

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



Superung der Baureihe 94⁵⁻¹⁷

Waggonneuheit Rmms 33
Ausgezeichnete Neuheiten

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

herzlich Willkommen in einem neuen Jahrgang unseres beliebten Magazins und alles Gute für das Jahr 2019! Mit Spannung und Höhepunkten haben wir 2018 abgeschlossen und ohne Temporeduzierung starten wir nun wieder durch.

Gerade erst hat Märklin mit den Rungenwagen Rmms 33 formneue Modelle ausgeliefert, die zu unserer Überraschung gleich in zwei Formvarianten konstruiert wurden, da staunen wir schon über die Ankündigungen für 2019.

Doch die Frühjahrsneuheiten werden wir erst im nächsten Monat im Rahmen unseres Messeberichts aus Nürnberg ausführlich und mit vielen Hintergrundinformationen vorstellen. Im Januar ist es erst mal Zeit für einen ausgiebigen Test der schönen Wagen, die uns so kurz vor dem Jahresende präsentiert wurden.

Ich möchte vorwegnehmen, dass sich der erste Eindruck bestätigt hat und der Göppinger Traditionshersteller uns außergewöhnlich gelungene Modelle mit großer Zukunftsperspektive beschert hat. Das ist ein klares Bekenntnis zur Spurweite Z, so wie wir es uns wünschen!

In aller Ausführlichkeit stellen wir ihnen die Rmms 33 vor und schauen auch ein wenig nach rechts und links, wie sich diese und ähnliche Wagen eindrucksvoll auf der Anlage in Szene setzen lassen. Schließlich bieten sie eine hervorragende Bühne, um mit besonderen Ladegütern die Aufmerksamkeit auf das Betriebsgeschehen zu lenken.

Dies gilt auch für die Baureihe 94, die übrigens auch im Fokus einer unserer beiden Buchbesprechungen steht, während der andere Titel zum Güterwagenthema gehört. Das Märklin-Basismodell der preußischen Tenderlok gilt als gut laufendes und in vielen Punkten hervorragend umgesetztes Modell.

Da es auch seine Schwächen hat, wie wir einst in unserem Testbericht herausgearbeitet hatten, war diese Lok ein idealer Kandidat für den Dampflokspezialisten Michael Bahls. Er hat unseren Vorführmodellen noch mehr Leben eingehaucht und sie auf den heutigen Stand der Technik gebracht. Nur zwei kleinere Modifikationen stammen aus unserem Ideenschatz.

Vielleicht können wir mit dem Artikel ja auch Ihnen etwas Appetit machen? Nachfrage sollte es nach den vielseitig einsetzbaren Preußinnen unverändert geben und bislang haben sie noch keine Produktpflege erfahren. Wer das vermisst, für den gibt es bei Bahls Modelleisenbahnen schon heute eine herausragende Lösung.

Traditionsthemen in der Januar-Ausgabe sind der Rückblick auf die zurückliegenden zwölf Monate und die Punkte, die uns in dieser Zeit verzückt, beeindruckt und begeistert haben. Ein Abschluss und eine Motivation zugleich ist die Bekanntgabe der Neuerscheinungen des Jahres in den Kategorien Lokomotiven, Wagen, Zubehör, Technik und Literatur.

Zusätzlich gibt es auch noch die Rubrik Gesamtwerk, in der wir verdiente Leistungen und Personen ehren möchten, die in den vorgenannten Kategorien sonst – zu Unrecht – untergehen würden. Lassen Sie sich auch hier überraschen und genießen Sie das Lesen der ersten Ausgabe des Jahres 2019!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Von Zeiten und Wundern 4
Edle Preußinnen aus Blomberg.....15

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Aktuell kein Beitrag

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Populäre Kraftprotze24
Jede Menge Güterwagen26

Aktuelles

Bunt und abwechslungsreich.....28
Die Neuerscheinungen des Jahres 2018.....39
Zetties und Trainini im Dialog.....48

Impressum57

Wir danken der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 27. Januar 2019

Titelbild:

Die Wuppertaler 94 1653 ist zum Streckendienst eingeteilt und macht sich vor einem Personenzug im Ruhrgebietsnahverkehr nützlich. Bis zur Mitte der sechziger Jahre spielen die alten Preußinnen auch im Bereich der BD Essen noch eine wichtige Rolle, entsprechend sind Schwesternmaschinen auch in deren Bw vertreten.

Märklins neuer Rmms 33 Von Zeiten und Wundern

Wiederholt haben wir über die Jahre auf Lücken im Waggonbereich der Spurweite Z hingewiesen. Dass es solche auch heute immer noch gibt, beweist eine Neuheit aus dem Hause Märklin, die den Bereich des Rollmaterials hervorragend bereichert. Wir haben sie uns ganz genau angeschaut und vermessen, um sie heute hinsichtlich Rolle und Perspektive einzuordnen. Genießen Sie die ausgiebige Analyse eines sehr gelungenen Modells.

Märklins jüngste Waggonneuheit ist bereits aus der Spur 1 bekannt und genau diese hat auch die Vorlagen für das Pendant des Maßstab 1:220 geliefert. Doch bevor wir uns den Modellen zuwenden und sie hier ausführlich vorstellen möchten, werfen wir einen kurzen Blick in ihre Vorbildgeschichte.

Während des Zweiten Weltkriegs musste die industrielle Fertigung erheblich gesteigert und zugleich rationalisiert werden. Neben Waffen wurden vor allen Dingen auch Lokomotiven und Wagen gebraucht, mit denen die gestiegenen Transportaufgaben bewältigt werden sollten. Die Entwicklung der Kriegslokomotiven Baureihe 52 als vereinfachte und materialsparende Nachfolger der Friedensausführung in Form der Baureihe 50 ist allgemein bekannt.



Wie bei den neuen Märklin-Modellen sind die Stirnrungen dieses Waggons der Bauart Kbs aus dem Bestand der DB AG eingesteckt. Die Seitenrungen sind hingegen in den Taschen am Wagenboden der Längsseite abgelegt.

Doch auch auf dem Gebiet der Güterwagen waren ähnliche Entwicklungen festzustellen, nachdem es, mit immer länger werdenden Wegen von Deutschland bis an die Front, zu einer Transportkrise gekommen war. Die Produktion von Güterwagen musste daher ebenfalls gesteigert werden, gleichzeitig galt es



Auch Kraftfahrzeuge verschiedener Art gehörten zu den typischen Ladegütern von Niederbord- und Rungenwagen. Zwischen 1950 und 1953 stattete die DB für den Sylt-Verkehr 25 Wagen mit Heizleitung aus, um sie zwischen Lok und Reisezugwagen einzustellen. 1955 fährt ein Mercedes-Benz 180 D mit Ponton-Karosserie in Niebüll auf einen Rungenwagen der Bauart Rmmhs 31. Foto: Walter Hollnagel / Eisenbahnstiftung

auch auf knappe Rohstoffe und Arbeitskräftemangel zu reagieren. Neue Wagen mussten folglich in erheblich kürzerer Zeit und mit geringerem Materialeinsatz gebaut werden.

Da die Reichsregierung die Engpässe nicht in eigenen Versäumnissen oder Fehlentscheidungen sah, verlagerte sie im März 1942 die Verantwortung für das Beschaffen und Entwickeln von Eisenbahnfahrzeugen vom Verkehrs- zum Reichsministerium für Bewaffung und Munition – damit war dem Reichsbahnzentralamt die federführende Rolle entzogen.

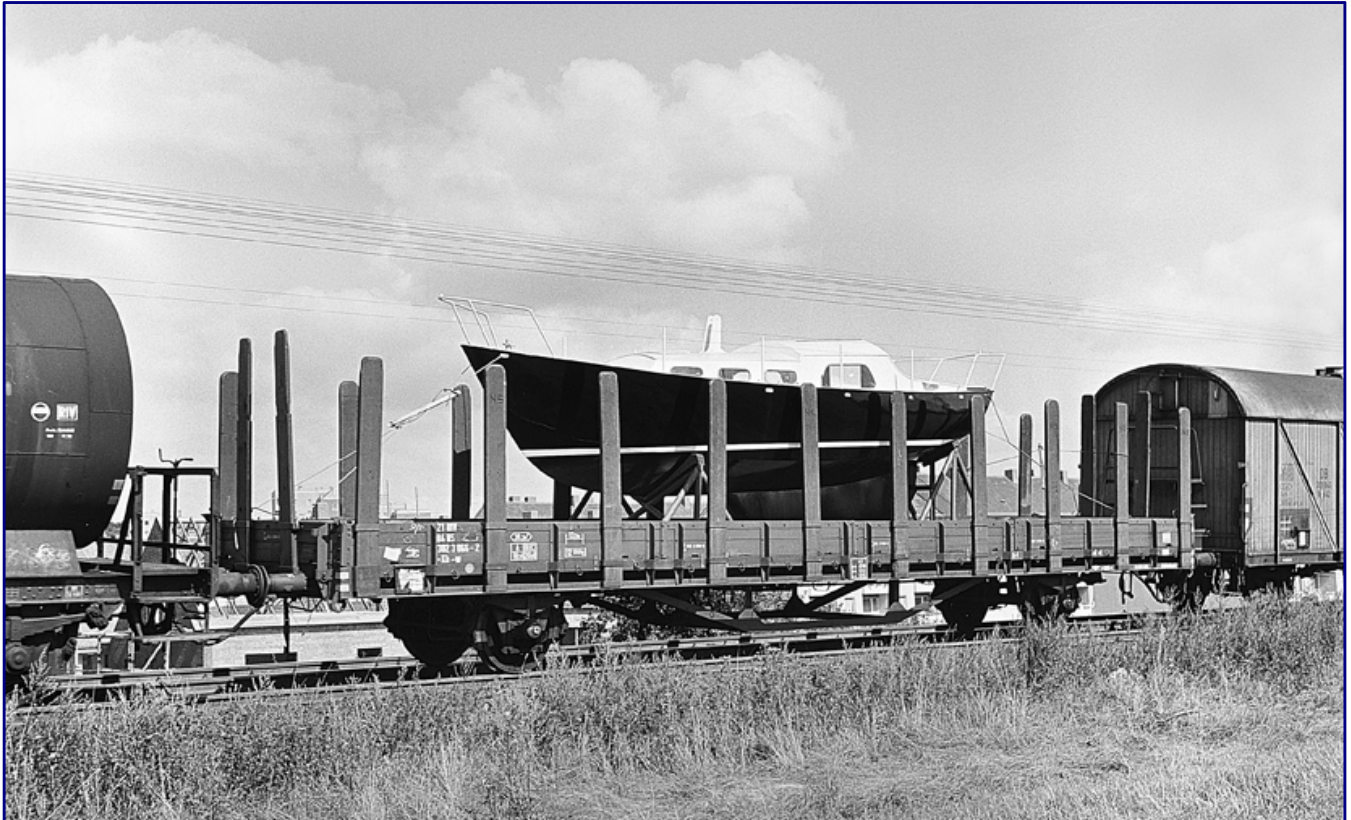
Viele der Lösungen, die damals gefunden wurden, sind heute aus dem Bau von Güterwagen nicht mehr wegzudenken. Ein Beispiel dafür ist die zum Überfahren absenkbare Vorbaubremsbühne für die Handbremse, wie sie auch der Rmm(s) Ulm aufwies, der Thema dieses Artikels ist.

Nach neun Versuchswagen aus dem Jahr 1942 begann sein Serienbau im Jahr 1943 und hielt bis zum Kriegsende an. Die DR stellte später aus bereits produzierten Teilen weitere Wagen fertig. Bis zur Stunde Null konnten jedoch schon 12.638 der 13.500 bei Wumag bestellten Wagen geliefert werden. Umgerechnet bedeutet das, dass täglich 25 Wagen fertiggestellt wurden und jeder von ihnen nur etwa 50 Minuten Zeit auf der Fertigungsstraße verschlang.

Diese große Zahl an Wagen, von denen nach Kriegsende rund ein Drittel zur DB kam, machte sie in Verbindung mit ihrem geringen Alter auch für die Bundesbahn noch zu einer wichtigen Bauart, die noch bis 1977 eingesetzt wurde. Zugelassen waren sie ursprünglich für 90 km/h Höchstgeschwindigkeit, die aber später auf 100 km/h heraufgesetzt werden konnte.

Mit einem Ladegewicht von 24,5 Tonnen waren sie vielfältig einsetzbar: Neben Heu, Stroh und Maschinen wurden auch viele andere Frachten auf ihnen transportiert. Schon zu Kriegszeiten waren das auch Fahrzeuge: Im zivilen Dienst wechselten militärische Vehikel dann zu fabrikneuen PKW, aber auch Lastwagen und Busse wurden auf ihnen befördert.

Ein Blickfang sind im Modell sicher Traktoren, Hänger oder andere Landmaschinen. Aber auch Außergewöhnliches ist vorbildgetreu und damit erlaubt, wie unser Beispiel eines Bootstransports beweist. Kurzum, Niederbord- und Rungenwagen sind ideale Modelle, mit denen sich Abwechslung auf die Schienen bringen lässt.



Auch viele ungewöhnliche Transporte mit Rungenwagen sind dokumentiert und bieten vielfältige Anregungen für den Einsatz auf der Modellbahn. So befördert dieses mit Holzrungen und -borden ausgestattete Exemplar der NS am 29. Juli 1966 ein Segelboot – der Waggon fällt im Zugverband gleich auf. Foto: Joachim Claus / Eisenbahnstiftung

Zurück zum großen Vorbild: Da die Firma Knorr unter Kriegsbedingungen nicht genug Bremsanlagen liefern konnte, wurde ein Teil der Rmm Ulm als Leitungswagen in Dienst gestellt, also ungebremst, aber mit durchgehender Luftleitung. Beim Befahren mit schweren Straßenfahrzeugen zeigten sich oft dauerhafte Schäden, was auf die im Vergleich zu Friedensausführungen geänderten Langträger zurückzuführen war.

Nicht bewähren konnten sich auch die anfänglich gewählten Holzborde, mit denen der wertvolle Rohstoff Stahl eingespart werden sollte. Die Stirn- und Seitenklappen bestanden zu Beginn der Bauzeit aus stählernen Hohlprofilen im Ober- und Unterholm, zwischen denen kurze Bretter senkrecht eingesteckt waren. Beim Überfahren mit schwerem Gerät verformten sie sich dauerhaft.

Der federführend die Entwicklung bestimmende Sonderausschuss für Eisenbahnwagen (SAE) stellte daher die erforderlichen Stahlkontingente bereit, um die Seitenwände komplett aus Stahl herstellen zu lassen. Aber auch deren Bauweise wurde im Laufe der Zeit wieder geändert und vereinfacht.

Die Auswirkungen und Ergebnisse dieser Rationalisierungen werden besonders im Vergleich zum Rms Stuttgart mit gleichem Achsstand und nur geringfügig größerer Länge deutlich: Der Stahleinsatz konnte um 26 % auf 11,0 Tonnen pro Waggon reduziert werden, je Tonne Tragfähigkeit wog der „Ulm“ nur 345 kg gegenüber 620 kg beim „Stuttgart“.

Eine Folge war die zunehmende Schadanfälligkeit bereits ab den fünfziger Jahren. Die korrosionsanfälligen Stähle und die knappe Dimensionierung der Profile schwächte die Wagen, weshalb viele von ihnen nur noch als Rmms 33 ohne Rungen verwendet wurden.

200 dieser Wagen ließ die DB für einen Huckepackverkehr zwischen Mülheim (Ruhr) und Hamburg sowie Hamburg und Frankfurt (Main) herrichten, in dem sie über Nacht LKW und Anhänger an ihre Ziele fuhren. 150 weitere Wagen wurden 1955/56 für den Behälterverkehr umgebaut, von denen 30 als Universalwagen mit der Bezeichnung Rmms / BTms 33 sowohl als Rungen- wie auch Behältertragwagen verkehren konnten. Bei den übrigen wurden die Seitenwände abgebaut.

Da die als Rmms 33 bezeichneten Wagen zusammen mit den Rms 31 als einzige Rungenwagen den gestiegenen verkehrlichen Anforderungen genügten, blieben die Bestandszahlen bis 1962 nahezu unverändert. Erst als die Rmms 56 und 58 aus dem Um- und Neubauwagenprogramm in ausreichender Stückzahl vorhanden waren, hatte ihre Stunde in alter Form geschlagen. Als Klm 441 oder zu X-Wagen hergerichtet und als Xltmms 33 eingereiht, taten die letzten von ihnen noch bis 1977 Dienst bei der DB.

Die Merkmale der Modelle

Für die Umsetzung in den Maßstab 1:220 hat Märklin gleich zwei der beschriebenen Vorbildbauformen aufgegriffen und die Rungenwagen als Rmms 33 der DB sowohl mit Stahl- (Art.-Nr. 82130) als auch Holzborden (82131) konstruiert. Pate standen hier unverkennbar die bereits vorhandenen Modelle der Spur 1.



Frisch aus der Packung zeigen sich die Modelle mit fest eingeklebten Stirnrungen und je zwei in Tütchen eingepackten Spritzlingen, aus denen die Seitenrungen auf Wunsch zugestrichelt werden können.

Dass diese formneuen Güterwagen irgendwie etwas Besonderes sind, lässt sich schon beim Anblick der Packung ahnen: Zwar handelt es sich um eine Kunststoff-Standarddose, aber trotz der eher kurzen Waggonlänge hat Märklin die lange Ausführung gewählt. Für gewöhnlich werden vierachsige Wagen modernerer Bauarten darin verpackt.

Der Waggon liegt jeweils auf der linken Seite auf einem transparenten Tiefzieheinsatz, geschützt durch eine in gleicher Weise produzierte Abdeckung. Über ihm ist beim Exemplar mit der Artikelnummer 82130 ein Ladeguteinsatz von Duha zu finden, der laut Produktbeschreibung Heuballen nachbildet, aber farblich als Stroh zu identifizieren ist.

Maße und Daten zum Rungenwagen Rmms 33 (ex Rmms Ulm):

	<u>Vorbild</u>	<u>1:220</u>	<u>Modell</u>
Länge über Puffer	12.000 mm	54,5 mm	54,5 mm
mit Handbremse	12.100 mm	55,0 mm	54,5 mm
Länge Aufbau	10.700 mm	48,6 mm	48,6 mm
Breite Bordwände	2.800 mm	12,7 mm	12,8 mm
Breite gesamt	3.050 mm	13,9 mm	14,3 mm
über Tritte	3.090 mm	14,0 mm	14,4 mm
Höhe über SO (Stirnrungen)	3.586 mm	16,3 mm	16,1 mm
Achsstand	8.000 mm	36,4 mm	36,2 mm
Raddurchmesser	nicht bek.	---	4,5 mm
Pufferlänge	650 mm	3,0 mm	2,7 mm
Ø Pufferteller	370 mm	1,7 mm	1,9 mm
Eigengewicht	10,3 – 10,9 t	---	6 g
Zul. Höchstgeschwindigkeit	90 / 100 km/h		
Baujahre der Serienwagen	1943 - 1945		
Gebaute Stückzahl (Serie)	12.638 Exemplare*		

* bis Kriegsende; Fertigstellung weiterer Wagen 1947/48 für die DR

Im rechten Teil der Schachtel sind jeweils zwei Kunststoff-Spritzlinge eingelegt, von denen die Seitenrungen abgetrennt und ans Modell angesteckt werden können.

So ausgestattet, passt es nicht mehr in die Verpackung, weshalb die Rungen zur Lagerung wieder abgenommen werden müssen.

Während die je zwei Rungen pro Stirnseite bei beiden Wagenvarianten identisch und auch fest montiert sind, hat Märklin für die Seiten sowohl spitz zulaufende Stahlrungen (82130) als auch über die volle Länge gleich breit bleibende Holzrungen (82131) nachgebildet.

Dank dieser vorbildrichtigen Differenzierung lassen sich beide Wagen auch aus einigem Betrachterabstand leicht unterscheiden.

Auch beim Abnehmen der Maße hüpft uns das Herz vor Freude: Es sind nicht nur die Proportionen gut getroffen, sondern der elektronische Mess-Schieber bestätigt auch das exakte Einhalten nahezu aller wichtigen Maße. Abweichungen gegenüber der Maßstabumrechnung liegen im Bereich der zu erwartenden Messfehler.





Die Exemplare mit Stahlborden und Strohladung (Bild auf Seite 8 unten) und mit Holzborden und Handbremse (Bild oben) sind im Modell exakt gleich lang. Trotzdem ist es überraschend, wie exakt Märklin die umgerechneten Vorbildmaße einhalten konnte.

Hier zeigt sich, dass Märklin sehr gute Arbeit geleistet hat! Dass für den Wagen mit einzeln angesetzter Handbremsbühne bei einer um 0,5 mm erhöhten Länge über Puffer kein zweites Fahrwerk konstruiert wird, sollte ebenfalls klar sein. Das Auge würde dies nicht erkennen können.

Sehr gut gelungen sind auch die Strukturen und Gravuren am Waggon. Gerade ein Rungenwagen schafft durch die nicht ebenen Bordwände und die Rungentaschen einige Herausforderungen, die Märklin ebenfalls überzeugend gemeistert hat.

Auffällig ist für uns beispielsweise, dass beim Wagen mit Holzborden nun auch die Innenwände Rillen aufweisen.

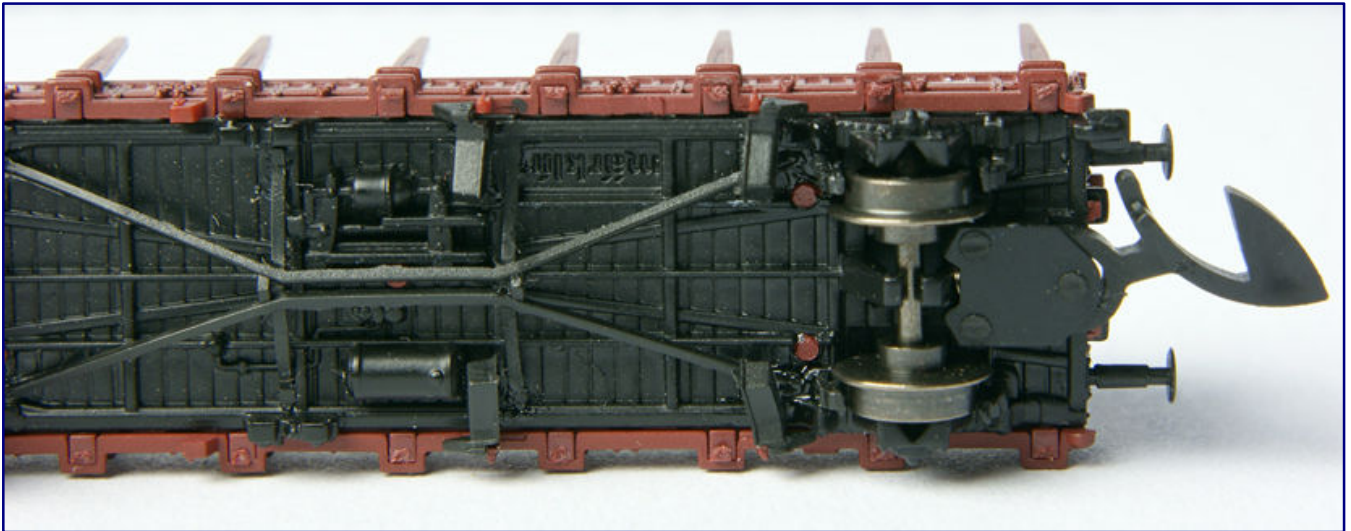
Das gab es zuvor noch nicht und lädt geradezu ein, dieses Modell ohne Ladegut verkehren zu lassen. Vorbildgerecht sieht das beim Exemplar mit Metallborden anders aus, weshalb der Hersteller vermutlich dieses für den Ladungseinsatz ausgewählt hat.



Wer seine Wagen mit Rungen fahren lassen möchte, hat noch ein wenig Zurüstarbeit vor sich. In die Verpackung passt der Waggon aber nicht mehr, dafür sind sie zunächst wieder zu entfernen.

Die gute Detaillierung setzt sich auch an den Ladeflächen- und Wagenböden fort. Wir finden neben den Rangierertritten und Umstellhebeln für die Bremsanlage erstmals auch die Halter, die beim Vorbild nicht eingesteckte Rungen aufnehmen können.

Das Sprengwerk ist aus vier Teilen montiert und einzeln angesetzt worden. Leider lassen sich hier deutliche Klebspuren in den Wagenecken finden, die glücklicherweise im Betrieb nicht einsehbar sind. Daran zeigt sich aber auch, dass das Fahrwerk offenbar modular gedacht ist und künftig auch für andere Bauarten genutzt werden soll.



Das Sprengwerk ist aus vier Teilen einzeln angesetzt worden. Leider sind am Bereich der Räder die Klebespuren allzu deutlich zu sehen. Doch erstmals an einem Mini-Club-Modell finden wir zu unserer Freude die Bremsnachbildungen auf Radebene.

Sehr lobenswert und ebenfalls erstmalig so zu finden sind die Bremsen in Radebene, was dem Betrachter durchaus auffallen wird. Auch Luftbehälter am Wagenboden wurden nicht vergessen und sogar die für die Kriegsbauart typische Konstruktion der Längsträger ist nachgebildet worden.



Lob verdienen auch die hervorragend gravierten Innenseiten des Holzbordwagens mit Handbremsbühne: Zum mit Bretterbohlen strukturierten Wagenboden kommen hier vor allem die Innenwände der Bordwände.

Geschickt gelöst wurde auch das Platzproblem im Bereich des Kupplungskastens. Er reicht für den Standardschacht nur sehr knapp nicht aus. Statt aber den Achsstand zu verringern, hat Märklin den Schacht am hinteren Ende winklig in sehr geringem Umfang eingezogen. Das stört die Funktion nicht, erhält aber die gute und maßstäbliche Wirkung.

Die Farbgebung beider Wagen (und Rungen) ist RAL 8012 Rotbraun, das Fahrwerk ist RAL 9005 Tiefschwarz, was wir nicht anders erwartet haben. Die Radsätze sind schwarz vernickelt, wie es seit nun vielen Jahren Standard in Göppingen ist.

Die Betriebsanschriften wurden im Tampondruckverfahren aufgebracht und heben sich weiß ab. Nur die Kreidefelder sind schwarz hinterlegt worden. Die Anschriften der Wagen sind richtig in Umfang und Größe sowie auch lupenlesbar. Vorbildrichtig finden sie sich auch auf dem Längsrahmen.



In der Großaufnahme fallen neben den hervorragenden Gravuren zwischen den Rungenhaltern auch die Bremshebel sowie vor allem die lupenreine Bedruckung an den Wagenseiten wie auch am Rahmen auf. Bei einigen Modellen stehen leider einzelne Puffer schief. Dies lässt sich aber meist richten, da sie separat angesteckt sind.

Einzig die Rungen wurden nicht mitbedruckt. Bei ihnen war mit „DB“ das Eigentümerkürzel im oberen Bereich aufgeschrieben. Um alle Schriften griffest zu sichern, lackiert Märklin sie klar über. Das ist auch hier wieder der Fall und sorgt für ein angenehm mattes Erscheinungsbild.

Wer die Rungen einstecken möchte, sollte sie vorsichtig mit einem Spezial-Seitenschneider (z. B. von Faller) austrennen und mit Hilfe einer Pinzette in die Halter einsetzen. Sie sitzen dort sehr fest und gehen während der Fahrt nicht verloren, lassen sich aber jederzeit wieder ziehen. Gute Erfahrungen haben wir mit leichtem Andrücken festsitzender Rungen mit Hilfe einer Zahnstocherspitze von unten gemacht.

Sorgfalt und Vorsicht sind bei diesen kleinen Modellen natürlich gefordert, das dürfte jedem Zettie bewusst sein. Wie die Rungen korrekt eingesetzt werden, erläutert übrigens auch eine Bilddarstellung in der beiliegenden Anleitung.

Bewertung und Zusammenfassung

Um den Rungenwagen Rmms 33 in beiden Varianten treffend ins Sortiment der Mini-Club einordnen zu können, müssen wir auch Niederbordwagen miteinbeziehen. Schließlich sind viele von ihnen baugleich oder -ähnlich mit den Rungenwagen.

Dieses Segment war bislang von der Groß- und Kleinserie eher nachlässig bedient worden, obwohl es viele reizvolle Themen hergibt, darunter auch den Zirkustransport. Der Klassiker im Programm war und

ist das Modell 8610 aus dem Anfangsjahr der Spur Z. Es steckte so voller Kompromisse und Abweichungen zu seiner Vorlage, dass es schon seit zwei Jahrzehnten nicht mehr als zeitgemäß galt.

Alternativen boten nur der kurze Niederbordwagen X 05, der bei der DB früh im Arbeitszugdienst verschwand und nicht mehr für den öffentlichen Verkehr bereitstand. Hilfreicher war für vorbildorientierte Modellbahner da schon der Rungenwagen R 10, der sehr gut getroffen wurde, aber nur mit Bremserhaus korrekt gegenüber dem Vorbild bleibt.



Die neuen Rungenwagen machen auf der Anlage eine gute Figur, gleich, ob sie als kurzer Ganzzug auf der Nebenstrecke unterwegs sind oder in einen längeren Güterzug eingereiht werden.

Bei der für die Bundesbahn typischeren Ausführung mit Bremserbühne fehlten zwei Stirnrungen auf dieser Seite, die nach Abbau des Bremserhauses erforderlich wurden und nachgerüstet werden mussten. Das kann im Zugverband durchaus auffallen. Eine Version ohne Handbremse haben die Göppinger bis heute nicht im Programm.

So bestanden hier aus Sicht vieler Spur-Z-Kunden durchaus Lücken, die es zu füllen galt, denn nichts lässt sich schöner beladen als ein Niederbord- oder Rungenwagen. Am schmerzlichsten war das Fehlen eines geeigneten Modells auf modernen Bahnen ab Mitte der Sechziger. Der Rmms 33 behebt das als Schnellläufer mit einem Einsatzzeitraum bis 1977 sehr gut.

Er kann beliebig in gemischte Güterzüge, auch mit wechselnden Ladegütern oder unbeladen, einzeln oder in Gruppen eingestellt werden. Ebenso denkbar sind kurze Ganzzüge mit Landmaschinen-, PKW- oder LKW-Beladung. Wer einen längeren Zug wünscht, sollte einen Zirkustransport ins Auge fassen: Hier kamen aus Tarifgründen nur zweiachsige Wagen zum Einsatz.

Probleme sind mit den neuen Modellen, die schon bald um Epoche-IV-Ausführungen und aus dem Neuheitenprogramm 2019 auch weitere Epoche-III-Vertreter ergänzt werden, nicht zu erwarten. Sie laufen gut und gleichmäßig, obwohl ein Gewicht von außen nicht erkennbar ist.

Das Rollverhalten im Test war einwandfrei und mit 6 g Gewicht mutet ein solcher Waggon der Lok auch nicht zu viel zu. Wir attestieren Märklin eine gute Vorbildwahl, loben die Umsetzung in verschiedenen Varianten und das Überwinden einer Bremserhausflut und honorieren auch die hervorragende Konstruktion.



Zum Abschluss dieses Artikels stellen sich der Waggon mit Stahlborden und -rungen (82130; links) und Holzborden sowie -rungen (82131; rechts) noch einmal zum direkten Vergleich auf. Das rechte Exemplar mit Handbremsbühne ist stellvertretend für diese Formneuheit für die Neuerscheinungen des Jahres 2018 nominiert.

Stellvertretend für diesen Wagentyp nominieren wir den Rmms 33 mit Holzborden (82131) für die Neuerscheinungen des Jahres 2018 in der Kategorie Wagen. Das Ergebnis der Redaktionswahl entnehmen sie einem separaten Artikel im Verlauf dieser Ausgabe.

Hersteller des vorgestellten Modells:
<http://www.maerklin.de>

17. Internationale Lahnsteiner Modellbahntage

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

9. und 10.
März



Stadthalle am Salhofplatz 56112 Lahnstein

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

Eintritt:

Erwachsene 6 Euro
Kinder 1 Euro

Superung für die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ Edle Preußinnen aus Blomberg

Das Bessere ist der Feind des Guten. Und so wandeln sich heute zwei durchaus gelungene Märklin-Modelle zu feinen Kleinserien-Preziosen, die auch höchsten Ansprüchen standhalten. Im Fokus steht dabei das Superungsangebot von Bahls Modelleisenbahnen für Märklin-Modelle der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ bzw. preußischen T 16¹. Auf vielen Anlagen stehen diese Modelle im Einsatz und die Nacharbeiten lassen sie noch besser in Erscheinung treten.

Fünf Jahre hatte es gedauert, bis aus der Ankündigung ein fertiges Modell wurde: Märklins Baureihe 94⁵⁻¹⁷ hatten wir als gelungene, aber hinsichtlich des Gestänges bereits wieder überholte Umsetzung ausführlich in **Trainini®** 7/2013 vorgestellt.

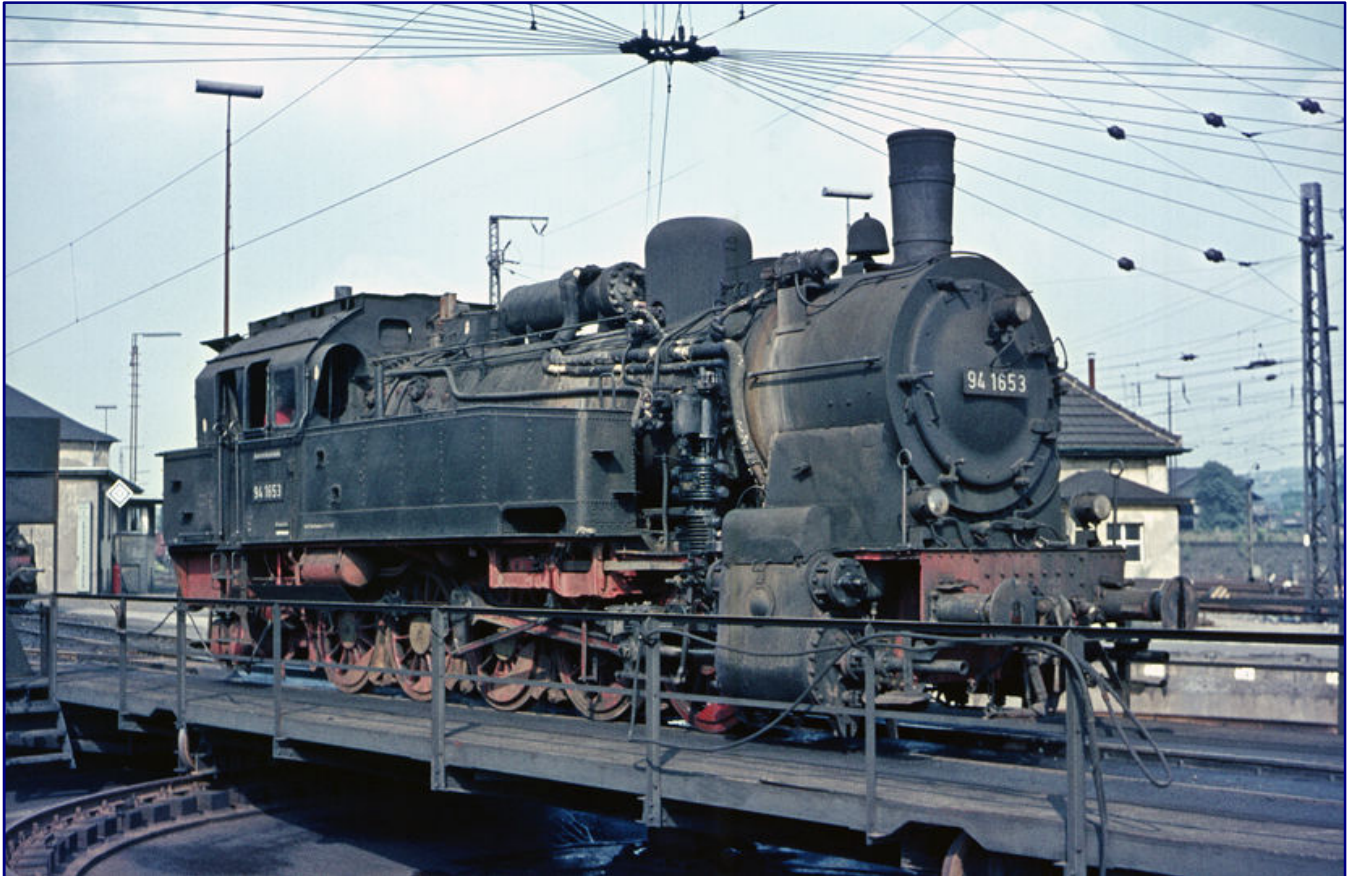
Dem großen Vorbild und dem kleinen Modell widmeten wir jeweils eigene Artikel. So lieferten wir sowohl eine ausführliche Bewertung des Modells als auch Anregungen für einen vorbildnahen Einsatz. Fünf Jahre später greifen wir die Miniatur an dieser Stelle wieder auf, um passende Superungsmöglichkeiten zu zeigen.



Auf Basis der Märklin-Modelle bietet Bahls Modelleisenbahnen unter der Artikelnummer 5094 seit etwa Mitte 2018 gesuperte Ausführungen der Tenderdampflok Baureihe 94⁵⁻¹⁷ an. Wir haben aber auch noch selbst Hand an die Modelle angelegt.

Bahls Modelleisenbahnen behebt die kleinen Schwächen, die noch auf das Ankündigungsjahr 2008 zurückgehen, als Detailsteuerungen noch nicht zum Großserienstandard gehörten. Und damit ein Abgleich unserer beiden Vorführmuster überhaupt möglich wird, freuen wir uns, auch passende Vorbildaufnahmen zu ihnen zeigen zu dürfen.

Als kurze Einleitung sei vorangestellt, dass die preußische T 16¹, so die Ursprungsbezeichnung der Baureihe 94⁵⁻¹⁷, eine verstärkte Bauart der Vorgängerin T 16 war. Da sie sich in jeder Hinsicht bewährte, wurde sie in großen Stückzahlen beschafft und wurde noch bis in die siebziger Jahre in den Beständen der Bundesbahn geführt.



Als Vorlage für das Epoche-III-Modell diente uns die 94 1653, die hier am 24. Juli 1967 auf der Drehscheibe ihres heimatlichen Bw Wuppertal-Vohwinkel abgelichtet wurde. Foto: Wolfgang Bügel / Eisenbahnstiftung

Sie überlebte sogar ihre designierte Nachfolgerin, die Neubaulok Baureihe 82 der DB. Im Einsatz kam sie dabei längst nicht nur im schweren Rangierdienst. Sie machte sich fast über den gesamten Zeitraum ihres aktiven Dienstes auch als Schublok auf Rampen, bisweilen im Streckendienst vor Übergabegüterzügen und sogar vor Nahverkehrszügen auf Steilstrecken, wie etwa in Dillenburg, nützlich.

Diese Universalität, ihr bulliges und charaktervolles Aussehen sowie die guten Fahreigenschaften als Modell machen sie bei den Zetties beliebt. Manch einer von ihnen bedauert seit dem ersten Erscheinen, dass sie noch keine Modellpflege erhielt und mit vollständiger Detailsteuerung sowie dann sicher auch einem Glockenankermotor ins Programm zurückgekehrt ist.

Wie viel sich aus den gut laufenden Modellen machen lässt, wollen wir deshalb heute an dieser Stelle zeigen und erläutern. Die Fahreigenschaften der Modelle zeichnen sich durch einen geschmeidigen Lauf und gerade für einen Fünfkuppler auch gute Zugkraft aus.

Hier sehen wir keinen Ansatzpunkt für Verbesserungsbedarf, allenfalls das Unterbringen von zusätzlichem Gewicht kann niemals schaden. Alle Maßnahmen, die wir für erforderlich halten, sind rein kosmetischer Natur.

Unsere Aktivitäten beginnen mit dem Aufrüsten der Beleuchtung. Ab Werk sind in der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ noch Glühlampen auf Stecksockeln verbaut, die teilweise mit einem Schrumpfschlauch überzogen sind, der die Lichtemission teilweise abschirmt.



Am 2. April 1971 ist 094 533-7 mit P 3214 zwischen Ewersbach und Steinbrücken auf der Nebenbahn Dillenburg - Gönners - Wallau unterwegs. Sie lieferte die Vorlage für eine Epoche-IV-Ausführung der Superung. Foto: Burkhard Wollny / Eisenbahnstiftung

Deutlich sparsamer und auch im niederen Spannungsbereich wirkungsvoller arbeiten Leuchtdioden.

Ein größerer Umbau ist dafür aber nicht erforderlich: Unser vor drei Jahren verstorbener Redakteur Bernd Knauf hatte sich mit diesem Modell bereits auseinandergesetzt und Märklins LED-Beleuchtungseinätze der Baureihe 01 als geeigneten Ersatz identifiziert und mit Erfolg verprobt.

Diese können als „Beleuchtungseinheit vorn“ unter der Teilenummer E250391 bezogen werden.

So fanden sie auch Eingang in unsere hier vorgestellten Mustermodelle. Damit die werksseitigen, nicht exakt maßstäblichen Laternen



Mit dem LED-Einsatz der Baureihe 01 lässt sich die fahrtrichtungsabhängige Stirnbeleuchtung aufwerten. Wir haben gleich noch den weißen Schrumpfschlauch der früheren Glühlampe über Leuchtdiode und Klarsichteinsatz gezogen.

auch im Stillstand besser wirken, haben wir bei einem der Modelle die Lichtkanäle mit weißem Lack ausgelegt – das zweite Modell dient vorerst einem Vergleich der Wirkung.

Wer hingegen generell keinen Wert auf leuchtende Laternen auf der vorderen Pufferbohle legt, kann sie im Rahmen der Superung bei Michael Bahls auch entfernen und gegen funktionslose Attrappen tauschen lassen. Die korrekten Nachbildungen in maßstäblicher Größe stehen dann auch auf der Pufferbohle und werten das Aussehen der Front noch einmal deutlich auf.



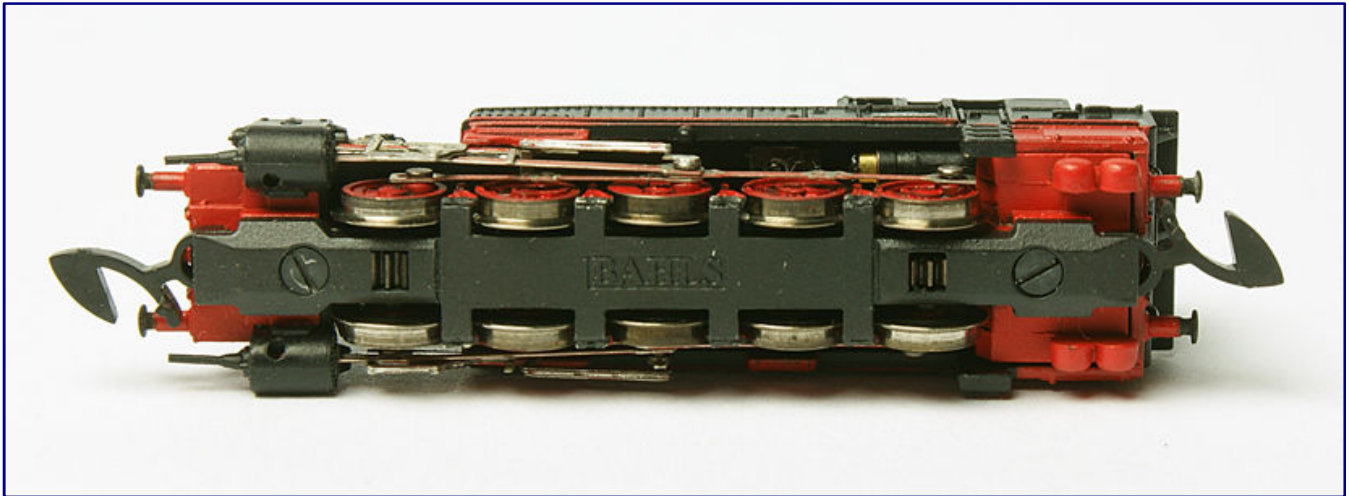
Der direkte Vergleich offenbart ein paar Unterschiede: Das hintere Modell wirkt im Frontbereich durch die weiß hinterlegten, unteren Laternen und die schwarz abgesetzte Pufferbohlenausrüstung etwas besser. Zu dem wurde bei 094 533-7 (hinten) für den Betrieb unter Fahrleitung der Schornsteinaufsatz entfernt. Beim Märklin-Modell ist dieser nämlich nur eingesteckt.

Uns genügten an der Lokfront schon die in vorbildrichtiger Größe umgesetzten Hülsenpuffer mit flachen und gewölbten Tellern, deren Farbe mit Ausnahme der beim Vorbild beweglichen Teile korrekt rot ausgeführt wird. Die werksseitigen Gravuren des Kupplungshakens und der Bremsschläuche haben wir vorne und hinten an einem Modell schon selbst mit schwarzem Lack abgesetzt, am anderen wird das ebenfalls noch nachgeholt.

Weitere Änderungen an der Pufferbohle durch Bahls Modelleisenbahnen erübrigten sich damit. Mit diesem Satz richten wir Ihren Fokus jetzt gezielt auf die Seiten der vordere Pufferbohle. Hier scheinen nämlich Aufstiegstritte für den Rangierer zu fehlen.

Dazu möchten wir jedoch ausführen, dass eine solche Vermutung keinesfalls zutreffend sein muss. Abhängig ist das nämlich vom konkret gewählten Vorbild: Alte Zeichnungen der preußischen T 16¹ zeigen die Maschinen ohne Tritte, was auch durch historische Fotografien belegt werden kann.

Später sind Aufstiege nachgerüstet worden – mindestens zwei Bauformen haben wir auf Aufnahmen gefunden. Ob tatsächlich alle Exemplare so ausgestattet wurden, können wir nicht beantworten. Der Kleinserienhersteller musste hier also eine Entscheidung treffen, der wir uns anschließen können. Individuelle Sonderwünsche setzt Michael Bahls bei Machbarkeit zudem auch um.



Die Bremsenattrappen sind als gefaltetes Ätzteil von unten angesetzt (Bild oben), so dass Michael Bahls bei dieser Gelegenheit auch am Getriebedeckel deutlich sein Markenzeichen mithinterlassen kann. Das Gestänge ist fein und detailliert ausgeführt, aber leider nicht beweglich (Bild unten). Gerichtet werden im Rahmen der Superung auch die ab Werk noch schief stehenden Zylinder.

Kritischer im Bereich des Vorderteils sind bei vielen Modellen Probleme mit der Funktion der vorderen Kupplung, weil offenbar der Kupplungsschacht einen Konstruktionsfehler hinsichtlich seiner Maße aufweist. Nacharbeiten gehören hier ebenso zum Leistungsumfang wie deren Ersatz durch eine voll aufgerüstete Pufferbohle mit Kupplungshaken.

Wirkungsvoll ist auch eine Korrektur, die einen zweiten Konstruktionsfehler beseitigt: Sobald das Gehäuse aufs Fahrwerk gesetzt und festgeschraubt wird, drückt die vordere Kesselstütze so auf den Zylinderblock, dass dieser sichtbar schief steht – deutlich angezeigt auch durch die langen Kolbenstangenschutzrohre.

Dabei handelt es sich um das größte Manko von Märklins insgesamt so gut gelungenem Modell. Michael Bahls führt hier Nacharbeiten am Fahrwerksblock durch, mit denen dieses Phänomen nicht mehr auftritt. Hier sehen wir eine wichtige Grundlage, damit die nachfolgend noch beschriebenen Zurüstungen überhaupt ihre volle Wirkung entfalten können.

Sie bestehen quasi aus dem Standardprogramm des Dampflok spezialisten, mit dem er sich einen Namen bei seinen Kunden gemacht hat: Die nach unserer Ansicht optisch am besten gelungenen Nachbildungen von Dampfloksteuerungen stammen durchweg aus dem Hause Bahls.

2012 wurde hier noch vor Märklin eine vollbewegliche Umsetzung eingeführt, die in ihrer Filigranität und Feinheit kaum zu überbieten ist.

Bei der Baureihe 94⁵⁻¹⁷ besteht allerdings das Problem, dass wegen des engen Raums im Fahrwerksbereich eine solche Lösung nicht umsetzbar ist.

Bahls Modelleisenbahnen greift daher auf die Technik seiner früheren Detailsteuerungen zurück und präsentiert die alte Preußin mit starrem Kreuzkopf, Voreilhebel und Schwingenstange.

An Maschinen mit eher kleinen Rädern fällt das kaum ins Gewicht, zumal die Kuppelstangen ja auch noch mit angedeuteten Schmiergefäßen und Lagern zu beeindrucken wissen.

Zum Standard der Umsetzungen gehören auch Nachbildungen der einseitig wirkenden Bremsen und größere Gegengewichte auf der Treibachse.



Mit Ätzteilen wurde auch eine in Form und Größe korrekte Nachbildung der Führerstandsrückfenster erreicht.



Zum guten Erscheinungsbild tragen auch die größeren Gegengewichte auf der Treibachse und die Echkohleauflage des Tenders bei. Die Computernummernschilder von 094 533-7 stammen von HOS-Modellbahntechnik.

Effektiv ist auch, dass Bahls Dampflokräder zunächst schwarz lackiert und anschließend Speichen, Radreifen und Achsmitte (wieder) rot überzieht. Das erzeugt eine beeindruckende Tiefenwirkung und lässt die Speichen gleichzeitig filigraner wirken. Der Aufbau erfährt mattschwarze Nacharbeiten, bei denen die Dampflocke ihre störende Metalloberfläche einbüßt.

Auch die Rückseite der Lok lohnt einen Blick. Denn auch hier blieb es nicht beim vollständig schwarzen Absetzen der funktionslosen, unteren beiden Laternen. Auch hier finden wir getauschte Puffer mit vorbildgetreuer Farbgestaltung und zudem eine Echtkohleauflage im Tenderkasten. Viele Gedanken kreisten in Blomberg aber auch darum, wie das Führerhaus noch aufgewertet werden kann.



Gleich und doch verschieden: Einen kleinen Hauch der Vielfalt des Erscheinungsbilds von Vierundneunzigern bei der DB vermitteln sie in der Gegenüberstellung. Während 94 1653 (vorne) einen Bundesbahn-Schriftzug trägt, hat 094 533-7 (hinten) einen „Keks“ angeschraubt bekommen. Auch die Kaminhöhen sind unterschiedlich. Weitere Differenzierungsmöglichkeiten hätte es bei den Führerhausentlüftungen und Kohlen- und Wasserkästen gegeben.

Wie wir einst schon feststellten, sind die Fensternachbildungen der preußischen Ausführung ohne Kohlenkastenerhöhung erheblich besser umgesetzt worden, während die DRG- und DB-Varianten hier Schwächen zeigten. Mit Hilfe von Ätzteilen wurde zwar kein Fensterdurchbruch erzielt, aber die gesuperten Modelle tragen nun, wie das große Vorbild, einen auch als solchen erkennbaren Rahmen, der das „Gesicht“ zum Positiven ändert.

Abgerundet werden die Superungsarbeiten, deren Umfang stets der Kunden individuell bestimmt, von Beschilderungen mit neuer Betriebsnummer. Auch diese kann nahezu frei gewählt werden, wobei sich Michael Bahls bei den Vorschlägen an in passendem Bauzustand dokumentierten Vorbildern orientiert.

Wir haben unsere Wunschnummern selbst recherchiert und konnten alle vier Lokseiten in unsere Bewertung einbeziehen. Eines der Modelle soll als 94 1653 die Zeit vor 1968 wiedergeben und statt DB-Logo den Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“ tragen. Entsprechende Schilder in Ätztechnik gehören damit zum Lieferumfang von Michael Bahls.

Das zweite Modell der 094 533-7 vom Bw Dillenburg bildet den letzten Betriebszustand nach, wie er nach Umnummerierung gemäß der ab 1. Januar 1968 gültigen Erfassung an der Lok abzulesen war. Auf eine Nachbildung ihres Schalldämpfers der Riggerbach-Gegendruckbremse direkt hinter dem Schornstein

haben wir aber bewusst verzichtet. Während ihr für eine Perfektionierung der Wirkung noch ein geätzter „Keks“ fehlt, sind neue Nummernschilder schon am Modell zu finden.



Wie einst in Dillenburg, so ist 094 533-7 hier mit einem Personenzug aus Donnerbüchsen-Packwagen und vierachsigen Umbauwagen unterwegs (Bild oben). Sie darf aber lokale Güterzüge fahren (Bild unten), die dann beliebig zusammengestellt werden.

Die Originalvorlagen entstanden einst im Siebdruck und trugen daher keine erhabenen Ziffern in metallischem Aussehen mehr. Ihre Schrift war weiß auf die schwarzen Schilder gedruckt, das Eigentumslogo tauschte die Bundesbahn bei den Dampflokomotiven hingegen nicht mehr. Sie verblieben an den Maschinen, solange sie nicht von „Eisenbahnfreunden“ gestohlen wurden.



Nur wenige geeignete Dampflokomotiven gibt es in der Spurweite Z für die Langenschwalbacher Personenwagen. Unsere 94 1653 darf sich deshalb auch vor ihnen nützlich machen und die eher ungewohnt aussehenden Reisezugwagen auf die Strecke ausführen.

Geätzte Schilder wären für eine ab 1968 gültige Loknummer im Modell sinnlos, doch Bahls Modell-eisenbahnen hat leider keine gedruckten Alternativen im Programm. Eine Lösung bietet Heinz O. Schramm von HOS-Modellbahntechnik. In maßstäblicher Größe und in korrekter Schriftart vermag er Lokschilder lupenlesbar nach den Kundenwünschen zu drucken.

Von dieser Möglichkeit haben wir gern Gebrauch gemacht und so auch unsere 094 533-7 in die Zeit zurückversetzen können, als sie vom Bw Dillenburg noch im Personenzugdienst auf den Rampenstrecken eingesetzt wurde. Wir freuen uns, das Modell nun auch mal mit Umbauwagen im Schlepp auf die Modellbahnanlage schicken zu dürfen.

Hersteller des Basismodells:

<http://www.maerklin.de>

Superung der Basismodelle:

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

Druck der Computernummern-Schilder:

<http://www.hos-modellbahntechnik.de>

Baureihe 94 im Portrait

Populäre Kraftprotze

Fehlannonce hieß es, wenn jemand nach einem Baureihenportrait der preußischen T 16 und T 16' suchte. In den 45 Jahren nach Erscheinen des ersten solchen Bands gab es nur ein weiteres Buch mit deutlich geringerem Umfang, doch auch das liegt schon wieder über 20 Jahre zurück. Die Erwartungen an den überarbeiteten und erweiterten EK-Band lagen folglich sehr hoch.

Hansjürgen Wenzel
Die Baureihe 94
Die preußischen Tenderloks T 16 und T 16'

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2018

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
464 Seiten mit 650 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6017-3
Best.-Nr. 6017
Preis 54,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

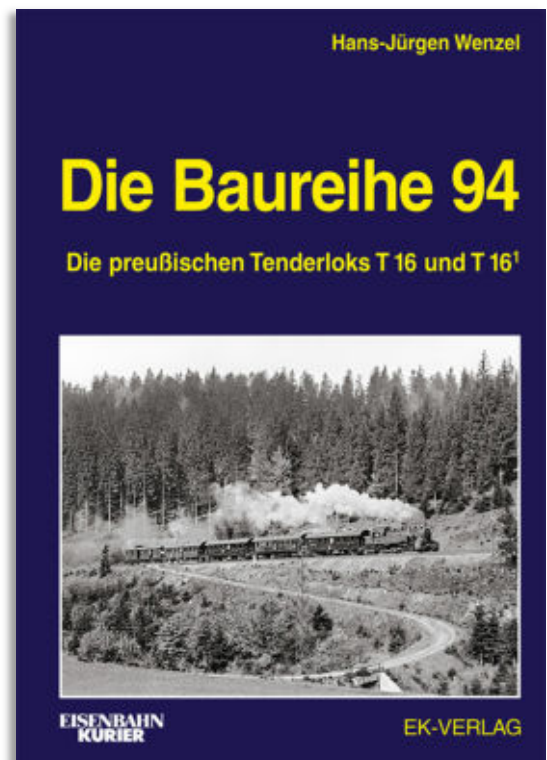
Kaum zu glauben ist, dass es fast zwanzig Jahre lang keinen Buchtitel mehr auf dem deutschsprachigen Markt zu kaufen gab, der sich der Entwicklung und Betriebsgeschichte der preußischen Tenderlokomotiven T 16 und T 16' widmete.

Immerhin gehörte doch gerade die kräftige Weiterentwicklung, die die Schwächen ihrer Vorgängerin mit großem Erfolg überwand, mit über 1.500 Exemplaren zu den bekanntesten und langlebigsten Konstruktionen aus der Länderbahnzeit. Und so ist sie auch bei den Modellbahnern stets beliebt gewesen, zumal sie auch auf der Strecke einsetzbar ist.

Ein von Hansjürgen Wenzel geschriebenes Buch war das erste Werk, das sich der Baureihe 94 derart ausführlich zuwandte. Es erschien bereits 1973 im Rahmen einer Reihe der Arbeitsgemeinschaft Eisenbahn-Kurier e.V., war aber mit 246 Seiten im Umfang noch erheblich kleiner. Das neue Buch ist mit 464 fast doppelt so dick und hat mit den üblichen Baureihenportrait-Maßen auch ein größeres Format.

Freilich haben wir diesen Urahn des heute zu besprechenden Buches damals nicht selbst lesen können, doch es fällt nicht schwer zu erahnen, dass der Zuwachs nicht allein größer wiedergegeben Bildern oder einer geänderten Schriftgröße zugeordnet werden kann. Immerhin stand die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ bei Erscheinen der Erstauflage noch bei der Bundesbahn unter Dampf.

Da sie noch kein abgeschlossenes Kapitel im Betriebsmaschinendienst darstellte, ließ sich das Erfordernis einer Erweiterung schon früh ablesen. Dass dies nach der zweiten und letzten, unseres Wissens nach inhaltlich unveränderten, Auflage von 1980 fast vierzig Jahre dauern würde, überrascht uns im Rückblick sehr.



Umso gespannter waren wir zu Lesebeginn, was uns denn nun erwarten würde. War der Ursprungstitel noch durchweg schwarz-weiß bebildert, so enthalten die modernen EK-Werke der „blauen Reihe“ ja immer auch einen Farbteil, den wir und sicher auch alle anderen Leser sehr schätzen.

Die Wiedergabequalität auch hoch betagter Fotografien spricht beim EK-Verlag Bände, bislang hatten wir hier noch nie einen Anlass zur Klage, Werke anderer Verlage werden häufig sogar noch übertroffen. Auch hier finden wir die gewohnt gute Qualität wieder; ein Lob, das auch für die gute und aussagekräftige Bildauswahl mit immerhin 650 Motiven gilt.

Kommen wir zu den Inhalten und dem Umfang des Buches. Die preußischen Fünfkuppler gehörten zu den wichtigsten und bekanntesten Güterzug-Tenderdampflokomotiven, die auf deutschen Schienen unterwegs waren. Neben dem Verschub auf Rangierbahnhöfen bewährten sie sich sowohl vor Übergabe-Güterzügen als auch auf Steilstrecken im Zug- und Schiebedienst. Mit ihnen konnte einst der Zahnradbetrieb auf vielen Strecken durch den Reibeetrieb abgelöst werden.

Die zwischen 1905 und 1924 in mehr als 1.500 Exemplaren gebauten Maschinen waren in ganz Deutschland zu finden. Die Deutsche Reichsbahn hatte sie einst als Baureihen 94²⁻⁴ und 94⁵⁻¹⁷ in ihren Bestand übernommen. Bei der DB stand die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ noch bis 1974 im Dienst. Mehr müssen wir sicher nicht an Ausführungen verlieren, um ihre Bedeutung zu unterstreichen.

Hansjürgen Wenzel hat sein Ursprungswerk vollständig überarbeitet und ein neues Standardwerk zu den beiden darin behandelten Loktypen vorgelegt. Die Entwicklung und Technik der Maschinen wird in recht kurzem, aber angemessenem Umfang gewürdigt, auch die Verwandten und Vorgänger im Steilstreckendienst werden angerissen, soweit dies für das Portrait hilfreich ist. Ein Exkurs ist daher auch der Neubaulok Baureihe 82 der DB gewidmet, die eigentlich als Ablösung gedacht war.

Der Einsatz bei den Direktionen wird sinnvoll nach Vor- und Nachkriegszeit getrennt beschrieben, bestimmt aber wie auch bei anderen Werken den Großteil des Bandes. Nicht vergessen wurden aber auch die erhaltenen Museumslokomotiven, mit denen die Erinnerung an diese Maschinen wach gehalten wird.

Eine bedeutende Rolle in der Geschichte dieser Konstruktion spielte auch das Ausland, denn viele Exemplare gelangten durch Kriegswirren und -folgen auch zu anderen Bahnverwaltungen. Nur die an die RAG verkauften Maschinen kommen im Umfeld der an Privat- und Werkbahnen verkauften Lokomotiven für unseren Geschmack etwas (zu) kurz weg.

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

Kräftig erweiterter Klassiker Jede Menge Güterwagen

Vor dreißig Jahren erschien der erste Band der heute legendären Güterwagen-Reihe von Stefan Carstens. Längst vergriffen und inzwischen auch überarbeitungswürdig, hat sich der Autor von einst mit Hilfe durch Paul Scheller an ein zeitgemäßes Buch gemacht, in dem viele neue Erkenntnisse verarbeitet werden konnten. Gleichzeitig wird es in seinen Strukturen an die jüngeren Bände angepasst.

Stefan Carstens – Paul Scheller
Güterwagen Band 1.1
Gedechte Wagen Länderbahn + DRB

Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2018

Gebundenes Buch
Format 21,8 x 29,7 cm
208 Seiten mit über 600 S/W- und Farbbildungen
sowie 157 Typenzeichnungen

ISBN 978-3-89610-652-0
Best.-Nr. 15088144
Preis 45,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Auch das an dieser Stelle zu besprechende Buch war ursprünglich als überarbeitete Neuauflage eines längst vergriffenen Vorgängerbands gedacht. Das Erstlingswerk „Güterwagen Band 1“ erschien 1989, damals noch außerhalb der VG Bahn, als Auftakttitel der heute wohl am stärksten verbreiteten Buchreihe über deutsche Güterwagen.

Einige Bücher später und längst in den Einflussbereich der Miba umgezogen, gab es auch Neuauflagen des ersten Bands. Doch hinsichtlich der Struktur hatte sich die als Standardwerk etablierte Reihe im Eigenverlag zwischenzeitlich schon weiterentwickelt.

Überarbeitungsbedarf ergab sich auch daraus, dass mit dem Fall der Mauer auch Informationen aus dem Osten und damit dem Bereich der früheren DR leichter zu beschaffen waren und sich hier verarbeiten ließen. Verändert und erweitert wurden auch die Datenspiegel zu den beschriebenen Güterwagenbauarten.

Ebenfalls nicht unwesentlich war die Erkenntnis, dass auch der im Buch mitbehandelte Modellbau längst über das Jahr des Ersterscheinens hinweggegangen war. Neue Modelle sind erschienen und sollten im Rahmen der Beschreibungen auch Eingang bezüglich Bewertung und Superungsmöglichkeiten finden.

Vorgestellt werden jetzt über 50 Modelle aus verschiedenen Entwicklungsjahrzehnten, die namhafte Modellbauer verbessert haben. Freilich umfasst das unverändert nur die Spurweite H0, Anregungen finden hier durchaus aber auch die Freunde der anderen Baugrößen.

Und so war es im November 2018 dann endlich so weit: Stefan Carstens hatte sich als Mitautor Paul Scheller zur Seite geholt und präsentierte eine umfassende Überarbeitung und Erweiterung des



Ursprungswerks, die den vorherigen Rahmen sprengte und auf zwei Bände aufzuteilen war. Dieser Band 1.1 ist das Ergebnis aller Fleißarbeiten, die Ergänzung durch Band 1.2 soll noch im Winter 2019 folgen.

Das Themenfeld dieses ersten von zwei Bänden sind die gedeckten Wagen und die meist auf gleicher Konstruktion fußenden Verschlagwagen, soweit sie von den deutschen Länder- und Staatsbahnen oder der Deutschen Reichsbahn bis 1945 gebaut wurden. Auch Beute- oder Fremdwagen, die dauerhaft in Deutschland verblieben bzw. nicht zurückgegeben wurden, haben die Autoren in dieses Buch integriert.

Auch die weitere Verwendung und Modernisierung durch die beiden deutschen Staatsbahnen der Nachkriegszeit wird mitbehandelt, solange aus den Maßnahmen keine abweichenden Bauarten entstanden oder die Wagen von Grund auf neu aufgebaut wurden.

So entstand ein Werk, das in seinem Umfang und seiner Vollständigkeit nicht mehr zu überbieten ist, obwohl es gleichzeitig klar gegenüber Band 1.2 mit Nachkriegsbauarten abgegrenzt ist. Dass es sich als neues Standardwerk etablieren wird, steht außer Frage, denn es gibt nichts Vergleichbares im deutschsprachigen Buchmarkt.

Für Modellbahner, die im Eigen- oder Umbau von Modellen tätig werden wollen, sind die 157 Zeichnungen des Bands auch in Zukunft unverzichtbar. So wurden sie neu gezeichnet und bilden wieder eine hervorragende Basis für geplante Projekte. Ihre Wiedergabe ist, wie auch die der Fotos, ohne jeden Tadel.

In den etwa 600 Fotos steckt zudem der Hauptgrund, warum auch Besitzer des Ursprungswerks zugreifen sollten und sich nicht vom alten Buch trennen müssen: Sie bieten nämlich nicht nur eine umfassende Darstellung aller Bauarten, sondern wurden überwiegend auch getauscht, um Wiederholungen zu vermeiden und besser geeignete Aufnahmen einbinden zu können, auf die vor 30 Jahren noch kein Zugriff bestand.

Noch keine Ausführungen haben wir zu den Texten geschrieben: Die Reihenfolge der Bauarten wurde geändert und neu strukturiert. Sie werden nicht mehr nach ihren UIC-Bezeichnungen abgearbeitet, sondern zunächst nach festgelegten Kriterien, orientiert an der Chronologie, zusammengefasst.

So sind Spezial-, Fremdwagen und auch Leig-Einheiten in eigenen Kapiteln zu finden, wie auch die noch nicht einheitlich gebauten Länderbahnwagen sowie die Wagen der Verbands-, Austausch und geschweißten Bauart. Davon abgehoben werden die vereinfachten Kriegsbauarten. Diese Vielfalt deutet sich bereits auf dem Buchdeckel an, auf dem der gelbe Elefantentransportwagen des Zirkus Krone strahlt.

Die gelieferten Informationen sind umfassend, tiefgreifend und gut recherchiert. Dass sie auch verständlich und kurzweilig geschrieben sind, erleichtert den Lesefluss und die Wissensaufnahme. So kommt wahre Lesefreude auf und bestätigt, dass dieser Titel seinen Preis mehr als wert ist.

Und so sind beim Lesen unsere Zweifel verflogen, ob es richtig war, wieder am Beginn der Buchreihe anzusetzen, statt zunächst die noch offenen Themen bei den Kessel- oder Tiefladewagen sowie dem kombinierten Ladungsverkehr abzuarbeiten.

Deshalb haben wir „Güterwagen Band 1.1“ auch für die Neuerscheinungen des Jahres 2018 in der Kategorie Literatur nominiert.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://shop.vgbahn.info>

Der Jahresrückblick 2018

Bunt und abwechslungsreich

Seit langer Zeit werfen wir zum Jahresauftakt auch den Blick zurück und schauen nach, was uns in den letzten zwölf Monaten in der Spur Z beschäftigt hat. Dieser Rückblick stimmt uns ein auf das, was schon in Kürze auf uns zukommen wird und hoffentlich unsere Modellbahnerherzen höher schlagen lässt. Auch heute halten wir inne und lassen nun das abgelaufene Jahr 2018 noch einmal Revue passieren.

Wie auch in den Jahren zuvor möchten wir das neue Jahr mit einem Rückblick auf das alte beginnen. Worüber wir uns 2018 gefreut haben, was uns Geduld abverlangt hat und welche Jubiläen wir gefeiert haben, soll uns in Erinnerung gerufen werden. Das kann uns einstimmen, auf das, was wir erwarten und erhoffen, an Neuheiten präsentiert und schließlich auch ausgeliefert bekommen.

Und damit sind wir auch schon beim ersten Jubilar des abgelaufenen Jahres: Der Märklin-Insiderclub feierte sein 25-jähriges Bestehen. Als er 1993 aus der Taufe gehoben wurde, schien die Mini-Club noch ein Stiefkind zu sein. Die Baugröße H0 wurde mit Exklusivprodukten bedacht, für Zetties gab es gerade mal einen Jahreswagen.

Erst im Folgejahr durften auch sie sich über eine Clublok freuen. Die Kastenlok 110 155-9 mit blauem Dach und rotem Bundesbahnlogo (Art.-Nr. 8834) war aber keineswegs eine Formneuheit, sondern nur eine Sondergestaltung.

Welchen Unterschied macht da die ebenfalls blaue Baureihe 141 als Insidermodell 2018, das leider noch nicht ausgeliefert ist! Solche Gegensätze zeigen, warum das Jubiläum ein Grund zum Feiern war!

Erst die gesicherte Basis treuester Kunden erlaubt Neukonstruktionen und technologischen Fortschritt, was auch die Auslieferung der Tenderdampflok der Baureihe 80 bewiesen hat.

Mit hohem Gewicht und neuem Antrieb bringt sie Kraft und Fahrkultur auf die Schienen, auch ihre optische Umsetzung setzt Maßstäbe. Um das unübersehbar zu veranschaulichen, braucht sie nur neben ihre Schwesterbaureihe 89 von 1972 gestellt zu werden.



Der Märklin-Insider-Club feierte 2018 sein 25-jähriges Jubiläum.

Der Stolz Märklins über seinen Kundenclub zeigte sich im Jubiläumsjahr bei jeder Messe: Mit Prosecco oder wahlweise Orangensaft wurde auf das Silberjubiläum angestoßen. Aber auch unsere Redaktion hatte Grund zu feiern! Beginnend mit der Januar-Ausgabe 2018 trat die *International Edition* an die Seite der deutschen Auflage unseres Magazins.



Zeitgleich und kurz darauf durften wir schließlich insgesamt drei neue Kollegen in der Mannschaft von **Trainini®** begrüßen: Martin Stercken hat als Muttersprachler Verantwortung für die englischen Übersetzungen übernommen, Alexander Hock und Christoph Maier unterstützen ihn.

Schnell haben die drei Routine gewonnen und arbeiten nun jede Ausgabe bestens abgestimmt und diszipliniert ab.

Das Lob aus dem Kreis unserer Leser bestätigt diese Initiative und wir sind glücklich, dank dieses längst eingespielten Trios nun auch die über viele Jahre geäußerten Wünsche unserer Leserinnen und Leser außerhalb des deutschen Sprachraums erfüllen zu können.

Ein erster Höhepunkt jeden neuen Jahres ist stets das Auszeichnen besonders gelungener Formneuheiten und Innovationen aus der vorausgegangenen Saison. Den Redaktionsentscheidungen für die Neuerscheinungen des Jahres gehen immer ausgiebige Diskussionen voraus, um ja nichts Wichtiges zu vergessen oder zu übersehen.

Unter den ausgezeichneten Leistungen des Jahres 2018 befanden sich gleich zwei, die eng miteinander verbunden sind und wie keine

andere medialen Anklang auch außerhalb unseres Magazins fanden: das Z-Car-System von KK Produkca und sein technischer Wegbereiter Hermann Kammler.

Umso bedauerlicher finden wir - und sicher auch der Ausgezeichnete - die immer noch nicht erfolgte Übergabe der Urkunde, inzwischen mit den persönlichen Unterschriften aller drei Redakteure versehen. Ursachen gab es dafür gleich drei: Urkunde bei der Abreise nach Altenbeken vergessen, die Postlaufzeiten mit Blick auf persönliche Abwesenheiten und schließlich das Nichtzustandekommen eines geplanten Überraschungstermins. Aber aufgeschoben ist nicht aufgehoben!

Sicher werden Sie nun denken, wir seien reif für die Insel? Da liegen Sie gar nicht so falsch, denn das war bereits im Februar 2018 der Fall. Da haben wir nämlich einen Ausflug nach Kniephaven gemacht und die auf der OnTraXS! gezeigte Spur-Z-Anlage ausführlich portraitiert, wie schon das Titelbild erkennen ließ.

Im März war schließlich das „Schaukelpferd“ von Märklin ein großes Thema. Die frisch ausgelieferte Baureihe 80 war nicht nur eine Formneuheit, die mit neuem Motor und gelungener Patinierung zur

Auslieferung kam, sondern auch eine Innovation hinsichtlich ihrer Fertigungstechnik: Messingfeinguss hatte es in diesem Hause zu vor noch nicht gegeben.

Erwähnenswert ist sicher auch die gute Resonanz in Form von Leserbriefen. Immer wieder freuen wir uns über eingehende Zuschriften aus dem Leserkreis.

Nicht alle sind zur Veröffentlichung bestimmt, aber alle liefern sie uns wichtige Erkenntnisse, wo der Schuh drückt, welche Themen beliebt sind oder gewünscht werden und welche Erwartungen überhaupt bestehen.

Heute ist der richtige Moment, dafür zu danken und Sie alle zu ermuntern, immer so weiterzumachen!

Als Paradebeispiel anführen, wo solche Impulse münden, möchten wir die April-Ausgabe: Gleich alle drei Hauptthemen stammten aus dem Kreis unserer Leserinnen und Leser. Dabei spielt es keine Rolle, ob ein Modell oder Bauprojekt, Texte oder Bilder zugeliefert wurden: **Trainini®** soll für Sie und mit Ihnen gedeihen.



Nach langem Warten konnten die Besteller ihre Modelle der Baureihe 80 entgegennehmen. Sie war die erste Lok, die bei Märklin im Messingfeingussverfahren entstand.



Noch ziehen zur frühen Morgenstunde Nebelschwaden über das Altenbekener Viadukt, doch schon bald sollte es ganz in der Nähe los gehen und mit der Ruhe vorbei sein.

Unbestrittener Höhepunkt des Jahres war für die Spurweite Z das Treffen in Altenbeken. Zur Monatsmitte zog es deutlich über 1.000 Menschen in die Eisenbahnerstadt am Eggegebirge. Und wie nicht anders zu erwarten, lag das Niveau des Gezeigten noch einmal über dem der vorherigen Auflage. Das soll anspornen und ermuntern, denn auch im kleinen Maßstab 1:220 wird nur mit Wasser gekocht.

Kleine Tipps und Erfahrungen versetzten und versetzen viele unserer Leser in die Lage, wahre Kunstwerke zu erschaffen, wo zuvor noch die Einschätzung herrschte: „Das schaffe ich nie.“ Bewiesen hat das auch der Dioramenwettbewerb des Eisenbahnmagazins, der zur Jahresmitte startete und die Verantwortlichen dort wegen der quantitativ und qualitativ guten Resonanz offenbar überrascht hat.



Das Treffen in Altenbeken war international und vielseitig, wie diese zwei Motive zeigen: ländliches Motiv eines polnischen Teilnehmers (Bild oben) und Brücke über die Spree des Berliner Z-Stammtisches (Bild unten).

Doch zurück zum Spur-Z-Wochenende: Klar im Kurs stehen dort die vielen Gespräche unter Gleichgesinnten, was bei einer Ausstellung gern vergessen oder übersehen wird. Die Zusammenkunft in der Nähe des Viadukts ist quasi ein Familientreffen mit längst nicht nur europaweiter Beteiligung.

Zeitlich nah daran lag die Auslieferung von zwei besonderen Märklin-Neuheiten. Unscheinbar wirkt da zunächst die Wagenpackung „Heckeneilzug“, doch es zählen ja bekanntlich die inneren Werte. Hier wiesen alle vier Wagen in drei unterschiedlichen Bauarten eine Inneneinrichtung auf. Dieses Bekenntnis zur Produktpflege werten wir als klares Zeichen aus Göppingen.

Auch äußerlich spektakulär war der Dampftriebwagen der Bauart Kittel, der sehr kultiviert über die Anlage schlich und mit feinsten Details für großes Staunen sorgte: ein Kleinserienmodell zum Großserienpreis? Hier hat der Traditionshersteller wirklich für neue Maßstäbe gesorgt!



Der Dampftriebwagen der Bauart Kittel (Art.-Nr. 88145) war ein großer Höhepunkt unter den Modellen des abgelaufenen Jahres 2018.

Nicht auf ungeteilte Einschränkung stieß unser großer Beitrag über den VW Käfer im Juni. Als die Bastelzeit zu Ende war, wollten wir diesen Jubilar ehren, der auch als Modell im Maßstab 1:220 abseits der Gleise immer eine große Rolle spielte. Die erhaltenen Zuschriften zeigen aber auch, dass Autos auf der Modellbahn nicht zu kurz kommen dürfen.

Da wir zeitgleich, bedingt durch die nicht immer verlässlich planbaren Auslieferungstermine, aber auch eine unserer seltenen Flugzeugmodellvorstellungen platziert hatten, kam vielen Lesern die Eisenbahn zum Sommerbeginn aber zu kurz. Flankiert wurden beide Themen mit dem Baubericht zum Dörpeder Hof von Archistories für den 1zu220-Shop.

Sehr guten Anklang fand hingegen über das gesamte Jahr hinweg die Digital-Reihe. War in einem Monat mal kein Beitrag dazu zu finden, erhielten wir gleich Lesereingaben und -fragen, wann und wie es weitergehe. Über alle beschriebenen Rückmeldungen haben wir uns in der Redaktion dann viele Gedanken gemacht, um daraus die richtigen Schlüsse zu ziehen.

Zwei weitere Dinge markierten die Jahresmitte. Zum einen sorgte SMZ aus Österreich mit dem Ankündigen einer kinematischen Kurzkupplung im Modell des Rh 5147 für einen Aha-Effekt, denn so etwas hat es in 46 Jahren Spur Z noch nicht gegeben!



SMZ machte Mitte 2018 mit der Konstruktion einer kulissengeführten Kupplung für die Spurweite Z auf sich aufmerksam. Erstmals damit ausgestattet ist der Dieseltriebzug Rh 5047 der ÖBB. Foto: Sondermodelle Z

Für uns war es eine Freude, **Trainini®** künftig zum bibliographischen Erbe Deutschlands zählen zu dürfen. Denn unser Magazin wurde sowohl in der deutschen als auch der internationalen Auflage als Bestandteil deutschen Kulturguts gewürdigt und damit zum Pflichtsammelgebiet der Deutschen Nationalbibliothek (Frankfurt am Main / Leipzig) hinzugefügt.

Unser Titelthema im Juli versprühte, passend zum Jahrhundertssommer, Urlaubsstimmung und mit ihr auch Lust auf Meer. Gewidmet war der Beitrag der Museumsbahn Küstenbahn Ostfriesland e.V. (MKO), deren früheren Doornkaat-Wagen wir im Modell nachgebaut haben.

Dieses Thema hat einen besonderen Reiz, zumal sich auch die Z-Freunde International schon einmal dieser rührigen Truppe zugewandt haben:



Passend zum Sommerurlaub thematisierten wir die Museumsbahn Küstenbahn Ostfriesland e.V. (MKO) mit dem Nachbau ihres früheren Doornkaat-Wagens.

Einer ihrer Jahreswagen trug Werbeanschriften von Onno Behrends und ist in exakt dieser Beschriftung heute für die MKO unterwegs. Uns reizt hingegen die schon historische Gestaltung, mit der er einst wiederaufgearbeitet und dem Museumszug zugeführt wurde.

So war er für kurze Zeit nämlich gemeinsam mit unserer Modellvorlage unterwegs – aber das ist schon wieder eine andere Geschichte, die sie vielleicht 2019 oder 2020 in unserem Magazin wiederfinden werden.

Wozu unsere Jahresschwerpunktthemen führen können, zeigte Christoph Maier in derselben Ausgabe. Auf seiner kleinen Tischanlage Winzlingen hat er das Wissen erfolgreich verarbeitet und eingesetzt, dass er aus unserer großen Themenfolge 2017 erlangt hatte.

Doch das Jahr 2018 hatten wir mit Basiswissen für Digitalanfänger im Schwerpunkt ja technischen Beiträgen gewidmet. Da traf es sich auch gut, dass parallel zu dieser Reihe Alexander Hock auch die unterschiedlichen Motorenkonzepte der Spur Z samt ihren Vor- und Nachteilen vorstellte. Beide zuletzt genannten Autoren sind heute übrigens Mitglieder unserer Übersetzergruppe.

Der Reiz der Landwirtschaft bestimmte den August in unserem Magazin. Passend zur Erntezeit stellten wir die Geräte vor, mit denen Bauern im Maßstab 1:220 auf die Felder fahren konnten und können. Dass einige ganz nebenbei auch hervorragende Ladegüter darstellen, machten wir schon mit dem Titelfoto deutlich.

Nicht ahnen konnten unsere Leser oder wir, dass Märklin bereits einen Monat später mit dem Rmms 33 die Formneuheit eines Rungenwagens ankündigen sollte, der besser als jedes andere vorausgegangene Modell dieser Art als Transportmittel für solche Zwecke geeignet sein sollte.



Der Uerdinger Schienenbus schrieb 2018 weiter Spur-Z-Geschichte: Technisch überarbeitet, perfekt bedruckt und mit Inneneinrichtungen kehrte das Grundmodell von 1973 ins Programm zurück.

Spur-Z-Geschichte schrieb der Uerdinger Schienenbus. Erstmals erschien er 1973 und stellte damals seinen Verwandten im H0-Programm deutlich in den Schatten. Einige Kompromisse brachte er aber schon damals mit sich und auch ein Vorbildfehler ist wohl dem größeren Modell zu verdanken, von dem er vermutlich übernommen wurde.

35 Jahre später zeigte eine umfassend überarbeitete Auflage, wie weit sich Lackier-, Bedruckungs- und Motorentechnik seither entwickelt haben. Die Krone setzte dem jüngsten Modell wohl die von warmweißen LED in Szene gesetzte Inneneinrichtung auf, die vorbildgerecht in einem Rauchblau erstrahlte und mittels 3D-Druck hergestellt wurde.

Innovativ erscheint auch die Magigras-Technik, der wir uns im September zugewandt haben. Die Produkte, mit denen dabei gearbeitet wird, sind, für sich gesehen, fast alle schon seit Jahren bekannt. Völlig neu ist aber die Zusammenstellung und die Kombination mit einem leitenden Kunstharz.

Bis alle Möglichkeiten der französischen Erfindung ausgeschöpft werden können, bedarf es viel Übung und Geschick. Es lohnt sich aber und macht zudem auch viel Spaß. Die nächste Stufe oder auch Steigerung sind Bäume aus gleicher Arbeitsweise. Sie waren schließlich nachfolgend Thema in der November-Ausgabe.

Ein wichtiger Schritt für Märklin war die Eröffnung des ersten Bauabschnitts vom neuen Märklineum. Rund ein Jahr vor der geplanten Übergabe der neuen Räume für das Firmenmuseum, ist seit Ende September 2018 die große Rotunde zugänglich, in der das aktuelle Programm aller Märklin-Marken gezeigt wird, Museumswagen, Souvenirs und Sonderartikel erhältlich sind, aber auch Reparaturen angenommen und Ersatzteile verkauft werden.



Der Laden- und Kassenbereich des neuen Märklineums, dessen erster Bauabschnitt im September 2018 eröffnet wurde, erweckt den Eindruck eines Rundschuppens mit innenliegender Drehscheibe.

Eine Anlaufstelle für Göppingen-Besucher ist auch die integrierte Fundgrube, in der 2.-Wahl-Artikel und Reste aus Überproduktionen veräußert werden. Die Gestaltung der Räumlichkeiten als Rundschuppen mit Kassenbereich als mittig gelegener Drehscheibe spricht sicher alle Freunde des Hauses an!

Mutig erschien der Schritt von FR Freudenreich Feinwerktechnik, in Kleinserie eine NOHAB zu realisieren. Eines der Modelle wird als Exklusivauflage auch beim 1zu220-Shop zu finden sein. Zwar scheint es



Eine formneue NOHAB (Bild oben; vorne) war eine mutige Entscheidung von FR Freuden-reich Feinwerktechnik, schließlich führt auch Märklin diesen Typ in seinem Portfolio. Die mit fehlerhafter Zierlinienführung im Frontbereich ausgelieferte V 200 052 (Bild unten) machte das Fehlen von Reisezugwagen aus ihrer frühen Einsatzzeit wieder schmerzlich deutlich.

Leserkreis bestätigt, dass großer Bedarf an solchen Hilfen im Umgang mit den feinmechanischen Modellen besteht.

Der Zeit voraus waren wir im November mit der Vorstellung des Raiffeisen-Lagerhauses von Märklin, konstruiert von Modellbau Laffont. Mit Zustimmung Märklins haben wir den Probezusammenbau absolviert und Rückmeldungen zum Bausatz und seiner Anleitung gegeben. Diese ehrenvolle Aufgabe bereitete uns sicher ebenso viel Vergnügen wie Ihnen das Lesen unserer Eindrücke.

Immerhin ist das Ergebnis durchaus etwas Besonderes: Ein solches Lagerhaus lässt sich auf der Modellbahn hervorragend für Rangier- und Beladeaufgaben einbinden, zudem handelt es sich beim Hartkartonbausatz um ein absolut zeitgemäßes und ansprechend wirkendes Gebäude.

Das Portrait des Dioramas „Am Mauspfad“ war zum Einstimmen auf unseren Bericht von der Kölner Messe gedacht, war es doch ein Beitrag aus der letzten Auflage des Dioramenbauwettbewerbs, dessen Ergebnisse auf dieser Ausstellung gezeigt werden.

in vielen Details perfekt umgesetzt, doch eine bewusste Konkurrenz zu einem Märklin-Produkt ist trotzdem ein gewagter Schritt. Noch in diesem Monat sollen die ersten Lokomotiven ausgeliefert werden.

Unser Blick auf die frisch ausgelieferte V 200 052 aus dem Krauss-Maffei-Baulos zeigte im Oktober Freu-de über die ansprechende Gestaltung und etwas Missmut über einen vermeidbaren Vorbildfehler zugleich.

Bis heute scheint bei Märklin nicht entschieden zu sein, ob der Fehler in der Zierlinienführung an der Front in der zweiten Auflage noch berichtigt wird.

Immer deutlicher wird aber auch der große Mangel an Reisezugwagen für die Bundesbahn-Jahre vor 1960: Was soll die damalige Parade- und Schnellzuglok ziehen, das noch nicht an Farbvarianten angeboten wurde?

Die 26,40-Meter-Reisezugwagen im Märklin-Programm lassen sich vorbildgerecht erst in den Sechzigern einsetzen.

Fast schon eine Premiere war unser Teil 7 aus der Reihe „Wartung & Pflege kleiner Bahnen“: Nach langer Zeit haben wir diese lose Serie mal wieder fortgesetzt. Der Zuspruch aus dem

Unser Redakteur Dirk Kuhlmann nutzte den Artikel, um seine Idee einer wirkungsvollen Präsentation der etwa gleich großen Stammtischbrettchen vorzustellen. Diese spielten aber keine Rolle auf der Internationalen Modellbahnausstellung, was auch für die Faszination Modellbau in Friedrichshafen galt. Die Spurweite Z war aber auf beiden Messen gut vertreten, weshalb wir beiden Veranstaltungen auch eigene Berichte gewidmet haben.

Als Überraschung stellte Märklin im November die Insider-Jahresmodelle für das Jahr 2019 vor. Wieder wird es einen Miele-Güterwagen geben, doch mit der Epoche III kommen nun die Freunde der am stärksten vertretenen Vorbildzeit auf ihre Kosten. Nicht gerechnet haben die meisten mit der Schnellzugdampflok der Baureihe 03¹⁰, die dank Neubaukessel eine gute Figur macht und in ihrer Formensprache leicht zu erkennen ist und unverwechselbar bleibt.

Einen Jubilar des Jahres 2018 schienen wir fast vergessen zu haben, könnte man meinen. Im Mai jährte sich die erste Fahrt eines Rheingoldzuges zum 90. Mal. Am 23. Oktober 1977 war es der historischen Garnitur vergönnt, das Rollmaterial für die letzte, planmäßige Dampfleistung bei der Deutschen Bundesbahn zu stellen.



Zum Jahresabschluss würdigten wir auch das 90-jährige Jubiläum des Rheingold-Zuges mit dem Umbau der 18 505 und einer Märklin-Produktübersicht, denn dort hat der Zug inzwischen auch schon eine lange Tradition.

In Summe ergab das einen umfassenden und spannenden Rückblick auf die deutsche Eisenbahngeschichte, in den wir auch die Königin der Dampflokomotiven in Form der Baureihe 18⁴⁻⁵ eingebunden haben. Unser Umbaubeitrag für die 18 505 kam bei den Leserinnen und Lesern ebenfalls sehr gut an.

Mit einem Bericht zu Anfängererfahrungen im Digitalbereich beendeten wir das Jahresschwerpunktthema 2018. Was nach immerhin sechs Teilen bleibt, ist die Erkenntnis, zu diesem Themenkomplex auch künftig Artikel vorzusehen.

Und so schmieden wir bereits kräftig Ideen, mit welchen Themen wir unsere Leserschaft im neuen Jahrgang 2019 erfreuen und informieren möchten. Sobald die Frühjahrsneuheiten der Groß- und Kleinserienhersteller bekannt sind und wir sie nächsten Monat ausführlich vorgestellt haben, werden die Planungen beginnen.

Freuen Sie sich mit uns auf ein sicher nicht spannendes, neues Jahr!

Gegen Vorlage
dieser Anzeige erhalten Sie
den ermäßigten Eintrittspreis
von 10,- statt 12,- €

FASZINATION MODELLBAHN

AB 2019 IN
MANNHEIM

*Internationale Messe für
Modelleisenbahnen, Specials & Zubehör*

15.-17. März 2019
MAIMARKTHALLE
MANNHEIM



Öffnungszeiten: Freitag – Sonntag: 9.00–17.00 Uhr

Neuheiten des Jahres, erstmals öffentlich präsentiert! • Internationaler Treffpunkt der Modellbahner
• Spezialisten vor Ort • Liebe zum Detail • Nostalgie und Moderne • Begeisterte Familien • Leuchtende
Kinderaugen • Extravagante Modellbahn-Anlagen • Alle Spuren • Alle Größen • **Herzlich Willkommen.**

www.faszination-modellbahn.com

f facebook.com/FaszinationModellbahn **▶** youtu.be/4b-imu1mW5o

Redaktionsauszeichnung für besondere Modelle

Die Neuerscheinungen des Jahres 2018

Wenn ein Modelljahr vorbei ist und die kommenden Neuheiten noch nicht bekannt sind, dann ist der richtige Zeitpunkt, um über das Beste aus dem zurückliegenden Zeitraum zu urteilen. Wie jedes Jahr bewerten wir kritisch, was uns die Hersteller präsentiert haben und entscheiden nach langen Diskussionen, wer von unserer Redaktion eine Auszeichnung erhält.

Die Qual der Wahl zu haben, ist immer eine besondere Sache. Jeder Redakteur hat eine Stimme, wenn es um das Auszeichnen der Neuerscheinungen des Jahres 2018 geht. Viele Dinge und Qualitätsmerkmale gehen uns durch den Kopf, wenn wir herauszufinden versuchen, welches der nominierten Produkte einen Titel verdient hat.

Sind wir uns aller positiven Eigenschaften bewusst, zeigt sich schnell, wie schwierig es ist, das eine Produkt der betrachteten Kategorie zu finden, dass in der Summe, auch nach Abwiegen von Schwachpunkten, den Titel verdient hat.

Sie werden es merken: Hier zählen dann Kleinigkeiten! Erstaunlicherweise sind wir uns am Ende dieses Prozesses häufig einig, welchem Modell oder Artikel wir die Auszeichnung verleihen wollen. Leicht gemacht haben wir es uns trotzdem nicht und als leicht empfunden haben wir diese Entscheidung auch noch nie.



Noch nicht mit ins Rennen um die Neuerscheinungen des Jahres 2018 ging Märklins stahlblaue E 41 012 für die Spur Z: Entscheidend für unsere Auszeichnung ist immer, wann das zu bewertende Modell in den Verkauf kommt.

Da sind wir beinahe schon froh, dass Märklin sich in der wohl prominentesten Kategorie der Lokomotiven nicht noch selbst weitere Konkurrenz gemacht hat. Wäre die E 41 noch vor dem Jahreswechsel ausgeliefert worden und keine Lieferverzögerung bei der V 80 eingetreten, hätten sich einige Modelle wohl selbst in den Schatten gestellt – und wir wollen sie doch schließlich ins Scheinwerferlicht stellen.

Mit diesen einleitenden Worten schauen wir nun in die einzelnen Kategorien und geben die Gewinner bekannt:

Kategorie Lokomotiven

2018 tat sich nach unserem Empfinden wenig in der Kleinserie, was Lokomotiven betrifft. FR Freudenreich Feinwerktechnik kündigte eine eigene NOHAB-Diesellok an, die eine komplette Neukonstruktion darstellt. Der Haken ist, dass sie erst zur Auslieferung ab Ende Januar 2019 vorgesehen ist.

Bahls Modelleisenbahnen hat im letzten Jahr keine eigene Lokneuheit ausgeliefert und stattdessen zwei Superungen auf Märklin-Basis in Umlauf gebracht: Die Baureihe 94⁵⁻¹⁷ stellen wir in dieser Ausgabe ausführlich vor, die Baureihe 39 hatten wir nicht rechtzeitig in Händen, um sie selbst abschließend bewerten zu können.



Auch wenn der „Kittel“ nicht alles hielt, was in der Produktbeschreibung zuvor versprochen und angekündigt war, so wusste der Dampftriebwagen DT 8 der Deutschen Bundesbahn (Art.-Nr. 88145) doch überaus zu beeindrucken.

So ähnlich verhält es sich auch mit den stets außergewöhnlichen Neuheiten von Sondermodelle Z. Auch hier war kein ausführlicher Test möglich, so dass wir besondere Modelle nur in Teilen bewerten konnten. Bei Rokuhan gab es bekanntlich nichts Neues für den europäischen Markt und unsere Anforderungen an ein nominierungsfähiges Modell erfüllten auch andere Produkte nicht.

Und so wurde diese Kategorie ein Rennen, das Märklin unter sich ausmachte. Nichts konnte den Titelgewinn nach nun sechs Jahren mehr gefährden, die massiven Investitionen in die Weiterentwicklung der Spur Z werden honoriert. Gegeneinander angetreten waren die Baureihe 80 (Art.-Nr. 81352) und der Kittel-Dampftriebwagen DT 8 (88145).

Die Tenderdampflok ist hervorragend gelungen und zeigt perfekte Fahreigenschaften, doch ihre inneren Werte und auch die Detailsteuerung sind inzwischen gut bekannt.

Hier ist alles halt nur ein bisschen kleiner und es geht enger im Inneren zu. Märklin spielte einen genialen Schachzug und führte mit ihr die Messingfeingusstechnik aus verlorenen Formen ein.

Das steigert die Wiedergabemöglichkeiten individueller Merkmale und sorgt wegen des verwendeten Werkstoffs für ein hohes Gewicht. Dies sind die Merkmale, die sie in Position brachten und für eine Nominierung sorgten.

Mit einstimmigem Votum musste sie sich aber dem Kittel-Dampftriebwagen geschlagen geben. Er ist ein echtes Kleinod, bei dem sich jeder fragt, ob das wirklich ein Großserienprodukt ist, begründet Joachim Ritter seine Wahl. Auch die ungewöhnliche Verpackung bezog er in seine Wertung mit ein, denn sie löst das Problem, die „feinen Teile sicher zu haben“.

Zu den feinen Teilen gehören vor allem die zierlichen Aufstiege und die Nachbildungen von Kupplungshaken und Bremsschläuchen an der vorderen Pufferbohle. Darauf weist Holger Späing hin und ergänzt, dass es das in dieser Filigranität zuvor noch nicht gab und es kaum zu glauben ist, dass diese Ansetzteile im Spritzgussverfahren entstehen.

Keine Rolle scheint bei der Nachfrage hingegen zu spielen, dass es sich um ein sehr regionales Vorbild handelt, worüber sich der Schwarzwälder Redaktionskollege trotzdem besonders freut. Der erschwingliche Preis dürfte die Kunden umso mehr angesprochen haben und alle drei sind sich einig, dass es ein richtig tolles Modell geworden ist, von dem wir vor Jahren nur träumen konnten.

Dirk Kuhlmann würdigt den Gewinner dieser Kategorie als einen mutigen Schritt zu ganz anderen Modellen in der Großserie.

Kategorie Wagen

Bei den Wagen reduziert sich der Wettkampf ebenfalls auf ein Duell, in beiden Fällen Güterwagen. Doch sie kommen aus unterschiedlichem Hause. Während FR Freudenreich Feinwerktechnik mit seinem in großem Umfang neu konstruierten, gedeckten Waggon der Bauart Gbs aus Beständen der FS (39.441.01) für mehr internationalen Austausch auf der Schiene sorgt, bleibt Märklin zu Hause.

Hier ist es der Rungenwagen Rmms 33 (82130), der zeitgleich in zwei technischen Ausführungen entwickelt wurde. Die Göppinger schicken ihn zeitgleich mit Nachbildungen der ursprünglichen Holzseitenwände ins Rennen und liefern parallel auch die modernisierte Ausführung mit Metallborden. Die dazu jeweils passenden Holz- oder Metallrungen liegen als Spritzgussteile bei.

Auch die Ansetz-Handbremsbühne passt prinzipiell an beide Modelltypen. Das schafft Vielfalt und verhindert Wiederholungen, zumal solche Wagen perfekt für Ladegüter sind, die ihrerseits für Abwechslung



sorgen können. Da es sich um einen einst weit verbreiteten Waggon handelt, erhielt er ebenfalls ein einstimmiges Votum und wir zur Neuerscheinung des Jahres 2018 gekürt.



Die beiden Modelle des Rmms 33 waren im Neuheitenprogramm 2018 herausragend und erwiesen sich als nahezu perfekt umgesetzt. Zu Recht erhalten sie daher die Auszeichnung in der Kategorie Wagen für das Jahr 2018.

Erfreulich ist auch, dass die Modellpflege bei Märklin sich nun auch denjenigen Bauartgruppen zuwendet, die zuvor eher näherungsweise im Sortiment zu finden waren oder durchaus erkennbare Abweichungen zur Vorlage zeigten.

Dirk Kuhlmann fragt daher nicht zu Unrecht: „Wo will Märklin mit der Spur Z hin?“ Mehr geht zur Stunde nicht, denn die Modelle sind sehr fein detailliert, auch der Unterboden.

Kategorie Zubehör

Wesentlich komplizierter war es, in dieser Kategorie die Titelfavoriten herauszuarbeiten und über sie abzustimmen. Doch auch das ist uns gelungen, wenngleich es hier eine Mehrheitsentscheidung geworden ist.

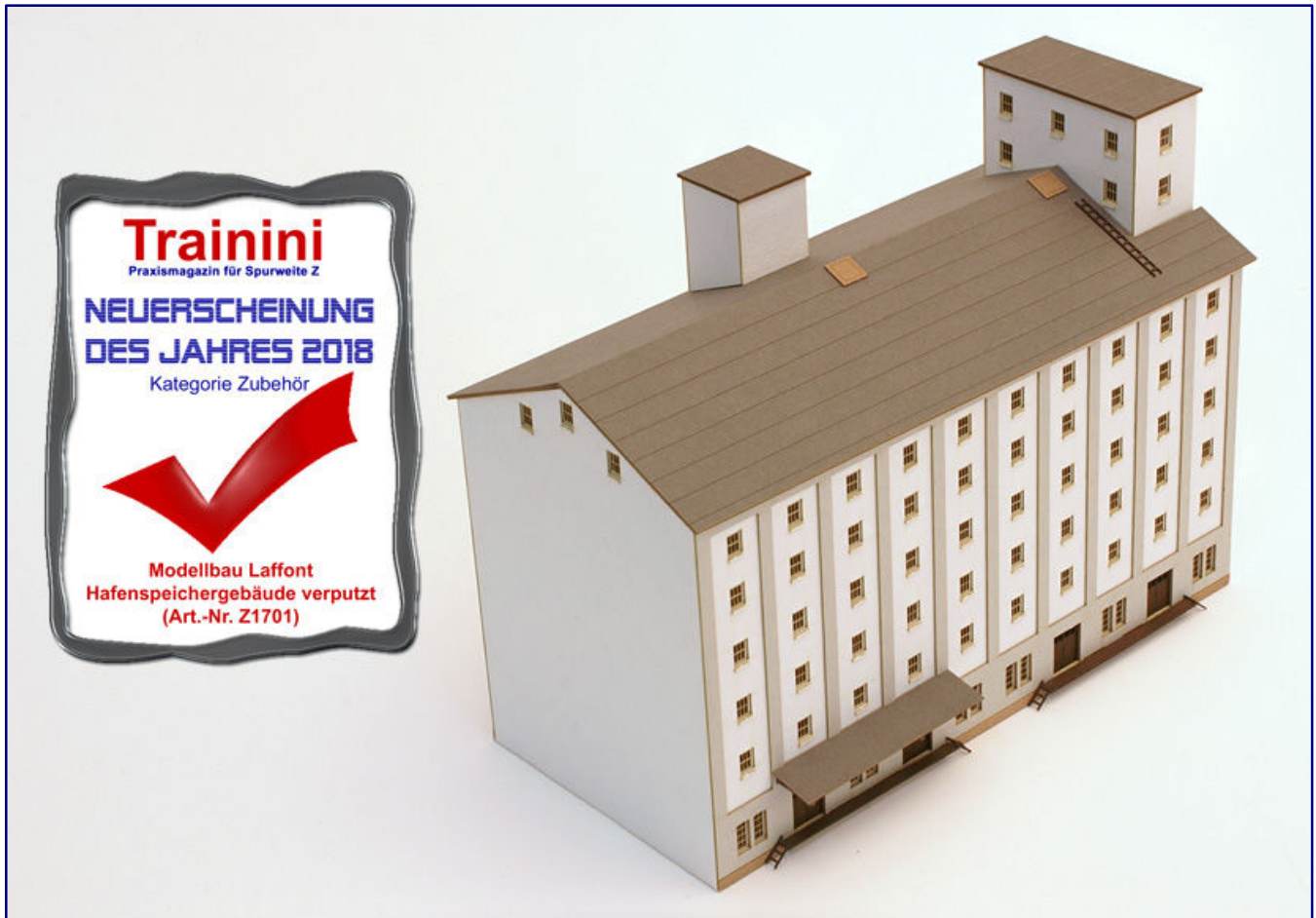
In der Diskussion unterlegen zeigten sich der Mähdrescher MF 830 (322.018) und die gelbe Planierdrape Caterpillar D7, beide von Artitec. Grund dafür war nur, dass es ähnliche Modelle schon einmal auf dem Markt gegeben hat und sie so keinen großen Lückenschluss mehr darstellen.

Auch für das Raiffeisenlager mit Markt (89705) von Märklin war früh Schluss, obwohl es ein hervorragendes Modell ist, das sich auch in Hanglage aufbauen lässt – eine Eigenschaft, die noch kein Hersteller zuvor bewusst vorgesehen hat. Doch die beiden anderen Gebäudebausätze schienen übermächtig.



Das Rathaus Quakenbrück von Faller ist ein Musterbeispiel dafür, wie verschiedene, innovative Techniken miteinander verbunden werden können: Lichtschneidetechnik auf Hartkarton für das Gebäude, Digitaldruck für Fassadenmerkmale und der 3D-Druck für das vor dem Rathaus aufgestellte Denkmal.

Der VW T1 als Samba-Bus von Zcustomizer bietet Durchblick, was wir von PKW-Modellen im Maßstab 1:220 überwiegend nicht kennen. Die letzten Fahrzeuge vergleichbarer Größe mit diesen Eigenschaften liegen schon lange zurück. Joachim Ritter merkt zudem an, dass er ein Traumauto ist, zumindest mindestens ein typischer Vertreter dieser Fahrzeuge.



Das verputzte Hafenspeichergebäude (Z1701) bedient ein Trendthema der Spurweite Z und wurde zudem auch tadellos umgesetzt. Für diesen ansprechenden Hausbausatz geht die Auszeichnung in der Kategorie Zubehör an Modellbau Laffont.

Doch die Mehrheitsentscheidung fiel letztendlich auf das verputzte Hafenspeichergebäude (Z1701) von Modellbau Laffont. Es ist beeindruckend in seiner Größe und Erscheinung, sachlich schlicht und damit nahezu zeitlos.

Außerdem bedient es ein Thema, das derzeit voll im Trend liegt: Maritim geprägte Anlagen oder auch solche mit Binnengewässern und Hafenanchluss sind aktuell sehr gefragt und beliebt. Da sollte für diesen Bausatz auch ein großer Markt vorhanden sein und er einen wichtigen Lückenschluss bilden. Dir Kuhlmann hätte ihn jedenfalls gerne schon vor Jahren verbaut.

Und so geht die verdiente Auszeichnung in der Kategorie Zubehör dieses Jahr nach Aachen zu Stefan Laffont!



Kategorie Technik

Hier haben wir schon häufig Kuriositäten zu bewerten gehabt. Wie in keiner anderen Rubrik geht es hier um Innovationen, die unser Hobby über Jahre, vielleicht Jahrzehnte prägend beeinflussen können.

2018 beschäftigte uns hier vor allem eine neue und sehr wirkungsvolle Begrünungstechnik, zu der wir Magitree von Microrama als jüngsten Ableger vorgestellt hatten.

Doch gegen die kulissengeführte Kurzkupplung von Sondermodelle Z, verbaut im Modell des Dieseltriebzugs Rh 5147 hatte sie keine Chance.

Einstimmig fiel das Votum für diese Neuheit, die zuvor als unmöglich galt. Auf winzigstem Raum das zu konstruieren, was den Freunden größerer Spuren eng aneinander stehende Wagenenden beschert, die trotzdem problemlos Kurven durchfahren können, war in der Spurweite Z dennoch unvorstellbar.

Die genialen Tüftler aus Österreich haben die kleine Welt auf den Kopf gestellt und das Unmögliche möglich

gemacht. „Eine ganz tolle Sache, endlich auch in Z umgesetzt“, lautet das nüchtern klingende Fazit von Joachim Ritter.

Wir zeichnen diese Leistung auch deshalb aus, weil wir uns davon einen Ansporn für andere erhoffen, allen voran natürlich vom Großserienhersteller Märklin. Wir sind gespannt, ob es im Markt Reaktionen auf das Vorzeigemodell aus Wien gibt.

Kategorie Literatur

Ewiger Titelanwärter scheint der EK-Verlag aus Freiburg zu sein. Das ist kein Wunder, haben alle seine Bücher und Filme doch ein konstant hohes Niveau in jeder Hinsicht. Gleich zwei Titel hat er 2018 im Rennen gehabt.

Die DVD „Die Eisenbahn in Hamburg damals“ (8453) setzt eine regional geprägte Reihe neuen Formats lückenlos fort, die uns nachhaltig begeistert hat und auf ihre Weise besonders spannend ist. Hinzu kommt auch, dass wir viele Fahrzeuge im Film wiederfinden, zu denen es Umsetzungen im Maßstab 1:220 gibt.

Das Buch „Einheitsdampflok der Deutschen Reichsbahn“ (ISBN 978-3-613-71561-5) von Transpress ist uns ebenso nachhaltig in Erinnerung geblieben. Nach vielen Büchern eher durchschnittlicher Qualität

oder mit leichten Mängeln in der Bildreproduktion war dieser Titel wirklich ein Erfolgserlebnis, den wir nicht vergessen haben.

Für die VG Bahn ging „Güterwagen Band 1.1“ (978-3-89610-652-0) an den Start, die keine Wiederauflage des früheren Bands 1 ist.

Das Buch wurde in seinen Strukturen an die jüngeren Bände angepasst und derart erweitert, das alte und neue Inhalte auf zwei einzelne Werke verteilt werden mussten.

Über die Qualität der darin behandelten Wagen gedeckter Bauarten bis 1945 brauchen wir sicher keine Worte verlieren. Der Autorenname Stefan Carstens steht da schon für sich. Im Duo mit Paul Scheller hat er nahtlos an die anderen Titel angeknüpft.

Trotzdem haben wir uns auf der Zielgeraden, noch dazu einstimmig, für ein anderes Buch entschieden – das zweite unter den nominierten aus dem EK-Verlag. „Die Baureihe 403“ (978-3-8446-6028-9) ist ein für den Verlag typische Baureihenportrait und dennoch außergewöhnlich.

Tolle Aufbereitung, tolle Bilder, das fällt schon beim Durchblättern auf. Wer, wie Dirk Kuhlmann, mit diesem Zug (noch vor der Lufthansa-Zeit) fahren durfte, wird sich ein Leben lang daran erinnern. Der Zug war halt einmalig und das Buch ist es auch.

Kenner wissen um seine enge Verwandtschaft zum S-Bahn-Triebzug der Baureihe 420, womit die Entwicklungskosten im Rahmen gehalten werden sollte. Der EK-Band relativiert diese Verwandtschaft und zeigt auf, wo eigenständige oder abweichende Lösungen gefragt waren. In Summe vermittelt das Werk wertvolles Wissen für Vorbildfreunde, das in dieser Fülle zuvor nicht zugänglich war.

Kategorie „Gesamtwerk“

Jedes Jahr sind wir auf der Suche, welcher Zettie oder welcher Hersteller eine Auszeichnung für sein Gesamtwerk verdient hat. Bewusst schauen wir hier nicht auf Lebenswerke, denn wir möchten nicht posthum ehren. Unseren Preis können die Geehrten zudem auch mehrfach gewinnen!

Entscheidend ist für uns ein langjähriges und außergewöhnliche Engagement, das Maßstäbe gesetzt hat. Bevorzugt schauen wir dabei auf ganze Produktgruppen oder Leistungen, die kein kommerzielles Angebot beinhalten und trotzdem Hersteller beeinflusst haben.





Gabriele und Michael Klingenhöfer sind „Urgesteine“ der Spurweite Z und seit vielen Jahren unter dem Namen **Creativ-Modellbau Klingenhöfer (C-M-K)** aktiv. Ihre Tierfiguren haben im letzten Jahr einen erheblichen Entwicklungsschub genommen und beeindrucken nun trotz enorme Winzigkeit mit einer perfekten Gestaltung – so wie das erheblich größere Wappentier in ihrem Firmenlogo, der Elefant. Foto: Klingenhöfer



In diesem Jahr haben wir das Ehepaar Gabriele und Michael Klingenhöfer, besser bekannt unter **Creativ-Modellbau Klingenhöfer (C-M-K)**, ausgewählt. Damit geht der Preis zum zweiten Mal in Folge an Mitglieder des Stammtisches Untereschbach.

Würdigen möchten wir mit der Auszeichnung das Gesamtprogramm feinsten und maßstäblicher Tierfiguren. Schon der Elefant im Logo verrät, was hier Programm ist bzw. den Schwerpunkt bildet.

2018 führte schließlich zu einer enormen Steigerung und besonders die neuen Figuren von Fuchs, Gämse, Steinbock und Ziegen scheinen unübertroffen.

Jede für sich hat eine Auszeichnung verdient gehabt und doch wären sie in der Kategorie Zubehör vermutlich untergegangen. Sie sind halt klein und sie werden leicht übersehen – nicht jedoch auf der Anlage!

Dort sorgen sie dafür, dass das Auge hängen bleibt und erkennt: „Hier werden mir auch feinste Kleinigkeiten geboten.“ So lohnt sich die Suche nach Details, die den Betrachter fesseln und begeistern.

Trainini®

Praxismagazin für Spurweite Z

Es sind halt die kleinen Freuden, die uns glücklich machen! Und genau dasselbe erhoffen wir uns auch von dieser Auszeichnung und ihrer Resonanz.

Herzlich gratulieren wir allen Gewinnern der Neuerscheinungen des Jahres 2018 und fordern Sie auf: „Lassen Sie nicht nach!“ Erfreuen Sie uns auch im neuen Jahr mit tollen Produkten, genialen Ideen und gelungenen Umsetzungen, die unsere kleine Spurweite weiter voranbringen.

Die Seiten unserer Gewinner:

<https://www.ekshop.de>

<https://www.klingenhoefer.com>

<https://www.maerklin.de>

<https://www.modellbau-laffont.de>

<http://www.sondermodellez.at>

privat erstellt • kostenlos angeboten • erscheint monatlich



Deutschlands großes, elektronisches
Magazin für kleine Modellbahnen

Trainini
Praxismagazin für Spurweite Z

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.

Hinweis zum Messe-Bericht aus Köln:

Bei den im Trainini 12/18, Seite 54 (auf) Bild 2 abgebildeten Gebäuden handelt es sich um Häuser aus dem „Maggi-Dorf“. In den siebziger Jahren waren Maggiwürfel in kleinen Kartons verpackt, auf denen diese Gebäude in 1:220 aufgedruckt waren - zum Ausschneiden und Sammeln.



Diese Kartonhäuser auf einer in Köln gezeigten Anlage gaben uns Rätsel auf. Roland Graesser konnte es lösen: Sie gehören zum „Maggi-Dorf“ und waren in den Siebzigern auf dem Umkarton der bekannten Brühwürfel gedruckt.

Das Material der Maggihäuser war aluminiumbeschichtet und lichtundurchlässig. Man konnte aber vor dem Ausschneiden eine Kopie auf dünnem Papier machen, das Original einschließlich der Fensteröffnungen ausschneiden und mit der Kopie hinterkleben. Die Häuser waren dann beleuchtbar.

Roland Graesser (Kanada), per E-Mail

Lob und Freude über 14 Jahre Trainini®:

Ich wünsche Euch und Euren Familien ein frohes Weihnachtsfest und einen guten Rutsch ins neue Jahr 2019!

Ich habe mir in den letzten 2 Monaten die Mühe gemacht und im Archiv von 1zu220-Shop alle Trainini-Ausgaben durchgeblättert und gelesen. Ich muss Ihnen mein Lob aussprechen für dieses gelungene Magazin für Z-Bahner, es war für mich auch sehr hilfreich, weil ich jetzt noch ein paar Händler mehr gefunden habe, wo ich mich mit Zubehör eindecken kann.

Ich möchte mich bei Ihnen für diese Leistung sehr bedanken, ich drücke Ihnen die Daumen für weitere erfolgreiche Jahre. Ich freue mich schon auf die nächsten Ausgaben.

Mario Schwarz, Augsburg

Neujahrsgrüße aus der Schweiz:

Ich finde ein Bild des Inter-City Experimental passt perfekt um eure Arbeit zu würdigen, herzlichen Dank für all die außerordentlichen Beiträge im Trainini!



Mit diesen beiden Fotos bedankt sich unser Leser für **Trainini®** und wünscht allen Leserinnen und Lesern ein gutes Jahr 2019. Foto: Martin Zimmermann

Das Bild der Argenbrücke am Bodensee leitet uns ins neue Jahr, ich finde die Konstruktion der Brücke sehr stimmig zum neuen Triebwagen von SMZ. Euch allen einen guten Jahresbeginn.

Martin Zimmermann (Schweiz), per E-Mail

Mit besten Wünschen erreichte uns auch dieser Leserbrief:

Vielen Dank für den Einsatz und die Mühen, jeden Monat eine Ausgabe von Trainini zu erstellen. Für die Spur Z gibt es meiner Ansicht nach keine bessere Werbung - und keine bessere Publikation.

Kyrill Makoski, per E-Mail

Alternative zum Grasmaster:

Bei Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de/>) ist mit dem Grassinator (Art.-Nr. ZTR-400) von Ztrains eine US-Alternative zu den hiesigen Begrasungsgeräten erhältlich. Dieser Elektrostator hat in seiner Form und Gestaltung große Ähnlichkeit mit dem Grasmaster von Noch, ist aber in keiner Weise mit diesem identisch.



Elektrostatisches Begrasungsgerät Grassinator (Art.-Nr. ZTR-400). Foto: Ztrains

Der Hauptunterschied für den Nutzer liegt wohl im transparenten Vorratsbehälter, weshalb jederzeit die noch verfügbare Füllmenge vom Anwender geprüft werden kann. Bei den mitgelieferten Siebeinsätzen sind auch solche dabei, die nicht den gesamten Behälterquerschnitt freigeben und damit eine Funktion anbieten, die der des einzeln erhältlichen Feindosierers von Noch nahekommt.

Neues von der ALAN-Steuerung:

Mit der Aktualisierung 1.2.6 des Betriebsprogramms, das seit Ende Dezember 2018 zum Herunterladen bereitsteht, werden kleinere Fehler in der ALAN-Steuerung behoben, insbesondere im Zusammenhang mit dem Ebenen-Wechsel-Symbol.

Der elektronische Vertrieb wurde um LED-Glühlampen für Lokomotiven, Wagen und Zubehör erweitert, mit denen ein Austausch älterer Glühlampen mit E-5,5-Gewinde oder BA-5-Bajonett möglich wird. Die energiesparenden und wenig Wärme entwickelnden Leuchtdioden sind in kalt- und warmweißer Lichtfarbe erhältlich.

Sie eignen sich für Betriebsspannungen von 12 bis 22 Volt und gewährleisten im ALAN-Betrieb ein Leuchten auch im Stand des Fahrzeugs. Der Hersteller ist unter <https://toy-tec.com> erreichbar.

Lohnenswerte Messen und Ausstellungen im März:

Am 9. und 10. März 2018 finden die 17. Internationalen Lahnsteiner Modellbahntage statt. Diese Ausstellung gilt als kleine OnTraXS! und beeindruckt jedes Jahr aufs Neue durch das außergewöhnlich hohe Niveau der gezeigten Exponate, weshalb sie von Kennern hochgeschätzt wird.

Auch die Spurweite Z hat hier schon traditionell einen festen Platz und wird auch bei dieser Auflage mit 25 Anlagen aus sechs europäischen Ländern wieder dabei sein. Zu sehen sind die Schmuckstücke am Samstag ab 10:00, am Sonntag ab 11:00 Uhr in der Stadthalle am Salhofplatz (56112 Lahnstein).

Jeweils bis 17:00 Uhr besteht dann ausreichend Gelegenheit zur Besichtigung, zu Fachgesprächen und Einkäufen bei den teilnehmenden Händlern und Kleinserienherstellern. Auch für das leibliche Wohl ist gesorgt.

Nur eine Woche später geht es dann in Mannheim weiter. Die Faszination Modellbahn findet dort nach ihrem Umzug von 15. bis zum 17. März 2019 in der Maimarkthalle statt. Geöffnet ist die Messe täglich von 9:00 bis 17:00 Uhr. **Trainini®**-Leserinnen und -Leser erhalten gegen Vorlage der Anzeige in dieser und der nächsten Ausgabe eine Eintrittsmäßigung von 2 Euro auf die Tageskarte.

Die Nürnberger Messeneuheiten sind hier erstmals öffentlich zu sehen und auch die Spurweite Z soll in Mannheim wieder unter Beweis stellen, dass sie der großen Spuren ebenbürtig ist. So zeigen die US-Bahner mit der großen Modul-Anlage der US Z Lines Europe, wie im kleinen Maßstab große und vorbildgerechte Modellbahnanlagen gebaut werden.



Diese Streckenkreuzung nach amerikanischer Art ohne Überwerfungsbauwerke ist auf einem der vielen US-Module zu sehen, die auf der Faszination Modellbahn in Mannheim ausgestellt werden sollen. Foto: Peter Simon

Lange Züge mit Mehrfachtraktionen dürfen da natürlich nicht fehlen, und die von Peter Simon hervorragend gestalteten Module vermitteln den „amerikanischen Traum“. Auch die Dampflokomotiven „Big Boy“ und „Challenger“ (sogar mit Geräuschdecoder) kommen vor schweren Zügen zum Einsatz und zeigen, was inzwischen so alles machbar ist.

Märklin-Auslieferungen zum Jahreswechsel:

Auch aus Göppingen kamen zum Jahreswechsel noch neue Modelle zu den Händlern. So ist nun mit der Zugpackung „Gotthard-Panorama-Express“ (Art.-Nr. 81594) auch ein Produkt für die Freunde der Schweizer Eisenbahnen ausgeliefert worden. Die darin enthaltene Ellok der Reihe Re 4/4^{II} wird nun von einem Glockenankermotor angetrieben.

Das gilt auch die auf LED-Beleuchtung umgestellte Güterzuglok E 94 der Deutschen Reichsbahn der früheren DDR (88227), die als Teil der laufenden Museumsserie angeboten wird. Auf 499 Exemplare limitiert, wird sie in einer Holzschachtel ausgeliefert und bringt noch eine Replik ihrer AEG-Herstellertafel mit.

Ebenfalls erhältlich ist nun die dreiteilige Güterwagen-Packung „Staufen-Bräu“ (86603) für die Epoche III. Die ab Werk leicht gealterten Wagen tragen zwei unterschiedliche Gestaltungen und dürften im Falle des Wärmeschutzwagens auf G-10-Basis Zweitverwertungen eines früheren Museumswagens „Brauerei zum Rad“ sein.

Wichtiger Hinweis zu Ladegut Küpper:

In einer Information an seine Kunden vom Silvestertag 2018 teilt Spur Z Ladegut Josephine Küpper seinen Kunden mit, dass Reaktionen und Antworten derzeit aus gesundheitlichen Gründen etwas länger als gewohnt dauern können. Sie bitten dafür um Verständnis, weshalb wir diese Information an dieser Stelle auch für Neukunden weitergeben möchten.

Die Ergebnisse des EM-Dioramenwettbewerbs:

Das Eisenbahnmagazin hat die Gewinner seines Dioramenwettbewerbs bekanntgegeben. Die Spurweite Z war nicht nur zahlenmäßig, sondern auch qualitativ sehr gut vertreten, wie wir in unserem Messebericht bereits zum Ausdruck gebracht haben.

Trotzdem verwundert das Ergebnis der Besucherabstimmung vor dem Hintergrund, dass in der Vergangenheit Beiträge in der Baugröße H0 bei der Stimmabgabe stets erkennbar bevorzugt wurden. Wir werten das jüngste Ergebnis daher als klaren Erfolg für den kleinen Maßstab, seine Vorteile des Gestaltens auf engstem Raum und der gestiegenen Akzeptanz beim Publikum.



Klarer Wettbewerbssieger wurde die Blockstelle 200 von Detlef Wolf: Erstmals hat die Spurweite Z in Deutschland ein Messfachpublikum von ihren Vorzügen und ihrer hervorragenden Qualität überzeugt.

Bislang bekannt sind aber nur die jeweils drei Erstplatzierten, weshalb weitere Überraschungen noch nicht ausgeschlossen sind. Unter ihnen sind in der Erwachsenen- (Kürzel E) und Jugenddisziplin (Kürzel J) aber gleich drei Spur-Z-Dioramen zu finden. Wir gratulieren den folgenden Siegern herzlich zu ihrem beispiellosen Erfolg:

<u>Platzierung</u>	<u>Teilnehmernummer</u>	<u>Name</u>	<u>Dioramenthema</u>
1. Platz Erwachsene	E24	Detlef Wolf	Blockstelle 220
1. Platz Jugendliche	J19	Julia Adass	Rodungsarbeiten
2. Platz Jugendliche	J15	Marvin Schneider	Kallentaler Mühle



Auch Marvin Schneider gehört zu den ganz Großen und stellte das mit der Kallentaler Mühle wieder eindrucksvoll unter Beweis.

Alle drei Beiträge zeichneten sich durch große Kreativität, durchdachte Strukturierung, geschickt eingesetzte Blickfänge und gekonnten Landschaftsbau aus. Julia Adass war zudem mit neun Jahren die unseres Wissens jüngste Teilnehmerin des Wettbewerbs.

Aktuelles von Micro-Trains:

Nach der fünften Lieferterminverschiebung soll die Diesellok EMD SD40-2 der ATSF nun Anfang Februar 2019 ausgeliefert werden. Auch die Wagenpackung für diese

Bild rechts:

Das soll erst mal jemand nachmachen! Julia Adass ist erst 9 Jahre alt, hat aber den Wettbewerb souverän gewonnen.



Bahngesellschaft soll etwa zur selben Zeit verfügbar werden. Micro-Trains feiert 2019 das 50-jährige Jubiläum ihrer Magnematic-Kupplung, die auch in der Spurweite Z zum Einsatz kommt.

Die Neuheiten von American Z Line:

Das Produktpflegeprogramm für seine EMD SD70M und SD70i setzt AZL in diesem Monat mit zwei SD70M der Union Pacific (Art.-Nrn. 6104-2 / -3) in sehr geringen Stückzahlen fort. Die Merkmale der aufgewerteten Modelle haben wir bereits in den letzten Ausgaben beschrieben.



Zuwachs erhalten die gedeckten AAR-Güterwagen von 1937 mit drei Auslieferungen für die Southern. Erhältlich sind ein Einzelwagen (904312-1), eine Zweier- (904382-1) und eine Viererpackung (914312-1).



Zurück im Programm sind auch die 89-Fuß-Flachwagen, die wieder militärischen Transporten dienen und bei der Trailer Train sowie DOD eingestellt sind. Beladen sind sie mit je einem HEMTT-Fahrzeug M983 und M994, entweder in olivgrün beim Einstellerkürzel TTX (91102-10) oder sandfarben bei DODX (911024-6S).

EMD SD70M der Union Pacific mit Flaggengestaltung (Bild oben) und TTX-Flachwagen mit Militärfahrzeugen (Bild unten). Foto: AZL / Ztrack

Angeboten werden nun auch die Superliner-Personenwagen der Amtrak in Phase-III-Gestaltung. Zu Auswahl stehen einzelne Sitz- (72001-1 / -2), Schlaf- (72002-1 / -2), Speise- (72003-1) und Aussichtswagen (72004-1). Zugverbände für die eigene Anlage lassen sich auch aus zwei Viererpackungen (72050-1 / 72051-1) zusammensetzen, die für eine passende Verteilung der genannten Wagentypen sorgen.



Mit zwei Viererpackungen lassen sich schon vorbildnahe Amtrak-Züge in Phase-III-Lackierung zusammensetzen. Sie sind deshalb auch unterschiedlich zusammengestellt worden und unterscheiden sich nicht nur in den Betriebsnummern. Foto: AZL / Ztrack

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

Freier Eintritt für sozial Benachteiligte:

Auch im Januar 2019 wiederholt das Miniatur-Wunderland in Hamburg seine Aktion „Ich kann es mir nicht leisten“. Seit 2015 bieten die Betreiber zu ausgewählten Tagen am Jahresbeginn denjenigen Menschen eine Chance auf freien Eintritt, die sich keine reguläre Karte leisten können.

60.000 Menschen hatten diese Möglichkeit vor Beginn der diesjährigen Aktion schon in Anspruch genommen. Niemand muss sich dafür rechtfertigen, Nachweise erbringen oder in irgendeiner Form gedemütigt fühlen – entscheidend ist die eigene Einschätzung der persönlichen Wirtschaftslage. So genügt es, an der Kasse die Aussage „Ich kann es mir nicht leisten“ in gesprochener oder geschriebener Form zu tätigen.

Mittlerweile gingen dutzende Dankesbriefe im Miwula ein. „So erinnere ich mich beispielsweise noch ganz genau an eine Großmutter, die mit ihren Enkelkindern da war, sich unter Tränen dafür bedankte und sagte, sie würde gerne trotzdem 5 Euro zahlen. Mehr kann sie sich einfach nicht leisten“, berichtet Frederik Braun sichtlich betroffen.

„Leider gibt es in Deutschland, trotz Vollbeschäftigung in einigen Regionen, immer noch sehr viele Menschen, die unter prekären Verhältnissen leben. Für uns ist es eine große Freude, dass wir in der glücklichen Lage sind, diesen Menschen einen schönen Moment zu bereiten“, fährt er fort.

Weitere Informationen sind unter <https://www.miniatur-wunderland.de/leisten> zu finden. Die noch angebotenen Termine bei Erscheinen dieser Ausgabe sind:

Montag, 28. Januar 2019 (9:00 – 19:00 Uhr),
Dienstag, 29. Januar 2019 (9:00 – 21:00 Uhr) und
Mittwoch, 30. Januar 2019 (9:00 – 19:00 Uhr).

Neuer Bierwagen vom 1zu220-Shop:

Der 1zu220-Shop setzt seine Westheimer-Bierwagenserie fort. Gemein ist ihnen die produktspezifische Gestaltung und die zu Grunde liegende Wagenbauart G 10. Alle Wagen haben keine konkreten Vorbilder, sind aber mit Betriebsanschriften für Privatwagen der Epoche IV versehen und so gestaltet, dass sie auch Betriebsbahner erfreuen können, die beispielsweise ein Brauerei-Thema ausgestalten möchten.

Ohne vorherige Ankündigung wurde auf der Modellbahnausstellung in Bad Schwartau am Wochenende 19./20. Januar 2019 der neue Wagen in beigefarbener Lackierung und mit graualuminiumfarbenem Dach „HOBI Honigtrunk“ (Art.-Nr. 98163) angeboten und sehr gut aufgenommen.

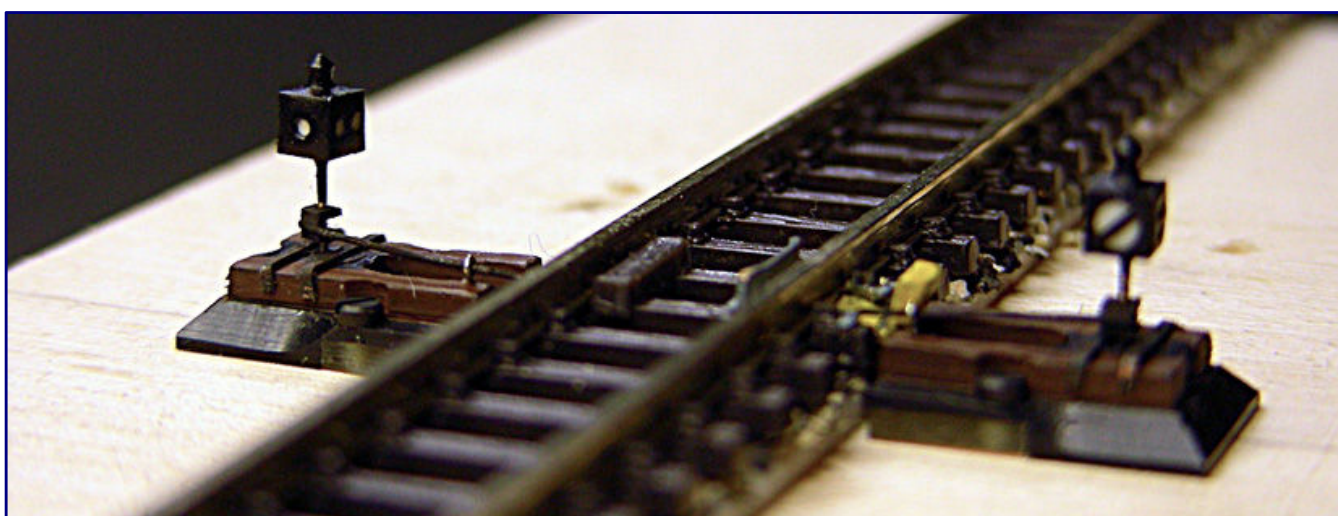
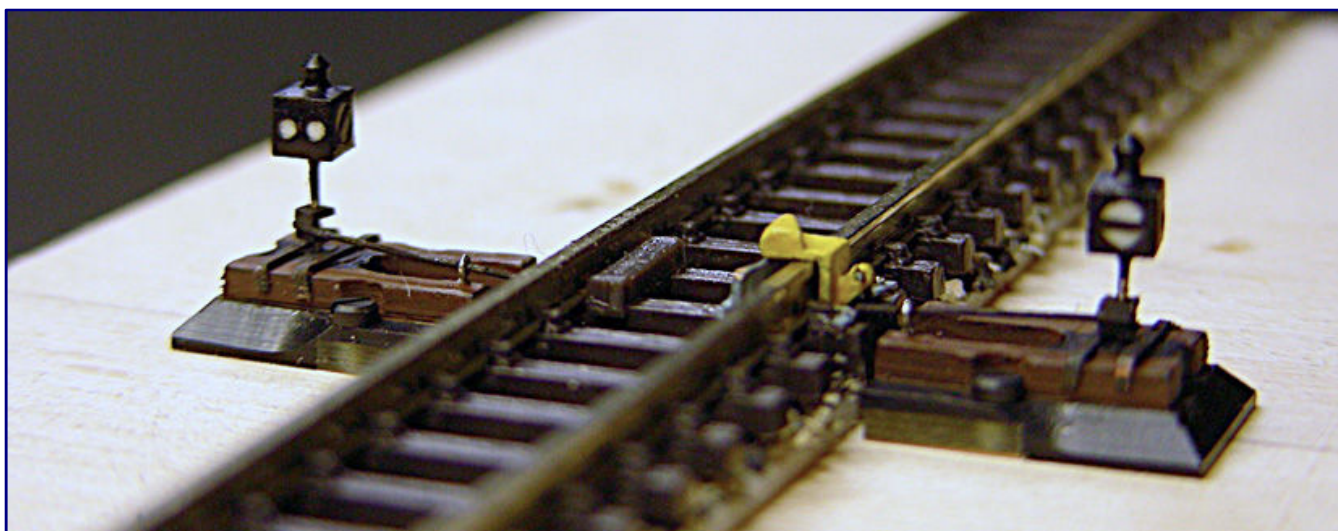
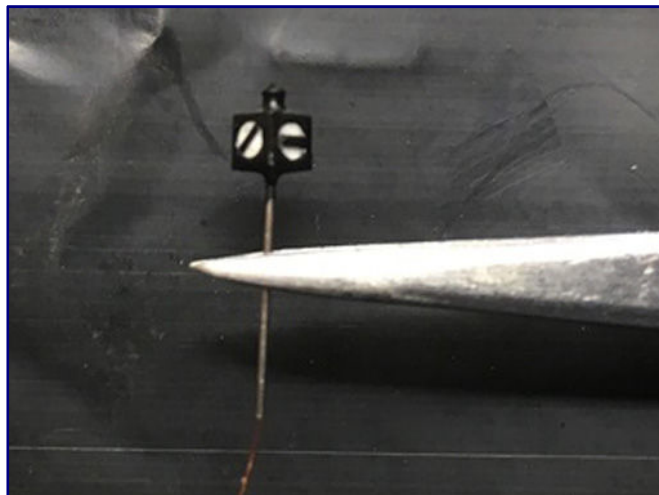
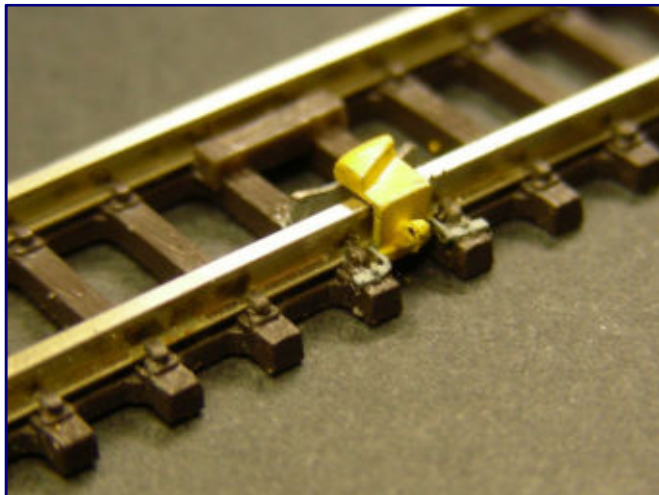


Mit dem beigefarbenen G 10 „HOBI Honigtrunk“ (Art.-Nr. 98163; rechts) aus Märklin-Fertigung setzt der 1zu220-Shop die begonnene Bierwagenserie fort.

Auch dieses Modell ist in einer einmaligen Auflage wieder von Märklin hergestellt und bedruckt worden. Für alle, die diese Ausstellung besucht haben, ist es ab sofort unter <https://www.1zu220-shop.de> erhältlich – solange der Vorrat reicht.

Und er kann es nicht lassen...:

Götz Guddas lässt das Tüfteln nicht! Unser Leser und durch Ausstellungen äußerst bekannter Zettie hat über den Jahreswechsel wieder konstruiert und gebaut. Herausgekommen ist eine äußerst filigrane und voll funktionsfähige Gleissperre für seine in Segmenten aufgeteilte Anlage.



Die kleine Bildserie zeigt die filigranen Einzelteile (Bilder oben links und rechts) inklusive der beleuchteten Laternen sowie die fertige Gleissperre in an- (Bild Mitte) und abgelegtem Zustand (Bild unten). Foto: Götz Guddas

Gewählt hat er ein Vorbild mit zwei (beweglichen) Laternen, die dem Lokführer aus beiden Fahrrichtungen signalisiert, ob die Gleissperre an- oder abgelegt ist. Auf Knopfdruck wird das gelb lackierte Sperrelement, das überfahrende Wagen oder Lokomotiven zum Entgleisen bringt und so den Strang einer Strecke vor Flankenfahrten schützt, in einer Drehbewegung vom Gleis entfernt.

Da ein solcher Eigenbau unseres Wissens einmalig ist, möchten wir die Aufnahmen des Erbauers, der auch im Forum der Z-Freunde International ausgiebig berichtet hat, gern mit unseren Leserinnen und Lesern teilen.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Martin Stercken

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

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

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.