



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Ein Händchen für Landschaft

Die Neuerscheinungen des Jahres
Kritischer Jahresrückblick

50
Jahre
Spurweite Z

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wieder ist ein Jahr vorbei und wir richten unseren Blick schon wieder nach vorn. Doch lassen Sie uns, wie es hier doch inzwischen Tradition ist, noch innehalten und zunächst Revue passieren lassen, was hinter uns liegt.

2021 war ein weiteres schwieriges Jahr und auch das neue verspricht nicht einfacher zu werden. Dennoch wird es ein wichtiges für uns sein, in dem wir uns stark und eindrucksvoll präsentieren wollen und müssen.



Holger Späing
Chefredakteur

Unsere Spurweite Z wird fünfzig Jahre alt und gewiss wollen wir Märklin das Feld doch nicht allein überlassen. Es gilt, die Aktivitäten des Begründers unserer Nenngröße zu unterstützen, aber auch zu ergänzen, wo er den Eindruck einer Ein-Marken-Schau erwecken könnte.

Wir alle wissen doch, wie bunt und vielfältig die Spurweite Z ist! Alle da draußen, die bislang mit Scheuklappen durch die Welt gelaufen sind und das immer noch verkennen, sollen merken, wie sehr sie daneben liegen. Wann könnte es leichter sein, das mit Nachdruck und gemeinsamer Stärke zu zeigen als im Rahmen eines runden Jubiläums?

Sie merken, diese Worte sind ein Aufruf, ein Appell! Was wir brauchen, sind Rahmenbedingungen, die es uns ohne Angst um die Gesundheit erlauben, öffentlich und wirksam zu präsentieren. Unsere zweijährlichen Treffen in Altenbeken bieten da einen guten Rahmen innerhalb unserer Szene, aber außerhalb wird das kaum jemand wahrnehmen.

Präsenz auf spurweitenübergreifenden Messen und Ausstellungen und ein einheitliches Bild des Auftretens sind gefragt, um unsere gemeinsame Botschaft in die Welt zu tragen und sie nachhaltig hörbar zu machen: „Die Spurweite Z bedeutet Vielfalt!“

Deshalb möchten wir mit gutem Beispiel vorangehen und haben ein Jubiläumslogo entworfen, das nicht hersteller- oder gruppierungsgebunden ist. Es kann, darf und soll von jedem genutzt werden. Je häufiger und sichtbarer es gezeigt wird, desto mehr sind wir als eine große Gemeinschaft wahrzunehmen. Wir dürfen es nicht dem Zufall überlassen.

Deshalb sind von unseren Seiten gleich mehrere Ausführungen zu laden: Bilddateien als JPG und GIF für Plakate, Hefte und Seiten sowie eine von Ralf Junius abgeleitete Filmdatei (MP4) als Animation für jede Form bewegter Bilder, wo und wie auch immer sie vorgeführt werden mögen.

Und weil wir nicht nur im deutschsprachigen Raum unterwegs sind, ist all das in zwei Sprachen (Deutsch und Englisch) entwickelt worden. Ich wiederhole meine dringende Bitte, dies breit und mit Nachdruck zu nutzen, denn eine stetig wachsende, weil als attraktiv erkannte Spurweite Z ist unsere Grundlage, ebenso attraktive und mit Herzblut konzipierte Modelle für die Zukunft erwarten zu dürfen.

Ich wünsche Ihnen und uns allen ein gutes Jahr 2022, das uns Spaß macht und sichtbare Erfolge bringt! Gemeinsam geht das leichter. Viel Vergnügen beim Lesen dieser Ausgabe.

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Neuerscheinungen des Jahres.....	4
----------------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Goldrausch im Koffer.....	20
Samba und Rio de Janeiro.....	23

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Der Auftakt zu neuen Standardwerken	43
Kirchen und Schlösser der Eisenbahn	45

Aktuelles

Es bleibt schwierig.....	47
Spur-Z-Atelier – Händchen fürs Feine.....	58
Zetties und Trainini im Dialog.....	63

Impressum	72
-----------------	----

Wir danken Markus Krell und Karl Sinn für ihre Gastartikel sowie Jörg Endreß und Éric Schweitzer für ihre Fotos.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. Januar 2022

Titelbild:

Irgendwo in Schwaben dürfte Obermurrhärle liegen. Die Bundesbahn-Dampflok 39 214 durchfährt mit einem Eilzug die wunderschöne, waldreiche Landschaft dieser Gegend, als der Fotograf sie auf der langen Stahlbrücke einfängt. Foto: Karl Sinn

Die Redaktionswahlen für 2021

Neuerscheinungen des Jahres

Wieder war es ein schwieriges Jahr. Tendenziell weniger Formneuheiten aus der Kleinserie und Lieferprobleme auch bei Märklin ließen die Luft dünn werden. Doch umso mehr zählt deshalb Klasse statt Masse und die Entscheidungen fielen uns nicht leicht. Wir hatten viel auszutauschen, zu diskutieren und am Ende für jede Rubrik unsere Stimme abzugeben. Nun stehen die Sieger fest.

Für die Mehrzahl der Leser werden sicher die Lokomotiven am stärksten im Fokus stehen, sind es doch die Modelle, über die hier und anderswo am meisten geschrieben wird. Deshalb eröffnen wir den Reigen der Auszeichnungen auch immer mit dieser Kategorie.

Aber auch die übrigen Rubriken sollten dem nicht nachstehen, denn eine Lok ist nichts ohne Zug und ebenso wenig ohne eine Landschaftskulisse, die sie durchfährt. Um all das zu erschaffen, bedarf es an Werkzeugen und technischen Hilfsmitteln, die auch der Anlage selbst für den Betrieb zu Gute kommen können.



In die Redaktionsentscheidung eingeflossen sind noch drei Neuheiten von zwei verschiedenen Herstellern, die wir an dieser Stelle nachnominieren. Sie lagen uns entweder nicht rechtzeitig (vollständig) für einen Test vor oder waren Leidtragende der Projektverzögerungen aus dem letzten Jahr. Zu ihnen gehört der Schnelltriebzug Baureihe 403/404 von NoBa-Modelle, der hier im zuletzt kommunizierten Bauzustand zu sehen ist.

Damit ist das Feld klar umrissen und es sollte verständlich sein, warum wir insgesamt vier Kategorien geschaffen haben, die die spurweitespezifischen Neuheiten aufnehmen und angemessen beleuchten. Hinzukommt die Literatur für Modell und Vorbild, die Anregungen und Ideen liefert oder Dokumentationen bereitstellt.

Zu guter Letzt würdigen wir die aus unserer Sicht schönste Anlage, die im Betrachtungszeitraum fertiggestellt worden ist. Einbezogen sind dabei auch Segmente, Module oder Dioramen – nur der Maßstab, die landschaftliche Gestaltung und der Eisenbahnbezug müssen stimmen.

Mit dem Würdigen eines Gesamtwerks möchten wir einen Preisträger hervorheben, der in Summe viel für die Entwicklung der Spur Z getan hat, ohne dass es zwingend für einen Einzelpreis gereicht haben muss. So haben wir auch die Möglichkeit, Firmen oder Personen ins rechte Licht zu rücken.

Schauen wir nun kurz über den Markt des letzten Jahres, um die Situation genauer zu skizzieren und sammeln noch Modelle ein, die nicht im Rahmen eines ausführlichen Testberichts rechtzeitig nominiert werden konnten, hier aber miteinbezogen werden sollten.

Nicht rechtzeitig geliefert wurden beispielsweise Märklins V 188 und der Vectron (Baureihe 193), an die von uns hohe Erwartungen gestellt werden, Anwärter auf das Siegereppchen zu werden. Auch beim Zubehörhersteller Artitec blieben noch einige Neuheiten aus.

Da dort immer und ausnahmslos nahezu perfekte Modelle ausgeliefert werden, wäre auch dort noch die eine oder andere Überraschung möglich gewesen. Wir hätten derweil Acht geben müssen, dass sich mehrere würdige Neuheiten im Abstimmverfahren kannibalisiert hätten.



Erschwert haben unsere Entscheidungen massive Lieferverzögerungen, die nicht nur unsere Themenplanungen beeinflussen, sondern auch die Auswahl der Kandidaten erschweren. Als Beispiel angeführt sei hier dieser SBB-Cargo-Vectron von Märklin (Art.-Nr. 88232), der vor bereits zwei Jahren angekündigt wurde. Foto: Märklin

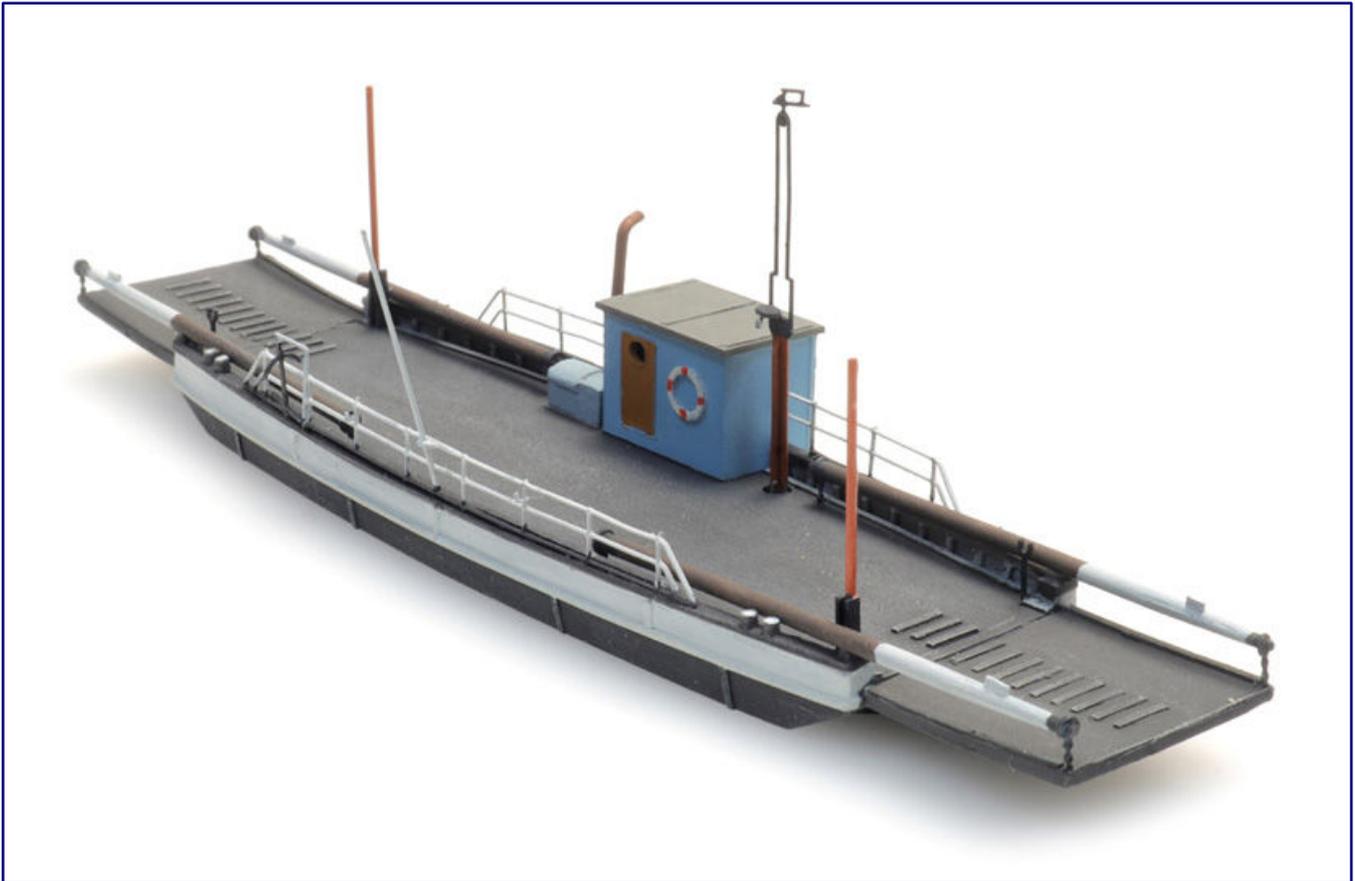
Und dann gibt es noch im Technik-Bereich solche Neuheiten wie die Grasmaster der dritten Generation aus dem Hause Noch, die nun in zwei unterschiedlichen Versionen und Preislagen angeboten werden. Sie stehen am Markt zudem in Konkurrenz zu ähnlichen Begrasern weiterer, vor allem kleinerer Anbieter.

Da es sich hierbei nicht um eine völlig neue Technologie handelt und eher um effektiver arbeitende Weiterentwicklungen handelt, haben wir sie alle aus unserer Bewertung gelassen. Wir hielten es für schwierig zu vermitteln, wie sie sich teilweise nur gering voneinander und womöglich auch zu Vorgängern abheben, bisweilen unterschiedliche ausgestattet geliefert werden und folglich auch preislich differieren. Wo sollte hier mit Blick auf einen durchschnittlichen Modellbahner ein gerechter Maßstab für einen Vergleich liegen?

Für unsere an dieser Stelle Bewertung und Preisvergabe haben wir aber auch noch drei teilnehmende Produkte nachzunominieren, die unseren Lesern in dieser Hinsicht nicht bekannt waren: Dies sind in der

Kategorie Technik die Lackierständer von NoBa-Modelle, die wir nur in den Meldungen kurz besprochen hatten. Inzwischen haben wir sie auch erfolgreich in verschiedenen Projekten eingesetzt und sie haben dort ihren Nutzen unter Beweis gestellt.

Ähnliches gilt für die schwedische Ellok Ma 828 von FR Freudenreich Feinwerktechnik, deren Vorbild als Veteranin bei der SJ im Einsatz stand und museal erhalten blieb. Hier tat sich im Nachgang unserer Kurzbesprechung für unseren Redakteur Dirk Kuhlmann die Option auf, das längst ausverkaufte Modell aus der ersten Auflage zu testen und persönlich zu bewerten.



Die Flussfähre von Artitec (322.034) ist ein weiterer Aspirant für eine Nominierung, aber seit Februar 2020 ebenfalls noch nicht lieferbar geworden. Allerdings ist die Rückstandsliste dieses Herstellers inzwischen deutlich kürzer geworden. Foto: Artitec

Vergleichbar ist auch der Sachverhalt um den Schnellverkehrstriebzug Baureihe 403/404 der Deutschen Bundesbahn, der uns in Bausatzform vorliegt, aber noch nicht vollständig fertiggestellt ist. Hier lassen sich aber die Konstruktions- und Druckqualität des Anbieters beurteilen, die Qualität der Schiebebilder und ebenso das Fahrverhalten der (noch unlackierten) Garnitur – also alle Kriterien, für die NoBa-Modelle hier selbst verantwortlich zeichnet.

Und damit ist es nun Zeit, die Ergebnisse der Redaktionswahl samt der sie begründenden Eindrücke bekanntzugeben.

Kategorie Lokomotiven

Angetreten sind in dieser Rubrik drei sehr verschiedene Modelle unterschiedlicher Hersteller. Der bereits genannten Ma 828 der SJ (Art.-Nr. 46.136.01) von FR Freudenreich Feinwerktechnik und der Baureihe



Nach regem Austausch fiel die Redaktionsentscheidung auf die Mehrzweck-Ellok Ma 828 der SJ (46.136.01), umgesetzt von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Sie ist beinahe perfekt umgesetzt und beweist eine beeindruckende Zugkraft.

403/404 „Donald Duck“ (5207R) von NoBa-Modelle stellte sich mit der Baureihe 41 Öl (88275) eine Dampflok aus dem Hause Märklin in den Weg.

Sie präsentierte sich endlich mit Glockenankermotor, LED-Beleuchtung und vollständiger Detailsteuerung, hat zudem als Modell eine besondere Geschichte.

Der Göppinger Hersteller hatte hier gegenüber seinen Kunden Wiedergutmachung zu leisten, nachdem ihnen einst ein Modell vorgesetzt worden war, das außer Achsfolge und Tender keine weiteren Gemeinsamkeiten mit dem Vorbild aufzuweisen hatte.

Das ist ihm auch recht gut gelungen, aber es scheiterte an kleineren Fehlern: Der nicht nachgearbeitete Tender baut zu hoch und ragt leicht über die Führerstandsdachkante.

Anzahl, Einbauort und -lage der Sandkästen auf dem Umlauf stimmen nicht mit dem Vorbild überein und trüben den guten Gesamteindruck.

Hinzukommt, dass auch die Lokfront dank eines fehlenden Details und einiger (wohl aus Kostengründen) nicht angebrachter Pinselstriche das typische Gesicht der Baureihe 41 Öl / 042 verbirgt.

Das war allen drei Redakteuren zu wenig, um hier einen Preis davonzutragen, womit



sich das Rennen auf zwei Kandidaten reduzierte, die Kopf an Kopf lagen und auch kein einstimmiges Ergebnis brachten.

Die Baureihe 403/404 ist wegen ihrer markanten und einmaligen Form, noch dazu einer perfekt abgestimmten Lackierung des Vorbilds ein Wunschmodell vieler Zetties gewesen, die angesichts drei unterschiedlicher Aufbauformen wohl nicht auf ein Großserienmodell hoffen dürfen.

Entsprechend guten Anklang fanden die Bausatz- und Fertigmodelle (5207RF) aus Resin. Joachim Ritter fasste das wie folgt zusammen: „NoBa-Modelle ist eine echte Wundertüte. Da werden Sachen aufgegriffen und umgesetzt, die es sonst in Z wohl nicht gäbe.“

Klingt nach einem heißen Titelanwärter, der dann doch knapp das Nachsehen gegenüber dem FR-Modell hatte. Auslöser waren dessen hohes Gewicht und perfekte Fahreigenschaften samt wahrhaft beeindruckender Zugkraft, denn diese Ellok schlug auch die schon schwere NOHAB aus gleichem Hause, die ebenfalls ein Zugkraftwunder ist.

Wenn es eng wird, dann zählen auch Kleinigkeiten umso mehr. Und so konnte sie sich letztendlich durchsetzen und wird erste Neuerscheinung des Jahres 2021! Die Laudatio von Chefredakteur Holger Späying liest sich wie folgt: „Die SJ-Ellok bedient eine Nische, die durchaus wahrnehmbar ist und auch in Deutschland mehr Freunde gefunden hat. Sie tut dies in einer hervorragenden, beinahe perfekten Weise und beweist zudem noch außerordentliche Zugkraft.“

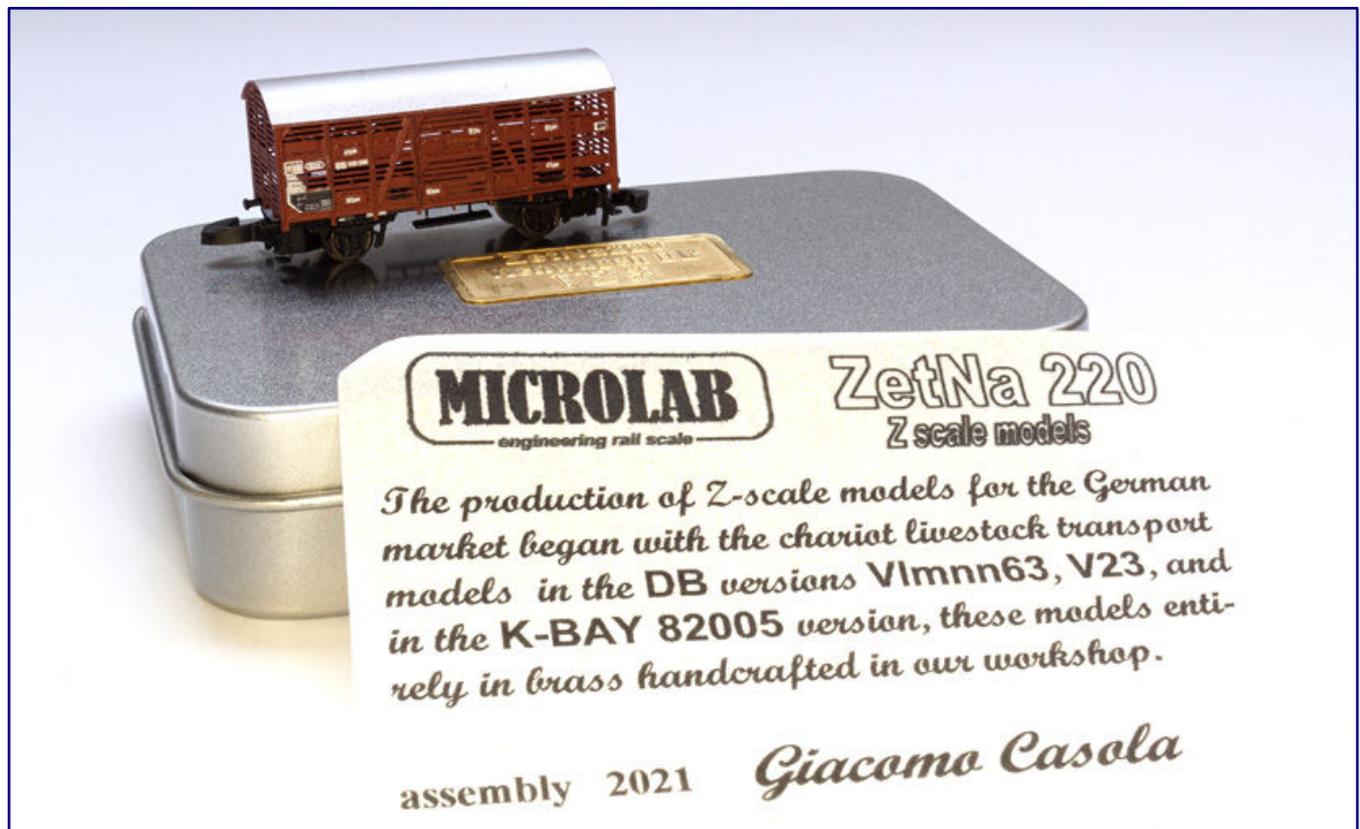
Kategorie Wagen

Beim Rollmaterial, das hinter die Lok gehört, sahen wir 2021 nur wenige, preisverdächtige Formneuheiten, da sich vor allem Märklin hier seit Jahren erkennbar zurückhält. Aber auch heiße Anwärter wie der seit Jahren angekündigte Doppel-Autotransportwagen von Bahls Modelleisenbahnen lassen weiter auf sich warten.



Der Schwerlastwagen SSy 45 von Märklin (82229) war überfällig, aber der Sieg wurde leichtfertig verspielt: Panzerladung und gemäß Anschriften dargestellte Zeit passen nicht zusammen, auch die verwendeten Drehgestelle sind für die Epoche nicht korrekt – besser geeignete befinden sich aber sogar im Formenbaukasten.

Und so traten hier nur zwei Modelle gegeneinander an: der Viehwagen V 23 (B001), einst für die Deutsche-Reichsbahn-Gesellschaft auf Basis des gedeckten Wagens Bauart Kassel gebaut und von ZetNa 220 ins Modell umgesetzt, sowie der vierachsige Schwerlastwagen SSy 45 (82229) aus dem Hause Märklin.



Verbesserungsfähig am Modell des Kleinviehverschlagwagens V 23 der DB (B001) von ZetNa 220 sind beinahe nur die Anschriften. Der recht neue Kleinserienhersteller aus Sizilien ließ uns mittlerweile wissen, hier eine bessere Alternative gefunden zu haben. Aber da stand der Sieg in der Kategorie Wagen bereits fest.

Zu seinem Favoriten machte Redakteur Joachim Ritter keine Umschweife: „Märklins SSy 45 - weil es für Spur Z endlich das korrekte Modell gibt! Das ist nicht immer so, daher ein Punkt, den man auch mal honorieren darf.“

In der Tat gab es schon zwei Vorgängermodelle, die nicht zu überzeugen wussten: Das ältere Kleinserienmodell von Schmidt war zu kurz und trug bis auf ein DB-Zeichen keinerlei Anschriften. Der spätere Versuch aus Australien wusste es an dieser Stelle besser zu machen, zeigte aber deutliche Schwächen mit schlecht haftenden Schiebebildern und teilweise sogar abfallenden Teilen.

Märklin wusste mit seinen Paradedisziplinen zu punkten: maßstäblich korrekt, sauber lackiert und perfekt beschriftet. Doch ein entscheidender Fehler blieb: Zu den Epochen-III-Anschriften passten nicht die Minden-Dorstfeld-Drehgestelle, die in Göppingen ausgesucht wurden. Drehgestelle dieses Aussehens waren erst mit späten Modernisierungen an den Vorbildern zu finden.

Was bei Schmidt noch ein Kompromiss war, ließ sich hier klar als Fehler belegen. Relevant wurde dies, weil bestens passende Teile längst im Formenbestand vorhanden sind. Es war also vermeidbar. Und so hatte Märklin in diesem Fall das Nachsehen.



Der neue Kleinserienhersteller aus dem italienischen Sizilien machte das Rennen und erhält die Auszeichnung in der Kategorie Wagen. Einzig ein in der Hell-Dunkel-Darstellung nicht korrektes RIC-Zeichen bleibt hier auf der Fehlerliste stehen. Fallweise schwergängige Achsen lassen sich mit etwas Kerzenwachs gängig machen.

Auf der Haben-Seite stehen hingegen viele Dinge, die in Erinnerung bleiben werden: Mit diesem Modell wurde die letzte, spürbare Lücke in dieser Wagengattung geschlossen. Alle Details sind stimmig und einige Details zeigen eine pfiffige Umsetzung, darunter die von einem Steckbolzen geführten Kupplungshaken, die sich leicht tauschen lassen.

Bei den Beschriftungen besteht noch etwas Luft nach oben, aber auch hier hatte sich während des Entwickelns bereits einiges getan. Schiebebildanschriften an einem Waggon mit durchbrochenen Bretterwänden sind immer eine große Herausforderung. Und so besteht für uns kein Zweifel, dass wir von ZetNa 220 sicher noch vieles zu berichten haben werden.

Kategorie Zubehör

Im Zubehörbereich gab es viele Neuheiten während des Jahresverlaufs 2021. Wir denken an Automodelle oder neue Gebäudebausätze. Und so galt es hier schon, mit großem Bedacht zu nominieren, um überhaupt eine Entscheidung möglich zu machen.

Angesichts der Flut neuer Fahrzeuge beispielsweise bei NoBa-Modelle wussten wir gar nicht, welches Modell wir hier auswählen sollten. Und im Gebäudebereich fallen uns mit den Stellwerken, Gewerbebetrieben und einem ländlichen Mehrfamilienhaus bei Modellbau Laffont sowie der jahrelang akribisch entwickelten und perfektionierten Holländer-Windmühle von Archistories auch schon mehr Kandidaten ein, als wir angemessen einbinden könnten.

Und so haben wir uns auch gefragt, ob neue Modelle noch größere Lücken besetzen oder eher frühere Angebote auch anderer Hersteller nur zeitgemäß und in anderem Stil ersetzen. Übrig blieben damit der Güllewagen von Artitec (322.031) und die mittleren Holzkisten mit Rahmen „Krupp“ (85028) von Joswood.

Unterschiedlicher könnten diese Modelle nicht sein, aber das schafft Spannung, was die Redakteure in ihnen sehen und wie sie letztendlich bewerten würden. Dirk Kuhlmann, leidenschaftlicher Landschaftsbauer bekundete: „Habe den Güllewagen irgendwo verbaut. Wer viel mit Landschaft zu tun hat schätzt ein solches Modell - immer wieder!“

Artitec schien also einen Dreier landen zu können, denn der Güllewagen steht den beiden vorherigen Siegermodellen in keiner Weise nach, zeigt sich patiniert und perfekt beschriftet. Einzig den aktuellen Bedarf an Landwirtschaftsfahrzeugen sah Holger Späing nach den letzten Jahren nicht so groß. Was in diesem Segment wirklich fehlen würde, wäre eher eine Quader-Ballenpresse, so seine Einschätzung.



Die mittleren Holzkisten „Krupp“ von Joswood (85028) begeisterten nicht nur die Redaktion, sondern auch viele Leser, die damit ihre Schwerlastwagen beluden. Die Auszeichnung in der Kategorie Zubehör ist auch vor diesem Hintergrund nur folgerichtig.

Joachim Ritter sah aus ähnlichen Gründen ebenfalls die Joswood-Kisten vorn, denn sie passen prima zum SSy 45, der ja auch sein Favorit war. Außerdem seien sie ein Hingucker und auch für Rungenwagen geeignet.

Dies kombiniert mit Bastelspaß und zu einem günstigen Preis ließen auch den Chefredakteur beipflichten. Vergleichbares gab es für die Spurweite Z zuvor nicht.

„Es ist einfach ein Beweis, dass Sieger nicht zwingend durch Komplexität bestechen müssen“, lautete sein Fazit. Und mit diesem geht die Auszeichnung in der Kategorie Zubehör nun, wenn auch nicht einstimmig, an Joswood und die Holzkisten.

Kategorie Technik

Auch diese Rubrik sah nur ein Doppelrennen, Erläuterungen dazu haben wir bereits am Anfang des Artikels gegeben. Angetreten sind die Lackierständer von NoBa-Modelle (20100), die als 3D-Druck-Modelle aus Filamentfäden entstehen, und die von der Modellbahn-Union vertriebene Radsatzreinigungsanlage Spur Z (MU-Z-A12508) aus Japan, die dank tauschbarer Reinigungsaufgaben dauerhaft verwendbar bleibt.

Welche guten Dienste sie leistet, haben wir mit einem ausführlichen Testbericht vorgeführt. Während sie als regelmäßig eingesetztes Pflegeinstrument leicht überzeugen kann, tut sie sich mit stark verschmutzten Rädern aber auch mal schwer und erfordert Geduld des Modellbesitzers.

weiter auf Seite 13



Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

NEUERSCHEINUNG DES JAHRES 2021

Kategorie Technik



**NoBa-Modelle
Lackierständer
(Art.-Nr. 20100)**

Dazu haben uns auch einige Lesereingaben erreicht, die sich mit solchen Hinweisen oder auch Fragen an die Redaktion wandten. Sie zeigen, dass sich nicht alle Zetties so leicht mit dem Handhaben tun, wies es bei uns – nach einigem Üben und Probieren – der Fall war.



Ursprünglich gar nicht als Verkaufsartikel gedacht waren die Lackierständer von NoBa-Modelle (20100), wie uns der Hersteller verriet. Die Arbeitshilfe war nur ein persönliches Geburtstagsgeschenk, das sich eher unerwartet zum Erfolgsmodell entwickelte. Uns soll es recht sein!

Zur daraus folgenden, einstimmigen Entscheidung gegen die wertvolle Reinigungsanlage und für die Lackierständer in kurzer und langer Ausführung passt die Zusammenfassung von Joachim Ritter: „Die Lackierständer von NoBa-Modelle sind mehr als hilfreich und wichtig, dazu auch noch preiswert. Das ist etwas, das man wirklich brauchen und nutzen kann im Modellbahn-Bastelalltag!“

Und so erhält auch dieser Hersteller pünktlich zu seinem fünfjährigen Firmenjubiläum eine der begehrten Auszeichnungen. Neuerscheinung des Jahres 2021 im Bereich der Technik sind die Lackierständer aus Aichtal.

Kategorie Literatur

Drei Bücher, aber keine der eher aussterbenden DVD, standen hier zur Auswahl. Die verantwortlich zeichnenden Verlage stellen keine Überraschung dar und gehören zu den Daueranwärtern auf den Titel. Der EK-Verlag mit Fachbüchern auf allerhöchstem Niveau ist eigentlich immer dabei, auch die VGB konnte sich nach Übernahme durch Geramond tapfer im Spitzenkreis halten.

Mit Eisenbahndokumentation Stefan Carstens ist zwar ein neuer Verlag dabei, aber sowohl die Reihe, zu der der auszeichnungswürdige Titel gehört, wie auch ihre Autoren sind „alte Hasen“ und haben einen festen und treuen Freundeskreis. Der erneute Verlagswechsel ist den Folgen der VGB-Übernahme zuzuschreiben.

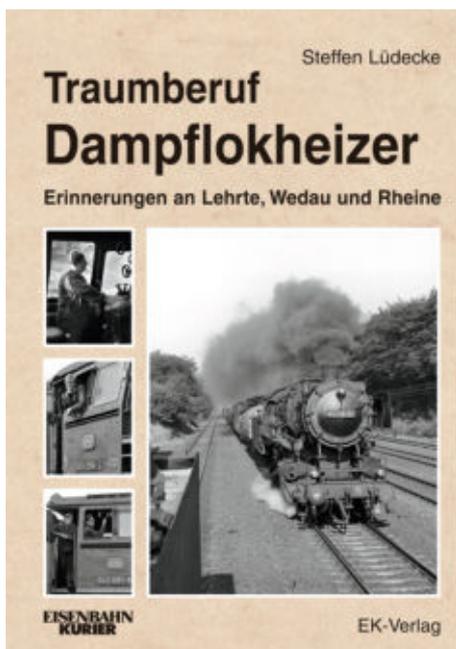


Abbildung: EK-Verlag

Eine sehr schwierige Entscheidung sei hier zu treffen, meinte Holger Späing, denn hier treten drei annähernd gleichwertige Gegner an. Da pflichteten auch die beiden übrigen Redakteure bei. Mal etwas anderes als Lokomotiven, denn Wagen werden in der Literatur sonst zu wenig wertgeschätzt, lauteten die Argumente für das Werk „Güterwagen Band 9.2“ (ISBN 978-3-9823-2220-9) von Stefan Carstens und Harald Westermann.

Besser als diese beiden könne es wohl niemand aufarbeiten und präsentieren, zudem bilden Chemiekesselwagen auch noch eine zuvor unbeachtete Lücke bei der großen Eisenbahn und auch den Modellanbietern. Doch die nicht berücksichtigte Spur Z und ein doch sehr spezielles Thema verhinderten den Sieg.

Auf Fotojagd durch die letzten Dampfviehere der DB ist das Buch „Schluss-Akkord“ (978-3-96453-294-7) von Rainer Schnell, das VGB/Geramond ins Rennen geschickt hat. Die Touren, inklusive Zugverfolgungen der „Hamburger Fotomafia“, erinnern an Erzählungen wie „Fünf Freunde“, nur ohne Hund. Keines der letzten Dampfreugien wird ausgelassen, alles wird offenbar aufgespürt.

Aber trotzdem ist das nicht so neu, wie zunächst erlebt. Es ist quasi eine Fortsetzung des Vorgängerbuches, das seine Wurzeln wenige Jahre später hat, als die Protagonisten dank Führerschein bereits mobiler geworden sind.

Im Vergleich dazu schneidet der Titel „Traumberuf Dampflokeizer“ (978-3-8446-6426-3) vom EK-Verlag noch besser ab. Autor Steffen Lüdecke brannte und brennt für die Dampfloke. Er gehört auch zu den Rettern von 41 018, der er sich bis heute verbunden fühlt. Seine Passion ist einfühlsam nachzuerleben und steckt den Leser an.

Besonders unser Chefredakteur, für den der Buchtitel nicht nur Wunsch, sondern fast ein Lebensziel ist, findet sich darin wieder: „Dieses Buch ist etwas völlig anderes und neues als andere Werke. Träume und Träumereien stehen hier im Fokus und bilden die Perspektive aller Erzählungen.“

Nach intensiven Diskussionen fällt eine einstimmige Entscheidung, die den Titel der Kategorie Literatur 2021 an den EK-Verlag gehen lässt. Dirk Kuhlmann weiß die bisherigen Schilderungen aber noch zu toppen: „Fast wie die Erzählungen von damals, Opas Kollege (Herr Helbing) fuhr immer eine BR 55 oder 50 im Bw Opladen. Sein langjähriger Heizer konnte richtig was erzählen. Und das dauerte meist länger.“



Kategorie Exponate

Diese Kategorie haben wir im letzten Jahr neu eingeführt, um auch den Modellbahnern ohne kommerzielle Ziele eine Chance zu geben, eine besondere Anerkennung in Form eines Preises zu erhalten und schöne Anlagen, Dioramen oder landschaftlich gestaltete Schaustücke ins Licht der Öffentlichkeit rücken zu können.



Leider war sie wegen der Corona-Verwerfungen noch nicht öffentlich zu sehen: Der würdige Preisträger 2021 in der Kategorie Exponate war nach einstimmigem Ergebnis die hier gezeigte Anlage „Obermurrhärle“ aus dem Spur-Z-Atelier. Fotos: Karl Sinn

In der Redaktion suchten wir dieses Mal lange nach einem würdigen Preisträger für das Jahr 2021, bis uns die nur 1,08 m² große Anlage „Obermurrhärle“ auffiel. Unser neuer Preisträger Karl Sinn kann eine ganze Reihe von sehr schönen Modellbahnexponaten vorweisen. In allen Fällen zeigen die Ergebnisse ein akkurates und doch bespielbares Exponat.

Leider hat uns die Pandemie ein weiteres Mal einen Strich durch die Rechnung gemacht und eine Besichtigung war natürlich unmöglich, was auch auf die anderen Kandidaten zutraf, die in Frage kamen und redaktionsintern vorgeschlagen waren. Ebenso konnte die Anlage „Obermurrhärle“ bislang noch nicht ausgestellt werden.

Ein erster Blick auf die Fotos zeigt uns „nur“ ein recht normales Gleisoval, eingebettet in eine bergische Landschaft. Bis hier glaubt der Betrachter eine doch übliche Modellbahnanlage vor sich zu haben. Sobald aber die Augen zum Wandern ansetzen, entsteht beim Zuschauer eine seltsame Ruhe.

Seien es Kindheits- oder Urlaubserinnerungen aus längst vergangenen Zeiten oder beliebige, andere Assoziationen, diese Anlage weckt in ihrer Stille einfach Emotionen. Karl Sinn hat es geschafft, ohne spektakuläre Aktionen ein Stück Landschaft im schwäbisch-fränkischen Raum zu schaffen, wo einfach nichts los ist, wenn wir vom üblichen Tagesgeschäft der dortigen Miniaturbewohner absehen.

Solche Exponate sind höchst selten, zeigen jedoch hervorragend, mit welchem Herzblut manch ein Erbauer an die Sache herangeht. Hier ist die handwerklich höchste Fähigkeit schon fast eine Nebensache, das Gefühl für kleine Szenen ist ausschlaggebend.



Unser Preisträger Karl Sinn in Altenbeken 2012 (Archivfoto)



An keiner Stelle wirkt die Preisträgeranlage überfrachtet und die Bahn tritt je nach Betrachtungsweise auch mal in den Hintergrund. Die Komposition ist damit bestens gelungen und passt genau in das noch junge Jubiläumsjahr der Spurweite Z.

Wir gratulieren Karl Sinn, den wir, nichts von dieser Auszeichnung ahnend, gebeten hatten, für diese Ausgabe ein Selbstportrait seines Spur-Z-Ateliers zu schreiben, herzlich zur einstimmig vergebenen Auszeichnung!

Unseren Lesern gibt dies die einmalige Gelegenheit, unsere Eindrücke auch mit seinem unverfälschten Selbstverständnis abzugleichen und so vielleicht zu verstehen, wie wahre Meisterwerke entstehen.

Gesamtwerk

Unser Anspruch ist es, besondere Leistungen über viele Jahre auszuzeichnen. Dabei haben wir den Anspruch, möglichst nicht posthum wichtige Personen der Spur Z zu ehren, sondern ihnen unsere Anerkennung auch noch persönlich zuteilwerden zu lassen.

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

**EHRENPREIS
DES JAHRES 2021**

Kategorie Gesamtwerk



**Dr. Andreas Scheibe
Angetriebene Kleinstlokomotiven**

Dafür muss jemand nicht erst alt werden, einzig die Nachhaltigkeit seines Schaffens mit einer der jeweiligen Sache angemessenen Dauer, was in Summe wegweisend sein soll, ist maßgebend. Wir schreiben das vorausgehend, weil wir 2021 gleich zwei bedeutende Personen viel zu früh verloren haben, die hier irgendwann Eingang gefunden hätten.



Auf der Intermodellbau im April 2006 hatte diese Köf 2 (Baureihe 323) von Z-Modellbau einen ihrer ersten, öffentlichen Auftritte mit Fahrvorführungen. Die Besucher glaubten fest an einen Geisterwagen und waren überrascht, als sich die winzige Lok auch allein fortbewegen konnte. Erfolg war ihr nun sicher, die Nachfrage war groß und viele weitere Modelle folgten. Ohne Zweifel hat sie die Spur-Z-Welt revolutioniert.

Graham Jones, der unserer Baugröße vor allem in Großbritannien eine Stimme gab und international vernetzt war, und Thomas Zeeb, der viel für die Gemeinschaft an Stammtischen und als Autor maßgeblich für die Sammler bedeutende Dienste erworben hat, können wir nicht mehr in gewünschter Weise ehren.

Anders ist das bei Dr. Andreas Scheibe (Z-Modellbau) aus Chemnitz, der sein Geschäft 2021 nach rund fünfzehn Jahren unfreiwillig aufgeben musste, wie Joachim Ritter richtig betont. Er hat für eine Revolution im Kleinserienbereich gesorgt und sein Segment mit fahrfähigen Kleinstlokomotiven, die zuvor als unmotorisierbar galten, nachhaltig bereichert.

Vor allem die Stückzahlen seines Erstlingswerks, der Köf 2, haben in Summe über alle Varianten Auflagen erreicht, die schon eher in den Bereich der Großserie gehören. Auch das zeigt die Bedeutung dieser Person für unseren Maßstab, führt Holger Späing an.

Diese Technikrevolution, die erkennbar auch den Marktführer beeinflusst und herausgefordert hat, werden wir so schnell nicht vergessen. Ein Eintrag in den Annalen ist ihm sicher, wie der Klv 20 von Märklin als deutliche Antwort beweist, die jedoch mehr als ein Jahrzehnt verstreichen ließ.



Im Mai 2006 (Ausgabe 10) berichteten wir ausführlich über das kleine „Wunder aus Chemnitz“. Seine Bedeutung für den Markt der kleinsten Spurweite war schon damals klar.

Dirk Kuhlmann, der sich unserem Preisträger in der Ehrenkategorie Gesamtwerk besonders verbunden fühlt, betont die Impulse, die von Chemnitz ausgingen auf seine Weise: „Kein Zweifel! Allein die Schau mit dem Borgward 2016 in Altenbeken auf der Anlage „Kniephaven“ macht ihn schon unsterblich!“

Sven Rohmann und er hatten ihn bewusst in den Fokus gesetzt und sich mit ihm gefreut. Niemand konnte damals ahnen, dass es seine letzte Teilnahme an einer großen Veranstaltung für die Spurweite Z sein würde. Umso länger wird dieser Ruhm jetzt nachhallen.

Seitenangebote unserer Gewinner:

- <https://www.maerklin.de>
- <https://www.ekshop.de>
- <http://www.fr-model.de>
- <http://www.joswood-gmbh.de>
- <https://www.noba-modelle.de>
- <http://www.spur-z-atelier.de>
- <https://sites.google.com/view/zetna220/home>

Kleine Wildwest-Anlage Goldrausch im Koffer

Pfarrer Markus Krell ist ein regelrechter Spur-Z-Narr und äußerst umtriebig. Gern und oft nimmt er mit seinen Projekten an Wettbewerben teil und ist immer wieder gut für eine Überraschung. Das wissen auch die Menschen in seinem persönlichen Umfeld. Und so kam es auch aus diesem Kreis zum Anstoß für sein jüngstes Mini-Schaustück.

Von Markus Krell. Vor etlichen Monaten schenkte mir ein Bekannter einen schönen kirschholzfarbenen Holzkoffer mit der Bemerkung: „Du mit Deinem Z-Spleen – Du kannst sicher etwas in den Koffer hineinbauen!“



Ein Blick auf die Westernstadt im Holzkoffer von Markus Krell. Dargestellt ist das Leben in der Zeit des Goldrausches (Epoche I).

Er – der Koffer – kam mir reichlich winzig vor, der engste Radius der Märklin-Spur-Z-Gleise war noch zu groß. Aber der engste Rokuhan-Radius, mit der Möglichkeit, auch eine Weiche einzubauen, erlaubte ein Oval mit einer Ausweiche.

weiter auf Seite 22



Auch das Leben der Ureinwohner wurde dargestellt, zur Landschaft gehören selbstverständlich auch Kakteen (Bild oben). Die Aufsicht auf den Koffer offenbart, wie winzig diese Anlage tatsächlich ist (Bild unten): Hier galt das Prinzip: Platz ist in der kleinsten Hütte!“

Und so entstand die Idee, für einen vorhandenen Oldtimer-Wildwest-Zug eine kleine Anlage zu gestalten. Etliche sehr feine Z-Holzbausätze aus dem internet, dazu auch kleine fertige Z-Wildwest-Häuschen einschließlich Sargschreinerei, gestatteten einen zügigen Ausbau einer kleinen Westernstadt.



Der erhöhte Blick auf die Häuserzeile des kleinen Westerndorfes offenbart auch die Sicht auf die Sargschreinerei neben der Kirche.

Figuren und Kutschen vor allem von Trafofuchs ermöglichten eine lebendige Szenerie mit Cowboys, Mexikanern, Squaws usw. Zwei kleine 9-Volt-Block-Transformatoren gewährleiten unabhängigen Spiel- und Beleuchtungsbetrieb, aber auch ein Anschluss für einen großen Trafo ist installiert. Viel Spaß beim Bilderbetrachten und: „howdy“!

Alle Fotos: Markus Krell

Hersteller des eingesetzten Materials:

<https://www.maerklin.de>
<https://www.rokuhan.de>
<http://www.trafofuchs.de>

Südamerika per Brücke in Hamburg **Samba und Rio de Janeiro**

Vier Jahre Bauzeit vergingen, ehe das Miniatur-Wunderland Anfang Dezember 2021 mit Rio de Janeiro den ersten Teil des neuen Südamerika-Abschnitts einweihen konnte. Wir waren dabei und gehörten zu den Ersten, die den Gang übers Fleet wagten. Faszination und Begeisterung kannten ein weiteres Mal keine Grenzen – Hamburg ist um eine weitere Attraktion reicher.

Da stehen wir nun: Unser Weg ist versperrt. Eine Absperrung hinter uns trennt den reservierten Presse-Bereich vom öffentlichen zugänglichen, den die Besucher fleißig streifen. Heute soll der Südamerika-Abschnitt im Hamburger Miniatur-Wunderland eröffnet werden und zudem eine Feier mit traditionellem Essen für die beteiligten Modellbauer stattfinden.



Auch im Modell breitet Cristo Redentor (Christus der Erlöser) schützend seine Arme über Rio de Janeiro mit der Copacabana aus.
Foto: Miniatur Wunderland Hamburg

Die aktuellen Corona-Schutzvorschriften verlangen es, dass an diesem 1. Dezember 2021 die Zahl der Anwesenden begrenzt wird und viele Maßnahmen zum Gesundheitsschutz erfolgen. Doch all das kann Freude und Spannung nicht trüben. Noch hängt ein dicker Vorgang vor der Öffnung, die den Weg über die Glasbrücke in den neu bezogenen Speicherblock L weist.

Langsam wird es vor den Absperrungen voller. Kameras und Fotoapparate werden positioniert, jeder der eintreffenden Journalisten versucht, den bestmöglichen Platz für seine Aufnahmen zu erwischen. Ein

Glück, das wir früh angekommen sind, denn der zentrale Platz vor dem großen Hebel, der später den ersten Zug über das Fleet in die „Neue Welt“ in Bewegung setzen soll, ist unser.

Endlich treffen die Braun-Brüder mit ihren Ehrengästen, dem Ersten Bürgermeister Dr. Peter Tschentscher und Brasiliens Botschafter Roberto Jaguaribe ein. Dr. Tschentscher betont in seiner Ansprache, wie wichtig das Miwula ist. Zum vierten Male in Folge sei es von ausländischen Touristen zur beliebtesten Sehenswürdigkeit Deutschlands gewählt worden.



Frederik Braun erläutert die postalische Panne bei den Einladungen und stimmt die Anwesenden auf die Eröffnung der Brücke hinter dem roten Vorhang ein. Links gewährt der Bildschirm einen Blick auf den sonst den Blicken entzogenen, ersten Zug, der in Richtung Rio de Janeiro starten wird, sobald er und Dr. Peter Tschentscher (im Hintergrund mit Maske) den Hebel umgelegt haben.

Außerdem sei Hamburg stolz, dass hier die größte Modellbahnanlage der Welt zu Hause sei. Und bei aller Jagd auf diesen Rekordtitel solle das auch in Zukunft so bleiben. Entscheidend für die Anerkennung ist, dass alle bisherigen Abschnitte durch Gleise miteinander verbunden sind und Züge so jeden Punkt erreichen können, wird uns Modellbauchef Gerhard Dauscher später erklären – deshalb bedarf es auch der Gleise über das Fleet, deren Steigung einige Kopfzerbrechen bereitete.

Der Ausbau der Anlage, der nun weitere 3.000 m² für mindestens zehn Jahre offenstehen, hat auch eine wichtige Signalwirkung für den Standort. Frederik und Gerrit Braun sind sichtlich stolz und erläutern nun auch ihre Sicht auf das gewaltige Projekt der letzten vier Jahre.

Ohne Pannen ging es doch nicht, wie wir erfahren. Viele Journalisten haben nicht vom Presstermin erfahren, weil sie keine Einladung erreicht hat. Glücklicherweise haben wir die Baufortschritte gut verfolgt und so vom geplanten Termin rechtzeitig erfahren. Alle anderen sollten ursprünglich von Post aus Rio de Janeiro überrascht werden, verrät Frederik Braun.

Auf offiziellem Briefpapier und mit der Unterschrift des Präsidenten einer der größten Samba-Schulen sollte Mitte November eine auf Portugiesisch verfasste Einladung eingehen, die zunächst zu übersetzen



„Junge, komm bald wieder...“, ertönte es oft an Hamburgs Hafenkanten und nun auch im Miniatur-Wunderland (Bild oben) zur Abfahrt des Eröffnungszugs. Anschließend begeben wir uns, begleitet von einer Samba auf der Glasbrücke, auf die scheinbar ferne Reise nach Südamerika (Bild unten).

wäre, bevor der Empfänger versteht, wann er sich wo einfinden möge. Eingetroffen sind diese Briefe bis leider heute nicht...

Doch das tut der Stimmung keinen Abbruch, die Anwesenden sind insgeheim froh, dass die Unzuverlässigkeit der Luftpost in diesen Zeiten für weniger Gedränge und damit mehr Entspannung gesorgt hat.

Gespannt warten alle auf den Moment, in dem Frederik Braun und der Bürgermeister der Hansestadt den Hebel umlegen, der einen TGV als ersten Zug gen Brasilien abfahren lässt. Auf einem Bildschirm lässt sich dieser Moment gut verfolgen. Bruchteile einer Sekunde später öffnet sich eine Seitentür und ein kleiner Seemannschor stimmt uns mit „Junge, komm‘ bald wieder“ auf die große Reise ein, der wir entgegensehen.

Nahtlos abgelöst wird ihre bekannte Weise von unüberhörbaren Samba-Klängen; der Vorhang fällt und unser Blick fällt auf bunt geschmückte Damen in attraktiv knapp geschnittener Kleidung, die auf der Glasbrücke ihre Hüften zum Rhythmus der Musik schwingen: Südamerika kann kommen, es ist nur noch wenige Schritte entfernt!

Die Welt von oben

Auf dem Weg in den neuen Abschnitt erleben wir eine „Welt von oben“. Am Rande des Fußwegs verläuft die Modellbahntrasse, die verschiedene, typische Landschaften der Erde durchfährt: holländisches Tulpenmeer, deutsches Telefonzellen-Endlager am Trassenrand, das Eismeer, Südseeszenen, von Sand umgebene Pyramiden oder auch Wellblechbuden bis an den Schienenrand, wie wir es von Fotos aus Indien kennen.



„Die Welt von oben“ (im Bild vorne) heißt die Motivstrecke der Trassenverbindung zum neuen Anlagenteil. Der Begriff passt aber auch ein Stück weit zur Aussicht, die sich von der Glasbrücke auf das Fleet und die Speichergebäude bietet.

Drüben angekommen, scheinen wir dann im Urwald vor den Ruinen eines alten Maya-Tempels zu stehen. Geschickt wissen die Hanseaten also, ihre Gäste passend auf die „Neue Welt“ einzustimmen. Der Hauch des Besonderen wird ebenso transportiert, wie das Gefühl, ein Entdecker zu sein, den Dinge erwarten, die noch kein Europäer zuvor gesehen hat. Gern lassen wir uns auf dieses Abenteuer ein!

Wir treten ein und stehen vor einer großen Brasilienflagge, die noch den Blick auf die Anlage versperrt. Auch Gerrit Braun verliert nun Worte zu diesem großen Bauprojekt und den Klippen, die es zu umschiffen galt. Er erzählt von der ersten Begegnung mit der argentinischen Familie Martinez in New York, die wegweisend für dieses Projekt werden sollte. Darauf werden wir gleich noch einmal zurückkommen.

Auch Brasiliens Botschafter zeigt sich bei seinem Streifzug durch die Geschichte Brasiliens beeindruckt von den Leistungen, die hier wieder mal vollbracht wurden: 60.000 Arbeitsstunden und ein Einsatz von 1,5 Millionen Euro waren es über vier ganze Jahre verteilt!



Die Motive auf der Brücke zeigen Eindrücke von allen Kontinenten: Holländische Tulpenwiesen (Bild oben links) stehen für Europa, das Eismeer (Bild oben rechts) für die Antarktis und die Südsee (Bild unten) sollten wir als Karibik in Amerika finden, mit dem Symbol der ausgeglichenen Kräfte verweist uns die Strandszene aber wohl eher in die eher tropischen Gefilde Asiens.

Die weiteren Eckpunkte der 46 m² neuer Anlagenfläche, die nur ein erster Auftakt sind, lauten: 12.000 Bäume, 300 Brücken und Häuser, zwei Kirchen und 20 Boote, aber nur bescheidene 423 Meter Gleise. 20.000 Figuren beleben die Szenen, die mit 18.000 Leuchtdioden auch in der Nachtsimulation größtenteils sichtbar bleiben.

Nach den zwei obligatorischen Reden ist es dann Zeit für den offiziellen Eröffnungsakt. Die vier Herren beziehen vor den Kameras Position, zählen sich ein und geben mit gemeinsamem Trommelschlag das Signal, den Vorhang fallen zu lassen.

Der Speicher ist in Nachtlicht gehüllt, vor den Augen der Anwesenden baut sich auf der Anlage ein Lichtermeer auf und in buntem Scheinwerferlicht setzen die Samba-Tänzerinnen und -Tänzer zu einer Gala-Vorführung an. Alle lassen sich mitreißen, die Stimmung ist grandios.



Am Ende der Brücke angekommen, scheint uns ein versunkener Maya-Tempel zu erwarten. Verspricht er uns Besuchern ein Abenteuer?

Als es dann schließlich Tag wird, bauen sich vor den Augen der Betrachter viele neue Eindrücke auf und sorgen für großes Erstaunen. Die Latte lag hoch, aber was hier nun zu sehen ist, stellt den Rest des Miniatur-Wunderlands beinahe noch in den Schatten.

Alles wirkt so neu und doch völlig vertraut. Der Stil, also die Handschrift des Gezeigten, hat sich nicht verändert, wohl aber die Motive des Gezeigten. Südamerika ist halt etwas Anderes als Europa oder auch der Norden des Kontinents. Viele von uns kennen den Subkontinent bislang nur aus Bildern und Reportagen.

Gerrit Braun verriet uns, dass genau das auch ihm Unbehagen bereitete. Auch der neue Abschnitt solle authentisch und korrekt wirken. Doch wer nur von außen auf Länder und Kulturen schaut, der wird sicher für eine Wiedergabe sorgen, die eher ein Klischee bedient als die Realität zeigt. Und das wäre wohl schnell aufgefallen, weil es wohl kein Land auf dieser Erde mehr gibt, aus dem noch kein Gast angereist ist.

Konnten die Modellbauer für den Italien-Abschnitt zuletzt noch in den Süden ausschwärmen, um sich mit Land, Leuten und Mentalitäten vertraut zu machen, so schied eben das nun aus. Die akribische



Noch versperrt die brasilianische Nationalflagge die Sicht auf das neueste Kunstwerk, doch auf den gemeinsamen Trommelschlag von Gerrit Braun, Dr. Peter Tschentscher (Erster Bürgermeister von Hamburg), Roberto Jaguaribe (Botschafter Brasiliens) und Frederik Braun (v.l.n.r.) wird sie fallen und den Blicken freien Lauf geben.

Dokumentation, die zuvor zusammengetragen war und genutzt werden konnte, fehlte folglich. Es bedurfte einer anderen Lösung.

Gerrit Braun sollte der Zufall wohl gewogen sein. 2017 erkannte ihn die argentinische Familie Martinez in New York, sprach ihn an und sorgte so für einen Austausch. Alle brennen dort für die Modellbahn und daheim betreiben sie das, was wir in Deutschland professionellen Modellbau nennen. Keine Frage, sie waren diejenigen, die Südamerika als Einheimische kennen, ihr Handwerk verstehen und die Lücke schließen konnten, die bislang noch bestand.

Bald war es beschlossene Sache, dass die Teile des neuen Abschnitts parallel auf zwei Kontinenten entstehen sollten. Große Teile des Modellbaus erfolgten in Argentinien, während in Hamburg Feinarbeiten erfolgen sollten und jedes Stück ins Gesamtwerk integriert und daran geschlossen werden würde.

Doch kaum war Halbzeit, da warf das Corona-Virus seinen Schatten auf das gemeinsame Vorhaben. Planmäßiges Arbeiten wurde immer schwieriger und alle Pläne gerieten in Gefahr. Plötzlich galt es, alle vorbereiteten Segmente schnellstmöglich nach Hamburg zu verschiffen. Glücklicherweise stellten sich alle Beteiligten schnell auf die geänderten Rahmenbedingungen ein und so gelang das Vorhaben letztendlich doch noch.

Und so können wir heute nun die erhoffte Reise durch Rio de Janeiro beginnen!

Eine Reise durch Brasilien

Die brasilianische Küstenmetropole ist als Modell eine gelungene Symbiose aus Alltag und Urlaub, aus Armut und Reichtum sowie Hektik und Karneval. Es sind Gegensätze, die hier aufeinanderprallen, dargestellt und in einen Kontrast gesetzt werden. Durch geschicktes und überzeugendes Arrangieren können sie nachhaltig auf den Besucher wirken.



Recht zentral ist der Zuckerhut mit der Seilbahn-Bergstation platziert. Links an ihm vorbei fällt der Blick auf die Copacabana, an der das Hilton-Hotel hervorsticht, und rechts vom Berg zieht der Arcos da Lapa den Blick auf sich.

Pulsierend ist vor allem die zentral und nahe am Eingang platzierte Copacabana, die wohl jeder aus Reiseprospekten zu kennen glaubt. Rechts wird sie vom Zuckerhut und links vom Corcovado eingerahmt und begrenzt – ein wenig künstlerische Freiheit.

Hoch oben vom „Buckligen“, wie der berühmte Berg übersetzt heißt, breitet Christus der Erlöser (Cristo Redentor) schützend seine Arme über der Millionenstadt aus. Besonders eindrucksvoll ist die Statue im Nachtbetrieb, wenn sie effektiv und mit wechselnden Animationen angestrahlt wird.

Hamburg ist um eine weitere Attraktion reicher geworden, ein wahres Meisterwerk! Das haben wir spätestens jetzt begriffen. Beeindruckend wirken die vielen Hochhäuser, teilweise prunkvollen Hotelbetriebe und die belebten Straßenschluchten, in denen sich zwischendurch eine moderne Straßenbahn zeigt. Ansonsten spielt der Schienenverkehr kaum eine Rolle.

weiter auf Seite 32

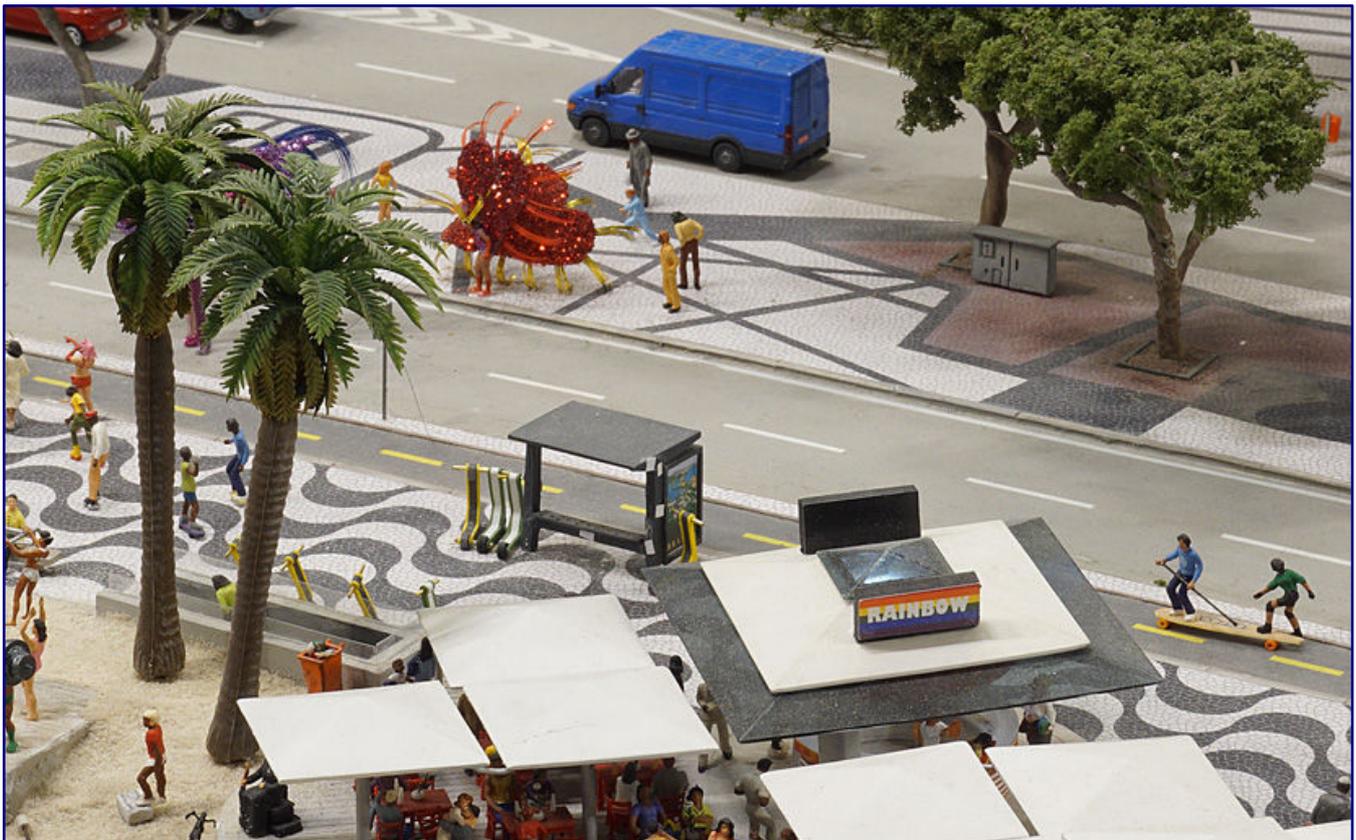
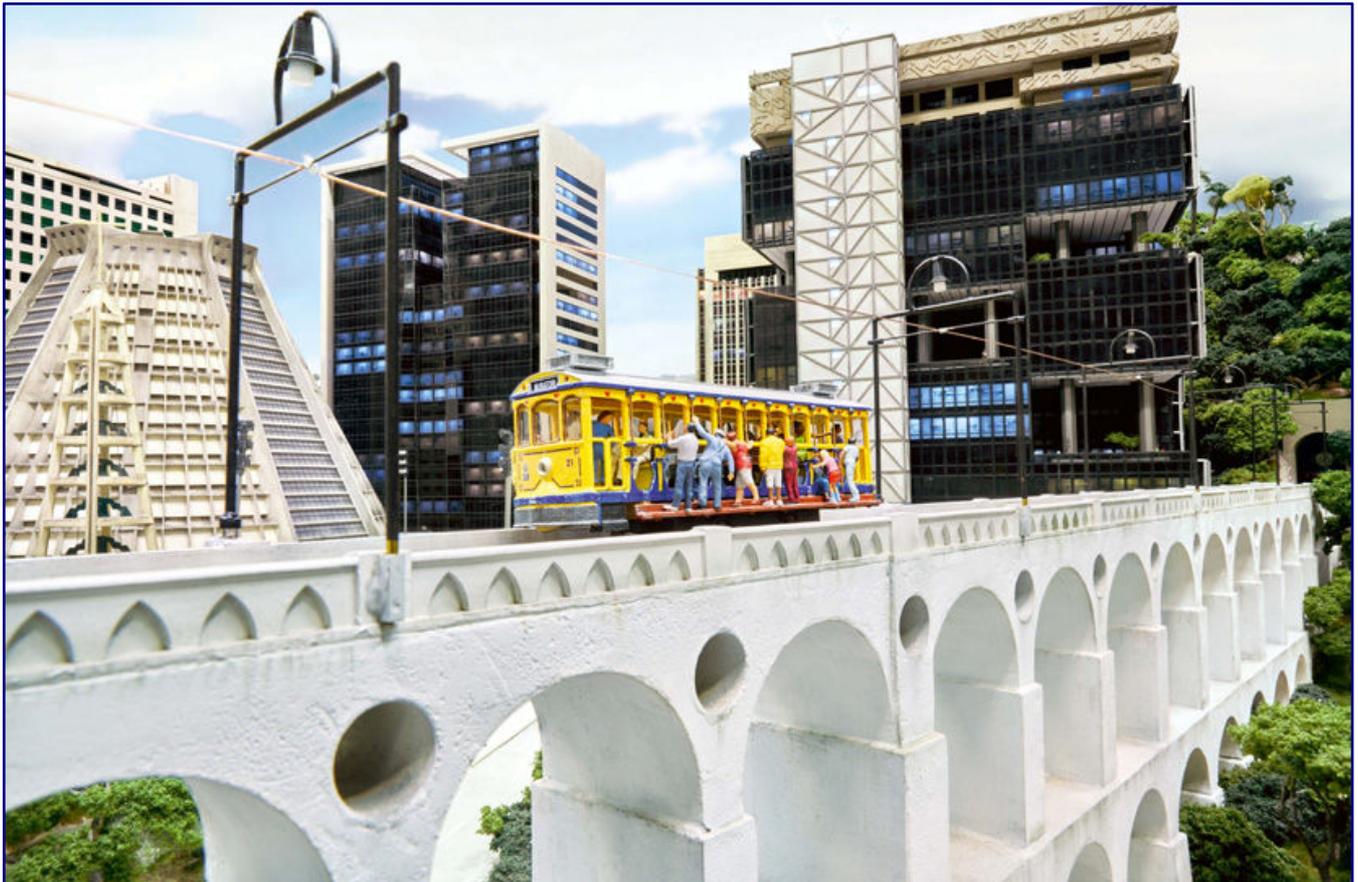


Bild oben:
Buntes Treiben herrscht an der Copacabana am Sandstrand vor den großen Hotelgebäuden. Sehen und gesehen werden, heißt es hier im Schatten von Luxus und Erholung.

Bild unten:
Auch an der Strandpromenade finden wir skurrile Szenen. Zudem sind an den Trägern des Haltestellenhäuschens eine ganze Reihe von Protestbotschaften angeklebt worden: Völlig zufrieden scheinen die Stadtbewohner also auch nicht zu sein.

Auch nationale Besonderheiten fanden Eingang ins Stadtleben und beweisen Gespür. Was in Rom die „sprechenden Statuen“ sind, nehmen in Rio die Wartehäuschen der Bushaltestellen wahr: Unmut und Kritik werden auf Papier niedergeschrieben und dort angeklebt. Im Maßstab 1:87 können wir zwar nicht lesen, was die Einheimischen vorzutragen haben, aber dieser Brauch wurde bewusst ins Modell übertragen.

Von den übrigen Vierteln ist der touristisch bedeutendste Stadtteil durch das große Aquädukt in Lapa abgetrennt, das als „Arcos da Lapa“ bekannt ist. Einst diente es der Wasserversorgung, später wurde es zum Fahrweg der historischen Straßenbahn „Bonde“, die auf einem Reststück noch heute im Betrieb ist.



Das im Volksmund als „Arcos da Lapa“ bezeichnete Bauwerk war früher ein Viadukt. Später wurde die Straßenbahntrasse der „Bonde“ darübergerlegt. Links ist mit der Catedral Metropolitana und ihrem freistehenden Glockenturm ebenfalls ein besonderes Bauwerk zu sehen, das nachts von allen Seiten bunt angestrahlt wird. Foto: Miniatur Wunderland Hamburg

Sie ist weltweit eine der ältesten Straßenbahnlinien und zugleich das älteste, elektrifizierte Schienenverkehrsmittel in ganz Südamerika. Deshalb darf sie hier nicht fehlen und entstand mangels Modelle vor Ort am Rechner, um dann mittels 3D-Druck ausgegeben und auf ein Großserienfahrwerk gesetzt zu werden.

Direkt neben der früher wasserführenden Bogenbrücke verlaufen sechs Bahngleise in großem Bogen in Richtung Estácio, dem Hauptbahnhof von Rio de Janeiro. Fernverkehr gibt es hier nicht, diese Dienste übernehmen Überlandbusse, doch bedeutungslos ist er auch nicht.

Außen verlaufen je zwei Gleise für die Metrô und den Supervia, Regionalzügen zum Anbinden des Umlands. Mittig getrennt von zwei Güterzuggleisen lässt sich hier ein reger Zugverkehr beobachten, der in Bezug auf die Gesamtanlage allerdings nur eine Nebenrolle spielt.

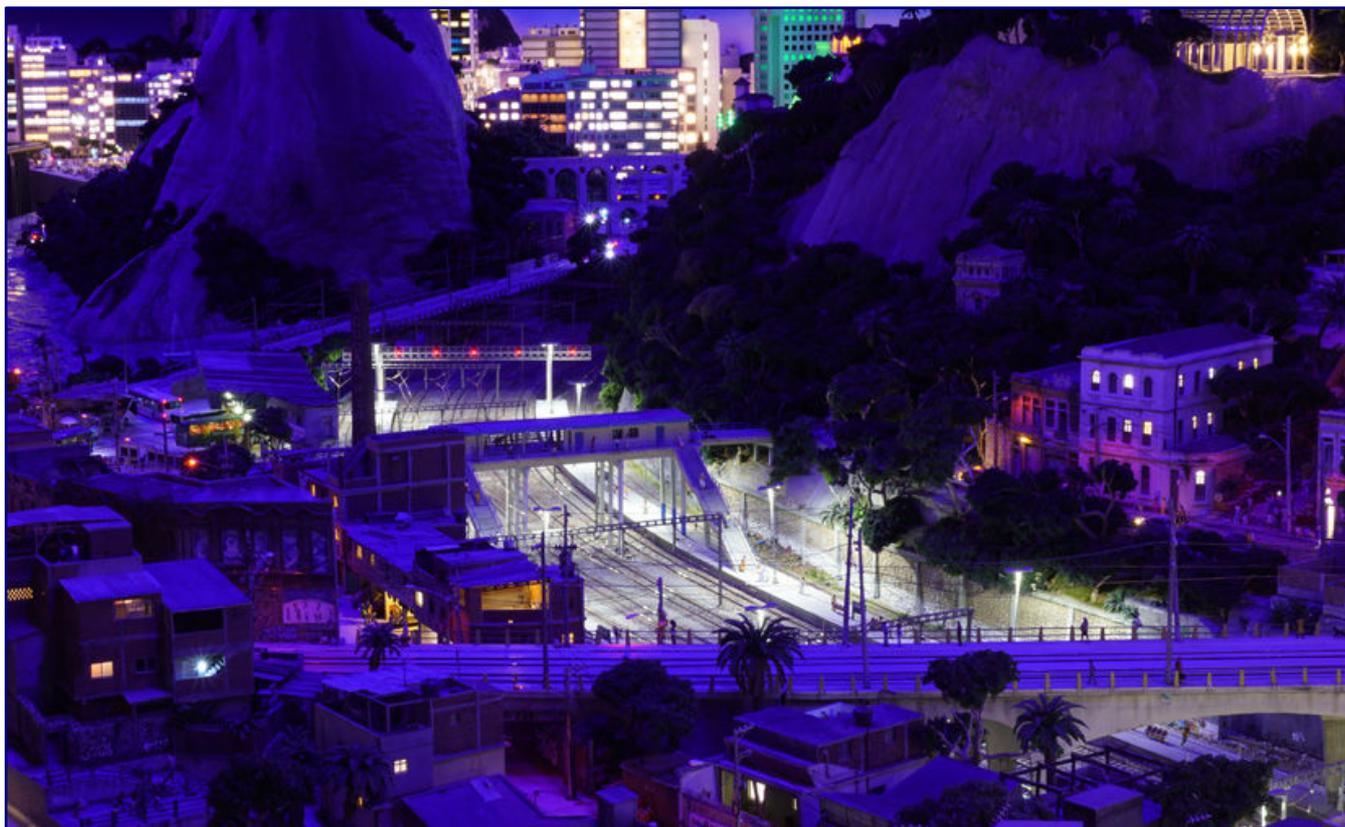
weiter auf Seite 36



In der Einfahrt zur Estacio (Bild oben), dem Hauptbahnhof von Rio de Janeiro, sehen wir auf einem der Mittelgleisgleise einen Güterzug heranfahren, während der Außenbereiche von einem einfahrenden Supervia belegt wird. In der Innenkurve hält ein Zug der Metrô am langen Bahnsteig. Sehenswert ist auch das weitere Bahnhofsumfeld, in dem wir die Ipiranga-Tankstelle (Bild unten) und eine zentrale Busstation ausmachen.



Zu den Ehrengästen der Eröffnungsfeier gehörte natürlich auch die Familie Martinez aus Argentinien, die den Bau des Abschnitts mitverantwortet. Einige von ihnen konnten wir für unseren Bericht mitablichten (Bild oben; v.l.n.r.): Jorge Martinez, Gerrit Braun, Gabriela Martinez, Roberto Jaguaribe (Botschafter), Ricardo Martinez und seine Ehefrau Zulema Acevedo. Bild unten: Im weiteren Umfeld des Bahnhofs stoßen wir auch auf untrügliche Zeichen von Armut, der Kehrseite Rio de Janeiros.



Wie in jedem anderen Anlagenabschnitt ist auch die Nachtsimulation höchst eindrucksvoll geworden. Links neben der langen Kurve der Bahnhofseinfahrt (Bild oben) sehen wir den Stadtteil Maguinhos, dahinter ragt der Zuckerhut empor. Im Hintergrund ist die Häuserkulisse der Copacabana und etwas weiter vorne der Arcos da Lapa zu sehen. Was aussieht wie eine fliegende Untertasse (Bild unten), ist das Museum für zeitgenössische Kunst, dessen Vorbild in der Stadt Niterói in unmittelbarer Nachbarschaft der Millionenmetropole steht.

Ohne weitgehenden Eigenbau hätte er aber komplett gefehlt. Auch die Personenzüge des Nahverkehrs entstanden an den Hamburger Rechnern und rollen auf den Fahrwerken eines ETA 150. Für die Güterzüge stand hingegen Kaufmaterial zur Auswahl.

Lokgehäuse stammen hier vom brasilianischen Anbieter Frateschi, die Fahrwerke lieferte, wie auch einige Güterwagen, Athearn zu. Drehgestelle von Kato und Athearn sowie Klauenkupplungen von Kadee vervollständigen sie. Realistisch wirken sie aber erst durch die vorbildlich umgesetzte Patina, für die wieder die Familie Martinez verantwortlich zeichnet.

Sehenswert ist auch der Stadtteil Maguinhas, der zu den ärmeren Gegenden gehört, vom einfachen Leben geprägt ist und neben Feiern auf den Dachterrassen auch den traditionellen Kampftanz Capoeira zeigt. Nebenan im Künstlerviertel Santa Teresa geht es deutlich anspruchsvoller zu.



Wir blicken durch die Straßen von Maguinhas, einem der ebenfalls ärmeren Stadtteile Rio de Janeiros, hinüber nach Santa Teresa, wo ein Teil der „Escadaria Selarón“ noch zu sehen ist.

Unübersehbar ist dort die berühmte Künstlertreppe „Escadaria Selarón“, mit bunten Fliesen aus aller Welt vom chilenischen Künstler Jorge Selarón gestaltet. Ihre 215 Stufen führen wie ein buntes Band den Hang im Ortsteil hinauf und ziehen alle Blicke auf sich.

Bleiben wir im Tal und schweifen weiter nach rechts, stoßen wir auf mehrere, größere Gebäude. Das auffälligste ist als Modell zugleich das jüngste. Das „Theatro Municipal“ (Stadttheater) traf erst wenige Tage zuvor im Gepäck der Familie Martinez ein. Besonders in der Nachtsimulation wird es von Lichtern eindrucksvoll in Szene gesetzt.

Den Höhepunkt aller modellbauerischen Sehenswürdigkeiten überspringen wir nun (noch) mit Absicht und landen am rechten Anlagenrand in den Favelas, die Santa Marta nachempfunden wurden. Auf der angrenzenden Hauptstraße begegnen wir einem Sattelschlepper, der die Anlagenteile fürs Miniatur-Wunderland geladen hat und offenbar zum Hafen bringt.



Die berühmte Künstlertreppe „Escadaria Selarón“ durchzieht den Stadtteil Santa Teresa und gibt ihm sein unverwechselbares Aussehen. Foto: Miniatur Wunderland Hamburg

Nicht weit davon stoßen wir wieder auf Dachpartys, Polizeieinsätze, einen wahren „Kabelsalat“ aus Überlandleitungen und leider auch Drogenhandel in großem Stil. Die Welt der Gegensätze scheint vollständig, die Wundertruppe hat auch die hässliche Seite der großen Stadt nicht ausgelassen.

Hoffnung bieten hier vielleicht Brasiliens Nachwuchskicker, die sich zwischen den Gebäuden auf eher behelfsmäßig wirkenden Miniplätzen beim Fußballspiel üben und von Karriere und Geld träumen. Immerhin haben viele Spieler der Nationalmannschaft aus so ärmlichen Verhältnissen zu Bekanntheit und Luxus gefunden.

Den exotischen Kontrast hierzu bildet der berühmte Karneval der großen Samba-Schulen, der im Sambódromo zu Hause ist. Harmonisch geordnet in Regenbogenfarben ist der Umzug der Höhepunkt des neuen Abschnitts, der nicht zufällig auch durch den Rahmen der Eröffnungsfeier inszeniert wird.

Bis dahin war es aber eine der bislang größten Herausforderungen für die Modellbauer um Gerhard Dauscher. Auf der verfügbaren Fläche galt es, effektvolle Beleuchtungen, Dreh- und Hebebewegungen auf einem fahrenden Untergrund umzusetzen: viel Technik auf engstem Raum und das auch tauglich für einen Dauerbetrieb.

Auf Knopfdruck starten nun Lichter, Mechanik und Tänzer. Los geht es am ersten Wagen, einem lila Schmetterling mit schlagenden Flügeln und setzt sich über Tanzgruppen zu einer riesigen Schildkröte weiter fort. Hinten angekommen, richtet sich ein wunderschöner Gelbbrustara auf, schlägt mit seinen Flügeln und schafft die Kulisse für Tänzerinnen, die wie Amazonen wirken.

weiter auf Seite 41



Das „Theatro Municipal“ (Bild oben), als sehr markantes Gebäude rechts neben dem Uhrenturm des Hauptbahnhofs auszumachen, traf erst wenige Tage vor der Eröffnung zusammen mit Familie Martinez in Hamburg ein. Als Sinnbild für die beschriebenen Gegensätze zur nächsten Seite sei das „Flyboarden“ auf dem Wasserstrahl (Bild unten) unterhalb des Zuckerhuts gezeigt. Der Rettungshubschrauber hält sich in kurzem Abstand für einen möglichen Einsatz bereit.



Das Leben in den Favelas scheint geprägt von Dachpartys (Bild oben) und massivem Drogenhandel auf den Dachterrassen (Bild unten). Typisch ist auch der „Kabelsalat“ der Stromleitungen, der auch rechts im Bild teilweise auszumachen ist. Für brasilianische Lebensfreude steht der Karneval von Rio de Janeiro, geprägt von Samba-Rhythmen und schillernden Kostümen (Bild auf Seite 40). So kommt auch die Eröffnungszereemonie in Hamburg nicht ohne aus.



Als Zuschauer können wir diesem getakteten Spiel jederzeit folgen und das Gezeigte genießen. Doch leider geht unsere Reise damit auch zu Ende und wir sind umso gespannter, wie es schon bald weitergehen könnte.

Gegensätze werden sicher bleiben, doch vielleicht spielen sie sich nicht innerhalb, sondern zwischen den einzelnen Anlagenteilen ab. Als nächstes Projekt steht Patagonien an, das mit schrumpfenden Regenwaldflächen und vernichteter Flora und Fauna, darunter auch die lebenswerten Papageien Südamerikas, seit Jahren nicht unbedingt positiv von sich reden macht.



Vor vollen Rängen finden im Sambódromo die Karnevalsparaden der großen Samba-Schulen statt – so jetzt auch in Hamburg. Für die Modellbauer bedeutete dies die bislang aufwändigste und am schwierigsten umsetzbare Knopfdruckaktion, in der ablaufgesteuert verschiedenste Bewegungen und Lichteffekte zu takten sind.

Unterzubringen sein wird dort auch eine Schmalspurbahn mit Dampflokomotiven, die teilweise aus Deutschland eingeschifft wurden. Für die Modelle auf der steigungsreichen Strecke werden die Tüftler sicher auf Erfahrungen und in die Trickkiste der Zetties zurückgreifen müssen. Wir dürfen neugierig sein, ob wir auch für unseren Maßstab neue Ideen mitnehmen dürfen.

Mehr Rätsel gibt die Antarktis auf: Wo sich Kaiserpinguine tummeln und Forscher ihrer Arbeit nachgeben, gibt es in der Eiswüste keine Städte und damit auch keine Eisenbahn. Das Leben in der Kälte bleibt übersichtlich.

Oder werden es die Betreiber nutzen, um auf einen Hilferuf unseres Planeten hinzuweisen und die abtauenden Pole thematisieren? Schließlich nutzen sie ihre berühmte Schauanlage auch immer wieder gern, um auf ihre Weise Einfluss auf Fehlentwicklungen zu nehmen.

Zur größten Modellbahnanlage der Welt:
<https://www.miniatur-wunderland.de>

Modellbauseiten der Familie Martinez:
<https://samtrains.com/en/home>



Lokomotiven werden überbewertet.

Für manch einen mag dies eine gewagte These sein, aber mit Statistik lässt sich vieles belegen: Zum Jahresende 1938 verfügte die Deutsche Reichsbahn über 27.379 Lokomotiven, Kleinloks und Triebwagen, 90.970 Personen- und Gepäckwagen, 630.319 Güterwagen und 19.910 Bahndienst und Dienstgüterwagen.

Oder anders ausgedrückt: auf eine Lokomotive kamen 23 Güterwagen, wobei zwei Bauarten herausstachen: G Kassel und München sowie Om Breslau und Essen nach Verbandsbauartzeichnungen mit über 120.000 bzw. annähernd 140.000 Wagen – also mehr als alle Lokomotiven und Reisezugwagen zusammen. Und auch wenn heutige

Fahrzeugbestände nicht vergleichbar sind: Aktuell nennt DB Cargo 1.702 Loks und 72.227 Güterwagen.

Was liegt also näher als diese Wagen auch in der Literatur zu würdigen. Seit 1989 erscheint eine Buchreihe über Güterwagen in der Co-Autoren und ich die zugänglichen Informationen zusammentragen und mit Fotos und Zeichnungen aufbereiten. Zusammen mit den etwas anders aufgebauten Büchern über aktuelle Güterwagen sind bislang zwölf Bände sowie vier ergänzende Broschüren erschienen. Viele der Bücher sind, obwohl z.T. bereits mehrfach nachgedruckt, inzwischen vergriffen.

Im Laufe des Erscheinens der Reihe gab es etliche Änderungen in der Verlagslandschaft, was letztendlich dazu geführt hat, dass ich diese Bücher ab 2021 wieder selbst verlege.

Als neue Reihe geplant sind drei Bücher über Bahndienstwagen. Im ersten Band wollen wir die allgemeinen Themen, Nummernsysteme und Dienstgüterwagen sowie einige besondere Bauarten vorstellen. An diesem Buch arbeiten wir bereits und es soll, wenn nichts dazwischenkommt, Ende 2022 fertig werden.

Die beiden Folgebände sollen dann schwerpunktmäßig alle Bauzugwagen, Mess- und Prüfwagen (Band 2) sowie Schneepflüge und Schneeschleudern, Hilfszüge, Krane und Kranzüge (Band 3) beinhalten.



Stefan Carstens, Wolfgang Henn

Bahndienst- und Dienstgüterwagen

Band 1: Spezialwagen für jeden Zweck



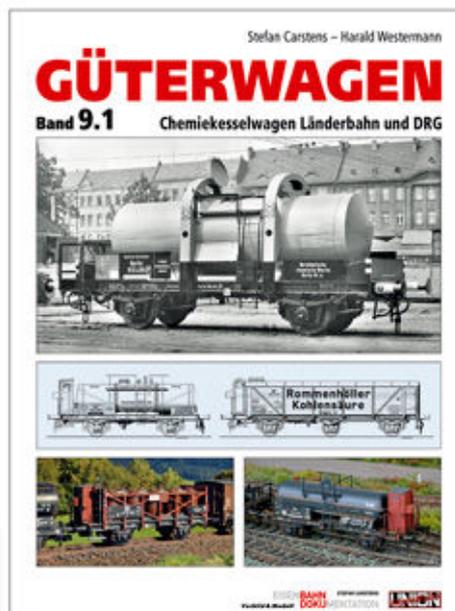
EISENBAHN DOKUMENTATION UNION

Stefan Carstens, Wolfgang Henn
Bahndienst- und Dienstgüterwagen
Band 1: Spezialwagen für jeden Zweck

ISBN: 978-3-9823-2222-3

ca. 200 Seiten Format 21,8 × 29,7 cm

Hardcover / € - erscheint Winter 2022/23



Stefan Carstens, Harald Westermann
Güterwagen Band 9.1
Chemiekesselwagen Länderbahn und DRG

ISBN: 978-3-9823-2220-9

144 Seiten Format 21,8 × 29,7 cm

Hardcover / 33,50 €

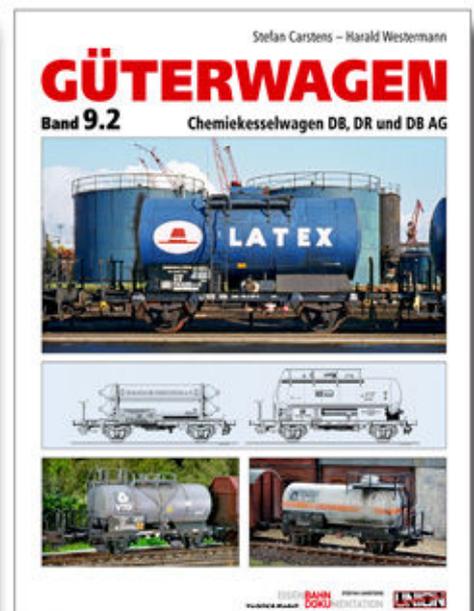
Ich bedanke mich
bei meinen
Vertriebspartnern

UNION
Modellbahn

LOKOMOTIVE
Fachbuchhandlung

schnellenkama
modell
www.schnellenkama.com

ASOA



Stefan Carstens, Harald Westermann
Güterwagen Band 9.2
Chemiekesselwagen DB, DR und DB AG

ISBN: 978-3-9823-2221-6

256 Seiten Format 21,8 × 29,7 cm

Hardcover / 49,50 €

Auch mit den Güterwagenbüchern soll es weitergehen. Die Reihenfolge und die Erscheinungstermine hängen aber sehr von der beruflichen Belastung meiner Co-Autoren ab. Konkret in Vorbereitung bzw. im Entstehen sind Güterwagen 2.1 über Klappdeckel-, Schiebe- und Schwenkdachwagen und Band 10 über Tiefladewagen.



Geschichte deutscher Dieseltriebzüge Der Auftakt zu neuen Standardwerken

Angesichts der heutigen Klimadiskussionen könnten Dieseltriebzüge ein Auslaufmodell werden. Vor rund einhundert Jahren hingegen waren sie Hochtechnologie und steckten noch in den Kinderschuhen. Später sollten sie den Schienenverkehr auf Nebenbahnen und im hochwertigen Fernverkehr revolutionieren. Das ist wohl Grund genug, ihre Geschichte in mehreren Bänden ausführlich zu ergründen.

Günter Dietz / Dirk Winkler
Verbrennungstriebwagen der Deutschen Reichsbahn
sowie zugehörige Bei- und Steuerwagen - Band 1

VGB / Geramond Media GmbH
München 2021

Gebundenes Buch
Format 22,8 x 29,6 cm
224 Seiten mit 313 überwiegend S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-96453-288-6
Best.-Nr. 53288
Preis 49,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Neugierig gemacht hatte uns dieser Titel wegen des Mitautors Günter Dietz, der uns bereits als profunder Kenner deutscher (Diesel-)Triebwagen bekannt war. Er hatte uns vor deutlich über zehn Jahren bei Recherchen zum VT 10⁵ der Bundesbahn geholfen und entscheidende Hinweise geliefert.



Und da die zur Reichsbahnzeit entwickelten Urahnen dieses Fahrzeugs nun mal überwiegend Pionier- und Entwicklungscharakter haben, versprach das auch hier eine äußerst spannende Geschichte. So viel sei an dieser Stelle bereits verraten: Das Buch hält diesen Erwartungen durch die Reihe stand.

Die Selbsteinordnung des Verlags als „umfassendes Standardwerk zu Dieseltriebwagen“ ist gewiss zutreffend, sobald Folgetitel erschienen sind und hier eine zusammenhängende Reihe entstanden ist, die alle wichtigen Aspekte und Schritte lückenlos bis Kriegsende dokumentiert.

Der heute vorliegende, erste Band widmet sich chronologisch der allgemeinen Entwicklung der Bauarten von Verbrennungstriebwagen der Staatseisenbahnen und der Reichsbahn, den unterschiedlichen Nummernsysteme für die Fahrzeuge, aber auch den technischen Aspekten von Konstruktion und Bau.

Inklusive Bei- und Steuerwagen werden die bis 1918 noch von den Länderbahnen entwickelten Verbrennungstriebwagen sowie die schweren Bauarten der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft bis 1930 betrachtet. Württemberg hatte dabei eine Vorreiterrolle in einer Zeit, in der die Fahrzeuge noch schlicht „Motorwagen“ genannt wurden.

Aber auch Preußen, Oldenburg oder Sachsen werden nicht ausgeblendet und fanden korrekt Eingang in dieses Buch. Mag die Geschichte von Fahrzeugen wie den „fliegenden Zügen“ vielleicht spektakulärer erscheinen, so wäre es fatal, wenn dieser Titel nicht existierte.

Stellenweise gleichen die frühen Fahrzeuge einem Kuriositätenkabinett, aber spätestens mit den vielen und nur in kleiner Stückzahl gebauten Nebenbahntriebwagen der DRG stellt sich auch beim weniger geschichtsfesten Leser ein vertrautes Bild ein, das Neugier weckt. Die besprochenen Versuchsfahrzeuge können in beide genannten Kategorien fallen.

Stets in Erinnerung sein werden die Schienenbusse der DB und LVT der DR sowie weitere Nebenbahnfahrzeuge der Nachkriegszeit, die hier einen wichtigen Ursprung haben. Zumindest der Wismarer Schienenbus dürfte ja jedem Modellbahner als Mitglied der Ahnenreihe bekannt sein.

Tabellen liefern Informationen und technische Daten zu den Einheiten, auch die oft so wichtigen Angaben zur Lackierung von Triebwagen im Laufe der Jahre ist aufgenommen worden. Die Bildauswahl wurde behutsam vorgenommen und greift das ebenso auf, wo Farbbilder oder gute Dokumentationen aufzutreiben waren.

Auch Fotografien zur in den Zügen verbauten Technik und selbst Bilder von Innenaufnahmen konnten die beiden Autoren auftreiben, was besonders erfreulich ist, da viele Fotografien und Typenskizzen zuvor unveröffentlicht waren. Auch die Wiedergabequalität ist durch die Reihe zufriedenstellend.

Wer hier eine kleine Einschränkung vernommen hat, der sei ergänzend darauf hingewiesen, dass dies allenfalls auf die Qualität historischer Vorlagen zurückgeführt werden kann. Ein Verzicht auf solche Zeitdokumente wäre aber auch dann die schlechtere Wahl gewesen.

Das alles macht dieses Werk in jeder Hinsicht wertvoll für den geschichtsbewussten und -interessierten Eisenbahnfreund. Und deshalb ergänzen wir unser Eingangsfazit noch mal an einer Stelle: Eine Schwalbe macht noch keinen Frühling.

Dieses Buch ist ein hervorragender Auftakt und ein bestens gelungenes Werk. Zum Standardwerk wird es allerdings erst mit den Fortsetzungen, die zusammen noch weit mehr als nur die Summe ihrer Band-Anzahl sein werden.

Verlagsseiten:
<https://www.vgbahn.shop>

Deutsche Bahnhöfe in historischen Ansichten Kirchen und Schlösser der Eisenbahn

Den Anhalter Bahnhof in Berlin, Frankfurt (Main) Hbf oder auch Leipzig Hbf kennt wohl jeder Deutsche, aber diese drei einst größten Bahnhöfe bilden nur einen Ausschnitt der geschichtsträchtigen Umsteigepunkte unserer Heimat. Bei Transpress ist ein interessantes Buch erschienen, das bekannte und auch nahezu unbekannte Empfangsgebäude aus dem 19. Jahrhundert bis in die frühe Nachkriegszeit ins Blickfeld rückt.

Jörg Koch
Deutsche Bahnhöfe in historischen Ansichten
200 Meisterwerke der Architektur

Transpress Verlag
Stuttgart 2021

Gebundenes Buch
Format 23,0 x 26,5 cm
192 Seiten mit 200 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-71623-0
Titel-Nr. 71623
Preis 29,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Schauen wir auf viele andere Titel, die wir an dieser Stelle sonst besprechen, dann liegt wohl ein wahrhaft außergewöhnliches Buch vor uns. Genau das war auch der Grund, der zu unserer Auswahl geführt hat: Statt des Rollmaterials der (deutschen) Eisenbahn, stehen nun auch mal ihre Bahnhöfe im Fokus.

Auch im Modell finden sie viel Beachtung, denn sie sind der zentrale Sammelpunkt, wo Züge zum Stillstand kommen und vom Betrachter in Ruhe angeschaut werden können. Wer lange Züge auf seiner Anlage fahren möchte, braucht auch einen großen Bahnhof. Und der sollte dann auch zu Größe und Bedeutung der vielleicht nur angedeuteten Stadt, ihrem Straßenbild und der fiktiven Geschichte passen.

Entsprechend groß ist das Angebot verschiedenster Empfangsgebäude unterschiedlicher Größe und Dekaden, gleich, ob aus der Klein- oder Großserie stammend und womöglich individuell als Einzelstück konzipiert.

Dem Zufall überlassen werden sollte hier wohl nichts, und so kommt dieses Buch hoffentlich für viele Modellbahner wie gerufen. Vergleichbares gibt zumindest der aktuelle Büchermarkt nicht her, im Fokus stehen hier aber nicht die Gleisanlagen, sondern nur die Empfangs- und in Einzelfällen auch Nebengebäude.

Um herauszuarbeiten, was den geneigten Leser mit diesem Werk erwartet, möchten wir nun zunächst einige Wort über den Autor verlieren: Jörg Koch ist unseren Lesern sicher nicht bekannt, denn als Autor von Büchern zu Vorbildthemen ist er in unserem Magazin noch nicht in Erscheinung getreten. Trotzdem gehen viele Werke zu Geschichtsthemen auf sein Konto.

Das liegt an seiner Vita als promovierter Historiker, Heimatforscher und Lehrer an einem Gymnasium in Frankenthal. Seit 2009 betätigt er sich zudem im Vorstand des Altertumsvereins Worms. Seine

Leidenschaft für deutsche Geschichte ist also unverkennbar und hat ihn wohl auch zu diesem Buch geführt.

Während viele Bahnhöfe heute nur noch Ein- oder Umsteigepunkte sind, häufig heruntergekommen oder auch modernisiert und schmucklos, in großen Städten allerdings zu Einkaufszentren ausgebaut, waren die Empfangsgebäude früher Visitenkarten ihrer Betreibergesellschaften und für die Städte, in denen sie standen. Gleichzeitig sollten sie auch den „hohen Herrschaften“ der Kaiserzeit einen prunkvollen Aufenthalt abseits des „normalen Volks“ bieten.

Ihre Wahrnehmung und Funktion waren also mit der heutigen kaum vergleichbar, was für authentische Wiedergaben im Modell aber nicht übersehen werden darf. Auch Gebäude haben eine Geschichte und je nach Dekade haben sie sich häufig auch kräftig verändert, sofern sie nicht komplett abgerissen wurden. Wiederholt kritisch vorgebracht, wird der „Modernisierungswahn“ der ersten Nachkriegsjahrzehnte.

Fielen die Stationsgebäude beim Bau der ersten Strecken noch bescheiden und behelfsmäßig aus, mussten sie schnell größeren und soliden Bauwerken weichen, die meist, aber nicht immer, nahe zu ihren Vorgängern errichtet wurden. So mancher Bahnhof hat sein Gesicht bis heute stark verändert und nicht immer blieb die historische Substanz erkennbar erhalten.

Deshalb arbeitet das Buch durch die Reihe mit historischen Ansichten aus Postkarten, was ihm einen besonderen Reiz gibt, aber nicht immer die Wiedergabequalität eines guten Fotos hat. Deutlich wird aber, wie sehr sich der Wandel der Zeiten architektonisch ausgewirkt hat.

Bis über die vorletzte Jahrhundertwende hinaus wurden die Bahnhöfe immer größer und teilweise prunkvoller, zuvor waren solche Extreme den wenigen Gemeinschaftsbahnhöfen von zwei oder gar drei Bahngesellschaften vorenthalten.

Noch heute sind sie als „Kathedralen der Neuzeit“ in Erinnerung, wirkten bisweilen aber auch wie Schlösser oder Burgen. Einzigartig waren sie in jedem Fall, das gilt nicht nur für diejenigen in den Metropolen Deutschlands.

Die nostalgische Zeitreise durch Deutschland bietet deshalb eine ausführliche Darstellung der architekturgeschichtlichen Hintergründe für Bahnhöfe auch in den übrigen Großstädten, wichtigen Regionen und abseits der Magistralen. Millionenstädte wie Berlin, Hamburg und Köln sind zudem mehrfach vertreten.

Unter den 209 behandelten Bahnhöfen sind über 190 Bauten aus der Zeit zwischen 1900 bis etwa 1940, der Rest stammt gar aus den Pionierjahren der Eisenbahn oder aus dem Reigen bedeutender Nachkriegsneubauten. Historisch sind sie aber ausnahmslos und einige davon bestehen heute gar nicht mehr.

Das Werk liefert hier zwar keine Zeichnungen für einen Nachbau und auch keine unterschiedlichen Ansichten desselben Gebäudes, jeder Bahnhof wird exakt in einer Ansicht gezeigt, wohl aber die entscheidenden Eindrücke, die seitens Bauherrn und Architekt beabsichtigt waren und für den Modellbauer unverzichtbar sind.

Und deshalb spricht dieser Titel nicht nur Historiker und umfassend interessierte Eisenbahnfreunde an, sondern auch eine große Zahl an gewöhnlichen Modellbahnern, die mit ihren Zügen nicht nur im Kreis fahren wollen, sondern selbst eine eindrucksvolle Geschichte erzählen oder transportieren möchten. Erfreulich ist es deshalb auch, dass der Verlag hier einen durchaus moderaten und angemessenen Preis verlangt.

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

Unser Jahresrückblick 2021

Es bleibt schwierig...

Traditionell werfen wir zum Beginn eines Jahrs zunächst einen Blick zurück: Welche Tief- und Höhepunkte gab es in den abgelaufenen zwölf Monaten? Wie hat sich Spurweite Z präsentiert? Was wird uns in Erinnerung bleiben? Ohne lange nachzudenken, werden wohl jedem die Begleitumstände der Corona-Pandemie einfallen. Doch da ist noch weitaus mehr, das wir nicht vergessen sollten.

Das Jahr 2021 begann so, wie 2020 zu Ende ging: Viele Länder nicht nur Europas hatten massive Einschränkungen des öffentlichen und auch privaten Lebens verhängt, um regelrecht explodierende Zahlen an Infektionsfällen in den Griff zu bekommen.

Dies galt auch für Deutschland und damit unseren Kernpunkt. Auch Redakteure und Übersetzer waren gleichermaßen davon betroffen. Da wir es aber gewohnt sind, uns elektronisch auszutauschen, bedeutete das für die Redaktions- und Übersetzungsarbeit keine Probleme.

Ohne Probleme und Einschläge verliefen die Pandemie-Auswirkungen aber für unsere Gemeinde nicht. Ein prominentes Opfer des gefürchteten Virus wurde kurz vor dem Jahreswechsel 2020/21 Graham Jones aus Großbritannien, wie wir im Januar 2021 erfuhren und traurig meldeten.



Erstmals fiel 2021 die Spielwarenmesse in Nürnberg aus. Spannende Neuheiten, wie hier die V 188 von Märklin, wurden dennoch angekündigt, aber nicht immer auch im Jahresverlauf ausgeliefert. Abbildung: Märklin

Todesfälle aus unserer Gemeinschaft, die ins Jahr 2021 fielen, waren noch der frühere Kleinserienhersteller Dipl.-Ing. Wilfried Schmidt aus Hameln (19. April; bekannt geworden im Juli) und Thomas Zeeb (12. September), bekannt vom Z Club 92 Stammtisch Stuttgart und als Urheber der Collection-Spur-Z-Reihe von Modellplan.

Unsere Reise durch das abgelaufene Jahr soll aber nicht nur an die Tiefpunkte erinnern: Ein Punkt, der für die meisten zum Jahresanfang einfach dazugehört, ist das Verkünden der Neuheiten aller Hersteller.

In der Februar-Ausgabe räumen wir diesem Thema immer viel Platz ein, sie bestimmen dann den größten Teil des Heftumfangs.

Erstmals war das 2021 aber nicht an eine Spielwarenmesse geknüpft, denn diese musste ersatzlos, wie sich im weiteren Jahresverlauf noch zeigen würde, ausfallen. Langweilig wurde es trotzdem nicht, denn viele Knaller und Wunschmodelle konnten von uns vorgestellt werden. Aufgreifen möchten wir sie an dieser Stelle natürlich nicht alle.



Intensiver haben wir uns im letzten Jahr auf verschiedene Weise auch mit dem 3D-Druck als Zukunftstechnologie befasst. Ein dazu passendes Bau Thema bildete die V 188 002 auf Shorty-Fahrwerken von Rokuhan mit gedruckten Gehäusen von NoBa-Modelle.

Wir picken uns zwei heraus, um daraus einige Punkte ableiten zu können, die ebenso bestimmend waren. Die größte Aufmerksamkeit haben sicher stets die Modelle, die Märklin für den Insider-Club vorstellt. Der Jahreswagen setzte die seit einigen Jahren bekannte Verfahrensweise fort, den als Premiumkunden bezeichneten Mitgliedern keine Formneuheit zukommen zu lassen.

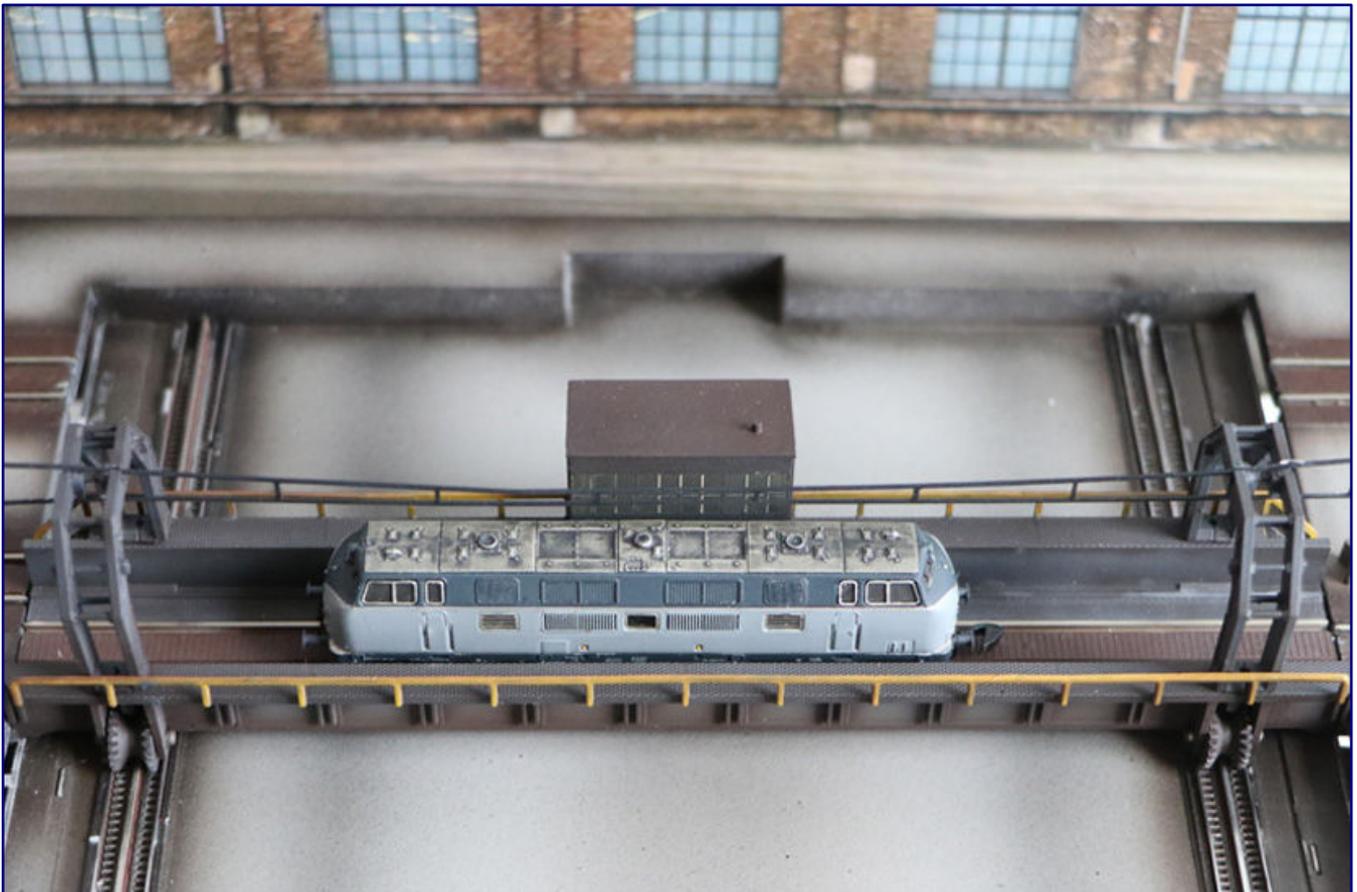
Das sollte aber nicht gleichbedeutend damit sein, dass es solche nicht geben würde. Die Auswahl für Neukonstruktionen war in den letzten Jahren durch die Reihe wohl als gelungen zu bezeichnen. Das traf auch auf die Lok zu, die als Clubmodell verkündet worden war.

Die Doppel-Diesellok V 188 mag im Vorbild eine Splittergattung gewesen sein und daher nur wenig Betriebsbedeutung erlangt haben. Sie war und ist aber markant, deshalb bekannt und durchaus auch beliebt. Zudem bildet sie einen wichtigen Teil in der Ahnenreihe der deutschen Dieseltraktion, in der sich die Reihe der Pioniertypen nun weiter geschlossen hat.

Vorerst blieb das aber theoretischer Natur, denn das Modell konnte bis zum Jahresende 2021 nicht ausgeliefert werden. Und sie steht da noch nicht mal allein, auch der Vectron als modernste Lok, die nachgebildet werden soll, lässt immer noch auf sich warten.

Märklin klagt über dieselben Probleme, die auch andere Hersteller bis hin zum Automobilbau beklagen: fehlende Containerkapazitäten, enorm gestiegene Kosten für sie und zudem ganz besonders auch noch Engpässe insbesondere bei Halbleiterkomponenten.

Froh sind wir deshalb gewesen, unsere Leserinnen und Lesern mit einem würdigen Ersatz erfreuen zu können. Wir haben die 3D-Druck-Umsetzung von NoBa-Modelle lackiert und aufgerüstet und konnten dieser Miniatur sogar LED-Beleuchtung mit Lichtwechsel weiß/rot verpassen. Das Ergebnis konnte sich sehen lassen und tröstet über die Wartezeit hinweg.



Im Januar 2021 haben wir uns mit Reinigung und Wartung einer Märklin-Schiebebühne befasst. Einige Leser kamen dann auf uns zu, ob wir eine Idee zum Instandsetzen oder Tauschen der Geländer hätten; Ja, die haben wir und auch das Wärterhäuschen soll dann zeitgemäß aussehen. Dies ist aber eines der Projekte, die sich aus privaten Gründen nicht mehr im abgelaufenen Jahr abschließen ließen. Foto: Matthias Wistrach

Für viele bedeutete es eine sehr kostengünstige Alternative und die hohe Nachfrage gibt dem Anbieter-Ehepaar recht. Wer diese Lok ergänzend in seinen Bestand nehmen wollte, konnte, wie wir, die zweite Betriebsnummer in Angriff nehmen, die Märklin eben nicht gewählt hat. Das ist auch vor dem Hintergrund ansprechend, als dass beide Vorbilder äußerlich leicht zu unterscheiden waren, weil sie nicht identisch lackiert wurden.

Gut kam im Januar unsere Folge 9 der Reihe „Wartung und Pflege kleiner Bahnen“ an, in der wir eine alte Märklin-Schiebebühne gereinigt und wieder funktionstüchtig gemacht haben. Allerdings wiesen uns auch einige darauf hin, dass ihr defektes Geländer dringend ersetzt werden müsse.

Das war und ist natürlich auch uns bewusst, eine Lösung dazu war längst in Vorbereitung (und liegt inzwischen auch vor uns). Dass ein sich daran anschließendes Folgeprojekt noch nicht zu Ende gebracht und im Heft vorgestellt werden konnte, verweist auf ein Dilemma, das uns über weite Strecken begleitet hat.



Mit **Trainini®** 8/2021 verspätete sich nach 16 Jahren Magazingeschichte erstmals eine Ausgabe.

Eine ganze Reihe von Schicksalsschlägen, zudem fast alle zeitgleich eingetreten, brachte uns zeitlich aus der Spur und sorgte für eine lange Liste von Projekten, die nicht planmäßig abgearbeitet und abgeschlossen werden konnten. Zu diesen gehört auch der Weiterbau eines Kulissenstücks, dessen Anfang (Teil 1) wir in der Februar-Ausgabe vorstellen konnten.

Die Folgen derart verknappter Freizeit und für einige Monate verloren gegangener Hoheit über die persönliche Tagesplanung werden auch im neuen Jahr noch lange nachwirken, auch wenn doch in der Zwischenzeit einiges bereits geschafft ist.

Spürbar für unsere Leserinnen und Leser war es durch zeitliche Verzögerungen bei einigen Ausgaben, eine einzelne (**Trainini®** 8/2021) ist wegen eines Todesfalls sogar über den Monatswechsel gekippt.

Motiviert und gestützt haben uns in dieser schwierigen Zeit viele positive Leserreaktionen, die Verständnis äußerten und aufforderten, das Magazin zurückzustellen und das Privatleben in erforderlicher Weise weiter in den Vordergrund zu rücken.

Mit Rückschlägen hatten aber sicher nicht nur wir zu kämpfen. Schon im Februar ging es nämlich auch anderswo los: Veranstaltungen mussten abgesagt werden. Den Anfang machte der Stammtisch Untereschbach, der für seine im Juni geplante Ausstellung anlässlich der 20-jährigen Präsentation im Eisenbahnmuseum Dieringhausen keine Chance sah.



Den Anfang unserer Herstellerportrait-Reihe machten die Automodelle von JMC Scale Models aus Portugal. Foto: Dirk Rohwerder

Auch die Lahnsteiner Modellbahntage und die Faszination Modellbahn (Mannheim) fielen aus, am Jahresende mussten die Zetties auch noch auf das traditionelle Adventstreffen in Zell an der Mosel verzichten. Im Herbst stattfinden konnte immerhin die Faszination Modellbau in Friedrichshafen und die verschobene Intermodellbau Dortmund.

Bewundernswert war die starke Leserbeteiligung, die wir erfahren haben. Neben außergewöhnlich vielen Leserbriefen im Gesamtjahr betraf dies vor allem Beiträge, die uns angeboten und eingereicht wurden. Einige konnten wir recht zeitnah veröffentlichen, während wir mit weiteren etwas mehr Vorlauf brauchten. Aber auch da zeigten sich durch Lieferterminverschiebungen, die Einfluss auf unsere Berichtsplanungen nahmen, die zum Veröffentlichen erforderlichen Lücken.



Mit der im Juni gestarteten Anfänger-Reihe von Dirk Kuhlmann gingen wir auf Bedürfnisse ein, die in den Zeiten der Corona-Pandemie enorm angewachsen waren.

Sehr stolz sind wir auch auf zwei größere Reihen, die das Jahr bestimmten. Zum einen ist das selbstverständlich das Jahresschwerpunktthema, das wir in der Redaktion vorab auswählen und nach dem Jahreswechsel bekannt geben. 2021 lautete dies „Im Gespräch bleiben“ und diente dazu, ausgewählte Kleinserienhersteller zu portraituren.

Bewusst gaben wir ihnen die Möglichkeit, dies in frei gewählter Form selbst zu tun und so die Berichtsform, wie auch Inhalte und Schwerpunkte, selbst zu bestimmen. Den Anfang machte im März JMC Scale Models aus Portugal, denn dessen Kürzel-Namensgeber João Marrafa de Carvalho hatte uns schon eine Weile tief mit seinen Automodellen beeindruckt.

Abgeschlossen wird diese Reihe ausnahmsweise erst mit dieser Ausgabe, denn das uns ebenso wichtige Spur-Z-Atelier ließ sich nicht mehr vor Jahresfrist berücksichtigen. Auch das war den wiederholten Umpfanungen geschuldet, die Corona-Verwerfungen erzwungen haben. Das neue Jahresschwerpunkt-

thema 2022 wird unsere Leserschaft sicher schon erraten haben, denn es wird als Logo jede Ausgabe dieses Jahrgangs zieren: 50 Jahre Spurweite Z.

Einen kleineren Schwerpunkt unserer Berichte bildete (ab Juni) eine Anfänger- und Wiedereinsteigerreihe, für die Redakteur Dirk Kuhlmann verantwortlich zeichnete. Sie erlangte Bedeutung und erwies sich als dringlich, weil die Modellbahn in allen Spurweiten enormen Zuwachs in Zeiten erfahren hat, in denen so viele Menschen so oft gezwungen sind, sich allein zu Haus zu beschäftigen.

Wir möchten, dass all diese Personen nicht nur einen (vorübergehenden) Notnagel gefunden haben, sondern in ihnen eine dauerhafte Leidenschaft entfacht und weiterbefeuert wird, die kreativ, vielseitig und in besseren Zeiten auch ebenso gesellig ist.

Im März beendet war der erzwungene Umzug von Spur Z Ladegut Josephine Küpper, wie wir melden durften. Das hat uns sehr gefreut, denn so blieb die Schaffenspause sehr kurz und es folgten im weiteren Jahresverlauf einige Wiederauflagen und neue Ladegüter für die unterschiedlichsten Wagen, vor allem aus dem Märklin-Programm.



Güterwagen spielten ebenfalls eine besondere Rolle in unseren Artikeln des Jahres 2021. Neben Testberichten ging es auch um den Umbau und das Patinieren von Modellen. Zum Einsatz kamen Sprengwerke von Z-Doktor Modellbau, die zwei Insider-Jahreswagen deutlich näher an ihre Vorlagen zu rücken vermochten.

Aus ganz persönlicher Sicht erfreulich war, dass wir nach längerer Pause zur selben Zeit eine neue Themensuchhilfe namens **Trainini Index 2020** auf unsere Seiten stellen konnten. Unser besonderer Dank geht an unseren Leser Wolfgang Pabst, der ihn erstellt hat.

Die Bedeutung ist kurze Zeit später zwar etwas zurückgegangen, weil wir mit dem Veröffentlichen unserer neuen Internetseiten auch Themensuchlisten ins Angebot integrieren konnten, aber dies erfolgt auf Überschriftenebene und nicht per Schlagwortsuche. Entbehrlich ist der Index also trotzdem nicht geworden!

Hingegen haben unsere neu gestalteten Seiten, die Mitte Mai ins Netz gestellt wurden, einen enormen Sprung ausgelöst: zeitgemäße Gestaltung, moderne Verwaltung und vor allem den Ausbau zu einem Nachrichtenportal für die Spurweite Z.

Auch im Jubiläumsjahr werden sicher neue Menüauswahlen und Seiten ergänzt werden, andere Erweiterungen finden aber hinter den Kulissen statt und haben nur Einfluss auf die redaktionsinterne Arbeit.

Eher ruhig verlief der Monat April: Spektakuläres gab es nicht zu melden, unsere Ausgabe beschäftigte sich mit Güterwagen und passenden Ladegütern.

Aber manchmal steckt das Besondere eben auch im Detail. Zwei vorgestellte Neuheiten erschienen uns als wichtige und gelungene Modelle und wären wohl dennoch untergegangen, hätten wir sie nicht passend in den Fokus gestellt.

Im Falle des vierachsigen Schwerlastwagens von Märklin war es in der bereits dritten Umsetzung desselben Vorbilds begründet, obwohl es die erste in Großserie und gleichzeitig die bislang gelungenste ist.

Beim Kleinviehverschlagwagen V 23 von ZetNa 220 war es der Umstand, dass diese Wagengattung Jahrzehnte beinahe ein Stiefkind der Spurweite Z war und nun binnen weniger Jahre dank Neuheiten alle wichtigen Bauarten im Angebot sind, also Lücken nahezu vollständig geschlossen worden sind.

Im Mai haben wir erstmals ein Lokmodell aus dem Hause Märklin getestet, dessen Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff gespritzt wurde.



Über das neue Märklineum berichteten unsere Übersetzer Christoph Maier (links) und Alexander Hock (rechts).

Auch wenn es sich nicht um eine Neukonstruktion handelte, waren Detailverbesserungen und das deutlich höhere Gewicht ein Grund, hier mal genauer hinzuschauen.

Zur selben Zeit stellte der Göppinger Marktführer auch seine Sommerneuheiten vor. Diese dürfen wir sicher als etwas Besonderes bezeichnen, denn mit einem „Hasenkasten“, also quasi der Urform des Steuerwagens, enthielten sie nicht nur eine Formneuheit, sondern eines der am längsten herbeigesehnten Wunschmodelle überhaupt.

Für den Juni möchten wir ein Thema hervorheben, das als kleines Bastelthema gedacht war und den Nerv unserer Leser weit über die Erwartungen hinaus getroffen hat: Auf unseren Vorschlag hin entwarf Z-Doktor Modellbau ein Sprengwerk für Märklins gedeckte Wagen der Bauart Dresden, mit dem aus der Verbandsbauart ein Waggon der Austauschbauart wird.



Im Mai stellte sich erstmals ein Lokmodell mit einem Gehäuse aus metallgefülltem Kunststoff unserem Test. Der Gewichtszuwachs sorgte für deutlich besseres Traktionsverhalten, an dem auch der nun verbaute Glockenankermotor mitwirkt.

Gleich zwei Jahreswagen der Insiderclubs lassen sich mit diesen Zurüstkteilen näher an ihr Vorbild rücken, für das Märklin bislang nicht die korrekten Formen im Bestand hat. Offenbar teilten auch unsere Leser den Eindruck, dass kleine Teile hier eine große Wirkung entfalten.

Auch für Märklin hatte der Juni eine große Bedeutung: Kurz nach der Monatsmitte konnte das Märklineum vollständig eröffnet werden, wegen der Pandemie aber nur im kleinen Kreis und mit Einschränkungen für Besucher. Unsere Übersetzer Alexander Hock und Christoph Maier besuchten es wenig später, um ihre Eindrücke im Magazin (**Trainini®** 10/2021) zu teilen und zu berichten, was es dort für die Spur Z zu sehen gibt.

Hingegen gab es aus Chemnitz zur selben Zeit eine schlechte Nachricht: Auf den Internetseiten von Z-Modellbau teilte Dr. Andreas Scheibe mit, dass er aus Gesundheitsgründen keine Aufträge mehr annehmen könne. Sein Geschäft war damit faktisch eingestellt und inzwischen sind die Seiten auch nicht erreichbar. Wir wünschen ihm an dieser Stelle alles Gute!

Der Hochsommermonat Juli war geprägt von der Baureihe 141: Wir durften die erste Version vorstellen, die von dieser Lok im Normalprogramm angeboten wird. Märklin hat gleich damit überrascht, dass sie auch eine Formvariante ist. So erhielt sie beispielsweise das modernere Fünf-Lampen-Gesicht der Einheitslokomotiven.

Aber auch die Kreativität unserer Leser war wieder deutlich zu spüren. Heribert Tönnies, parallel auch Buchautor, erfreute mit verschiedenen Artikeln, und aus den übrigen Leserzuschriften möchten wir Dirk



Fast die komplette Ausgabe widmeten wir im September einem besonderen Jubilar mit Vorbild- und Modellartikeln: 50 Jahre Intercity galt es in Deutschland zu feiern.

Rohwerder hervorheben, dessen Leig-Einheit nach Modifikationen und Umbau dem Vorbild nicht mehr nachstand.

Den August und September nutzten wir, um das bedeutendste Eisenbahnjubiläum des Jahres angemessen zu würdigen: Der Intercity wurde 50 Jahre alt. Wir warfen zunächst einen Blick auf seinen Vorgänger, den „blauen F-Zug“, der inzwischen auf 70 Jahre zurückblicken konnte.

Am Beispiel des Fernzugs „Helvetia“ zeichneten wir nach, wie einer der vielen Namenszüge mehr als nur diese beiden Zugkategorien durchlaufen und sich in all den Jahrzehnten mehrfach verändert hat. Für unsere Leser war dies sicher eine gute Hilfestellung, denn auf unsere begleitenden Modellartikel zu Zugbildungen, Fahrzeugumbau und Digitalisierung erhielten wir sehr gute Resonanz.

Im Oktober präsentierten wir nach langer Zeit mal wieder ein Dampflokomotivthema. Märklins Formneuheiten der Baureihen 41 Öl / 042 stellten sich als Insider-Clubmodell und normale Katalogneuheit unserem Test. Bereichert durch ansprechende Vorbildaufnahmen brachten wir auch die beiden Miniaturen den Kunden näher und fanden auch Ansätze für optische Verbesserungen ohne allzu hohen Schwierigkeitsgrad.

Großen Anklang fand auch **Trainini®** 11/2021, wie die vielen Leserreaktionen bewiesen: Zugbildung bleibt ein großes Wunschthema, das wir dieses Mal auf vielfältige Weise bedienen konnten. Damit summierten sich die Ausgaben des Jahrgangs, die diese Wünsche aufgriffen, auf gleich drei!

Aber auch die Radsatzreinigungsanlagen, die bei der Modellbahn-Union angeboten werden, sorgten für Interesse und Diskussionen. Rückmeldungen gab es zu Langzeiterfahrungen mit den austauschbaren und als Ersatz angebotenen Auflagen ebenso wie zu hartnäckigen Verschmutzungen, die sich mit ihnen auch nicht lösen lassen wollten.

Wir nehmen daraus mit, dass das Reinigen wohl von Schienen und Rädern auch in Zukunft ein spannendes Feld bleiben wird, zu dem unsere Leserschaft immer wieder und bestens informiert werden will, um Werkzeuge, Tricks und Kniffe kennen zu lernen.

Zwei Höhepunkte fanden sich noch in den Meldungen der vorletzten Ausgabe 2021: NoBa-Modelle landete mit Bausatz- und Fertigmodellen des niederländisch-schweizerischen Dieseltriebzugs RAm TEE / DE IV kurz vor Jahresende einen Volltreffer, wie die überwältigenden Bestellzahlen belegen sollten.



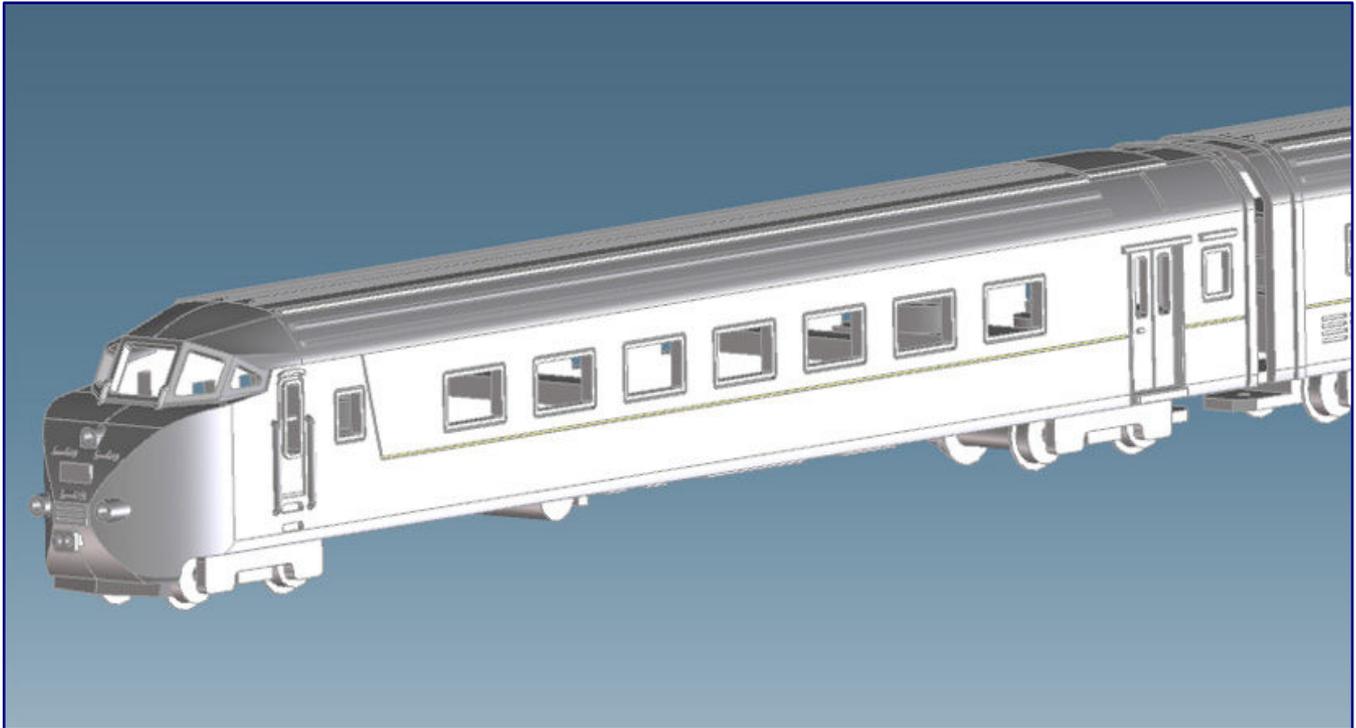
Dampflokomotiven waren im Jahrgang 2021 beinahe eine Randnotiz. Wichtig war allerdings der Modelltest von gleich zwei, fast zeitnah ausgelieferten Märklin-Modellen der Baureihe 41 Ö1 / 042.

Und mit dem **Trainini Fotokalender 2022** zum anstehenden Jubiläumsjahr wollten wir selbst passend einstimmen. Das Titelbild ziert dieses Mal der Schienenbusnachfolger Baureihe 627 aus dem Hause SMZ.

Regelrecht untergegangen ist in der Corona-Zeit der Internationale Tag der Modellbahn am 2. Dezember. Dafür sorgten aber wenigstens einige wenige Veranstaltungen für Wiedersehensfreude und persönliche Modellbahnerkontakte.

Währenddessen näherten sich die Tage immer mehr dem Weihnachtsfest, was auch in unserem Heft spürbar werden sollte. Herauspicken möchten wir die Winteranlage Schneeweiler. Gebaut hat sie unser Übersetzer Christoph Maier in überwältigend guter Weise.

Er ist auch ein gutes Beispiel dafür, wie Dritte von den Anleitungen unseres Redakteurs Dirk Kuhlmann profitieren und mit neuem Können gleichzeitig auch ihre eigene Handschrift entwickeln. Genau das macht



Zum Verkaufsknaller kurz vor dem Jahreswechsel entwickelte sich der Dieseltriebzug RAm TEE(SBB) / DE IV (NS) von NoBa-Modelle. Die Nachfrage war derart hoch, dass der Kleinserienhersteller mit der Produktion fast nicht nachkam und auch immer noch voll ausgelastet ist. Hätten wir rechtzeitig ein Modell für einen Test in Händen gehabt, wäre dies wohl ein weiterer, heißer Anwärter auf die Neuerscheinungen des Jahres 2021 geworden. Abbildung (Steuerwagen): NoBa-Modelle

Trainini Fotokalender 2022

Praxismagazin für Spurweite Z



uns alle froh und ist auch einer unserer wichtigsten Antriebe: Ideen aufgreifen, Neues ausprobieren, sich und die Spurweite Z weiterentwickeln und dies mit möglichst großer Reichweite teilen.

Das ist sicher auch ein passendes Schlusswort, um nun nach vorn auf das große Jubiläum zu blicken, das uns zwölf Monate lang begleiten wird: 50 Jahre Spurweite Z!

Bild links:

Als guter Start ins Jubiläumsjahr der Spurweite Z gedacht ist der **Trainini Fotokalender 2022**, der ihre Vielfalt in jeder Hinsicht bunt abbilden und darstellen soll.

Verzeichnis unserer lizenzierten **Trainini Archive**:
<https://www.trainini.de/spur-z-welt/trainini-archive>

Im Gespräch bleiben (Teil 9)

Spur-Z-Atelier – Händchen fürs Feine

Karl Sinn hat sein Hobby zum (Neben-)Beruf gemacht. Früh entdeckte er seine Leidenschaft für schöne und ausgedehnte Modelllandschaften, entwickelte sein Können immer weiter, bis ihn die Besucherreaktionen auf einer Ausstellung nachdenken ließen. Heute stellt der Perfektionist sein Spur-Z-Atelier vor und schließt damit unser Jahresschwerpunktthema 2021.

Von Karl Sinn. Meine Spur-Z-Leidenschaft begann schon 1974 mit einer Märklin-Startpackung. Vom ersten Moment an war ich begeistert, dass es möglich ist, in diesem Maßstab eine voll funktionsfähige Modelleisenbahn auf die Räder zu stellen.

Zuerst war die Landschaft da, dann kam die Bahn – die Spur Z ermöglichte eine Anlagengestaltung, bei der sich diese Vorbildsituation gut nachbilden lässt. So faszinierte mich diese Baugröße immer wieder und es folgten einige private Anlagen.



Zur Initialzündung für das freie Schaffen von Karl als professioneller Anlagenbauer wurde das Spur-Z-Wochenende in Altenbeken 2012, wo er die hier mitabgebildete Anlage „Bayerischer Endbahnhof Spezl“ vorführte.

Am Spur-Z-Wochenende 2012 in Altenbeken wurde meine private Anlage „Bayerischer Endbahnhof Spezl“ erstmals fertig einem staunenden Publikum gezeigt und löste eine spontane Begeisterung aus. Ich wurde damals gefragt, ob ich den Anlagenbau beruflich mache. Die Geschichte des Spur-Z-Ateliers



Eine besondere Leidenschaft scheint Karl Sinn für US-Motive zu haben – oder liegt es doch nur an seinen Auftraggebern? Eines der frühen Beispiele aus diesem Themenfeld ist die Anlage „Niles Junction“. Foto: Karl Sinn

begann also quasi hier und der Gedanke, mit dem ich schon länger spielte, wurde bald in die Tat umgesetzt.

Das erste Kundenprojekt war dann schließlich eine Anlage für die Firma Noch. Diese ausschließlich mit Noch-Produkten gefertigte Anlage diente unter anderem auch dazu, das damals neue Rokuhan-Gleissystem in Europa zu präsentieren. Diese Anlage wurde später noch weiter ausgestaltet und von einem Spur-Z-Bahner erworben. Es folgten danach zahlreiche weitere Projekte nach Kundenauftrag.

Schwerpunkt Landschaftsbau und Ausgestaltung

Der Landschaftsbau bei der Gestaltung einer Anlage oder eines Dioramas ist meine große Leidenschaft. Immer wieder gibt es neue Materialien und Produkte, die sich für den kleinen Maßstab hervorragend eignen.

Diese zu finden und richtig einzusetzen gehört zur Philosophie meines Spur-Z-Ateliers. So lassen sich bei den Anlagen immer wieder noch erstaunlichere Details und wirklichkeitsgetreue Szenen entdecken.

Ein harmonischer Gesamteindruck von Anlage oder Diorama hat oberste Priorität. Dies erreiche ich vor allem durch eine feine Farbabstimmung und den harmonischen Einsatz der im Landschaftsbau eingesetzten Materialien.

Auch Anlagen, die in ihrer Größe überschaubar bleiben, so dass sie von allen Seiten betrachtet werden können, ermöglichen dank eines durchdachten Aufbaus vielfach außergewöhnliche Perspektiven aus immer wieder anderen Blickwinkeln.

Aber auch den anderen Bereichen, wie Gesamtkonzept, Elektrik, Elektronik und Dokumentation, die gerade beim Bau einer Anlage für jeden Kunden eine große Rolle spielen, schenke ich die erforderliche Beachtung. Schließlich bleibt auch hier die Zeit nicht stehen. Die einwandfreie Funktion und damit Zufriedenheit des Kunden sind mir überaus wichtig.



Ein Gespür für Landschaften und durchdacht angeordnete Details zeichnet Karl Sinn aus. Ein guter Beweis dafür ist das Präsentationsdiorama „Bahnhof Kesswil“ nach Schweiz-Motiven. Foto: Karl Sinn

Eine gute Ausleuchtung des Exponats, ein passender Fotohintergrund und selbstverständlich ein guter Staubschutz sind weitere, wesentliche Bestandteile jeder Anlage.

Präsentationsdioramen

Neben Dioramen und Kleinanlagen habe ich auch ein System für Präsentationen, bei dem mit einem Schattenbahnhof versehene Grundmodule mit einem austauschbaren Dioramenteil und sogar mit einem Messestand ergänzt werden können, entwickelt.

So sollen an dieser Stelle zum Beispiel verschiedene Exponate für die Firma AZL, wie etwa das Diorama Moffat-Tunnel, sowie die Präsentationsdioramen „Bahnhof Kesswil“ und „Bahnhof Stugl/Stuls“ als öffentlich schon bekanntere Schaustücke erwähnt werden.

Mit dem Baumaterial PVC-Hartschaum, das oft im Messebau verwendet wird, hatte ich eine Lösung gefunden, um in Verbindung mit einer aufgeklebten Styrodurplatte eine verwindungs- und verzugsfreie Konstruktion zu erstellen, die zugleich auch beim Gewicht Vorteile mit sich bringt.

weiter auf Seite 62



Zwei Beispiele für die Präsentationsdioramen, hier in Verbindung mit einem Messestand, sind die Schaustücke „Moffat Tunnel (Bild oben) und „Southern River Crossing“ (Bild unten), die mit ihrer realistischen Wirkung nicht zu übertreffen sind. Fotos: Karl Sinn

Meine Anlagen seit 2011

Auch in Zukunft freue ich mich über Aufträge interessierter Modellbahner, in deren Dienst ich mein Können und meine Leidenschaft stellen darf. Sicher werden Sie, sobald das wieder möglich ist, auch auf Messen und Ausstellungen meinen Werken wieder begegnen.

Damit Sie diese im Zweifel auch sicher erkennen können, möchte ich mein Firmenportrait mit einer Liste der von mir in nun schon etwas mehr als zehn Jahren gebauten Exponate schließen:

- bayerischer Endbahnhof „Spezl“,
- zwei US-Module mit Motiven einer Hauptstrecke in Tucson (Arizona),
- Messeanlage für die Firma Noch (mit Rokuhan-Gleis),
- Schweizer Anlage „Attaiehausen“,
- schwedisch-norwegische Anlage für FR Freudenreich Feinwerktechnik,
- Anlage „Müschbach“ nach deutschen Vorbildern,
- Umbau der Noch-Messeanlage zur Anlage „Sinnweiler“,
- US-Anlage „Niles Junction“
- Entwicklung eines austauschbaren Präsentationsdioramas mit Einschüben „Kirschblüte in Japan“ sowie „Frühling in Norwegen“,
- Präsentationsdiorama „Bahnhof Stuls“ in Spur Nm nach RhB-Vorbild,
- Präsentationsdiorama „Bahnhof Kesswil“ nach Schweizer Vorbild,
- Umbau von zwei Noch-Kofferanlagen,
- Kombination aus Messestand und US-Anlage für die amerikanische Firma AZL mit
 - Teil 1 „West of Caliente“,
 - Teil 2 „Moffat Tunnel“ sowie
 - Teil 3 „Southern River Crossing“ und



Zum Abschluss zeigen wir noch eine Szene ohne Eisenbahn, die von der jüngsten Anlage „Obermurrhärle“ stammt, die wir in dieser Ausgabe auch ausgezeichnet haben. Geradezu verträumt wirkt diese Lichtung mit Hochsitz. Foto: Karl Sinn

- Anlage „Obermurrhärle“ nach deutschen Vorbildern.

Anbieter und Referenzen:
<http://www.spur-z-atelier.de>

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

Danke für jeden Leserbrief und alle Rückmeldungen, die uns erreichen. Schreiben Sie uns (Kontaktdaten siehe Impressum) – Trainini® lebt vom Dialog mit Ihnen! Das gilt natürlich auch für alle Anbieter in der Spurweite Z, die hier Neuheiten vorstellen möchten. Ein repräsentatives Bild ist unser Ziel. Ebenso finden hier Hinweise auf Veranstaltungen oder Treffen mit Spur-Z-Bezug ihren Platz, sofern wir rechtzeitig informiert werden.

Unverändert erreichen uns viele Leserbriefe, wofür wir sehr dankbar sind. Nicht alle sind dazu gedacht, hier veröffentlicht zu werden, weil sie bisweilen sehr persönliche Eindrücke schildern oder es nur um Fragen zu Produkten und deren Verfügbarkeiten geht. Auch Hersteller verweisen aktiv an uns, wenn es um Modellhistorie geht.

Insofern sind die folgenden Leserbriefe nur eine Auswahl dessen, was uns in den letzten vier Wochen erreicht hat und explizit auch zum Veröffentlichen bestimmt war. Repräsentativ sollte es daher unverändert sein.

Erfreut rückmelden können wir, dass dem Leserbrief von Reinder Rutgers aus den Niederlanden (**Trainini®** 12/2021) zu seinen Schmalspurfahrzeugen im Maßstab 1:220 im Lauf dieses Jahres ein ausführlicher Artikel folgen wird.

Interesse seitens der Leserschaft ist vorhanden und Entwürfe dazu bekamen wir bereits eingereicht. Auch dafür sagen wir an dieser Stelle vielen Dank!

Enttäuschung zu äußerst hartnäckigen Radverschmutzungen:

Initiiert durch den interessanten Beitrag zum ewigen Thema Radreinigung, habe ich mir sofort von Modellbahn-Union das Reinigungswerkzeug für angetriebene Fahrzeuge gekauft und aufgrund des Ergebnisses wollte ich gerne meine Eindrücke mit euch teilen.

Nach nun mehrmaligen Versuchen - auch mit I-Alkohol - bin ich, gerade was die Wirkung bei stark verschmutzten Rädern betrifft, etwas enttäuscht!

Mir scheint es, als sei der Schaumstoff mit der Mikrofaserauflage ein wenig zu weich um eine sanfte Reibung zum Rad hin zu erzeugen, die dann die reinigende Wirkung ergeben würde, da er sich wegbiegt.



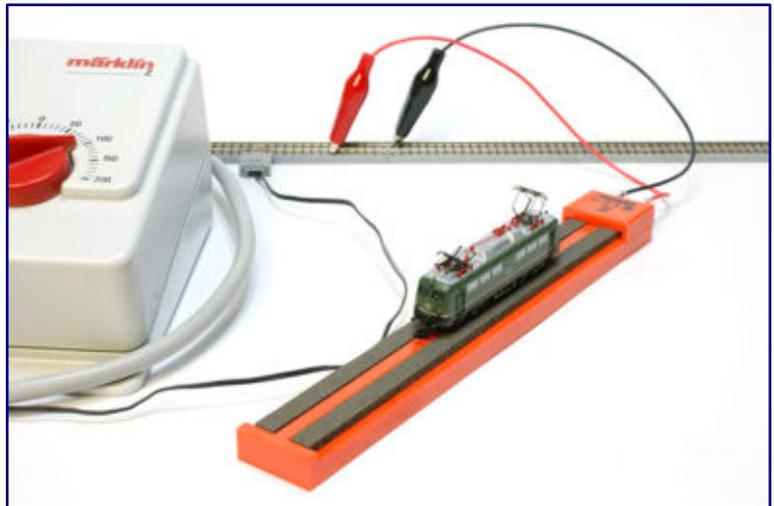
Mein Fazit: für normale vorbeugende oder pflegende Reinigung in Ordnung, aber bei starker Verschmutzung leider nicht so erfolgversprechend.

Michael Meißner, Dasing

Antwort der Redaktion: Die Eindrücke bestätigen weitgehend die Erfahrungen, die uns auch andere Leser rückgemeldet haben und die wir in unserem Test gemacht haben. Zur laufenden Pflege und einem frühzeitigen Entfernen von Verschmutzungen ist das vorgestellte Werkzeug bestens geeignet. Hartnäckige und dicke Verschmutzungen, die auch auf unseren Testfotos zu sehen sind, bedürfen einer deutlich höheren Zuwendung.

Wir haben mit dem Isopropylalkohol da gute Erfahrungen gemacht, mussten aber auch den Druck aufs Modell spürbar erhöhen. Keinesfalls dürfen dabei aber die Räder blockieren, um den Motor nicht zu gefährden! Eventuell wird während des Reinigungsvorgangs die Stromaufnahme mitgemessen, um eine Kontrolle zu erlangen, oder alternativ vorbereitend mit einem Hilfswerkzeug, das die galvanisierte Radoberfläche nicht beschädigen kann, mechanisch vorgearbeitet.

Wir denken hier an einen hölzernen Zahnstocher, mit dem solch dicke Krusten von der Radfläche geschoben oder zumindest in Teilen schon gelöst werden, um die Angriffsfläche für den Reinigungsschaum zu erhöhen. Jedenfalls sind wir beim wohl spannendsten Pflgethema, das sicher nicht nur die Spurweite Z zu bieten hat. Das beweise auch die weiteren Leserzuschriften, die wir erhielten.



An Grenzen bei hartnäckig verschmutzten Lokrädern stoßen einige Leser bei den Radsatzreinigern. Wir suchen bereits nach Lösungen.

Gleisreinigung als weitere Herausforderung:

First of all, Merry Xmas to all the contributors of Trainini and happy Zetting in 2022! Hope everybody stays healthy!

I have looked back at almost all your publications, I store them on my computer to look up things now and then, but I haven't found an article about track-cleaning. There is a million pages about all kinds of cleaning sites and products but almost nothing specifically for our scale.

Of course, I know Märklin has a wheel cleaner and a cleaner wagon in the assortment but besides those there is very little to find. Maybe you can put out a request among the readers to let you know how they keep their railroads clean, especially in winter when rails are attacked by snow, cold and leaves from trees. 😊

I would love to write this article myself, but unfortunately, I had an accident which prevents me from doing any work on my railroad and it will be at two months before I can restart rebuilding my layout and I'm sure a couple of months without any maintenance will result in a lot of cleaning to do. (...)

Keep on the great work you're doing for the Z-community, since august 2005 I noticed, stay healthy and I will welcome another 16 years.

Ed Hak, Spijkenisse (Niederlande)

Deutsche Übersetzung:

Zunächst einmal: Frohe Weihnachten an alle Trainini-Mitarbeiter und ein frohes "Zetten" im Jahr 2022! Hoffentlich bleiben alle gesund!

Ich habe mir fast alle Ihre Veröffentlichungen angesehen, ich speichere sie auf meinem Computer, um ab und zu etwas nachzuschlagen, aber ich habe keinen Artikel über die Reinigung von Gleisen gefunden. Es gibt eine Million Seiten über alle Arten von Reinigungsanlagen und -produkten, aber fast nichts speziell für unseren Maßstab.

Natürlich weiß ich, dass Märklin eine Radreinigungsbürste und einen Reinigungswagen im Sortiment hat, aber darüber hinaus gibt es nur sehr wenig zu finden. Vielleicht können Sie die Leser bitten, Ihnen mitzuteilen, wie sie ihre Eisenbahnen sauber halten, besonders im Winter, wenn die Schienen durch Schnee, Kälte und Laub von den Bäumen angegriffen werden.

Ich würde diesen Artikel gerne selbst schreiben, aber leider hatte ich einen Unfall, der mich daran hindert, an meiner Eisenbahn zu arbeiten, und es wird noch zwei Monate dauern, bis ich mit dem Wiederaufbau meiner Anlage beginnen kann, und ich bin sicher, dass ein paar Monate ohne jegliche Wartung eine Menge Reinigungsarbeit mit sich bringen werden. (...)

Macht weiter so mit Eurer tollen Arbeit für die Spur-Z-Gemeinschaft, die ich seit August 2005 mitbekommen habe, bleibt gesund und ich freue mich auf weitere 16 Jahre.

Antwort der Redaktion: Einen Artikel zum Reinigen von Gleisen haben wir in **Trainini®** 6/2014 als Teil 3 unserer Reihe veröffentlicht. Das dort veröffentlichte Werkzeug wurde im Nachgang wegen der ausgelösten Nachfrage noch einmal nachproduziert, Restbestände sind aktuell im 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) noch erhältlich. Ein einfacheres, aber vergleichbares Werkzeug (Reinigungsfilze mit Haltestab), das die dieselben Reinigungsfilze benutzt, bietet System Jörger (<https://www.system-joerger.de>) an.

Darüber hinaus sind wir natürlich immer neugierig und bereit zu veröffentlichen, was unsere Leser an Ideen zu diesen Aufgaben weiterzugeben haben.

Korrekturhinweis zu einem regionalen Begriff:

Beim Lesen Eures aktuellen Heftes, für welches ich mich an dieser Stelle ganz ausdrücklich bedanken möchte, ist mir allerdings eine sprachliche Unkorrektheit aufgefallen, die mir als Hamburger etwas Schmerzen zufügt:

Im Artikel „Brücke nach Rio de Janeiro eröffnet“ heißt es „Die Brücke über den Fleet [...] ist eröffnet“, auf der Trainini-Webseite unisono. Es müsste aber richtig „über das Fleet“ lauten. Das müsst Ihr aber nicht zwingend korrigieren, die Süddeutschen werden es eh nicht merken und die Norddeutschen (außer mir) nicht meckern. ;-)

Jens Fricke, Hamburg

Antwort der Redaktion: Wir sind dankbar für diesen Hinweis und konnten ihn sowohl noch in der Dezember-Ausgabe (vor Abgabe an die Deutsche Nationalbibliothek) als natürlich auch auf unseren Internetseiten berücksichtigen. Das Genus dieses aus dem Plattdeutschen stammenden Begriffs war uns trotz Dialektkenntnissen nicht geläufig und hat unseren Horizont deshalb erweitert. Das gilt ganz besonders auch vor dem Hintergrund persönlichen Interesses an diesem sprachlichen Kulturgut. „Platt schnacken“ (in allen regionalen Formen der deutschen Nordhälfte) ist etwas, das Freude bereitet und auch für die Ohren einen Wohlgenuss darstellt.



Jedes Jahr freuen wir uns auf einen besonderen Neujahrsgruß aus dem Leserkreis (siehe nächste Seite). Dieses Mal erreichte uns dieses schöne SBB-Motiv zu einer Vorbildszene von 1996. Foto: Martin Zimmermann

Kurz vor dem Jahreswechsel:

Für die gehaltvolle Lektüre in diesem Jahr möchte ich mich wiederum mit einem kleinen Grußbild bedanken. Anlässlich der Vorstellung der beiden neuen Werbeloks war am 1.8.1996 ein Sonderzug auf Strecken der SBB unterwegs, bei mir in Z nachgestellt.

Martin Zimmermann (Schweiz), per E-Mail

Start ins Jubiläumsjahr:

Ich möchte mich bei Euch für die Idee und das schöne Logo zum 50-jährigen Bestehen der Spur Z bedanken. Bei meinen Videos zur Spur Z werde ich es dieses Jahr gerne einsetzen, um auf das Jubiläum hinzuweisen.

Aus dem Logo habe ich eine kleine Animation gemacht, die ich Euch und auch allen andren Zetties gerne zum Teilen anbiete. (...) Wenn Interesse besteht könnt ihr es gerne auf Eurer Homepage zum Download bereitstellen.

Ich hoffe, Euch auf einer der für dieses Jahr angedachten Z-Veranstaltung mal wieder treffen zu können.

Ralf Junius, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Wir verweisen auf die separat auf diesen Leserbrief folgende Meldung zum Jubiläumslogo, das wir entworfen und bereits breit geteilt haben. Die zurückgelieferte und ebenfalls gemeinfrei gestellte Animation hat uns gut gefallen und erfreut uns als Resonanz ganz besonders. Wir haben sie deshalb in den ZIP-Ordner mitaufgenommen, der alle Logoverversionen (auch mögliche zukünftige) für jedermann bereitstellt.

Gemeinschaftslogo zum Spur-Z-Jubiläum:

Um auf das 50-jährige Bestehen der Spurweite Z in diesem Jahr würdig hinzuweisen, haben wir ein Jubiläumslogo auf Deutsch und Englisch entworfen und über unsere Internetseiten (Auswahl: Magazin → Downloads) allgemeinfrei bereitgestellt.

Unser Leser Ralf Junius hat auf Basis dieses Logos auch eine mit Geräuscheffekt vertonte Animation für beide Sprachausführungen erstellt, die für Filmbeiträge von Lesern oder anderen Anbietern gedacht ist.

Zur Auswahl stehen damit für beide Sprachen derzeit die Dateiformate JPG, GIF (mit transparentem Hintergrund) und MP4, die über einen ZIP-Ordner kostenlos abgerufen werden können. Sofern Bedarf, beispielsweise für Plakatdarstellungen, geäußert und an uns gerichtet wird, sind auch Schwarz-Weiß-Darstellungen oder eine Negativ-Version (mit weißer Schrift) für dunkle Hintergründe möglich, die wir dann in der Auswahl ergänzen würden.



Das herstellerneutrale 50-Jahre-Logo soll 2022 möglichst viele Internetseiten, Produkte, Präsentationen und Werbemittel zieren, um einheitlich auf unser Jubiläum hinzuweisen. An einigen Stellen ist es bereits im Einsatz, so auf den deutschen Rokuhan-Seiten der Firma Noch.

Wir erhielten bereits einige Antworten, das Logo zu nutzen zu wollen, auch aus dem Kreis von Herstellern und Anbietern, worüber wir uns sehr freuen. Aus unserer Sicht bietet sich die vielleicht einmalige Chance,

unsere Gemeinschaft aus Herstellern, Anbietern, Stammtischen, Vereinen und weiteren Gruppierungen einheitlich und damit besser wahrnehmbar zu präsentieren.

Die zentrale Botschaft, die von dieser Präsentationsform in allen denkbaren Medien ausgeht, ist jene, dass die Spurweite Z heute weitaus mehr ist als nur ihr Erfinder und Begründer des Jahres 1972.



Zumindest als Computerdarstellung liegt bereits ein Bild der auszuliefernden MTL-Neuheit vor. Abbildung: Micro-Trains

Nur eine Neuheit bei Micro-Trains:

Überschaubar bleiben die Neuauslieferungen aus Talent in Oregon (USA), denn nur ein einziges Modell wird hier avisiert.

Es ist der Waggon Nummer 11 der Sweet-Liquid-Serie, der umso attraktiver aussieht. Vorlage ist ein grün lackierter und weiß beschrifteter 39-Fuß-Kesselwagen (Art.-Nr. 530 00 590) der General American Transportation Corp.

Vermietet war er an die Industrial Molasses aus New Jersey, die Melasse für industrielle Zwecke als

Bindemittel für Mineralbriketts, Druckpigmente und sogar Reifen herstellte.

Micro-Trains-Produkte werden unter anderem von Case-Hobbies (<http://case-hobbies.de>) vertrieben.

Flotte Reaktion auf den neuen Museumswagen:

Schnell auf Märklins Museumswagen 2022 (Art.-Nr. 80033) reagiert hat Spur Z Ladegut Josephine Küpper aus Aachen: Deren Einsatz aus Anthrazit-Echtkohle (Z-150) - Anthrazit wirkt realistischer als der werkseitig verwendete, matte Einsatz. Er kann problemlos ausgetauscht werden.

Zu finden ist die Alternative unter <https://spur-z-ladegut.de>.

Spielwarenmesse 2022 abgesagt:

Bereits am 22. Dezember 2021 gab Märklin unter Verweis auf die Gesundheit von Besuchern und eigenen Mitarbeitern bekannt, seine Teilnahme an der Spielwarenmesse 2022 abgesagt zu haben. Weitere Aussteller aus der Modellbahnbranche folgten im Januar.

Zunehmend schien es, auch mit Blick auf andere Branchen und Quarantäne-Regelungen anderer Länder, jedoch fraglicher zu werden, ob und wie diese Leitmesse überhaupt stattfinden werde. Am 13. Januar zog der Veranstalter dann die Reißleine und sagte die Messe ab.

Christian Ulrich, Sprecher des Vorstands der Spielwarenmesse eG, verwies auf die noch im Dezember eingegangenen Appelle von Anbietern ohne internationales Vertriebsnetz, die für deren Auslandsgeschäft so wichtige Messe doch stattfinden zu lassen.

Doch dann verschlechterten sich die Rahmenbedingungen mit der sich rasch ausbreitenden Omikron-Variante zusehends. Unter dem Eindruck der Absagen und eines jederzeit möglichen Verbots seitens der Behörden hatte die Veranstaltung keine Planungssicherheit mehr.

„Wir bedauern unseren Entschluss“, ließ Christian Ulrich wissen und verwies auf das Alternativformat „Spielwarenmesse Digital“ als multifunktionale Plattform zum ursprünglichen Messetermin (2. bis 6. Februar 2022).

Die aktuellen Märklin-Auslieferungen:

„Kaum ist Weihnachten vorbei, dann liefert auch Märklin, so wie jedes Jahr“, nahmen wir als Kommentar eines Händlers mit. So, wie es in diesem Fall durchaus mit Humor geäußert worden ist, stellt es sich auch zu Jahresbeginn 2022 dar.

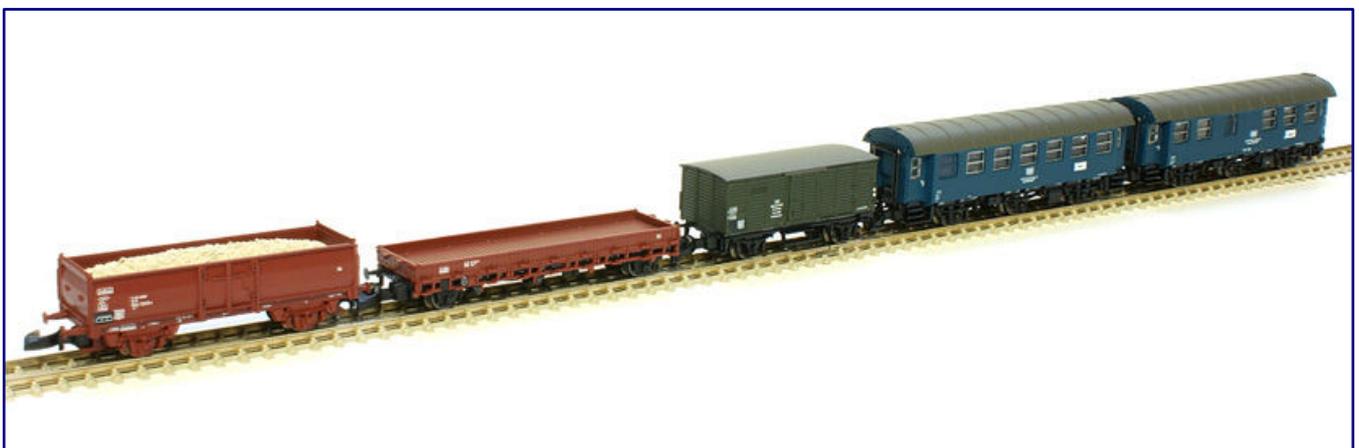
An den Handel übergeben wurde nun die Diesellok der Baureihe 220 aus der Feinguss-Edition (Art.-Nr. 88207), die mangels Gehäusespreizmöglichkeit mit einer Verschraubung geliefert wird. Diese sollte nicht aus Neugier gelöst werden, denn der ausgeklügelte Mechanismus lässt sich nur schwierig wieder zusammenfügen.

Ebenfalls eingetroffen ist die Zugpackung „Deutsche Weinstraße“ (81306), die aus einer ozeanblau-elfenbeinfarbenen Diesellok der Baureihe 218⁴ und zwei kurzgekuppelten Umbauwagenpärchen in der Sonderlackierung des Vorbildzugs besteht. Korrekt zeigen Lok und Wagen unterschiedliche Blautöne.



Ausgeliefert ist die Zugpackung „Deutsche Weinstraße“ (Art.-Nr. 81306) mit Diesellok der Baureihe 218 und zwei Umbau-Wagenpaaren. Ein erstes Wagenpaar gab es bereits im letzten Jahr. Nun hoffen wir, dass wir Märklin an der Aussage „in Zügen denken“ auch messen dürfen, denn mit den Frühjahrsneuheiten 2022 wird die Reihe nicht fortgesetzt. Für einen vollständigen Zug fehlt aber mindestens noch ein viertes Wagenpaar. Das Vorbild wurde zudem meist auch noch um zwei Altbau-Vierachser ergänzt.

Mit dem im Vorjahr gelieferten Wagenpärchen kann der Zug vorbildgerecht verlängert werden. Allerdings fehlt dazu noch mindestens ein weiteres Wagenpaar gleicher Bauart. Zum Vorbildzug gehörten des Weiteren noch zwei vierachsige Reisezugwagen der Verwendungsgruppe 30 mit Doppeltüren an den Enden. Hoffen wir, dass Märklin wirklich „in Zügen denkt“ und diese Reihe wenigstens bis zum vorbildgerechten Mindestmaß fortsetzt.



Sehr angesprochen hatte uns die Bauzugwagenpackung (87761). Was uns als Muster vorliegt, lässt aber leider an der Existenz einer Qualitätskontrolle im Hause Märklin zweifeln: Wir fanden an den beiden letzten Wagen Lackierfehler, die selbst ein Anfänger so nicht stehen lassen würde.

Zumindest vorläufig enttäuscht waren wir von der fünfteiligen Bauzugwagenpackung (87761), die einen Gleisbauzug der Epoche IV darstellen soll. Enthalten sind darin ein chromoxidgrün lackierter Gerätewagen auf Basis des gedeckten Wagens G 10, ein offener Güterwagen Klm 441 (mit Schienenladegut) und ein offener Güterwagen E 037 mit Schotterladung.

Hinzukommen ein Wohn- und Werkstattwagen (Basis BD3yg) und ein Aufenthaltswagen (Basis B3yg), die unseren Unmut begründen. Beide Modelle zeigen Unsauberkeiten an einzelnen Fensterprägungen und schlechten Lackauftrag an den abgedeckten Fenstern: Hier ist kein vollständig deckender Auftrag erfolgt, der Farbton weicht erkennbar vom Wagenkasten ab und zeigt zudem auch noch eine „Orangenhaut“.

Das kann Märklin sonst besser und erscheint uns als ein Versagen jeder Qualitätskontrolle, was nicht zu akzeptieren ist. Ob hiervon nur Einzelmodelle betroffen sind oder dieser Mangel womöglich die gesamte Serie durchzieht, ist uns bislang nicht bekannt.

Neuer Kleinserienhersteller für die Spur Z:

Vorge stellt hat sich uns der Kleinserienhersteller Azar Models aus Frankreich, deren Verantwortliche gleichzeitig bekundet haben, seit bereits zehn Jahren unsere treuen Leser zu sein.

Erreichbar über Internetseiten (<https://azar-models.com/fr/>) können sich Leser dort bereits einen Eindruck vom Angebot machen.

Wir werden ihn und seine Produkte in der Februar-Ausgabe im Rahmen unserer Berichte zu den Frühjahrsneuheiten ausführlicher vorstellen.



Verschiedene Silowagen moderner Bauart gehören zu den ersten Neuheiten des französischen Kleinserienhersteller Azar Models. Foto: Éric Schweitzer

NoBa-Modelle kommt in Fahrt:

Der Kleinserienhersteller aus Aichtal (<https://www.noba-modelle.de>), der 2022 sein fünfjähriges Bestehen feiert (mehr dazu in der Februar-Ausgabe) hat bereits einige Neuheiten lieferbar gestellt. Dies ist vor allem eine eigene Variante des Turmtriebwagens VT 55, der nun auch auf ein Shorty-Fahrwerk gesetzt wurde und als Rohling (Art.-Nr. 5218R) und Fertigmodell (5218RF) zu erwerben ist.



Klein, aber oho! Der neue Gastank (Art.-Nr. 11017) wird seine Wirkung auf Anlagen gewiss nicht verfehlen. Foto: NoBa-Modelle

Das häusliche Umfeld, das mit den drei Reihenhäusern (4128R) selbst geschaffen werden kann, bereichert die neue Wäschespinne (10815R). Der Gastank (11017) hingegen steht eher an der Seite von Gewerbebetrieben. Ebenfalls neu ist ein Bahnwärterhäuschen (4127), mit dem auch das Gebäudesegment dieses Anbieters weiter anwächst.

AZL-Knaller zum Jahresanfang:

Mit einer Überraschung begannen die Neuheitenauslieferungen bei American Z Line. Wer viel Platz und lange Paradestrecken sein Eigen nennt, wird sich über den Fernzug „El Capitan“ der Santa Fe freuen. Er gilt in den USA als Ikone und war der preisgünstigere Gegenspieler zum Luxuszug „Super Chief“ Mitte der fünfziger Jahre.

AZL bietet die silberglänzenden Wagen als elfteilige Packung (Art.-Nrn. 72220 bis 72222) an, in der Platz für bis zu vier Lokomotiven berücksichtigt ist, die aber nicht mitgeliefert werden.

Weiter vervollständigt werden kann die Zusammenstellung mit zwei Ergänzungswagen (72230) und vier A-B-Zusammenstellungen von EMD F7 aus der Betriebsnummernreihe 300 (63001-11 bis -14).



Die beiden EMD F7 A und B (Art.-Nr. 63001-11; Bild oben) und die Ergänzungswagen (72230; Bild unten) sind Teile des Fernzugs „El Capitan“. Fotos: AZL / Ztrack

Die Rangierlok EMD SW1500 erscheint in der beliebten Farbgebung der Union Pacific mit drei unterschiedlichen Betriebsnummern (62701-1 bis -3). In Ausführung der KCS stehen nur zwei (62715-1 / -2) zur Auswahl. Für Kanada-Liebhaber folgt eine Ausführung der EMD E8A (62614-1 / -2) in den Farben der VIA.



Die EMD SW1500 fährt im Januar in der beliebten Union-Pacific-Lackierung (62701-3) vor. Foto: AZL / Ztrack

Vervollständigt wird der Reigen durch R-70-20-Kühlwagen „SPFE“ (Southern Pacific Fruit Express) als Einzelwagen (914806-1) sowie in Zweier- (914836-1) und Viererpackung (904806-1).

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

Faszination Modellbahn Mannheim Mitte März:

Im Zeitfenster des 11. bis 13. März 2022 ist wieder die Messe „Faszination Modellbahn“ in der Maimarkthalle Mannheim geplant. Was sich derzeit noch fast unvorstellbar anhört, könnte jedoch rechtzeitig wieder in den Bereich des Möglichen rücken, denn das starke Anwachsen der Infektionswelle weckt zugleich auch Hoffnungen auf ein ebenso schnelles Wiederabebben, wie es auch in Nachbarländern und Südafrika zu beobachten war oder ist.

Bitte informieren Sie sich deshalb zeitnah zu den gültigen Corona-Schutzvorschriften Ihres Landes und verfolgen Sie die Veranstalterinformationen auf <https://www.faszination-modellbahn.com>.

Märklin-Frühjahrsneuheiten 2022:

Am 18. Januar 2022 zur Mittagszeit hat Marktführer Märklin seine Frühjahrsneuheiten 2022 bekannt gegeben. Besonders spannend erwartet wurden die Modelle für die Spurweite Z, mit denen die Göppinger in das große Jubiläumsjahr gehen wollen.



Ein Siemens Vectron von PKP Cargo, hier aufgenommen zwischen Bremen und Bremerhaven am 30. Oktober 2019, erscheint als Frühjahrsneuheit 2022 bei Märklin unter der Art.-Nr. 88237. Foto: Jörg Endreß

Bereits seit der Herbstauflage der Dortmunder Intermodellbau war die V 320 001 der DB (Art.-Nr. 88320) bekannt, die als Insider-Clubmodell erscheinen wird. Aber auch Formneuheiten für die Dampf- und Elektrotraktion wurden nicht vergessen. Ausführlich vorstellen werden wir sie im Februar-Heft, das sonst der Spielwarenmesse gewidmet war.

Eine ebenso spannende Frage für viele ist, welche der Neukonstruktionen überhaupt im Jahr des 50-jährigen Jubiläums verfügbar werden dürften. Sofern uns dazu rechtzeitig valide Aussagen vorliegen, werden wir auch diese zusammen mit besonderen Produktmerkmalen mit unseren 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: Stephan Fuchs, Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

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

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

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