschenke und den Jahreswechsel.

Mein persönlicher Jahresabschluss war am zweiten Advent in Zell an der Mosel. Darüber werden wir aber erst in der nächsten Ausgabe berichten. Heute werfen wir traditionell einen Blick zurück und lassen noch einmal Revue passieren, was 2017 alles geschehen ist.



Holger Späing
Chefredakteur

Mir fallen da zu allererst einige Formneuheiten, die teilweise schon erheblich länger als ein Jahr im Rückstand sind. Das hat es uns auch in der Berichterstattung nicht immer einfach gemacht, denn wieder und wieder mussten wir geplante Artikel verschieben oder ersetzen.

Doch es gab und gibt auch tolle Neuheiten, wie Sie festgestellt haben. Zwei stellen wir Ihnen sogar heute noch vor, eine dritte folgt im Januar. Rokuhan ist der Digitalpionier unter den Vollsortimentern der Spurweite Z und seine Zentrale soll bald auch in Deutschland erhältlich sein. Wir stellen sie Ihnen heute vor.

Seit vielen Jahren sind sechssachsige Schwerlastwagen von Märklin erhältlich, die viele bunte Einsätze erlauben. Stets vermisst wurden die „kleineren Brüder“. Ein Kleinserienhersteller aus Australien hat sie nun konstruiert und in verschiedenen Ausführungen als SSkra und SSy(s) Köln, SSy 45 und Rlmp 700 aufgelegt, weitere Versionen sollen noch folgen. Wir schauen heute auf Licht und Schatten dieser Modelle.

Endgültig zu Ende ist mit dieser Ausgabe unser Jahresschwerpunktthema 2017, der Landschaftsbau. Zwar werden wir auch in Zukunft basteln und gestalten, aber vorerst nicht mehr in dieser Ausführlichkeit und in diesem Umfang. Das neue Thema für das Jahr 2018 geben wir im Januar bekannt – seien Sie gespannt, was wir für Sie ausgeheckt haben.

Ein persönliches Anliegen ist mir der Tag der Modelleisenbahn, der über Deutschland hinaus auf den 2. Dezember terminiert ist. Dieses Jahr fiel er geradezu perfekt auf einen Adventssonntag. Auch darüber berichten wir und ich freue mich, wenn dieser Tag weitere Verbreitung findet und sich im nächsten Jahr noch mehr Modellbahner, Vereine und Hersteller daran beteiligen.

Wir alle sind gefordert, unser Hobby und unsere Passion stärker und konzentriert in die Öffentlichkeit zu tragen, um die Kinder von heute anzusprechen und für diese Form der Kreativität und des Könnens zu begeistern. Die Modellbahn ist nicht tot, aber sie hat sich zu sehr aus dem Fokus der Menschen zurückgezogen.

Gründe gibt es viele, holen wir sie dorthin zurück, wohin sie gehört! Damit komme ich langsam schon wieder zum Ende dieses Vorworts und ich möchte das Wichtigste nicht vergessen. Ich wünsche Ihnen Ruhe und Frieden, denn zu viele Menschen auf dieser Welt haben eben das nicht.

Auch im Namen meiner beiden Redaktionskollegen wünsche ich Ihnen frohe Weihnachten. Kommen Sie gut ins neue Jahr, wir lesen (und sehen?) uns dann hoffentlich gesund wieder!

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Von Krieg und Frieden	4
-----------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Hintergründiges.....	17
----------------------	----

Technik

Universeller e-Train Controller?	28
--	----

Literatur

Familiengeschichte(n).....	43
Buntes Wagenverzeichnis	45

Aktuelles

Ehrentag für die Modellbahn	47
Zum Ende der Blick zurück.....	56
Zetties und Trainini im Dialog.....	65

Impressum	75
-----------------	----

Wir danken der Eisenbahnstiftung für Fotos zu dieser Ausgabe und dem 1zu220-Shop für seine Unterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. Dezember 2017

Titelbild:

Der erst wenige Jahre im Betriebsdienst stehenden E 50 045 kommt die Aufgabe zu, einen Militärtransport für die fast ebenso junge Bundeswehr durchzuführen. Direkt hinter der Lok laufen zwei neue Schwerlastwagen SSy 45 von eNKay-Design, gefolgt von einem älteren Exemplar mit Trapezträger aus dem Hause Schmidt.

Vierachsige Schwerlastwagen Von Krieg und Frieden

Bis in die Zeit der Deutschen Bahn AG sind Schwerlastwagen im Einsatz. Wertvolle Dienste leisten sie vor allem im Montanverkehr. Ihren Ursprung haben diese Bauarten aber in der Reichsbahnzeit, in der sie für militärische Schwertransporte entwickelt wurden. Nachdem die sechsachsige Bauart seit Jahren von Märklin erhältlich ist, hat sich der australische Kleinserienhersteller enKay Design der vierachsigen Exemplare angenommen.

Die sogenannten Schwerlastwagen sind keine eigenständige Wagengattung im deutschen Eisenbahnwesen, sondern gehören zu den Flachwagen in Sonderbauart (Gattungszeichen S). Sie werden in vier- und sechsachsige Typen unterschieden.

Neu entwickelt wurden die vierachsigen Vertreter bis 1941 (Lieferung eines Prototyps), weil die deutsche Wehrmacht im Angriffskrieg Bedarf an kurzen Flachwagen anzeigte, die ein Ladegewicht von knapp 50 Tonnen aufwiesen. Sie sollten schwere Lasten wie Panzer und andere Kettenfahrzeuge an die Front bringen.



Der ursprünglich gedachte Einsatzzweck der Schwerlastwagen war der Panzertransport. Und so bedient auch 050 190-8 vom Bw Gremberg mit ihnen am 18. Juli 1975 die Panzerverladerampe des Anschlusses Höddelbusch in der Eifel. Foto: Joachim Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Die ersten 100 noch 1941 von der WW Köln gelieferten Wagen trugen zunächst die Bezeichnung SSkra Köln, später SSy. Das spätere Nebengattungszeichen verwies unter anderem auf das von 48,5 auf 50 Tonnen erhöhte Ladegewicht und eine Umsetzbarkeit auf (russische) Breitspur. Ihr Eigengewicht lag bei rund 15,5 Tonnen. Sie besaßen geschwungene, fischbauartige Außenlangträger mit Ausschnitten im Bereich der Drehgestelle, damit diese durchdrehen konnten.

Die zweite Bauserie von SGP Graz aus dem Jahre 1942 (120 Exemplare) besaß Fischbauchlangträger ohne Rahmnausschnitte, um die Tragfähigkeit auf 52 Tonnen erhöhen zu können. Die Wagen der ersten

Serie wurden 1944 von De Dietrich durch eingeschweißte Bleche am Rahmenausschnitt verstärkt, um deren Tragfähigkeit an die späteren Serien anzugleichen.



Unter den kritischen Augen der Dorfjugend findet die Panzerverladung auf Flachwagen der Bauart Rlmp 700 in Höddelbusch/Eifel statt. Mit über Kreuz gespannten Ketten werden die schweren Kettenfahrzeuge für den Transport gesichert. Foto: Joachim Bügel, Sammlung Eisenbahnstiftung

Beide Serien, wie auch alle noch folgenden Wagen, fuhren auf geschweißten Pressblech-Drehgestellen mit 1.800 mm Achsstand bei einem Drehzapfenabstand von 6.150 mm. Bei einer Länge über Puffern von 10.800 mm und einem Bremserstand an einem Wagenende mit absenkbarer Bühnengeländer betrug die Ladelänge 8.800 mm, unter Einbeziehen der Bühne 9.500 mm.

Je ein Handrad für die Feststellbremse war an den Außenlangträgern zu finden. Hier wurden bei Nichtgebrauch auch die acht abnehmbaren Stahlrungen eingehängt. Verschiebbare Ladeschwellen dienten als Spurschwellen für Panzerketten. Als Bremse kam die Hildebrandt-Knorr-Druckluftbremse (Hik) zum Einsatz, bei einigen Wagen später auch mit GP-Umstellmöglichkeit.

Ab 1943 wurden die Schwerlastwagen dann in ihrer endgültigen Form mit trapezförmigen Langträgern gebaut, deren Grundprinzip auch für die sechsachsigen Wagen übernommen wurde. Abmessungen und Eigenschaften unterschieden sich nicht von der ersten Bauform. Mit 1.710 gebauten Wagen stellten sie den größten Anteil innerhalb dieser Bauart.

Die sechsachsigen Wagen der Bauart SSym Köln wurden zeitgleich mit dieser zweiten Generation entwickelt und gebaut. Sie sind länger, mit 23,6 Tonnen schwerer und tragfähiger als die Geschwisterwagen. Erforderlich wurden sie mit Entwicklung des schweren Kampfpanzers Tiger, der auf den vierachsigen Exemplaren nicht mehr verladen werden konnte.

Nach dem 2. Weltkrieg fanden die über 500 in Westdeutschland verbliebenen Wagen bald eine neue Verwendung, allerdings wurden die Ladeschwellen recht bald entfernt. Zunächst nutzten die Alliierten sie zum Transport ihrer Fahrzeuge, gaben sie aber nach und nach an die Bundesbahn zurück, als sie durch bis 1953 durch 363 leicht modifizierte Nachbauten freigesetzt wurden.

Bei der Bundesbahn wurden alle vierachsigen Flachwagen unter Verzicht auf den s-Verkehr als SSy 45 bezeichnet, Wagen der zweiten Bauserie waren nur schwach im Westen vertreten.



Im April 1965 ist der am Zugschluss laufende, vierachsige Schwerlastwagen immer noch als SSy 45 bezeichnet. Auf ihm verladen ist ein Bergepanzer 1 (M88; Beschaffung ab 1962) der Bundeswehr. Nicht immer bestehen militärische Transporte aus Flachwagen der Sonderbauart, wie am Waggon davor zu sehen ist. Foto: Mike Harper, Sammlung Eisenbahnstiftung

Die Bundesbahn verstärkte die Drehgestelle ihrer SSy 45 ab 1962 durch eingeschweißte Bleche, ab 1969 erhielten die Wagen auch Rollenlager. Als ab 1964 die UIC-Nummern und die neue Bauartbezeichnung Rlmp 700 eingeführt wurde, kamen die Schwerlastwagen nur noch ohne Rungen zum Einsatz, weshalb die DB auch die Halter zu deren Ablage entfernte.

1955/56 erschienen 338 besser an den Panzertransport angepasste Flachwagen der Nachfolgebauart SSys 55, die als Privatwagen der Alliierten bei der Bundesbahn eingereicht waren. Sie waren mit der nun üblichen KE-GP-Bremse versehen und besaßen massive Überfahrkonsolen an den Wagenenden. Auf Rungen wurde nun endgültig verzichtet.

Da sie mit Drehgestellen der Bauart Minden-Dorstfeld ausgestattet waren und diese einen größeren Achsstand von 2.000 mm aufwiesen, musste ihr Drehzapfenabstand auf 5.800 mm verkürzt werden. Ihr zusätzliches Nebengattungszeichen „s“ wies auf die höhere, zugelassene Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h hin.

1977/78 gab das USTC seine verbliebenen 335 Exemplare des SSys 55 an die Bundesrepublik Deutschland zurück. 200 von ihnen gelangten zur Bundeswehr, 135 Stück fanden sich fortan als Rlmp 650 im Bestand der DB. Einzelne von ihnen sind heute noch bei der Bundeswehr im Einsatz, bei der DB wurden sie zwischen 1992 und 1994 ausgemustert, die allerletzten wanderten 1997 aufs Abstellgleis.

Zivilen Nutzwert erwiesen und erweisen Schwerlastwagen besonders beim Transport sehr schwerer Ladegüter wie Stahlbrammen oder Marmorblöcke, aber auch Transformatoren oder Maschinenbauteilen.

Anders sah es nach dem Krieg aber bei der der Reichsbahn in der DDR aus. Dort waren etwa 200 Schwerlastwagen SSys verblieben, die die DR aber wohl nicht sinnvoll einzusetzen wusste. Statt Panzern

für die Rote Armee transportierten sie recht leichte Fahrzeuge oder wurden zu Kalkkübelwagen für die Stahlindustrie hergerichtet. Schon 1977 schieden die letzten Vertreter aus dem Bestand aus.

Flachwagen im Modell

Die Vielseitigkeit ihrer Ladegüter macht Flachwagen aller Bauarten bei den Modellbahnern seit vielen Jahren besonders beliebt, sorgen sie so doch für eine willkommene Abwechslung im Bild der Güterzüge.

Schon lange vor Märklin nahm sich deshalb der Kleinserienhersteller Schmidt aus Hameln der vierachsigen Bauart an.

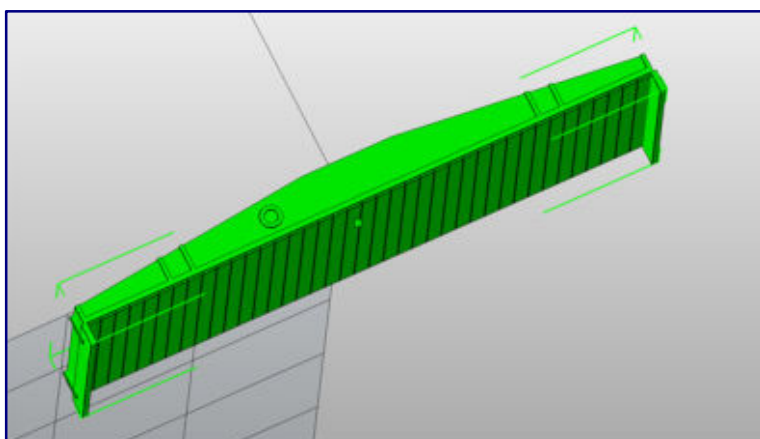
Er offerierte unter der Artikelnummer 98912 ein als SSy 45 der DB deklariertes Modell mit Ladebrücke aus Messingguss und Märklin-Drehgestellen.

Mangels Pressblechdrehgestellen im Märklin-Baukasten musste er damals aber noch auf die Bauart Minden-Dorstfeld zurückgreifen, die das Modell eher an die Bauart SSys 55 heranrückte.

Später folgte dann auch der Göppinger Großserienhersteller mit der sechsachsigen Ausführung als SSym 46. Obwohl sie sich seit vielen Jahren einer großen Beliebtheit erfreuen und längst in (fast) allen erdenklichen Ausführungen mit und ohne Ladegutbeigabe aufgelegt wurden, lässt der vierachsige Flachwagen bei Märklin weiter auf sich warten. Die passenden Drehgestelle sind jedoch seit rund fünfzehn Jahren als Form vorhanden.



Ein damals zeitgemäßes Modell des Schwerlastwagens SSy 45 mit Trapezträger bot der Kleinserienhersteller Schmidt an. Es trug keine Betriebsanschriften, nur das DB-Logo war invers (Hell-/Dunkelflächen vertauscht) aufgedruckt. Mangels passender Drehgestelle lief dieser Wagen auf solchen der Bauart Minden-Dorstfeld von Märklin.



Die rasante Entwicklung des 3D-Drucks rief zunehmend auch versierte Privatbastler auf den Plan. So wurde diese Trapezträgerkonstruktion mit Drehzapfen auf der Unterseite (im Bild nicht zu sehen) einige Zeit auch für Dritte über einen Dienstleister angeboten. Konstruktion: Michael Pfeiffer

So boten die Vierachser weiter ihre Reize, um als Eigenbau in den persönlichen Bestand zu gelangen.

Ein Vorreiter war Michael Pfeiffer, der eine gelungene 3D-Druck-Konstruktion vorzustellen wusste und sie auch bei einem Dienstleister zur Bestellung freigegeben hatte.

Große Verbreitung fanden diese gedruckten Modelle wegen ihres geringen Gewichts und Problemen mit Abbruchempfindlichkeit sowie bei der Lackhaftung wohl nicht. Nur wahre Enthusiasten, die diese Schwächen schon zu beherrschen wussten, dürften seinerzeit zugegriffen haben.

Der in Australien lebende Gerd Kunz wurde schließlich auf die Vorbilder aufmerksam und erkannte deren Potenzial. Auf Basis seiner Kleinserienerfahrungen mit US-Modellen entschloss er sich 2016 zu einer Umsetzung auf Basis der Ätztechnik. In der Februar-Ausgabe 2017 durften wir dann gleich 15 verschiedene Ausführungen (Art.-Nrn. ED0001 bis ED0015) ankündigen, deren Auslieferung für die Jahresmitte 2017 geplant war.



Im Blechdöschen rollt die jüngste Umsetzung zum Kunden: Der in Australien lebende Gerd Kunz hat sie unter der Marke Trains @ eNKay-Design konstruiert und will sie in insgesamt fünfzehn Versionen auflegen – im Bild ein DB-Exemplar mit verstärkten Fischbauchträgern und Holzladefläche samt Ladeschwellen für die Epoche III (Art.-Nr. ED0011).

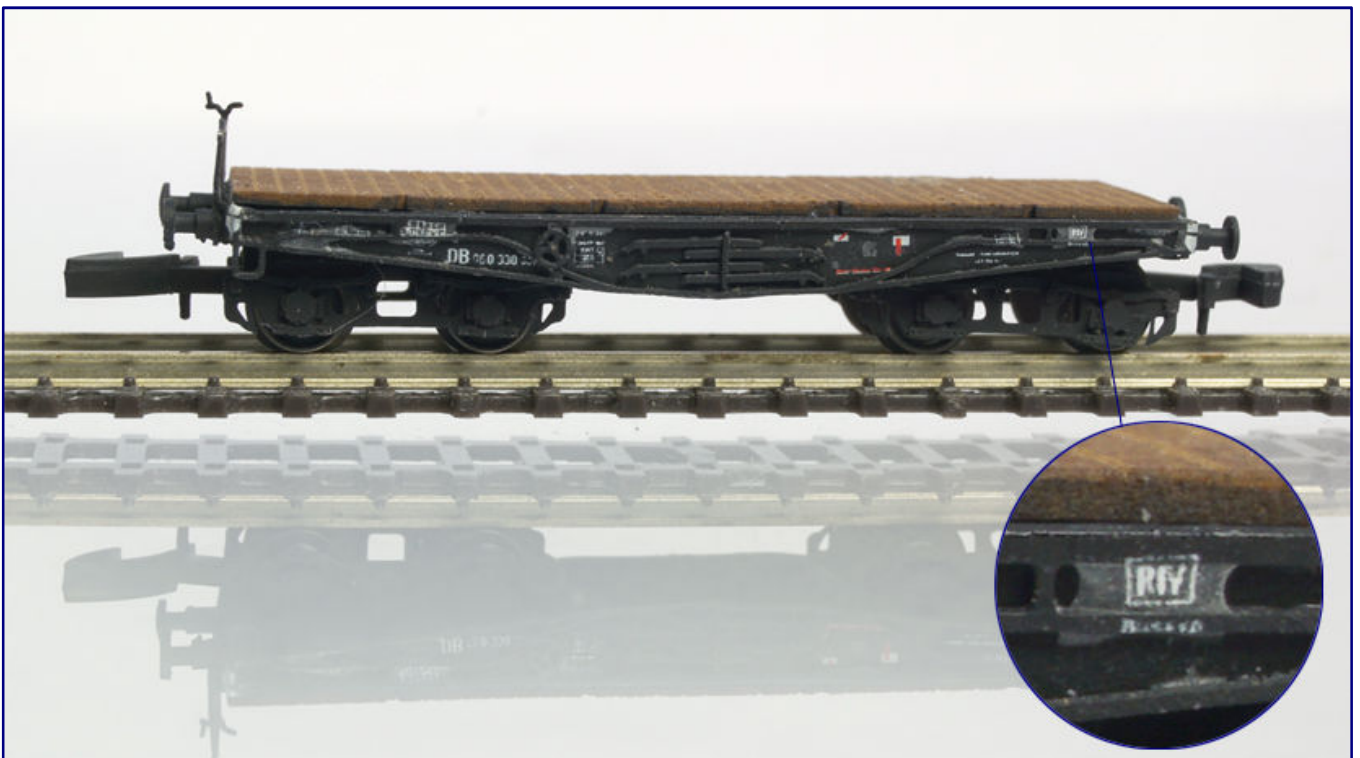
Die neuen Modelle im Test

Die angekündigten Varianten berücksichtigen wohl jede Ausstattung der Deutschen Reichsbahn (Epoche II) und DB (Epochen III und IV), die für diese Schwerlastwagen-Gattung denkbar ist. Das erschwert zwar die Übersicht für die Kaufinteressenten, kommt aber den individuellen Wünschen der Zetties entgegen, die dadurch auch in Wagengruppen Abwechslung schaffen können.

Einzig eine Ausführung für die DR in der früheren DDR ist nicht geplant. Für diesen Test standen die folgenden fünf, bislang ausgelieferten Varianten bereit:

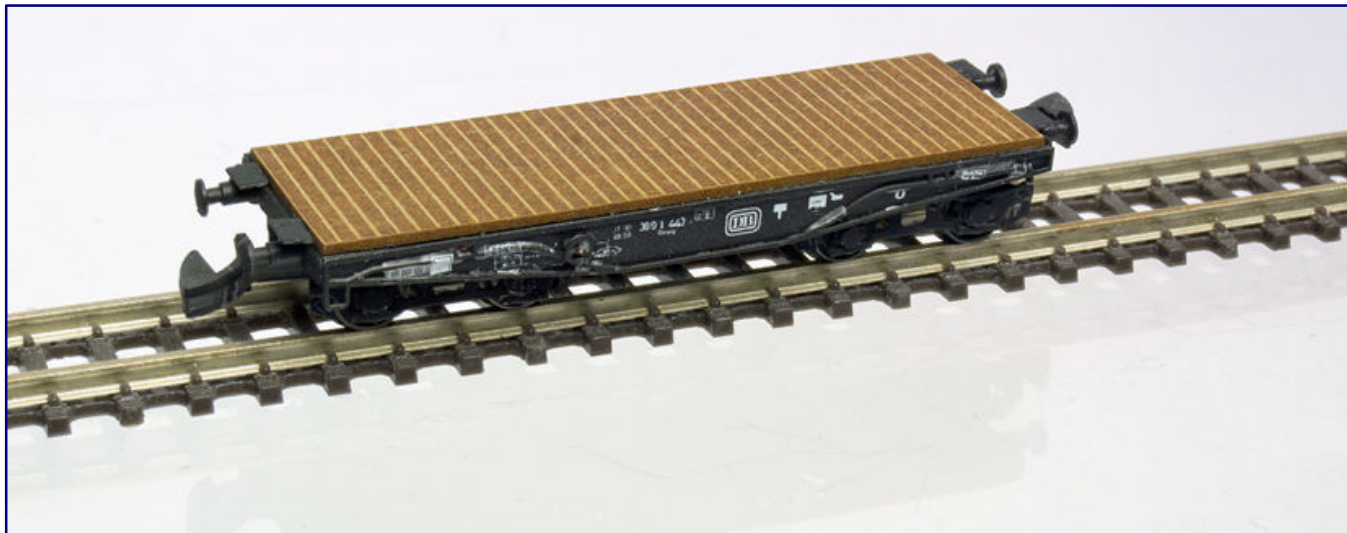
<u>Art.-Nr.</u>	<u>Zuordnung</u>	<u>Außenlangträgerausführung</u>	<u>Ausführung der Ladefläche</u>
ED0001	DR Ep. II	Trapez mit Rungenhaltern	Holzbelag mit Ladeschwellen
ED0002	DR Ep. II	Trapez mit Rungenhaltern	Neusilberbelag mit Ladeschwellen

ED0007	DR Ep. II	Fischbauch mit Rungenhaltern	Holzbelag mit Ladeschwellen
ED0011	DB Ep. III	Fischbauch verstärkt, Rungenhalter	Holzbelag mit Ladeschwellen
ED0013	DB Ep. IV	Fischbauch verstärkt ohne Rungen	Holzbelag ohne Ladeschwellen



Diese beiden Aufnahmen zeigen am Beispiel eines DB-Waggons (ED0011) Stärken der Modelle wie Nachbildungen der Ladeschwellen und Rungeneinstecköffnungen (Bild oben) oder der in den Haltern gelagerten Rungen (Bild unten), aber auch Schwachpunkte: Trotz guter Druckauflösung vermögen die Anschriften nicht durchweg zu überzeugen, weil die Folien nicht sauber auf dem Untergrund aufliegen (Ausschnittsvergrößerung unten).

Damit fehlen bis auf Weiteres noch Trapezträgerausführungen für die Bundesbahn und die Fischbauchträgervarianten für die Reichsbahn, die in diesem Fall mit und ohne die nachträglichen Rahmenverstärkungen aufgelegt werden sollen. Geplant sind aber wohl auch noch Wagen mit leicht geschwungenem Fischbauchträger der zweiten Bauserie, die ebenfalls in den Epochen II bis IV einsetzbar sind.



Die modernste, bislang erhältliche Variante ist der Rlmp 700 der DB mit „Keks“ und verstärktem Langträger (ED0013). Die Ladenschwellen und auch Rungenhalter sind längst entfernt, der Waggon hat Überfahrbleche erhalten.

Die Modelle werden aus Metall gefertigt und mittels Ätztechnik umgesetzt. Die Bleche sind zu einem stabilen Rahmen verlötet worden, auf den die Nachbildung der Ladefläche aufgesetzt wird. Abhängig von der jeweiligen Ausführung besteht sie aus schwarz lackiertem Neusilberblech oder Echtholz. Einer eigenen Konstruktion zu entstammen scheinen auch die separat angesetzten Puffer, die etwas größer als die von Märklin und deutschen Kleinserienherstellern erscheinen.

Nicht explizit in der Produktbezeichnung aufgeführt wurde die zwischen den Modellen variierende Ausstattung bezüglich der Bremse: Alle Wagen zeigen auch im Modell eine bodenbedienbare Feststellbremse (Handbremsrad am Außenlangträger), aber nur ein Teil von ihnen auch eine als Ätzteil ange setzte Handbremsbühne. Diese wurde auch beim Vorbild nicht an alle Wagen angebaut.

Die Detaillierung der Aufbauten berücksichtigen alle wichtigen, ausführungsspezifischen Merkmale wie Ladenschwellen, Rangierertritte, Einstecköffnungen für Rungen, Nachbildungen der Rungen in den Haltern an den Außenlängsträgern, Überfahrbleche oder die Nähte zwischen den Langträgern und angeschweißten Verstärkungen. Lediglich die Pufferbohlen bleiben ohne Nachbildung der Zughaken und Bremsschläuche, die Pufferteller sind aber vorbildgerecht gewölbt (rechts) oder flach ausgeführt (links).

Ein Umsetzungsproblem dürfte sich bei der Auswahl der Drehgestelle gestellt haben. Geeignete Umsetzungen der Reichsbahn-Pressblechbauart gab es bislang ausschließlich bei Märklin, doch ein

Maße und Daten zum Schwerlastwagen SSKra, SSy(I) Köln / SSy 45 / Rlmp 700

	Vorbild	1:220	Modell
Länge über Puffer	10.800 mm	49,1 mm	49,9 mm
Größte Breite	3.150 mm	14,3 mm	15,0 mm
Höhe über SO (ohne Bühne)	1.290 mm	5,9 mm	7,8 mm
Drehzapfenabstand	6.150 mm	28,0 mm	28,1 mm
Drehgestellachsstand	1.800 mm	8,2 mm	8,5 mm
Raddurchmesser	940 mm	4,3 mm	4,1 mm
Pufferlänge	650 mm	3,0 mm	2,7 mm
Pufferdurchmesser	450 mm	2,0 mm	2,1 mm
Eigengewicht	14,9 – 16,3 t	---	5 - 6 g
Drehgestellbauart	977 (Einheitsbauart)		
Zul. Höchstgeschwindigkeit	80 km/h		
Baujahre	1941 - 1945		
Gebaute Stückzahl	1.930 Exemplare		

Beschaffen in ausreichender Stückzahl ist nicht einfach, da sich kaum auf gebrauchte Modelle zurückgreifen lässt und ausreichende Lagerbestände fraglich bleiben.



Kaum ein Modell ohne Fehler - beim Epoche-IV-Modell für die Bundesbahn (ED0013) steht eine Kupplung (im Bild rechts) deutlich zu hoch, das Ankuppeln eines Folgewagens ist so leider nicht möglich. Zu gefallen wissen aber die feingestalteten Drehgestelle.

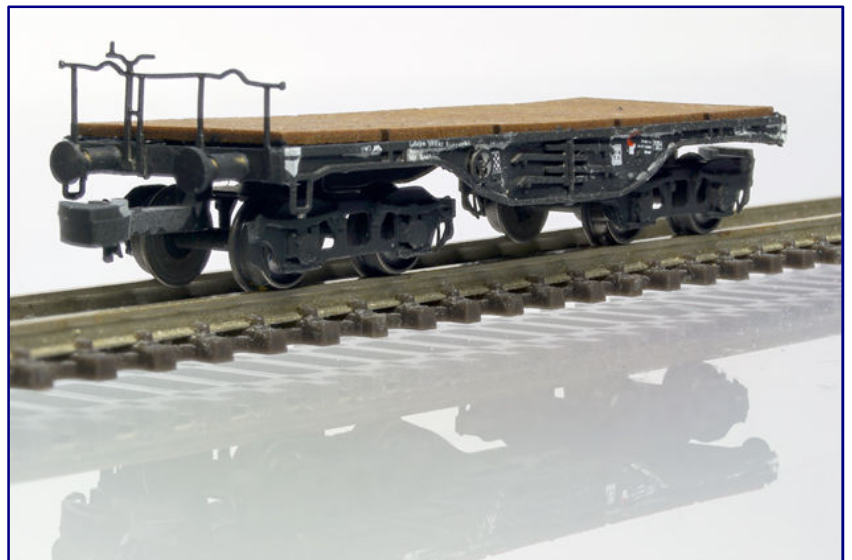
Gerd Kurz entschied sich auch hier für eine Eigenbaulösung, die nur die Ursprungsversion ohne angeschweißte Verstärkungen wiedergibt, wie sie von der DB ab 1962 vorgenommen wurden. Er konstruierte die Drehgestelle ebenfalls in Ätztechnik, die aus einem Blech zum Rahmen gebogen werden.

Eine feste Querverbindung haben sie dadurch nur an der zur Wagenmitte zeigenden Seite. Mittig ist aber eine weitere Verbindung verlötet, durch die eine Schraube in den Drehzapfen greift.

Die Zapfen sind an der Unterseite des Wagenbodens verklebt und führen so die Drehgestelle.

Die zu Märklin kompatible Kupplung stammt von Micro-Trains und sitzt nicht am Drehgestell. Daher schwenkt sie in Kurven auch nicht mit aus.

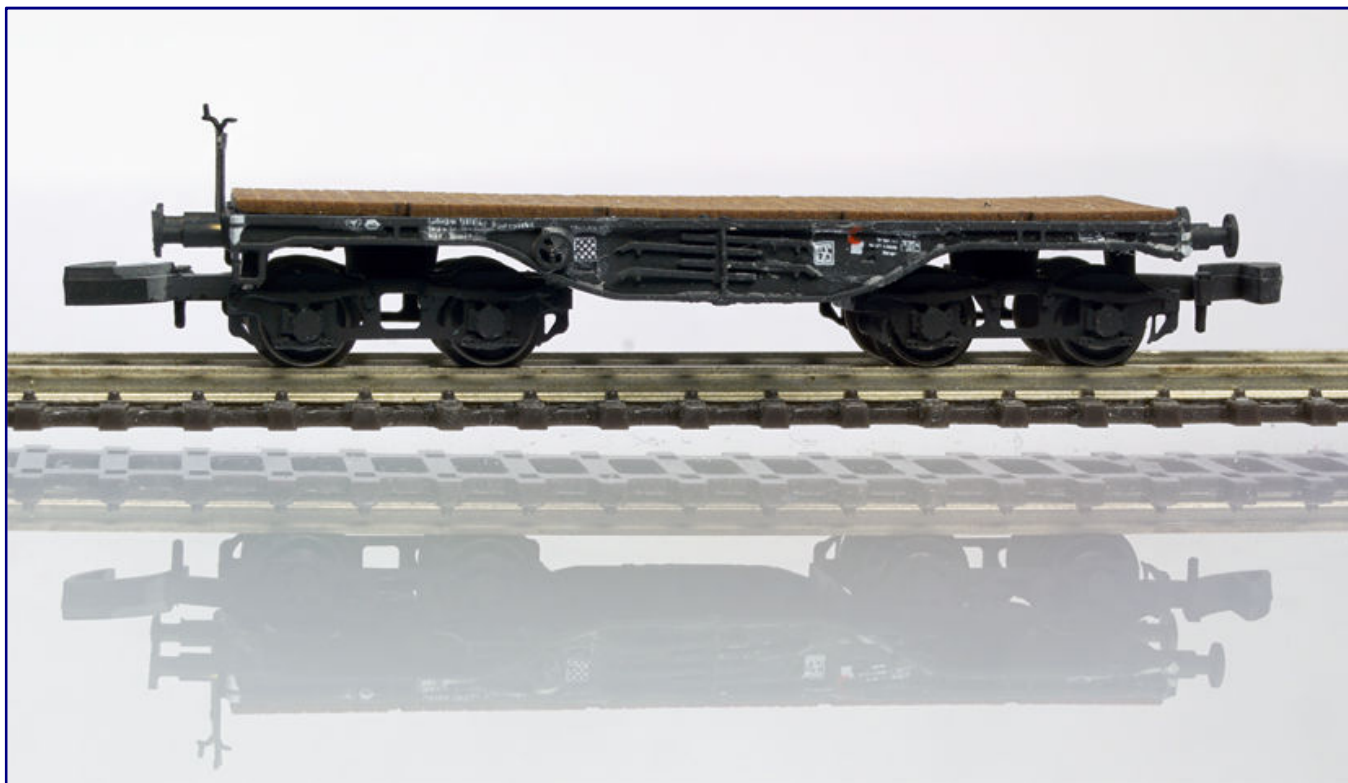
Sie wird in engen Kurven lediglich von den Achsinnenseiten etwas in den Bogen mitgenommen. Der um die Drehachse greifende Kunststoffring am Wagenboden verleiht ihr die erforderliche Federkraft.



Ansprechend gestaltet sind bei den damit ausgestatteten Wagen die Bühnengeländer samt Handbremskurbel. Die Puffer haben flache und gewölbte Teller.

Um den Aufbau aus Metall potenzialfrei zu halten, sollten die Modelle ursprünglich auf Kunststoffrädern rollen. Vermutlich ließen sich damit keine guten Laufeigenschaften erzielen, denn das geringe

Eigengewicht von nur fünf bis sechs Gramm je nach Waggonausführung belastet zwar die Zugkraft der Lok weniger, macht die Wagen aber auch anfälliger für Entgleisungen. So fanden wir bei allen Modellen stattdessen einseitig isolierte Metallräder.



Geradezu filigran wirkt die Ursprungsausführung als SSkra der Deutschen Reichsbahn (ED0007; Bild oben) mit den im Bereich der Drehgestelle ausgesparten Fischbauchträgern. Die ebenfalls für die Epoche II beschriftete Variante mit Trapezträger (ED0001; Bild unten) stellt die endgültige Bauform dar, ist aber mit der zum Sechssachser gehörenden Bauartbezeichnung SSym beschriftet worden.

Die Laufeigenschaften der Wagen sind ohne Auffälligkeiten, denn die Drehgestelle können sich ungehindert bewegen und die Achsen gleiten auch leitgängig in ihren Spitzenlagern. Auch das Einhalten der Vorbildmaße ist als gut zu bezeichnen, betragen Abweichungen doch durchweg weniger als 1 mm und sind immer auch mit geringen Messfehlern behaftet. Einzig die Wagenbreite fällt knapp 2 mm zu groß aus.



Der im Betrieb nicht sichtbare Wagenboden ist nur spärlich detailliert. Die Drehgestelle sind am Drehzapfen verschraubt.

zogen statt erhaben wiedergegeben worden. Die Betriebsnummern sind aus den korrekten Nummernkreisen gewählt worden.

Auffällig waren leider starke Qualitätsschwankungen zwischen den fünf Wagen, die uns für diesen Test vorlagen. So fanden wir neben vollkommen tadellosen Exemplare auch Lackfehler (blanke Stellen), nicht sauber anhaftende Anschriftenfolien und deutlich schlechter wiedergegebene Druckbilder.



Als Standard wird die Ausstattung mit schwarz lackierter Ladefläche aus Neusilberblech bezeichnet. Hier zu sehen ist die entsprechende Reichsbahnausführung mit Trapezträger (ED0002).

An einem Waggon fiel eine der äußeren Achsen aus dem Drehgestell, weil diese Seite mangels Querverbindung weniger Halt für sie bietet. Andere Kunden berichteten von Drehzapfen, die sich gelöst

hatten und samt Drehgestell herausfielen. Hier bietet sich für die offenen Auslieferungen noch viel Optimierungspotenzial, um die Qualität und Haltbarkeit der Modelle zu sichern und zu verbessern.

Für den Einsatz auf der Anlage eignen sich Einzelwagen, die beispielsweise unbeladen, mit schweren Maschinen oder einem Schiffsmotor (Modellbahn-Union) verkehren können, gleichermaßen wie eine beliebige Zahl an Einheiten für Ganzzüge zu militärischen Transportzwecken. Wer sich einen Zug aus den Flachwagen zusammenstellen will, sollte die Vielfalt an Varianten für ein buntes Bild nutzen, kann aber auch einzelne Modelle mehrfach einsetzen.



Eine Tenderdampflok der Baureihe 89⁷⁰ rangiert einen SSkra Köln und einen SSys Köln. Am Ladegleis steht noch ein auf seine Abholung wartender Schwesterwagen, der mit einem Schiffsmotor beladen wurde. Leider dürfte auch das zu jener Einsatzzeit kaum zivilen Zwecken gedient haben.

Ebenso möglich ist eine Kombination mit den sechsachsigen Schwesterwagen der Bauart SSym 46 in der jeweils passenden Beschriftungsvariante. In dieser Hinsicht bereichern die Neuheiten von Trains @ eNKay-Design das Bild unserer Güterzüge erheblich.

Zusammenfassung

Die Modelle schließen eine Lücke, weil sie einen einst stark verbreiteten und recht bekannten Wagentyp wiedergeben. Durch ihre vielfältigen Belademöglichkeiten sind sie auf Anlagen eigentlich unverzichtbar. Mit der breiten Angebotsstaffelung kommt eNKay-Design zusätzlich den vielfältigen Wünschen der Kunden entgegen.

Den Mut, diese grundsätzlich wohl auch für die Großserie interessante Gattung, umzusetzen, loben wir ausdrücklich. Viele Zetties mögen nicht mehr länger warten und sich stattdessen an Zügen erfreuen, die gewiss große Aufmerksamkeit bringen. Das erfordert dann natürlich einen Preis, der auf dem Niveau anderer Kleinserienhersteller liegt.

Deshalb hinterlassen bei uns aber auch die erheblichen Qualitätsschwankungen innerhalb der Serie und eine konstruktive Schwäche im Bereich der Drehgestelle einen spürbaren Dämpfer. Gemildert wird das nur durch die bisher gezeigte Bereitschaft des Produzenten, betroffene Modelle nachzuarbeiten. Dies ist wegen des Versands nach Australien leider mit zusätzlichen Kosten verbunden, weshalb sich der Bezug über den Importeur 1zu220-Shop wohl nachhaltig empfiehlt.



Einem Bildbeleg aus der Fachliteratur nachempfunden haben wir diesen Zug, dem ein deutsches Krokodil der Baureihe 194 vorgespannt ist. Kombiniert wurden die Wagen hierfür mit Modellen von Märklin.

Wir hoffen sehr, dass die noch folgenden Auslieferungen hier mehr Konstanz und Beständigkeit beweisen werden. So konnten wir uns in Summe doch durchringen, die Ausführung als SSy 45 der Bundesbahn für Epoche III (ED0011) quasi stellvertretend für die Neuerscheinungen des Jahres 2017 in der Kategorie Wagen zu nominieren.

Diese Entscheidung fiel wegen der Vorbildwahl, einer guten Detaillierung und der Beschriftungsqualität. Der Flachwagen mit Fischbauchträgern ist sowohl ohne als auch mit (wie beide diesem Modell) eingeschweißten Verstärkungen noch nie in ein Spur-Z-Modell umgesetzt worden!

Bezug des Modells (Trains @ eNKay-Design):
<http://www.1zu220-shop.de>

Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220

**7. Internationales
Spur-Z-Weekend**



ALTENBEKEN

14. und 15. April 2018

Samstag: 10.00 - 18.00 Uhr

Sonntag: 11.00 - 17.00 Uhr

Eggelandhalle, Gardeweg 8

33184 Altenbeken



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

www.z-freunde-international.de

Landschaftsgestaltung (Teil 8)

...und würdig abschließen

Dirk Kuhlmann und unser Gastautor Bruno Kaiser machen sich Gedanken um eine passende Hintergrundkulisse für ihre Vereinsanlage in der Baugröße H0. Da dieses Thema alle Maßstäbe gleichermaßen betrifft, teilen sie zum Abschluss unseres Jahresschwerpunktthemas ihre Gedanken mit unseren Lesern. Immerhin krönt dieser Abschluss auch das Diorama, das wir im Laufe dieses Jahres gebaut haben.

Von Bruno Kaiser und Dirk Kuhlmann. Erinnern Sie sich noch an die Zeiten, als „Schwarzwald-Baar“ von Faller oder der reine Wolkenhimmel von Vollmer die bevorzugten Hintergrundkulissen für unsere Modellbahnen waren? Nun, diese Klassiker haben nach wie vor ihre Berechtigung, genau wie die selbst gemalte Kulisse.

Wir, die Autoren, sind Mitglieder im Modellbahnverein FdE Burscheid e.V. und stehen zur Stunde unmittelbar vor der Entscheidung, welche Hintergrundkulisse für unsere Klubanlage „Durlesbach“ es denn sein darf.

Wir zeigen ihnen an dieser Stelle klassische und aktuelle Lösungsvorschläge. Sie werden sehen, dass die Produktvielfalt enorm ist. Aber auch die eigene Kreation am Computer soll nicht zu kurz kommen. Die Gesamtwirkung einer Modellanlage, eines Moduls und vor allem eines Schaukastens wird ganz erheblich von der Gestaltung des Hintergrundes beeinflusst.



Wo endet die Anlage und wo beginnt die Fotokulisse? Dies kann teilweise zu einer wahren Kunstform ausarten. Auf jeden Fall sollte der so genannte Brechpunkt nicht zu sehen sein.

Eine passend zum Modellgeschehen angelegte Rückwand sorgt für Weite und damit Vorspielen von Realität, während beispielsweise eine Blümchentapete als Abschluss des Modellgeschehens dem Betrachter desillusionierend lediglich das künstlich Geschaffene deutlich vor Augen hält. Dies gilt ganz unabhängig davon, in welcher Spurweite wir uns bewegen.

Gestaltungsmöglichkeiten

Eine Hintergrundgestaltung ist eigentlich recht einfach, denn es stehen hierzu verschiedene Möglichkeiten zur Verfügung. Die einfachste davon begnügt sich mit Fototapete, wie sie die meisten Zubehörhersteller im Programm führen. Aber auch Spezielles ist im Angebot, wie fototechnisch produzierte Lösungen oder gedruckte Malvorlagen.



Bei der Spur-Z-Anlage „Drachenstein“ von Harald Hieber sorgt eine Hintergrundkulisse von Modellbau-Atelier Dietrich für die erforderliche Tiefenwirkung.

All das muss natürlich zum gestalteten Modellthema passen. Die genannten Produkte sind käuflich zu erwerben beispielsweise bei Jowi-Modellbahnhintergrund, Modellbau-Atelier Dietrich oder MZZ, um nur einige von vielen Anbietern aufzuführen.

Bei den beiden Erstgenannten handelt es sich um panoramaähnliche, fast beliebig lange Fotowiedergaben verschiedener Landschaftsszenen. MZZ liefert hingegen gemalte Einzelblätter verschiedenster Themen, die aneinandergesetzt und dabei mehr oder weniger beliebig kombiniert werden können.

Interessant ist dabei, dass bei diesen Vorlagen eine unterschiedliche Farbintensität gegeben ist, die den näheren oder weiteren Abstand des Hintergrunds vom eigentlichen Anlagengeschehen widerspiegeln sollen. Der geneigte Spur-Z-Bahner müsste sich jedoch die Vorlagen im Computer einscannen und skalieren, da die Angebote künftig wohl nur noch in den Maßstäben 1:87 und 1:160 erhältlich sind – derzeit läuft noch ein Abverkauf für den Maßstab 1:220.

Während die genannten Fohintergründe in aller Regel als zweidimensionale Geschehensabschlüsse eingesetzt werden, lassen sich die Einzelblätter mit etwas Geschick in Reliefs oder gar dreidimensionale Hintergründe verwandeln. Welche Wirkung dabei entsteht, sei im Folgenden kurz geschildert.



Das Aktionshaus MZZ liefert Hintergrundblätter verschiedenster Szenen und Landschaftsteile. Hier sind einige Stadtansichten aus dem Programm dargestellt.



Reliefhäuser

Flache Bildrückwände sorgen bereits für Tiefe, aber es geht auch reliefartig dreidimensional. Zum Thema Relief ist hier die Kartondarstellung zu nennen, welche, von Stipp stammend, bei Auhagen zu erwerben sind und Ausschneidebögen beinhalten, aus denen sich mit wenig Aufwand vereinfacht räumliche Hausfassaden erstellen lassen.

Alternativ hierzu gibt es außerdem von verschiedenen Herstellern Halbhausbausätze, wie beispielsweise die Stadthäuser von Artitec und Faller, mit deren Inhalt sich bis zum First reichende Reliefhäuser darstellen lassen.

Bild links:

Hier sind zwei Halbbausätze zu sehen, welche auf Bruno Kaisers H0-Anlage bereits vor Jahren verbaut wurden. Sie entstanden aus Kibri- und Selbstbauteilen.



Durch geschicktes Anordnen von kulissennahen Gegenständen wie etwa Kisten lässt sich dreidimensional Ausgeführtes von nur Gemaltem kaum noch unterscheiden.

In der Spur Z gibt es von Faller (Art.-Nr. 282781) die Kleinstadthäuser. Setzt man solche halbierten Gebäude vor einen passenden, zweidimensionalen Hintergrund, ergibt sich aus dieser Kombination eine überzeugende Tiefenwirkung.

Wie auch immer man an die Gestaltung des Hintergrunds herangeht, ein wenig Kreativität und Eigeninitiative kann dabei nicht schaden. Im Maßstab 1:220 ist aufgrund fehlender Angebote häufig ein „Kitbashing“ der beste Lösungsvorschlag, aber auch die Papierbastelbögen von Littlehousecards wären eine echte Alternative.

Die runde Ecke

In der heutigen Zeit sind viele Hintergrundkulissen nicht nur auf den hinteren Anlagenrand begrenzt, sondern setzen sich an beiden Seitenteilen weiter fort. Alleine die sehr aktuellen „Guckkästen“ verlangen nach einer solchen Ausführung.



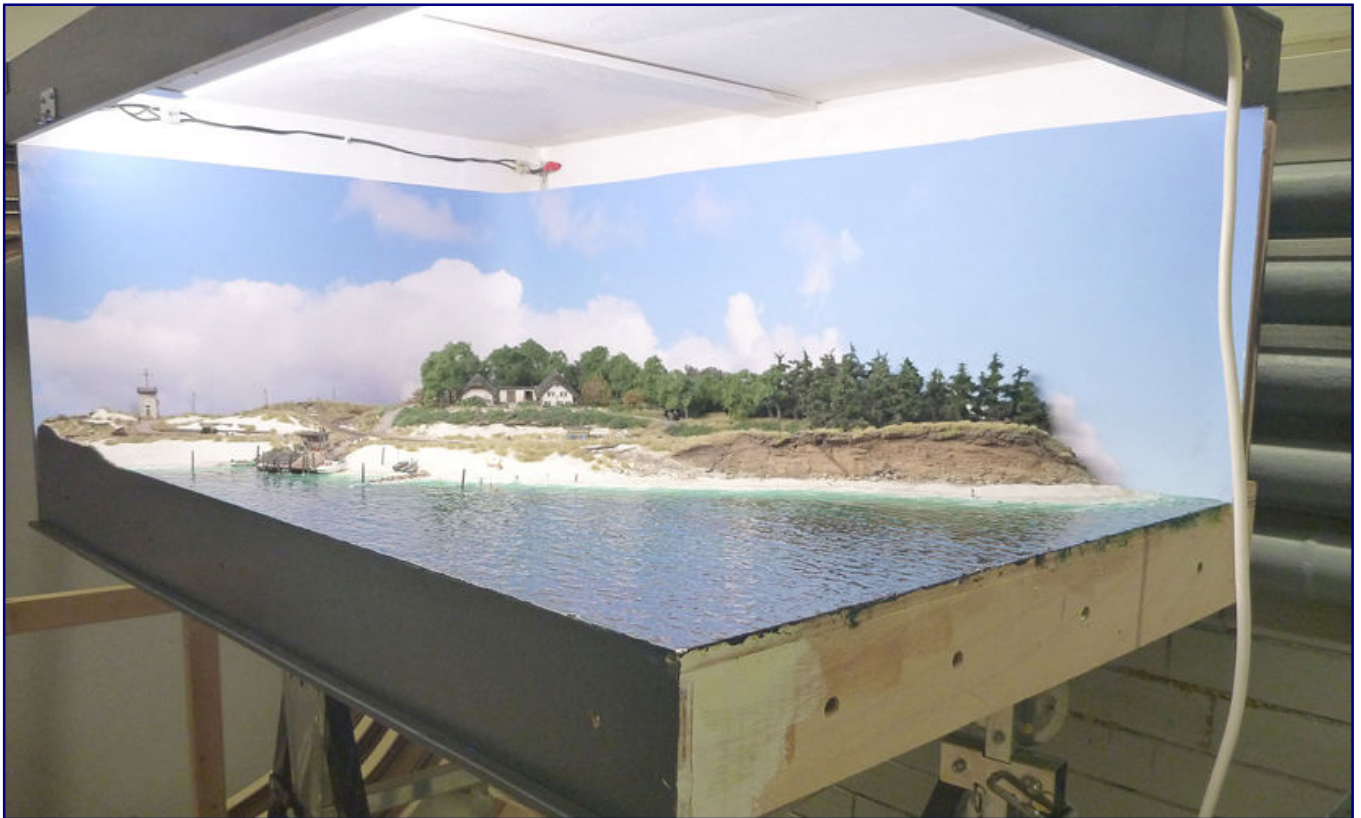
Der Kulissenkasten für das Segment „Blidsef“ (Anlage „Kniephaven“) ist fertig verleimt und vorbereitet für die „runde Ecke“.

Jedoch bewirkt das Tapezieren einer Kulisse bis in die Ecke einen gewaltigen Bruch der Illusion einer weitläufigen Landschaft. Dementsprechend muss die Ecke rund werden!



Das 1-mm-Sperrholz ist angepasst (Bild oben) und lässt die spätere Wirkung erahnen. Eine Fein-Spachtelmasse von Molto (Bild unten) sorgt für einen flächigen Übergang.

Das Herstellen ist recht einfach, wir sägen uns ein passendes Stück 1-mm-Sperrholz aus dem Flugzeugmodellbau zurecht und drücken es in die jeweilige Ecke des Kastens. Die Rechteckleisten dienen zur korrekten Anpassung unserer Rundung.



Beim Testaufbau können wir die unglaubliche Tiefe, auch resultierend aus einer „runden Ecke“, überprüfen und die gesamte Szenerie genießen.

Passt unser Stück dünnes Holz, so erfolgt mit Leim und ein paar Schrauben das Fixieren. Nach dem Trocknen werden die Schrauben entfernt und mit Feinspachtel die Kanten geglättet. Das abschließende Schleifen versteht sich von selbst. Der Untergrund muss für die spätere Aufbringung der Kulisse schließlich vollständig plan sein.

Der eigene Hintergrund

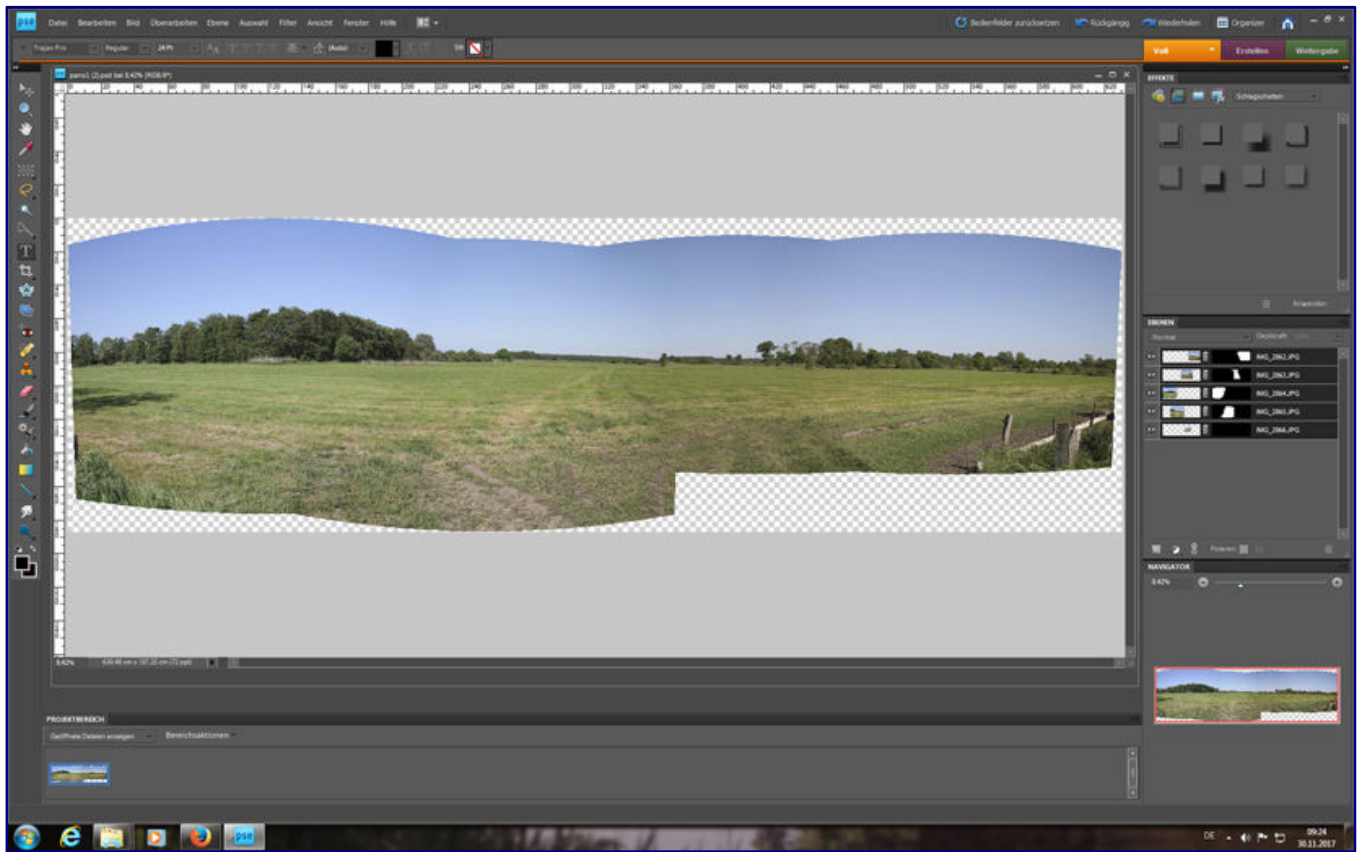
Moderne Modellbahnanlagen sind zum Teil so speziell, dass käuflich zu erwerbende Hintergrundkulissen von der Wirkung her nicht passen. Hier kommen die eigene Digitalkamera und der Computer zum Einsatz.

Mit einem Bildbearbeitungsprogramm, beispielsweise Adobe Photoshop Elements sind aus einzelnen Fotos passende Hintergrundbilder recht einfach zu erstellen. Anhand einer kleinen Fotoabfolge möchten wir Ihnen die Schritte erklären.

An einem sonnigen Tag haben wir ein Feld mit angrenzendem Wald fotografiert. Unter der Bezeichnung Photomerge-Panorama können nun mehrere Bilddateien aufgerufen werden. Unsere so nebeneinander aufgenommenen, fünf Einzelbilder werden von Photoshop eigenständig berechnet.

Das Ergebnis zeigt eine in der Perspektive korrigierte Zusammensetzung der Bilder. Dabei ist zu erkennen, dass Photoshop genug Bildmaterial zum Überlappen und Abschneiden benötigt (siehe Bild auf der Folgenseite).

Jetzt erstellen wir eine leere Datei mit den Abmessungen unserer späteren Hintergrundkulisse, dies wären in diesem Fall 150 x 40 cm. Dabei wäre zu beachten, dass ein Bild mit 150 dpi Auflösung schon feine Ergebnisse erbringt.



Anschließend werden Bäume oder Häuser an der hinteren Anlagenkante vermessen, in diesem Fall wären es 7 cm für einen Baum im Maßstab 1:220. Mit Hilfslinien setzen wir die Höhe vom Waldrand fest und kopieren „digitale Bäume“ in die Datei. Damit wäre ein Größenabgleich zwischen Anlage und Hintergrundbild gegeben (Bild auf Seite 25 oben).

Tipp 9: Fotografieren und bearbeiten Sie Bauten nicht in einer perspektivischen Anordnung, ansonsten kippt eine spätere Hintergrundkulisse je nach dem Betrachtungswinkel des Zuschauers.

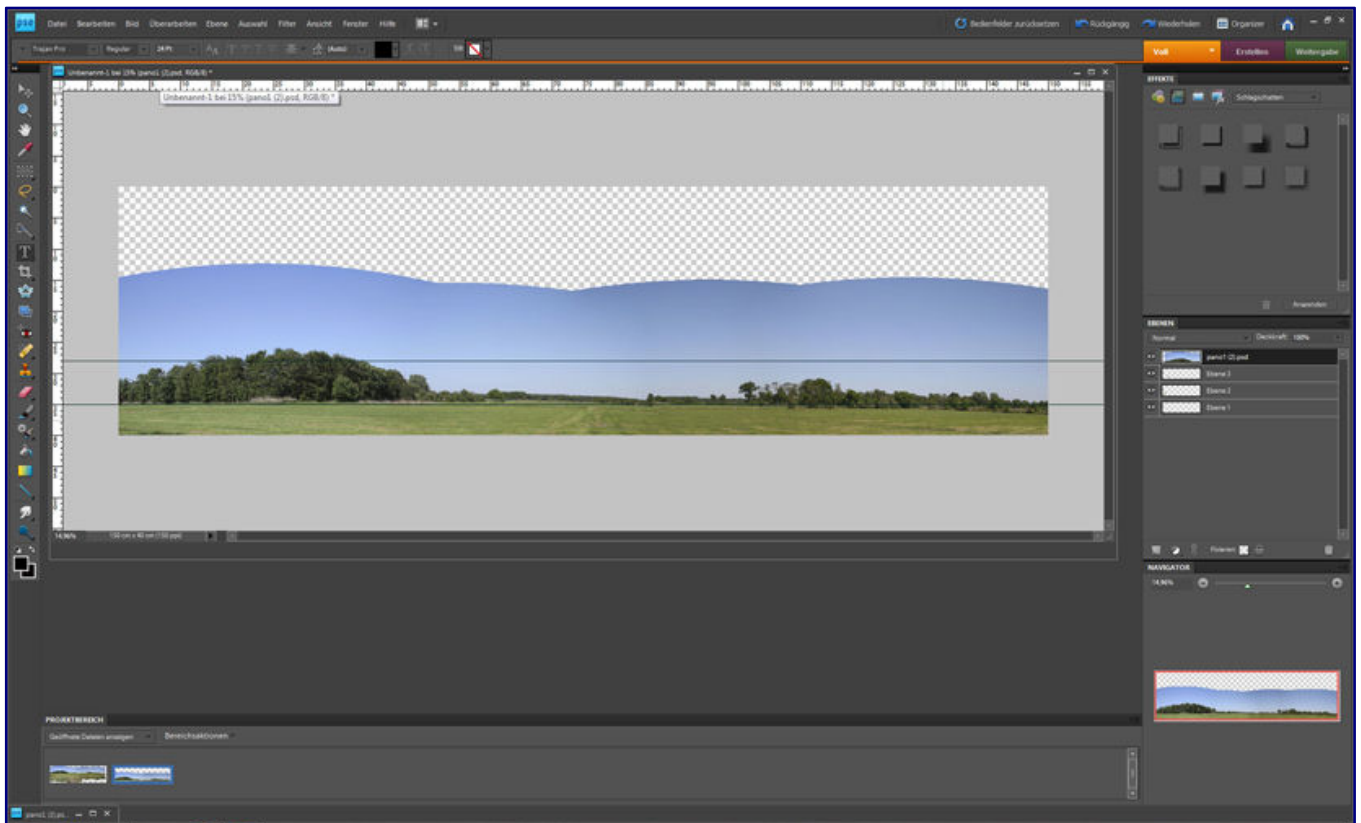
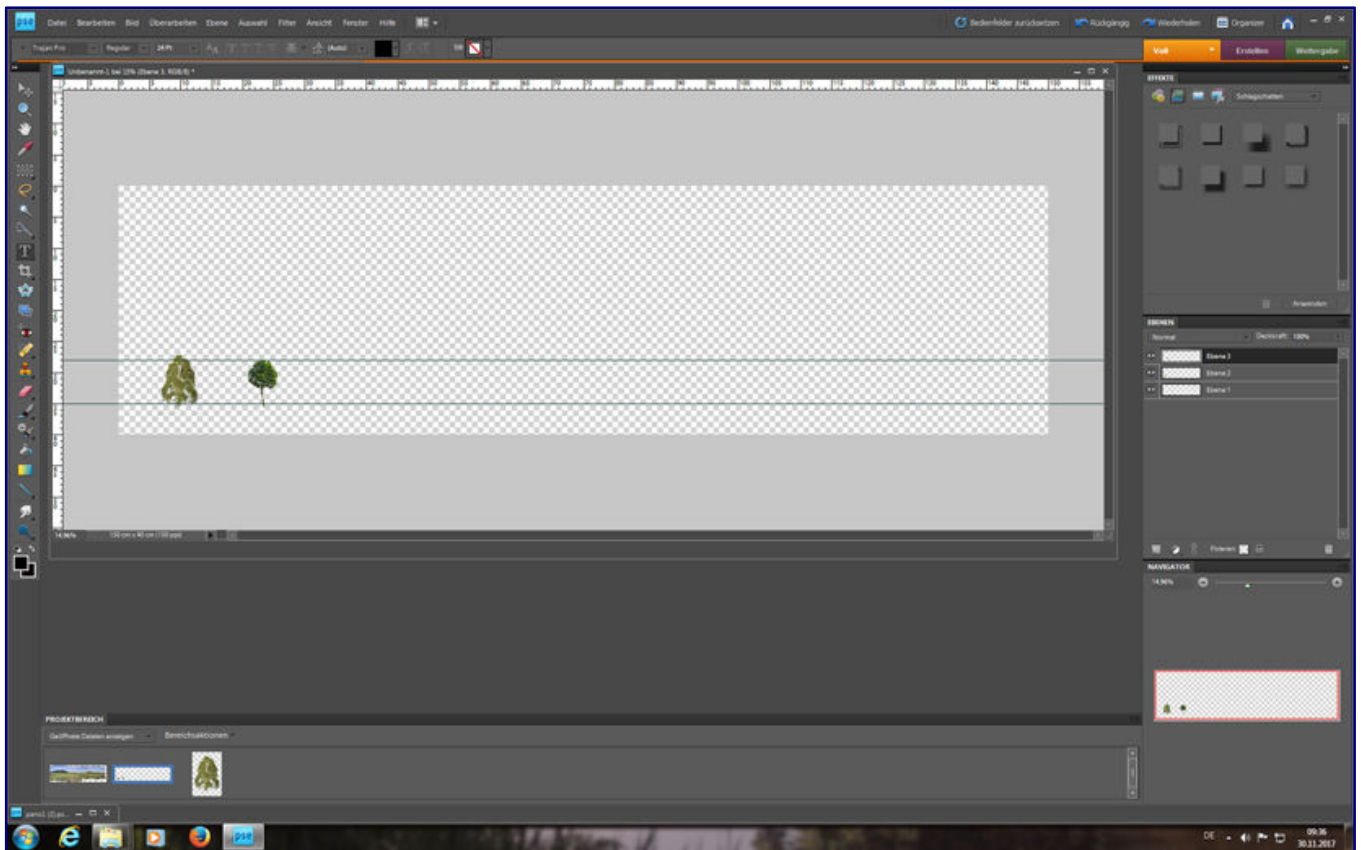
Nun ziehen wir das Panoramabild in die Datei herein und passen es an (Bild auf Seite 25 unten), der Waldrand ist jetzt nicht höher als 7 cm, passt also!

Aus unserem Fundus suchen wir in der Folge ein passendes, reines Wolkenbild aus und legen es in einer Ebene unterhalb vom Hauptbild ab. Beide Bilder werden farblich angeglichen und der blaue Himmel vom Panoramabild wird per Radiergummi in einer längeren Prozedur sorgsam entfernt (Bild auf Seite 26 oben).

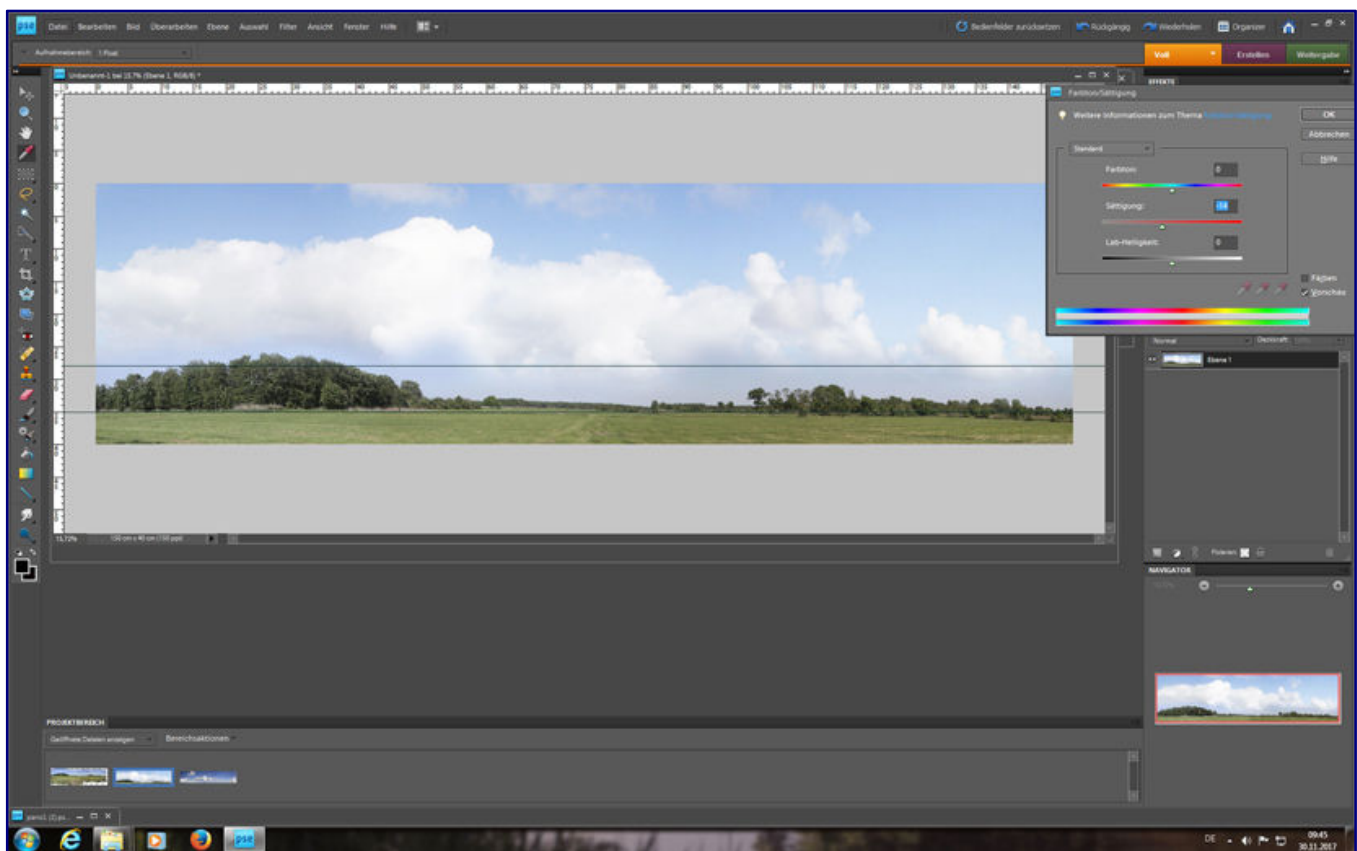
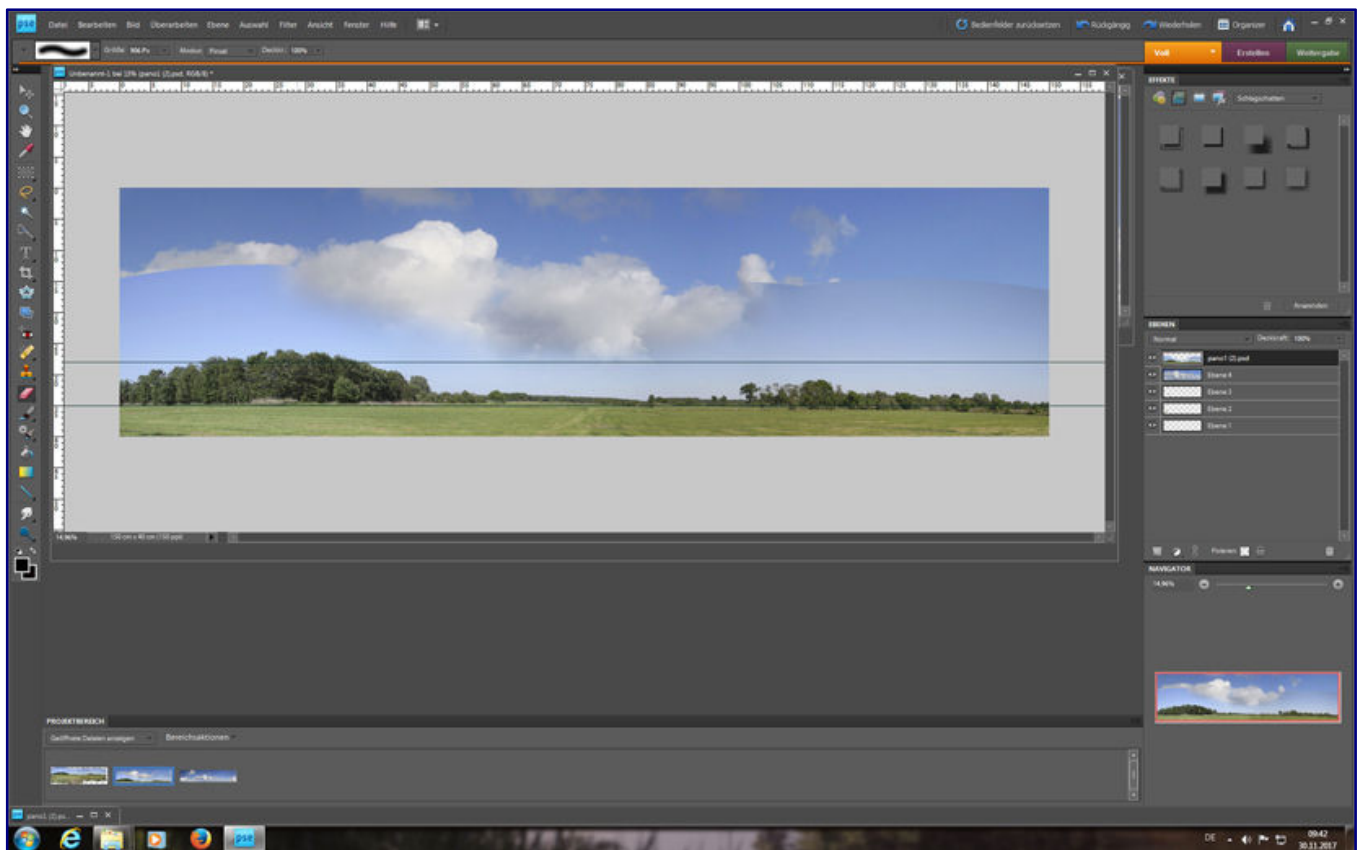
Der nächste Schritt kann nur erfolgen, wenn ihr Computer im Farbmanagement kalibriert ist. Hier erhalten Sie dazu eine Hilfe: <https://www.eizo.de/praxiswissen/farbmanagement-kalibrierung>.

Wir stellen einfach ein kleines, begrastest Testdiorama vor unseren Bildschirm und nehmen dem gesamten Bild etwas Farbe weg, in der Fachsprache heißt dies Entsättigen. Je nach Aufnahmequalität erfolgt noch eine Weichzeichnung, ansonsten würde ein sehr scharfes Hintergrundbild vom eigentlichen Geschehen auf der Anlage ablenken (Bild auf Seite 26 unten).

Abschließend wird das gesamte Bild als PDF-Datei gespeichert und einem Druckhaus des Vertrauens übergeben. Dabei haben wir mit matten Papier ab 250 g gute Erfahrungen gemacht. Lassen Sie sich aber auf jeden Fall beraten, da es dank der Digitaltechnik viele Möglichkeiten für ein schönes Hintergrundbild gibt.



Zum Abschluss möchten wir Ihnen noch zwei Hintergrundkulissen zeigen: Die erste Darstellung zeigt die Gegend um Marsberg-Westheim im Sauerland, diese Kulisse wäre im Ausdruck für eine Spur-H0-Anlage stolze 8 Meter lang und besteht aus 12 Einzelbildern.



Das zweite Bild zeigt die immerhin 210 cm lange Kulisse für die Spur-Z-Anlage „Kallental“. Diese ist jedoch aus 42 Einzelbilder angefertigt, um bei nur 30 cm Anlagentiefe noch mehr Räumlichkeit zu erzeugen.



Die Gegend um Marsberg-Westheim im östlichen Sauerland besteht aus 12 Einzelbildern und wäre als Hintergrundkulisse für die Baugröße H0 immerhin 12 Meter lang!

Die Schlussfolgerungen

So dürfen wir letztendlich festhalten, dass für eine ganz spezielle Modellbahnanlage auch eine sehr individuelle Hintergrundkulisse angefertigt werden muss. Der Aufwand ist mehr oder minder hoch, aber es lohnt sich auf jeden Fall.



Zweites Beispiel für eine selbsterstellte Hintergrundkulisse aus eigenen Fotografien ist jene der Vorführanlage „Kallental“ vom 1zu220-Shop, die auf Messen und Ausstellungen oft zu bewundern ist.

An dieser Stelle möchte ich, Dirk Kuhlmann, mich herzlich für die Zusammenarbeit mit Bruno Kaiser bedanken. Leider ist auch im **Trainini®** der Platz begrenzt, es gäbe noch so viel „hintergründige“ Angelegenheiten zu erwähnen. Wir haben aber zum Trost an jeden 1. Dienstag im Monat den Besuchertag in unseren Vereinsräumen. So konnte schon manchen Modellbahner geholfen werden.

Schauen Sie einfach mal rein, falls Sie in der Gegend sind. Hier stehen nebenher mit „Durlesbach“ und „Hafen Stehle“ (beide Baugröße H0), sowie „Kniephaven“ (Baugröße Z) drei recht bekannte Exponate zur Ansicht. Hintergründig würde es also auf jeden Fall.

Hintergrundanbieter:

- <https://www.aktionshaus-mzz.de>
- <http://www.atelier-dietrich.at/modellbauatelier/page13.html>
- Auhagen
- Faller
- Modellbahn-hintergrund.de (JoWi)
- <https://littlehousecards.wordpress.com>
- Vollmer

Farbkalibrierung des Monitors:

- <https://www.eizo.de/praxiswissen/farbmanagement-kalibrierung>

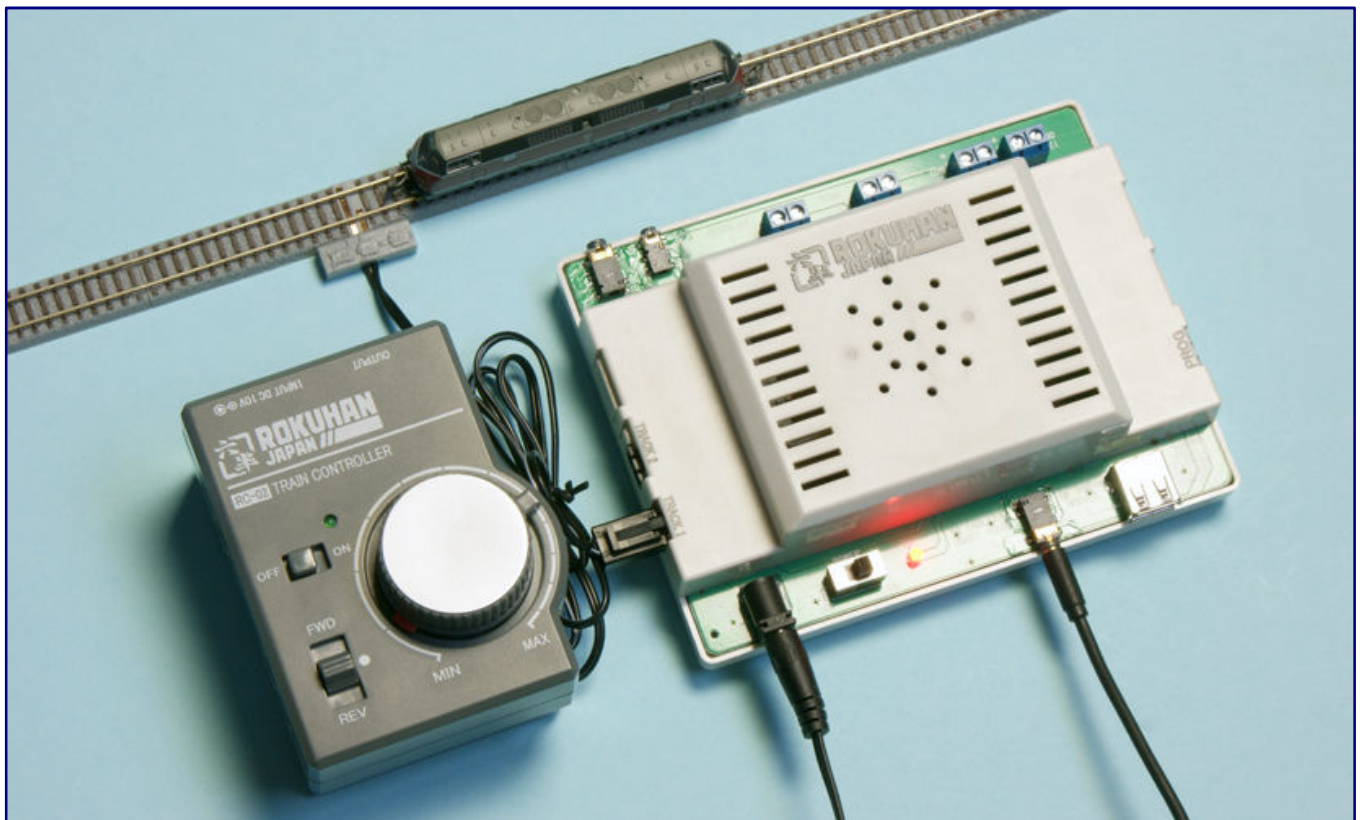
Vereinskontakt:

- <http://www.fde-burscheid.de>

Rokuhan-Zentrale vor der Einführung Ein universelles Steuergerät?

Rokuhan begibt sich unter den Großserienherstellern für die Spurweite Z in die Rolle eines Pioniers. Als erster Vollsortimenter bietet die japanische Marke eine kleine DCC-Digitalzentrale für Zetties, die sich gleichzeitig aber auch für analogen Fahrbetrieb eignet. Wir durften sie bereits vor der Markteinführung in Deutschland testen und berichten über unsere Eindrücke.

Die ersten Eindrücke von Rokuhans neuestem Produkt erhielten wir bereits bei unserer Besichtigung im letzten Jahr am Stammsitz in Tochigi (Japan). Stolz bekamen wir seinerzeit ein Gerät vorgeführt, das kurz vor der Marktreife stehen sollte. Einen früheren Prototyp hatte Firmenchef Tony Ichikawa bereits 2015 auf der National Train Show in Portland (Vereinigte Staaten) vorgestellt und vorgeführt, was aber in Europa kaum wahrgenommen worden war.



Analog oder digital? Der neue „e-Train Controller“ von Rokuhan beherrscht beides. Hat das Fahrgerät RC-02 (links im Bild) also bald ausgedient?

Im August 2016 berichteten wir dann von diesem Gerät, denn auf der wichtigsten Modellbahnmesse in Nordamerika war diese Steuerung im neuen Entwicklungsstand erneut Gast. Inzwischen weckte es auch im Kernmarkt der Spurweite Z zunehmend Interesse, weil Rokuhan eigene Informationen dazu auch auf seinen japanischen Internetseiten einstellte.

Inzwischen ist der „e-Train Controller“, wie diese DC-DCC-Steuerung nun in offizieller Schreibweise heißt, in Japan (August 2016) und den Vereinigten Staaten am Markt eingeführt und im Fachhandel erhältlich. Eine Anleitung in Japanisch und Englisch lag rechtzeitig vor, ebenso passende Menüführungen für das kostenlose Programm, ohne das dieses Gerät nicht bedient werden kann.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Eine Markteinführung für Deutschland und Europa steht noch aus, was zum einen mit Übersetzungsleistungen zu tun hat, die vorab zu erledigen sind, andererseits aber auch mit technischen Prüfungen wegen der Konformität zu europäischen Richtlinien.

Doch bald dürfte es soweit sein, weshalb im Vorfeld geeignete Tester gesucht und befragt wurden. Zu diesem kleinen Kreis gehörte auch unsere Redaktion, verbunden mit der ausdrücklichen Erlaubnis, unsere Eindrücke an dieser Stelle vorab zu veröffentlichen.

Natürlich haben wir uns den E-Train-Controller so ausgiebig wie möglich angeschaut und seine Funktionalitäten getestet, wo dies bereits heute möglich ist. Dabei haben wir Licht- und Schattenseiten gefunden.

Frisch ausgepackt

Zum Lieferumfang des Geräts gehören das eigentliche Gerät (Platine im Gehäuse mit verschiedenen Anschlüssen), ein Kabel mit 3,5-mm-Klinkenstecker (für Kopfhörerbuchsen), ein Gleisanschlusskabel für das Rokuhan-Gleissystem, ein passendes Steckernetzgerät (Eingang: 100 - 240 V~, 50/60 Hz / 0,6 A; Ausgang: 12 V= / 1,5 A) und die Bedienungsanleitungen (bislang japanisch und englisch).

Für den Betrieb ist zusätzlich ein modernes Mobiltelefon oder Tablettechner erforderlich. Zulässige Betriebssysteme sind bereits seit dem Verkaufsstart in Japan iOS (ab Version 8.0) und erst seit einiger Zeit zusätzlich auch Android (ab Version 5.0).



Rokuhans Zentrale bedient sich eines modernen Mobiltelefons oder Tablettechners zur Erzeugung der Signale – ohne funktioniert es nicht.



Statt kabelgebunden kann das Steuergerät auch über eine Bluetooth-Funkverbindung angesprochen werden. Der erforderliche Adapter gehört aber nicht zum Lieferumfang.

Doch egal, wofür sich der Anwender entscheidet, stellt sein Gerät die erforderliche Bildschirmoberfläche für die Betriebsanzeige bereit und wird zum Eingabemedium für alle Befehle an den E-Train-Controller.

Das funktioniert freilich nur, wenn auch das kostenlose Betriebsprogramm für das Gerät geladen und installiert wurde.

Die Verbindung zwischen Eingabegerät und Encoder-Baustein erfolgt kabelgebunden oder per Bluetooth-Verbindung.

Bei der Kabelverbindung wird für die Datenübermittlung die Kopfhörerbuchse genutzt – eine sehr ungewöhnliche

Lösung, die im hiesigen Markt wohl von keinem anderen vergleichbaren Gerät bekannt ist. Erwartet hätten wir das Nutzen des USB-Anschlusses, über den auch große Datenmengen schnell übertragen werden können.

Wem das also nicht ganz geheuer ist, der wird sicher die bis zu 10 Meter reichende Funkverbindung wählen und sich dann auch freier im Raum bewegen können, während er Zugfahrten regelt.

Der dafür erforderliche Bluetooth-Audioreceiver ist aber nicht im Lieferumfang enthalten, am Ende der Anleitung findet sich jedoch ein Verweis auf getestete Modelle verschiedener Anbieter, die mit dem E-Train-Controller zusammenarbeiten.

Die Haptik der Steuereinheit macht einen weniger wertigen Eindruck als die Zentralen anderer Hersteller. Grund dafür ist, dass die auf einer weißen Kunststoffplatte montierte Platine nur in der Mitte teilweise durch ein Gehäuse verschlossen wird.



Auf der Bedienerseite liegen die Anschlüsse für den Bluetooth-Adapter bzw. das Bediengerät und die Stromversorgung. Auch der Ein-/Aus-Schalter und die Betriebsanzeige sind dort platziert. Die Rokuhan-Gleisanschlüsse befinden sich an den Seiten.

Ringsherum finden sich verschiedene Anschlüsse sowie ein Schalter und eine LED, die entgegen unserer Gewohnheiten frei liegen (von der Bedienerseite rechts im Uhrzeigersinn):

Bedienerseite

- USB-Anschluss (nur für die Stromspeisung eines Bluetooth-Adapters)
- Kopfhörerbuchse (Dateneingang ins Gerät)
- LED rot (Einschaltkontrolle)
- Ein-Aus-Schalter
- Anschluss für das Steckernetzteil (Spannungsversorgung 12 V)

linke Seite

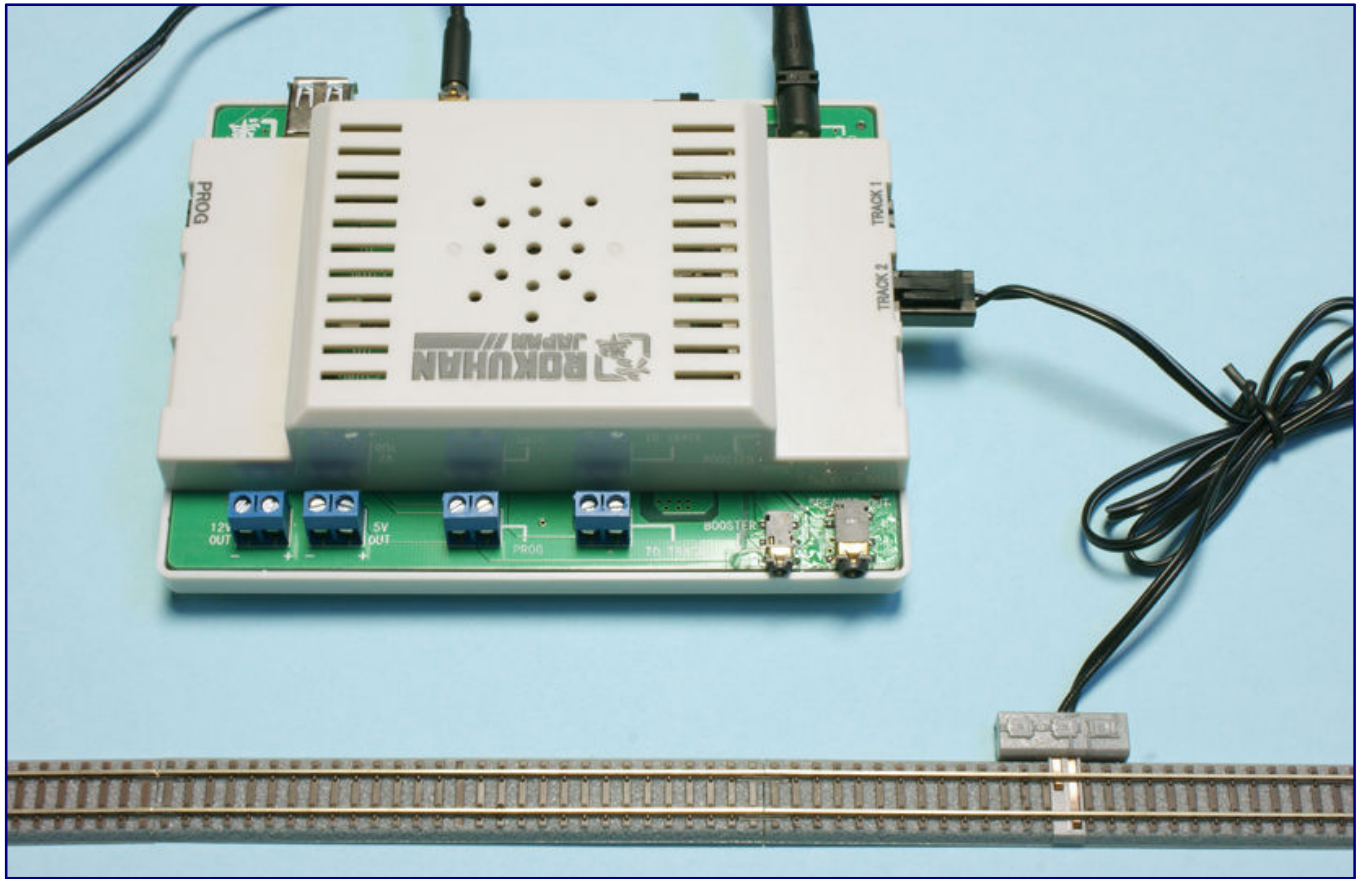
- Gleisanschluss 1 (Rokuhan-Steckverbindung, optional Drehscheibenanschluss)
- Gleisanschluss 2 (Rokuhan-Steckverbindung)

Gleisseite

- Kopfhörerbuchse (Anschluss externer Lautsprecher)
- Booster-Anschluss (für Gleissignalverstärker)
- Schraubklemmen (Gleisanschluss)
- Schraubklemmen (Programmiergleis)
- Schraubklemmen (Ausgang 5 V)
- Schraubklemmen (Ausgang 12 V)

rechte Seite

- Programmiergleisanschluss (Rokuhan-Steckverbindung)



An der Gleisseite sind Anschlüsse für einen Signalverstärker (Booster), externen Lautsprecher, Gleis- und Programmieranschlüsse per Schraubklemme sowie zwei bislang ungenutzte Schraubklemmenpaare zu finden.

Die Anschlussmöglichkeiten sowohl für die hauseigenen Steckverbindungen als auch über Schraubklemmen zeigen, dass der japanische Hersteller nicht nur seine Stammkunden bedienen möchte, sondern auch die Nutzer fremder Gleissysteme, also auch Märklin oder Micro-Trains, ansprechen möchte.

Dies erscheint auch insofern ratsam, als dass Japan auch außerhalb der Spur Z ein überwiegend vom Analogbetrieb geprägtes Modellbahnland ist. Mangels ausreichenden Wohnraums zählt dort der schnelle Auf- und Abbau zum Betrieb nur weniger Züge. Deshalb sind die Auslandsmärkte wohl umso wichtiger, in denen sich andere Gleissysteme als Platzhirsche behaupten.

Doch auch innerhalb Japans sind konkurrierende Spur-Z-Systeme erhältlich! Vielleicht auch deshalb hat sich Rokuhan entschieden, keine reine Digitalzentrale zu bauen, sondern eine analoge Gleichstromsteuerung mit Pulsweitenmodulation zu integrieren. Die Auswahl der Steuerungsart wird per Fingertipp auf dem Bildschirm des Bediengeräts gewählt.

Bereits auf dem Karton finden wir den Hinweis, das Gerät sei auch für die Nenngrößen N und H0 geeignet. Klein gedruckt ergänzt ist aber, dass nicht alle Modelle kompatibel seien. Im Maßstab 1:87 ist ja die Betriebsspannung von 12 V schon gar nicht üblich und tendenziell auch wohl nicht ausreichend. In Aussicht gestellt war deshalb auch ein alternatives Steckernetzteil, das eine Gleisspannung von 16 Volt bei gleicher Stromstärke liefern soll.

Für den deutschen Markt weniger relevant halten wir die Möglichkeit, per extern angeschlossenen Lautsprecher oder über das mittig im Gehäuse des E-Train-Controllers verbaute Exemplar verschiedene Betriebsgeräusche von Lokomotiven aus der im Programm integrierten Datenbank abzuspielen.



Derartige stationäre Lösungen gab es in der Vergangenheit schon und sie haben sich am Markt nicht durchgesetzt.

Immerhin bleibt ja wahrnehmbar, dass die Geräusche nicht aus der vorbeifahrenden Lok stammen, sondern einer anderen Quelle entspringen. Da helfen auch Anpassungen an die Fahrgeschwindigkeit oder das Aufstellen des Lautsprechers in Gleisnähe nur eingeschränkt weiter.

Für den Analogbetrieb stehen mit Ausnahme dieser Geräuschfunktionen bislang die Analogregler RC-01 bis RC-03 zur Auswahl, die auch eine Konstantlichtfunktion bieten.

Deshalb muss sich der E-Train-Controller vor allem im Digitalbetrieb bewähren, meinen wir. Für reinen Analogbetrieb lohnt er sich nur dann, wenn ein zeitnaher Umstieg geplant ist oder ein Mischbetrieb stattfindet.

Angedacht ist für die Zukunft offenbar eine gezielte Lichtsteuerung, für der 5-V- oder 12-V-Anschluss über Schraubklemmen gedacht sein könnte.

Ebenfalls geplant ist laut Firmenbekundungen ein digitales Schalten als nächste Ausbaustufe. Stationäre Decoder für das Einbinden der Rokuhan-Weichen sind bereits in der Entwicklung, entsprechende Menüpunkte sind schon im Programm angelegt.

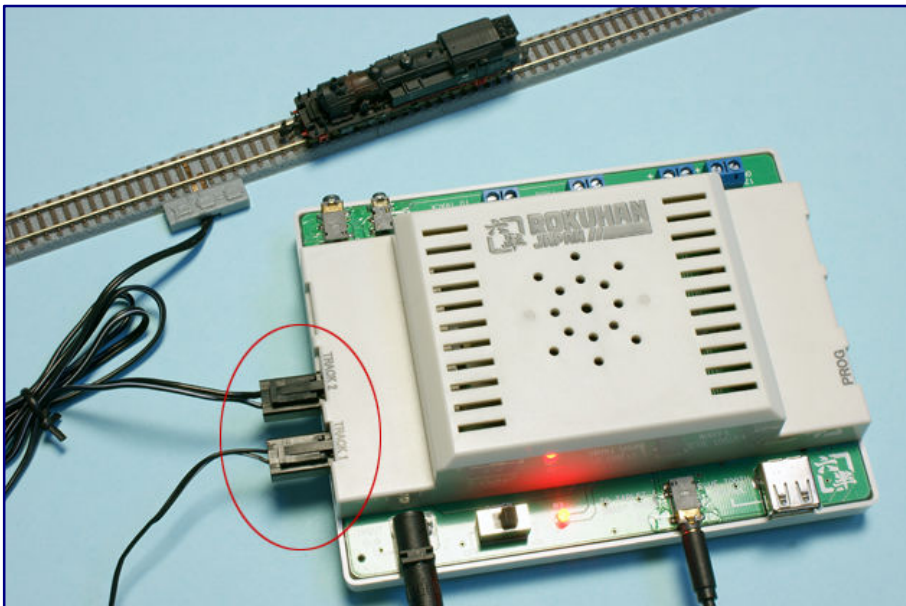


Bild oben:
Der Fahrregler RC-02 (oben) beherrscht eine Konstantlichtfunktion auch bei stehenden Lokomotiven, der „e-Train Controller“ (unten) hingegen nicht.

Bild unten:
Bereits anschließbar ist Rokuhans Drehscheibe. Sie wird an den Gleisanschluss 1 angesteckt, die Verbindungen zum Hauptgleis wandern dann auf den Anschluss 2 (siehe Markierung).

Bereits integrieren lässt sich die Drehscheibe (S-037 / Noch-Art.-Nr. 7297613), deren Steuergerät am Gleisanschluss 1 angeschlossen wird. Sie empfängt von ihm digitale Signale und kann dann über den Berührungsbildschirm des Eingabegeräts gesteuert werden. Auswählbar sind das Zielgleis und die Drehrichtung.

Das Gerät im Test

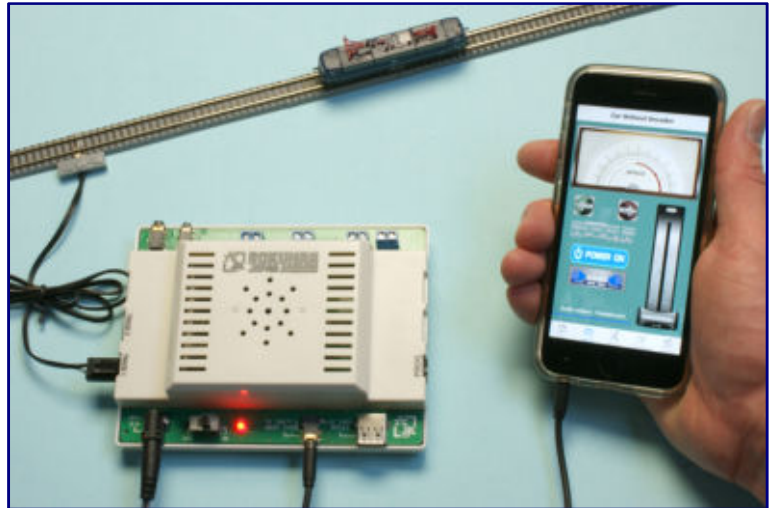
An Android-Geräten standen uns nur ein Sony Xperia E3 (Mobiltelefon) und ein Samsung Galaxy Tab 3 zur Auswahl, die beide den Betriebsprogrammstand 4.4.4 haben, der laut Rokuhan nicht kompatibel ist.

Das bestätigte sich auch im Test. Zwar ließ sich per Bluetooth-Verbindung über den Adapter „JETech T2030“ wie auch Kopfhörerkabel eine Verbindung zum E-Train-Controller herstellen, steuerbar waren aber nur analoge Lokmodelle und das auch nur mit eingeschränktem Fahrkomfort.

Von einem anderen Tester wurde uns rückgemeldet, dass zwar der Fahrbetrieb analog wie digital gut funktioniere, aber unter Android ein Problem beim Auslesen der Decodereinstellungen (CV-Register) festgestellt wurde.

Mit Blick auf die parallel angebotenen, unterschiedlichen Android-Versionen in jüngeren und älteren Geräten verschiedener Preisklassen erscheinen uns die Anforderungen an dieses Betriebssystem zu hoch, weshalb wir bei dem einen oder anderen Kunden mit Problemen rechnen.

Zwar wird sich das mit der Zeit relativieren, doch derzeit sind hier eher hochpreisige Geräte gefragt.



Rokuhan stellt teils sehr hohe Ansprüche an das Betriebssystem des mit der Zentrale verbundenen Geräts. Wir haben den Test daher mit einem „iPhone 6S“ durchgeführt.

Anders sah es beim Betriebssystem iOS aus. Getestet haben wir hier mit einem „iPhone 6S“ von Apple, das den Stand 11.2.1 aufweist und damit einen deutlich höheren als die geforderte Version 8.0. Alle weiteren Ergebnisse wurden daher mit diesem Gerät ermittelt.

Das erforderliche Steuerungsprogramm für das gewählte Eingabegerät ist in den App-Vertrieben mit dem Schlagwort „e-Train Controller“ schnell gefunden. Sobald das Programm geladen und installiert ist, kann es losgehen. Anzumerken ist übrigens, dass der gesamte Betrieb auf den Schienen stoppt, wenn das Bediengerät aufgrund seiner Einstellungen seine Bildschirmoberfläche sperrt.

Der Betrieb beginnt mit dem Aufgleisen einer Lok, dem Einschalten der Basisstation und anschließend dem Starten des Programms auf dem Telefon. Aufgerufen wird es per Klick auf das Symbol, das auf der Bedienoberfläche automatisch abgelegt wurde. Soll per Bluetooth gesteuert werden und ist ein passender Adapter angeschlossen, ist zunächst eine Verbindung zwischen ihm und dem Telefon herzustellen.

Erfahrungen im Analogbetrieb

Sobald das Programm gestartet ist, wählen wir als Betriebsart in der untersten Zeile „Analog“ aus. Es erscheint eine Anzeige, in der die vorgegebene Geschwindigkeit über einen Zeiger auf einer klassischen Analoganzeige dargestellt wird.

Die Gleisspannung wird über einen Schieberegler im rechten Bildschirmbereich gesteuert. Zusätzliche Schaltflächen dienen der Wahl von Vorwärts- oder Rückwärtsfahrt, einem Nothalt und dem Einschalten von Betriebsgeräuschen.

Für den Test haben wir folgende Modelle unter dieser Funktion fahren lassen:

- Märklin 8806 (DB-Tenderdampflok der Baureihe 78)
- Märklin 8831 (DB-Schienenbus der Baureihe 798)
- Märklin 88300 (DB-Diesellok der Baureihe V 300)
- Märklin 88576 (DB-Ellok der Baureihe 150)

- Pro Z PZ1-001 (JR-Ellok EF 65 500 mit Schlafwagen der Serie 20)
- Rokuhan T950-4 (DB-Ellok der Baureihe 181²)



Bewusst haben wir sehr unterschiedliche Modelle und Verbrauchertypen für unseren Test ausgewählt. Dazu gehörte auch die EF65 500 mit Schlafwenzug eines japanischen Mitbewerbers, bei dem der gesamte Zug mit LED-Innenbeleuchtung ausgerüstet ist.

Während beide japanische Modelle einen Antrieb über Glockenankermotor besitzen, die sehr wenig Strom aufnehmen, haben wir bei den Märklin-Fahrzeugen bewusst solche ausgewählt, die eine höhere Stromaufnahme aufweisen. Hinter den beiden vierstelligen Artikelnummern verbergen sich Dreipolmotoren, in einem Falle sogar mit Glühlampenbeleuchtung.

Die beiden Modelle mit fünfstelligen Artikelnummern beherbergen im Inneren Fünfpolmotoren, sind mit Blick auf ihre Produktionsstätte aber eher noch für eine hohe Stromaufnahme bekannt. Doch fünf der sechs Testkandidaten liefen einwandfrei und ließen sich auch gut regeln, wobei dies auf einer größeren Berührfläche komfortabler vonstattengeht, weil dann mehr „Fingerweg“ besteht.

Einzig die V 300 aus dem Hause Märklin ließ sich nach wenigen Zentimetern nicht mehr ansprechen. Auch von einem anderen Tester erhielten wir bereits die Rückmeldung, dass der Überlastschutz bei einigen Märklin-Fahrzeugen (vor allem älteren Baujahrs) anspricht und die Gleisspannung abstellt.

In den Einstellungen können Geräusche ausgewählt und eingestellt werden, ebenso stehen verschiedene Kennlinien für die gewünschten Fahreigenschaften zur Auswahl. Festgelegt wird damit, ob die (modulierte) Fahrspannung gleichmäßig über den Regelweg ansteigen soll oder in einer Kurve für mehr Feinregelung im Langsamfahr- oder Hochgeschwindigkeitsbereich sorgen soll.



Im Analog-Fahrmodus steuern wir über den Schieberegler auf dem Berührbildschirm und lesen die eingestellte Geschwindigkeit über ein simuliertes Zeigerinstrument ab.

Digitalbetrieb mit Rokuhan

Für einen Test im digitalen DCC-Format haben wir auf zwei verschiedene Modelle zurückgreifen können:

- Rokuhan T950-1 (DB-Baureihe 181² mit Velmo-Platine, Decoder D+H)
- SMZ 01720 (SBB-Baureihe RAe 2/4 „Roter Pfeil“ mit Velmo-Platine, Decoder CT)

Bevor losgefahren werden kann, muss erst eine individuelle Lokdatenbank unter dem Menüpunkt „Setting“ (Einstellungen) angelegt werden.

In den Grundeinstellungen ist bereits ein Fahrzeug namens „Train“ mit der Adresse 3 angelegt, mit der die meisten Decoder ab Werk ausgeliefert werden.

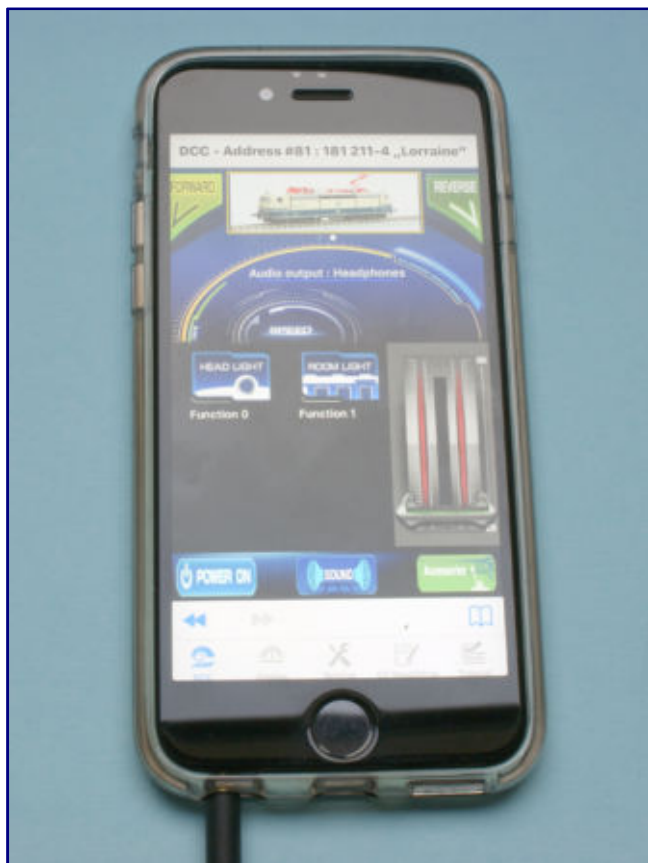
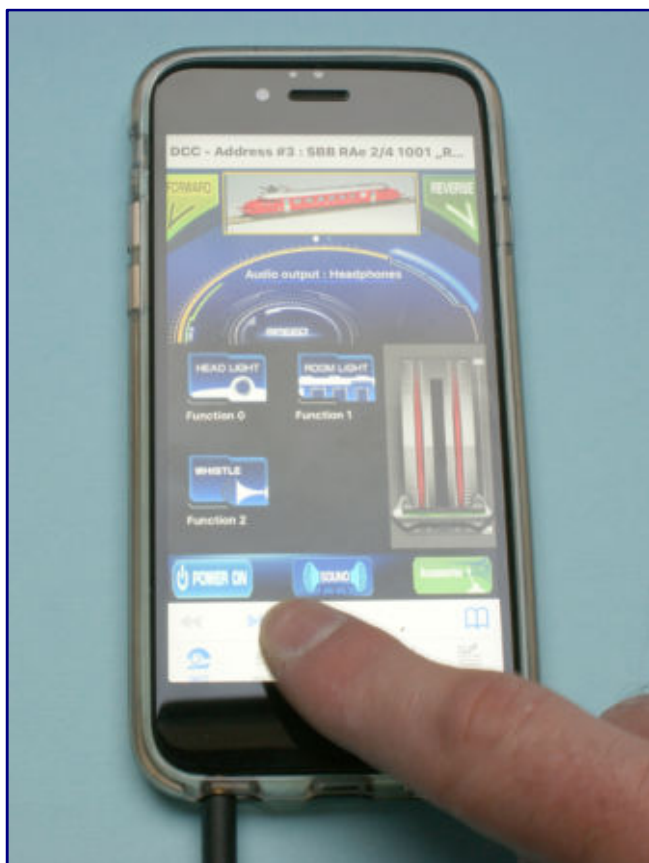
Diese Nummer passt zum Roten Pfeil von SMZ, dessen Eintrag wir nun individualisieren, um ihn schneller und leichter auswählen zu können. Den Namen überschreiben wir mit der individuellen Bezeichnung, statt der



allgemeinen, grauen Grafik zur Kennzeichnung eines Triebzugs, Shinkansen, Dampf-, Elektro- oder Diesellok wählen wir ein geeignetes Foto, das wir auf den Seiten des Herstellers gefunden haben.



Ein großer Vorteil digitaler Steuerungen ist, dass mehrere Lokomotiven ohne elektrische Trennung unabhängig voneinander auf demselben Gleis fahren können. Zudem können wir verschiedene Funktionen schalten (im Bild Spitzenlicht und Innenbeleuchtung).

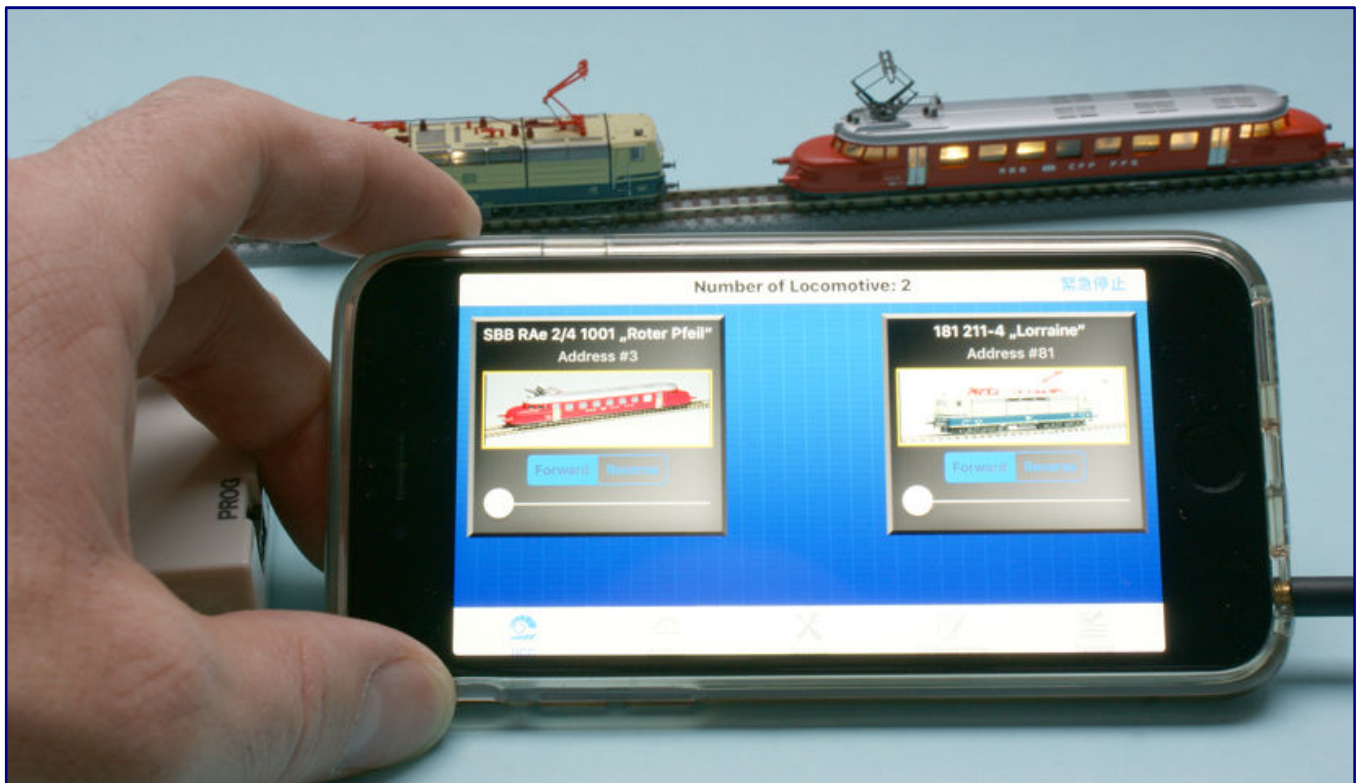


In den weiteren Einstellungen ist nun noch zu hinterlegen, ob Betriebsgeräusche eingespielt werden sollen oder nicht. Ist das nicht gewünscht oder das Fahrzeug hat einen Geräuschdecoder, wird „None“ („keine“) ausgewählt. Darunter sind die Funktionen F0 (Stirnlicht) bis F12 definierbar. Verlassen wir das Menü, sind die Einstellungen gespeichert.

Für die „Lorraine“ (181 211-4) legen wir einen neuen Eintrag über das Plus-Zeichen in den Einstellungen an. Wir hinterlegen dort als kurze Adresse (7 bit) die Nummer 81, vergeben einen Klarnamen und weisen ihr das selbstaufgenommene Lokbild zu. Sie besitzt die Lichtfunktionen F0 (Stirnlicht) und F1 (Maschinenraumbeleuchtung).

Nervig ist bei den Einstellungen, dass die Decoder-Adresse nicht durch einfaches Tippen eingegeben werden kann. Es sind Zahlenreihen zu drehen, bis wir an der gesuchten Ziffernfolge ankommen. Bei langen Adressen über 127 kann das unter Umständen schon eine kleine Weile dauern.

Ist dieser Schritt erfolgreich abgeschlossen, geht es ans Fahren. Dazu schalten wir in der Menüzeile ganz unten auf den Punkt „DCC“ (Name des von dieser Zentrale beherrschten Digitalformats) um.



Durch Tippen auf die Pfeiltasten können wir in der Datenbank um jeweils eine Lok weiterschalten (Fotos auf Seite 36 unten). Drehen wir das Telefon quer, ist das bei zwei Modellen gar nicht erforderlich, denn die Anzeige dreht sich (Bild oben) und wir bekommen Regler für beide Fahrzeuge dargestellt.

Beide Modelle lassen sich dann problemlos regeln, in der Fahrtrichtung umschalten sowie deren Lichtfunktionen bedienen. Wie schon im Analogbetrieb verschieben wir dazu einen virtuellen Schalter, doch die zugehörige Anzeige stellt in diesem Betriebsmodus halbkreisförmig angeordnete Leuchtbalken dar. Halten wir das Telefon quer, schaltet die Anzeige um und wir bekommen beide Lokomotiven angezeigt, können ihnen jetzt aber nur die Geschwindigkeit vorgeben.

Wir drehen das Telefon also wieder in die Vertikale. Neben dem wieder eingeblendeten Regler werden links die Digitalfunktionen als Schalter mit Namensbezeichnung dargestellt. Per Fingertipp lassen sich ein- und auch ausschalten. In der Zeile darunter ließen sich Betriebsgeräusche aus der Programm-datenbank aufrufen.

Die Fahrtrichtungsumschalter sind in der Anzeige weit oben zu finden, zwischen ihnen ist das ausgewählte Fahrzeugfoto. In der Namenszeile darüber steht der (bei nicht ausreichendem Platz verkürzte) Fahrzeugname, wie wir ihn vorgegeben haben, samt der zugeordneten Digitaladresse.

Soll eine andere Lok aufgerufen werden, lässt sich über Pfeiltasten im unteren Anzeigenbereich schnell zwischen den Einträgen in der Lokdatenbank wechseln. Ist die Zahl der dort abgelegten Lokomotiven schon erheblich angestiegen, empfiehlt sich ein Klick auf das Symbol eines aufgeschlagenen Buches.

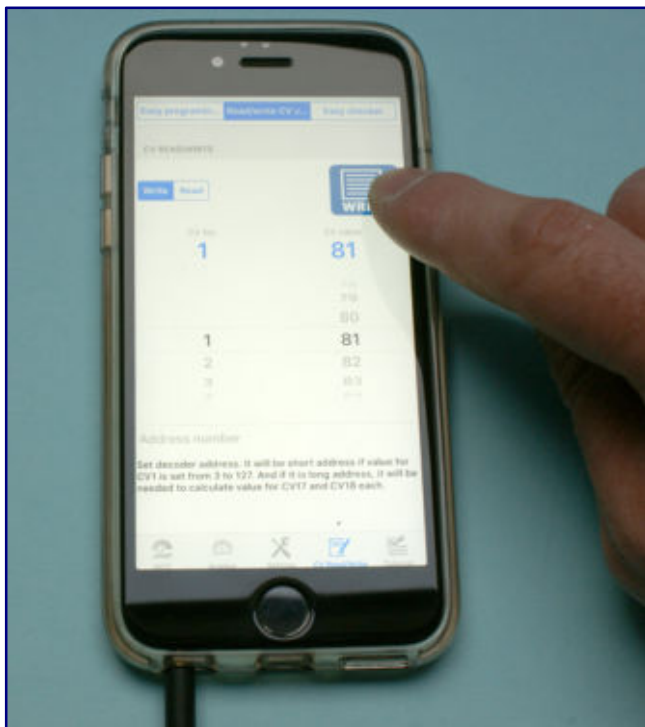
Wir gelangen dann direkt in die Datenbank, in der ganz oben die Rubrik „Multifunction“ zu finden ist. Hier sind alle Lokomotiven zu finden und schnell per Antippen auszuwählen. So geht das recht flott von der Hand und wir können uns auch am wechselnden Zugbetrieb erfreuen. Das gleichzeitige Steuern mehrerer Modelle ist aber kaum bzw. nur sehr eingeschränkt möglich.

Es handelt sich eher um eine kleine Zentrale, vergleich der Lokmaus von Roco oder der Mobile Station von Trix. Vergleichbare Produkte, die sich grundsätzlich auch für die Spur Z eignen, sind also am Markt längst verfügbar. Der Vorteil von Rokuhan ist sicher der, dass dafür keinerlei Anpassungen oder Umrüstungen zu tätigen sind.

Auf dem Programmiergleis

Das Programmieren eines Decoders funktioniert nur am Programmiergleis Ausgang des E-Train-Controllers. Die Lok wird dazu auf das Programmiergleis aufgestellt und kann dann unter der Menüauswahl „CV Read/Write“ in drei Untermenüpunkten bearbeitet werden:

- „Easy programming“ (einfaches Einstellen ausgewählter Grundwerte)
- „Read/Write CV“ (Auslesen und Programmieren der Werte je CV)
- „Easy checker“ (Auslesen der kurzen oder langen Adresse eines Decoders)



Wegen der Adressüberschneidung zum Roten Pfeil erhält 181 211-4 „Lorraine“ eine neue Adresse. Im Menü „Read/Write CV“ wählen wir die Adresse 81 (Bild links) und lassen sie ins CV-Register schreiben. Anschließend können wir dem Eintrag für diese Lok noch (Licht-)Funktionen zuweisen (Bild rechts).

Ist die Digitaladresse einer Lok unbekannt, ist die dritte Funktion zum Auslesen der Konfigurationsvariablen (CV) hilfreich, mit Tippen auf „Read“ wird der Vorgang gestartet. In unserem Fall hatte die 181 211-4 „Lorraine“ werksseitig ursprünglich ebenfalls auf der CV 1 die kurze Adresse 3 hinterlegt. Diese hätte zu Konflikten mit dem RAe 2/4 „Roter Pfeil“ der SBB geführt, der dieselbe Adresse nutzt.



Unsere „Lorraine“ hat nun eine abweichende Adresse und kann auf der Anlage zusammen mit dem RAe 2/4 1001 der SBB betrieben werden. Spitzenlicht und Maschinenraumbelichtung reagieren auf die digitalen Befehle.

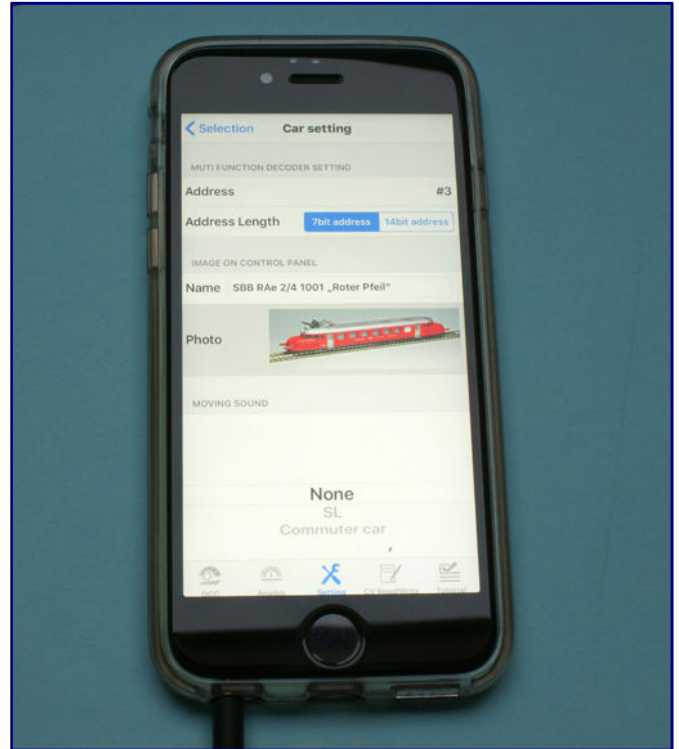
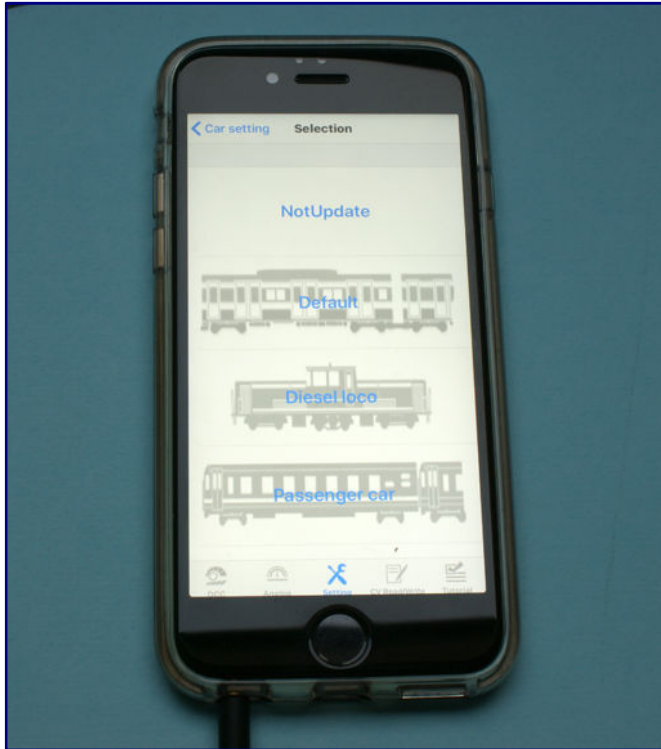
Deshalb sollte die deutsche Ellok eine abweichende Adresse erhalten, die sich auch leicht merken lässt. So empfahl sich für die kurze Adresse die 81, die über den Menüpunkt „Easy programming“ eingegeben werden kann. Für die Änderung wird einfach auf den eingetragenen Wert 3 getippt, dann öffnet sich eine Zahlenleiste.

Diese wird nun immer weitergedreht, bis wir am gesuchten Wert 81 angekommen sind. Eine schnellere Eingabe über die Tastatur ist auch hier leider nicht möglich. Hier besteht auf jeden Fall Verbesserungsbedarf für künftige Programmversionen.

Wer sich nicht mit den Konfigurationsvariablen auskennt, kann wichtige Grundeinstellungen in diesem Menü nach Textkennzeichnungen vornehmen. Einstellbar sind hier die Anfahrspannung, Maximalspannung, Anfahr- und Bremsverzögerung und die Fahrtrichtungsvorgabe. An jedem der einzelnen Punkte ist mit dem antippbaren Symbol ⓘ eine Hilfefunktion angebracht, die auf Englisch erläutert, welche(r) CV-Wert(e) an dieser Stelle geändert wird oder werden.

Erreichbar sind im Einfachmodus die Konfigurationsvariablen 1 (kurze Adresse), 2 (Minimalspannung), 3 (Anfahrverzögerung), 4 (Bremsverzögerung), 5 (Maximalspannung), 17, 18 (zusammen für lange Adresse) und 29 (Fahrtrichtung/Basiseinstellungen). Die geänderten Einstellungen werden an den Decoder überspielt, sobald das Feld „Write“ berührt wird, abschließend erfolgt eine Quittung.

Wer DCC-Erfahrungen besitzt oder anderweitig frei programmieren kann, der wählt den mittleren Menüpunkt „Read/Write CV“. Hier kann jeder CV-Wert beliebig ausgelesen oder überschrieben werden. Was gewünscht ist, wird über den Schiebeschalter „Write / Read“ vorbestimmt, die Auslöseschaltfläche ändert sich dann passend zu dieser Vorgabe.



Auch beim Roten Pfeil tauschen wir im Datenbankeintrag das als Standard hinterlegte Loksymbol (siehe Bild rechts) gegen ein selbsterstelltes (siehe Bild rechts) aus, dessen Vorlage wir auf den Seiten des Modellherstellers gefunden haben.

Welche Konfigurationsvariable bearbeitet werden soll, wird auch hier wieder über eine Zahlenleiste auf der linken Bildschirmseite bestimmt. Vorzugebende Werte werden rechts davon in gleicher Weise bestimmt. Denkbar wäre hier für die lange Adresse (CV 17 und CV 18) im Falle unserer „Lorraine“ auch die Vergabe der vollständigen Baureihennummer 181.

Rokuhans Anleitung gibt dazu eine Hilfestellung für das Eingeben der Werte zu langen Adressen, erklärt am Beispiel 1.000. Da die binären Werte zu dieser Zahl auf zwei Konfigurationsvariablen verteilt werden, sind hier vorab einige Berechnungen erforderlich. Darauf möchten wir an dieser Stelle aber nicht tiefer eingehen, halten aber fest, dass die Ausführungen der Anleitung nicht geeignet sind, um Laien den Prozess sicher zu vermitteln.

Während wir im Bereich der Programmierung keine Probleme hatten, erhielten wir hingegen eine Rückmeldung zu Problemen beim Auslesen unter dem Betriebssystem Android. Dies konnten wir aus den eingangs genannten Gründen aber nicht verifizieren.

Zusammenfassung der Eindrücke

Unter dem Menüpunkt Tutorial hat Rokuhan dem Betriebsprogramm einige Anleitungsvideos und einen kurzen Demonstrationsfilm mitgegeben. Die Auswahl ist mit japanischer Schrift und englischen Begriffen gekennzeichnet, die Filme bedienen sich der englischen Sprache.

Hier zeigt sich auch schon das größte Manko des E-Train-Controllers: Auch mit einer deutschen Anleitung in Papierform sind Englisch-Kenntnisse gefragt, um das Gerät jederzeit sicher und intuitiv bedienen zu können. Während dies für die meisten Menschen in Europa keine Probleme bedeuten wird, gehen Kaufanreize für wenige andere damit aber verloren.



So innovativ Rokuhans „e-Train Controller“ für die Spurweite Z auch sein mag, eine nicht vollständige Kompatibilität zu allen Märklin-Modellen wird den Verkauf erheblich hemmen.

Obwohl Rokuhan mit der Kombination einer Basiszentrale und eines bereits vorhandenen Mobiltelefons oder Rechners den richtigen Weg geht, bleibt unverständlich, warum viele Android-Versionen ausgeschlossen werden, die mit neuen Geräten immer noch verkauft werden.

Grenzen setzt auch, dass nur ein einziges Eingabegerät angeschlossen werden kann. Wird die Anlage größer und möchten sich mehrere Personen am Betrieb beteiligen, sind sie alle zu Zuschauern degradiert. Für Vereinsanlagen scheidet der E-Train-Controller folglich auch aus. Zu einem Verhängnis könnte in Zukunft auch werden, dass ein Rückmeldesystem (Railcom) nicht vorgesehen ist.

Das größte Manko im europäischen Markt wird aber leider die nicht vollständige Kompatibilität zu Märklin sein. Kaum jemand wird das Risiko eingehen, einen großen Teil seiner Modelle nicht mehr fahren zu können, weil ihr Strombedarf am Motor und eingebauten Glühlampen so viel höher ausfällt, als Rokuhan es vorsieht.

Für die Spuren N und H0 sehen wir keinen Bedarf, weil beide bereits gut von anderen Herstellern versorgt werden, deren Geräte zudem deutsche Bedienführungen aufweisen. Für die Baugröße H0 wäre aber eh auf das angekündigte Steckernetzteil zu warten, mit dem die Gleisspannung auf 16 Volt erhöht wird. Märklin scheidet zudem auch aus, weil sie mit MM/MFX Datenformate nutzen, die nicht unterstützt werden. Das gilt übrigens auch für Selectrix, das vereinzelt auch in der Spur Z noch genutzt wird.

Sicher wird Rokuhans Neuheit Käufer auch in Deutschland und im übrigen Europa finden, wobei natürlich auch der Preis eine wichtige Rolle spielen wird. Eine marktbeherrschende Stellung sehen wir aber auch in der Spurweite Z nicht.

Herstellerseiten:

<https://www.rokuhan.de>

Generalimporteur und Vertrieb für Europa:

<http://www.noch.de>

16. Internationale Lahnsteiner Modellbahntage 2018

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

17./18. Febr.



**Stadthalle am Salhofplatz
56112 Lahnstein**

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

Eintritt:

Erwachsene 6 Euro
Kinder 1 Euro

Die Nachfolger der V 160

Familiengeschichte(n)

Ein großes Buch nicht nur hinsichtlich des Formats ist der zweite Band zur Geschichte der Baureihenfamilie V 160. Nahtlos schließt das Buch an seinen Vorgänger an und behandelt die Nachfolger der Baureihe 216. Nur die Serienmaschinen der Baureihe 218 bleiben auch dieses Mal noch außen vor.

Josef Högemann / Roland Hertwig / Peter Große
Die V 160-Familie Band 2
Die Baureihen 210, 215, 217, 218⁰ und 219

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2017

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
400 Seiten mit 552 Farb- und S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6013-5
Art.-Nr. 6013
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Band 1 der dreiteiligen Portraitsreihe widmete sich den Prototypen und Serienlokomotiven der späteren Baureihe 216. In der nun vorliegenden Fortsetzung spannen die Autoren das Band nun weiter über die Nachfolger dieser Lokomotiven.

Nur die Serienmaschinen der Baureihe 218 bleiben außen vor, denn ihnen wird der dritte und letzte Band der Trilogie gewidmet sein.

Den Anstoß für die Weiterentwicklung der V 160 gab die Erkenntnis, dass Reisezüge auf Dauer nur noch elektrisch beheizt werden sollten, wie es bei den elektrischen Lokomotiven schon immer der Fall war. Sobald die Dampflok aufs Abstellgleis rollte, sollte auch die Diesellok diesem Trend folgen, was mit der Baureihe 216 nicht möglich war.

Noch unentschieden, entschied sich die DB zu Vergleichszwecken für die Beschaffung von Vorserienmaschinen der Baureihen 217 (V 162) und 218 (V 164) sowie etwas früher bereits einer Gasturbinenlok V 169 (spätere Baureihe 219). Damit sollten unterschiedliche Konzepte erprobt werden.

Aufgrund des dringenden Bedarfs kam die Bundesbahn aber nicht daran vorbei, vorübergehend noch Diesellokomotiven mit Dampfheizkessel zu beschaffen. Allerdings erhob sie die Forderung, dass die Lokomotiven später auf elektrische Heizung umgebaut werden könnten, sobald eine Entscheidung falle. Da dies im engen Maschinenraum der V 160 nicht möglich war, projektierte die DB eine „V 160 lang“, die mit immerhin 150 Exemplaren als Baureihe 215 in Dienst gestellt wurde.

Aus den Erkenntnissen der Baureihe 219 folgten Anfang der siebziger Jahre acht Exemplare der Baureihe 210 mit Gasturbinen-Zusatzantrieb für Leistungsspitzen. Mit diesen Erläuterungen ist der Umfang der vorliegenden Lektüre vollständig umschrieben: Er beginnt nahtlos mit dem Ende des Beschaffens der V 160 und endet mit den zwölf Vorserienlokomotiven der Baureihe 218⁰.



Sie werden in bewährter Form umfassend dargestellt und kompetent beschrieben. Das beginnt bereits mit einer übersichtlichen Kurzgegenüberstellung der fünf Baureihen und ihren Unterschieden, setzt sich fort mit dem Erläutern der Gründe für die Weiterentwicklung und führt zur Technik und dem Einsatz der Maschinen.

Auch die betriebliche Bewährung, Stationierung und Einsatzgeschichte sowie Verbleib aller Vertreterinnen werden in diesem Buch behandelt. Eher traurig ist die Aufstellung von Unfällen, die zu Reparaturen und Ausmusterungen führten.

Stellenweise drängt sich doch mal der Eindruck auf, es ginge hier einzig um die Baureihe 215, aber mit ihr musste einfach dem stückzahlenstärksten Typ ausreichend Raum gegeben werden. Schon bald stellten wir fest, dass auch die kleinen Reihen nicht vergessen wurden.

Zahlreiche Fotos zeigen die Einsätze der Fahrzeuge bei der DB, verschiedenen Privatbahnen und im Ausland. Die Aufnahmen sind wieder gut ausgewählt und ebenso hervorragend wiedergegeben worden. Sie unterstreichen in gelungener Weise die Informationen und Aussagen der Texte. Abgerundet werden die Fotografien durch zwei Farbteile, die den Eindruck der Lackierschemata vollenden.

So schließt dieses Buch nahtlos an den ersten Band an und weckt gleichzeitig Lust auf Band 3. Es wird wie schon Teil 1 zu einem Standardwerk und schon recht bald mit Vorgänger und Nachfolger zu einem umfassenden Kompendium der erfolgreichsten deutschen Streckendiesellokomotiven werden.

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

Typenaufstellung von Geramond **Buntes Wagenverzeichnis**

Auch bei Geramond ist eine Buchreihe zu finden, die strukturiert verschiedene Fahrzeugtypen auf Schienen aufgreifen und zusammenstellen will. Nach dem ICE, Lokomotiven und Signalen sind nun die Reisezug- und Güterwagen der Deutschen Bahn AG an der Reihe. Spannend bleibt, ob die Reihe künftig noch mit Bänden zum Fuhrpark privater Gesellschaften fortgesetzt wird.

Michael Dostal
Typenatlas DB-Wagen
Reisezug- und Güterwagen

Geramond Verlag GmbH
München 2017

Taschenbuch mit Fadenheftung
Format 16,5 x 23,5 cm
160 Seiten mit ca. 200 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-95613-034-2
Preis 20,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Mit Michael Dostal hat sich ein bekannter Autor dem deutschen Wagenpark auf Schienen gewidmet. Anders als es der Titel samt Bild vielleicht vermuten lassen, dreht sich im Inneren alles nur um den Bestand im Konzern der Deutschen Bahn AG.

Privates Rollmaterial bleibt ebenso außen vor, sofern es sich nicht um von der DB angemietete Wagen handelt oder sie zwischenzeitlich nicht in deren Bestand gewechselt haben.

Der inhaltliche Umfang reicht, sortiert nach den Bauartnummern, von Liege- und Schlafwagen, Speisewagen, Doppelstockwagen, Gepäckwagen bis zu Autotransportwagen im Bereich der Reisezugwagen. Für den Güterverkehr reicht die Vielfalt von offenen und gedeckten, Kühl-, Kessel- und Mehrzweckwagen bis hin zu verschiedenen Flachwagenbauarten. Einzig der nicht im öffentlichen Verkehr eingesetzte Dienstwagenbestand bleibt komplett außen vor.

Aber auch so wurden immerhin 160 Seiten gut und aufschlussreich vom Eisenbahnliebhaber und Autoren gefüllt. Ein großer Teil der Bilder stammt ebenfalls von ihm. Kompakt werden die Wagen auf einer bis maximal zwei Seiten portraitiert, wobei Unterbauarten zusammengefasst und auch nicht vollständig differenziert werden. Es wird beispielsweise aber auf unterschiedliche Bremsbauarten kurz verwiesen.

Die Beschreibungen fallen bei jeweils ein bis zwei Fotos sehr kurz aus, bisweilen auch zu kurz. Sie enthalten auch keine Informationen zum Einsatz der Wagen, was für Modelleisenbahner durchaus hilfreich wäre. Der fachliche Tiefgang der Ausführungen ist mit Blick auf den begrenzten Platz eher gering. Zeichnungen zu den Wagenbauarten enthält der Titel ebenfalls nicht, weshalb diese Lektüre nicht als Grundlage für geplante Um- oder Eigenbauten herangezogen werden kann.

Für einen ersten Überblick reichen die technischen Daten und weiteren Informationen hingegen aus. SO ergänzt der Titel die Typenatlas-Reihe des Geramond-Verlags in angemessener Weise. Auch mit der Auswahl und Wiedergabe der Fotos waren wir zufrieden.



So wird auch dieses Buch vielen Bahnfreunden hilfreiche Dienste leisten, zumal auch der verlangte Preis trotz einer Erhöhung gegenüber einem vor einigen Jahren erschienenen Band sehr bescheiden wirkt.

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<http://www.geramond.de>
<http://www.verlagshaus24.de>

Weihnachtsgrüße

Merry Christmas – Feliz Navidad – Prettige Kerstdagen – Bon Noël – Buon Natale



Die Redaktion von **Trainini Praxismagazin** für Spurweite Z wünscht allen Leserinnen und Lesern frohe und besinnliche Weihnachten sowie einen guten und gesunden Start in ein erfolgreiches Jahr 2018!

Dirk Kuhlmann

Joachim Ritter

Holger Späing

Tag der Modelleisenbahn 2017

Ehrentag für die Modellbahn

Auf einen Aufruf Hagen von Ortloffs, Fernsehmoderator im Ruhestand, geht der Tag der Modelleisenbahn zurück, der nun jährlich am 2. Dezember und mit stetig wachsender Teilnahme stattfindet. Um diese Entwicklung zu würdigen und weiter fördern, werfen wir einen Blick zurück auf die jüngste Auflage und berichten von einigen der zahlreichen Aktivitäten.



Um dem Hobby Modellbahn wieder eine stärkere Wahrnehmung in der Öffentlichkeit zu verschaffen, gab es immer schon verschiedenste Ansätze, Aktionen und Veranstaltungen. Gemein war ihnen wohl, dass sie kaum mehr als regionale Aufmerksamkeit erfuhren. Beschwingt davon hatte Hagen von Ortloff, ehemaliger Moderator der Fernsehreihe „Eisenbahn-Romantik“, eine Idee, die er an die Gemeinschaft der Modellbahner richtete.



Bei Noch wurden Dioramen, dekorative Marmeladenglasdeckel, Weihnachtssterne und transparente Christbaumkugel mit Innenleben gebastelt. So zeigte sich die kreative Vielfalt unseres Hobbys in voller Pracht. Foto: Noch

Früher war der Advent die Modellbahnzeit des Jahres, die Kinder drückten sich an der Schaufensterscheibe von Kaufhäusern und Fachgeschäften die Nase sprichwörtlich platt und sahen fahrenden Zügen auf dem Objekt ihrer Begierde hinterher.

Mit dem Rückzug der Bahn aus der Fläche und von Modellbahnabteilungen und – geschäften aus den Innenstädten begann das Dilemma, unter dem das wohl kreativste und vielseitigste Hobby der Welt heute leidet. Kinder fuhrten kaum noch mit der Bahn, sahen keine mehr beim Schaufensterbummel fahren und erlebten gleichzeitig eine viel größere Vielfalt an Spielzeugen.



Auch er ist ein Beitrag zum Tag der Modelleisenbahn und holt sie in bester Lage zurück in die Innenstadt Dortmunds: Der kleinste Weihnachtsbaum der Welt hält seit exakt zehn Jahren den Weltrekord für weihnachtliche Kunstbäume und wurde deshalb gut besucht.

Fast dreißig Jahre lang, also über den vollen Zeitraum einer Menschengeneration, nahm das Übel seinen Lauf: Nachwuchs blieb mehr und mehr aus, die aktiven Modellbahner wurden älter und starben schließlich sogar weg. Die Faszination digitalen Fahrens allein reichte nicht als wirksames Gegenmittel, um die Gemeinschaft zu verjüngen.

Und mit dem gezielten Ausbau des Sammlermarkts ließen sich diese Probleme nicht lösen, allenfalls noch für maximal zwanzig Jahre weitgehend verdecken. Doch die Modelleisenbahn ist nicht tot oder nur noch ein Hobby für rüstige Senioren, wie uns viele Medien immer wieder glauben machen wollen. Abzulesen ist das an der Resonanz vieler Vereinsausstellungen, mehrerer Messen und zu allererst am Besucherstrom großer Schauanlagen wie das Miniatur-Wunderland in Hamburg.

Hagen von Ortloffs Idee war es, Aktivitäten aus allen Bereichen der Modellbahn zu bündeln und gemeinsam dieses Hobby zeitgleich massiv in die Öffentlichkeit zu tragen: Ein Tag der Modelleisenbahn sollte es sein, der alljährlich am 2. Dezember stattfinden sollte. Weil dieser Tag nicht immer auf ein

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Wochenende fällt, wie in es diesem Jahr der Fall war, regte er an, die Aktivitäten auch auf die Woche davor und danach auszuweiten.

Auf Anhieb haben sich Hersteller, Verbände, Vereine und weitere Gruppierungen hinter seinem Aufruf versammelt und den Ehrentag für unser Hobby mit Leben gefüllt.

So lassen sich inzwischen mit steigender Tendenz in vielen Städten und Gemeinden wieder zur Adventszeit fahrende Miniaturzüge erleben und ein Zauber vergangener Weihnachten kehrt langsam zurück in unsere Gegenwart.

Es ist noch ein weiter Weg, bis dieses kreative Hobby wieder die breite Wahrnehmung und Anerkennung finden wird, die ihm gebührt. Aber ein zartes Pflänzchen ist gesetzt, das schon spürbar herangewachsen ist.

Inzwischen haben sich auch Nachahmer und Beteiligungen im europäischen Ausland gefunden, womit dieser Tag ein internationaler geworden ist.

Und so haben auch wir uns umgesehen, was sich bundesweit getan hat. Dazu haben wir uns umgehört, Presseinformationen gelesen, zwei verschiedene Veranstaltungen selbst besucht und auch in eigener Regie eine Aktion durchgeführt.

Beginnen möchten wir mit dem SWR selbst, für den Hagen von Ortloff als Moderator und Redakteur tätig war. Seine Fernsehreihe Eisenbahn-Romantik widmete die aktuelle Folge am Tag der Modelleisenbahn dem Miniatur-Wunderland mit dem jüngsten Abschnitt Italien. Aufnahmen aus der Bauzeit zeigten das Heranwachsen der Landschaften, Probleme, die es zu lösen galt und die beeindruckenden Impressionen der bunten Landschaften vom Schaft bis zur Stiefelspitze.

Von Anfang an dabei war Zubehörhersteller Noch, der auch 2017 wieder freitags (1. Dezember) stündliche Werksführungen für Interessierte anbot und am Samstag Familien mit Kindern zu einem fünfstündigen Basteltag einlud. Wer Feuer gefangen hatte, der konnte in der Noch-Modellbau-Welt mit Rabatten einkaufen, um sein Werk zu Hause fortzusetzen.

Zum Thema Modellbahn gehört auch der Kleinste Weihnachtsbaum der Welt, der nicht nur am Rande des Dortmunder Weihnachtsmarkts im Schaufenster der Galerie Lamers zu finden ist, sondern auch dank



Die LGB-Freunde Rhein-Ruhr führten in Mülheim (Ruhr) ihre große Gartenbahnanlage vor (Bild oben), zeigten aber auch Modelle früherer Düwag-Straßenbahnen, die im Ruhrgebiet und Düsseldorf unterwegs waren (Bild unten).

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

fußläufiger Weite zum einzigen Modellbahngeschäft in der Dortmunder Innenstadt eine enge Verbindung zum Hobby aufweist.



Im Deutschen Binnenschiffahrtsmuseum Duisburg gab es nicht nur Spur-N-Preziosen zu sehen. Doch die auf einer Lokalbahn verkehrende Baureihe 70 (Bild oben), der „Big Boy“ oder das Kinder begeisterte Fledermausdiorama (Bild unten) haben uns besonders beeindruckt.

Die Tore der Alten Dreherei in Mülheim an der Ruhr hatten die LGB-Freunde Rhein-Ruhr geöffnet. Im Obergeschoss des denkmalgeschützten Gebäudes führten sie ihre große Gartenbahnanlage mit Meter- und Normalspurgleis den angereisten Besuchern vor. Unterwegs waren auf den Gleisen auch selbstge-



Hoch über dem Ruhrgebiet fährt der Zeppelin und macht Werbung für eine Wuppertaler Biermarke. Das an Fäden geführte Luftschiff gehört zur Modulanlage des ZSRR, der sich am Tag der Modelleisenbahn in Duisburg beteiligte.

baute Modelle von vier- und sechssächigen Düwag-Straßenbahnwagen, die einst in Mülheim, Essen, Düsseldorf oder Recklinghausen unterwegs waren.

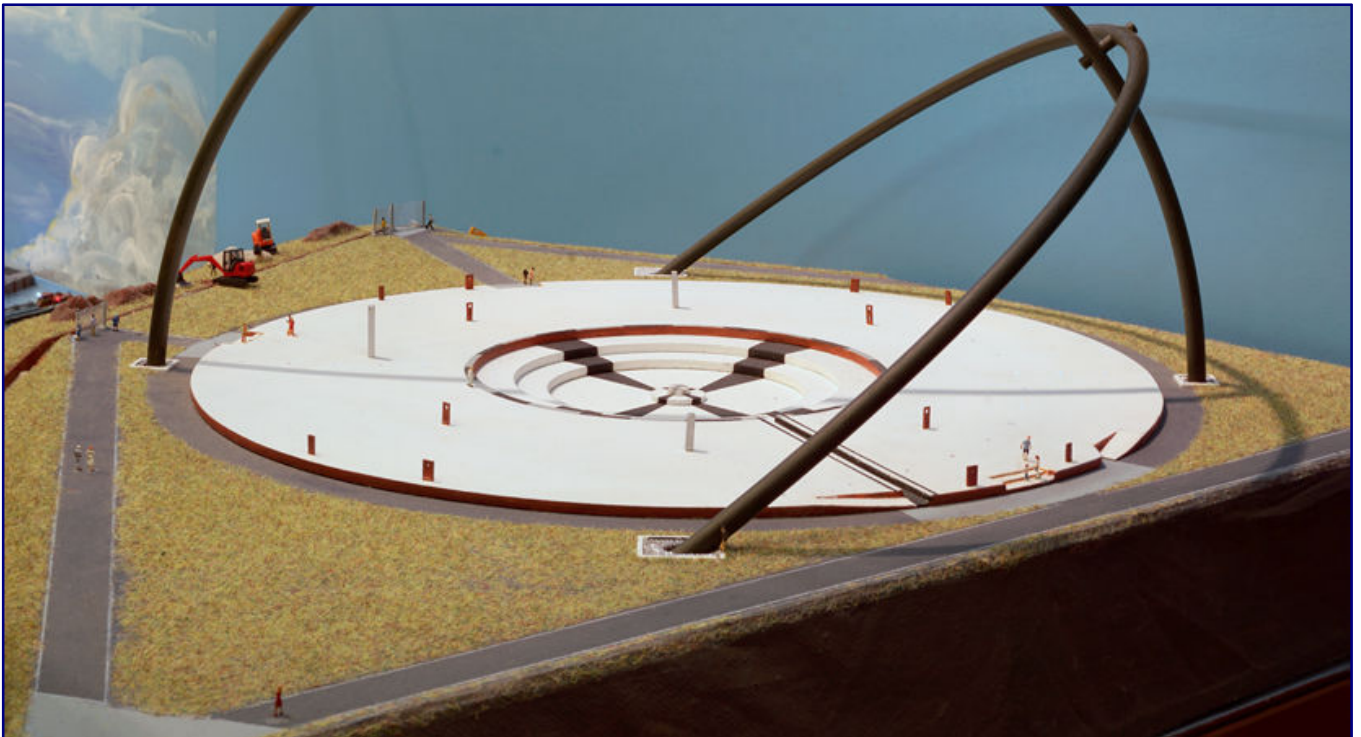
Abgerundet wurden die Vorführungen von einer LKW-Modell-Ausstellung im großen Maßstab sowie einer Spur-H0-Modulanlage nach regionalen Vorlagen. Aufwärmen oder rasten ließ es sich in der angrenzenden Cafeteria, damit auch fürs leibliche Wohl gesorgt war.

In Duisburg waren Nebenräume des Deutschen Binnenschiffahrtsmuseums Ort einer breiten Ausstellung: Der Spur-N-Freund Markus Schiavo hatte sie organisiert und quer durch die gängigen Spurweiten um Beteiligungen werben können.

So fuhr der „Adler“ mit dem ersten deutschen Personenzug auf einem Oval der Baugröße H0, in den Nenngrößen 0 und 1 blieb zumindest Platz für etwas Pendel- und Rangierverkehr, während eine Dampflok der Baureihe 70 in waldreicher Umgebung ihre Runden auf einer Spur-N-Anlage drehte und im gleichen Maßstab auch ein bunter Straßenverkehr nach dem Faller-Car-System gezeigt wurde. Hinzu kamen noch Dioramen (nach US-Motiven) und Einzelmodelle, die das Bild abrundeten.

Für die Spurweite Z ging der Z-Stammtisch Rhein-Ruhr mit seiner Modulanlage an den Start. Flächenmäßig dürfte es die größte Einzelanlage gewesen sein und auch betrieblich wusste sie die Besucher an sich zu binden. Fasziniert verfolgten vor allem die Kinder die vielen Güter- und Personenzüge sowie den Pendelverkehr am Tanklager oder dem Hausbahnsteig der Kleinstadt.

Gefesselt wurden die Blicke aber vor allem auch von einer verkehrsroten Ellok der Baureihe 181² aus dem Hause Rokuhan, denn diese zog mit 12 weißen Intercity-Wagen der Deutschen Bahn AG eine fast schon endlos wirkende Waggonschlage mühelos hinter sich her.



Staunend fragten viele Besucher nach dem Horizont-Observatorium von Thomas Hedtfeld, dessen Vorlage auf der Halde Hoheward bei Herten steht (Bild oben). Kleinstädtische Atmosphäre verbreitet hingegen das Bahnhofsmodul von Volker Bastek (Bild unten).

Hinsichtlich der Module begeistert der ZSRR mit Motiven aus dem Ruhrgebiet und Rheinland, die glaubhaft umgesetzt, aber meist nicht ganz streng nach Vorbild gestaltet werden. Eine Ausnahme ist die Halde Hoheward zwischen Recklighausen und Herten, deren Horizont-Observatorium auf dem Berg des

rechten Wendemoduls zu finden ist. Seine für Nichtortskundige fremden Bögen und Bodengestaltung hält die fragenden Blicke für lange Zeit fest.



Auch bei Faller wurde am 9. Dezember 2017 kräftig gebastelt und das nicht nur zu weihnachtlichen Themen

Januar 2018 noch ausführlich berichten werden, konnten die Kinder hier modellbauerische Grundfertigkeiten auf einem Bierdeckel erproben und üben.

Unterstützt von den Firmen Conrad Electronic, Noch, Uhu, 1zu220-Shop und dem Stammtisch Untereschbach e.V. durften sich kleine und große Kinder hier im Umgang mit dem Gras-Master von Noch und der Streudose üben.

Nachdem der Bierdeckel mit braunem Tonpapier als Erdboden beklebt und begrast war, durften sich die Teilnehmer verschiedene Gestaltungsmaterialien zum Abrunden ihres kleinen Werkes aussuchen.

Manches Kind kam auch noch mal zurück, um beispielsweise mit Festkleben eines Autos die persönliche Handschrift zu unterstreichen.

Verhagelt wurde die Aktion lediglich durch die geringe Besucherzahl als Folge der heftigen Schneefälle, die eine Anreise mit dem Auto weitgehend verhinderten.

Wer es in die Halle geschafft hatte, war aber voll des Lobes für die Idee, mit der sich auf einfache Weise Begeisterung fürs Basteln, kreatives Gestalten und den Modellbau wecken ließ.

Geschlossen wurde die Aktionswoche, die sich dieses Mal bis zum 2. Advent erstreckte, wohl von der Firma Faller in Gütenbach.

Das traditionsreiche Unternehmen lud am Sonntag, 9. Dezember, von 10:00 bis 15:00 Uhr zu einem Basteltag für Kinder ein. Zeitgleich fand auf dem Faller-Werksgelände ein Weihnachtsmarkt mit Adventsdorf statt, auf dem es auch kulinarische Weihnachtsleckereien gab.

Nur eine Stunde später, nämlich um 11:00 Uhr startete auch in Zell (Mosel) eine bis 17:00 Uhr geplante Mitmachaktion für Kinder, die sich **Trainini®** ausgedacht hatte.

Während der Modellbahnausstellung zum Adventstreffen, über das wir im



Mit Mamas oder Paps Hilfe wagten auch in Zell (Mosel) viele Kinder erste Bastelversuche mit modellbahnerischem Hintergrund. Organisiert hatte die Aktion **Trainini®** mit Unterstützung der Sponsoren 1zu220-Shop, Conrad Electronic, Noch und Uhu.



Auch der **Trainini®**-Nachwuchs beteiligt sich eifrig, andere Kinder anzusprechen und ihnen Techniken zu erklären oder Hilfestellung zu geben (Bild oben). Stolz zeigen die beiden Geschwister anschließend ihre kleinen Werke, die sie am Stand zum Tag der Modelleisenbahn gebastelt haben.

Die Wartezeiten während des Trocknens von Leim oder Klebern vergingen für die Kinder wie im Fluge, denn auf dem Nebentisch, auf dem auch ein passendes Schülerdiorama gezeigt wurde, durften sie währenddessen einen Shinkansen-Zug von Rokuhan über das Gleisoval steuern. Da gab es dann auch schon mal dicke Krokodilstränen, wenn die Eltern schließlich zum Aufbruch aufforderten...

An die erwachsenen Begleiter war ebenso gedacht. Angeleitet von unserem „Nachwuchsredakteur“ Hendrik Späing durften auch sie ihre Fertigkeiten erproben oder bekamen Ratschläge und Anregungen mit auf den Weg. Und auch so mancher Modellbahner, der mit dem Anschaffen dieses Werkzeugs geliebäugelt hatte, schätzte die Möglichkeit, es auszuprobieren, um eigene Eindrücke zu gewinnen.

Vor allem die Mütter der Kinder waren angetan vom Hinweis, das soeben erlernte Begrasen mittels Streugrasdose im Frühjahr an Kunststoff- oder ausgeblasenen Hühnereiern zu erproben und so für eine außergewöhnliche Osterdekoration zu sorgen. Modellbahn ist dann mit etwas Pfiff auch etwas fürs andere Geschlecht!

Zentrale Seiten zum Ehrentag:

<http://www.tag-der-modelleisenbahn.de>

Seiten des Z-Stammtisches Rhein-Ruhr:

<http://www.zsrr.de>

Sponsoren unserer Bastelaktion:

<http://www.conrad.de>

<http://www.noch.de>

<http://www.uhu.de>

<http://www.stammtisch-unteresbach.de>

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

Unser Jahresrückschau 2017

Zum Ende der Blick zurück

Eine kleine Tradition ist es geworden, dass zurückliegende Jahr nicht stillschweigend abzuhaken, sondern es noch einmal bewusst Revue passieren zu lassen. Viele Dinge wären sonst abgehakt, obwohl sie eine Erinnerung verdienen. Rufen wir sie uns ins Bewusstsein zurück, werden uns auch die vielen kleinen Fortschritte wieder gewahr, über die wir uns freuen dürfen.

Das Jahr 2017 begann eher ruhig. Nach den Weihnachtstagen und dem Jahreswechsel blickten wohl alle insgeheim auf die Bekanntgabe der Frühjahrsneuheiten. Da keine Ausstellung in Altenbeken anstand, galt das ebenso für die Produkte aus dem Kleinserienbereich.

Ganz anders zeigte sich da unsere Berichterstattung, denn wir stellten im Januar gleich zwei besondere Modelle und ein außergewöhnlich hilfreiches Buch vor. Der niederländische „Bollenwagen“ mit seinen auffallenden Kugelbehältern war schon oft als Wunschmodell genannt worden und Hagemodell hatte diese Rufe mit einem wirklich ansprechenden Modell erhört.



Ein besonderes Modell ist der Bollenwagen von Hagemodell nach niederländischem Vorbild, den wir unseren Lesern im Januar vorstellen durften. Er gehörte aber eigentlich noch ins Neuheitenjahr 2016.

Anhand des Bausatzes „Alte Schmiede mit Tankstelle“ von MBZ konnten wir zeigen, wie viele Gestaltungsmöglichkeiten ein Hausmodell dieser Art doch bietet. Und das galt auch schon, wenn nur zu Farben gegriffen wird und andere Optionen gar nicht ausgeschöpft werden.

Für alle, die gern zum Spritzapparat greifen und das Sprühlackieren erlernen möchten, hatte Geramond den passenden „Erste Hilfe Airbrush“ von Mathias Faber parat. Selten haben wir ein Buch gefunden, dass Anfänger genau da abzuholen weiß, wo sie stehen. Und für Fortgeschrittene wusste es mindestens genau

so viel an Ratschlägen und Wissen bereitzuhalten. Während der Intermodellbau im April bot der Autor kurze und kostenfreie Seminare an.



Für traumhaft schöne Motive sorgte die alte Dorfschmiede mit Tankstelle von MBZ, die wir mit Sorgfalt für unseren ausführlichen Baubericht gestaltet hatten.

Im Februar feierten wir den ersten Jubilar des Jahres: Walter Schmidt blickte auf volle zehn Jahre zurück, in denen er sein Z-Stübchen in Krefeld betreibt und immer wieder gerne dorthin einlädt. Wer ihn dort zum ersten Mal besucht, wird es als kleines Wunderland der Baugröße Z erleben.

Zur Spielwarenmesse dürften fröhliche Blicke wieder allerorten zu sehen gewesen sein. Mit den Bausatzneuheiten von Faller (zwei Hartkarton- und ein Polystyrolbausatz) und dem Flugfeldlöschfahrzeug von Herpa waren abseits der Schiene tolle Überraschungen darunter.

Bei Märklin blieb das Bedauern über das noch nicht ausgelieferte Insider-Modell 2016 nur von kurzer Dauer: Mit einer kräftig überarbeiteten Dampflok der Baureihe 44 in Öl- und Kohleversion sowie den formneuen Wagen der Bauart Omm 52 gab es Neuheiten, die mit Freude begrüßt wurden.

Dem Omm 52 haben wir in der Folge besonders viel Platz gegeben: Schon im März stellten wir eine Studie vor, die auf demselben Fahrwerk basierte wie die erwarteten Modelle von



Ausgiebig berichteten wir von der Jubiläumsausstellung des Stammtisches Untereschbach e.V. Der „Kittel“, den wir dort ablichten durften, gehört zu den Neuheiten, die bis heute im Rückstand sind.

Märklin. Im Juli war es dann soweit und wir konnten die Neuheit ausgiebig testen und ihr großes Vorbild in einem eigenen Artikel vorstellen.

Die V 80 als Insidermodell 2017 war zur Spielwarenmesse längst bekannt. Auch sie gehörte zu den Modellen, über die im Jahresverlauf viel diskutiert wurde. Obwohl es gerade mal zehn Vorbilder gab, ist sie nicht nur im kleinen Maßstab ein echtes Muss. Das liegt vermutlich daran, dass sie wegweisend war und in ihrer Formensprache ebenso einmalig blieb. Aber auch im Zubehörbereich sorgte Märklin für echte Überraschungen.

Nur das 60-jährige Jubiläum des TEE ging im gesamten Jahresprogramm leer aus. Anders war das bei Zubehöranbieter Noch, der zum 20-jährigen Jubiläum seines Figurenprogramms endlich auch der Nenngröße Z einheizen wollte.

Zwar zeigten sich bei Auslieferungen noch nicht alle Menschen- und Tierfiguren auf dem von Preiser bekannten Niveau, aber mehr als nur ein Anfang ist hier zweifelsfrei gemacht worden. Über die Auslieferungen und unsere Eindrücke berichteten wir im April.

Der rückläufige Trend an Ausstellern in Nürnberg war nicht zu übersehen und so kam und kommt dem Teil der Kleinserienhersteller immer mehr Bedeutung zu. Der entsprechende Artikel verdient es eigentlich nicht mehr, so bezeichnet zu werden. Mit AZL und Micro-Trains finden sich dort schließlich auch zwei große Rollmaterialanbieter wieder.



Erster Spatenstich fürs Märklineum: In Göppingen entsteht ein Firmenmuseum, auf dessen Eröffnung wir alle gespannt sind. Foto: Märklin

Berichtet haben wir aber auch über schöne Automodelle, neue Bäume von Avantgarde-Modellbau oder die perfekt zugerüstete Baureihe 39 bei Bahls Modelleisenbahnen. Für Erstaunen sorgten auch die Schwerlastwagen bei enKay-Design, über die wir in dieser Ausgabe ausführlich berichtet haben.



Diese Superung der Baureihe 39 gehörte zu den Bahls-Neuheiten 2017. Foto: Jens Wimmel

Viel Anklang haben wir auch zum gedeckten Güterwagen Bauart Bromberg (DB-Bezeichnung GGths 43) von Hagemodell vernommen, der voraussichtlich 2018 ausgeliefert wird. HOS Modellbahntechnik sagte grobschlächtigen Fahrleitungen den Kampf an und stellte ein eigenes Oberleitungssystem vor, an dem auch wir natürlich nicht vorbeikamen.

Für den März 2017 bleibt neben bereits erwähnten Höhepunkten nur noch der erste Spatenstich für das neue Märklin-Museum zu nennen. Als künftiger Name hat sich aus einem Mitarbeitervorschlag die Bezeich-



Mit der Anlage „Kniephaven“ feierte die Baugröße Z endlich ihre Premiere auf der OnTraXS! im niederländischen Utrecht. Zu diesem Anlass fuhr sogar ein voller Reisebus die Zetties zu Besuch ins deutsche Nachbarland.

nung Märklinium durchgesetzt, die auch wir sehr gelungen finden. Im ersten Halbjahr 2019 soll es am neuen Standort beim Werk eröffnen.

In den gleichen Monat gehört eigentlich auch eine Premiere, die weit über unsere Spurweite hinaus Reichweite hatte – wir haben zeitnah im April darüber berichten können. Die Rede ist von der OnTraXS! im niederländischen Utrecht, die zum 9. Mal stattfand. Erstmals nahm mit Dirk Kuhlmanns „Kniephaven“ eine Spur-Z-Anlage teil.

Damit stach diese Ausstellung unter den Frühjahrmessen, zu denen selbstverständlich auch die Faszination Modellbahn in Sinsheim und die Intermodellbau in Dortmund gehörten, besonders heraus. Einen ausführlichen Beitrag haben wir auch dem Lichtcomputer von Meier-Modellbau gewidmet, der im Jahresverlauf in einer noch leistungstärkeren Ausführung auf den Markt kam.

Los ging es endlich auch mit unserem Jahresschwerpunktthema, der Landschaftsgestaltung. Erstmals sollte dies interaktiv von Lesern mitgestaltet werden können. Daher legte die Redaktion nur einen planerischen Rahmen fest und gab unseren Leserinnen und Lesern die Chance, durch eigene Wünsche und Vorschläge mitzuwirken, was auf dem zu bauenden Diorama verwirklicht werden sollte und welche Techniken dabei vorgestellt würden.

Das einzige, was sich keinesfalls auf dem Schaustück würde unterbringen lassen, waren ein Strand und Meerwasser mit brechenden Wellen. Da es dazu bereits genug Fragen auf Messen gab, stellten wir zum Auftakt einen separaten Gestaltungsbeitrag voran.

Im Mai begann dann die eigentliche Reihe, die zugleich auch das Vorjahresthema Gebäudebau hervorragend abzuschließen vermochte, handelte es sich beim Erstellen des zentralen Gebäudes für unser Diorama um einen klassischen Polystyrol-Bausatz.

Auf ein stolzes Vierteljahrhundert seines Bestehens blickte der Stammtisch Untereschbach e.V. zurück. Gefeierte hat er dies mit einer beeindruckenden Jubiläumsausstellung an historischer Stätte. Die Papiermühle Alte Dombach in Bergisch-Gladbach bot den würdigen Rahmen, Vereinsmitglieder, Aussteller und Ehrengäste erhielten zudem eine exklusive Führung durch die Geschichte der Papierproduktion. Auch wir ließen uns das natürlich nicht entgehen und gratulierten herzlich.

Zehnjähriges Jubiläum feierte übrigens auch der Wiener Z-Stammtisch, während sich die Gruppe Modellbahn im DVSI unter Leitung von Florian Sieber (Märklin) sich erst konstituierte. Diese Interessengruppe wird für alle Spurweiten gleichermaßen wichtig sein.

Zur Jahresmitte 2017 ließ Märklins Dampflok der Baureihe 80 immer noch auf sich warten, nachdem sie schon Ende 2015 für den Jahresverlauf 2016 angekündigt war. Doch der Marktführer ging in die Offensive und erklärte seinen Kunden, warum es so lange dauert. Und so konnten wir zu dieser Zeit exklusiv einen Bericht über die Fertigung mit verlorenen Formen veröffentlichen und erklären, wie diese Dampflok entstehen wird.



Märklins Baureihe 80 wird in neuer Fertigungstechnik produziert, deren Ergebnisse noch nicht zufriedenstellten. Wir durften im Juni 2017 das Verfahren des Gießens in verlorenen Formen unseren Lesern vorstellen.

Nur einen Monat später haben wir viele Leserinnen und Leser erschreckt, wie wir an Störungsmeldungen und aufgeregten Leserzuschriften feststellen durften. Grund war eine unvollständige Titelseite, auf der die Buchstaben A, B und O (synonym für eine Null) samt Umlauten sowie die Null selbst fehlten.

Mit der außergewöhnlichen Aktion wollten wir auf die Dringlichkeit von Blutspenden gerade zur Urlaubszeit hinweisen und unsere Leserschaft zum Retten von Menschenleben aufrufen. Nebenbei stellten wir fest, wie eng viele Modellbahner mit unserem Magazin verbunden sind und dafür gilt es an dieser Stelle auch mal herzlich Danke zu sagen!

Inhaltlich galt dem Juli ein Blick nach Europa, denn wir haben die jüngste Auflage der Eurofima-Reisezugwagen vorgestellt und mit verschiedenen Zugbildungsvorschlägen, die auch ein passendes Umfeld einbezogen, ein klassisches Wunschthema bedient, das immer wieder an uns herangetragen wird.

Den Reiz von Ganzzügen aus gedeckten Wagen verschiedener Bauarten machten wir zum Hauptthema der August-Ausgabe. Obwohl mit formneuen Reisezugwagen nach schwedischen Vorbildern auch ein klassisches ReisetHEMA hätte herauspringen können. Anlass war die Auslieferung des Gr 20 „Kassel“ von FR Freudenreich Feinwerktechnik, der eine besondere Würdigung verdient hatte.

Gleiches galt auch für ein Schulprojekt namens „Sternenlicht-Express“. Die Schülerinnen und Schüler einer Dortmunder Grundschule haben ein Jahr lang auf Rollschuhen trainiert, um das berühmte Musical „Starlight Express“ in eigener Inszenierung aufzuführen. Wir waren selbstverständlich dabei und haben die Wartezeit vor Beginn der Aufführung mit passender Modellbahnumrahmung versüßt. Schließlich hat dieser Dauerbrenner auch eine ganz besondere Verbindung zu Märklin und zur Spurweite Z!



Nach harter Arbeit wird das verdiente Feierabendbier seit September auch im Maßstab 1:220 am traditionellen Kiosk gekauft.

Lohnenswert scheint uns auch der Blick zurück in den September: Wir haben da den Bausatz einer Trinkhalle vorgestellt, wie sie früher in ähnlicher Form an fast jeder Ecke zu finden war. Viel zu schnell scheint uns dieses Kulturgut aus der Erinnerung verschwunden zu sein, dabei gehört es eigentlich auf jede Modellbahnanlage – immerhin sind die meisten zeitlich in den sechziger Jahren angesiedelt.

Zudem haben wir unsere Leser in die Baumschule geschickt, wenn wir es denn salopp ausdrücken dürfen. Das Diorama wurde immer grüner und geeignete Bäume guter Qualität mussten her. Rita Kruse-Spiekermann zeigte im Heft, wie das einfach und mit herausragenden Resultaten funktioniert. Nach Meinung unserer Leserinnen und Leser ist das ein Thema, das nach einer Fortsetzung verlangt!

Eigenbau ist und bleibt schließlich ein zentrales, weil wichtiges Thema im Modellbau. Das hat uns zeitgleich auch Jochen Brüggemann mit Zwergsignalen vorgeführt, die er für seine Anlage konstruiert und gebaut hat.

Im Oktober wagten wir einen ausführlichen Rückblick auf die Märklintage in Göppingen, die wegen der eingebundenen Spur-Z-Convention Süd-Deutschland wieder zu einem Höhepunkt auch für unsere Baugröße wurden. Vor Ort konnte eine enorme Bandbreite dessen gesehen und erlebt werden, was den Maßstab 1:220 heute ausmacht.

Darunter war auch das Car-System für die Spur Z, das wir ebenso umfangreich zu einem Thema im November machten. KK Producja aus Polen ist der Anbieter, der es zur Serienreife entwickelt hat und in hoher Qualität in Deutschlands Nachbarland als Kleinserienangebot produziert.



Ein Höhepunkt des Jahres war auch die Spur-Z-Beteiligung an den Märklintagen im September. Sie war wieder eingebettet in die Spur-Z-Convention Süd-Deutschland.

Mager sah 2017 aus, wenn wir uns den Bereich formneuer Lokmodelle ansehen. Anders als in den Vereinigten Staaten und in Japan, gelangte kaum etwas auf den deutschen Markt, über das wir hätten berichten können. Das soll nicht heißen, dass es langweilig gewesen wäre, denken wir nur an die Baureihe 50 mit Kabinentender, die wir noch nicht erwähnt haben.

Endlich war auch diese wichtige Dampflok für Haupt- wie Nebenbahnen im Rahmen der Produktpflege an der Reihe. Dank diverser Überarbeitungen hat sie stark an Wirkung zugelegt; nur formneu ist sie halt nicht. Und das galt auch für weitere Auslieferungen, die von der neuen Motorengeneration profitiert haben. Grund für die Flaute sind bereits erwähnte Lieferverzögerungen und Terminverschiebungen, von denen etwa auch der Kittel-Dampftriebwagen betroffen ist.

So lag es einzig an der Kleinserie, hier für Aufmerksamkeit zu sorgen. Das ist beispielsweise SMZ gelungen, die mit dem Roten Pfeil der SBB und dem Dieseltriebwagen T4 der NEG markante und sehr gut laufende Fahrzeuge auf die Schienen gestellt haben. Besonders der zwischen Niebüll und Dagebüll an der Nordsee verkehrende und in die Baureihe 627 eingereihte Sonderling bedient das noch recht junge Interessengebiet an Küstenmotiven.

Zum November möchten wir aber einen Lesereindruck aufgreifen, der sehr gut wiedergibt, welchen Eindruck ein Modell hinterlassen hat, das auch bei uns für nachhaltige Erinnerungen sorgt: „Warum haben die ein H0-Modell auf die Titelseite gesetzt?“

Die Rede war da vom „Schwarzen Schwan“ der Bundesbahn, wie die teilverkleidete Schnellzugdampflok der Baureihe 10 genannt wurde. Der krönende Abschluss westdeutschen Dampflokbbaus war einst von Märklin in die Spur Z umgesetzt worden. Verschiedene Kleinserienhersteller hatten ihn von Anfang an auf ihren Superungslisten.

Doch den sprichwörtlichen Vogel schoss Bahls Modelleisenbahnen 2017 ab, als die neueste Generation mit vollbeweglicher Detailsteuerung zur Auslieferung kam. Man muss sie mögen, die Baureihe 10, sonst hat es keinen Zweck. Aber wer Gefallen an ihrer Formensprache findet, der kommt an Michael Bahls jetzt nicht mehr vorbei.



Ein besonderes Andenken an das Adventstreffen in Zell (Mosel), das künftig nur noch alle zwei Jahre stattfindet, hat Jörg Erkel geschaffen. Über seinen 1zu220-Shop bot er einen Sonderwagen in Gestaltung der früheren Moselbahn mit Werbung für die Zeller Schwarze Katz an. Die Wagen waren im Nu ausverkauft.

Er hat ein Traummodell auf die Gleise gestellt, wie nicht nur wir meinen. Das wissen wir jetzt auch dank der vielen Rückmeldungen, die wir auf verschiedenen Wegen erhalten haben. Zu sehen war diese Schönheit übrigens auch in Zell (Mosel).

Endlich wurde dies wieder auf das 2. Adventswochenende zurückverlegt, was in diesem Jahr leider nur ungünstig wegen des Tags der Modelleisenbahn war, der exakt eine Woche zuvor stattfand und dieses Mal perfekt passend auf einen Samstag fiel.

Das tat dem ab sofort nur noch zweijährig ausgerichteten Treffen im Weinstädtchen jedoch keinen Abbruch. Wie in all den Jahren zuvor diente es gemütlicher und familiär geprägter Jahresausklang, dem sich ein toller Schautag für alle Kinder und Familien der Umgebung anschloss.

So freuen wir uns wieder über ein spannendes und facettenreiches Jahr, das von Höhen und Tiefen geprägt war, aber weitgehend ohne extreme Ausschläge blieb. Und eines können wir wohl für die gesamte Gemeinschaft attestieren: Spaß hat es auf jeden Fall auch wieder gemacht!

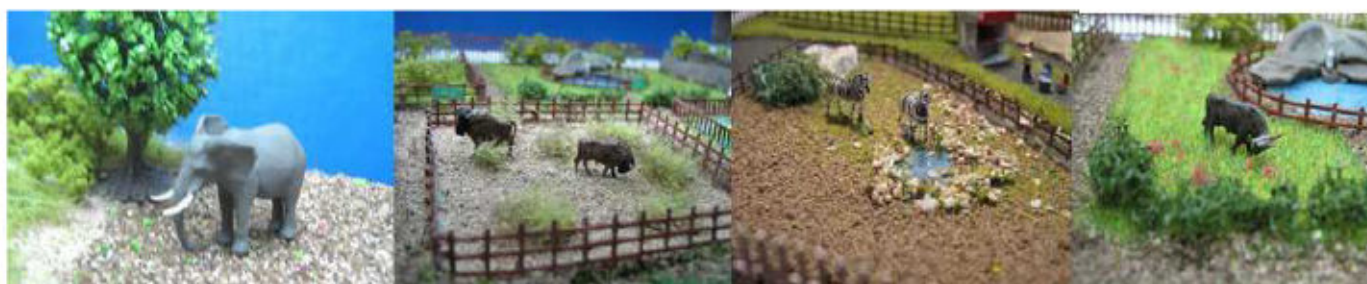


**Manufaktur für Kleinserien
CMK Modellbau Klingenhöfer**

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

für Liebhaber und Sammler

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



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.

Weihnachtsgrüße aus der Schweiz:

Leider relativ spät, doch vielleicht reicht es ja doch noch für einen Beitrag in der Rubrik Dialog... Mit diesem Foto möchte ich mich bei Ihnen bedanken, dass Sie uns Monat für Monat ein tolles Magazin beschenken.

Zum Foto: Das konnte sich auch der Weihnachtsmann nicht nehmen lassen, mit eigenen Augen zu sehen was sich gerade im Hafen einfand... Der Zufall wollte es, dass sich just zum Jahresende ein roter Pfeil, ein langersehntes Flussschiff und ein nigelnagelneuer Mack-Truck im Hafen einfanden.

Leider weigerten sich die Rentiere mangels Schnee den Schlitten zu ziehen, doch ein treues Pferd im Stall übernahm die schöne Aufgabe... Frohe Weihnachten und einen guten Rutsch ins Neue Jahr!

Herzliche Festtagssgrüße aus der Schweiz!



Weihnachtsgrüße aus der Schweiz mit passendem Motiv. Foto: Simon Wernli

Simon Wernli, Greifensee (Schweiz)

Belgische Grüße aus den Vereinigten Staaten:

Since I live in the USA, it is not easy to keep up with what is going on with Z in Europe. Every month, I look forward to read the Trainini magazine. It is great to see the latest updates, the hands on articles, model reviews and so on. Keep on the fantastic work! Hopefully I meet you all at an event when I live again in Europe in a couple of years.

Pieter Willems, per E-Mail

Deutsche Übersetzung:

Seit ich in den Vereinigten Staaten lebe, ist es nicht einfach, auf dem Laufenden zu bleiben, was in Europa in Z geschieht. Jeden Monat freue ich mich darauf, das Trainini-Magazin zu lesen. Es ist großartig die letzten Neuigkeiten, Baubeiträge und Modellbesprechungen usw. zu sehen. Führt diese phantastische Arbeit fort! Hoffentlich treffe ich Euch alle auf einer Veranstaltung, wenn ich in einigen Jahren wieder in Europa lebe.

Anregung zum Laternenbau (Baubeitrag aus Trainini® 4/2016):

Zu dem Beitrag von Peter Grundmann in Ausgabe 4/16 „Straßenlaternen“ möchte ich folgendes anfügen: Herr Grundmann formt bzw. verklebt die Leuchtenkappen mit Stabilit-Express. Das lässt sich zwar gut schleifen, aber nur sehr mühsam.

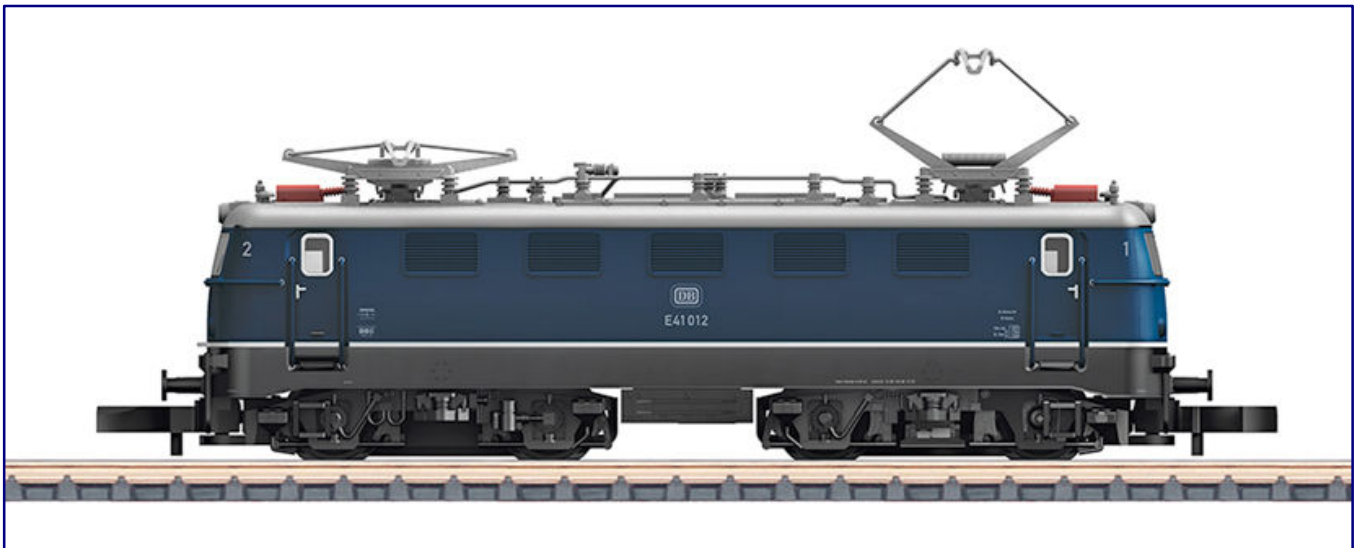
Ich bevorzuge den Modellbauspachtel „Plasto“ von Revell. Dieser Spachtel ist recht schnelltrocknend und lässt sich hervorragend verschleifen. Man sollte aber gleich nach der Entnahme der Paste die Tube wieder fest verschließen, da sonst die Masse in der Tube eintrocknet.

Auch ein Wechsel des Lackdrahtes bzw. einer Leuchtdiode ist gut machbar, da ich mich, durch die gute Schleifeigenschaft, recht einfach dahinarbeiten kann wo ich hin will. Probiert es einfach mal aus.

Peter Lambert, München

Insider-Lok 2018 angekündigt:

Ungeachtet des Auslieferungsrückstands für die Insider-Lokomotiven 2016 (Baureihe 80) und 2017 (Baureihe V 80) hat Märklin bekanntgegeben, welche Lok die Neuheitenliste für das kommende Jahr anführen soll. Es handelt sich mit der Baureihe E 41 um die letzte Einheitsellok der DB, die es in der Spurweite Z bislang von Märklin noch nicht gab.



Märklin hat die E 41 012 (Art.-Nr. 88353) als Insider-Jahresmodell 2018 angekündigt. Darstellung: Märklin

Für die Klubmitglieder soll sie als E 41 012 (Art.-Nr. 88353) in stahlblauer Lackierung erscheinen, ausgestattet mit Einfachlampen. Die ersten „Knallfrösche“ durften noch stolz das blaue Farbleid der F-Züge tragen, bevor verfügt wurde, dass dies künftig nur denjenigen Maschinen vorbehalten bleiben sollte, die schneller als 120 km/h fahren können.

Nachnominierung für die Neuerscheinungen des Jahres:

In diesem Jahr wurde als Höhepunkt der SMZ-Neuheiten ein Roter Pfeil der SBB in Form des RAe 2/4 1001 (Art.-Nr. 01720) im Betriebszustand der Jahre 1973 bis 1975 ausgeliefert. Dieses Modell nominieren wir wegen seiner hervorragenden Umsetzung und Bedeutung für die Schweizer Bahnen für die Neuerscheinungen des Jahres 2017 in der Kategorie Lokomotiven.

Unser Testbericht zu diesem Modell folgt in der Januar-Ausgabe, wenn wir in einem separaten Artikel auch die Auszeichnungen bekannt geben wollen.

Rokuhan eröffnet Schauräume mit Verkauf in Tokio:

Am 15. Dezember hat Rokuhan in Tokio anwesenden Vertretern der japanischen Presse seinen neuen Schauraum mit Ladenverkauf vorgestellt.

Am Folgetag eröffnet das Lokal mit der für Japan und weitere asiatische Länder typischen Form der eigenen Leistungspräsentation seine Pforten dann auch für interessierte Modellbahner.

Dort können Kunden die Vielfalt des von Rokuhan angebotenen Sortiments bestaunen und lieferbare Produkte auch direkt vor Ort erwerben.

Aufgebaut ist dort natürlich auch eine große Spur-Z-Rechteckanlage nach heimischen Vorlagen, die auch im Schaufenster sichtbar ist.

Dort erleben die Betrachter rasante Zugfahrten von Shinkansen-Zügen, den landesüblichen Nahverkehr mit Triebzügen sowie Fernverkehr mit lokbespannten Zügen und teilweise Schlafwagen oder Güterwagen im Gefolge.

Wegen der räumlichen Enge in japanischen Wohnungen ist es zudem



Lage (Bild oben) und Außenansicht des neuen Schauraums in Tokio (Bild unten). Beide Bilder: Rokuhan



In Vitrinen wird das umfangreiche Japan-Programm des Herstellers präsentiert. Foto: Rokuhan

üblich, dass Kunden beim Kauf von Ware freie Fahrzeiten auf den Schauanlagen zugewiesen bekommen oder hinzumieten können, um ihr Rollmaterial zu testen und jederzeit in Fahrt erleben zu können.

Zu den vielen Gratulanten, die von vielen Kontinenten ihre Glückwünsche übermitteln ließen, gehörte auch unsere Redaktion. Rokuhan plant, dort neben den eigenen Produkten künftig auch die einiger fremder Unternehmen zu zeigen.

Wer dienstlich oder zu Urlaubszwecken in Tokio weilt, und gerne mal dort vorbeischauen möchte, erreicht das Lokal binnen max. fünf Gehminuten von den Nahverkehrshalten Zoei Oedo Line Kuramae Station, Toei Asakusa Line Asakusa Station oder Ginza Line Tawaramachi



Die große Modellbahnanlage ist Blickfang im Schaufenster und Vorführ- sowie Testanlage in einem. Foto: Rokuhan

Station in der Nähe des Bandai Headquarter. Die postalische Adresse lautet: Techno Village Building, 3-15-7 Kotobuki, Taito-Ku, Tokyo, 111-0042.

Die aktuellen Neuheiten von American Z Line:

Die moderne Diesellok GE ES44AC erscheint im Dezember in der Gestaltung der CN (Art.-Nrn. 62409-1 bis -3) und der NS als toskanarote Nostalgialackierung für die PRR (62411-6). Letztgenannte ist herstellerseitig bereits fast vollkommen ausverkauft.

Von der EMD GP30 erscheint eine schwarz-gelbe Ausführung der Nickel Plate Road mit zwei verschiedenen Betriebsnummern (62111-1 / -2).

Den Reigen motorisierter Fahrzeuge vervollständigt der Triebwagen RDC Budd Car der Baltimore & Ohio. Diese Gestaltungsvariante trägt keine farblichen Absetzungen, wird aber mit vier verschiedenen Betriebsnummern angeboten (62209-1 bis -4).



Der GE ES44AC steht die Nostalgialackierung der PRR gut. Foto: AZL / Ztrack

Der gedeckte Gunderson-Hochdachwagen mit 60' Vorbildlänge war der erste Güterwagen von AZL. Im Rahmen der Inventur aufgenommene Restbestände wurden mit den heute üblichen Kupplungen versehen und als Einzelwagen umgepackt. Vier verschiedene Modelle stehen so nun bereit (91402-1 bis -4).

Relativ jung sind noch die gedeckten 40'-Wagen mit außenliegendem Kastengerippe. Im rotbraunen Lack der Southern Pacific stehen diesen Monat ein Einzelwagen (903103-1), eine Zweierpackung (903173-1) und zwei Viererpackungen (913103-1 / -2) zur Auswahl.

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

Weihnachtsbescherung bei FR Freudenreich Feinwerktechnik?

Einige Neuheiten hat FR Freudenreich Feinwerktechnik (<http://www.fr-model.de>) noch vor Weihnachten fertiggestellt und ausgeliefert. Darunter ist der Rungenwagen der Bauart Kbps-X für die Skandinavien-Freunde. Es handelt sich hier um ein Epoche-VI-Modell, dessen Original aus Altbaufahrzeugen entstanden ist.

Die Vorbilder sind bei der schwedischen TÅGAB im Einsatz. Wegen ihrer geringen Achslast eignen sie sich besonders für Nebenstrecken, wo auch die größten Holzvorkommen sind. Die Modelle (Art.-Nr. 46.820.01) wurden komplett aus Metall gefertigt.



Ebenfalls aus Schweden stammen auch diese Reisezugwagen mit der Bezeichnung „1960-Talsvagn“ in Ursprungsausführung, die gemäß dem bis in die achtziger Jahre gültigen Farbschema braun lackiert sind. Insgesamt sieben verschiedene Wagen, aufgeteilt auf vier Zusammenstellungen, stehen davon zur Auswahl:



Rungenwagen Kbps-x (Bild oben) und einer der braunen SJ-Reisezugwagen (Bild unten). Fotos. Harald Freudenreich

- 1 Wagen 1.Klasse + 1 Wagen 2.Klasse (46.220.02)
- 2 Wagen 2. Klasse (46.221.02)
- 1 Wagen 1. Klasse + 1 Wagen 2. Klasse, jeweils mit gelber Intercity-Markierung (46.220.12)
- 1 Wagen 2. Klasse mit gelber Intercity- Markierung (46.220.11)



Steilstreckenbeobachtungswagen Pwghs 054 für den 1zu220-Shop. Foto: Jörg Erkel

Exklusiv für den 1zu220-Shop (<http://www.1zu220shop.de>) ist die auf 45 Exemplare begrenzte Auflage des Steilstrecken-Beobachtungswagens Pwghs 054 (ab Epoche IV) bestimmt.

Gegenüber der Normalausführung des Güterzugbegleitwagens gleicher Bauartbezeichnung hebt sich dieses Sondermodell durch ein zusätzliches Fenster auf der Bühnenstirnseite und einen montierten Typhon ab.

Neues zu und von HOS Modellbahntechnik:

Wie im Testbericht der letzten Ausgabe avisiert, hat sich Heinz O. Schramm an Fensterrahmen für die Neubaudampfloks der



Die Bahls-Lokomotive der Baureihe 10 hat mit den geätzten Fensterrahmen an der Führerstandsseitenwand und in der Tür noch weiter hinzugewonnen. In Kürze sind diese Teile bei HOS Modellbahntechnik erhältlich.

Baureihe 10 gemacht. Inzwischen hat auch Michael Bahls angekündigt, seinen Kunden solche Teile auf Ätzbasis nachzuliefern.

Bei HOS Modellbahntechnik (<http://www.hos-modellbahntechnik.de>) sind nun in Kürze Fenstereinsätze für diese Lok in zwei Ausführungen erhältlich. Die unverglaste Ausführung in Form geätzter, blanker Rahmen ist zum Auflegen auf die Fenstereinsätze von Bahls-Modellen gedacht.



In verglaster Ausführung sind die Superungsteile bei HOS Modellbahntechnik für unbehandelte Märklin-Modelle gedacht. Ihnen verleihen sie ein völlig neues Gesicht.

Sie passen exakt in die Öffnungen und erhalten ihre Haftung dadurch, dass zuvor etwas hochglänzender Klarlack auf die Scheiben getupft wird, der die gesamte Fläche benetzen soll.

Sobald die Rahmen aufliegen und der Lack abgebunden hat, sitzen die Ätzteile fest und das Modell kann in Betrieb genommen werden.

Für „unbehandelte“ Märklin-Modelle mit den Artikelnummern 8888, 8889, 88892 und 88893 ist eine verglaste Ausführung gedacht, die den Bereich des Führerstands schon erheblich aufzuwerten weiß.

Sie kommt besonders denjenigen Kunden entgegen, die keine Detailsteuerung wünschen und beim Basismodell bleiben möchten. Die hinterlegten Scheiben sind aus transparentem Kunststoff.

Diese Version wird nach Abnahme des Gehäuses einfach von außen auf die Fensteröffnungen aufgelegt und vorsichtig wie gleichmäßig eingedrückt, bis sie Halt findet und gerade sitzt – zum „Kontern“ von der Innenseite dort eine Fingerspitze auflegen. Auf Wunsch können diese Einsätze ebenfalls, dann aber von innen, mit etwas glänzendem Klarlack fixiert werden.

Die in der letzten Ausgabe vorgestellte und im Diorama verbaute DRG-Fahrleitung dieses Herstellers nominieren wir hiermit noch für die Neuerscheinungen des Jahres 2017 in der Rubrik Technik.



Frohe Weihnachten mit Klingenhöfer dank passender Krippenfiguren. Foto: C-M-K

Kleine Weihnachtskrippe mit C-M-K:

Passend zum großen Fest der Christen bietet Creativ-Modellbau Klingenhöfer (<http://www.klingenhoef.com>) die passende und maßstäbliche Ausgestaltung für Ställe zur Weihnachtszeit. Neu ist dort nämlich eine Krippenfiguren-Zusammenstellung für den Maßstab 1:220, bestehend aus Maria und Josef mit dem Christuskind in der Futterkrippe sowie Ochs' und Esel daneben.

So lässt sich Weihnachten nicht nur unter dem Baum feiern, sondern die (neu geschenkte) Modelleisenbahn gleich schon hervorragend einbeziehen.

Die letzten Märklin-Auslieferungen vor Weihnachten:

Etwas träge läuft die Neuheitenauslieferung für die Mini-Club, doch zwei besondere Produkte und eine Startpackung haben es noch rechtzeitig vor dem Weihnachtsfest in die Regale geschafft.

Die neue Schnellzugellok der Baureihe 101 hatte bei der Deutschen Bahn AG in exakt gleicher Stückzahl die Nachfolge ihrer Vorgängerin Baureihe 103 angetreten.

Merkwürdigerweise hatte es sie es bis heute nicht als verkehrsrote Lok in den Maßstab 1:220 gebracht.

Nun hat Märklin das Modell kräftig überarbeitet, die Umstellschraube ins Innere verlegt, die Dachöffnung geschlossen, die Spitzenbeleuchtung auf warmweiße LED umgestellt und eben die fehlende Farbvariante (Art.-Nr. 88674) ausgewählt.

Die Fahreigenschaften haben sich mit neuem Hochleistungsmotor noch verbessert, zumal dieser über eine Schwungmasse verfügt.



Die Baureihe 101 (Art.-Nr. 88674) ist jetzt erstmals in verkehrsroter Lackierung zu haben und zeigt unter der Haube auch noch einen neuen Motor mit Schwungmasse.

Damit findet dieser Antrieb nun in gleich drei Größen Verwendung in unseren Modellen. Einzig die nun zweigeteilte Platine und der enge Raum unter dem Gehäuse stellen Digitalspezialist Velmo vor neue Herausforderungen für eine DCC-gesteuerte Änderungsmöglichkeit.

Auf ihre Kosten kommen auch die Freunde der Epoche III. Die schwere Güterzugdampflok der Baureihe 44 Kohle hat dieselben Merkmale wie ihre ebenfalls in diesem Jahr erschienene Öl-Schwester für Epoche IV. Allerdings läuft unter dem Kasten ihres Tenders nun auch das besser detaillierte Fahrwerk des Öltenders. Nur der schwarze Aufsatz mit der nicht mehr ansehnlichen Kohlenachbildung bleibt uns vorerst erhalten.



Ansprechend wirkt die werksseitige Patina, die Lok und Wagen aus der neuen Zugpackung für die Epoche III (81371) bekommen haben. Der Tender der Baureihe 44 rollt jetzt auf einem neuen Fahrwerk.

Die Lok gehört zu einer Güterzugpackung (81371), in der noch sechs Selbstentladewagen OOtz 43 mit den Seitenaufschriften Erz Ild zu finden sind. Lokomotive und Wagen tragen ab Werk eine Patina, die in diesem Fall auch durchaus ansprechend wirkt.

Ebenfalls bei den Händlern eingetroffen ist die Startpackung BR 89 mit einem planenbedeckten Niederbord- und einem Kühlwagen (81701).

Blickfang bei Full Throttle:

Eine aktuelle Waggonneuheit bei WDW Full Throttle erweist sich als Blickfang der besonderen Art. Der im Vorbild 51' lange, gedeckte Schüttgutwagen mit Registrierung bei der NAHX trägt eine blaue Lackierung Hollywod-Schriftzug (Art.-Nr. FT-1063) samt zweifarbiger Sterne. Sein Vorbild ist auf den Schienen für die Süßwaren- und Konfektproduktion unterwegs. Verkauft werden sie als Doppelpackung, in Deutschland unter anderem bei Case-Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>).

Messevorschau Sinsheim:

Anfang März wird die Faszination Modellbahn (<http://www.faszination-modellbahn.com>) in Sinsheim wieder die erste Frühjahrsmesse sein, auf der die Nürnberger Modellbahnneuheiten fürs Publikum zu sehen sind. Dieses Jahr findet sie vom 9. Bis zum 11. März jeweils von 9:00 bis 17: 00 Uhr statt.

In der Halle 6 werden neben vielen Herstellern und den anderen Spuren auch die Z-Freunde International e.V. vertreten sein und unsere Baugröße würdig repräsentieren. Sein Kommen angekündigt hat auch Hagen von Ortloff, der wieder eine Auswahl historischer Modellbahnen zeigen will.

Der BDEF wird vor Ort wieder sein Junior College Europe anbieten, wo Kinder kostenlos ein Diorama unter Anleitung und Hilfestellung bauen dürfen. Sie haben bis acht Jahre freien Eintritt zur Messe, für alle anderen sind die Eintrittspreise den Veranstalterseiten zu entnehmen.

Vernissage für die Museumswagen:

Wie immer stellt Märklin die neuen Museumswagen, die nur dort erhältlich sind, im Rahmen einer Vernissage in Göppingen vor. Sujin und Joachim Ritter waren für unsere Redaktion vor Ort. Partner für das Spur-Z-Modell (Art.-Nr. 80029) ist dieses Jahr die Confiserie Bosch GmbH, die mit ihren Wibeles, einem in Schwaben heimisch gewordenen und sehr beliebten Süßgebäck, groß geworden ist.



Präsentation der neuen Museumswagen 2018 (Art.-Nr. 80029) während der Vernissage. Im Bild zu sehen sind auch Modelle des formneuen Hanomag Kurier.

Über einhundert Unternehmenstradition im nahen Ugingen würdigt Märklin nun mit einem Staubsilowagen Ucs 908. Das Modell hat, wie andere Museumswagen auch, kein konkretes Vorbild, ist aber sehr glaubhaft als bei der DB eingestellter Privatwagen gestaltet, mit dem beispielsweise Mehl transportiert werden kann.

Die Beschriftungen sind an die Epoche III angepasst und bei der Farbgebung haben sich die Verantwortlichen für ein sehr gefälliges Beige entschieden, das auch die Rangiererbühnen, Geländer und Aufstiegsleitern einbezieht. Einzig die Puffer sollte der Kunde vielleicht noch schwarz absetzen.

Als Beilage gibt es noch einen ebenso beigefarbenen Hanomag Kurier mit planendeckter Ladefläche hinzu. Das Fahrzeug ist eine Formneuheit und trägt ebenfalls Firmenbeschriftungen.

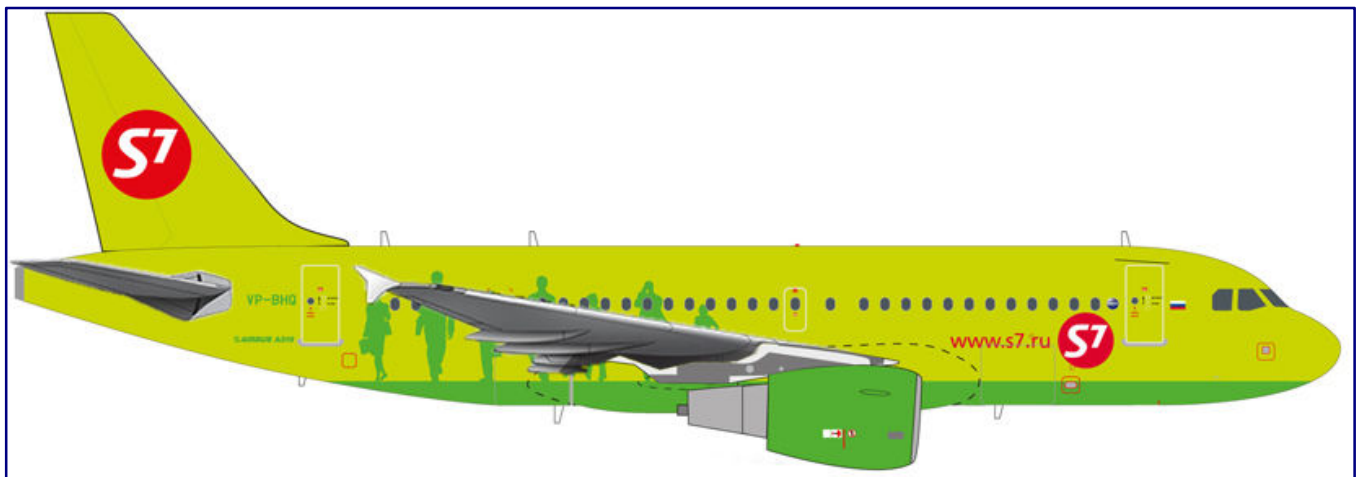
Am Rande der Veranstaltung wurde noch bekannt, dass die ölgefeuerte Güterzugdampflok 44 1315 vor dem künftigen Märklineum aufgestellt werden soll. Sie wird auf Schienen vom Süddeutschen Eisenbahnmuseum in Heilbronn nach Göppingen gebracht und von dort per Tieflader zu ihrem künftigen Aufstellort gefahren.

Märklin übernimmt die Überführungs- und Restaurierungskosten des Kolosses, die Stadt Kornwestheim als Eigentümerin überlässt ihre Lok dem Unternehmen dafür als Dauerleihgabe. Damit wird den Parkplatz des künftigen Firmenmuseums ein eindrucksvoller Blickfang bereichern, der als Modelle eine lange Geschichte beim Traditionshersteller hat – seit einigen Jahren auch in der Spurweite Z.

Neue Herpa-Flugzeuge zum Frühjahr:

Wie immer stellen wir an dieser Stelle zusammen, welche der Flugzeugneuheiten von Herpa uns im Maßstab 1:200 für europäische Flughafenszenen geeignet erscheinen. Aktuell werden dort folgende Wings-Modelle für die Monate März und April 2018 angekündigt:

Waffen-Zurüstsatz für A-10 „Warzenschwein“ (558983),
Belgische Luftwaffe Solo Display Team Lockheed Martin F-16AM – FA-123 (558990),
Austrian Airlines Fokker 100 „Goodbye Fokker“ – OE-LVE „Zagreb“ (Art.-Nr. 559027),
Zeppelin Reederei Zeppelin NT „Europa-Park“ – D-LZFN (559010),
S7 Airlines Airbus A319 – VP-BHQ (559072) und
Airplane Hangar Display Case – Tischvitrine mit klappbarem Deckel (559102).



Das Modell eines Airbus A319 der S7 Airlines erscheint sowohl in der Wings- als auch der Snapfit-Serie. Abbildung: Herpa

Als vereinfachte Flugmodelle aus der Snapfit-Serie werden folgende Artikel angekündigt:

Eurowings Airbus A330-200 – D-AXGB (611008-001),
Airbus A330-900neo – Werkslackierung (611688),
Germania Airbus A321 – D-ASTE (611879),
Eurowings Europe Airbus A320 „Eurowings Holidays“ – OE-IQD (611893),
S7 Airlines Airbus A319 – VP-BHQ (611909) und
UPS Airlines Boeing 747-400F – N579UP (611916; Maßstab 1:250).

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Bruno Kaiser, Sujin Ritter, Torsten Schubert, Hendrik J. Späing

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

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

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

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

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

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

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

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