

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

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Kleines Schaukelpferd ganz groß

Baumschule für Spur-Z-Freunde
Lahnstein ist eine Reise wert

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

während ich diese Zeilen schreiben, herrschen draußen geradezu arktisch anmutende Temperaturen, durch Mark und Bein gehend wegen eines eisigen Ostwinds. Die Bastelsaison hat damit kurz vor dem meteorologischen Frühling eine unerwartete Verlängerung erhalten.

Die derzeit stattfindenden Frühjahrsausstellungen und -messen markieren eigentlich genau den Übergang, den wir auch für diese Ausgabe geplant haben: Dort werden vollendete Bastelprojekte öffentlich gezeigt und Neuheiten der Hersteller vorgeführt.

Wir blicken dort zurück, was im letzten Winter kreativ umgesetzt wurde und schauen erwartungsvoll auf das, was uns für den noch weit entfernt scheinenden, aber doch sicher kommenden Bastelauftritt geboten werden soll.

Eine dieser Ausstellungen sind die Modellbahntage in Lahnstein, nicht zufällig mit dem Attribut „international“ beworben. Ein kleiner Modellbahnverein schafft es Jahr für Jahr, Anlagen und sonstige Ausstellungsstücke auf allerhöchstem Niveau gezielt an die Mündungsstadt der Lahn in den Rhein einzuladen. Diesem Ruf folgen begnadete Gestalter aus Deutschland und seinen Nachbarstaaten wie etwa Frankreich oder Polen. Freundschaften kennen eben keine Grenzen!

Ihren festen Platz hat in Lahnstein längst auch die Spurweite Z, worüber wir uns sehr freuen. Völlig zu Recht gilt diese Ausstellung als deutscher Ableger der OnTraXS! im niederländischen Utrecht – und dorthin haben wir Zetties es ja inzwischen auch geschafft.

Gerne blicken wir heute auf die Lahnsteiner Modellbahntage, ihre Exponate und das freundschaftliche Drumherum zurück und laden Sie ein, im nächsten Jahr doch einfach mal persönlich dort vorbeizuschauen. Neues gab es dort auch zu sehen, denn mit Krüger Modellbau und Trafofuchs waren auch zwei Kleinserienhersteller unserer Baugröße zugegen. Sehenswert sind auch die Hausmodelle der Modellmanufaktur Beckert, die es jetzt ins Sortiment des 1zu220-Shops geschafft haben.

Doch zurück zum Thema Jahreszeiten: Bevor der Frühling draußen einzieht, begrünen wir schon fleißig die winzigen Bäume des Maßstabs 1:220. Rita Kruse-Spiekermann setzt ihren Baubau-Beitrag fort und lädt unsere Leserinnen und Leser ein in ihre „Baumschule“.

Auf dem Wissen ihres ersten Beitrags aufbauend, widmet sie sich nun neuen Ansprüchen, zu denen auch Laubbäume gehören, die höhere Anforderungen an eine glaubhafte Umsetzung stellen. Wenn sie auch Ihnen neue Erkenntnisse vermitteln kann, dann hat dieser Artikel seinen Zweck erfüllt. Gerne dürfen Sie uns und allen Lesern dieses Magazins Ihre Ergebnisse vorstellen.

So lang wie der Winter fühlte sich auch die Entstehungsgeschichte der Tenderlok Baureihe 80 an. Märklin führte ein neues Produktionsverfahren ein und erlernte mit ihrer Hilfe neue Fertigungstechniken. Endlich liegt uns das Ergebnis vor und wir können von unseren Eindrücken berichten.

Gewürzt wird natürlich auch diese Ausgabe von passenden Buchempfehlungen, Leserbriefen und aktuellen Meldungen, damit Sie rundum und bestens informiert sind.

Viel Spaß beim Lesen wünscht

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

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

Modell

Mutter der Einheitsdampflok	4
-----------------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Bäumchen, wechsel' dich!.....	22
-------------------------------	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Beschriftungshilfen und Farbwissen	28
Garbes Mädchen für alles	30

Aktuelles

Großer Rummel in Lahnstein.....	33
Zetties und Trainini im Dialog.....	44

Impressum	55
-----------------	----

Wir danken Rita Kruse-Spiekermann für ihren Baumbaubeitrag und der Eisenbahnstiftung für ihre Bildbeiträge.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 26. März 2018

Titelbild:

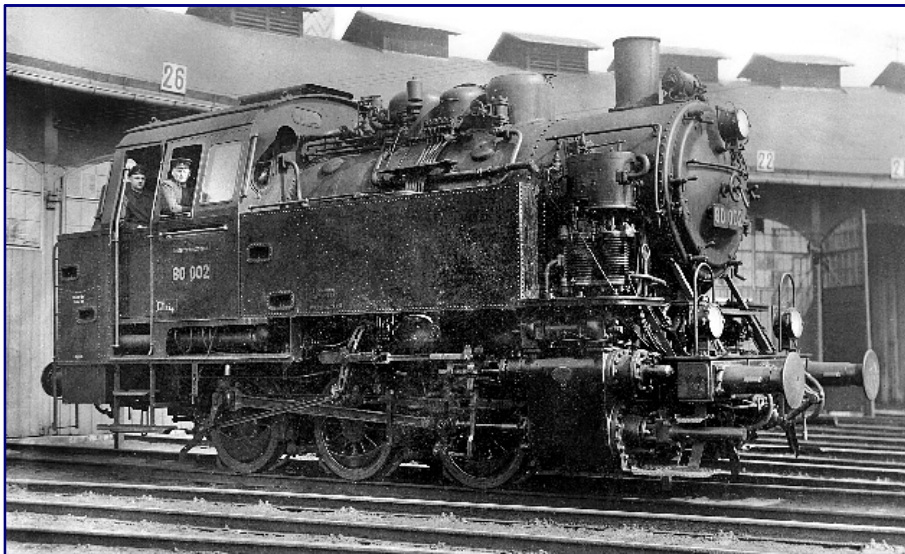
Der verschmutzten 80 032 ist der harte Betriebsalltag anzusehen, als sie in der Rangierpause im Betriebswerk Wasser fasst. Nicht anzusehen ist ihr die winzige Größe, was Märklins feine Umsetzung nachdrücklich unterstreicht. Einzig die Kupplung verrät den wahren Maßstab.

Maschine mit Schwächen und Stärken Mutter der Einheitsdampflok

Die Geschichte der DRG-Einheitslok beginnt mit der Baureihe 80. Obwohl als Nachfolgerin der preußischen T 3 äußerst gelungen, blieben ihr der große Erfolg und betriebliche Bedeutung verwehrt. Umso erfolgreicher verlief ihre Karriere und die ihrer Schwestern als Modelle, was nun auch in der Spurweite Z eine Erfolgsgeschichte begründen soll. Wir schauen auf die Geschichte des Vorbilds, die Rolle im Märklin-Programm und auf das frisch ausgelieferte Modell.

Wenig bekannt sei, dass der Ausgangspunkt der Entwicklung aller deutschen Einheitstenderlokomotiven bei den Planungen einer Ersatzlok für die preußische T 3 lag. Daraus entwickelte sich ab 1921 das spätere Einheitslokprogramm der Deutschen Reichsbahn. Das stellt Jürgen-Ulrich Ebel bereits im Vorwort seines EK-Baureihenportraits über die vier Rangierlokomotivbaureihen der DRG fest.

Und so ist die dreiachsige Baureihe 80 eigentlich die Mutter aller Einheitslokomotiven, obwohl die schon legendäre Schnellzuglok der Baureihe 01 drei Jahre früher auf den Schienen stand und diesen Anspruch für sich geltend machte.



80 002 (Hohenzollern 1928) ist 1930 noch im Ursprungszustand, zu dem auch die große Doppelverbundluftpumpe gehört. Später wurden diese gegen zweistufige Luftpumpen getauscht. Im Bw Berlin-Anhalter Bf wartet sie auf neue Rangieraufgaben. Foto: Werner Hubert, Archiv der Eisenbahnstiftung

Wie die T 3 sollte die Neukonstruktion drei Kuppelachsen erhalten, keine Laufachsen besitzen und einen Achsdruck von 17,5 Tonnen eigentlich nicht überschreiten.

Als Kuppelraddurchmesser waren lange Zeit 1.250 mm vorgesehen, zur Gewichtersparnis reduzierten die Verantwortlichen den Wert schließlich auf 1.100 mm, was weitere Gewichtseinsparungen am Barrenrahmen ermöglichte.

Lange Zeit offen war die Frage, ob die neue Lok als Nass- oder Heißdampfmaschine beschafft werden sollte.

Ihr Einsatz war in den großen Personenbahnhöfen der RBD Breslau, Hannover, Köln und Leipzig (Halle und Leipzig, u. a. Verschub von Postwagen) vorgesehen, wo sie Züge abziehen und bereitstellen sollte. Tatsächlich konnte dies mit ihr später auch erheblich beschleunigt werden, gerade in Hannover waren die sehr kräftigen Maschinen äußerst beliebt. Ihr Kohleverbrauch lag aber auch erheblich über dem der Vorgängerin.

Wie auch die vierachsige Schwesterlok der Baureihe 81 (mit 1 m längerem Kessel) wurde die Achtziger bewusst voll auf Zugkraft ausgelegt, was ihr in Verbindung mit ihrem gedrungene Aussehen den Spitznamen „Bulli“ einbrachte: Die Baureihe 80 ließ nichts stehen, mit 400 bis 500 Tonnen am Haken lief sie sogar ruhig. In der Ebene konnte sie bis zu 1.380 t bewegen und 865 t sogar noch dauerhaft mit 45 km/h.

Die Idee der Einheitslok lässt sich an ihr sehr gut ablesen, doch ist dieses Merkmal gleichzeitig auch die Achillesferse. Viele Bauteile wären wohl verzichtbar gewesen, die Konstruktion hätte für eine Rangierlok einfacher ausfallen können, um Gewicht und Kosten zu sparen. Die klamme Reichsbahn musste die Beschaffung weiterer Maschinen trotz betrieblicher Bewährung zurückstellen und gab sie nach der Weltwirtschaftskrise schließlich ganz auf.

Stattdessen experimentierte sie in den Dreißigern mit der deutlich einfacher konstruierten und daher auch günstiger zu beschaffenden Baureihe 89⁰ als mögliche Nachfolgerin für veraltete Länderbahnmaschinen im Rangierdienst.

Als die Baureihe 80 entwickelt wurde, waren sich die Entscheider noch so sicher, dass sie auf Probelokomotiven verzichteten und im September 1926 gleich 27 Maschinen in Auftrag gaben. Im Folgejahr wurden in zwei Serien die Bestellungen für 80 028 bis 80 039 aufgegeben – die Auslieferung zog sich bis 1929 hin. Dass sie mit Einheitsteilen überfrachtet und dadurch auch zu schwer war, wurde wohl erst spät erkannt oder eingesehen.

Bedingt durch die kleinen Räder, die der hohen Zugkraft förderlich waren, wiesen die Tenderlokomotiven der Baureihen 80 und 81 wegen ihrer großen Überhänge einen extrem unruhigen Lauf auf. Sie schlingerten im Gleis hin und her und nickten dabei gleichzeitig auf und ab, was gern als „Korkenziehergang“ bezeichnet wird.



Bei der DB trugen die meisten „Schaukelpferde“ keine Eigentumsbezeichnung mehr, wie hier im März 1960 auch an 80 039 zu sehen ist. Zudem macht die Lok ihrer Spottbezeichnung alle Ehre, da sie beim Rangieren im Bahnhof Schweinfurt mit der ersten Achse entgleist ist. Foto: Reinhard Todt, Archiv der Eisenbahnstiftung



Bild oben:

Eine zweite Karriere auf der Zeche Königsborn der Klöckner-Bergwerke machte 80 030, am 19. Oktober 1969 in Werne unterwegs als Lok 9. Zu diesem Zeitpunkt hatte sich Klöckner schon unter dem Dach der Ruhrkohle AG (RAG) eingefunden.

Bild unten:

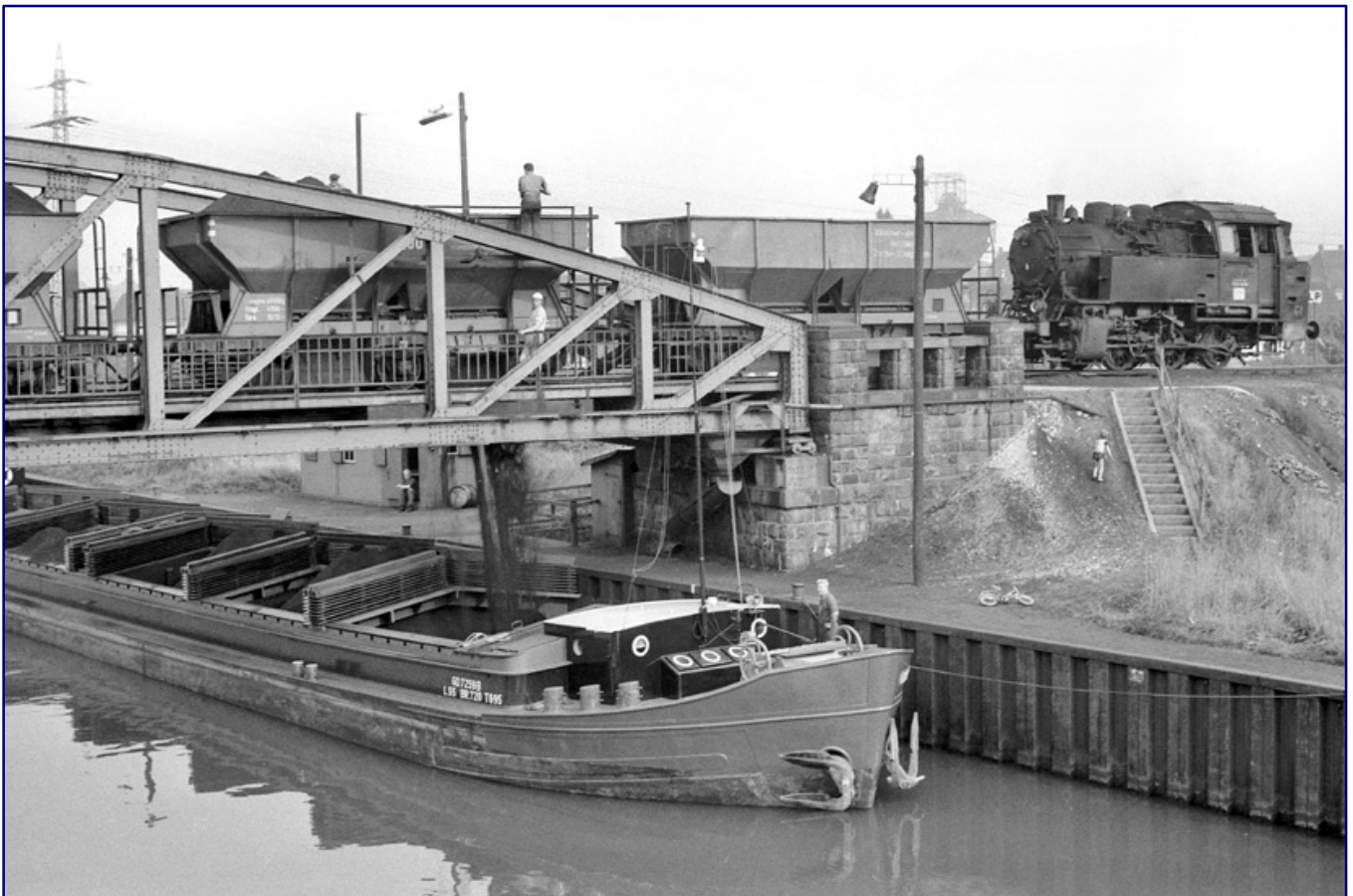
Hinter der D-726 der RAG verbarg sich die 1928 bei Hohenzollern gebaute 80 037, die nach ihrer Ausmusterung am 30.09.1960 ebenfalls an die Klöckner-Bergbau AG verkauft worden war. Aufgenommen wurde sie während einer kurzen Pause am 3. November 1973. Beide Fotos: Wolfgang Bügel, Archiv der Eisenbahnstiftung

Für den Streckendienst waren sie damit nicht geeignet und wurden auch gern als „Schaukelpferde“ bezeichnet. Allenfalls Übergaben und Überführungsfahrten mit bis zu 45 km/h gehörten noch zu ihren Aufgaben. Besonders gravierend waren die geschilderten Probleme bei der Baureihe 80. Sie war für häufige Entgleisungen bei schneller Fahrt, auf Nebengleisen und Weichen berüchtigt. Wegen hoher Schwerpunktlage und großer Überhänge bestand dabei sogar die Gefahr des Umkippens.

Doch die Vorteile des starken Arbeitstiers überwogen offenbar, denn das Betriebsalter der Maschinen ist durchaus beeindruckend. Viele von ihnen erlebten eine zweite Karriere, doch dazu gleich mehr. Der Rangierbetrieb mit Dampflokomotiven galt nach dem Krieg als besonders unwirtschaftlich und sollte vorrangig verdieselt werden.

Bei der Bundesbahn bestand so kein Bedarf mehr an einer neuen Rangierdampflok dieser Leistungsklasse, zumal mit der Kö(f) und der V 36 wirtschaftlicher zu betreibende Alternativen längt bereitstanden, auf deren Basis die Entwicklung der V 60 eingeleitet werden konnte. Ähnlich verhielt es sich auch bei der Reichsbahn in der DDR, die hier ebenfalls der Diesellok in Form ihrer V 75 den Vorzug gab.

Doch das weitere Überleben der Baureihe 80 als Quasi-Splittergattung (17 Exemplare im Bestand der DB, 22 bei der DR Ost) sicherte ihr die Austauschbarkeit vieler Teile mit anderen Einheitslokomotiven: Was ihre Beschaffung so teuer gemacht hatte, begünstigte nun ihren Unterhalt. Zusammengezogen wurden die DB-Maschinen in der BD Nürnberg.



Hier sehen wir die Zechenlok D-726 (ehemalige 80 037) der RAG im Einsatz für die Zeche Werne. Die Kohleumladung aufs Schiff läuft in Rünthe am Datteln-Hamm-Kanal nicht nur am 14. April 1972 derart unkonventionell. Foto: Wolfgang Bügel, Archiv der Eisenbahnstiftung

Erst am 22. März 1965 wurde mit 80 031 im Bw Schweinfurt die letzte Lok bei der DB ausgemustert, bei der DR endete der Einsatz 1968. Allerdings fanden dort 20 der Dreikuppler neue Beschäftigungsmög-

lichkeiten als Werklokomotiven in Ausbesserungswerken. Letzte war 80 019, die erst im November 1984 im RAW Engelsdorf abgestellt und im Mai 1987 verschrottet wurde.

Von der DB wurden nur sieben Exemplare zerlegt. Was ihre Konstrukteure einst bestimmt nicht geplant hatten, war ihre perfekte Eignung für schwersten Rangierdienst im Zechenverkehr des Ruhrgebiets. Hohes Reibungsgewicht und eine große Leistungsfähigkeit des Kessels waren zusammen ideale Voraussetzungen für ein zweites Leben bei verschiedenen Bergwerken, das erst mit der Abstellung der früheren 80 039 im Jahr 1977 endete.



Dritter Frühling: Die bei der Hohenzollern AG in Düsseldorf unter der Fabriknummer 4650 gebaute 80 039 (vgl. Foto auf Seite 5) ist am 11. September 2005 im Bestand der Museumseisenbahn Hamm. Behalten hat sie bis heute ihre zweistufige Luftpumpe, später kamen noch geschweißte Wasserkästen und eine Kohlenkastenerhöhung aus Blech hinzu.

So blieben sieben der einst 39 Exemplare erhalten, unter denen die mit Fotografieranstrich versehene 80 030 im Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen oder die derzeit nicht betriebsfähige 80 039 der Hammer Eisenbahnfreunde (HEF) nur zwei der zu nennenden Dreikuppler aus Museumsbeständen sind.

Etwas Modellgeschichte

Die bulligen Rangierlokomotiven haben im Märklin-Programm eine lange Geschichte. Für die Spur 00 (später als H0 bezeichnet) geht sie zurück bis auf das Jahr 1938, annähernd maßstäblich erschien sie als Neukonstruktion dann 1949 (Art.-Nr. TM 800 / 3004) und blieb bis 1958 im Programm.

1969 belebte Märklin die Spur 1 wieder, nachdem für sie zuvor 1935 das Aus gekommen war. Im neuen Programm des Maßstabs 1:32 war die Baureihe 80 von Anfang an eine von zwei dort vertretenen Grundtypen, aufgesetzt auf ein gemeinsames Fahrgestell. Diese Programmbasis sollte sich bis 1978 nicht ändern, denn solange war die große Spur eher als Kinderbahn im Markt positioniert.

Die Tenderlok war damals ein durchaus detailliertes Modell, das seiner Zeit eher voraus schien, was sich auch am sehr langen Produktlebenszyklus ablesen lässt. Bemängelt wurden allerdings sichtbare, große Zahnräder.

Die große Stunde für die kleine Lok schlug dann 1988, als mit der Betriebsnummer 80 030 eine Neukonstruktion für die Baugröße H0 auf den Markt gebracht wurde. Angeboten zunächst als Analogmodell mit elektronischen Umschalter (3304) und Digitalversion (3604), staunten die Kunden über die hochwertige Umsetzung als Profimodell, das so gar nicht mit der Anfängerlok 89 006 (3000) vergleichbar war.



30 Jahre liegen zwischen der Spur-Z-Umsetzung und dem Analogmodell für die Spur H0 (Art.-Nr. 3304) aus dem Jahre 1988. Nicht vorbildgetreu war einst die Ausstattung mit einem DB-Keks. Diesen trug beim Vorbild wohl nur die Schwestermaschine 80 031 des Bw Schweinfurt.

Ein ungewohntes Merkmal war die Führerhausverglasung: Sie verschloss beide Seitenfenster, obwohl im Betrieb das hintere stets aufgeschoben war, damit sich der Lokführer seitlich aus der Maschine lehnen konnte. Auch die Tür war mit dem Kunststoffeinsatz verschlossen, doch hier hatten die Konstrukteure Strukturen eingraviert, mit denen der zuschiebbare Vorhang nachgebildet werden sollte.

Die Luftpumpe war seitlich ans Gehäuse graviert und nicht separat angesetzt, was vor dreißig Jahren bei einigen Modellen noch zeitgemäß erschien.

Insgesamt lag für Märklin die Messlatte damit hoch: Nur im Mini-Club-Programm fehlte der „Bulli“ bislang völlig. Aufgrund seiner Rolle für die größeren Maßstäbe schien aber auch kein Anfängermodell auf Basis der Baureihe 89 sinnvoll. So blieb sie der perfekte Kandidat für technische Neuerungen und für eine erste Auflage zu Gunsten der Insider-Club-Mitglieder.

Umsetzungen für die Spur Z

Ein Problem für Modellumsetzungen der Baureihe 80 ist in jedem Maßstab, dass von den 17 Lokomotiven der Bundesbahn wohl keine der anderen glich: Sie fuhren mit genieteten und geschweißten Wasserkästen, mit unterschiedlichen Kohlenkastenerhöhungen, Zwei- und Dreilicht-Spitzensignal, Lichtmaschine vor oder neben dem Schornstein, mit und ohne Dampfglocke sowie regulärer Rauchkammertür und Nachkriegsbehelfen.

Wer immer sie ins Vorbild umsetzen möchte, sieht sich aus wirtschaftlicher Vernunft heraus gezwungen, sich für eines der vielen Vorbilder zu entscheiden und Kompromisse einzugehen. Der älteste stammt wohl von Westmodel, denn dieser Umrüstspezialist hatte schon früh einen Bausatz im Programm, um das Modell der Baureihe 89 mit seitlichen Wasserkästen zu versehen.



Auf Märklins Baureihe 89 basiert die Superung von Michael Bahls mit Detailsteuerung, Bremsnachbildungen, drittem Dom und genieteten Wasserkästen (Art.-Nr. 5080). Foto: Bahls Modelleisenbahnen

neben genieteten Wasserkästen und zugerüstetem Dom auch ein komplettes Gestänge samt Steuerung und Bremsnachbildungen besaß. Hinzu kamen angesetzte Ätzbeschilderung und größenrichtige Puffer. Auf Wunsch ist dieses Modell auch heute noch mit Digitaldecoder und Laternenbeleuchtung zu erhalten.

Wer auf dieser Basis eine „echte“ Achtziger haben wollte, hatte noch die Führerhausentlüftung zu bearbeiten und musste sich auch Gedanken über einen dritten Dom machen.

Einen ähnlichen Weg ging Volker Bastek, der sich für die Wasserkästen Ätzbleche fertigte und eine kleine Stückzahl einst auch Dritten anbot.

Dem Vorbild am nächsten kam bislang Michael Bahls. Auf Kundenwunsch erschuf er eine eigene Superung (5080) fürs genannte Märklin-Modell, das

Eindrücke aus dem Test

Wer jedoch Modelle aus der Großserie bevorzugt, der wird künftig auch direkt bei Märklin fündig. Zunächst kommen die Mitglieder des Kundeklubs zum Zuge und das im wahrsten Sinne des Wortes, denn zum Lieferumfang der Packung mit der Artikelnummer 81352 gehören auch fünf offene Wagen. Auch ohne explizite Ankündigung sind Lok und Wagen ab Werk gealtert, die Tenderdampflok allerdings deutlich stärker.

Beim Hochheben der Packung stellen wir Bewegung in ihrem Inneren fest. Neugierig nachgeschaut, finden wir unter dem Tiefzieheinsatz ein weiteres Lokgehäuse aus Messing. Es ist nicht lackiert, mit dem Angussast versehen und zeigt Lunken.

Laut einer Druckbeilage handelt es sich um ein Ausschussteil, das Märklin bewusst hinzugelegt hat. Es soll dem Kunden eine kleine Freude bereiten und ein paar Eindrücke vom neuen Feingussverfahren geben. Wir hatten im letzten Jahr ausführlich darüber berichtet und nun können unsere Fotos mit haptischen Eindrücken unterlegt werden.



Neben der betriebsverschmutzten 80 032 liegt der Kohlenzug-Packung (Art.-Nr. 81352) unter dem Tiefzieheinsatz auch noch ein unlackiertes Ausschussgehäuse bei, das einen guten Eindruck vom genutzten Werkstoff Messing und dem Herstellverfahren vermittelt.

Der erste Eindruck der neuen Lok ist gut, als wir sie erstmals in Händen halten. Wir stellen als erstes fest, dass Märklin Lok und Wagen patiniert hat, den Dreikuppler aber deutlich stärker als die fünf Wagen. In der Produktbeschreibung war darauf nicht hingewiesen worden, Betriebsbahner wird es dennoch freuen.



In der Schrägansicht werden viele der feinen Gravuren sichtbar, so etwa die Nieten auf dem Wasserkasten. Einige Teile, wie die zweistufige Luftpumpe oder der Turbogenerator vor dem Schlot sind separat angesetzt. Die Rauchkammertür trägt noch einen Zentralverschluss.

An der Pufferbohle sind Kupplungshaken und je ein Bremsschlauch durch Gravuren angedeutet, aber nicht farblich abgesetzt worden. Die Pufferteller sind etwas größer als bei älteren Modellen, was dem heutigen Produktstandard Märklins entspricht.

Wie angesichts des Messing-Feingussverfahrens unter Einsatz verloreener Formen zu erwarten, weist die Formneuheit viele fein gravierte Details auf.

Da bei der Bundesbahn wohl keine Achtziger einer anderen geglichen hat, nehmen wir genietete Wasserkästen, Zwei-Licht-Spitzensignal an beiden Enden und einen Rauchkammerzentralverschluss als individuelle Merkmale der 80 032 erfreut zur Kenntnis.

Korrekt sind auch die Kohlenkastenerhöhung und die Nachbildung des auf dem Führerhausdach sitzenden Entlüftungskastens.

Die Laternen auf der vorderen Pufferbohle weisen die typischen Lampenbügel der Einheitslokomotiven auf. Fahrtrichtungsabhängig beleuchtet sind die beiden Spitzenlichter vorne und hinten durch warmweiße Leuchtdioden, die schon kurz nach dem Anfahren sichtbar werden.

Hinzu kommen einige angesetzte Spritzgussteile wie die bei 80 032 quer vor dem Schlot sitzende Lichtmaschine, die zu DB-Zeiten übliche zweistufige Luftpumpe an der rechten Seite der Rauchkammer oder auch die beiden Wasserkastendeckel.



In der Makroansicht lassen sich einige Feinheiten und das gute Lackierbild noch gezielter hervorheben. Deutlich werden aber auch die Grenzen der Beschriftung unter der werksseitig aufgetragenen Patina. Die Führerstandsverglasung umfasst auch die hintere Tür, die beim Vorbild nur durch einen Vorhang geschützt werden konnte.

Auch für eine Führerhausverglasung hat Märklin endlich mal wieder gesorgt, nachdem wir sie zuletzt bei einigen Modellen vermisst hatten. Von ihr umfasst sind nun aber auch die Front- und Rückfenster der Lok, an der Seite verdeckt sie wie beim H0-Modell neben beiden Seitenfenstern leider auch die Führerstandstür.

Die feuerrote und tiefschwarze Lackierung ist angenehm matt, überzogen von der bereits erwähnten, schwarzbraunen Patina. Die Lokanschriften sind silberfarben im Tampondruckverfahren aufgebracht worden und weitgehend lesbar umgesetzt. Einschränkungen ergeben sich einzig aus der werksseitigen Alterung, die auch die Anschriften teilweise überdeckt.

An den Seiten ist sie vollständig, vorne und hinten beschränkt sie sich auf die Loknummern, Revisionsdaten auf den Pufferbohlen sind nicht berücksichtigt worden. Völlig korrekt ist der verwendete Schrifttyp DIN 1451 als Mittelschrift der DB. Die Eigentumsverwaltung ist mit „Deutsche Bundesbahn“ ausgeschrieben, mit einem DB-Keks war später nur 80 031 nachgewiesen unterwegs. Die übrigen Dreikuppeler besaßen dann keine solche Eigentumsangabe mehr.

Das Vorbild der 80 032 war seit dem 5. Juli 1946 im Bw Gemünden (Main) beheimatet und wurde dort am 18. Februar 1958 ohne vorherige Z-Stellung ausgemustert. Dieser letzten Einsatzzeit entspricht auch Märklins Modell.

Insgesamt scheint das Modell perfekt umgesetzt, nur sehr wenige Kritikpunkte muss sich Märklin gefallen lassen: Die hinteren Pufferhülsen wurden entgegen der vorderen Exemplare nicht rot abgesetzt, auch im seitlichen Teil der vorderen Pufferbohle fehlt etwas Farbe.



Nur wenige Kritikpunkte wissen wir anzubringen: Die hinteren Pufferhülsen und die Seiten beider Pufferbohlen sind nicht rot abgesetzt worden, bei der Steuerung musste auf einen Fangbügel verzichtet werden und die Aufstiege für den Rangierer fehlen vor den Dampfzylindern.

Unter den wiedergegebenen Details vermissen wir nur die schmale und kurze Aufstiegsleiter auf den ebenso kurzen Umlauf sowie die Rangierertritte an der vorderen Pufferbohle. Sie waren beim Vorbild sehr markante Lokteile, da sie von den Kolbenstangenschutzrohren gekreuzt wurden und für Enge in diesem Areal sorgten.

Die Steuerung ist bis auf Fangbügel für die Treibstange vollständig und komplett beweglich nachgebildet. Auch die einseitig wirkenden Klotzbremsen sind im Fahrwerksbereich zu sehen. Dort hat Märklin nur auf die wohl zu filigranen Sandfallrohre verzichtet.

Maße und Daten zur Tenderdampflok der Baureihe 80

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
• Länge über Puffer*	9.670 mm	44,0 mm	44,1 mm
• Größte Breite (Führerhaus)	3.050 mm	13,9 mm	14,3 mm
• Höhe über SO (Schorstein)	4.165 mm	18,9 mm	15,3 mm
• Achsstand	3.200 mm	14,5 mm	15,2 mm
• Kuppelraddurchmesser	1.100 mm	5,0 mm	5,4 mm
• Dienstgewicht	54,4 t	---	23 g
• V_{max}	45 km/h		
• Indizierte Leistung	423 kW / 575 PS		
• Bauart	C h2t		
• Gattungsbezeichnung	Gt 33.17		
• Baujahre	1927/28		
• Hersteller	Hohenzollern, Jung, Union und Wolf		
• Gebaute Stückzahl	39 Exemplare		

Die breiteste Stelle des Vorbilds wird durch das Führerhaus bestimmt. Nachgemessen am Modell, hat Märklin hier nahezu eine Punktlandung hingelegt. Gemessen über die Dampfzylinder, ist der Winzling wegen der Detailsteuerung aber ganze 2 mm breiter (16,3 mm). Interessenten sollten dies berücksichtigen und im Zweifelsfall den Gleisabstand zu ihren Bahnsteigen vor dem Kauf oder Einsatz des Modells messen.

Der Raddurchmesser ist, wie schon bei der V 36 (Messwert: 5,6 mm), zu groß ausgefallen. Wir haben 5,4 mm gemessen. Da sich die Räder mit dem Messschieber nur sehr schwer erreichen und greifen lassen, gehen wir von einem Messfehler in Höhe von 0,2 mm aus.

In diesem Fall ist eher davon auszugehen, dass es sich hier wieder um die Kuppelräder der Baureihe 58 handeln wird, die im Baukasten längst vorhanden sind.

Umgerechnet aufs Vorbild bedeutet unser Messwert jedenfalls pro Rad 8,8 cm zu viel. Sie schlagen, wie zu erwarten ist, auch voll auf den Achsstand durch. Dass es, auch hier Messfehler berücksichtigt, nur 0,7 mm (errechnet 0,8 mm) und nicht gleich 1,2 mm sind, spricht im Gegensatz zur vorherigen Annahme gegen die Räder, die wir in der V 36 vorgefunden hatten.

So oder so ist aber Märklins Anspruch erkennbar, das typische Aussehen dieser Dampflok korrekt und überzeugend wiederzugeben.

Da sich Räder mit korrektem Durchmesser schon seit 1972 im Baukasten befinden, suchten wir nach einer Erklärung für die vorgefundene Abweichung. Sie ist nicht in mangelnder Vorbildkenntnis zu suchen, denn die Einheitstenderlok hat ja schon eine lange Geschichte im Programm der größeren Spuren – mit seinerzeit wahrhaft vorbildlichen Umsetzungen.



Bei der Sicht von vorn fällt auf, dass die Dampfzylinder die größte Breite der Lok bestimmen – beim Vorbild war es das Führerhaus, von dem wir auch das Vergleichsmaß abgenommen haben.



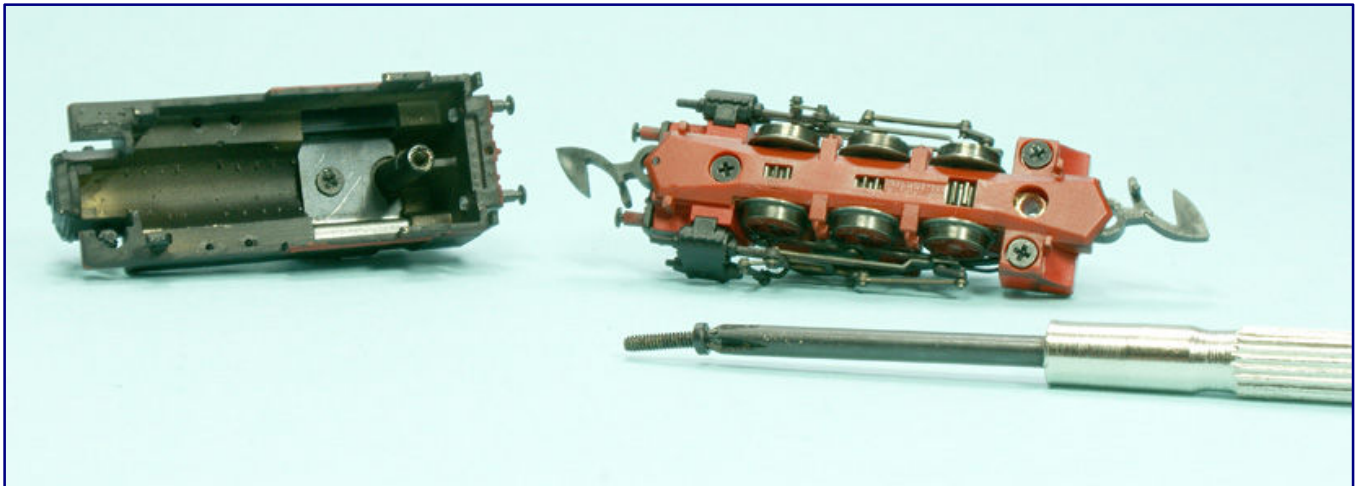
Auch die Rückansicht offenbart feine Gravuren und ein stimmiges Bild. Gelungen wirkt auch der Inhalt des Kohlenkastens. Nur die schwarzen Pufferhülsen stören das Gesamtbild etwas. Hier sollte zur Selbsthilfe gegriffen werden.

Eher dürfte hier ein bewusster Kompromiss vorliegen, der konstruktive Gründe hat. Nur mit einer tolerierbaren Maßabweichung erscheint es wohl möglich, auch in der Großserie eine vollständige Detailsteuerung im engen Fahrwerksbereich unterzubringen, die so viele Male sicher und wiederholbar in kurzer Zeit montiert werden kann.

Da die übrigen Maße der Lok und vor allem auch ihre Proportionen insgesamt sehr gut getroffen sind, erscheint uns diese Entscheidung daher vertretbar und angemessen. So kann sie problemlos neben den übrigen Modellen des Katalogprogramms eingesetzt werden, ohne als unvollständig aufzufallen.

Neben der bis heute produzierten Baureihe 89 sähe das natürlich anders aus, denn der unterschiedliche Raddurchmesser würde dann sehr wohl ins Auge stechen. Das Anfängermodell zum Einstieg kann aber unseres Erachtens nicht der Vergleichsmaßstab für dieses Profimodell sein. Außerdem konnten sich die Baureihen 80 und 89⁰ zumindest bei der DB mangels Bestand auch nie begegnen.

Besonders interessiert hat uns das Gewicht des neuen Modells. Märklin hat mit Messing einen Werkstoff eingesetzt, der sonst in der Kleinserie weit verbreitet ist. Da nach wie vor keine Haftreifen verbaut sind, zieht die Lok ihre Zugkraft einzig aus dem Reibungsgewicht.



Die Abnahme des Gehäuses verläuft etwas ungewöhnlich: Die Getriebeabdeckung ist hinten mit drei Schrauben gesichert, die mittlere greift durch das Fahrwerk hindurch in einen Steg des Gehäuses im hinteren Führerstands Bereich.

Mit 21 Gramm bringt sie für ein derart kleines Modell ein doch ansehnliches Gewicht auf die Schiene. So ziehen wir alle Register und hängen dem kleinen Dreikuppler gleich zehn Schwerlastwagen SSym 46 an, die zusammen 90 Gramm Gewicht auf die Feinwaage bringen. Doch auch das knapp Fünffache des Eigengewichts kann dem Winzling nichts anhaben.

Mühe los transportiert 80 032 diesen Zug auch durch Kurven mit einem Radius 195 mm und über Weichenstraßen und Gegenbögen. Auch nach zwei Stunden Vor- und Rückwärtsfahrt ist sie ohne jede Erwärmung weiter unterwegs.

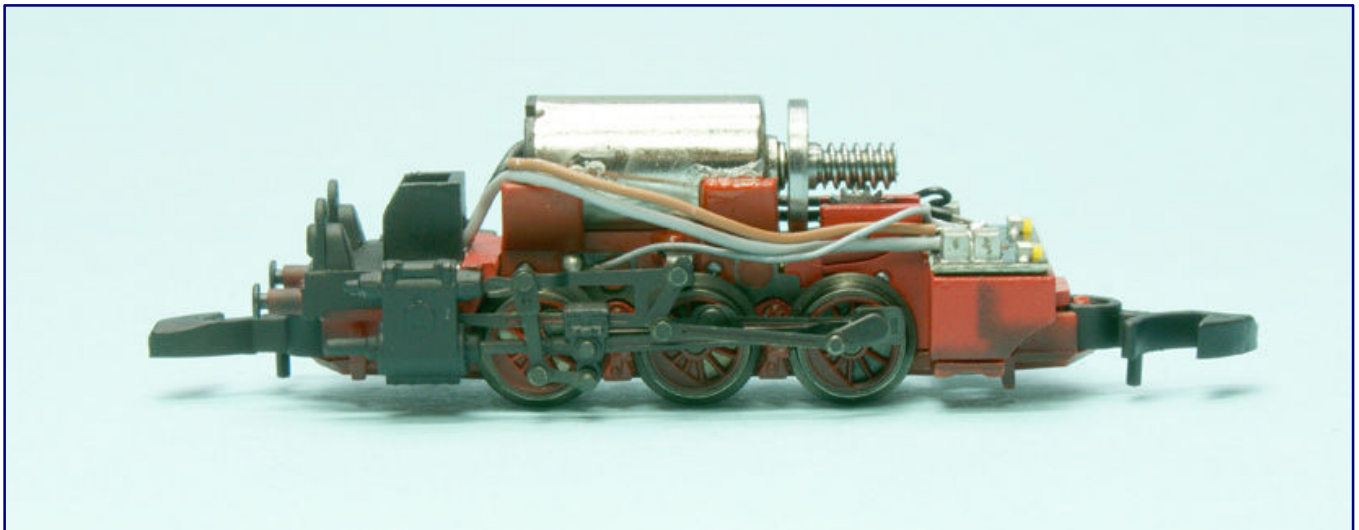
Dabei zeigt sie obendrein auch eine hohe Kontaktsicherheit. Unsere Kontrolle des Fahrwerks lässt erkennen, dass nur die mittlere Achse starr im Fahrwerk sitzt. Die erste und dritte weisen ein leichtes Seitenspiel auf und lassen sich auch kippen. Damit behält das Modell stets eine gute Gleislage.

Positiv nehmen wir auch zur Kenntnis, dass diese Formneuheit keine Rennmaschine ist. Sie fährt dank gut durchdachter Getriebeuntersetzung spürbar langsamer als viele ältere Modelle, was einer Rangierlok, deren Vorbild gerade mal für 45 km/h zugelassen war, sehr entgegenkommt.

Dafür verantwortlich zeichnet auch der kleine Glockenankermotor, der wartungsfrei in einer Halterung auf dem Fahrwerk sitzt. Eine winzige Schwungmasse unterstützt seinen Lauf. Um einen Blick unter das Hütchen werfen zu können, ist am hinteren Ende des Fahrwerks die mittige von drei Schrauben zu lösen. Das Gehäuse kann dann im vorderen Bereich am Fahrwerk ausgehakt und nach oben abgezogen werden.

Wir aber wollen nun die inneren Werte im Praxiseinsatz erleben: Am Märklin-Transformator 67011 fährt die Lok bereits bei einer Spannung von 0,3 Volt an. Einen Testabschnitt von 22 cm Länge frisch geputzter Geraden durchfährt sie dabei in 87 Sekunden, was einer Vorbildgeschwindigkeit von gerade einmal 2 km/h entspricht. Das ist wirklich eine Rangierlok!

Sicheres Überfahren von Weichen ist ab einer Spannung von 2,4 V möglich, dabei sind nun auch die Loklaternen beleuchtet. Wir sind aber der Auffassung, dass diese Lok hier nach erheblich weniger Gleisspannung verlangt, doch der für alle von uns durchgeführten Testfahrten mit Märklin-Modellen eingesetzte Transformator hat leider sehr große Spannungssprünge, die sich nur wenig feinfühlig regeln lassen.



Der Glockenankermotor wird von einer kleinen Schwungmasse unterstützt. Auf dem Fahrwerksblock zu erkennen ist auch die hintere Platine mit zwei warmweißen Leuchtdioden. Das Gegenstück für die Vorderseite sitzt unter dem Kunststoffaufsatz für Rauchkammerträger, Zylinder und Laternen.

Doch die nun gemessenen 6 Sekunden Zeit für die Durchfahrt des Messabschnitts können sich sehen lassen, bedeuten sie umgerechnet doch 29 km/h und damit eine völlig übliche Geschwindigkeit beim Verschieben einzelner Wagen. So stellen wir fest, dass Märklins neuestes Modell wie sein großes Vorbild beste Voraussetzungen für den Rangierbetrieb mit sich bringt.

Bei Vorwärtsfahrt sind im gesamten Testzyklus übrigens nahezu keine Motorengeräusche zu vernehmen, nur bei der Rückwärtsfahrt gibt das Schneckengetriebe eine minimale Geräuschkulisse ab. Wir drehen den Transformator weiter auf und messen die Stromaufnahme bei fest definierten Einstellungen. In Trafostellung Stellung 100 messen wir gerade mal 16 mA, ein bei Märklin-Modellen noch fast unbekannt niedriger Wert.

Und wir rechnen ein weiteres Mal die erreichte Fahrgeschwindigkeit um: 22 cm Testabschnitt in 1,9 Sekunden bedeuten eine 91,7 km/h Vorbildgeschwindigkeit und damit bereits mehr als das Doppelte, was der große Dreikuppler zu erreichen vermochte. Betriebsbahner werden mit dem Winzling deutlich langsamer unterwegs sein.

Der bei Stellung 150 gemessene Wert liegt mit 16,5 mA nur sehr geringfügig über dem ersten Messergebnis. Gemeinsam sprechen sie für einen guten Motor und ein sauber arbeitendes Getriebe, was auch die guten Zugkräfte aus dem ersten Fahrtst unterstreichen.

Passende Güterwagen

Kurz eingehen möchten wir noch auf die fünf Güterwagen, die Märklin zusammen mit dem getesteten Modell ausliefert. Sie sind allesamt keine Formneuheiten und seit vielen Jahren im Programm zu finden.

In letzter Zeit griff das Produktmanagement bei offenen Altbauwagen aber gern auf die Gattung O 10 zurück, die insgesamt als gelungen bezeichnet werden darf. Doch inzwischen dürften viele Zetties ausreichende Bestände an diesem Modell aufgebaut haben.



Zur Zugpackung gehören auch noch fünf offene Güterwagen aus zwei verschiedenen Bauarten und mit Kohleladungseinsätzen. Das Besondere an ihnen sind die unterschiedlichen Beschriftungen. Hier sorgen sie, rangiert von der 80 032, für die Versorgung des Kohlenbanses im Betriebswerk.

Dass nur ein solcher Wagen zum Lieferumfang gehört, zeigt Zurückhaltung und Erkennen dieses Umstands. Der als fünfter eingereihte Waggon besitzt eine Bremserbühne und Anschriften für die Brit-US-Zone der DR mit der Wagennummer 670 318.

Nicht so recht zu ihm zu passen scheint die von der DB vergebene, neue Gattungsbezeichnung O 10. Sie und der fehlende Gattungsbezirk sprechen dafür, dass es sich um einen bereits umbeschrifteten Wagen handelt.

Des Rätsels Lösung liegt in einem Phänomen der deutschen Teilungsgeschichte: Die DDR erkannte die Bundesbahn als Verwaltung anfangs nicht an und wies die mit deren Kürzel beschriebenen Wagen an der Grenze zurück. So wurden Güterwagen für den deutsch-deutschen Verkehr für einige Jahre quasi auf die Bi-Zone der DR rückbeschriftet.



Lok und Wagen der Insider-Zugpackung sind in der frühen Epoche III zu Hause. Die Dampflokomotive trägt noch ein Eigentumsschild mit ausgeschriebenem „Deutsche Bundesbahn“, die offenen Wagen sind sehr unterschiedlich beschriftet.

Märklin hat die Anschriften aller fünf Wagen recht bunt zusammengestellt. Es finden sich echte Bi-Zonen- und Bundesbahn-Exemplare unter ihnen wie auch die genannten Rückbeschriftungsvarianten. Damit geht der Marktführer einen Schritt weiter als bei früheren Epoche-IIIa-Modellen.

Zeitlich ist die Zugpackung dadurch zwischen 1949 und dem Anfang der fünfziger Jahre anzusiedeln. Eingrenzen lässt sich das Zeitfenster durch die Gründung der DB und dem vorläufigen Unterbrechen der Umbeschriftungsmaßnahmen bis zur Auflösung des Konflikts mit dem deutschen Nachbarstaat.



Vier Mal dieselbe Waggonbauart, drei unterschiedliche Anschriftenarten: umgezeichnete DB-Wagen der Bauart O 11 (Bild oben links und rechts), ein Wagen mit Bremserhaus, Reichsbahn-Betriebsnummer und Gattungsbezirk Nürnberg (Bild unten links) sowie ein zu „DR Brit-US-Zone“ rückgezeichneter Waggon (Bild unten rechts) mit Bauartbezeichnung und Waggennummer der DB.

Lange Zeit nicht mehr angeboten wurde die ebenfalls noch aus der Länderbahnzeit stammende Gattung O 11, die vor allem durch ihre geringere Länge auffällt. Die Vorbilder besaßen einen Kasten aus Stahl, was sie auch optisch abhebt. Nicht korrekt ist das von Märklin für diesen Waggon verwendete Fahrwerk mit Bremserbühne oder -haus.

Bei der Vorlage war der Abstand der Achshalter zu den Kastenenden auf beiden Seiten gleich, die Bühne war außerhalb an den Rahmen angesetzt. Beim Modell hingegen sind die Abstände zwischen Achshaltern und Puffern auf beiden Seiten identisch, was die Miniatur etwas merkwürdig aussehen lässt.



Auch beim Wagen 670 318 der Gattung O 10 handelt es sich um ein DB-Exemplar, das auf die Reichsbahn der Bizone rückgezeichnet wurde, um international auch in die DDR laufen zu können.

Dennoch ist zu begrüßen, dass wieder etwas Abwechslung in den Wagenbestand kommt, denn Märklin hat dieses Mal gleich vier Exemplare beigelegt, von denen auch nur eines ein Bremserhaus zeigt. Wer es ganz korrekt haben möchte, wird zum Umbau auf Basis von Kleinserienteilen greifen und für ein korrektes Fahrwerk sorgen.

Die Anschriften aller fünf, ab Werk durchweg gealterten und mit Echkohleeinsatz ausgestatteten Wagen zählen wir im Folgenden auf. Der Waggon mit Bremserhaus steht an dritter Stelle:

<u>Angeschriebene Verwaltung</u>	<u>Wagennummer</u>	<u>Gattungsbezeichnung</u>	<u>Einordnung</u>
DB	680 972	O 11	umgezeichnet
DB	680 598	O 11	umgezeichnet
DR Brit-US-Zone	12 923	O Nürnberg	nicht umgezeichnet
DR Brit-US-Zone	681 354	O 11	rückgezeichnet
DR Brit-US-Zone	670 318	O 10	rückgezeichnet

Zu erwähnen ist noch, dass alle Wagen sehr stramm im Tiefzieheinsatz liegen. Um sie sauber einsetzen zu können, sind sie zunächst von rechts nach links einzusetzen, bis die Puffer sauber in der Vertiefung Platz gefunden haben. Am rechten Ende kann der Wagen dann sanft eingedrückt werden. Bühne oder Bremserhaus zeigen im Packungseinsatz immer nach links.

Einsatz und Bewertung

Zum vorbildgerechten Einsatz der Lokneuheit ist nicht viel zu schreiben. Passende Güterwagen für den Rangier- oder Übergabebetrieb liefern die Göppinger ja gleich mit. Dass sie werksseitig mit einer schwarzen Patina gealtert wurde, passt gut zum gedachten Einsatzzweck.

Ergänzt werden können die fünf Wagen noch um die beiden Exemplare aus einer früheren Güterwagenzusammenstellung (86331), die ebenfalls der Bauart O 11 angehören und für dieselbe Epoche beschriftet sind. Auch sie wurden schon gealtert und mit Kohleeinsätzen ausgeliefert und brächten auch gleich noch ein LKW-Modell für Entladeszenen mit.

Zu vorbildnahen Einsatzmöglichkeiten verhelfen kann auch ein Jörger-Entkuppler, der mit Hilfe eines Elektromagneten die Hummerscheren der Kupplungen auseinanderbewegt. Dafür sind dünne Streifen magnetisierbarer Metalle (aus Heftklammern) unter die Enden der Scheren zu kleben und die Anlage an verschiedenen Stellen mit den Magneten zu präparieren.



Aufgrund ihrer Fahreigenschaften ist die Baureihe 80 auch in der Spurweite Z eine perfekte Rangierlok. Sofern die Anlage mit Jörger-Entkupplern ausgestattet und auch die Kupplungen der Lok passend präpariert werden, lassen sich Güterwagen problemlos an ausgewählten Zielen bereitstellen, wie hier ein GI 11 zur Stückgutbeförderung, der an die Güterabfertigung des kleinen Bahnhofs verbracht wird.

Im Verschubdienst kann die Baureihe 80 auch mit Reisezug- oder Postwagen auf die Gleise geschickt werden, zumal der Einsatz der Bundesbahnmaschinen nicht auf große Personenbahnhöfe beschränkt blieb. Fährt die Lok im Übergabeverkehr, sollte ihre Anhängelast beschränkt werden, denn die Anschlüsse wurden meist mit kurzen Einheiten bedient.

Die bis auf geringste Verbesserungsmöglichkeiten rundum gelungene Neukonstruktion der Baureihe 80 nominieren wir für die Neuerscheinungen des Jahres 2018 in der Kategorie Lokomotiven.



Auch Personenzüge hat der „Bulli“ abgezogen oder bereitgestellt. Daher darf auch sein Modell als Verschublok im Personenbahnhof eingesetzt werden. Reizvoll ist auch das Abziehen und Umsetzen einzelner Kurswagen, die einst fester Bestandteil vieler hochwertiger Reisezugverbindungen waren.

Herstellerseiten zum Modell:

<http://www.maerklin.de>

Im Text genannte Alternativen:

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

<http://www.ztrain.de>

Ihre Bildsammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Bildsammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initieren**

Unsere Garantien:

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

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

0173 / 295 19 21

Rufen Sie uns einfach an!

**Sie möchten
unsere Arbeit
unterstützen?**

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

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Baumschule mal anders

Bäumchen, wechsel' dich!

Im September 2017 hatte die „Baumschule“ von Rita Kruse-Spiekermann eröffnet. Unsere Leserin zeigte, wie aus Drähten eigene Bäume gedreht und anschließend gestaltet werden. An das seinerzeit vermittelte Wissen knüpft sie nun an und führt weitere Kniffe vor. Dazu gehören auch spezielle Baumtypen, die sich bei überlegtem Handeln auch als Modelle leicht wiedererkennen lassen.

Von Rita Kruse-Spiekermann. Nach den ersten Waldaufforstungen in der **Trainini®**-Ausgabe vom September 2017 lassen wir zum nahenden Frühling die Bäume wieder grün werden, dieses Mal mit Polyfiber (Art.-Nr. 95750) von Woodland Scenics, vertrieben über die Firma Bachmann, als Trägermaterial.



Wichtigster Werkstoff heute ist ein geeigneter Sprühkleber. Beim Anwenden ist der Gesundheitsschutz zu bedenken!

Bei der Verwendung von Sprühkleber haben sich „Uhu 3 in 1“ und der Montagekleber von Tartan mit der roten Kappe bewährt. Für die Belaubung kann nahezu jedes lose Material, das nach Blättern aussieht, verwendet werden. Farblich sind keine Grenzen gesetzt, von grün über gelb zu braun. Auch grüner Tee und Islandmoos, in der Kaffeemühle zerkleinert, kommen zum Einsatz. Zu grobes Material wird dann einfach ausgesiebt.

Als Spritzkabine verwende ich einen riesengroßen Karton, 100 x 60 cm und 50 cm tief. Dieser wird mit weißem Papier ausgelegt. Bitte bedenken: Der Sprühnebel legt sich im ganzen Raum nieder! Also möglichst nicht in der Wohnung mit Sprühkleber arbeiten. Ob dann Rauch- oder Brandmelder auslösen, habe ich noch nicht ausprobiert...

Aber auch der Schutz der eigenen Gesundheit sollte jedem lieb und teuer sein, denn neben den Klebemitteln bergen auch die enthaltenen, sehr flüchtigen Lösemittel erhebliche Gefahren. Wenn immer möglich, empfiehlt sich das Arbeiten im Freien. In jedem anderen Fall ist mindestens eine gute Belüftung des Raumes angebracht, auch das Tragen einer Schutzmaske mit Atemfilter sollte nicht voreilig abgetan werden.

Als erste Übung entsteht eine von Straßenbäumen gesäumte Allee. Das Polyfiber wird etwas auseinandergezogen und die Fasern auf ca. 2 cm zugeschnitten. Anschließend werden sie fein noch weiter auseinandergezogen und über die Äste gehängt. Jede einzelne Faser wird so zu einem Ästchen im Baum.

Das feine Polyfibergespinnst über den Ästen einsprühen (bitte dabei mit dem Sprühnebel im großen Karton bleiben!) und vorsichtig mit Streumaterial berieseln sind die nächsten beiden Schritte. Die fertigen Bäume dürfen sich beim nun folgenden Einstecken in eine geeignete Unterlage nicht berühren, der Kleber klebt lange nach.

Von den Fingern geht der Kleber mit Verdünnung ab. Da auch diese nicht gerade hautfreundlich ist, solle über Latex- oder Nitrilhandschuhe als Schutz nachgedacht werden. Die verklebten Sprühköpfe der



Die Teilschritte werden im Text ausführlich beschrieben, hier sind sie in den drei wichtigsten Stadien sinnbildlich dargestellt: Biegen und Gestalten des Drahtrohlings (links), Überziehen mit dem Polyfiber-Material und Einsprühen mit Kleber (Mitte) und Aufbringen des Blattimitats (rechts).



Wichtig ist der richtige Umgang mit dem Material: Aussieben des Heki-Materials (Bild oben links) und Durcharbeiten von unten nach oben am Baumrohling (Bild unten links). So entstehen nach und nach die Straßenbäume für eine komplette Allee (Bild oben rechts).

Klebstoffdosen ziehen wir nach getaner Arbeit ab und legen sie in ein Bad aus Nitro-Universalverdünnung. So haben wir länger etwas von unseren nicht gerade günstigen Arbeitsmitteln.

Größere Bäume werden in mehreren Arbeitsschritten begrünt. Unten angefangen, arbeiten wir uns hier nach oben durch.

Ein Blickfang auf jeder Anlage, aber nicht allzu leicht zu gestalten, sind Birken. Durch ihren hellen Stamm und das wehende Laub fallen sie unter den vielen braunen Stämmen gleich auf. Zu monoton und glatt, vor allem aber nicht rein- oder schneeweiß, darf die Rinde aber nicht wirken. Jede Vorbildillusion wäre sonst dahin. Leicht gebrochene Farbtöne wirken meist deutlich realistischer!



Wir beginnen mit dem Bau von Birken: Zunächst werden die Rohlinge zurechtgedreht und gebogen (Bild links), bevor die feine Rindenstruktur mittels Weißleim und Sägemehl nachgebildet wird (Bild rechts).

Wer die Birke in der Natur beobachtet, dem fällt aber auch auf, dass sie andere Astabgänge hat als etwa eine Buche oder Eiche. Wir drehen so zuerst mal den Stamm in bewährter Weise, lassen dann 4 Drähte stehen, drehen weiter an den Stammfortsätzen/-verästelungen, teilen Äste ab usw. Es muss aber nicht jeder noch so kleine Ast gedreht werden, denn die ganz feinen Exemplare übernimmt das Polyfiber.



Es erfolgt nun zunächst ein Überzug mit Leim und Sägemehlgemisch, um der Rinde ihre typische, feine, aber eben nicht ebene Struktur zu geben. Stamm und Äste werden nach dem Trocknen in einem geeigneten Weiß-Ton gestrichen. Mutter Natur ist der beste Lehrer für die richtige Wahl.

Dann heißt es: Trocknen lassen! Später setzen wir mit einem feinen Pinsel die braunen, grünen und schwarzen Flecken vorsichtig vom Untergrund des Stammes ab.

Ein Zuviel an Farbe wird nach dem Trocknen wieder mit weiß überarbeitet. Hier sind dem Künstler keine Grenzen gesetzt! Und zufrieden sollten wir erst sein, wenn es nahezu perfekt aussieht.



Zum Begrünen einer Spur-Z-Birke benutze ich hellgrüne Belaubungsflocken von Heki (3380) und einen Turf von Woodland Scenics (95150).

Das Laub eines Baumes ist niemals ein Einheitsgrün, deshalb benutze ich immer zwei Farben. Bei der Birke mische ich das Material nicht, sondern streue es einzeln auf. Das ergibt ein interessanteres Lichterspiel.

Unten angefangen, wird wieder etagenweise begrünt, bis ich oben ankomme. Die oberen Äste biege ich etwas beiseite, damit nicht alles vom Sprühkleber benetzt wird.

Sobald die Rindenflecken gesetzt sind, wird das Polyfiber aufgebracht (Bild oben) und die Birke mit zwei verschiedenen Grüntönen einzeln bestreut (Bild unten), um das Lichtspiel zu optimieren.

Jetzt ist alles Grün angebracht. Auch Birken haben übrigens verschiedene Wuchsformen: hängend und



Bäume sollten nicht zu klein nachgebildet werden, was leider gerade bei Kaufprodukten immer wieder der Fall ist. Und unser Bild zeigt auch, dass Birken auch unterschiedliche Wuchsformen haben können. Es gibt noch weitere, die hier nicht dargestellt sind!

weit ausladend oder nach oben strebend und kompakt. Der Herstellung nach Vorbild sind folglich keine Grenzen gesetzt.

Am besten erscheint mir, in der eigenen Umgebung nach einer in etwa passenden Stelle zu suchen und den Birkenwuchs dort zu analysieren und vielleicht auch zu fotografieren. Das ergibt eine schöne Vorlage für den Eigenbau. Also, raus in die Natur! Solange die Bäume noch keine Blätter tragen, lässt sich die Struktur der Stämme und Äste am besten beurteilen!



Abschließend seien noch einmal einige Möglichkeiten der heute vorgeführten Gestaltung mit Polyfiber an verschiedenen Bäumen dargestellt.

Vergessen dürfen wir aber auch nicht den Maßstab eines Baumes, er sollte nicht mickrig neben den Gebäuden stehen! Allzu oft werden Bäume zu klein nachgebildet – auch von der Zubehörindustrie. Beim Blick nach oben ahnen wir häufig nicht, welche Riesen da wirklich vor uns stehen. Etwas Abstand und ein Vergleichsmaßstab helfen beim Einschätzen oder Berechnen der Wuchshöhe. Erinnern Sie sich noch an den Satz des Pythagoras?

Zum Abschluss zeige ich noch einige Möglichkeiten der Begrünung mit Polyfiber (Foto auf Seite 26 unten).

Auf diesem Wendeschleifenmodul ist alles selbst hergestellt: Landschaft mit Felsen, Häuser und alle Bäume. Gekauft sind nur die Schienen, Fahrzeuge und Figuren. Die Hexenlochmühle steht auf einem Frühstücksbrettchen. Die einzelnen Elemente sind hier abnehmbar, um sie zum Fotografieren neu zusammenstellen zu können.



Wie eindrucksvoll sich Landschaften mit selbstgebauten Bäumen ausschmücken lassen, zeigt dieses Bild von der Hexenlochmühle aus dem Schwarzwald, die hier auf einem Frühstücksbrettchen Platz genommen hat.

Zum nächsten Winter machen wird dann Fingerübungen mit Fichten. Das erforderliche Material von Silhouette (973-22) hat eine lange Lieferzeit, deshalb schon jetzt bestellen, damit wir in einem guten halben Jahr gleich loslegen können. Bleiben Sie mir und diesem Magazin bis dahin treu!

Alle Fotos: Rita Kruse-Spiekermann

Bezugsquellen und Hersteller:

<http://www.heki-kittler.de>
<http://www.mininatur.de>
<https://www.uhu.de/de>
[woodlandscenics.woodlandscenics.com](http://www.woodlandscenics.com)
<https://www.3mdeutschland.de>

So zeig(t)en sich deutsche Güterwagen Beschriftungshilfen und Farbwissen

Wer Rollmaterial umbaut oder selbst konstruiert, hat bereits die Diener-Bände zu Reisezugwagen und Lokomotiven im Regal stehen. Endlich vervollständigt auch der dritte Teil zu Güter- und Dienstwagen dieses wertvolle Kompendium. Dabei handelt es sich aber nicht um ein völlig neues Buch, sondern die Überarbeitung und Erweiterung eines früheren Werkes.

Wolfgang Diener
Anstrich und Bezeichnung von Güter- und Dienstwagen
Das Erscheinungsbild deutscher Wagen von 1864 bis heute

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH & Klartext Verlagsgesellschaft mbH
Fürstenfeldbruck / Essen 2017

Gebundenes Buch
Format 21,9 x 29,7 cm
272 Seiten mit über 300 teilweise farbigen Bildern und Zeichnungen

ISBN 978-3-8375-1650-0
Best.-Nr. 15088138 (Printausgabe)
Preis 39,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Die korrekte Farbgebung historischer Fahrzeuge ist im Rückblick nicht einfach zu bestimmen, obwohl beispielsweise im Verkehrsmuseum Nürnberg zeitgenössische und in Originalfarben lackierte Modelle vorhanden sind.

Doch Farben altern nun mal, dunkeln nach oder bleichen im Sonnenlicht aus. Hinzu kommt, dass vor mehr als hundert Jahren erheblich größere Probleme bestanden haben dürften, über mehrere Lieferungen oder gar Hersteller hinweg eine gleichbleibende Qualität und exakt gleichen Farbton zu liefern. Nur sehr eingeschränkt liegen Texte aus jener Zeit vor, in denen Komponenten und Mengenanteile zu Farben einzelner Bahnverwaltungen vorliegen.

Wolfgang Diener, begeisterter und leidenschaftlicher Eisenbahnhistoriker, haben diese Probleme nicht abgeschreckt und er hat nach seinen Bänden zu Lokomotiven, Trieb- und Reisezugwagen auch ein drittes Buch vorgelegt, das sich der Farbgebung und Beschriftung von Güter-, aber auch der Dienstwagen deutscher Verwaltungen seit 1864 widmet. Der Zeitpunkt ist nicht willkürlich gewählt, sondern kennzeichnet die Anfänge verbindlicher Vorschriften.

Das auch als elektronische Ausgabe erhältliche Buch ist allerdings kein völlig neuer Titel, sondern eine Überarbeitung und Erweiterung eines Werkes, das zusammen mit einer Farbmusterkarte 1992 im Verlag Dr. Bernhard Abend, Stuttgart, erschien. Da es unter abweichender ISBN veröffentlicht wurde, ist dies nicht auf Anhieb zu erkennen.

Wolfgang Diener arbeitet sich gewissenhaft und strukturiert durch (später verstaatlichte) Privatbahnen, Länderbahnverwaltungen, die Deutsche Reichsbahn und Nachkriegsverwaltungen samt der privatisierten Deutschen Bahn AG. Dabei wertet er gezielt amtliche Unterlagen und offizielle Quellen der Bahnverwaltungen aus.

Hilfreich ist gleich zu Beginn, dass der Autor Nutzungshinweise für sein Buch gibt. Schließlich handelt es sich nicht um eine Lektüre, die wie ein Roman von der ersten bis zur letzten Seite gelesen wird.



Stattdessen liegt das zusammen mit den beiden Vorgängerbänden wichtigste Nachschlagewerk vor, das Modellbahnern mit Eigenbauambitionen wie auch Geschichtsfreunden das gezielte Auffinden von Informationen erlaubt.

Ein klarer Schwerpunkt ist glücklicherweise nicht auszumachen. Die Entwicklung der Anstriche und Anschriften wird gleichberechtigt über den gesamten Zeitraum von 1864 bis heute betrachtet und beschrieben. Zudem sind auch die im Laufe der Zeit wechselnden Gattungszeichen ein wichtiges Thema, die mit den Umzeichnungsvorgaben von 1921, 1925 und 1951 im Anhang belegt werden. Dazu werden noch Güterwagen mit typischen Anschriften gezeigt und Anschriften tabellarisch aufgelistet.

Aufgenommen wurden selbstverständlich auch die Internationale Bezeichnung der Güterwagen ab 1964, 1980, 1994 und 2009 sowie die entsprechende Bezeichnung der Spezialfahrzeuge. Eine Übersicht über Anschriften und Zeichen an Güterwagen rundet die Fülle an wertvollen Informationen ab. Ein Abkürzungs- und Literaturverzeichnis sowie ein Sachregister am Ende des Buches ergänzen das Werk.

Gegenüber des eingangs erwähnten Ursprungs dieses Titels ist der Umfang damit erheblich gewachsen, was maßgeblich auch daran liegt, dass beim Ersterscheinen die Privatisierung der Bahn und Liberalisierung des Verkehrsmarkts noch bevorstand.

Erkennbar ist dies aber an vielen Aufnahmen, die aus dem Ursprungswerk übernommen und nun weiter ergänzt wurden. Auswahl und Wiedergabe der Aufnahmen, Zeichnungen und Symbole/Zeichen ist durchweg tadellos und von bester Qualität.

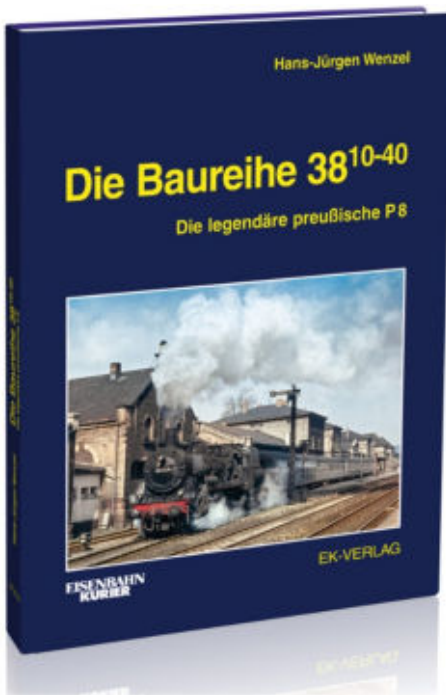
Damit wird dieses Buch zu einem Standardwerk für die beschriebene Zielgruppe, neben dem aber auch die beiden anderen Titel dieser kleinen Reihe nicht fehlen dürfen. Auf einem Bein kann bekanntlich niemand stehen...

Verlagsseiten mit Bezugsmöglichkeit:
<https://shop.vgbahn.info/vgbahn>

Robust und genügsam

Garbes Mädchen für alles

Die preußische P 8 gehört zu den zahlenstärksten Dampflokomotiven Deutschlands und belegte bei der Reichsbahn gleich vier Tausendergruppen. Sie erwiesen sich als anspruchslos und robust, was ihnen eine lange Dienstzeit bescherte, die beinahe zeitgleich mit der ihrer Nachfolgerinnen endete. Ursprünglich als Schnellzuglok vorgesehen, erwies sie sich als nahezu perfekte Personenzuglok fürs Flachland.



Hans-Jürgen Wenzel
Die Baureihe 38.10-40
Die legendäre preußische P 8

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2017

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
496 Seiten mit 567 teils farbigen Fotos und Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6024-1
Art.-Nr. 6024
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Rückblickend betrachtet, gelang dem preußischen Konstrukteur Robert Garbe mit der Konstruktion der Heißdampflokomotive der Gattung P 8 (Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰) ein großer Wurf. Ursprünglich als Schnellzuglok erdacht, erwies sie sich als robuste und vielseitig einsetzbare Personenzuglok.

Sie bewährte sich so gut, dass sie auch von anderen Länderbahnen sowie als Nachbau durch die Deutsche Reichsbahn beschafft wurde.

Zudem bewies sie sich in mehreren west- und osteuropäischen Ländern als „Mädchen für Alles“, wo sie durch Kauf, Lizenzbau oder Reparatur in die Bestände gelangte. Die letzten Exemplare standen bei der DB und DR bis in die siebziger Jahre im Dienst.

Hans-Jürgen Wenzel widmet sich diesem faszinierenden Loktyp in aller Ausführlichkeit. Die Geschichte von ursprünglich über 3.900 gebauten Exemplaren erfordert natürlich ihren Raum und bedingt einen Seitenumfang, der auch für ein EK-Baureihenportrait außergewöhnlich bleibt.

Einen Anteil daran haben aber auch die vielen neuen Bilder, die im überarbeiteten Bildteil untergebracht wurden. Auch hier haben wir es nämlich mit einer Neuauflage zu tun, denn das Buch erschien zuvor bereits 1994 in diesem Verlag.

Gemein haben sie damit wohl beide die hohe Detailkenntnis, mit der Hans-Jürgen Wenzel die Geschichte der Baureihe beschreibt. Er verfolgt die Bauartänderungen, Versuchsausführungen wie die Turbinenlok der DRG und weitere Umbauten, zeichnet ausführlich die Einsätze der P 8 bei den deutschen Staatsbahnverwaltungen sowie auch im Ausland nach.

Für viel Bewegung und auch verloren gegangene Maschinen sorgte der Zweite Weltkrieg, in dem viele Exemplare der Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ im Umfeld der Ostfront herangezogen wurden. Zur Freude des Lesers

berichtet der Autor auch von Einsätzen der Lokomotiven vor hochwertigen Zügen, wenn auch meist nur auf kurzen Abschnitten.

Das jedoch ist ein interessanter Quell für Modellbahner mit engem Vorbildbezug, die auch nicht alltäglich erscheinende Zugzusammenstellungen bevorzugen. Auch für jeden anderen Leser interessant sind natürlich die Bestandsentwicklungen, die für jede Bahnverwaltung als Überblick mitgegeben werden.

Einer nostalgischen Verklärung, von der sicher auch die schon im Titel als legendär bezeichnete P 8 gefährdet ist, wirkt der Autor aber auch in einer ungewöhnlichen Weise entgegen: Er lässt bekannte Lokführer als Co-Autoren zu Wort kommen, die Dienste auf oder Erfahrungen mit dieser Lok wiedergeben. Eine solche Auflockerung ist beim Lesen äußerst willkommen.

Sie werfen den Blick auf schwer arbeitende Maschinen in Langläufen, die eigentlich nicht ihrem Pflichtenheft entsprechen und den Personalen im engen Führerstand alles abverlangten. Doch besonders die Schilderung einer Schicht auf dieser Baureihe, die den Heizer von Sylt bis nach Hamburg führt, zeigt deutlich, welche Strapazen eine Schicht für die Bediener einst bedeutete.

Harte, körperliche Arbeit, gute Kenntnis der Besonderheiten dieses Typs sowie reichlich Erfahrung waren erforderlich, um den Zug pünktlich ans Ziel zu bringen und nicht unterwegs mit Dampfangel liegen zu bleiben. Die Dampflokzeit hatte für Lokführer und Heizer nichts von der Romantik, die ihr heute beigegeben wird.

Kommen wir noch einmal zurück auf die Bilder in diesem Buch: Sie sind aus allen Phasen der Dienstzeit bunt und repräsentativ ausgewählt und hervorragend im Druck wiedergegeben worden. Auszüge aus Plänen und Zeichnungen vervollständigen diese Form der Dokumentationen. Abgerundet wird all das von einem abschließenden Farbteil, den wir nicht missen möchten.

Wer, wie der Rezensent, die P 8 in ihrer einmaligen Formensprache und als typisch preußische Dampflok schätzt, kommt an diesem Titel nicht vorbei. Viele Bücher sind über sie schon geschrieben worden, aber keines, das wir kennen, ist so vielfältig und allumfassend wie dieses.

Wundern kann uns dies nicht, denn die Baureihenportraits des EK-Verlags weisen traditionell den Weg und markieren die Spitze unter solchen Veröffentlichungen.

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

1zu220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz
für die Spur Z

Altenbeken 2018 - Angebote

Märklin 88542 - BR 103 Touristik-Zug	169€ statt 220,95€
Märklin 87300 - Wagenset Touristik-Zug 1	175€ statt 240,95€
Märklin 88789 - 2x BR 218 Touristik-Zug	299€ statt 399,95€
Märklin 87303 - Wagenset Touristik-Zug 2	175€ statt 240,95€
Märklin 88873 - Dieseltriebwagen SVT 137	209€ statt 299,99€
Märklin 88228 - E 94 Händler-Messemodell	189€ statt 249,99€
Märklin 81699 - Zugpackung V100.20	190€ statt 249,99€
Märklin 88675 - BR 101 "Starlight"	129€ statt 219,95€
Märklin 81451 - Bauzug mit Ludmilla	219€ statt 299,95€

Rokuhan BR 181.2 - verschiedene Versionen **169€ statt ~~219,99€~~**

Archistories 706141 - Wassermühle Kallental	45€ statt 49,90€
Archistories 102161 - Stellwerk Kallental	30€ statt 32,95€
Archistories 405171 - Bauernhof Kallental	50€ statt 54,95€

Archistories 705141 - Wassermühle Dörpede	45€ statt 49,90€
Archistories 101161 - Stellwerk Dörpede	30€ statt 32,95€
Archistories 406171 - Bauernhof Dörpede	50€ statt 54,95€

Altenbeken 2018 - Neuheiten

Viadukt Grundbausatz	59€
Viadukt Ergänzungsbausatz	39€
Freudenreich Sonderwagen „Öchsle-Bahn“	75€
Märklin Sonderwagen „Westheimer“	39€

Eine außergewöhnliche Ausstellung

Großer Rummel in Lahnstein

Alljährlich richtet der MEC Lahnstein-Koblenz eine Modellbahnausstellung aus und sorgt dort für hochkarätige Anlagen bei stets moderatem Eintrittsgeld. Zu Recht bezeichnen viele der Besucher diese Veranstaltung anerkennend als „LahnTraXS“ und freuen sich ein ums andere Mal auf die nächste Auflage. Ein Geheimtipp ist sie längst nicht mehr und auch wir haben uns dort umgesehen. Dirk Kuhlmann berichtet von den Eindrücken der Redaktion.

Von Dirk Kuhlmann. Einmal im Jahr, immer kurz nach Karneval, öffnet die Oberlahnsteiner Stadthalle ihre Pforten, um eine Modellbahn-Ausstellung zu präsentieren, welche nach Meinung des Redakteurs zu den besten Veranstaltungen der Branche gehört.

Was sich jetzt eher sehr subjektiv anhört, könnte bei einem Besuch Ihrerseits natürlich bestätigt werden. Ein internationaler Mix von Anlagen versammelt sich hier - kein Wunder, alleine die Nähe zu den Benelux-Staaten führt zu einer regelmäßigen Teilnahme von Modellbahnern aus Belgien, Luxemburg und den Niederlanden. Weitere Anlagen aus Frankreich, Polen und anderen europäischen Ländern ergänzen das Bild wohlthuend.



Im Foyer der Stadthalle war während der gesamten Ausstellung meist sehr hoher Publikumsverkehr. Die Trafofüchse hatten ihren Platz übrigens ganz oben links im Bild.

Viele der Exponate sind dem Betrachter bereits aus verschiedenen Fachzeitschriften bekannt und können nun vor Ort betrachtet werden. Vielseitige Gespräch seitens des Publikum mit den überwiegend sehr bekannten Erbauern sind natürlich vom Veranstalter erwünscht. Dabei nimmt sich der geneigte Bastler den ein oder anderen Tipp dann mit nach Hause.

Es ist wirklich erstaunlich, wie der MEC Lahnstein jedes Jahr eine solche Schau auf die Beine stellt. So ist ein Teil des Vereins um Gerhard Lehmkuhler auf vielen internationalen Ausstellungen als „Beobachter“ anzutreffen.

Dort werden Besitzer und Erbauer diverser Anlagen angesprochen und eingeladen. Dann kann es (häufig) passieren, dass Exponate von der sehr bekannten OnTraXS!-Ausstellung (Utrecht / Niederlande) in

Lahnstein für zwei Tage ihre Zelte aufschlagen. Nicht von ungefähr nennen viele Besucher die Internationalen Lahnsteiner Modellbahntage auch anerkennendvoll „LahnTraXS“.



Bild oben:

Der gemeinsame Abend mit den Ausstellern im Vereinsheim des MEC Lahnstein-Koblenz bringt Modellbahner aus ganz Europa und über Spurweiten hinweg zusammen.

Bild unten:

Der mittlerweile recht bekannte „Trinkerzug“ von der Spur-Z-Anlage „Kniephaven“ war nun urplötzlich auch im Kallental angekommen. So sorgte er auch in Lahnstein für Erheiterung bei den Besuchern. Sie erinnern sich an das Pferd im offenen Wagen, das mitten zwischen den trinkenden Fahrgästen Platz genommen hat?.

Die Versorgung der Aussteller durch den veranstaltenden MEC Lahnstein darf dabei als vorbildlich betrachtet werden. Hier sind Parallelitäten zu den Veranstaltungen z.B. in den Niederlanden erkennen: Am Samstag kommen die Anlagen-Erbauer in dem nicht weit entfernten Vereinsheim zum gemeinsamen Abendessen zusammen.

Hier wird die europäische Gemeinsamkeit gepflegt und gelebt. Neuigkeiten und Tipps werden ausgetauscht oder die eine oder andere Einladung ausgesprochen. Sprachbarrieren gibt es nicht, wozu haben wir Hände und Füße?

Bevor wir nun einige Anlagen betrachten, möchte ich sie darauf hinweisen, dass die Fotos eher die „Detailarbeiten“ der Erbauer veranschaulichen. Stellen Sie dabei einfach fest, und dies ist eine wirklich gute Nachricht, dass die auch in diesem Jahr ausgestellten Spur-Z-Anlagen mit der Doppelstockbrücke Bullay (Mosel) und Kallental von der Qualität her in scharfer „Konkurrenz“ zu den anderen Maßstäbe stehen.



Bild oben:

Der Karneval war gerade eine halbe Woche vorbei, aber Trafofuchs ließ seinen Kölner Rosenmontagsumzug munter weiter am „Amt für Zugzwang“ (Gebäude rechts im Bild; Eingangsüberdachung mit Luftballons) vorbeifahren!

Bild unten:

Ungewöhnlich erscheint das Bild von Rainer Tielkes Moselbrücke, auf dem die Aktion des Z-Car-Systems festgehalten wurde. Unschärfen haben manchmal doch ihre Wirkung.

Wir sind mittlerweile einfach Vertreter einer bestimmten Spurweite und werden höchstens als „durchgeknallte Filigranbastler“ wahrgenommen, aber nicht mehr als Außenseiter. In einem Gespräch mit Gerhard Lehmkuhler konnte ich weitere schöne Spur-Z-Anlagen versprechen, dazu habe ich Ihnen eine Fahrt nach Altenbeken empfohlen.

Blieben wir beim Maßstab 1:220. Was soll ich noch groß über die Doppelstockbrücke von Rainer Tielke schreiben? Sie ist zur Zeit die Anlage mit dem höchsten Bekanntheitsgrad. Mehr Werbung für unsere Spurweite geht einfach nicht. Neues an oder unter der Brücke?



Früher wurden wir als Spur-Z-Bahner belächelt, heutzutage baut sogar Franz-Josef Ifflinger eine H0e-Bahn in und auf den Bierkasten.

an und wurde gerne erläutert. Bei vielen Modellbahnern gehört mittlerweile das feine „Drumherum“ zu einer gelungenen Anlage dazu! Auch die Erklärungen der Digitaltechnik seitens Jörg Erkel kamen nicht zu kurz. Hierbei bemerkten wir, dass die im nächsten Monat anlaufende **Trainini®**-Berichtsreihe über digitale Themen genau zur richtigen Zeit kommt.

Kallental war übrigens recht brutal auf „Höhe“ gebracht. Wir wollten einfach testen, ob manche Eltern mit ihren kleineren Kindern oder andere Besucher sich beschwerten. Aber nein, im Gegenteil! Einige Kinder hatten ein Art Periskop dabei oder der Vater trug einen kleinen Hocker mit sich herum. Hat auch in unserem Land ein Umdenken eingesetzt?

Beiläufig, da wir gerade beim Thema sind: Kennen Sie es auch? Der Besucher einer Messe / Ausstellung freut sich auf die Modellbahnanlagen, begutachtet auf Augenhöhe die Szenerien und stellt nach gewisser Zeit mit leider schmerzenden Knien fest, dass viele der Exponate zu niedrig aufgestellt wurden.

Mit wieder aufgestellten Körper inklusive der Rückenschmerzen als kleine Zugabe macht der Blick von oben einfach keinen Spaß und den Knien zuliebe werden die restlichen Anlagen einfach ausgelassen. Derweil sitzt der Betreiber einer Anlage gemütlich auf seinem Stuhl in fast idealer Höhe und genießt das Treiben.

Nun, der sich selbst bewegende LKW auf der unteren Ebene der Brücke hat die meisten Besucher (positiv) schockiert und sie standen minutenlang verzaubert davor.

Die polnische Firma KK Produkcja um Oliver Kessler machte es möglich, siehe **Trainini®** 11/2017. So war es nicht weiter verwunderlich, dass die Anlage immer wieder neugierige Blicke auf sich zog, auch die räumliche Nähe zum Brückenvorbild tat hier wohl ihr übriges.

Ein gutes Video von Stephan Albertsen bei youtube unterstreicht meine Meinung. Den Link finden Sie am Ende dieses Artikels in einem Infokästchen.

Nur in einem Punkt ist Kallental mit Rainer Tielkes Exponat verwandt: Es ist auch eine Fahranlage für lange und vorbildsgetreue Züge.

Kallental zeigt jedoch eine vollkommen andere Modellbahnphilosophie, eine unaufgeregte Weite in einer durchgestalteten Landschaft. Einsam und ein wenig morbide - so sehen die Schaustücke von Dirk Kuhlmann eigentlich häufig aus.

Auch der kompakte Kasten kam auch bei den Freunden anderer Maßstäbe

Ganz ehrlich, auch ich habe keine rechte Lust auf solche Ausstellungen, wo wir alle Nase lang geradezu auf die Knie fallen müssen oder den lieben langen Tag eine Sitzgelegenheit hinter uns herschleifen müssen.

Hier bieten die Lahnsteiner Modellbahntage aber sehr feine Alternativen. Einige der Betreiber von Anlagen möchten die Kinder geradewegs zum (mit)spielen einladen, und dies natürlich dann in Tischhöhe. Bleiben wir aber bei den Exponaten.



Für die Endrunde des letztjährigen Dioramenwettbewerbs war das Diorama „Auf der schwäb'schen Eisenbahn“ der beiden Grundschüler nicht gut genug, in Lahnstein fand es viele Bewunderer auch und gerade unter den Erwachsenen.

Neben Kallental stand das Diorama „Auf der schwäb'schen Eisenbahn“ von Hannah K. Späing und Hendrik J. Späing. Die beiden Grundschüler haben ein beeindruckendes Schaustück im Maßstab 1:87 gebaut. Ich verstehe bis heute nicht, warum dieses Exponat nicht zur Endausscheidung des Dioramenwettbewerbs anlässlich der IMA 2017 in Göppingen angenommen wurde.

Bei den Erwachsenen kann ein Auswahlverfahren durch eine Jury ruhig angewandt werden, aber doch bitte nicht bei den zu fördernden Kindern!

Viele Eltern haben das schöne Stück begutachtet und stellten damit auch fest, wie weitreichend unser Hobby ist. So verläuft ein wenig die Öffentlichkeitsarbeit! Die Nachwuchsprobleme sind ja allgemein bekannt.

Einigen Lesern und Leserinnen dürfte mittlerweile bekannt sein, dass ich mich häufig bei Modellbahnen anderer Spurweiten umschaue und mit einigen Erbauern freundschaftlich verbunden bin. Wie eingangs schon erwähnt, zeigen die Ausschnitte von vielen Anlagen ein wahnsinnig hohes Niveau, jedoch fast immer nachvollziehbar für den geneigten Bastler.



Bild oben:
Patrice Hamm aus Frankreich setzt einen selbstgebauten H0e-Schlitten auf die Gleise, auf dem Rentier Rudolph mit angelegtem, Geweih geschwind in die nächste Kurve fährt! Die Anlage heißt „Wiss worre“ (Verlängerte Weihnachten).

Bild unten:
Henk Wüst und seine Industrieanlage „Smeerdyk“ erschlagen den Betrachter regelrecht. Hier wurde in der Spur H0 bis ins kleinste Detail gearbeitet.

Gerade unsere ausländischen Modellbauer zeigen einen gemeinsamen Nenner auf: Es wird sehr, sehr viel selbst hergestellt. Bei der Anlage „Wiss worre“ (Verlängerte Weihnachten) von Patrice Hamm aus Frankreich ist dies besonders zu beobachten. Vom Rollmaterial angefangen, über die Häuser und diverse Ausstattungen ist fast alles aus der eigenen Werkstatt.

Als Resultat kann diesen Anlagen eine Tatsache sofort bescheinigt werden: Einmaligkeit. Der deutsche Modellbahner ist langsam auf dem Weg dorthin. Auch die typische Verspieltheit der Franzosen ist immer wieder zu sehen, wie die Beispiele „Hachimette“ in H0m von Dani Machi oder auch „Marle-Montcornet“ in Spur O von Jean-Pierre Bout aufzeigen.



„Emsburg Hafen“ (Spur H0) von der Gruppe Deltaspoor zeigt sehr stimmige Szenen und viel Bewegung (Bild oben). Auf „Heimbuchenthal“ (Spur H0) von Rainer Schreck umfährt die BR 64 gerade ihren Personenzug. Die Hintergrundkulisse sorgt für eine perfekte Wirkung.

Ähnlich verfahren auch die Niederländer, dabei ist hier eine Besonderheit zu beobachten. Erbauer wie Henk Wüst und seine Industrieanlage „Smeerdyk“ oder „Emsburg Hafen“ in H0 von der Gruppe Deltaspoor haben eine beeindruckende Verdichtung von vielen Szenen und dies auf kleinsten Raum aufzuweisen. In England ist diese Bauweise auch zu beobachten.

Zum Entstehen des veranstaltenden Vereins:
Der MEC Lahnstein-Koblenz ist eine Freizeitgruppe des Bahnsozialwerks (BSW). Gegründet wurde er am 16. Juni 1981 in der Wohnung des Lahnsteiner Lokführers Wilhelm Loos.

Resultat: Lang verweilende Zuschauer am Stand sind garantiert. Henk Wüst hat übrigens an seinem erstaunlichen Kunstwerk fünf Jahre gebaut!

Doch natürlich gibt es auch feine Resultate aus Deutschland. Endlich konnte ich selbst die Anlage „Heimbuchenthal“ (Baugröße H0) von Rainer Schreck begutachten. Seine ländliche Bahn zeigt das Ende der von Obernburg-Elsfeld ausgehenden Kursbuchstrecke 416e. Die perfekte Hintergrundkulisse mit Fotos aus der Region vervollständigt den wunderbaren Gesamteindruck.

Der aus der Fachpresse bekannte Dieter Thomas zeigte mit „Gützkow Fähre“ in Spur H0 einen naturnahen Nachbau eines Anschlussgleises der Greifswald-Jarmener Kleinbahn zur Anlegestelle. Das Diorama ist sehr stimmig aufgebaut und strahlt eine wohltuende Ruhe aus.



Sehr entspannt geht es auf dem H0-Diorama „Gützkow Fähre“ von Dieter Thomas zu. Wahrscheinlich ist hier gerade Mittagsruhe. Einzig der Fährmann wartet auf neue Kundschaft.

Zum Schluss seien noch die „Bimmelbahner“ um Jens Petermann erwähnt, mit der H0e-Anlage „Jahnsbach“ haben sie im letzten Jahr eine Dauerpräsenz in den Medien gehabt. Ganz zu Recht, alleine die Gestaltung der Bäume lässt keine Wünsche mehr offen. Zudem geht die gesamte Mannschaft auf das Publikum ein und nimmt es mit auf die Reise.

Natürlich sind noch weitere hervorragende Anlagen vor Ort gewesen, aber wie immer ist der Platz hier im Magazin begrenzt. Wir haben genügend Fotos gemacht und recherchiert, wer weiß... vielleicht für einen weiteren Artikel.

Aber die Vertreter der Kleinserie sollten auch noch erwähnt werden. Wiederholt waren die Trafofüchse vor Ort und erzielten einen hohen Publikumsandrang. In der Nähe hatte Krüger-Modellbau seine Zelte

aufgeschlagen. Bei der Modellmanufaktur Beckert hatte ich endlich die Möglichkeit, die aus Bögen geschnittenen Häuser im Maßstab 1:220 zu begutachten. Die Modelle sind übrigens aus doppelt kaschierter Pappe hergestellt. Eine wertvolle Ergänzung für ländliche Modellbahn-Themen.



Die Bimmelbahner! Sie zeigen einen Baubau der Extraklasse, auf den Zug haben wir da einfach nicht mehr gewartet – er wird regelrecht zur Nebensache.

Mit Hans Kral von der Firma Linton (Modellbahntransportkoffer) habe ich lange gesprochen, er will „mal sehen“, ob die Umsetzung eines Spur-Z-Transportkoffers wirtschaftlich sinnvoll wäre. Wir sind ja beileibe nicht so sehr mit geeigneten Koffern gesegnet.

Viele Besucher bemängeln leider die hohe Präsenz der Händler, aber der MEC Lahnstein kann durch die Standmieten den Eintrittspreis immer wieder gering halten und dies bei solch hochkarätigen Anlagen. Das sollten die zahlenden Besucher anerkennen und nicht vergessen.

In den letzten Jahren ist übrigens das Händlerangebot von Produkten im Maßstab 1:220 sehr umfangreich geworden. Anscheinend wird die steigende Präsenz der Spur Z in der Branche doch sehr verfolgt - gut so!

Für das nächste Jahr ist für den 9. und 10. März 2019 die nächste Ausstellung geplant. Wir sehen uns wieder!



Abschließend zeigen wir noch eine Auswahl der Häuser von der Modellmanufaktur Beckert für unsere Spurweite Z. Nachdem sie auch das Interesse von Jörg Erkel fanden, könnten Sie schon sehr bald im Programm vom 1zu220-Shop auftauchen.

Veranstalterseiten:

<https://www.mec-lahnstein-koblenz.de/>

Seiten von ausgewählten Ausstellern:

<http://www.helenensiel.com>

<http://www.krueger-modellbau.de>

<http://www.modellmanufaktur-beckert.de/>

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

<http://www.trafofuchs.de>

Filmmitschnitt (Stephan Albertsen):

https://www.youtube.com/watch?v=1jjJ_-W8O2c&feature=youtu.be

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

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.

Resonanz auf den Messebericht der letzten Ausgabe:

Zum Messebericht über Microrama Model Decor (Seite 45) habe ich noch eine Anmerkung. Im vergangenen Jahr habe ich die Vorführungen dieses Anbieters in Dortmund mit großem Interesse verfolgt; die Resultate sind beachtlich!

Inzwischen habe ich - im Rahmen meiner Experimente zur Grundbegrünung meiner Anlage (...) - auch Versuche zur Mehrfachbegrasung mit meinen vorhandenen „Hausmitteln“ unternommen. Zur Anwendung kamen mein Eigenbau-Begrasungsgerät (aus einer Fliegenklatsche), Fasern von Mininatur, Noch und Busch, Noch-Begrasungsleim, Turf von Woodland Scenics und Acryl-Farben.



Mit Hilfe einer Mehrfachbegrasung entstanden Nachbildungen von Ginster (Bild links) und Wildrosen (Bild rechts) mit Materialien der bekannten Hersteller. Fotos: Jochen Brüggemann

Die Ergebnisse können sich meiner Meinung nach sehen lassen, zumindest in dieser Größe. Ich habe mal zwei Bilder beigefügt; sie zeigen Wildrosen (Heckenrosen) und Ginster auf der Montagefläche (alte Glasobjektträger fürs Lichtmikroskop). Die leeren Plätze auf den Objektträgern stammen von Pflanzen, die inzwischen auf meinen beiden Ausstellungsklötzen „wachsen“.

Falls Interesse an einer Beschreibung besteht, lass es mich einfach wissen; dann kann ich einen kurzen Baubericht schreiben.

Jochen Brüggemann, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Gerne geben wir diese Erfahrungen an alle Leser weiter. Einen entsprechenden Bericht werden wir nach Erhalt dann kurzfristig nachreichen.

Gefragtes Messingmodell von AZL:

Die Krauss-Maffei ML-4000 ist das erste Diesellok-Messingmodell seit über 10 Jahren - dementsprechend viel Aufmerksamkeit in den USA. Die gesamte Serie ist übrigens ausverkauft! Anbei ein Bild von einer Lok, die ich gerade so noch ergattern konnte...

Dr. Sven Rohmann, per E-Mail



Die bei AZL kürzlich aufgelegte ML-4000 ist ein gefragtes Modell. Unser Leser Dr. Sven Rohmann hatte Glück, eines der letzten Modelle zu erwischen. Foto: Dr. Sven Rohmann

Als Fotografin bei den Lahnsteiner Modellbahntagen 2018:

Im Februar war es soweit: mein erster Besuch bei den Lahnsteiner Modellbahntagen. Da ich aus Koblenz komme, liegt Lahnstein direkt um die Ecke. Und ich wollte schon immer zu dieser Veranstaltung, aber irgendwie klappte es nicht. Dieses Jahr war es da soweit. Auf nach Lahnstein!

Mein Ziel war es, Modellbahn und vor allem die Miniaturlandschaften zu sehen, auf mich wirken zu lassen und vor allem, viele tolle Fotos zu machen. Ich gebe zu, ich habe keine Ahnung von den Zugreihen oder Maßstäben. Mein Schwerpunkt liegt auf der Fotografie. Für den Besuch der Ausstellung habe ich drei Stunden geplant. Es stellte sich später heraus, dass es viel zu kurz war. Damit habe ich für das nächste Jahr was gelernt...

Als in Sachen Modellbau und Modellbahnen unbedarfte Person stand ich zunächst vor dem Problem, was in meine Fototasche rein soll. Ich packte mein Lieblingsobjektiv für Makrofotografie ein, dazu noch den Blitz, Speicherkarten und Akkus ein.



Die Motive unserer Leserin offenbaren neben Handwerkskunst auch völlig andere Betrachterperspektiven, die wohl nur den wenigsten Besuchern aufgefallen sein dürften. Beide Fotos: Blandyna Bogdol (<https://fokuszauber.de>)

Der erste Eindruck der Veranstaltung war absolut positiv: Es war nämlich deutlich mehr los, als ich es zunächst vermutet habe. Die Stadthalle war voll mit Ausstellern und Verkäufern, überall wimmelten Besucher herum, viele Leute mit Kameras und viele begeisterte Kinder waren zu sehen. So schön es für die Aussteller ist, wenn viele Besucher da sind, so schwierig ist es, wenn man in Ruhe fotografieren möchte. Trotzdem war das kein Problem und es hat wirklich viel Spaß gemacht.



Auch auf diesem Spur-Z-Diorama verstand sie es, die Figuren gezielt in den Fokus zu rücken. Foto: Blandyna Bogdol (<https://fokuszauber.de>)

Mir fiel direkt auf, dass Digitalisierung auch vor dem Modellbau keinen Halt macht. Was früher mit vielen Schaltern und Hebeln gesteuert wurde, wird heute oft mit WLAN und einem Smartphone kontrolliert und bedient.

Dabei sind die Smartphones oft deutlich größer als die Objekte, die damit gesteuert werden. Die Kombination aus Handwerk, Basteln und digitaler Technik finde ich absolut faszinierend!!! Hut ab vor den Modellbauern!

Ich war von der Ausstellung absolut begeistert: unter anderem von der Vielfalt der Ideen und der Liebe zum Detail. Ich muss ehrlich gestehen, ich hätte nicht die Geduld gehabt, an den Miniaturwelten zu bauen. Aber auch die Freundlichkeit und Auskunftsbereitschaft der Aussteller haben mich richtig beeindruckt.

Ich habe sehr viel über den Modellbau und die zum Teil außergewöhnlichen Baumaterialien erfahren, durfte in das Innenleben von Häusern reingucken und nach Lust und Laune fotografieren.

An dieser Stelle möchte ich mich bei allen bedanken, die mich unterstützt haben, die Züge verschoben haben oder mit denen ich mich einfach nur nett unterhalten habe. Ich komme nächstes Jahr gerne wieder!

Blandyna Bogdol, Koblenz

Rückblick auf die Faszination Modellbahn in Sinsheim:

Wir hoffen, dass viele Leser den Gutscheinkupon aus der Veranstalteranzeige in der letzten Ausgabe für einen vergünstigten Messeintritt genutzt haben. Für uns waren Redakteur Joachim Ritter und seine Ehefrau Sujin Ritter vor Ort, um sich ein Bild zu verschaffen.

16.000 Messegäste haben die Gelegenheit genutzt, die Frühjahrsneuheiten 2018 das erste Mal persönlich in Augenschein nehmen zu dürfen oder bei den Händlern und Verlagen nach gesuchten Stücken zu suchen. Gut angenommen wurde die Veranstaltung auch vom jungen Publikum, für das der BDEF auch wieder Junior College Europa anbot.



Szene von Peter Friedes neuer Anlage mit Zahnstangeneinfahrt.

An andere Ständen konnten sie Kühlwagen bemalen, den Dioramenbau erlernen und Erfahrungen mit Fahrzeug- und Gebäudebausätzen erwerben. Märklin rückte „Jim Knopf und Lukas der Lokomotivführer“ in den Fokus.

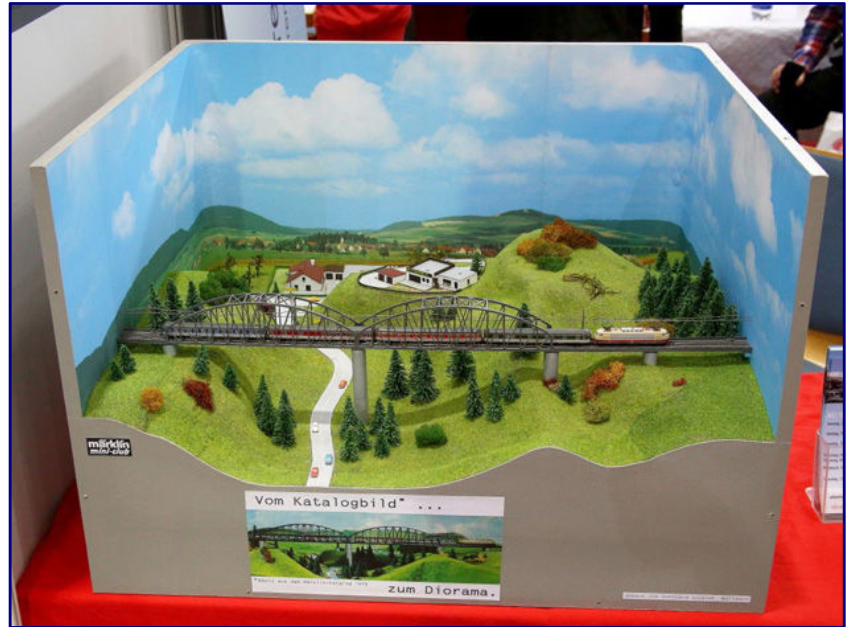


Hafenanlage am Stand der ZFI (Bild oben) und Gerhard Maurer beim Vorführen seiner neuen Modulanlage mit dem Bahnhof Heimbach (Bild unten).

Wieder mit dabei war auch Hagen von Ortloff als Aussteller. „Spielen hält jung, deshalb bin ich auch hier und werde auch 2019 wiederkommen“, meinte er. Mit seiner Mannschaft „Lokomotive Oxaplatz“ zeigte er dieses Mal private Raritäten in Form von „Kaufhausbahnen“ der fünfziger und sechziger Jahre.

Doch unter den 143 Aussteller des In- und Auslands war natürlich auch die Spurweite Z vertreten: Am Stand der Z-Freunde International e.V. waren Uli Günther mit dem Stadtbahnhof, eine liebevoll gestaltete Hafenanlage mit Gleisoval und Kanalanschluss, Peter Friede mit seiner Holzschleiferei am Lech, die Kuba-Anlage von Sascha Braun (samt Kleinserienspezialitäten der Marke Zcustomizer) und Gerhard Maurer mit seiner neuen Traumschleifen-Modulanlage mit dem Bahnhof Heimbach zu sehen.

Herbert Strauß vom Z-Stammtisch Bayern hatte seinen US-Koffer mitgebracht und bereicherte den Stand um Motive einer Kleinstadt, während Kinder sich an einem Gleisoval auf dem Tisch betätigen durften. Gotthard Schmidt zeigte sein Werk „Vom Katalogbild zum Diorama“ und auch das Z-Car-System von KK Produkcoja als wohl wichtigste Neuheit des letzten Jahres fand natürlich einen Platz am Stand.



„Vom Katalogbild zum Diorama“ heißt dieses Werk von Gotthard Schmidt.

Umstrukturierte Produktgruppen auf der Spielwarenmesse:

Wie bereits im Eingangstext zu unserem Bericht von der Spielwarenmesse erläutert, werden die Hallenbelegungen im nächsten Jahr neu verteilt. Details hat die Spielwarenmesse eG nun in einer Presseinformation mitgeteilt.

Zur 70. Auflage vom 30. Januar bis zum 3. Februar 2019 werden demnach einzelne Produktgruppen umstrukturiert oder gleich neu konzipiert. Premiere feiert so die Produktgruppe „Elektronisches Spielzeug“. Dazu gehören RC-Fahrzeuge, Fluggeräte, Roboter und ähnliche Artikel. Sie werden in der bisherigen Modellbahnhalle 4A gezeigt.

Die Modellbahn und der Modellbau werden in der Halle 7A zusammengeführt, wo bislang nur der Modellbau inklusive der RC-Sparte zu finden war.

Und das tut sich aktuell bei Märklin:

Einige der jüngeren Auslieferungen gelangten nur in überschaubaren Mengen in den Markt. Das gilt auch für die 220 012-9 in ozeanblau-beigefarbener Lackierung (Art.-Nr. 88202), zu der wir im Januar 2018 eine Meldung abgaben.

Inzwischen scheinen auch größere Zahlen dieses Modells zu den Händlern zu gelangen und auch wir können an dieser Stelle endlich Bilder des Serienmodells zeigen, an dem im Vergleich zum Handmuster erforderliche Korrekturen vorgenommen wurden.

In die Auslieferung gegangen ist nun auch die Ellok der Baureihe 115 von DB Autozug (88340) in verkehrsroter Farbgebung. Auch dieses Fahrwerk wird nun vom Glockenankermotor in Bewegung gesetzt und hat dafür eine zweigeteilte Platine erhalten, über die Lichtsteuerung der warmweißen LED erfolgt.

Die Umschalterschraube für den Oberleitungsbetrieb befindet sich fortan im Inneren. Mit Klatte-Lüftern und rechteckigem Maschinenraumfenster entspricht sie dem letzten Betriebszustand bei der DB AG.



Derzeit treffen weitere Modelle der ozeanblau-beigefarbenen 220 012-9 (Art.-Nr. 88202) bei den Händlern ein. Die unterschiedlichen DB-Embleme auf Stirn und Seitenwand sind übrigens korrekt, ebenso die Tatsache, dass die Führerstandstüren bei dieser Baureihe auf beiden Fahrzeugseiten unterschiedlich angeschlagen sind.

Auf das 4. Quartal 2018 verschoben wurde inzwischen die Auslieferung des Kittel-Dampftriebwagens (88145), einer stark nachgefragten Neuheit aus dem Jahr 2016. Einen Grund teilte Märklin bislang nicht mit.

Vorbereitungen auf Altenbeken und einen Umzug:

Die Vorbereitungen beim 1zu220-Shop für das Internationale Spur-Z-Wochenende in Altenbeken laufen. Der Öffentlichkeit vorgestellt werden soll die Tischanlage „Schmiedehagen“ mit einem Straßendamm als Szenenteiler. Die Vorführanlage „Kallental“ wird vorerst zum letzten Mal ausgestellt. Den nur vor Ort erhältlichen Sonderwagen der Öchsle-Bahn haben wir bereits im Neuheitenbericht der Februar-Ausgabe vorgestellt.



Anlässlich des anstehenden Umzugs beim 1zu220-Shop wurde ein Westheimer-Bierwagen in Auftrag gegeben. Abbildung: Märklin

Am Stand vertreten sein wird auch Stephan Bender von Noch, der als Berater zu Rokuhan-Produkten zugegen sein möchte. Neben Sonderpreisen für ausgewählte Artikel soll es vor allem Neuheiten verschiedener Hersteller am Stand zu kaufen oder zumindest zu sehen geben.

Hier lohnt sich der Besuch auf jeden Fall, denn der 1zu220-Shop plant auch noch eine beeindruckende Neuheitenpremiere auf dieser Ausstellung: In Zusammenarbeit mit Archistories entstand in den letzten Monaten ein Modell des Altenbekener Viadukts (Art.-Nr. 128171).

Das 160 Jahre alte Wahrzeichen der Eisenbahngemeinde kann damit künftig auch Einzug auf Spur-Z-Anlagen halten. Es kann als Hartkarton-Modell sowohl ein- wie auch zweispurig gebaut werden.

Anlagengerecht ist es aber nicht als Bogen konzipiert, lässt sich mit etwas handwerklichem Geschick auf Wunsch sicher jedoch vorbildgetreu „runden“.



Ob verkürzt, nur angedeutet oder in voller Länge aufgebaut: Das Altenbekener Viadukt kann nun bald auch Spur-Z-Anlagen Einzug halten, da es im Auftrag des 1zu220-Shops von Archistories ins Modell umgesetzt wurde.

Der Grundbausatz mit seinen sechs Gewölbebögen kann mit jedem Ergänzungsbausatz um drei Pfeiler ohne sichtbare Nahtstellen erweitert werden. Durch diese modulare Konzeption ist nahezu unbegrenzter Längenausbau möglich.

Nach dem Treffen in Ostwestfalen-Lippe steht dann ein Umzug an. Firmensitz, Verwaltung und Ladenlokal ziehen nach Marsberg an den Standort der Brauerei Westheim um. Über Details und Planungen informiert Geschäftsführer Jörg Erkel seine Kunden und die Mitglieder des ZFI-Forums fortlaufend.

Gefeiert werden soll der Umzug, der auch deutlich mehr Platz für die Modellbahnartikelpräsentation mit sich bringt, würdig mit einem Märklin-Werbewagen (Art.-Nr. 98160). Sein Verkauf soll ebenfalls in Altenbeken beginnen.

Auserkoren wurde der Wärmeschutzwagen auf G-10-Basis mit außenliegenden Kastenstreben. In weißer Lackierung als privat eingestellter Waggon mit DB-Anschriften der Epoche III wird er für das Westheimer Premium-Pilsener werben, das auf dem gleichen Gelände gebraut wird.

Passende Oberleitungen zum Viadukt:

Heinz O. Schramm beweist sich als Oberleitungsspezialist und war eng in die Entwicklung des Viaduktbausatzes eingebunden: Sowohl Brückenmasten als auch sind nun rechtzeitig fertig geworden, um zusammen mit den 125 mm langen Oberleitungen das berühmte Bauwerk zu elektrifizieren.

Natürlich sind bei HOS Modellbahntechnik (<http://www.hos-modellbahntechnik.de>) aber auch die anderen Längen erhältlich. Zu bedenken ist nur, dass es sich bei diesem Kleinserienmodell um die DRG-Einheitsfahrleitung 1928 handelt. Das originale Viadukt wurde erst zu Bundesbahnzeiten mit moderneren Masten und Trageilkonzeptionen elektrifiziert.

Der in der vorherigen Meldung beschriebene Grundbausatz des Viadukts hat bei eingleisigem Aufbau Platz für sechs Masten, jedes weitere Segment erfordert einen zusätzlichen Mast. Bei zweigleisigem Aufbau sind entsprechend 12 plus jeweils zusätzlich zwei Masten erforderlich.

Spezielle Produktkonfektionen für diesen Brückenbau sollen als Ergänzung beim 1zu220-Shop (<http://www.1zu220-shop.de>) erhältlich sein.

Die aktuellen Neuheiten von American Z Line:

Zwei neue Versionen des noch jüngsten AZL-Lokmodells aus dem Kunststoff-Spritzgussverfahren bringt der März. Bei der schwarzen GE ES44AC der Norfolk Southern (Art.-Nr. 62401-1 bis -3) handelt es sich um eine Regellackierung, die rote Lok mit Aufschriften „Lehigh Valley“ (62411-8) steht ebenfalls bei der NS im Dienst und trägt eine historische Farbgebung.



Ein Sonderling auf den Schienen war die EMD GP30 der ATSF in der als „Kodachrome“ bekannten Farbgebung (62103-6 / -7). Nachschub gibt es auch vom RDC-Budd, dieses Mal für die Canadian National (62211-1 / -2).



GE ES44AC in Lehigh-Valley-Nostalgielackierung (Bild oben) und EMD GP30 im Farbschema „Kodachrome“ (Bild unten). Fotos: AZL / Ztrack

Die 40 Fuß langen, gedeckten Güterwagen mit außen liegendem Kastengerippe laufen nun für die Nickel Plate (NPK) und sind in folgenden Zusammenstellungen zu haben:

Vierer- (913106-1) und Zweierpackung (903176-1) sowie Einzelwagen (903106-1).

Neue Versionen werden auch von den 89-Fuß-Flachwagen angeboten. Die braunen (911023-40) und gelben Exemplare (911024-40 / 911024-4S) mit DODX-Anschriften wirken vertraut, doch neu ist die olivgrüne (Erweiterung „O“ in der Art.-Nr.) oder sandfarbene (Erweiterung „S“) Beladung in Form eines gepanzerten Amphibienfahrzeugs AAV-7.

Fortgesetzt wird die technische Aufrüstung der hohen 60-Fuß-Gunderson-Wagen und Auslieferung als Einzelwagen. In diesem Monat wird das Modell in dieser Form für die Norfolk Southern angeboten (91405-1 bis -4). Herstellerfotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie unter <http://www.americanzline.com>.

Spur-Z-Sieger bei Wahl der schönsten Anlage:

Der Modellbahnverband in Deutschland e.V. (Moba) hat im vergangenen Jahr monatlich ausgewählte Anlagen in Bildern vorgestellt und seine Mitglieder und Seitenbesucher zum Jahreswechsel aufgerufen, die schönste Anlage daraus zu wählen.

Wir freuen uns, dass dieses Votum mit über 47 % der abgegebenen Stimmen auf die Dezember-Anlage fiel. Sie gehört Rainer Tielke aus Norderstapel, ist im Maßstab 1:220 erbaut worden und mit dem Motiv der Doppelstockbrücke aus Bullay den meisten Zetties bestens bekannt. Offenbar zog diese liebevolle und detaillierte Umsetzung auch die Freunde der größeren Spuren in ihren Bann.

Die Gewinner, allen voran natürlich der Hauptpreisträger, erhalten von Sponsoren gespendete Preise. Zu sehen sein wird die Siegeranlage – jetzt auch mit fahrenden Automodellen – auf dem Internationalen Spur-Z-Wochenende in Altenbeken am 14. / 15. April 2018.

Auslieferungen bei Micro-Trains und Full Throttle:

Der deutsche Händler Case-Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>) wies uns auf aktuelle Auslieferungen von Full Throttle und Micro-Trains hin:

<u>Hersteller</u>	<u>Produktbeschreibung</u>	<u>Art.-Nr.</u>
WDW Full Throttle	Schüttgutwagen "Baroid" (Doppelpackung)	FT-1054
Micro-Trains	50-Fuß-Wagen "St. Patrick's Day" (Graffiti)	510 44 223
Micro-Trains	Gedeckter Güterwagen Heinz-Serie Nr. 7	518 00 520
Micro-Trains	Gedeckter Schüttgutwagen der MP, grau	531 00 281
Micro-Trains	Gedeckter Schüttgutwagen der MP, grau	531 00 282
Micro-Trains	Schwerer Reisezugwagen Nr. 100 der SP, sechsachsiger	556 00 040
Micro-Trains	Vier leichte Schlafwagen, Southern Pacific	994 00 105



Die vier leichten Schlafwagen der Southern Pacific (Art.-Nr. 994 00 105) passen auch zum sechsachsigen Reisezugwagen mit der Betriebsnummer 100. Foto: Micro-Trains

Die Auslieferungen der ersten drei Varianten der EMD SD40-2 (unlackiert und Norfolk Southern) von MTL verzögert sich gemäß der Mitteilung bis Mai 2018.

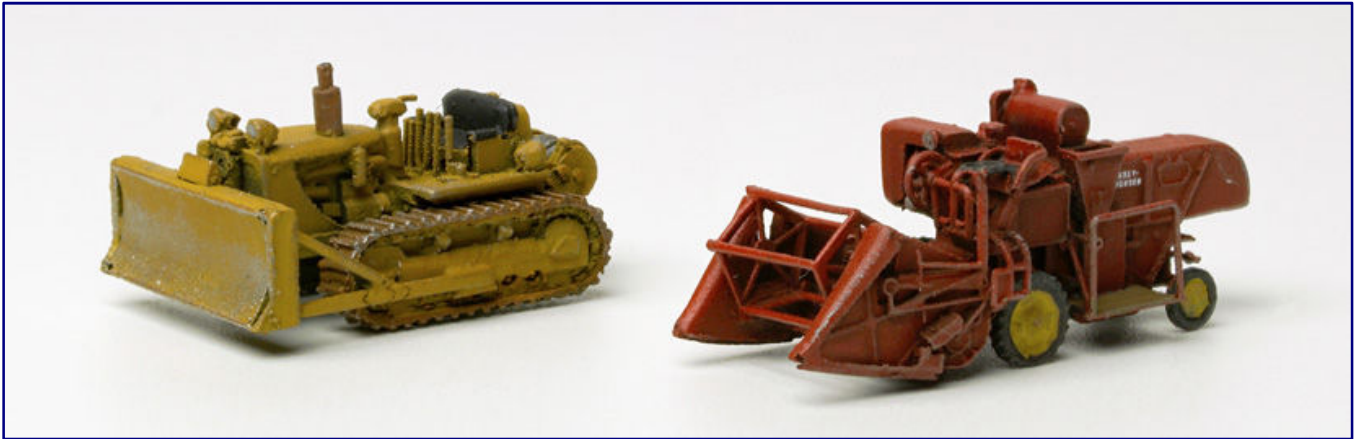
Langsamfahrkabel von Ztrains:

Ztrack vertreibt ein neues Langsamfahrkabel („Ztrains Slow Speed Control Wire“) von **Ztrains** zum Zwischenstecken zwischen Rokuhan-Fahrregler und Rokuhan-Gleiskabel. Gedacht ist dieses Hilfsmittel ausschließlich für die Shortys von Rokuhan, nicht für reguläre Lokmodelle von AZL oder Märklin.

Erste Artitec-Modelle schon verfügbar:

Bereits lieferbar ist die gelbe Planierdrape Caterpillar D7 (Art.-Nr. 322.019), die auf Baustellen nicht fehlen darf. Wo immer Erdmassen zu verschieben oder grob zu ebenen war, kam ihr Vorbild einst zum Einsatz und sorgte gerade bei Kindern für Staunen. Die Kraft, die diese Baumaschine ausstrahlt, war einfach zu beeindruckend. Auf Spur-Z-Anlagen setzt sie ab sofort ihr Werk fort.

Der rote Mährescher Massey-Ferguson MF 830 (322.018), der jetzt ebenfalls verfügbar ist, wirkt dagegen geradezu zierlich, besonders im Vergleich zu den großen Erntemaschinen, die wir heute auf den Feldern sehen. Doch genau das macht ihn zum Blickfang, denn meist ist es nicht die Größe, sondern die Detailverliebtheit eines Spur-Z-Modells, die den Charme ausmacht.



Bereits ausgeliefert werden der gelbe Bulldozer D7 (Art.-Nr. 322.019, links) und der Mährescher Massey-Ferguson MF 830 (322.018, rechts) von Artitec.

Und genau vermag der Winzling von Artitec zu punkten, denn die Niederländer verstehen ihr Handwerk an dieser Stelle bestens. In die Karten spielt der Landmaschine zudem, dass die große Mehrheit der Anlagen nach sommerlichen Motiven gebaut werden.

Auch die Intermodellbau naht:

Nur wenige Tage nach dem Treffen in Altenbeken geht es in Dortmund mit der wohl weltgrößten Ausstellung für Modellbau und Modellsport weiter. Mit dabei sein wird auch die Spurweite Z, die von Dietmar Allekotte mit dem Diorama „Catharinentief“ und der Modulanlage „Bunte Kuh“ von Wolf-Ullrich Malm würdig vertreten wird.

Spur-Z-nah und sehenswert wird sicher auch die vom Veranstalter angekündigte „Modellbahn in der Flasche“ sein. Dabei handelt es sich um Buddelanlagen, die wie Buddelschiffe gebaut, in Einzelteile zerlegt und dann in eine Flasche befördert und darin wieder zusammengesetzt werden. Haben Sie dergleichen schon mal gesehen?

Zu sehen sein werden Buddelbahnen in Größen von 2 bis 54 Liter. Es finden sich darunter Gruben-, Feld- und Parkbahnen sowie Sommer- und Winterlandschaften, teilweise auch mit verblüffenden Funktionen wie drehenden Karussells, Wasserrädern und Beleuchtung.

Erste Muster neuer Signale:

Erst im letzten Heft haben wir angekündigt, dass Andreas Herzog (<http://www.kastenbahner.com>) bereit ist, in 3D-Druck-Technik auch Lichtsignale nach DB-Vorbild für die Spurweite Z umzusetzen. Nun zeigt er uns schon die ersten Muster noch unbeleuchteter Ausfahr- (Asig), Block- (Bsig) und des überarbeiteten Einfahrsignals (Esig). Sie sind aber für die Aufnahme von LED vorbereitet und bereits in der Produktion.

Bild rechts:

Im Bild zu sehen ist ein erstes Muster des neuen Einfahrsignals vom Spur-N-Spezialisten Kastenbahner, noch ohne Leuchtdioden. Die Münze verdeutlicht die Größenverhältnisse des maßstäblichen Modells für die Spurweite Z. Foto: Andreas Herzog



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

Englische Übersetzungen:
Martin Stercken

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Michael Etz (**Trainini Lokdoktor**), Rita Kruse-Spiekermann, 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.