



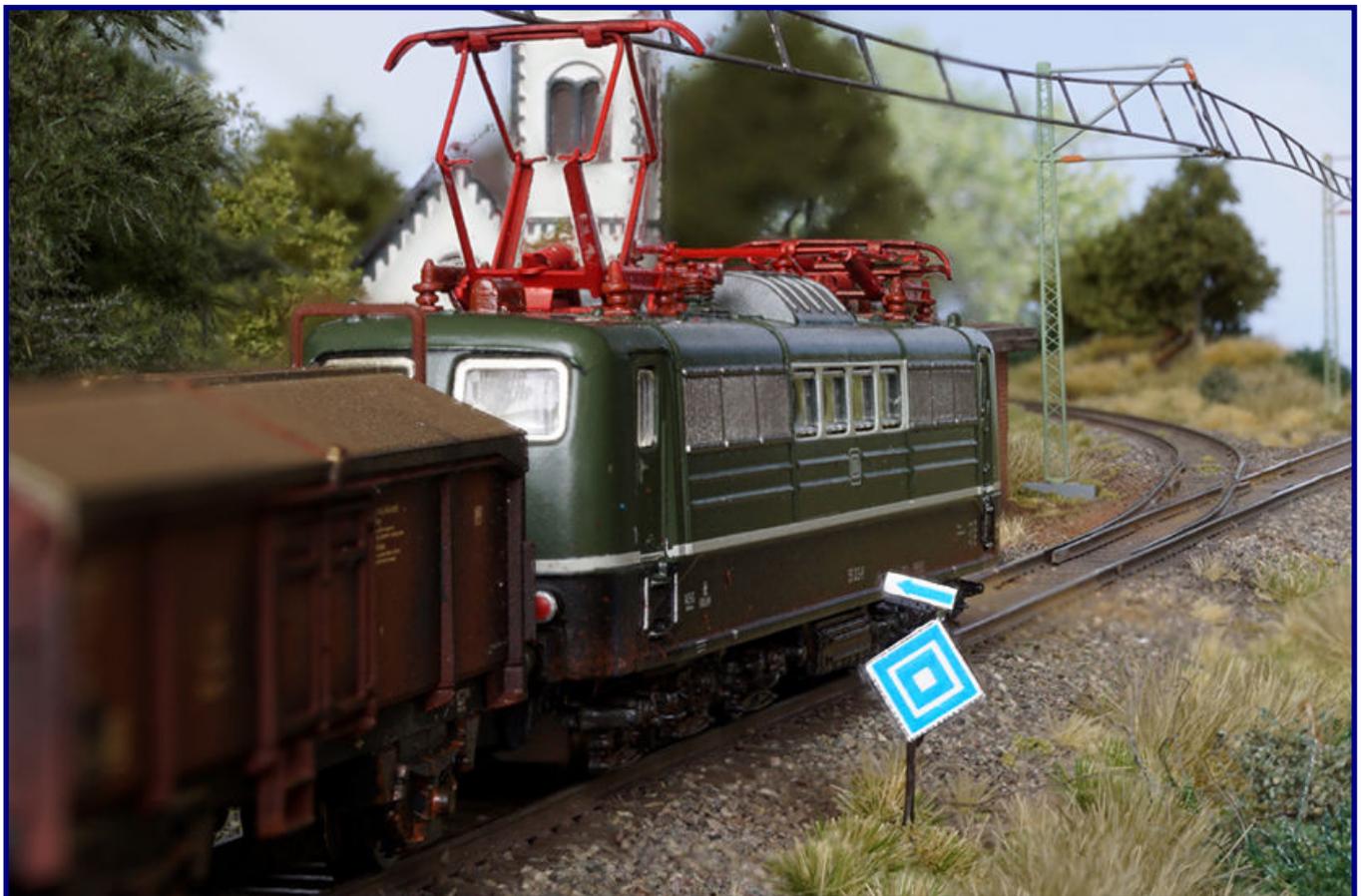
Kostenloses,
elektronisches Magazin
für Freunde der Bahn
im Maßstab 1:220
und Vorbild

Trainini

www.trainini.de
Erscheint monatlich
ohne Gewähr

Praxismagazin für Spurweite Z

ISSN 1867-271X



Ellok im Geschichtsabriss

Bahngebäude selbst gebaut
Dienstgüterwagen in der Spur Z

50
Jahre
Spurweite Z

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

kaum zu glauben, Weihnachten steht schon wieder vor der Tür! Das bedeutet, mit 2022 geht auch unser Jubiläumsjahr in wenigen Tagen zu Ende. Doch die wenige verbleibende Zeit möchten wir noch nutzen.

Deshalb finden Sie in dieser Ausgabe auch einen weiteren Teil unserer Reihe zum Jahresthemenschwerpunkt 2022. Und wenn ich ehrlich bin, dann muss ich gestehen: Es könnten noch viele weitere folgen!



Holger Späing
Chefredakteur

Unsere Baugröße hat sich prächtig und erstaunlich entwickelt. Sie ist so reich an Facetten, Ideen, Produkten und Herstellern. Wir könnten dies sicher noch einige Jahre fortsetzen. Vielleicht werden sich auch einige Leser fragen, warum ihre Zulieferungen noch nicht in eine der diesjährigen Ausgaben eingeflossen sind.

Den Grund dafür habe ich gerade genannt. Trotzdem hoffen meine Redaktionskollegen und ich, dass wir möglichst jedermanns Nerv getroffen haben und dabei ein buntes wie repräsentatives Bild gezeichnet haben.

Alles andere wird die Zeit richten, denn nichts geht bei uns verloren. Was wir nicht veröffentlichen konnten, ohne dieses Heft zum Platzen zu bringen oder unsere Freizeit zu arg zu beschneiden, tragen wir vor und planen es für künftige Ausgaben ein.

Sie dürfen also sicher sein, wir werden auch im neuen Jahr wieder unser Bestes geben und daran arbeiten, den Ruf, den sich **Trainini®** in der Fachpresse erworben hat, zu festigen und auszubauen. Darauf sind wir stolz und es spornt uns auch immer wieder an.

Einen großen Anteil daran haben auch Sie, da Sie uns immer wieder mit Ideen, Anregungen und Vorschlägen sowie Bildern und Beiträgen versorgen. Dafür sagen wir zum Jahresende noch einmal Danke und bitten, dies auch weiter so zu tun und unsere Nenngröße „da draußen“ sichtbar zu machen und zu halten – eben auch über ein Jubiläumsjahr hinaus, das leider nur wenige Veranstaltungen gesehen hat.

Zwei davon fassen wir in dieser Ausgabe zusammen, ebenso werfen wir einen Blick zurück auf alles, was 2022 so passiert ist. Bastelbegeisterte werden von Jochen Brüggemann versorgt, der zum Eigenbau von Gebäudemodellen anregt.

Auch auf ausgewählte Modelle werfen wir einen Blick. Zwar sind nicht beide Artikel, an die ich gerade denke, explizit dem Jubiläum gewidmet, aber auch im Kontext aktueller Angebote lohnt sich ein Blick in die Vergangenheit.

Und, so hoffe ich, können wir das Jahr ebenso bunt beschließen, wie es vor zwölf Monaten angefangen hat. Genießen Sie die Lektüre, nutzen Sie freie Tage zum Bauen oder Basteln und bleiben Sie unserem gemeinsamen Hobby treu! Im Namen der gesamten Mannschaft wünsche ich Ihnen frohe Weihnachten!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Evolution der Baureihe 151.....	4
Nur für den Dienstgebrauch!	15

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Individueller Gebäudebau mit Hausmitteln	25
--	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Rasend schnell überholt	39
Der Modellbau-Ratgeber	41

Aktuelles

Auf der Messe mit neuem Etikett.....	44
Ende eines besonderen Jahres	51
Zetties und Trainini im Dialog.....	62

Impressum	74
-----------------	----

Wir danken Jochen Brüggemann für seinen Gastbeitrag sowie der Eisenbahnstiftung für historische Fotos.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 22. Dezember 2022

Titelbild:

151 023-9 wurde in chromoxidgrüner Farbgebung an die Bundesbahn geliefert und macht sich täglich im schweren Güterzugdienst für ihren Eigentümer nützlich, so auch hier am Abzweig einer nicht elektrifizierten Nebenstrecke.

50 Jahre Spurweite Z (Teil 8)

Evolution der Baureihe 151

Im März haben wir über das Märklin-Sortiment aus fünfzig Jahren geschaut und Revue passieren lassen, wie sich die Spurweite Z entwickelt hat. Seit einigen Jahren hat sie sich aus einer Nische befreit und wird endlich als vollwertige Modellbahn wahrgenommen. Heute vollziehen wir dies an ausgewählten Modellen und sehen auch, wie holprig der Weg zuweilen war.

Im Juli 2002 hatten wir uns bereits der Modellgeschichte der Baureihe 103 zugewandt. Sie war die erste Ellok im Mini-Club-Programm und das 40-jährige Jubiläum unserer Spurweite ein geeigneter Anlass, ihre spannende Geschichte Revue passieren zu lassen.

Von der Ankündigung 1974 bis zu den damals jüngsten Auflagen hatte sie viele Veränderungen durchgemacht, die mit keinem anderen Modell vergleichbar sind. Wir denken nur an die gesteckten statt geschraubten Pantographen, die es nur bei den allerersten Modellen dieser einen Baureihe gab.

Doch seit unserem Bericht sind bereits wieder zehn Jahre vergangen, die weitere technische Innovationen hervorgebracht haben. In **Trainini®** 3/2022 haben wir einen geschichtlichen Abriss gewagt, wie sich Märklins kleinste Spur in 50 Jahren bis heute entwickelt hat.



Bunt und sehr phantasievoll war die Modellbahn der Siebziger, in denen auch die Baureihe 151 für die Mini-Club das Licht der Welt erblickte.

Daran möchten wir anknüpfen und dies an einer ausgewählten Baureihe aufzeigen: Ausgesucht haben wir dafür die Baureihe 151, die 1975 als zweite Ellok ins Sortiment kam und gleichermaßen auch einen Vergleich anhand äußerlich gleicher Merkmale erlaubt.

Außen vor bleiben bei unseren Betrachtungen die ozeanblau-elfenbeinfarbige Ausführung (Art.-Nr. 8858), die 1976 folgte, und die orientrote Lok (8826) von 1991 sowie die chromoxidgrüne Maschine der Deutschen Bahn AG (88571) von 1996.

Sie seien als Farb- und Bedruckungsvarianten hier erwähnt, erlauben aber keinen direkten Vergleich mit einer gleichfarbigen Folgeauflage (8826 und 8858) oder bringen keine zusätzlichen Produktmerkmale ein (88571), die nicht eh schon mit unseren gewählten Vergleichsmodellen im Fokus stünden.

Unsere Geschichte beginnt also im Jahr 1975: Drei Jahre ist die Märklin Mini-Club da alt und im Vorjahr ist auf der Spielwarenmesse mit der Schnellfahrlok Baureihe 103 die erste Ellok des Maßstabs 1:220 angekündigt worden.

Sie bedeutete eine große Investition für das Göppinger Stammhaus, denn es handelt sich ja nicht einfach nur um eine weitere Lok im frühen Programm: Pantographen gab es bislang nicht, für eine Ellok sind sie aber unabdingbar. Das gleiche gilt für ein Oberleitungssystem, welches zeitgleich Einzug ins Sortiment hält.



Dem Zeitgeschmack entsprechend erscheint die Neuheit (Art.-Nr. 8857) im heute sehr antiquiert wirkenden Karton mit Holzoptik. Die Pflegeanleitung gilt für alle sechsachsigen Ellok-Modelle auf diesem Fahrwerk: Darauf abgebildet ist die Baureihe 103, bei den Artikelnummern ist bereits die ozeanblau-elfenbeinfarbene 151 einbezogen worden.

Märklin entscheidet sich, obwohl die Vorbilder längst mit moderneren Einholmstromabnehmern SBS 65 ausgestattet werden, für den älteren Scherenstromabnehmer DBS 54. Dies offenbart durchaus sich im Rückblick als strategische Entscheidung, denn fast ohne Ausnahmen sind noch alle DB-Einheitslokomotiven mit diesem Pantographen unterwegs – einer für alle lässt sich hier festhalten.

Nach dem Selbstverständnis des Hauses geht Funktion vor Aussehen: Die neu konstruierten Stromabnehmer aus Metall sind nicht exakt maßstäblich, aber robust, mechanisch beweglich und elektrisch leitfähig. Entsprechend fallen auch die Fahrdrähte als Stanzteile betont massiv aus. Mitte der siebziger Jahre stört das noch niemanden, die Spurweite Z bewegt sich am Rande des technisch Machbaren.

Die Entscheidung für den Stromabnehmertyp und seine elektrische Funktion hat auch Auswirkungen auf die schwere Güterzuglok der Baureihe 151, die auch beim Vorbild der 103 in einigen Punkten sehr nahesteht.



Das Fahrwerk teilt sich die Neuheit des Jahres 1975 mit der ein Jahr zuvor angekündigten Baureihe 103. Die geschraubten Pantographen wird sie in Gegenrichtung an die Schnellfahrlok vererben. Die Bedruckung ist für damalige Verhältnisse hervorragend, aber noch weit vom heutigen Märklin-Können entfernt. So fehlt beispielsweise die Freistelle zwischen Baureihen- und Betriebsnummer.

Eine Gemeinsamkeit, die über das Vorbild hinausgeht, ist das gemeinsame Fahrwerk. Zwar sind beide Lokomotiven sechsachsiger und haben sehr ähnlich erscheinende Drehgestelle, aber dem symmetrischen Achsstand bei der Baureihe 103 steht ein asymmetrischer bei der 151 gegenüber. Dies sollte im Bogenlauf den Oberbau schonen.

Märklin sieht großzügig darüber hinweg und nutzt das bereits entwickelte Fahrwerk ohne Anpassungen. Das gilt auch für die roten Speichenräder, die zu keinem der beiden Vorbilder passen wollen. Auch erhielt die Wirtschaftlichkeit Vorrang vor der Vorbildtreue, denn noch kein Modell ist 1974/75 mit Scheibenrädern unterwegs.

Neu nicht nur als Modell

Als Märklin also 1975 sein Modell mit der Artikelnummer 8857 ankündigt, ist dies schon etwas Besonderes. Die beiden ersten Elektrolok-Modelle im noch jungen Sortiment bilden zusammen die stärksten und neuesten Einheitslokomotiven der Bundesbahn ab und bedienen gemeinsam den Reisezug- wie Güterverkehr.

Gerade erst schicken sich weitere Vertreterinnen an, die Gleise zu erobern, doch zum Beginn der Modellentwicklungen stehen dazu noch keine geeigneten Unterlagen bereit. In Göppingen verstehen es die Verantwortlichen, den Bundesbahn-Alltag wie auch die moderne Bahn ansprechend darzustellen.

Die Baureihe 151 hat gerade erst das Erbe der Vorgängerin 150 angetreten, fast nahtlos ging die Produktion 1973 ineinander über. Die schwere Ellok zeigt ein modernes Gesicht und prahlt mit Zugkraft, weshalb sie sich als Aushängeschild gut eignet. Bestimmt hat man bei Märklin bereits beim Ankündigen der 103 in diese Richtung weitergedacht.



Während die Baureihe 103 noch rund vierzig Jahre darauf warten muss, bekommt die 151 von Beginn an silberfarben geprägte Rahmen an den Stirnfenstern. Typisch für die ersten Auslieferungen ist noch die hier gezeigte Kupplung ohne Schräge an der Außenseite.

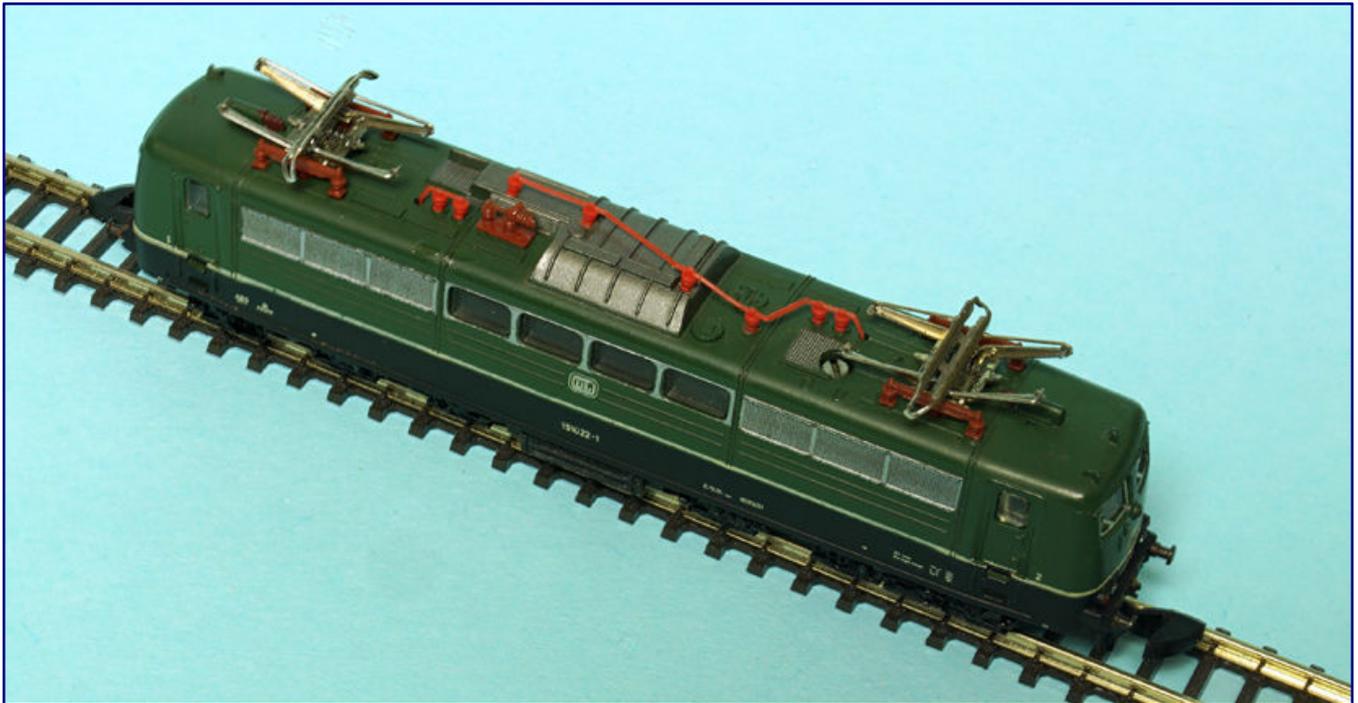
Und nun sollte es so weit sein: Kurz bevor die Schnellfahrlok ausgeliefert wird, kündigt Märklin auf der Spielwarenmesse 1975 seine zweite Ellok für die Spurweite Z an. Als Vorlage ausgewählt wurde die 151 022-1, die wie alle bis dato ausgelieferten Vorbilder Chromoxidgrün nach RAL 6020 lackiert ist.

Gegenüber dem Premierenmodell aus dem Vorjahr zeigt sie von Anfang an ein Merkmal, das seine Wirkung um einiges näher ans Vorbild rücken wird: Die Rahmen der Führerstandstirnfenster sind chromfarben geprägt und nicht nur als Gravur hervorgehoben.

Von der Baureihe 103 (8854) unterscheidet sie sich auch durch ihre geschraubten Stromabnehmer, während jene zunächst noch mit geklammerten Exemplaren ausgeliefert wird. Da sie sich offenbar nicht bewähren, erfolgt nun der Schwenk zur bis heute gültigen Befestigungsmethode.

Am Fahrwerksboden ist der Pfeil, der die einzig mögliche Fahrtrichtung im Oberleitungsbetrieb angibt, wieder deutlich vom schwarzen Gussblock abgehoben. Da kaum ein Zettie eine funktionsfähige Oberleitung nutzt, fragten und fragen sich viele nach dem Grund des Pfeils – zumal auch Diesellokomotive, die sich das Fahrwerk mit einer Ellok teilten, ihn später zeigten.

15 Jahre lang, also bis 1990, wird das Modell (8857) aber im Katalog bleiben. 1989 erscheint eine der jüngsten Auflagen mit einem Fehldruck, die beiden Führerstandnummern sind vertauscht. Die recht wenigen, davon betroffenen Modelle finden das Interesse der Sammler – damals ein bedeutender Teil der Spur-Z-Gemeinschaft.



Die blank vernickelten Stromabnehmer sollte das Modell 8857 noch bis einschließlich des Produktionsjahres 1981 behalten. Zeitlich typisch blieben die Umstellschraube im Dach und die vorbildwidrig lackierte Dachhaube, die eigentlich umbragrau statt graualuminiumfarben sein müsste.

Einige Veränderungen erfahren die grünen Güterzugbolide im Laufe ihres Produktlebenszyklus allerdings, die sich als Produktpflege in kleinerem Rahmen festhalten lassen: Zunächst modifiziert Märklin die Kupplung und nur die Modelle der ersten Jahre tragen die Köpfe ohne abgeschrägte Enden. Diese Änderung datiert auf das Produktionsjahr 1977.

1981 laufen dann die blank vernickelten Scherenstromabnehmer an diesem Modell aus. Ab 1982 bis zum Ende verlassen die Lokomotiven das Werk mit schwarz vernickelten Exemplaren, die erheblich gefälliger wirken. 1990 ist auch das Jahr, in dem der Fünfpolmotor eingeführt wird. Das Modell 8857 wird davon aber nicht mehr profitieren.

Der Schritt in ein neues Jahrhundert

Viele Jahre vergehen, doch die Baureihe 151 wird in dieser Zeit nie völlig aus dem Bewusstsein verschwinden. Einzelne Varianten finden sich durchaus im Sortiment, nur eben keine grüne Bundesbahnlok mehr. Das ändert sich erst nach der Jahrtausendwende wieder.

2002 wird die Mini-Club 30 Jahre alt und Märklin feiert dieses Jubiläum zwar nicht, versucht ihre Attraktivität aber mit üppig ausgestatteten Startpackungen zu erhöhen. Jene mit der Artikelnummer 81862 bietet dem Käufer reichlich Gleismaterial, gleich sechs Güterwagen und eben auch eine chromoxidgrüne Baureihe 151.



Zum 30-jährigen Mini-Club-Jubiläum erscheint als Bestandteil der Startpackung 81862 eine Neuauflage der chromoxidgrünen Lok. Die Packung verbindet stilistisch den historischen Holzmusterkarton mit der aktuellen Produktpräsentation. Foto: Oleksiy Mark

Beschriftet ist sie als 151 023-9, die Betriebsnummer wurde also um den Wert 1 hochgezählt. Damit ist klar, sie darf sich nicht von ihrer Vorgängerin unterscheiden. Doch eben das tut sie im besten Sinne des Wortes.



Attraktiv ist der darin enthaltene Güterzug, den viele Wagen dürfen durchaus als Wunschmodelle gelten, die einzeln nicht angeboten wurden. Und, wie in den Siebzigern, wirkt der Zug bunt, aber ohne das knallige Erscheinungsbild jener Jahre. Foto: Oleksiy Mark



Die Wiederauflage mit geänderter Betriebsnummer zeigt eine erkennbare Produktpflege: Die Bedruckung ist noch kleiner und feiner geworden, die Dachgaube trägt nun die korrekte Farbe und vor allem verbessern die gedruckten Chromringe an der Front das Gesicht der 151. Foto: Oleksiy Mark

Zu jenem runden Jubiläum kann Märklin noch erheblich feiner drucken als einst. Und so wirken sämtliche Anschriften kleiner und feiner, durch die Reihe lupenlesbar und vor allem der Ege-Keks wirkt inzwischen deutlich besser als früher. Aber auch das Erscheinungsbild von Lackierungen hat sich im Laufe der Zeit noch etwas verbessert.



Die Seitenansicht offenbart es: Es bleibt dennoch viel zu tun. Unverändert strahlen rote Speichenräder den Kunden an und im Inneren arbeiten mit zwei Glühlampen längst nicht mehr zeitgemäße Leuchtmittel. Die beiden Stromabnehmer waren übrigens nicht ab Werk rot lackiert, diese wurde vom Besitzer des Modells nachgeholt. Foto: Oleksiy Mark

So bietet die nur in diesem Jahr angebotene Neuheit eine willkommene Gelegenheit, bis ins kleinste Detail studiert zu werden. Auf Anhieb erkennbar ist der Schritt nach vorn an den Stirnseiten, wo nun auch die metallisch glänzenden Lampenringe des Vorbilds wiederzufinden sind. Wäre da nicht die „Hummerschere“, das Bild von vorn wäre wohl perfekt.

Im Inneren arbeitet nun endlich ein Fünfpolmotor, doch die Stirnbeleuchtung ist immer noch auf dem Stand von vorgestern: Glühlampen im Stecksockel sind 2002 längst überholt, was Märklin nicht davon abhält, sie hier weiter zu verbauen.



Der Fünfpolmotor verhilft 151 023-9 aus der Startpackung zu besseren Fahreigenschaften gegenüber ihrer Vorgängerin. Hier ist sie mit einem Güterzug unterwegs, der Düngemittel für die Landwirtschaft transportiert.

Ebenfalls unverständlich erscheint den Kunden, warum die Baureihe 151 weiter mit Speichenrädern ausgestattet wird, noch dazu roten, die in den Drehgestellen auch durchaus auffallen. Die Zeit ist eben noch nicht reif für einen größeren Sprung, die Spurweite Z zeigt eine verhaltene und langsame Evolution, keine Revolution.

Produktpflege tut not

Wir stellen fest: Die Baureihe 151 hatte sich, wie viele andere Modelle auch, im Laufe ihrer Modellkarriere spürbar weiterentwickelt. Vieles bezog sich nur leider auf Äußerlichkeiten, technisch trat unsere Baugröße im Hause Märklin lange auf der Stelle.

Fahrt nahm sie erst wieder auf, nachdem die Folgen der Insolvenz (2009) verarbeitet waren und Märklin in der Obhut neuer und engagierter Eigentümer in ruhiges Fahrwasser kam. In der Folge wurden alle wichtigen Punkte definiert, priorisiert und schließlich Schritt für Schritt abgearbeitet.

Auch das ist an den Modellen dieser Baureihe abzulesen. Zunächst betrachten wir dafür nun die 151 070-0, die 1999 im verkehrsroten Lack und mit Anschriften von DB Cargo (88572) erscheint. Bis 2002



Drei Jahre ab 1999 bleibt 151 070-0 von DB Cargo (88572) im Programm. Geblieben sind die Speichenräder, die nun aber schwarz statt rot abgespritzt wurden. Eckige Hochleistungspuffer und Einholmstromabnehmer, wie sie beim Vorbild inzwischen Einzug halten, bleiben ein Wunschtraum.

ist sie im Katalog zu finden, die Zeiträume des Angebots sind damit aber längst deutlich kürzer als in den Pionierjahren.

Erstmals verzichtet Märklin bei diesem Modell auf die so auffälligen roten Räder und spritzt die Einsätze schwarz ab. Mag die rote Farbwahl bei einer chromoxidgrünen Lok auch noch so vorbildgerecht gewesen sein, gesehen haben wir davon bei den Vorbildern nie etwas, denn Räder sind zwangsläufig vom Bremsstaub regelmäßig verschmutzt.

Doch primär geht es uns ja um die Speichen, die gar nicht zur Ellok passen wollen. Sie sind geblieben, aber wenigstens fallen sie nun nicht mehr störend auf. Zu den Relikten mit beinahe musealem Charakter gehören auch die Stecksockellampen: Seit bereits zwölf Jahren ist auch in Göppingen für Neukonstruktionen die LED als wartungsfreies Leuchtmittel entdeckt, doch eine aufwertende Pflege des Bestands findet immer noch nicht statt.

Ebenso geblieben sind die runden Puffer und die Scherenstromabnehmer und damit hinken die Modelle bald dem Vorbild hinterher. Eckige Hochleistungspuffer und Einholmpantographen werden die letzten Unterhaltungsabschnitte der Güterzuglok prägen.

Erst die 151 079-1, ebenfalls verkehrsrot, aber für Railion unterwegs (88261), bringt 2015 die erhoffte Wende. Sie trägt nun die Puffer und Stromabnehmer der jüngsten Vorbilder und überzeugt endlich auch mit warmweißem Licht, das von Leuchtdioden emittiert wird.

Als weitere Pluspunkte zeigt sie auch die lange erhofften, schwarzen Scheibenräder. Und sogar der Druck konnte noch weiter verbessert werden: So sind erstmals bei diesem Loktyp auch die Gummidichtungen der beim Vorbild abnehmbaren Maschinenraumhauben als dünne, schwarze Striche mitgedruckt.



Mit der verkehrsroten 151 079-1 von Railion (88261) erfolgt 2015 ein Sprung nach vorn: Sie hat nun endlich Scheibenräder und LED-Beleuchtung, auch die bei den Vorbildern nachgerüsteten Rechteckpuffer und Einholmstromabnehmer hat Märklin aufgegriffen. Noch einmal zugelegt hat auch die Bedruckungsqualität. Einzig die angekündigte Maschinenraumnachbildung ist nirgends zu sehen. Foto: Märklin

Nur ein Merkmal, das explizit angekündigt war, zeigt diese Variante nicht. Die Rede ist von einer Nachbildung der Maschinenraumeinrichtung, die seitens der Kunden in Form einer gedruckten Aufklebereinlage auf dem Gussblock erwartet worden war. Im Programm bleibt diese Version bis 2019.

Schauen wir nun noch einmal zurück, sehen wir die vielen kleinen Schritte, mit denen unsere Mini-Club in fünfzig Jahren vom Kleinstspielzeug oder Sammelobjekt für Männer, die in gewisser Weise etwas extravagant gewesen sein mögen, zu einer vollwertigen Modellbahn im Winzigformat gereift ist.

Ebenso müssen wir aber auch festhalten, dass nicht nur die moderne Bahn noch viele mögliche Varianten bereithält, mit denen sich weitere Auflagen der Baureihe 151 gestalten lassen.

Auffallend ist nämlich auch, das besonders die Farbkonzepte Orientrot und Ozeanblau/Elfenbein, das inzwischen deutlich an Gunst zulegt, im Programm unterrepräsentiert waren.

Die technische Plattform der Lok ist inzwischen auf Höhe der Zeit. Das werten wir auch als Zeichen, dass die Modellgeschichte noch lange nicht aus-erzählt ist und weitere Lücken geschlossen oder zuvor angebotene auf heutigem Stand nachgelegt werden.



Kurz vor der Auslieferung steht die 162 007 von Hectorrail (88262). Mit ihr verschwindet dann auch noch die sichtbare Umstellschraube im Dach. Mit dem Umstellen auf einen Glockenankermotor hat dieses Modell dann alle Stufen der Produktpflege durchlaufen. Foto: Märklin

Eine Ankündigung, die in dieses Raster passt, soll noch diesen Monat eingelöst werden, was aber bis zum Redaktionsschluss noch ausstand. Dies ist die graue lackierte 162 007 von Hectorrail (88262), die eine an das skandinavische Unternehmen verkaufte Lok nachbildet.



Im warmen Herbstlicht fährt 151 070-0 von DB Cargo in den Diensten des intermodalen Verkehrs in eine spannende Zukunft. Die Geschichte der Modelle zur Baureihe 151 wird gewiss noch einige Fortsetzungen finden und Varianten hervorbringen, auf die viele Zetties warten.

Bei ihr wird auch die Umschalterschraube für den Oberleitungsbetrieb nach innen verlegt und der Antrieb auf den modernen Glockenankermotor geändert. Damit hat auch diese Vorlage dann alle Zyklen der Produktpflege durchlaufen, die es bis heute gibt. Die Zukunft kann also kommen!

Hersteller der Modelle:
<https://www.maerklin.de>

Wagen im bahninternen Einsatz Nur für den Dienstgebrauch!

Zum zweiten Mal in diesem Jahr werfen wir einen Blick auf bahninterne Verkehre, dieses Mal allerdings nur auf die Bundesbahn und mit einem Fokus auch auf zwei Neuheiten aus dem Jubiläumsjahr. Dieser Artikel soll zeigen, wie vielfältig ein Themenbereich ist, der häufig verkannt oder nicht besonders wahrgenommen wird. Vielleicht können wir ja genau das nun ändern?

Bereits in **Trainini®** 3/2022 haben wir einen Blick auf Bahndienstwagen geworfen und dabei neben ausgedienten Reisezugwagen besonders die besonders populären Schienenkrane in den Fokus gerückt. Mittlerweile hat NoBa-Modelle mit seinen Umsetzungen des Ardelt-Dampfkrans 57 to. samt Schutzwagen und optional zusätzlich erhältlichem Geräte- und Wasserwagen dieses Thema wieder auf die Agenda gehoben.

Das Thema hat, wie auch diese beiden Ergänzungen zeigen, noch einiges mehr für den Modellbahner zu bieten, weshalb wir heute vor allem die Dienstgüterwagen etwas näher betrachten möchten. Nur auf den ersten Blick wirken sie wenig spektakulär und eher gewöhnlich.



Im Rahmen einer 1934 in München abgehaltenen Straßenbauausstellung führt der 20 t-Schotterwagen auf einem Straßenroller seine grundsätzliche Tauglichkeit im Straßenbau beim Verfüllen von Schlaglöchern vor. Bei dem von Talbot gebauten Selbstentladewagen zur Gleisbeschotterung „Berlin 702 520“ handelt es sich um einen echten Klassiker der Bahndienstwagen. Foto: RVM, Eisenbahnstiftung

Um die Bahndienstwagen in ihrer Gesamtheit von regulären Reisezug- und Güterwagen abgrenzen zu können, bedarf es an dieser Stelle zunächst einer Definition: Es handelt sich hier um spezielle Eisenbahnfahrzeuge, die nicht dem öffentlichen Personen- oder Güterverkehr dienen, sondern für wartende Aufgaben und Reparaturen vorgehalten werden.



Der Gerätewagen 9 „Kassel 8 303“ der Brückenmeisterei Dieringhausen veranschaulicht im Dezember 1964 im Bahnhof Kassel-Wilhelmshöhe, wie den verkehrlichen Ansprüchen nicht mehr gewachsene Fahrzeuge eine Zweitnutzung als Dienstgüterwagen erfahren. Foto: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung

Ihre Einsatzbereich ist folglich der Unterhalt der Bahnanlagen in all seinen Facetten, von Gebäuden über Trassen bis hin zu den Oberleitungen. Unterteilt werden sie in Bahndienstwagen und Dienstgüterwagen. Bahndienstwagen dienen einem spezifischen Verwendungszweck und nicht dem Transport von Gütern. Zu ihnen gehören beispielsweise Wohnschlaf-, Arzt-, Eich-, Hilfsgeräte-, Material- oder Werkstattwagen.

Dienstgüterwagen befördern die erforderlichen Transportgüter für Dienstzwecke, auch zu Baustellen an der Strecke. Zu ihren typischen Ladegütern gehörten einst beispielsweise das Gas fürs Beleuchten der Lokomotiven, Wagen und stationären Laternen, Wasser für Dampfkrane, die im Dampfbetriebswerk anfallende Asche und Schlacke.

Auch Müll gehörte dazu (vor allem Bahnhofswagen), Baumaschinen oder der Schotter für Gleisbaustellen. In letztgenannter Funktion wurden sie früher auch als Arbeitswagen bezeichnet. Fiel das Befördern von Lokomotivkohle einst niemandem als besonders auf, sah es beim Bunkeröl C (schweres Heizöl) schon etwas anders aus.

Dies wurde in besonderen Dienstkesselwagen gefahren, die dampfbeheizt und isoliert waren, um den Abfallstoff der Raffinerien flüssig zu halten. Ähnlich wie Teer wird es nur unter Einfluss von Hitze fließfähig. Andere Abnehmer als die Bundesbahn gab es damals nicht, weshalb sich von der äußeren Form der Wagen auf den Verwendungszweck des Inhalts schließen ließ.

Häufig handelt es sich bei allen Bahndienstwagen um solche Bautypen, die wegen ihres Alters und überholten Bauartmerkmalen nicht mehr im öffentlichen Verkehr nutzbar oder zugelassen sind. Teilweise werden sie für ihre neuen Aufgaben dann auch umgerüstet.

Dazu gehören beispielsweise mit Blechen verschlossene Seitenfenster an früheren Umbauwagen, nachträglich eingefügte Rollläden, entfernte Wagenübergänge oder auch neue Übersetzfenster in gedeckten Güterwagen, die für einen Lichteinfall beim Arbeiten im Inneren sorgen sollen.



Dieser Rungenwagen Rmms 33 mit der Betriebsnummer 432 888 wurde im September 1960 in Bremerhaven abgelichtet. Schon nicht mehr alltäglich war seinerzeit, dass er noch mit Rungen genutzt wurde. Später wurden Vertreter dieser Bauart bis in die Neunziger hinein noch als Dienstgüterwagen oder Bahndienstwagen genutzt. Foto: Reinhard Todt, Eisenbahnstiftung

Bahndienstwagen im Modell

Klassische Bahndienstwagen haben wir bereits mehrfach im Märklin-Programm gesehen, darunter mehrfach vor allem ausgediente Umbauwagen, Donnerbüchsen und auch die ehemals württembergischen Zweiachser.

Auffällig bleibt bei allen Modellen jedoch, dass sie durch die Reihe Anschriften der Epoche IV trugen und nach RAL 5020 Ozeanblau lackiert waren. Dies wurde bei der DB ab 1974/75 üblich, als das neue Farbkonzept eingeführt worden war.

Zuvor trugen Bahndienstwagen, unabhängig vom Ursprung als Güter- oder Personenwagen, einen Anstrich nach RAL 6020 Chromoxidgrün. Diese Farbe hat Märklin bislang nur vereinzelt für G 10, den Ardelt-Kran und zugehörige Kranschutzwagen aufgegriffen.

Für den 1zu220-Shop trug ein von FR Freudenreich Feinwerktechnik gefertigter „Oppeln“ in einer Güterwagenpackung (Art.-Nr. 49.019.04) als Gerätewagen das schicke Chromoxidgrün. Vielleicht erscheint den Herstellern bislang zu riskant, heben sich doch ehemalige Reisezugwagen kaum von ihren



In der „Güterwagenpackung Epoche III“ (Art.-Nr. 49.019.04) für den 1zu220-Shop befand sich dieser „Oppeln“ als chromoxidgrüner Gerätewagen. Schön anzusehen ist er, doch es darf bezweifelt werden, dass ein so stark verbreiteter und noch regelmäßig im internationalen Dienst genutzter Güterwagen vor 1974 aus dem öffentlichen Verkehr abgewandert ist. Foto: Jörg Erkel

Geschwistern im öffentlichen Verkehr ab. Ausgenommen von der einheitlichen Lackierung waren einst nur die schwarzen Klima-Schneepflüge.

Anlass für diesen Artikel ist das jüngste Sondermodell des 1zu220-Shop, das wir bereits in **Trainini®** 3/2022 angekündigt hatten. Vor einem Dreivierteljahr konnten wir freilich nur die Musterabbildung der geplanten Anschriften zeigen.

Inzwischen ist der von FR Freudenreich Feinwerktechnik in einer einmaligen Auflage von 40 Exemplaren zum Jubiläum „50 Jahre Spurweite Z“ produzierte Gerätewagen 631 (49.342.31) längst ausverkauft: Keine 24 Stunden hat dies gedauert.

Der ozeanblaue Waggon folgt einem dokumentierten Vorbild und stellt einen modernisierten Kriegsgüterwagen der Bauart Bremen dar, der für seinen Betriebszweck als Bahndienstwagen nachträglich noch je ein Seitenfenster eingebaut bekam. So hebt er sich nicht nur farblich deutlich von regulären Wagen gedeckter Bauarten ab.



In den Siebzigern wurde der „Oppeln“ ausgemustert, sein Einsatz als ozeanblauer Werkstattwagen 611 (49.334.211; Bild links) wird dadurch erst glaubwürdig. Das Vorbild des Gerätewagens 631 (49.342.31; Bild rechts) ist auf jeden Fall durch Fotos belegt. Dieses Sondermodell erschien anlässlich „50 Jahre Spurweite Z“.

Der bestens zu ihm passende Werkstattwagen 611 (49.334.211), der als Modell denselben Ursprung hat und aus einer früheren Auflage stammt, kann nicht mit solchen Merkmalen aufwarten. Auch er ist



Auch die chromoxidgrüne Dampfschneesleuder von Märklin (81360) gehört zu den Bahndienstfahrzeugen. Geschoben von einer Schleppenderlok der Baureihe 50 erfreuten sich 2001 die Insider-Clubmitglieder an ihr.

ozeanblau lackiert, ansonsten äußerlich aber unverändert geblieben. Dieser Waggon basiert auf der früheren Bauart Oppeln, deren große Ausmusterungswelle in den Siebzigern lag.

Keinen Bahndienstwagen stellt ein weiteres Modell dar, das wir hier erwähnen wollen. Es passt jahreszeitlich perfekt hierher und folgt dem früheren chromoxidgrünen Regelanstrich, den wir bereits erwähnt haben. Die Rede ist von der Henschel-Dampfschneesleuder der DB, die Märklin zusammen mit einer Schleppenderdampflok Baureihe 50 als Insidermodell 2001 (81360) angeboten hatte.

Zuvor hatte bereits Westmodel diese Vorlage im Sortiment, aus der Großserie dürfte sie trotz Kompromissen bei den Drehgestellen aber einen deutlich größeren Kundenkreis erreicht haben.

Dienstgüterwagen im Modell

Werfen wir nun auch einen Blick auf die Dienstgüterwagen. Wir hatten sie als scheinbar unspektakulär bezeichnet und das möchten wir an einem recht prominenten Beispiel festmachen. Bei fast jedem langjährigen Zettie im Bestand, aber nur selten als Wagen dieses Verwendungszwecks wahrgenommen, ist der kurze Talbot-Schotterwagen.

Im Märklin-Programm ist er ein Klassiker: Unter der Artikelnummer 8624 wurde er von 1981 bis 2008, also fast dreißig Jahre lang, im Katalog geführt. Beschriftet war er in dieser Zeit stets für die DB und trug eine UIC-Nummer, die dieses Modell der Epoche IV zuweist.

Nur wenige werden bemerkt haben, dass mit „Stg“ (Stuttgart) eine unterhaltende Bahndirektion angeschrieben ist und der Waggon statt eines Gattungskürzels die Bauartbezeichnung „Schotterwagen“ trägt.

Tatsächlich handelt es sich hier um eine Bauart, die immer als Dienstgüterwagen eingesetzt worden ist und nie im öffentlichen Verkehr lief! Sie ist also prädestiniert, um sie auf der Modellbahn Bauzügen beizustellen.



Sehr detailliert und sogar mit beweglichen Rundschiebern zeigten sich die 1981 erschienenen Talbot-Schotterwagen (8624), wahre Klassiker unter den Dienstgüterwagen, denn sie wurden einst schon ausschließlich zu diesem Zweck gebaut (vgl. Foto auf Seite 15). Hier tragen sie sogar passende und besonders realistisch wirkende Ladeguteinsätze der Z-Freunde Saarpfalz.

Das Modell war damals ein „guter Wurf“ seitens Märklin, denn das Umsetzen erfolgte korrekt und maßstäblich. Zu den feinen Details gehören Nietennachbildungen am Rahmen und die feinen Drehschieber samt Bedienhebeln, die trotz Beweglichkeit nicht überdimensioniert worden sind. 2011 kehrten sie samt (zu grob umgesetztem) Ladegut noch mal als fünfteilige Packung für die DRG (86244) ins Programm zurück.

Ähnlich fehlinterpretiert werden häufig die Heizöl-Kesselwagen der Bundesbahn. Kennern fällt auch hier auf, dass sie ebenfalls keine Gattungskennzeichen tragen, die für einen grenzüberschreitenden Verkehr wegen der Bauartmerkmale enorm wichtig wären.

Ein weiteres Indiz ist die Tatsache bahneigener Anschriften und das fehlende Kennzeichen für einen Privatwagen. Kesselwagen für den öffentlichen Verkehr befanden sich in Westdeutschland niemals im Bestand der Staatsbahn. Sie gehörten früher den Mineralölgesellschaften und später den bekannten Vermietgesellschaften.

Etwas mehr als nur die äußere Form musste also an den Modellen besonders sein, die 2005 erschienen. Angeboten wurden sie als MHI-Sonderserie in einer Dreierpackung für die Epoche III (82060) mit Anschriften der BD Kassel. Zwei Jahre später dienten diese Formen dem Insider-Jahreswagen (80317), der mit DB-Keks versehen und für die Epoche IV beschriftet war. Die DB hatte übrigens nur 27 Exemplare der wärmeisolierten Wagen für den Eigenbedarf fertigen lassen.



Klassische Dienstgüterwagen im Märklin-Programm sind auch die isolierten Kesselwagen für den Transport von schwerem Heizöl („Bunkeröl C“), das in Dampflokomotiven verfeuert wurde. 2005 erhielten sie auch Einzug ins Mini-Club-Programm (82060)



Versehen mit Betriebsspuren, läuft die als Insider-Jahreswagen 2007 aufgelegte Epoche-IV-Ausführung (80317) an erster Stelle eines Kesselwagenzuges.

Eine letzte Vorlage möchten wir hier noch ansprechen, die in Bezug auf das gewählte Vorbild eine gute Wahl war: Mit den Frühjahrsneuheiten 2022 kündigte Märklin einen Bahndienst-Rungenwagen Rmms 33 der DB (82133) an.

Diese Fahrzeuge waren einst zahlreich und auch für solche Dienste sehr beliebt. Beschriftet für die Epoche III fehlt dem Waggon im aktuellen Programm nur ein passender Bauzug, den er vervollständigen könnte. Erfreulich war, dass beim ausgelieferten Modell alle Rungen separat zum Einstecken beiliegen und die stirnseitigen nicht fest mit dem Aufbau verklebt waren.



Frisch aus der Schachtel vermag der als Dienstgüterwagen eingesetzte Rmms 33 (82133) noch nicht zu überzeugen. Sein Ladegut verlangt Nacharbeiten.

Das ist insofern zu begrüßen, als dass diese Wagen bei der Bundesbahn schon früh und dann fast ausnahmslos als gewöhnliche Niederbordwagen genutzt wurden. Die beiliegenden Rungen sind also auch hier entbehrlich.

Hoffnungen weckte der beiliegende Ladeguteinsatz mit Schotterhaufen, Schwellen und Kiste, das aus koloriertem Resinguss gefertigt ist. Ein Manko, das sich mit der Auslieferung zeigte, aber nicht auf dem offiziellen Produktfoto klar zu erkennen war, ist die gussbedingte Dicke des Bodensockels.

So reicht die Einlage, wenige Millimeter kürzer als die Ladefläche ist, bis zur Oberkante der Bordwand, teilweise scheint sie auch geringfügig überzustehen, denn Resin neigt beim Aushärten auch dazu, sich geringfügig zu verziehen.

Zudem sind zwar der Schotterhaufen und die Holzbox farblich abgesetzt worden, aber der Sockel behielt den grauen Farbton der gewählten Grundierung. Das wirkt zusätzlich störend und nicht vorbildgerecht, denn die Schwellen lägen beim Vorbild ja auf dem Wagenboden auf und nicht auf einer Betonplatte.



Den Vergleich von Werkzustand (links) und erfolgter Nacharbeit am Einsatz (rechts) soll diese Gegenüberstellung ermöglichen: Das Ladegut sitzt nun deutlich tiefer im Waggon und schaut nicht mehr über den Rand.

Das für einen Bauzug also sicher sehr interessante Ladegut zeigt also leichte Schwächen, die Folge des betriebswirtschaftlichen Kostendrucks sind. Sie lassen sich aber recht leicht beheben, wie wir hier anhand unserer Aufnahmen zeigen möchten.

So haben wir zunächst Schleifpapier auf einer ebenen Fläche aufgespannt und den Einsatz darauf so hin und her bewegt, dass seine Unterseite gleichmäßig abgeschliffen wird. Wenn Sie dies ebenfalls planen, denken sie an eine Staubschutzmaske, damit keine Schleifstäube in ihre Atemwege gelangen!

Ein festes Maß für das abzutragende Material können wir nicht nennen, denn wir haben uns per Passproben herangetastet, bis das Ergebnis unseren Wünschen entsprach. Zudem kann die Platte, wie bereits erwähnt, auch eine leichte und kaum wahrnehmbare Wölbung haben, die nicht durch ein heißes Wasserbad behoben werden muss.

Im Folgeschritt haben wir den Ladeguteinsatz dann auch noch farblich optimiert. RAL 8012 Rotbraun ist die Farbe des Aufbaus, die wir als Oesling-Modellbau-Produkt vorliegen haben und in diesem Fall mit einem möglichst feinen Haarpinsel auftragen.

Wichtig ist, dass sich mit wenig Farbe auch die Fugen zwischen den Schwellen erreichen lassen, ohne diese zu verschmieren oder zu beschmutzen. Auch am Rand des Schotterhaufens und der Holzbox entlang wurde der Grundfläche die Waggonfarbe verpasst, bis sie optisch mit dem Wagenboden eine Einheit zu bilden scheint.

Zuletzt haben wir die Kiste noch mit schwarzen Spannbändern „gesichert“. Sie hat zwei umlaufende, feine Ritzen, die wir mit mattschwarzer Revell-Farbe aus der Aquacolor-Reihe hervorgehoben haben. Da unser Rotbraun seidenmatt trocknet und auch die Kiste einen zu starken Glanzgrad aufweist, haben wir das Ladegut schließlich noch mit dem Haft- und Fixierspray von Noch übernebelt – fertig.

Das Problem eines passenden Zugs für den Einsatz haben wir auch lösen können: Kurzerhand haben wir das optimierte Ladegut in den Niederbordwagen Klm 441 aus der Märklin-Packung 87761 transferiert. Dieses Modell ist baugleich, aber für die Epoche IV beschriftet.



Auch aus einer höheren Perspektive wirkt der mit Schleifpapier und Farben nachbearbeitete Ladeguteinsatz nun deutlich realistischer. Verladen ist er nun auf dem baugleichen Niederbordwagen Klm 441 aus der neuen Bauzugpackung 87761, die hier noch um den Werkstattwagen 611 und den Gerätewagen 631 von FR Freudenreich Feinwerktechnik ergänzt wurde.

Der nachbearbeitete Einsatz gefiel uns besser und erschien uns passender als die dieser Packung beiliegenden, blanken Schienen ohne jede Spur von Rost. Zudem sind neue Schienen regelmäßig 30 Meter lang und lassen sich folglich nicht auf einem einzelnen Rungenwagen fahren. Gute Ideen gibt es viele, manchmal gilt es eben nur, sie auch konsequent umzusetzen.

Hersteller der Basismodelle:

<https://fr-model.eshop.t-online.de>
<https://www.maerklin.de>

Anbieter der Sondermodelle:

<https://www1zu220-shop.de>

Eingesetztes Material bei Nacharbeiten:

<https://www.noch.de>
<http://www.oesling-modellbau.com>
<https://www.revell.de>

Ihre Film- und Fotosammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Film-/Fotosammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initiiieren**

Unsere Garantien:

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

*Sie möchten
eine Sammlung der
Nachwelt erhalten?*

0151/573 96 21 1

Rufen Sie uns einfach an!

*Sie möchten unsere
Arbeit unterstützen?*

Bilderkonto:

**Stadtsparkasse Solingen
DE73 3425 0000 0001 3362 47**

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Gebäude im Eigenbau (Teil 1)

Individueller Gebäudebau mit Hausmitteln

Das Angebot an Gebäudebausätzen für die Nenngröße Z war bis über das Jahr 2000 hinaus recht übersichtlich. So waren nach Abwechslung suchende Anlagenbauer entweder auf deren Modifizieren oder gleich auf kompletten Eigenbau nach individuellen Vorlagen angewiesen. So setzt auch Jochen Brüggemann seit mehr als 40 Jahren oft aufs eigene Können mit „Hausmitteln“.

Von Jochen Brüggemann. Als ich 2002 mit dem Bau meiner aktuellen Anlage begann, waren mir Lasercut-Bausätze noch unbekannt; so entschied ich mich beim Gebäudebau für die Materialien und Methoden, die ich bereits seit 1980 auf meiner Vorgänger-Anlage eingesetzt hatte: Polystyrol, Karton, auch Verpackungsmaterialreste und sowohl Bausätze als auch teilweise oder komplette Eigenbauten.

Inzwischen gibt es ein ansehnliches – und stetig wachsendes - Angebot (sehr) guter Lasercut-Modellbausätze im Handel. Allerdings habe ich beim Vergleich festgestellt, dass ein Nebeneinander von Polystyrol- und Lasercut-Modellen oft ungünstig wirkt.



044 671-6 fährt am 26. Mai 1976 in ihrer Heimatdienststelle Ottbergen zur Drehscheibe und passiert dabei das Gebäude der Lokleitung, das Vorlage für Jochen Brüggemanns Eigenbau war. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

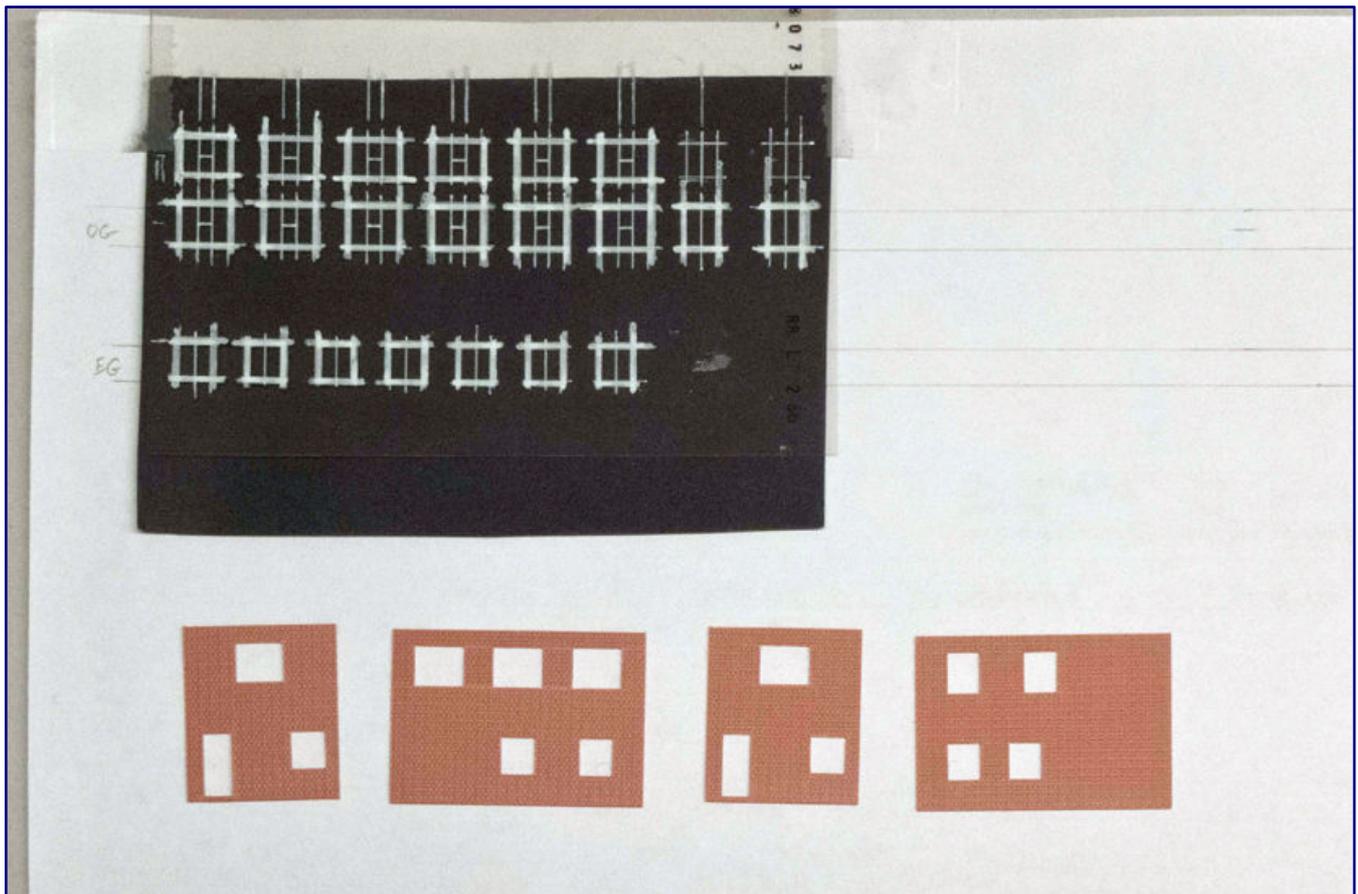
Dies gilt besonders im Vordergrund, wo die Details besonders auffallen. Und meine bereits vorhandenen Polystyrol-Gebäude vollständig durch solche aus Karton zu ersetzen, kam (und kommt) für mich nicht in Frage – dazu gefallen mir vor allem meine Eigenbauten zu gut.

In diesem Punkt habe ich meine Modellpläne etwas vereinfacht: Dem Modell fehlt dieser Knick im Dach, so dass die Dachseiten jeweils glatte Flächen vom First bis an die Dachkanten bilden. Und den Firstwinkel habe ich von 90° auf 100° vergrößert, um die Höhenproportionen vom Haus zum Dach annähernd zu erhalten. Nach der Planung ging's an die Arbeit.

Da ich nicht über eine eingerichtete Feinmechanikerwerkstatt verfüge, habe ich mich auf meine bewährten Hausmittel gestützt: LötKolben, feine Zangen, Feilen und Pinzetten, eine Schieblehre, ein Stiftenklöbchen, feine Bohrer (ab 0,3 mm), ein Skalpell mit unterschiedlichen Wechselklingen, Tuschestifte (0,3 und 1 mm, z. B. von Rotring), dazu weiße Zeichentusche, Sandpapier (Körnung 220 oder feiner), Verpackungsmaterialreste aus Polystyrol, Tesafilm, Kopierpapier und feine Pinsel.

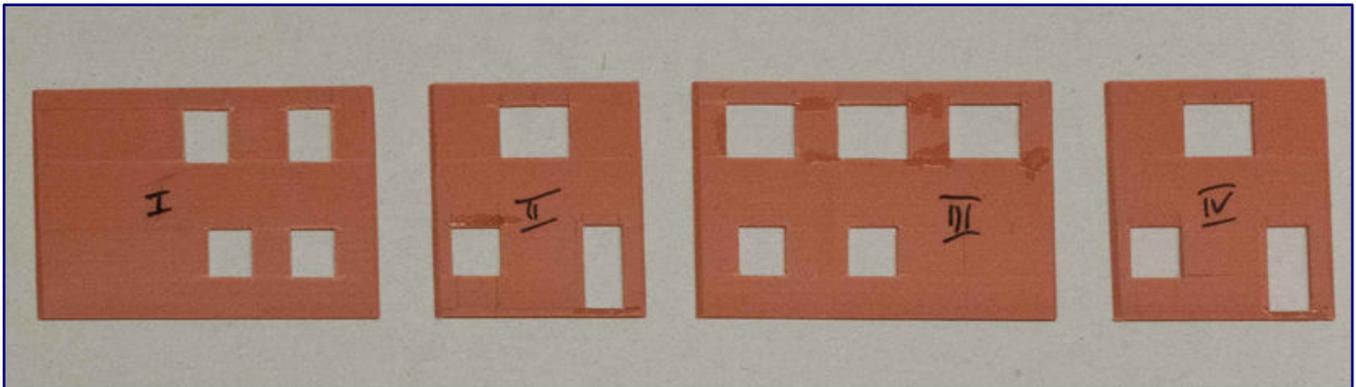
Als Material für die Außenwände habe ich eine ca. 0,75 mm starke Polystyrol-Strukturplatte mit Ziegelmaueroptik von Schulcz (Art.-Nr. 380-26-0001 bei Architekturbedarf.de) verwendet; für glatte Flächen kamen Polystyrol-Platten (0,3 mm und 0,5 mm stark) aus dem Architekturbedarf und für das Dach Kibri-Ziegeldachplatten (Pfannendachplatte für Nenngröße Z; 36920) zum Einsatz.

Ausgangsmaterial für die Fenster waren ehemalige S/W-Fotonegativplatten mit relativ dickem Träger. Diese stammen aus meinem Material-Fundus, den ich vor vielen Jahren aus Abfallmaterial gerettet und unbelichtet entwickelt und fixiert habe.



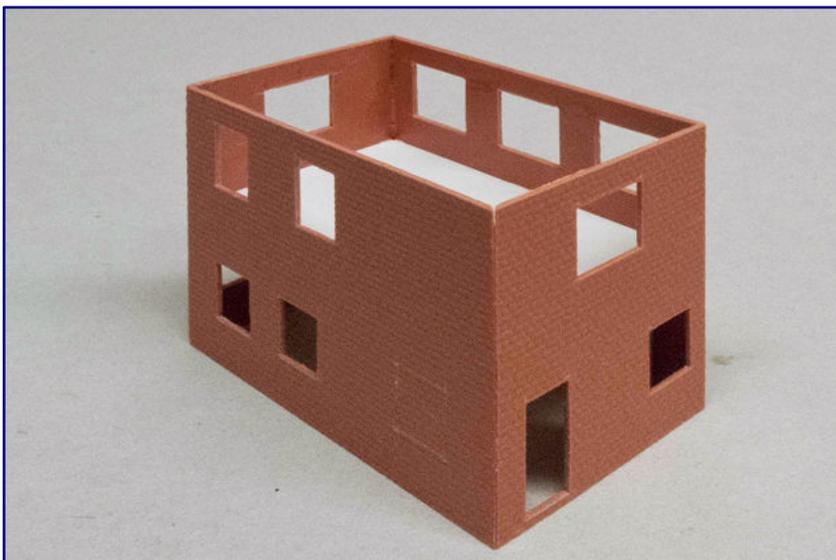
Die fertigen Fenster mit ihrem weißen Rahmen liegen zur Kontrolle über einem schwarzen Karton. Auf dem Blatt darunter ist noch der Aufriss fürs Anfertigen zu erkennen. Unten warten die ausgeschnittenen Seitenwände des Gebäudes aufs Verarbeiten.

Für diverse Ausstattungsdetails habe ich auf überflüssige Bauteile alter Kibri-Bausätze und auf Evergreen-Profile zurückgegriffen. Für die Beleuchtung wurden SMD-LED der Bauform 0603 verwendet (Bezugsquelle: Hightech Modellbahnen), sowie eine Universaldiode des Typs 1N4148 und verschiedene



Die Seitenwände des Lokleitungsgebäudes werden auf der Innenseite gekennzeichnet, um sie in korrekter Folge zusammenfügen zu können. Sie sind nun fertig zum Zusammenbau.

Kohleschichtwiderstände (0,25 Watt, 3,3 k Ω bzw. 8,2 k Ω). Die elektrisch leitenden Verbindungen innerhalb des Gebäudes wurden mit Busch-Silberleitlack (5900) erstellt. Als Klebstoffe kamen dünnflüssiger Plastikkleber, Weiß- und Busch-Grasleim zum Einsatz; für die Farbarbeiten habe ich absolut matt auf-trocknende Acrylfarben (auf Wasserbasis) verwendet.



Kurz darauf steht der „Rohbau“ der Lokleitung: Die Seitenwände sind zusammengefügt, eine Zwischendecke ist eingesetzt.

Zunächst habe ich auf Papier einen maßstäblichen Riss aller Fenster des Gebäudes aufgezeichnet, einschließlich der Sprossen. Dabei war zu berücksichtigen, dass die Fenster zwar innerhalb der beiden Geschosse jeweils einheitlich hoch, jedoch die des Obergeschosses höher als die des Erdgeschosses sind.

Danach habe ich die vier Seiten der Lokleitung – mit allen Fenster- und Türöffnungen - auf die Rückseite der Polystyrol-Strukturplatte mit Ziegelmaueroptik aufgezeichnet, und zwar möglichst so, dass die Fenster- und Türstürze mit Steinlagen abschließen.

solchen Fällen habe ich nach Augenmaß einen geringen Höhenausgleich vorgesehen, um wieder eine annähernd maßstäbliche Geschosshöhe zu erreichen.

Minimale Abweichungen vom Vorbild ließen sich nicht immer vermeiden; in

Nacheinander habe ich dann mit einem scharfen Skalpell zunächst die Fenster- und Türöffnungen und danach die kompletten Wandteile aus der Platte ausgeschnitten. Die Schnittkanten habe ich mit Feile und Sandpapier geglättet, die Seitenkanten der Wandteile darüber hinaus zu einer ca. 45°-Gehrung geschliffen, so dass sich diese Kanten möglichst nahtlos zu 90°-Ecken zusammenfügen ließen.

An einigen Stellen ließen sich Einrisse der Prägeplatten nicht vermeiden; diese habe ich auf der Innenseite mit Plastikkleber vorsichtig repariert. Zwei beim Vorbild zugemauerte Fenster habe ich auf der Außenseite der Wandteile durch Anritzen mit einem Skalpell angedeutet.

Auf dem Papier mit dem Fensteraufriss habe ich eine hinreichend große Fotonegativplatte (mit der glänzenden Seite nach oben) mit zwei kleinen Stücken Tesafilm gegen Verrutschen gesichert und dann



Diese beiden Bilder zeigen das Lokleitungsgebäude mit fertigem Außen- und Innenanstrich sowie den eingesetzten Fenstern und Eingangstüren. Die ersten beiden Innenwände im Obergeschoss sind ebenfalls montiert. Auf dem linken Bild ist im Erdgeschoss die Tür zum Aufenthaltsraum des Drehscheibenwärters zu sehen, auf dem rechten der Eingang zur Lokleitung.

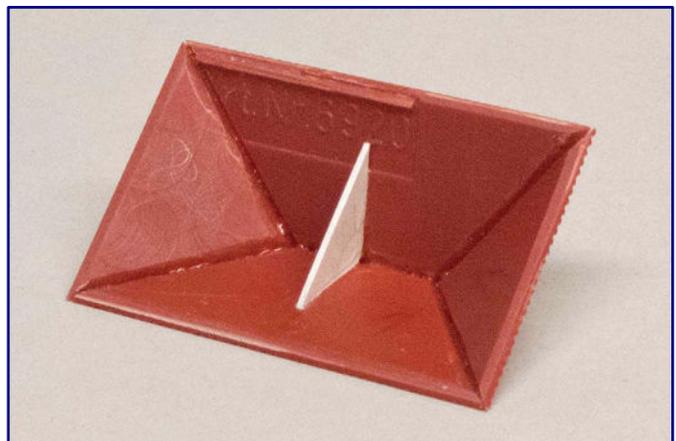
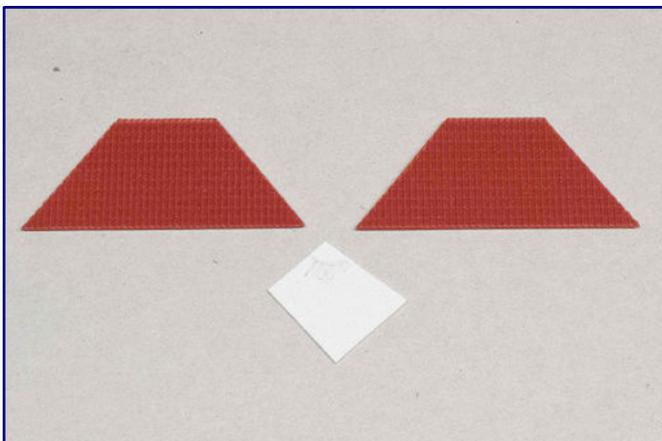
mit dem 0,3-mm-Zeichenstift, mit weißer Tusche, die Fensterrahmenkanten und die Sprossen aufgezeichnet.

Anschließend habe ich mit dem 1,0-mm-Stift die Rahmenkanten und mit dem 0,3-mm-Stift die Sprossen schrittweise etwas verbreitert. Zwischen den einzelnen Schritten musste die Tinte jeweils gut trocknen; dann habe ich jeweils durch Auflegen des entsprechenden Seitenteils die Wirkung der Fenster kontrolliert und ggf. nachgebessert. Ein Stück schwarzes Papier, zwischen Fensteraufriss und Fotonegativplatte geschoben, erleichterte die Beurteilung der Qualität.

Wände, Dach- und Firstziegel

Zwei benachbarte Wandteile (d. h. eine Quer- und eine benachbarte Längsseitenwand) habe ich mit dünnflüssigem Plastikkleber vorsichtig zusammengeklebt und sorgfältig auf einer geraden Fläche mit Hilfe eines Geodreiecks ausgerichtet (horizontal und vertikal).

Anschließend habe ich die beiden anderen Wandteile nacheinander in gleicher Weise hinzugefügt und ständig den korrekten Sitz überwacht. Sodann habe ich aus 0,5 mm starker Polystyrolplatte ein als Zwischendecke exakt passendes, rechteckiges Stück ausgeschnitten und als Decke zwischen Erd- und Obergeschoss eingeklebt.



Zwischen den beiden Dachlängsflächen liegt das PS-Teil mit dem 100°-Firstwinkel (Bild links), das als Stütze innen miteingeklebt wird (Bild rechts).

Das Ergebnis war ein quaderförmiger Rohbau mit rechten Winkeln in der Horizontalen, sowie senkrechten Wänden und Kanten. Außerdem habe ich zusätzlich ein gleich großes Stück wie die Zwischendecke aus 0,3 mm starker Polystyrolplatte ausgeschnitten - vorbereitend für einen späteren Arbeitsschritt.

Der Rohbau wurde außen (einschließlich Fenster- und Türnischen) mit leicht verdünnter Acrylfarbe (eigene Mischung „neuer Ziegel“) angestrichen; für die eingeritzten, „zugemauerten“ Fenster habe ich die Farbe etwas aufgehellt. Nach dem Trocknen habe ich den Rohbau Seite für Seite mit einer anthrazitfarbenen Lasur (mit Wasser verdünnte Acrylfarbe) überzogen.

Die Innenflächen des Erdgeschosses habe ich mit Acrylfarbe schwarz angestrichen. Anschließend habe ich die Seitenwände auf der Innenseite des Obergeschosses mit weißer Acrylfarbe gestrichen, darauf achtend, dass von außen an den Fensterkanten keine weiße Farbe sichtbar wurde; der Fußboden des Obergeschosses wurde mit Acrylfarbe dunkelgrau eingefärbt.



Die Betonplatte (unter dem Dach) liegt zur Stellprobe auf dem Gebäudekörper auf. Das fertige Dachteil hat inzwischen auch schon seine Farbgebung erhalten, wie an den Rändern der Unterseite zu sehen ist.

Dann habe ich die vorbereiteten Fenster aus der Negativplatte mit etwas Überstand ausgeschnitten und, mit kleinen Plastikleber-Tröpfchen an den Ecken, an die Innenseiten der Wände geklebt und möglichst exakt ausgerichtet.

Aus 0,5 mm starkem Polystyrol wurde eine Längswand für das Obergeschoss angefertigt, knapp 0,5 mm niedriger als das Obergeschoss (Innenraum), mit einer Türöffnung versehen und die ausgeschnittene Tür in geöffnetem Zustand angeklebt.

Die Wand erhielt einen weißen Anstrich, die Tür einen in hellem Braun; im gleichen Farbton sind auch die Türrahmen angedeutet. Diese Wand habe ich, etwas seitlich versetzt, in Längsrichtung im Obergeschoss eingeklebt.

Zusätzlich habe ich noch ein kurzes, gleich hohes Wandstück gleicher Materialstärke gemäß Planzeichnung quer zwischen Außen- und Innenwand eingefügt, so dass sich ein kleiner fensterloser Raum ergibt. Die Zugangstür vom Büro aus wurde durch ein hellbraun aufgemaltes Rechteck angedeutet.

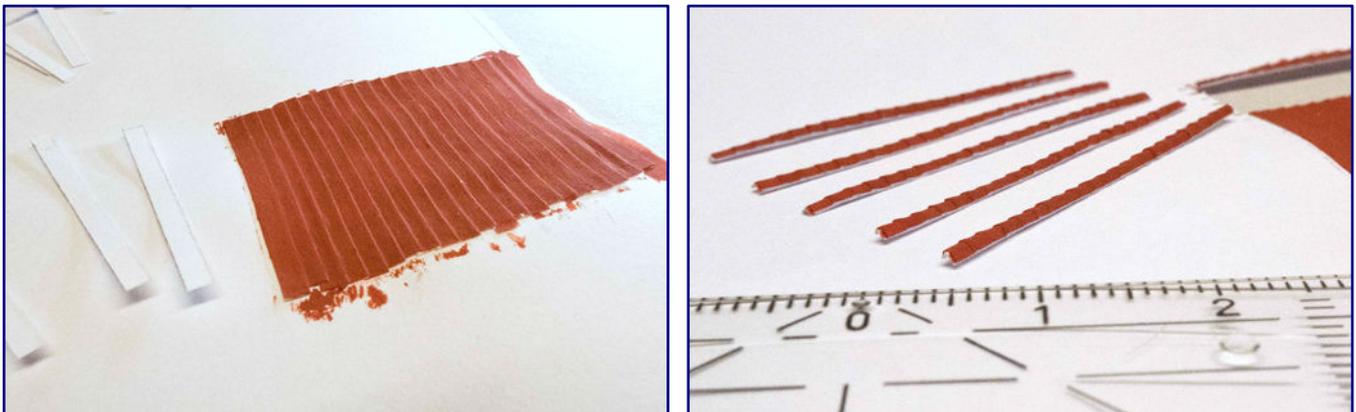
Auf einem PS-Rest habe ich anschließend für die beiden Eingangstüren im Erdgeschoss zwei passende rechteckige Stücke aufgezeichnet, die Linien mit einem stumpfen Scherenrücken nachgezogen und die

Flächen mit je zwei stumpf eingedrückten Querlinien in drei etwa gleich große Teile aufgeteilt. Diese Türen wurden mit Zugabe ausgeschnitten, dunkelgrau angestrichen, mit schwarz aufgemalten Türklinken versehen und von innen vor die Türöffnungen geklebt.

Passend zu der 0,3 mm starken Polystyrolplatte, aber mit allseits 2,7 mm Überstand fertigte ich eine 0,5 mm starke PS-Platte an und habe sie so mit der dünneren Platte verklebt, dass ein gleichmäßiger Überstand blieb. Mit der dünneren Platte nach unten auf das Obergeschoss gesetzt, aber noch nicht verklebt, bildet diese Plattenkonstruktion die Betondecke unter der Dachkonstruktion nach.

Der dünne Plattenteil passt als Führung exakt in den Obergeschossinnenraum und sorgt für einen gleichmäßigen Überstand des dickeren, oberen Plattenteils. Zusätzlich habe ich eine weitere, genauso große Platte wie diese Betonplatte angefertigt, aber aus nur 0,3 mm starkem PS, um diese später als Dachboden zu verwenden. Das Zentrum dieser Platte habe ich ausgeschnitten.

Diese Dachbodenplatte bildete die Basis für den folgenden Dachbau. Zunächst wurden die Maße der beiden Walmdach-Längsseitenflächen ermittelt, bei diesem Gebäude mittels trigonometrischer Berechnung.



Mittels überlappend aufgeklebter Papierstreifen, die anschließend ziegelfarben angestrichen werden, entsteht die Grundlage für die Firstziegel. Werden aus dieser Fläche dann 1,5 mm schmale Streifen abgeschnitten und in Längsrichtung u-förmig aufgewölbt, erhalten wir die gewünschten Firstziegel.

Dabei habe ich einen leichten, gleichmäßigen Dachüberstand über die Dachbodenplatte einkalkuliert. Bei früheren Gebäuden hatte ich aber auch schon die Maße und Formen für komplizierte Dachformen zunächst durch Experimentieren mit dünnem Karton herausgefunden.

Sodann habe ich die PS-Dachplatte unter Beachten der Ziegel-Ausrichtung und -Struktur dermaßen gerade geschnitten und geschliffen, dass die spätere Dachunterkante mit einer Dachziegelreihe bündig abschloss. Anschließend habe ich – wieder auf der PS-Plattenrückseite – die beiden Dachlängsseiten aufgezeichnet und mit einem scharfen Skalpell ausgeschnitten.

Die Firstkante sowie die beiden schrägen Kanten wurden geglättet und auf Gehrung geschliffen (ca. 45 - 50°). Die beiden Dachplatten habe ich mit ihren Firstseiten zusammengeklebt; für den Firstwinkel von 100° sorgt ein passendes Dreieck aus Polystyrol, von unten quer unter dem First angebracht. Während des Trocknens des Klebers muss laufend kontrolliert werden, ob die beiden Dachhälften in korrekter Position fixiert wurden.

Erst danach habe ich die beiden Schmalseiten des Walmdaches vermessen, auf die PS-Dachplatte übertragen, ausgeschnitten, die Kanten geschliffen und eingepasst und schließlich eingesetzt. Nachdem auch diese Klebenähte getrocknet waren, habe ich noch das Dach auf Sandpapier unten geradegeschliffen und auf die Dachbodenplatte aufgeklebt.

Eine Stellprobe auf dem Gebäudekörper (bei aufgesetzter Betondecke) ergab eine korrekte Lage des Daches. Als nächstes habe ich nun aus 1,0 mm breiten PS-Profilen mit halbrundem Querschnitt (von Evergreen; Vertrieb über Fallert) vier passende Stücke als Dachrinne unten an die Dachkanten geklebt, mit gut 0,5 mm Überstand.

Abschließend wird das Dach mit leicht verdünnter Acrylfarbe (eigene Mischung „neuer Ziegel“) und die Dachrinne sowie die Dachunterseite einschließlich Außenkanten mit mittelgrauer Acrylfarbe angestrichen. Einen Anstrich mit der gleichen grauen Farbe erhielten auch die Seitenflächen und der von unten sichtbare Überstand der Betondecke.



Die Firstziegel sind aufgeklebt, die erste Lasur ist aufgebracht: Das Gebäude nimmt eine sehr realistische Wirkung an.

Da ich für die Kibri-Ziegeldachplatten bisher im Zubehörsortiment keine passenden Firstziegel gefunden habe, mussten welche mit Hausmitteln aus Kopierpapier erstellt werden. Dazu habe ich auf einem Blatt Papier etwa 20 je 2 mm breite Papierstreifen, exakt parallel ausgerichtet und mit den Längsseiten schuppenartig ca. 0,3 mm überlappend, mit Weißleim aufgeklebt und mit leicht verdünnter Acrylfarbe angestrichen.

Das Papier um 90° gedreht, habe ich 1,5 mm breite Streifen abgeschnitten. Jeden dieser Streifen habe ich einzeln rücklings auf ein Stück dicken Karton gelegt, auf der (weißen) Unterseite mit dem Rücken einer Schere längs eingedrückt (nicht geritzt oder geschnitten) und dann zwischen Daumnagel (auf der weißen Unterseite) und Zeigefingerkuppe rinnenförmig aufgebogen.

Passend abgelängt, wurden diese Firstziegelstreifen mit Weißleim auf dem Dachfirst und den vier schrägen Dachplattenkanten platziert und an den weißen Kanten mit Ziegelfarbe angestrichen. Abschließend habe ich die vier Ziegeldachflächen nacheinander mit der anthrazitfarbenen Lasur überzogen.

Innenleben und Feinarbeiten

Von vornherein hatte ich eine Beleuchtung des Lokleitungsgebäudes nur im Obergeschoss geplant und zwar für das Büro des Lokdisponenten und den Vorraum. Und weil die Fenster des Lokdisponentenbüros einen teilweisen Einblick erlaubten, hatte ich auch eine vereinfachte Inneneinrichtung vorgesehen.

Dazu nahm ich das Dach und die Betondecke wieder ab und fertigte aus 0,5 mm dickem PS-Material eine Trennwand zwischen Büro und Vorraum. Diese Wand versah ich an einem Ende beidseitig mit mittelbraun angestrichenen Türimitationen aus Papier; den größten verbliebenen Teil nutzte ich für einen Ausschnitt als Durchreiche. Beim Vorbild befand sich hier ein dreifach unterteiltes Fenster, in dessen unterem Bereich mittig eine Durchreiche platziert war.

Diese Trennwand fügte ich zwischen der Längswand und der Außenwand zwischen dem 2. und 3. Obergeschossfenster ein. Aus Teilen einer 0,3 mm starken PS-Platte entstanden eine U-förmige Schreibtischplatte und passende Seitenwände dazu, sowie aus drei kleinen PS-Stücken ein einfacher Stuhl.

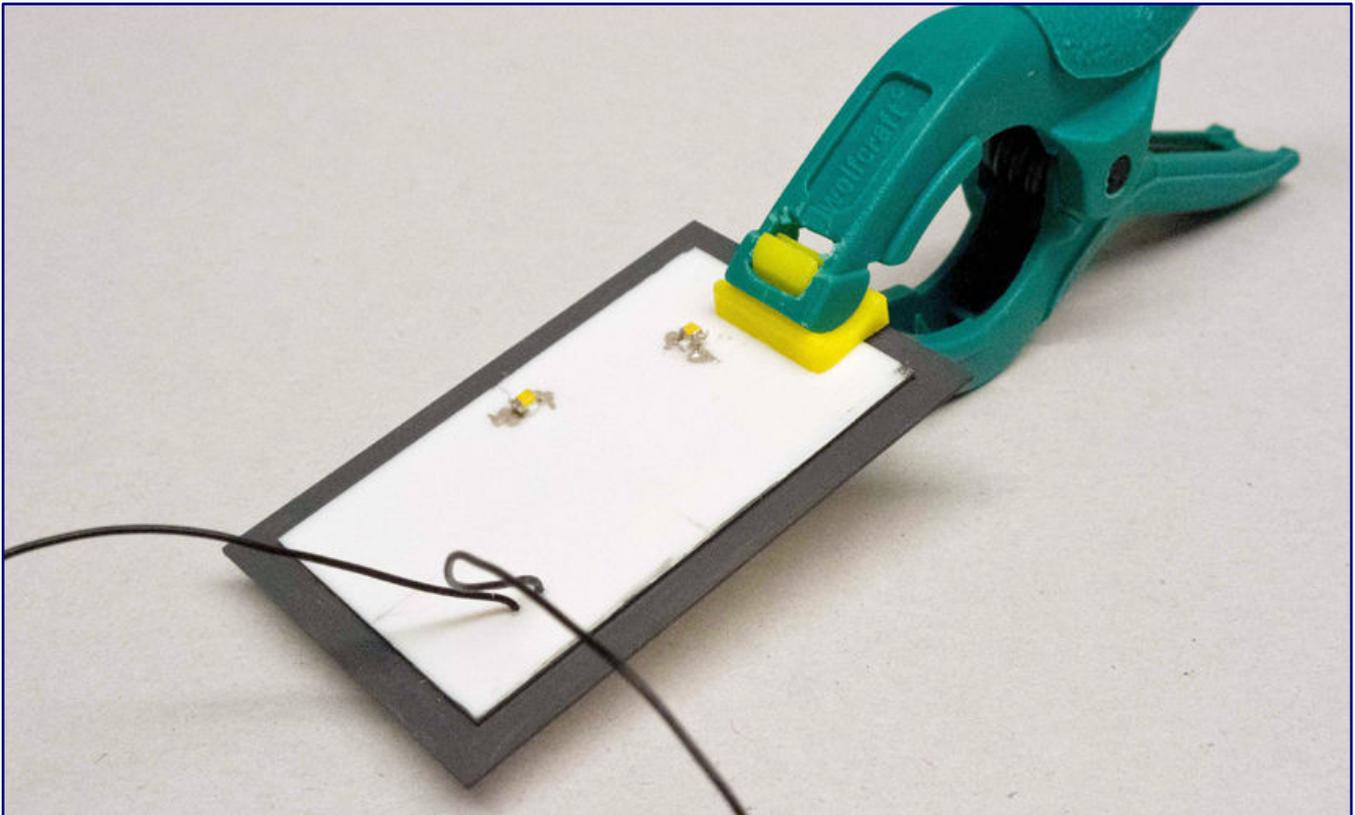


Der Blick in das Obergeschoss des Lokleitungsbaus zeigt die Inneneinrichtung. Zwischen dem fensterlosen Raum im Vordergrund und der offenen Tür befand sich beim Vorbild der Treppenaufgang.

Dieses Mobiliar habe ich hellbraun angestrichen. Aus verschiedenen, teilweise weniger als 1 mm kleinen PS-Stückchen entstanden nun noch ein Telefon in Grau und ein paar Aktenordner (schwarz mit teilweise weißen Flecken auf dem Rücken), und ein paar weiße Papierstückchen mit feinen schwarzen Punkten bilden die zu befüllenden Bürounterlagen.

Nach Fixieren dieser Utensilien mit Noch-Graskleber auf der Schreibtischoberfläche habe ich den Schreibtisch im Büro eingeklebt (ebenfalls mit Noch-Grasleim). Aus einer Preiser-Großpackung mit unbemalten Miniaturen (88500) habe ich einen sitzenden Eisenbahner ausgewählt, mit Acrylfarben bemalt und auf dem Stuhl vor dem Schreibtisch platziert.

Auf der Unterseite der Betonplatte habe ich zwei etwa 1mm² große PS-Stückchen so angeklebt, dass das eine etwa über dem Schreibtisch zu liegen kam und das andere etwa mittig im Vorraum, und auf beide Plättchen jeweils eine SMD-LED der Bauform 0603 geklebt.



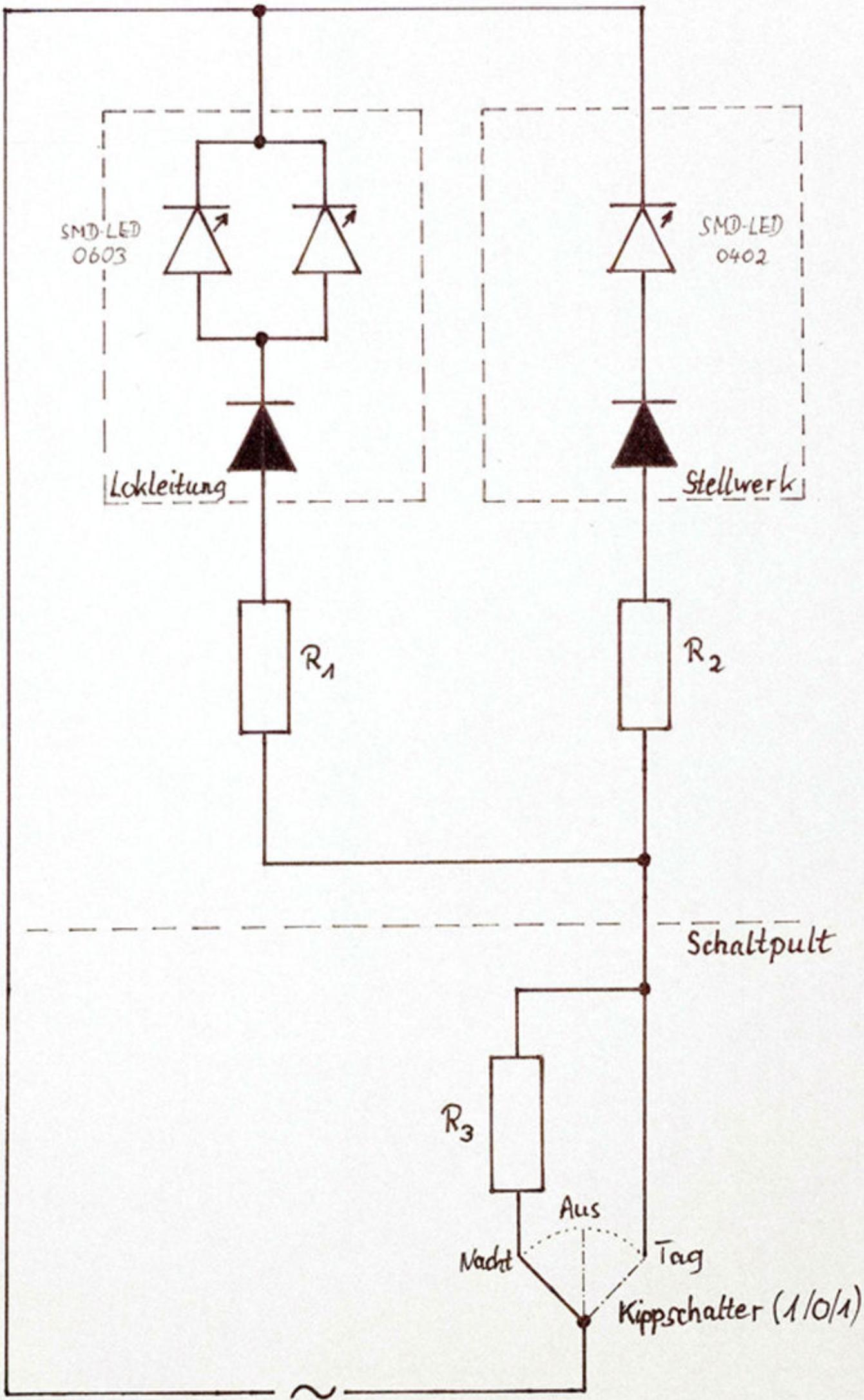
Auf der Unterseite der Betondecke sind die beiden LED der Deckenbeleuchtung installiert. Zu sehen sind auch ihre Anschlusslitzen. Die gemeinsame Schutzdiode sitzt auf der gegenüberliegenden Seite und ist im Raum folglich nicht zu sehen.

Nahe den LED-Querseiten musste beiderseits mit einem Stiftenklöbchen je ein 0,3 mm starkes Loch durch die Betonplatte gebohrt werden. Zwei weitere Löcher, aber 0,6 mm weit, habe ich in den Bereich der Betonplatte gebohrt, der über dem fensterlosen Raum des Obergeschosses liegt.

Nun habe ich eine Universaldiode des Typs 1N4148 und ein Stück Messingdraht an je ein Stück 0,5 mm dünne Litze angelötet und auf der Oberseite punktuell mit Weißleim befestigt. Die beiden freien Litzenenden wurden, abisoliert und vorverzinnt, durch die beiden größeren Bohrungen nach unten durchgezogen.

Mit einer Testschaltung, mit Schutzdiode und einem Vorschaltwiderstand von mindestens 2,2 k Ω , wurde für jede der beiden LED die Durchlassrichtung bestimmt. Die elektrischen Anschlüsse der beiden LED, jeweils einer an die Schutzdiode und der zweite an den Messingdraht, habe ich – gemäß der Durchlassrichtung – mit kurzen dünnen Kupferlackdrahtstücken hergestellt, deren Enden ich mit einer Klinge abgeschabt hatte. Die leitfähige Verbindung erfolgte mit Silberleitlack von Busch.

weiter auf Seite 36



Danach erfolgte erneut eine LED-Funktionsprüfung. Zwei 1 mm große Bohrungen im Fußboden des fensterlosen Raumes bildeten später die Durchführung der beiden Anschlusslitzen vom Obergeschoss ins Erdgeschoss.

Im nächsten Arbeitsschritt habe ich dann die beiden Anschlusslitzen vom OG in das EG durchgezogen, die Betonplatte ausgerichtet und auf der Oberkante der Außenwände etwas Noch-Grasleim aufgebracht. Dann habe ich die Platte auf die Außenwände abgesenkt, dabei immer auf korrekte Lage achtend: Der graue Überstand der Platte sollte überall plan auf der Mauer aufliegen und allseitig gleichmäßig breit sein.

Die beiden Litzen habe ich vorsichtig nach unten nachgezogen und die Platte leicht angedrückt. Erst dann habe ich – ebenfalls mit Noch-Graskleber – das Dach aufgesetzt und mit seiner Bodenplatte exakt auf der Betonplatte ausgerichtet.



Das Lokleitungsgebäude ist bereit zum Aufstellen auf der Anlage: Das Dach ist aufgesetzt und mit einer zweiten Lasur versehen, der niedrige Anbau ist neben dem Eingang zum Drehscheibenwärter-Aufenthaltsraum an das Gebäude angesetzt, Schornstein und Dachluke sind installiert und die beiden Dachrinnenfallrohre angeschlossen.

Abschließend folgten noch ein paar Restarbeiten. Weil mir das Ziegeldach noch nicht ganz gefiel, erhielt es mit der anthrazitfarbenen Lasur noch einen zweiten Ruß-Überzug. Als Schornstein diente ein überflüssiges Bauteil aus einem Kibri-Bausatz, unten einseitig abgeschrägt. Nach ziegelfarbigem Anstrich und anthrazitfarbener Lasur wurde der Schornstein mit der abgeschrägten Unterseite mit Kunststoffkleber auf ein Stück Papier geklebt.

Nach dem Trocknen des Klebers habe ich mit einem Skalpell das Papier so beschnitten, dass unter dem Schornstein ein Rechteck mit geringem gleichmäßigem Überstand verblieb. Diesen Überstand und einen



Nach vollbrachter Arbeit ist der Lokdisponent am Schreibtisch zu sehen, wie er im Büro des Oberschosses seinen Dienst verrichtet.

schmalen Streifen des Schornsteins habe ich mit dunkelgrauer Acrylfarbe gestrichen, um das Dachdeckerblei der Schornstein-Dach-Abdichtung zu imitieren.

Den fertigen Schornstein habe ich mit Noch-Graskleber auf dem Dach befestigt. Anschließend habe ich aus 0,3 mm starker Polystyrolplatte ein Rechteck mit etwa 3 x 3,5 mm Kantenlänge angefertigt, dunkelgrau angestrichen und in geringem Abstand neben den Schornstein als Dachluke für den Schornsteinfeger geklebt.

Aus dem gleichen Material entstand dann noch ein kastenförmiger, niedriger Anbau mit abgeschrägter Oberseite; die drei Doppelklappen auf der Oberseite sind durch Papierrechtecke dargestellt. Mit mittelgrauem Anstrich versehen und mit leichter anthrazitfarbener Lasur wurde dieser Anbau vorbildgerecht an die Außenwand des Gebäudes neben den Eingang zum Aufenthaltsraum des Drehscheibenwärters geklebt.

Die jetzt noch fehlenden Regenfallrohre sollten eigentlich aus einem 0,5 – 0,7 mm dicken Evergreen-Plastikrundstab entstehen; da aber gerade nur über 1-mm-Rundstäbe zur Hand waren, habe ich einen von diesen vorsichtig über einer Kerzenflamme erhitzt und ausgezogen.

Zwei Stücke von etwa 0,6 mm Durchmesser habe ich dann in die gewünschte Form gebogen, mit mittelgrauer Acrylfarbe angestrichen und mit Plastikkleber an der Dachrinne und der Unterkante des Gebäudes befestigt.

Aufstellen der Lokleitung

Am Aufstellungsort der Lokleitung wurden zwei 1,2 mm weite Durchlässe für die beiden Anschlüsse durch die Anlagenplatte gebohrt und an der Oberkante leicht erweitert. An beide Anschlusslizen wurden etwas stärkere Verlängerungskabel mit ca. 1 mm Außendurchmesser gelötet, die Verlängerungen vorsichtig durch die beiden Bohrungen nach unten geschoben und gezogen, bis die Lötstellen wegen ihres größeren Durchmessers jeweils oben in den Bohrungen stecken blieben.

Passende Literatur zum Thema:

Bernard und François Huguenin
Bw Ottbergen: Ein typisches Bahnbetriebswerk der Dampflokezeit
Horst-Werner Dumjahn Verlag, Mainz 1984

Bernard Huguenin / Karl Fischer
Ottbergen - Klassiker der Dampflokezeit
Band 1: von den Anfängen bis 1960er
Band 2: 1970er bis heute
Eigenverlag Modellbundesbahn, Brakel 2011

Andreas Hegger / Ulrich Marks-Fährmann / Klaus Restetzki
Grundwissen Bahn
Verlag Europa-Lehrmittel, 4. Auflage, Haan-Gruiten 2008

Eisenbahn Magazin 2/1982
Seite 52 ff., „Bahnhof Walkenried“
Alba-Verlag, Düsseldorf 1982

Mit einem dünnen, schmalen Kartonstück als flachem Pinselersatz habe ich Noch-Grasleim stellenweise auf die Unterseite der Außenmauern übertragen und dann das Gebäude auf die Anlage gesetzt, ausgerichtet und leicht angedrückt.

Nach dem Trocknen des Leims wurde unter der Anlage eines der beiden Anschlusskabel zu einem Lichtstrom-Masse-Verteiler geführt. Die Lichtstromkreise meiner Anlage sind mit ihren Masse-Polen verbunden. Die Phase führt über einen Verteiler unter der Anlage zum Schaltpult. Direkt am Verteiler habe ich zum Schutz der LED einen 3,3 k Ω starken Vorschaltwiderstand (R1) zwischengeschaltet (gemäß Schaltskizze auf Seite 35).



Der Lokleitungsbau ist auf die Anlage an seinen geplanten Standort gezogen. Nun werden auch die Dienste der hier beheimateten Dampflokomotiven standesgemäß geplant.

Im Schaltpult kann ich über einen Schalter (1/0/1) zwei unterschiedliche Helligkeiten einstellen bzw. die LED auch stromlos schalten. Dazu habe ich die beiden Ausgangspole des Kippschalters mit einem zusätzlichen Widerstand (R3; 8,2 k Ω) verbunden. Je nach Stellung des Schalters wird der Strom entweder direkt zu den LED geleitet oder aber durch diesen zusätzlichen Widerstand, wodurch die Helligkeit der LED deutlich reduziert wird – ein erwünschter Effekt im Nachtbetrieb.

Im folgenden Teil dieser kleinen Reihe werde ich den Bau meines Stellwerks beschreiben, das einen Vorgängerbau zu ersetzen hat und frühere Fehler vermeiden sollte.

Professioneller Anlagenbau:

<https://www.architekturbedarf.de>
<https://www.busch-model.info>
<https://www.faller.de>
<https://www.noch.de>

<https://www.preiserfiguren.de>
<https://www.rotring.de>
<https://viessmann-modell.com>
<https://www.z-hightech.de>

Alle nicht gekennzeichneten dieses Fotos dieses Beitrags: Jochen Brüggemann

Das Standardwerk zum ICE **Rasend schnell überholt**

Nach nur sechs Jahren galt es, ein Standardwerk über deutsche Hochgeschwindigkeitszüge umfassend zu aktualisieren. Das ist im Großen und Ganzen gut gelungen, hinterlässt aber auch Wünsche nach teilweise anderen Schwerpunkten. Und mit dem Erscheinen hat sich die Uhr auch schon wieder weitergedreht.

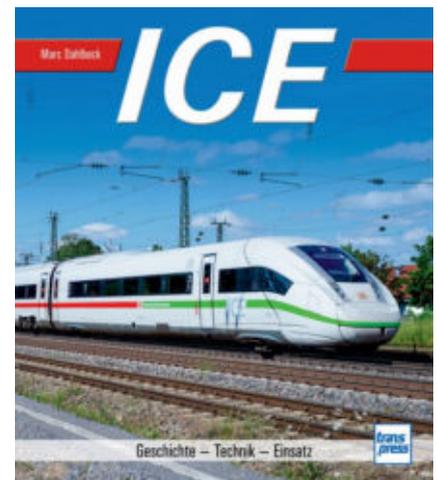
Marc Dahlbeck
ICE
Geschichte - Technik - Einsatz

Transpress Verlag
Stuttgart 2022

Gebundenes Buch
Format 23,0 x 26,5 cm
144 Seiten mit 150 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-613-71659-9
Titel.-Nr. 71659
Preis 24,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



In **Trainini**® 11/2016 hatten wir ein Buch gleichen Titels aus demselben Verlag besprochen: Diese Übereinstimmung ist kein Zufall, denn es handelt sich nicht um ein völlig neues Werk, sondern eine aktualisierte Neuauflage. Schon die 2016 erschienene Auflage hatten einen zehn Jahre älteren Vorgänger, der sich aber durch seinen Titel deutlich unterschied.

Dieses Mal ist es nach (nur) sechs Jahren nicht anders, denn politischer Wille ist, dass die Bahn ihr Fernverkehrsangebot mittelfristig kräftig ausbaut und auch Mittelzentren im Interesse einer „Verkehrswende“ wieder höherwertig an ihr Netz anbindet.

Das betrifft bei weitem nicht nur den Intercity, dessen Komfort auch zu diesem Zweck auf Nahverkehrsniveau abgesenkt wurde. Was er einst zu bieten hatte, wird mehr und mehr Alltag im Spitzenprodukt ICE, das mit den einst definierten Kernmerkmalen „Geschwindigkeit“ und „Komfort“ teilweise nur noch wenig gemein hat.

Nun denn, trotz sinkenden Sitzkomforts und beständig steigender Fahrpreise sieht die Deutsche Bahn ihren Fernverkehr auf Erfolgskurs. Zuletzt hat sie die bestellten, lokbespannten Talgo-Triebzüge „ECx“ für den grenzüberschreitenden Eurocity-Verkehr (Komfortstufe der IC) ebenfalls in den Rang von ICE erhoben. Das bedeutet nun eine Abkehr vom verbindlichen Konzept der Triebzüge.

Es bleibt also einiges in Bewegung und das Verwässern des ursprünglichen Konzepts scheint vollendet. Das Erfordernis, das Standardwerk für den ICE in überarbeiteter Form neu anzubieten und dem aktuellen Stand anzupassen, ist im Kontext dieses Abrisses zweifelsfrei gegeben – eine unveränderte Neuauflage wäre dem Bedürfnis der Leser deutlich zu kurz gekommen.

Mit dem überarbeiteten Werk hat sich nun erstmals der Autor geändert: Marc Dahlbeck, der auch schon mit Bildern im Vorgängerbuch präsent war, ist in diese Rolle gesprungen. Da er sich nicht nur als Fotograf, sondern auch als Fachautor einen Namen gemacht hat, ist er gewiss eine gute Wahl.

Und so hat er es geschafft, auf Basis der Manuskripte von Dieter Eikhoff die ICE-Geschichte (fast) bis zum heutigen Tag fortzuschreiben. Um Neues unterbringen zu können, musste besonders der geschichtliche Abriss vor der Erstpräsentation eingekürzt werden, trotzdem ist das jüngste Werk um 16 Seiten gewachsen.

Erfreulich ist aus Sicht derjenigen, die den Vorgängerband besitzen, dass auch die Fotos zu einem großen Teil ausgetauscht und so auch aktualisiert wurden. Andere sind nun in kleinerem Format Teil des Buches geblieben. An der Bildauswahl wie auch Abbildungsqualität lässt sich so auch nichts kritisieren.

Wunschlos glücklich macht uns die Lektüre dennoch nicht: Zum einen finden wir die internationale Erfolgsgeschichte der ICE-Züge zu kurz gekommen. Sie erscheint uns vor dem Hintergrund, dass TGV und ICE im internationalen Wettbewerb Konkurrenten sind und ihre Hersteller Alstom und Siemens zuletzt eine Fusion angestrebt hatten, sehr wichtig.

Gleichzeitig fragen wir uns, ob die Ausführungen zur Topographie, Sicherheitstechnik und Baufortschritt der Neubaustrecke (Stuttgart -) Wendlingen – Ulm tatsächlich ein so wichtiger Bestandteil der Überarbeitung sein müssen.

Anders als beim Shinkansen in Japan steht der Begriff ICE in Deutschland ja nur für die Züge und nicht die Strecken. ICE-Züge legen bis heute schließlich die meisten Kilometer auf (teilweise ausgebauten) Bestandstrassen und nicht den „Rennstrecken“ für 300 km/h zurück.

Unverändert vermissen wir kritische Worte zum bewusst niedriger gewählten Sitzkomfort und geringerer Geschwindigkeitszulassung in den Triebzügen der Baureihen 411 (ICE-T), 412 (ICE 4), 415 (ICE-T) und 605 (ICE-TD). Zwar werden die Probleme deutlich genannt, die besonders die Baureihe 605 immer wieder ausbremsten und unwirtschaftlich arbeiten ließen.

Kein Wort lesen wir aber beispielsweise über den ursprünglich geplanten Einsatzzweck aller vier Baureihen als Intercity-Nachfolger und die immer wieder kritisierten, zu kurzen Sitzflächen der ICE 4. Neutralität gebietet auch hier ein ehrliches Bild: Die DB hatte ihre Kunden immerhin mit Eigendarstellungen von mehr Beinfreiheit und größeren Sitzabständen an der Nase herumzuführen versucht.

Begrüßenswert ist das neue Kapitel 12, das sich ausführlich den erfolgten, laufenden und geplanten Lebensverlängerungen („Redesign“) der Züge widmet. Immerhin steht besonders die erste ICE-Generation schon über 30 Jahre im Plandienst, ist am Ende ihrer einst geplanten Nutzungsdauer angelangt und muss wohl doch noch fast zehn weitere Jahre Dienst tun.

Leider wirkt dieses Kapitel „mit der heißen Nadel gestrickt“: Gleich in der Einleitung verschreibt sich der Autor um satte zehn Jahre, was den Leser zu irritieren vermag. Im weiteren Textverlauf erscheinen dann ganze Satzteile doppelt. Dies wirkt, als sei dieser Titel unter großem Zeitdruck fertiggestellt worden.

In Summe handelt es sich um ein gelungenes Werk, bei dem leider der „ICE 3 neo“ (Baureihe 408; Siemens Velaro MS), der nun im Planverkehr steht, zu kurz kommt und die Talgo-Züge „ICE L“ (zuvor „ECx“) als offizielle Mitglieder der ICE-Familie noch völlig fehlen. So erscheint uns die nächste Überarbeitung, die erforderlich werden wird, schon greifbar nahe.

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

Wertvoll für jedermann

Der Modellbau-Ratgeber

Wer neu zum Modellbau stößt, der sucht zu allererst nach guten Quellen für wertvolle Ratschläge. Und wer schon lange dabei ist, der findet auch für sich stets viele Ansätze, sein Wissen zu verbreiten und Techniken zu verfeinern. Beide Bedarfe sind nahezu perfekt in einem Buch berücksichtigt worden, das wir Ihnen heute vorstellen möchten.

Mat Irvine
Modellbau leicht gemacht
Tipps und Tricks für Einsteiger und Fortgeschrittene

Verlag Delius Klasing
Bielefeld 2022

Taschenbuch mit Fadenbindung
Format 19,6 cm x 26,1 cm
188 Seiten mit 345 farbigen Fotos und Abbildungen

ISBN 978-3-667-12353-4
Best.-Nr. 12353
Preis 29,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Die vorliegende Lektüre ist vor drei Jahren im Vereinigten Königreich unter dem Titel „Model Builders‘ Manual“ erschienen. Die wörtliche Übersetzung aus dem Englischen trifft Inhalt und Umfang der Themenfülle besser als die griffig gewählte Bezeichnung für die deutsche Auflage.

Dem Verlag Delius Klasing ist es zu verdanken, dass dieses Buch über den Ärmelkanal auch zu uns gefunden hat. England darf, neben den Vereinigten Staaten, sicher als Mutterland des Plastikmodellbaus bezeichnet werden.

Bekannte Marken der Branche haben dort ihren Ursprung, es gibt eine treue und sichtbare Gemeinde mit diesem Hobby, die sich auch zu Ausstellungen und Wettbewerben trifft. In Summe ergibt das beste Voraussetzungen für eine Enzyklopädie über den Modellbau mit Polystyrol.

Modellbau ist ein fesselndes Hobby, wie der Verlag in seiner Buchinformation selbst festhält. Passionierte Bastler erschaffen beeindruckende Modelle aus Holz, Metall oder Kunststoff, heutzutage längst auch mit Technologien wie dem 3D-Druck. Ob es sich dabei um Modellflugzeuge, Eisenbahnen oder architektonische Meisterwerke handelt, erscheint zunächst nachrangig.

Das ist es auch, was diesen Titel für Modelleisenbahner interessant macht: Mit Polystyrol haben wir bei Eigenbauten und Gebäudebausätzen zu tun – auf den Modellbau mit diesem Material bezogen, ist es aber nur eine Facette von vielen. Hilfen, die diese Lektüren bietet, betrifft aber alle Enthusiasten gleichermaßen.

Und auch ergänzende Techniken wie additive Verfahren (3D-Druck), das Fotoätzen von Metallen oder auch besondere Teile aus dem Tiefziehverfahren durchziehen dieses Hobby in Gänze. Wenn sich der Autor dem Bauen, Optimieren und Lackieren von Bausätzen zuwendet sowie einen Blick in die Zukunft wirft, dann trifft er auch unseren Nerv.

Interessant ist aber auch der Blick auf die Geschichte des Modellbaus und ihrer Hersteller: Wie entstand er und konnte sich als Hobby etablieren? Wann und wie wurde der Modellbau als Markt erschlossen? Was wurde aus den Herstellern?

Dies sind nur drei von vielen Fragen, die im vorliegenden Buch beantwortet werden – und das auf eine packende Weise. Einmal zu lesen begonnen, mögen wir es gar nicht mehr weglegen. Auch als „alter Hase“ sind hier viele Dinge zu erfahren, die zuvor gewiss unbekannt waren.

Mat Irvine sorgt für Überblick in einem riesigen Angebot, lautet das Fazit des Verlags, dem wir uns gern anschließen. Er stellt die verschiedenen Genres und vor allem auch Maßstäbe vor, über deren Vielfalt heute sicher die meisten staunen, ohne zu ahnen, wie sie überhaupt zustande kamen.

Präsentiert werden auch wichtige Werkzeuge, erforderliche Hilfsmittel und sinnvolle Techniken, die deutlich über den reinen Zusammenbau hinausgehen. Berücksichtigt wird auch die Modellbahn, wenngleich auch nur am Rande.

Von Lackiertechniken und vom Wissen um das Herstellen und Aufbringen eigener Nassschiebebilder profitieren auch erfahrene Tüftler, die eigene Modelle aus dem Nichts erschaffen. Ein weiteres Thema ist der Dioramenbau, das als einziges für den Bereich der Modellbahn zu kurz und einfach gehalten ist. An dieser Stelle mangelt es uns aber eher nicht an Literatur.

Der uns zuvor nicht bekannte Autor hat sein Hobby zum Beruf gemacht. Das zu lesen, hat uns im Nachhinein nicht überrascht. Erfahrung und Können kommen in jedem einzelnen Kapitel nur allzu deutlich zum Ausdruck.

So eignet sich das Buch für Anfänger wie Erfahrene, für jung und alt, Flugzeug- und Schiffsmodellbauer wie auch Eisenbahner. Den Überblick fördern werden auch die Verweise auf wichtige Hersteller am Ende des Buches. Sie sind nach verschiedenen Kategorien getrennt zusammengestellt, bilden aber nur einen kleinen Querschnitt des gesamten Markts ab.

Bezogen auf die Modellbahn bedeutet das, wir finden hier keine alleinigen Hersteller von Rollmaterial, denn an der Stelle beliefern sie uns ja nicht mit Bausätzen. In diesem Bereich musste für Deutschland die Firma herhalten, deren Name als Synonym für das Modellhaus gilt: Faller. Marken wie Kibri und Vollmer, aber auch die kleineren Anbieter, fehlen.

Ein Manko sehen wir darin nicht, denn es handelt sich ja um ein Modellbau- und nicht ein Modellbahnbuch. So bleibt nur ein einziger, echter Schwachpunkt übrig, der auch gut zu verschmerzen ist und den Wert des Buches nicht in Frage stellt: Vor allem Aufnahmen, die in Ausstellungshallen gefertigt wurden, wirken erheblich zu dunkel und arm an Farben.

Ließe sich dies bei künftigen Auflagen beheben, würde sich der wahre Wert des Titels schon beim schnellen Durchblättern offenbaren. Sie würden zur Visitenkarte eines wahrhaft besonderen Werkes. Das möchten wir unterstreichen, indem wir es nun für die Neuerscheinungen des Jahres in der Kategorie Literatur nominieren.

Wenn Sie vom geballten Wissen des Autors profitieren möchten, dann sollten Sie nicht auf eine zweite Auflage warten. Egal, ob Sie gerade erst mit Ihrem ersten Bausatz beginnen oder schon einen Erfahrungsschatz vorzuweisen haben: Dieses Buch ist gewiss kein Fehlkauf und hilft, neue Maßstäbe zu setzen – vielleicht sogar im wahrsten Sinne des Wortes!

Verlagsseiten:
<https://www.delius-klasing.de>

MODELLBAHN

Ausstellung in 3 Hallen

21. und 22. Januar



Öffnungszeiten: Sa. 10-18 Uhr und So 10-16 Uhr

Elisabeth-Selbert-Gemeinschaftsschule, 23611 Bad Schwartau, Schulstraße 8

Bitte benutzen Sie die großen öffentlichen Parkplätze, und folgen Sie den Wegweisern!

- **Nördlichste Spur Z-Convention Deutschlands**
- **Spur N – Module**
- **H0 - Viele Modulanlagen**
- **Schmalspurbahn H0e**
- **Spur 0 – Große Modulanlage**
- **Spur 1 - Modulanlage**
- **Große Modellbahnbörse**
- **Cafeteria**



Eintritt: Erwachsene 5,-€, Kinder 2,-€ und Familien 10,-€, Kinder bis einschl. 6 Jahre frei

Die Erlöse dienen der Vereinsarbeit und dem Erhalt des Stellwerkes "Sn" in Bad Schwartau

www.efs-badschwartau.de

Motiv: Wolff Ullrich Malm / Foto: **Trainini®**

Änderungen wegen Corona und der politischen Situation möglich, bitte beachten Sie hierzu Informationen auf unserer Webseite!

Faszination Modellbau Friedrichshafen **Auf der Messe mit neuem Etikett**

Im Dreiländereck am Bodensee fand vom 4. bis 6. November 2022 eine der wenigen größeren Modellbaumessen dieses Jahres statt. Eine wichtige Rolle spielte wieder die Modellbahn und mit ihr auch das 50-jährige Jubiläum der Spurweite Z. Per Messerundgang werfen wir einen Blick zurück.

Anfang November ist Messezeit in Friedrichshafen – dann treffen sich die Freunde der Modelle aus den Segmenten Eisenbahn, Schiffe, Flugzeuge und Autos. In seiner 20. Ausgabe angereichert um das große Echtdampftreffen und erstmalig unter dem klangvollen Namen „Internationale Modellbahn-Ausstellung“ (IMA).

Dieses Ereignis wollten sich insgesamt über 43.000 Besucher nicht entgehen lassen. Am Eröffnungstag war kurz vor Messebeginn auf den Parkplätzen eine Menge los und erwartungsvolle Besucher bevölkerten das Messefoyer in Erwartung der Öffnung.



Echtdampfstimmung auch schon vor der Halle verbreitete dieses Lokomobil, dessen Geschwister in kleineren Maßstäben im Inneren zusammen mit Lokomotiven zu erleben waren.

Die Messegesellschaft hatte erstmalig konsequent auf den elektronischen Vorverkauf der Eintrittskarten gesetzt, was auch sehr gut angenommen wurde. Im Laufe des Vormittags zeigten sich aber an den wenigen Kassen vor Ort, dass nicht alle potenziellen Besucher über den geänderten Kartenerwerb informiert waren oder mangels eigenen Zugangs zum Internet reagieren konnten. Lange Schlangen und ungeduldige, teilweise verärgerte Wartende waren so leider die Folge.

Die Modellbahn konnte sich wieder in zwei Hallen dem Publikum präsentieren, erstmalig stand dafür die Halle A1 bereit. Groß und hell bot sie ideale Voraussetzungen. Gefühlt waren die Gänge breiter, die



Die Gänge werden zusehends breiter, Kleinserienhersteller bleiben vermehrt fern: Hoffen wir, dass es nicht dauerhaft so sein wird. Messeschnäppchen dürften dieses Jahr eher die Ausnahme gewesen sein, zumal auch noch bekannte Anbieter aus dem Kreise der Großen fehlten.

Anzahl der Anbieter aus dem gerade bei Messen eigentlich spannenden Kleinseriensegment wird aber immer geringer.

Hohe Kosten und die allgemeine wirtschaftliche Lage machen es immer mehr zum unwägbareren Risiko, sich auch mal auf dieser großen Messe zu präsentieren.

Das Einzugsgebiet am Bodensee eröffnet immerhin kurze Wege für die Modellbahnfreunde aus der Schweiz und Österreich; international war aber auch die Zahl von elf in Friedrichshafen vertretenen Nationen.

Bekannte Herstellernamen waren vor Ort vertreten, darunter natürlich auch Märklin, Falter und Noch. Leider vergeblich blieb die Suche nach dem EK-Verlag, der mit seinem hervorragenden Literaturangebot schmerzlich vermisst wurde.



Einer von uns: Moderator Hagen von Ortloff genießt das Rentnerleben und ist immer wieder mit Leib und Seele als Aussteller dabei.

Wie zu erwarten, zeigte auch Hagen von Ortloff mit einigen Helfern und Freunden bei seinem „Heimspiel“ wieder alte Modellbahn-Schätzchen. Die Spielfreude stand dabei im Vordergrund, und das sah man ihm auch an. Nette Gespräche mit den Besuchern und seine obligatorische Autogrammstunde gehörten ebenfalls dazu.

Der wieder angebotene Spielbereich für Kinder wurde rege frequentiert. Da spielten Väter und Mütter mit ihren Kleinen, verweilten und brachten direkt vor Ort wieder den ureigensten Sinn unseres Hobbys in den Vordergrund: Freude und Spaß!



Stets gefragt waren die Lötvorführungen von Torsten Schubert, der nicht nur Besucher beeindruckt, sondern sein Wissen auch an sie weitergeben möchte.

Anlagentechnisch boten die Z-Freunde International die eigentlichen Sahnestückchen dieser Messe und waren den ganzen Messetag über bestens besucht. Dicht gedrängt wurde geschaut und gestaunt, vor allem aber auch gefachsimpelt.

Harad Hieber zeigte seine Anlage Drachenstein nach ein paar Jahren wieder auf einer Messe. Er war sehr erfreut über die vielen Fachgespräche und das rege Interesse an seinem Meisterwerk. Auch Rainer Tielke mit seiner Moselbrücke Bullay war meist umringt von staunenden Besuchern.

Und ebenso bei Uli Günthers Schloss Neuschwanstein und Gerhard Maurers Traumschleife war stets eine Menge los. Interaktiv war Ingo Sindermanns Zwergerlanlage. Groß und Klein hatten eine Riesengaudi bei ihm.

Jürgen Walther war mit seiner Anlage Hirschsprung räumlich recht nahe am Höllental, welches Thema seiner großartigen Anlage ist. Bei Torsten Schubert waren sowohl Löt-demonstrationen als auch seine Schaustücke gefragt und im Mittelpunkt des Interesses.

weiter auf Seite 48



Ob groß, ob klein: Jürgen Walters bestens gelungene Anlage „Hirschsprung“ faszinierte alle Besucher (Bild oben). Vor ihr ragt die „Traumschleife“ von Gerhard Maurer ins Bild. Der Blick in den Bahnhof Hirschsprung (Bild unten) verrät, warum das Werk ein solcher Blickfang ist.

Oliver Kessler brachte seine selbstfahrenden Busse und Lkw des Spur-Z-Carsystems dem Publikum näher und beantwortete gerne dessen Fragen. Ebenfalls vertreten war Thomas Heß mit seiner digitalen Demonstrationsanlage samt neuem Innenleben.



Oliver Kessler führte sein Z-Car-System inklusive der jüngsten Entwicklungen vor und stand Besuchern Rede und Antwort. Viele dürften sich um die derzeit eingeschränkte Lieferfähigkeit gehandelt haben.

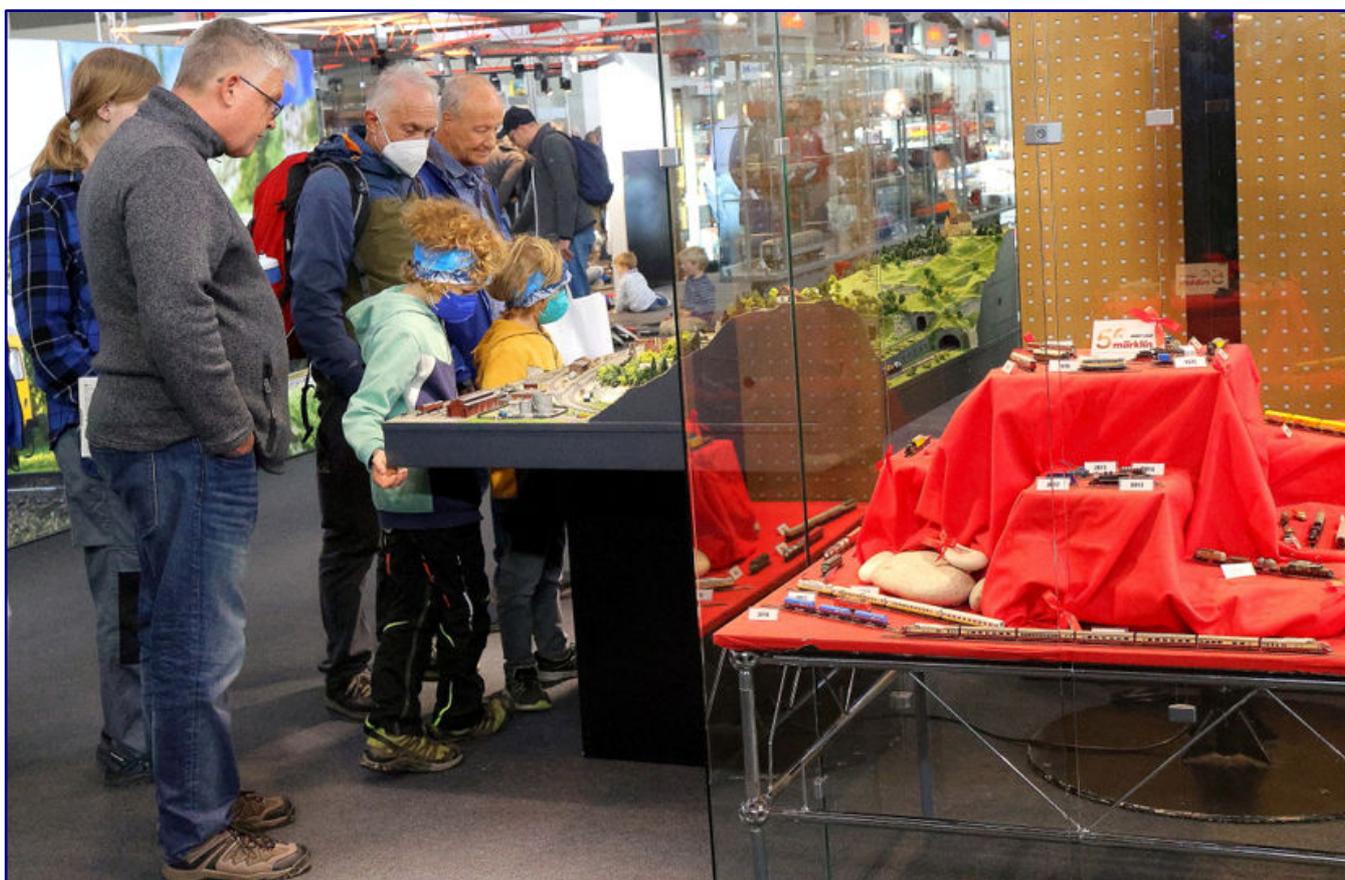
Roland Kimmich hatte noch ein paar Railex-Schätze mitgebracht, Raffaele Picollo präsentierte die Wuppertaler Schwebebahn, einen Golfplatz und die japanische Koffer-Kleinanlage, die auch schon in Altenbeken zu sehen war. Auch „Dead End City“ und „Nugget Gulch“ von Michael Bernhard durften auf dieser Schau nicht fehlen.

Es war bei den Zetties also eine ganze Menge geboten, qualitativ hochwertige Anlagen zeigten den Besuchern, dass mit der Spurweite Z mittlerweile sogar die Höhepunkte einer großen Messe gezeigt werden.

Reges Treiben, sich treffen und unterhalten, auch dafür war übrigens der Stand der Z-Freunde International die wohl zentrale Anlaufstelle für viele bekannte Gesichter. Mit eigenen Messeständen und ihrem Z-Sortiment vertreten waren zudem Lütke Modellbau und Artitec, wo die ausgezeichneten Modelle unserer Nenngröße regen Absatz fanden.

Auch bei Märklin war unsere Baugröße mit einer Schauanlage und einer dem 50-jährigen Jubiläum gewidmeten Vitrine vertreten. Die Seminartruppe hielt einige gut besuchte Vorträge zur Digitaltechnik und weiteren Themen ab, die Produktmanager waren vor Ort und stets ansprechbar.

weiter auf Seite 50



Thomas Heß hatte seine digitale Vorführanlage (Bild oben) landschaftlich neu gestaltet. Auch die neue Spur-Z-Messeanlage von Märklin (Bild unten) fand bei den Besuchern guten Anklang. Neben ihr präsentierte der Hersteller einen Querschnitt aus 50 Jahren Mini-Club.

Beim Insider-Club kümmerte sich Silvia Römpp höchstpersönlich um das Verteilen von kleinen Präsenten an die Mitglieder. Am Verkaufsstand waren zudem Museumswagen zu erstehen. Faller hatte ein schönes Diorama mit seinen aktuellen Spur-Z-Modellen mitgebracht, ansonsten war unser Maßstab, auch und besonders bei den Händlern, leider eher klein gehalten.



Auch die größeren Maßstäbe hatten in Friedrichshafen einige schöne Exponate zu bieten. „West Side Lumber Co.“ war beispielsweise eine Waldbahn im Gartenbahnformat.

Bei den Schauanlagen der großen Spurweiten konnten vor allem die Kooperation Holz (Baugröße H0) und die West Side Lumber Co. Model Railway Group (Spur IIm) begeistern. Das Echtdampftreffen war dank seines Geruchs und den „Rauchzeichen“ nicht zu verfehlen. Auf den Rundfahrten waren die Plätze stets heiß begehrt - bei Erwachsenen wie auch den Kindern.

Auch in den anderen Hallen bei den Modellflugzeugen und Modellschiffen, Vorführungen mit Modell-Lastwagen und Baggern sowie Pistenraupen waren echte Hingucker auszumachen. Ebenfalls Freude bereiteten die Dampfmaschinen, die Technik direkt erleb- und sichtbar machten.

Als Resümee dieser Messe lässt sich festhalten: sehr gut organisiert, sehr gut besucht, ein Ausflug der sich für alle Modellbauer lohnte, denn mal über den Zaun in andere Hobbybereiche schauen, fällt in Friedrichshafen stets leicht.

Ausstellerauswahl mit Spur-Z-Relevanz:

<https://artitec.nl>
<https://www.busch-model.info>
<https://shopware.donau-elektronik.de>

<https://www.faller.de>
<https://verlagshaus24.de/geramond>
<https://www.halling.at>

<https://www.luetke-modellbahn.de/>
<https://www.maerklin.de>
<http://mazer0.de>

<https://microrama.eu>
<https://www.noch.de>
<http://www.peter-post-werkzeuge.de>

<https://www.saller-modele.de>
<https://viessmann-modell.com>

<http://z-car-system.de>
<https://www.z-freunde-international.de>
<https://z-stammtisch-bayern.de>

Unser Jahresrückblick 2022

Ende eines besonderen Jahres

2022 war nicht irgendein Jahr für die Spur Z: Sie feierte ihren 50. Geburtstag. Das sollte einen roten Faden für ganze zwölf Monate bilden. Und trotz nur weniger Messen und Ausstellungen haben wir es geschafft, breit und voller Stolz gemeinsam auf unser Jubiläum hinzuweisen.

Es ist uns eine liebgewonnene Tradition, im Dezember innezuhalten und rückblickend zu schauen, was die Gemeinschaft der Spurweite Z im zurückliegenden Kalenderjahr bewegt hat. Nachvollziehen lässt sich dies natürlich an den Ausgaben unseres Magazins, doch manchmal könnte auch dieser Blick zu kurz greifen.

2022 soll keine Ausnahme sein, denn immerhin geht ein besonderes Jahr für die einst kleinste Modelleisenbahn der Welt zu Ende. Gewiss hätten wir uns mehr Messe- und Ausstellungspräsenz gewünscht, um deutlicher auf unsere Baugröße hinzuweisen und für sie zu werben.

Aber zumindest seitens der Redaktion halten wir erfreut fest, wie gut unsere Idee eines gemeinsamen Jubiläumslogos für alle Gruppen, Vereine und auch Hersteller angekommen ist. Auf Produktverpackungen, Internetseiten und auch in Filmbeiträgen war es häufig zu sehen und hat so ein verbindendes Erscheinungsbild geschaffen.



Begonnen hat auch das Jahr 2022 mit einem Rückblick und Auszeichnungen. Bedacht wurde unter anderem die hier gezeigte Anlage „Obermurrhärle“ von Karl Sinn.

Gehen wir den Jahresverlauf nun noch einmal durch: Im Januar verkünden wir stets, welche Produkte und Leistungen wir als Neuerscheinung des Jahres auszeichnen. Nach drei Jahren kam Märklin erstmals nicht bei diesem Preis zum Zuge, was durchaus als außergewöhnlich zu bezeichnen ist.

Zu verstehen ist es aber nicht als eine Entscheidung gegen den Marktführer, sondern vielmehr als deutliches Indiz für eine leistungsstarke Kleinserie. Auch wenn sich einige klassische Anbieter in den letzten Jahren verabschiedet haben, derzeit verschwunden scheinen oder in Kürze den Ruhestand planen, beweist dies eine sehr lebhafte und deshalb zukunftsfähige Szene.

Im selben Monat fand unser Jahresschwerpunktthema 2021 einen würdigen Abschluss. Portraitiert haben wir das Spur-Z-Atelier, dessen Betreiber Karl Sinn bei den Neuerscheinungen des Jahres für seine Anlage „Obermurrhärle“ ausgezeichnet worden war.

Der Februar stand, wie könnte es auch anders sein, im Zeichen der Frühjahrsneuheiten. Wenn ein rundes Jubiläum ansteht, schauen alle besonders gebannt darauf, was ihnen seitens der Hersteller schmackhaft gemacht werden soll.



Bereits in Altenbeken zeigte Märklin ein Muster der Re 6/6, das offenbar aus Serienteilen gefertigt war. Zum Jahreswechsel 2022/23 lässt diese Lok dennoch weiter auf sich warten.

Bei Märklin waren es gleich drei formneue Lokmodelle, je eines pro Traktionsart; Schnellzugdampflok Baureihe 01⁵ der DR, Ellok Re 6/6 der SBB und die Diesellok V 320 der DB. Zum Redaktionsschluss müssen wir aber ebenso festhalten, dass noch keine dieser Neuheiten bislang ausgeliefert worden ist. Zumindest bei der V 320 soll es, so Märklins Prognose aus der jüngsten Lieferterminliste, wohl aber noch kurz nach Weihnachten klappen.

Bezeichnender für knappe Kapazitäten und Probleme, die auch unterjährig das Anpassen und Verschieben von Produktionsläufen erfordern, ist aber die Tatsache, dass auch die angekündigte Jubiläumsstartpackung auf der Strecke geblieben ist.

Die einem historisch gestalteten Karton enthaltenen Modelle, empfinden die aus dem Startjahr 1972 bekannte Diesellok Baureihe 216 samt Popfarben-Schnellzugwagen auf dem hohen technischen Stand von heute nach.

Sie sollten also deutlich aufzeigen, wie viel sich in 50 Jahren bewegt hat. Nun wird es definitiv ein Rückblick werden. Nehmen wir es mit Humor und interpretieren als Deutsche-Bahn-Startpackung: Der Zug kommt später – Störung im Betriebsablauf.

Faller ist seit Jahrzehnten ein treuer Zubehöranbieter für die Spur Z. So gingen die Zetties dort nicht leer aus, mussten aber teilweise bis zum Herbst warten. Umso größer war die Freude, dass anlässlich des runden Jubiläums eine PS-Bausatzpackung aus der Zeit des Markteintritts in neuen Farben, quasi als Retro-Bausatz, aufgelegt wird und es mit dem Dreiseithof auch einen besonderen Hartkartonbausatz geben wird – Geschichte und Zukunft perfekt vereint.

Eine der großen Überraschungen des Jahres, die wir später auch mit dem Test von Lok- und Wagenmodellen würdigen konnten, war der Markteintritt von Azar Models aus Frankreich. Offenbar lief das Programm so gut an, dass für einen gedeckten Wagen sehr schnell vom 3D-Druck auf den Kunststoff-Spritzguss umgestiegen werden musste.



Eine der größten Überraschungen des Jahres bereitete uns der französische Kleinserienhersteller Azar Models mit der BB 67400 und einem gedeckten Güterwagen der SNCF, der auch international einsetzbar ist.

Das spricht für deutlich höhere Auflagen als erwartet. Wir bleiben gespannt, wie es weitergeht und ob sich der Hersteller vielleicht auch für DB-Modelle im grenzüberschreitenden Verkehr öffnen wird. Was aus Frankreich zu uns auf deutsche Gleise kommt, hat ja bereits Eingang ins Sortiment gefunden und bereichert das Angebot in anerkennenswerter Weise!

Eine wahre Offensive an Eigenbausätzen hat Modellbau Laffont angekündigt und inzwischen auch ausgeliefert. Auch aus dessen Neuheitenprogramm sollen ausgewählte Modelle demnächst in unseren Berichten erscheinen.

NoBa-Modelle feierte seinen 5. Geburtstag, und nicht nur wir in der Redaktion werden uns gefragt haben, ob wirklich schon wieder so viele Jahre vergangen sind. Wie zu erwarten, hat auch dieses Duo kräftig aufs Gaspedal getreten und spannende Modelle hergestellt. Als Höhepunkt für das Jahr 2022 halten wir den Ardelt-Dampfkran 57 to. fest, der nicht nur beeindruckend aussieht, sondern auch viele Einsatzmöglichkeiten anbietet.

Seit dem 24. Februar 2022 herrscht wieder Krieg in Europa, denn an diesem Tag überfiel die russische Armee ihr Nachbarland Ukraine. Bitter war, dass unter den vielen Menschen, die von diesem Angriff betroffen waren und sind, auch mindestens eine Familie ist, die in unserer Gemeinschaft gut bekannt ist.



Mit dem Ardelt-Kranzug beschenkten sich Norbert und Barbara Heller zum eigenen fünfjährigen Firmenjubiläum sicher nicht nur selbst. Foto: NoBa-Modelle.

Trainini®, der 1zu220-Shop und die Z-Freunde International e.V. waren der Ansicht, dass hier schnell etwas getan werden muss, stimmten sich ab, verteilten die Aufgaben unter sich und stampften eine beispiellose Hilfsaktion aus dem Boden. Viele Zetties - wir können sie gar nicht exakt zählen – beteiligten sich auf vielfältige Weise.

Angeboten und bereitgestellt wurden Tankfüllungen, Übernachtungen, Mahlzeiten, Geld- und weitere Sachspenden. Sie ermöglichten dem Kleinserienhersteller und heutigen **Trainini®**-Übersetzer Oleksiy Mark und seinen Kindern die Flucht aus dem von Raketen- und Bombenangriffen heimgesuchten Kiew ins sichere Deutschland.

Zwei Wochen fanden die Flüchtlinge Unterkunft im Hause des Chefredakteurs, bevor in Rekordzeit eine eigene Wohnung bezogen werden konnte. Inzwischen gehen die Kinder in Deutschland zur Schule, haben ihre Sprachkenntnisse ausgebaut, Freunde gefunden und auch ihr Vater arbeitet an einem neuen Leben in Normalität.

Im März starteten wir dann unsere 50-Jahre-Berichtsreihe mit dem Blick durch das Märklin-Programm. Darin beschrieben wir auch, wie der Hersteller durch die Kleinserienanbieter getrieben wurde, sein Programm auch technisch weiterzuentwickeln, denn anfangs lief das sehr, sehr langsam. Erwähnenswert ist auch das 111-jährige Firmenjubiläum bei Noch im Allgäu, auf das wir ebenfalls hingewiesen hatten.



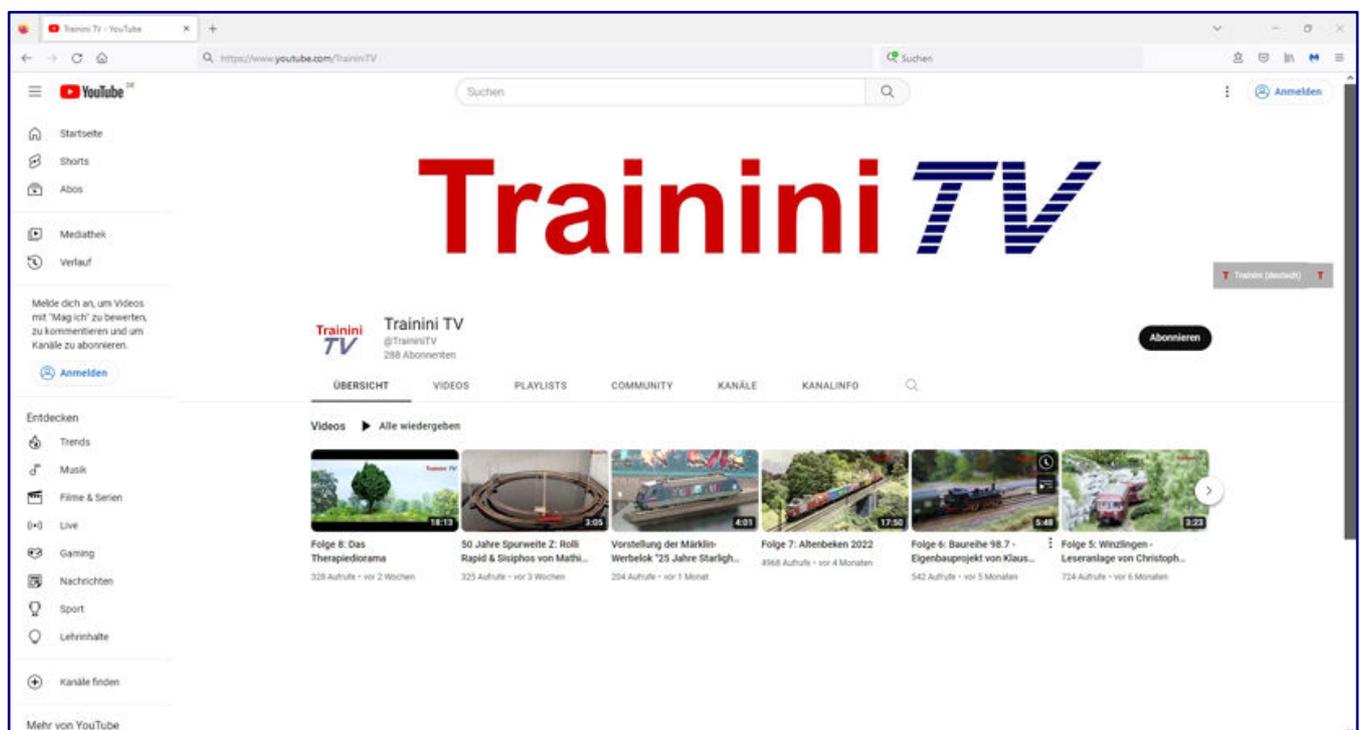
Der RAM TEE der SBB war im April gleich doppelt Thema: Wir stellten ihn als digitales Soundmodell von NoBa-Modelle vor und parallel dazu auch einen Eigenbau unseres Lesers Yuji Kuwabara.

Besonderes bot auch der April und das sicher nicht allein aus unserer Sicht. Mit dem TEE-Triebzug RAM TEE der SBB stellten wir ein Wunschmodell vieler Zetties vor, noch dazu in digitaler DCC-Soundausführung, das bei Märklin kaum Chancen haben dürfte.

Einzurahmen wussten wir diesen Beitrag mit Eigenbaumodellen eines japanischen Lesers, die vor vielen Jahren entstanden waren, aber nun wieder besonders aktuell waren. Auch, wenn wir diesen Beitrag nicht in unseren Jahresthemenschwerpunkt einbezogen haben, war der Bericht doch ein Beleg dafür, wie international der Maßstab 1:220 tatsächlich ist. Und das ist eine Besonderheit, auf die wir sehr stolz sind!

Stolz sind wir auch auf unseren Youtube-Kanal **Trainini TV**, der am 23. April 2022 gestartet ist. Bereits nach einem Monat wies er ausreichend Abonnenten auf, um ihm mit <https://www.youtube.com/TraininiTV> eine einprägsame Adresse geben zu dürfen.

Zwar reichte, aufs gesamte Jahr gesehen, unsere Freizeit nicht aus, um alle geplanten Filmbeiträge zu erstellen und zu veröffentlichen, aber der Zuspruch ist unverändert gut. Zuletzt haben wir mit Basteltipps und -erläuterungen einen weiteren Schwerpunkt setzen können, der dankbar angenommen wird. Wenig später durften wir Ralf Junius als neuen Helfer in der Mannschaft begrüßen.



Stolz sind wir auch auf unseren Filmkanal, der am 23. April 2022 auf der Youtube-Plattform an den Start ging. Mit Erscheinen dieser Ausgabe sind dort neben alten Filmbeiträgen und einem aus dem Kreis unserer Leser bereits acht Folgen **Trainini TV** eingestellt.

Ralf unterstützt uns bei **Trainini TV** mit seinem Wissen und Können. In den Videokonferenzen von Redaktion und Übersetzergruppe hat er sich dann auch vorgestellt und schnell eingelebt. Wir hoffen, dass er lange Freude an dieser Tätigkeit behält, denn wir wissen seine Hilfe, die uns gut ergänzt, zu schätzen.

Im Wonnemonat Mai gehörten die meisten Zeilen unserer Ausgabe dem neuen Vectron von Märklin sowie seinem großen Vorbild. Diese moderne Ellok ist sicher ein Schlüsselmodell, damit unsere Baugröße zukunftsfähig bleibt und auch die Interessenten von Bahnen der Gegenwart ansprechen kann. Vervollständigt haben wir das Heft mit einem Artikel über Auto-Modelle, aus denen vor allem EtchIT-Modellbau heraussticht.

Den Übergang zum Juni macht das Internationale Spur-Z-Wochenende in Altenbeken, denn es fand dieses Mal Mitte Mai statt und unser Bericht erschien im Juni. Die Zahl der Aussteller und Besucher war geringer als bei früheren Auflagen, aber dies war angesichts der unklaren Lage bezüglich der Corona-Pandemie zu erwarten.



In Altenbeken erfolgte auch die symbolische Scheckübergabe aus der von **Trainini®**, dem 1zu220-Shop und den Z-Freunden International e.V. gestarteten Spendenaktion für Oleksiy Mark und seine Familie aus Kiew. Foto: Stephan Fuchs

Qualitativ stand es nicht zurück, und den Platzgewinn beanspruchte Märklin, um des Jubiläumsgerecht zu werden und auch eine neue Messeanlage vorzuführen. Unter den vielen Ausstellern ist es schwierig, einen besonders hervorzuheben – da bleibt nur der Verweis aufs die Monatsausgabe. Nachhaltig beeindruckt haben uns allerdings die kreativen Ideen von Trafofuchs mit besonderen Figuren.



Der Höhepunkt des Jahres für den Bereich des Eigenbaus war sicher die Baureihe 98⁷ von Klaus Büttner unter Mitwirken von Wilfried Pflugbeil.

Ein Höhepunkt des frühen Sommers war zudem das beeindruckende Eigenbauprojekt der Baureihe 98⁷ in Form der „Zuckersusi“, angegangen und zu einem rekordverdächtigen Ergebnis geführt von Klaus Büttner aus Chemnitz. Es diente uns als Vorzeigeprojekt für den kreativen Part unserer Gemeinschaft als ein bedeutender Teil von „50 Jahren Spurweite Z“.

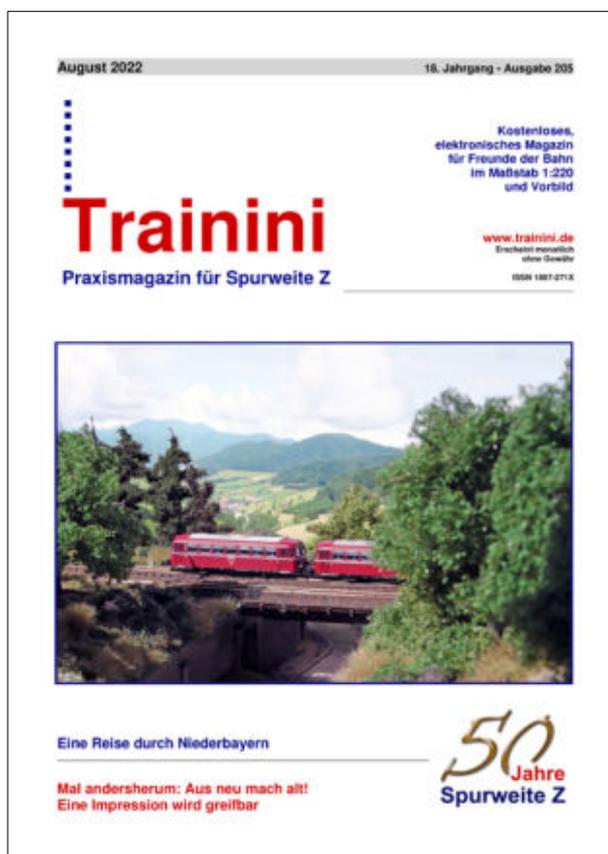
Der 15. Juni 2022 blieb vielen Zetties auch in Erinnerung, den einen mit Freude, anderen mit Frust: Auf Vorschlag unseres Magazins hatte sich der 1zu220-Shop entschieden, zwei Freudenreich-Sondermodelle als Erinnerung ans Jubiläum anzubieten.



Schwer zu kalkulieren war die passende Auflage für das Sondermodell „50 Jahre Spurweite Z“ des Paketpostwagens Post 2ss-t/13 mit altem Posthorn und Epoche-IV-Anschriften: Bereits nach 90 Sekunden war die Gesamtauflage ausverkauft.

Die Projektleitung wurde uns übertragen, die Stückzahl zwischen Besteller und Lieferant abgestimmt. Sie war knapp bemessen, aber die nächste Losgröße wäre nach einheitlicher Einschätzung nicht in gleicher Weise zu verkaufen gewesen. Die Folge war, dass das erste Modell exakt 90 Sekunden nach Verfügbarkeit ausverkauft war.

Einige Kunden haben in diesem Zeitfenster nicht mal die Seite erreichen können. Das blieb offenbar im Kopf, denn beim zweiten Modell im November haben es deutlich weniger Menschen versucht. In diesem Fall dauerte es länger, aber nicht mal 24 Stunden, bis zum vollständigen Abverkauf.



Gerade im zweiten Halbjahr stellen solche Erfolge aber eher eine Ausnahme dar. Eine sprunghaft gestiegene Inflation und vor allem die erdrückende Aussicht auf explodierende Energiekosten veränderten den Fokus in Deutschland; Modellbahner machen da keine Ausnahme. Bis zu 75 % Umsatzrückgänge zeigten uns einige Händler an – hoffentlich nur ein vorübergehendes und kurzzeitiges Bild.

Als interessanten Gedanken fassten viele Leser auf, was wir im Juli vorzutragen wussten: Ist wirklich das „Krokodil“ Märklins Wappentier? Oder ist es insgeheim nicht die „schöne Württembergerin“? Immerhin haben die Göppinger mit dieser Dampflok viele Anlässe zu feiern gewusst, die in einem engen Zusammenhang zu ihrer Heimat standen. Ein Abriss der Modellgeschichte brachte Klarheit.

Besondere Rahmenbedingungen machten uns im August zu schaffen. Bedingt durch Ausfälle schrumpfte die Redaktion auf eine einzige Person zusammen. Für fünf Wochen musste Dirk Kuhlmann allein die Geschicke von Trainini® lenken.

Konnte er sich in der ersten Phase des Entstehens unserer August-Ausgabe noch auf Zulieferungen durch

unseren Chefredakteur verlassen, war er zwei Wochen vor Erscheinen dann auf sich allein gestellt. Gut ist, wenn eine funktionierende Gruppe dann zusammensteht. In dieser Phase kam es besonders auf Stephan Bauer als technischen Unterstützer an.

Eine tatkräftige Hilfe waren unsere Autoren, deren fleißige Arbeit sich in dieser Phase umso mehr bezahlt machte. Heribert Tönnies trug wesentlich zu den Inhalten der Ausgabe bei, Hans Helbach erklärte sich bereit, eine Rezension zu schreiben, zumal der besprochene Titel zu rund einem Fünftel aus der Feder von Chefredakteur Holger Späing stammte und dieser folglich für diese Rolle ausschied.

Im Spätsommer zeigte sich dann, welche heilende Wirkung die Modellbahner auf einige Menschen haben kann. „Die Modellbahn als Therapie“ lautete die Überschrift für ein neues Dioramenprojekt, das in drei Teilen das Werk einer Ergotherapie beschrieb – von Eindrücken bei Spaziergängen, über Idee und Plan bis hin zum Verwirklichen der Landschaft.



Der Bau des Therapiedioramas „Am Haarstrang“ war schließlich das glückliche Ende einer Leidenszeit. Nebenbei konnten wir hoffentlich auch Wege aufzeigen, wie die Modellbahn den Weg zurück in einen ausgeglichenen Alltag weisen kann.

Keine Frage, die lange Zeit der Entbehrungen und fehlender Kontakte hat Spuren auch bei vielen unserer Leser hinterlassen. Wir hoffen, die Modellbahn kann ihren Beitrag dazu leisten, Ausgeglichenheit und ein gesundes Befinden wiederherzustellen. Wenn uns das gelungen ist, hat diese Fortsetzungsreihe samt Beitrag auf **Trainini TV** (Folge 8) etwas bewirkt.

Unser Jahresschwerpunktthema ließ uns im September und Oktober den Blick über den Tellerrand werfen: Wir legten dar, wie die Spurweite Z in den wichtigen Auslandsmärkten Nordamerika und Japan heute aufgestellt ist und brachten dazu auch ein wenig Geschichte der wichtigen Hersteller dort ein.

Mit der V 188 001 a/b stellten wir noch ein besonders wichtiges Modell vor. Besonders ist es, weil es schwer und zugkräftig ist und deshalb eine gefragte Lok für lange Güterzüge ist. Acht Achsen, alle

Trainini Fotokalender 2023

Praxismagazin für Spurweite Z



angetrieben und dank Gussgehäuse ausreichend Gewicht, erwiesen sich als zielführendes Konzept, dem wir zusammen mit einem Vorbildbericht viel Raum gaben.

Ebenso besonders ist der neue Güterzuggepäckwagen Pwgs 41, der in der Folgeausgabe besprochen und vorgestellt worden ist. Immerhin handelt es sich hier erst um den zweiten Wagen solchen Typs im Märklin-Programm und sein Vorgänger musste volle 50 Jahre allein durchhalten. Längst galt er als überholt und wir möchten nur anmerken: Einst führte beinahe jeder Güterzug einen solchen Wagen mit...

Auch das Jubiläum steuerte in unseren Berichten nun einen Höhepunkt an: Mit den Zubehör- und Kleinserienherstellern haben wir die große Masse an Marktteilnehmern durchleuchtet.

Es waren zu viele, um sie alle und ohne Ausnahme namentlich aufzuführen, aber ihre Bedeutung haben wir gewiss aufzeigen können.



Und auch die Eindrücke und Beweggründe unserer Leser haben wir mit allen teilen können. Die zehn Gewinner unseres Aufrufs, deren Los „Glücksfee“ Kristin Späing gezogen hat, ließen wir zu Wort kommen.

Mit dem Pwgs 41 durften wir noch einen formneuen Güterzuggepäckwagen aus dem Hause Märklin vorstellen.

Gerne hätten wir mehr Stimmen ins Heft genommen, aber gerecht schien am Ende nur eine Wahl zwischen allen oder denjenigen mit Losglück.

Damit erreichen wir nun den gegenwärtigen Tag: Einige Überraschungen könnten uns gewiss unter dem Weihnachtsbaum warten und vielleicht schaffen es auch noch die wenigen Modelle, die zeitnah erwartet werden, in die Händlerregale. Eine solche, die noch nicht alle entdeckt haben, ist der neue **Trainini Fotokalender 2023**, den wir am 8. Dezember 2022 auf unseren Seiten bereitgestellt haben.

Ein Erfolg für unsere Nenngröße war auf jeden Fall der Tag der Modelleisenbahn, wie auch in den Meldungen dieser Ausgabe zu lesen ist. Engagierte Zetties haben sich getroffen, ausgetauscht und vor allem auch unser Hobby öffentlich präsentiert.



Das Ankündigen der Insider-Clubmodelle für 2023 bildet den Schlusspunkt des Jubiläumsjahres und zugleich einen ersten Ausblick auf die kommenden zwölf Monate. Gewiss werden sie nicht weniger spannend als das große Jahr unserer kleinen Spur. Abbildung (Volumendarstellung des ESA 150): Märklin

So war unser gemeinsames Logo noch einmal deutlich wahrzunehmen und hat daran erinnert, wie lebendig wir sind. Und so hoffen wir, dass wir alle im neuen Jahr vielleicht wieder „viel lauter sprechen“ dürfen. Darauf eingestimmt hat uns ja bereits Märklin selbst: Der Ende November angekündigte ETA 150 samt Steuerwagen ESA 150 ist ein großes Wunschmodell gewesen. Hoffen wir, dass wir nicht bis 2024 auf ihn warten müssen!



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

Unser Filmkanal - **Trainini TV**:
<https://www.youtube.com/TraininiTV>

Weihnachtsgrüße

Liebe Leserinnen und Leser,

Redakteure, Übersetzer und alle weiteren Ehrenamtlichen unseres Magazins wünschen Ihnen frohe und gesegnete Weihnachten.

Und weil es die wichtigen Dinge sind, die wir für ein glückliches und zufriedenes Leben am meisten brauchen, wünschen wir Ihnen allen ganz besonders Gesundheit für ein gutes Jahr 2023.



Herzlich bedanken wir uns bei Ihnen an dieser Stelle für Ihre Ideen und Treue zu unserer Zeitschrift.

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.

Die V 188 von Märklin begeistert:

Der Bericht im **Trainini®** 10/22 über die V 188 und die schönen Farbfotos des Originals hatte mich sehr inspiriert, so dass mein Modell jetzt auch dran glauben musste. Neben Größenrichtigen Puffern und weiß ausgelegten unteren Lampen wurde das Fahrwerk und der Wagenkasten mit der Airbrush behandelt.

Alle eingeklebten Fenster wurden mit Abdecklack geschützt. Zur Anwendung kamen Staub-, Grau- und Sepia-Farbe, ebenso Weinert-Schwarz RAL 9005. Anschließend wurde mit Bergswerk geklarlackt, als Sahnehäubchen die Auspufföffnungen schwarz als runder Punkt aufgebracht.



Der V 188 001 a/b unseres Lesers ist der harte Betriebsalltag nun auch als Modell nur allzu deutlich anzusehen. Foto: Dirk Rohwerder

Danach wurde wieder alles zusammengebaut. Durch die guten Fahreigenschaften macht es mit dieser Lok richtig Spaß, zu rangieren und über die Drehscheibe zu fahren. Möchte auch hier nochmal meinen Dank für dieses tolle Insidermodell an die Fa. Märklin aussprechen.

Dirk Rohwerder, Sprockhövel

Dankeschön an **Trainini®**:

Jetzt sammele ich doch schon seit 4, 5 Jahren Spur Z und bin gerade erst über eure Seite gestolpert.

Ich bin ganz begeistert über eure tolle, professionelle, höchst ambitionierte und engagierte Arbeit! Und ich habe gerade erst ein paar Ausgaben überflogen! Und das Ganze auf ehrenamtlicher Basis. Wow!

David Barry, München

Rückblick auf den Festtag der Modellbahn:

Rund um den 2. Dezember 2022, der auf Vorschlag von Hagen von Ortloff seit einigen Jahren als Internationaler Tag der Modelleisenbahn begangen wird, fanden wieder viele Veranstaltungen und Ausstellungen statt, die Menschen unser Hobby näherbringen sollen.

Auch die Hersteller selbst beteiligen sich daran, so haben beispielsweise Märklin und Faller auf unterschiedliche Weise den Feiertag in ihrem Firmenmuseum eingebunden oder Angebote an die Kunden bereitgestellt. Faller ist über einen Zeitraum über den Tag hinaus auch an einer Modellbahnausstellung in einem Möbelhaus beteiligt.



In Ralf Junius' Arrangement von Stammtischbrettchen fand sich am Sonntag auch noch Platz für unser Diorama „Am Haarstrang“, das den aktuellen Stand des Landschaftsbaus veranschaulichte.

Auf zwei Veranstaltungen haben wir uns umgesehen: So waren wir begeistert von der Auswahl, die Markus Schiavo, prominent in der Nenngröße N, wieder im Museum der deutschen Binnenschifffahrt in Duisburg zusammentragen konnte. 27 Aussteller bedeuten hier trotz drei Krankheitsabsagen einen neuen Rekord.

Natürlich war dort neben der Modellbahn auch der Schiffsmodellbau ein Thema, teilweise auch in einer kombinierten Form. Anlagen und Präsentationen deckten gängige Spurweiten von 1 bis Z ab. Für unsere Baugröße hielten drei Akteure die Flagge hoch.

Ralf Junius, längst auch ein Teil der **Trainini®**-Mannschaft, präsentierte einen Modellbahn-Adventskranz und eine Anlage aus Stammtischbrettchen. So zeigte er den Besuchern eindrucksvoll die Bedeutung des Satzes „Platz ist auch in der kleinsten Hütte!“. Am Sonntag bekam er zusätzliche Unterstützung durch unser Therapiediorama „Am Haarstrang“, das damit seine Ausstellungspremiere feierte.



Zu sehen ist hier eine Stadtszene der Anlage „Stellwerk Marl-Sinsen“, die André Kammels zum Tag der Modelleisenbahn vorführte.

Volker Bastek lieferte auch eine eindrucksvolle Kulisse für unsere Fotos, Objekt der Begierde war seine Heimanlage „Altenmühl“, die seltsam vertraut auf uns wirkte und trotzdem viele Motive und Abwechslung bot.

André Kammels führte ein kleines Schaustück vor, das mit Stadtmotiven des Ruhrgebiets ein Thema präsentiert, das nur selten umgesetzt wird. Auch rund um sein „Stellwerk Marl-Sinsen“ war immer viel Zugbetrieb zu erleben.

Wie authentisch das befahrbare Diorama umgesetzt worden ist, bewiesen ortskundige Besucher, die sich über den früheren Endpunkt einer Straßenbahnlinie knapp außerhalb der Dioramenkante oder über nahegelegene Kirchen unterhielten.

Zum zweiten Mal in diesem Jahr öffnete auch der Verein Modelleisenbahner Soest 03 e.V. (MES 03) seine Pforten für die Besucher. Auf dem Fahrtag konnten die Gäste viele Züge auf Anlagen in den Spurweiten H0, N und Z bestaunen, sowie auch gebrauchtes Material aus dem Fundus des Vereins erwerben. Für das leibliche Wohl war auch hier bestens gesorgt.

Die große Modulanlage in Baugröße Z lud mit Landschafts-, Stadt- und Industriebahnmotiven dazu ein, dem Rollmaterial auf seiner langen Reise zu folgen. Für viele nichtkundige Besucher wohl unerwartet, herrschte hier Digitalbetrieb.



Der Intercity „Max Liebermann“ durchfährt auf der Vereinsanlage der MES 03 den kleinen Unterwegsbahnhof Osterburken während des Fahrtags zum Tag der Modelleisenbahn 2022.

So war es bei einigen Modellen, wie der NOHAB von Märklin, auch ein akustischer Genuss, denn unter den verbauten Velmo-Decodern waren auch solche mit Betriebsgeräuschen zu finden. Ebenso erfreulich für uns waren die leuchtenden Kinderaugen, denen wir an jeder Ecke der einzelnen Anlagen begegneten.

Der **Trainini Fotokalender 2023** ist da:

Der **Trainini Fotokalender 2023** ist seit dem 8. Dezember 2022 auf unseren Seiten zum Herunterladen verfügbar. Bis zum Format DIN A3 (quer) kann er von unseren Leserinnen und Lesern auf Papier ausgedruckt und an die Wand gehängt werden.

13 schöne Motive, inklusive des Titelmotivs, versüßen Ihnen hoffentlich wieder die Monate des kommenden Jahres und bieten die gewohnte Vielfalt an Ländern, Bahnverwaltungen, Jahreszeiten, Traktionsarten und Epochen.



Stammtischwagen Rhein-Neckar 2022:

Der Z-Stammtisch Rhein Neckar bleibt sich seiner Linie treu und bietet auch dieses Jahr einen Stammtisch-Sonderwagen an. Er ist explizit auch dem 50-jährigen Jubiläum der Spurweite Z gewidmet, was mit dem Gemeinschaftslogo auf der Schachteleinlage festgehalten wird. Dieses Jubiläum fällt nämlich mit dem 20-jährigen Bestehen dieser Gruppe zusammen.

Ausgewählt wurde ein gedeckter Güterwagen Gmrehs 30, ein früherer „Oppeln“, der dauerhaft vermietet ist (Art.-Nr. 49.334.221). Beschriftet für die Epoche III trägt er so die weißgrüne Farbe und Anschriften des Mineralbrunnens „Staatl. Fachingen“. Realisiert hat das Modell wieder FR Freudenreich Feinwerktechnik.

Der Mineralwasseranbieter hat seinen Firmensitz direkt an der Lahntalbahn, die seit 1863 in Betrieb ist. Deshalb hat er schon früh die Bahn zum Transport seiner Abfüllungen genutzt. Vorlage für den Stammtischwagen waren Fotografien aus den fünfziger und sechziger Jahren.



Der Stammtischwagen Rhein-Neckar 2022 ist der Mineralwasser-marke Staatlich Fachingen gewidmet. Foto: Stammtisch Rhein-Neckar

Der Verkaufspreis beträgt 98,00 EUR, bestellt werden kann dieses Modell über info@kurpfalz220.de. Zum Redaktionsschluss waren noch 15 der 59 gefertigten und durchnummerierten Modelle verfügbar. Im Preis enthalten ist als Beigabe eine Aluminium-Flaschenöffner der lizenzierenden Firma.

Im Frühjahr 2022 wurde in Altenbeken auch die Stammtischwagen-Packung 2021 vorgestellt, die aus zwei Wagen besteht und ebenfalls von FR Freudenreich Feinwerktechnik produziert worden ist.

Darin enthalten sind ein offener Güterwagen des UIC-Typs 2 (entspricht dem deutschen Omm 55) der SNCB und ein Spitzdachwagen „Tipo F“ der FS.

Die ersten der einst von der SNCB bestellten 250 Wagen wurden, wie das Modell, Ender Fünfziger noch in grüner Lackierung angeliefert. Inzwischen sind auch die Wagenladungen für diese Modelle fertiggestellt, womit die Auslieferung starten kann. Es handelt sich um eine herausnehmbare Reifrollfässer-Ladung von Rainer-Tielke-Modellbau, die in Stammtischeigenarbeit unterschiedlich koloriert wurde.



Dieses Duo (Bild links) bildet die Stammtischwagenpackung 2021. Die bislang noch fehlenden Rollreifefässer-Ladeeinsätze liegen inzwischen auch vor und sind individuell, d. h. unterschiedlich koloriert worden (Bild rechts). Fotos: Stammtisch Rhein-Neckar

Der italienische Wagen in der landestypischen, gedeckten Bauart trägt die oxidrote Lackierung der Vorlage sowie ein fenstergraues Dach. Besonders an ihm sind die mittels Aufdrucke nachempfundenen Papierzettel des Versenders „Tavoni“ und die auf die schwarzen Kreidfelder geklebten Frachtzettel, die nicht Gegenstand der Standardauflagen waren.

In diesem Fall sind von den 40 gefertigten Packungen zum Redaktionsschluss noch sieben Packungen verfügbar. Abgegeben werden sie zu je 189,00 EUR, die Bestell-Kontaktadresse haben wir weiter oben bereits genannt.

Eher wenige Märklin-Auslieferungen:

Das Weihnachtsgeschäft in der Nenngröße Z wird wohl zu einem großen Teil ausfallen und das wird nicht nur an Kaufzurückhaltung liegen. Gerade mal drei Neuheiten hat Märklin seit Erscheinen der November-Ausgabe in den Handel bringen können.

Die für diesen Monat angekündigten Modellen lassen bislang auf sich warten. Verfügbar ist allerdings das Trio aus dreiachsigen Umbauwagen (Art.-Nr. 87062), die fest kurzgekuppelt sind. Deshalb liegt dieser Packung auch eine Aufgleishilfe bei. In dieser Konstellation waren die Wagen einst auf der Geislinger Steige unterwegs.

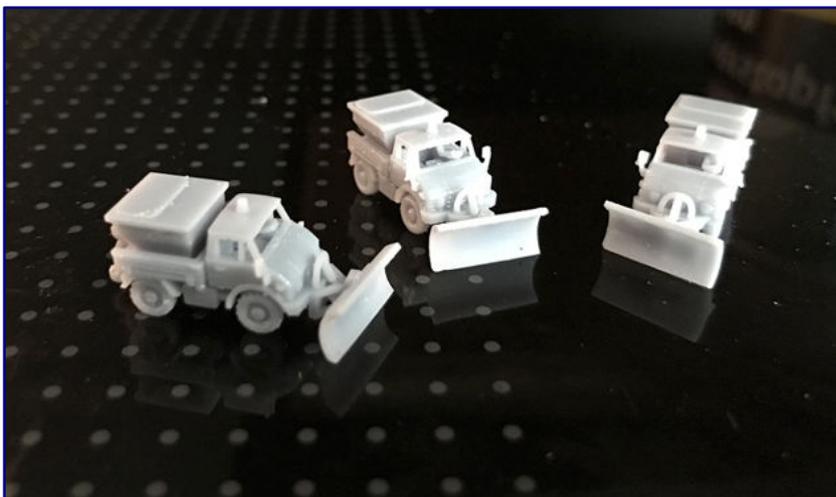


Die Waschkante an den beiden linken Wagen ist auch auf der offiziellen Produktabbildung stets zu sehen gewesen. Wie sind in natura wirkt, können die Kunden nun selbst feststellen, denn die dreiteilige Wagenpackung (Art.-Nr. 87062) für die Geislinger Steige ist ausgeliefert worden. Foto: Märklin

Die chromoxidgrünen Wagen mit Anschriften der Epoche IV weisen zudem eine Besonderheit auf: Bei zwei Exemplaren ist die sogenannten Waschkante auf dem Dach wiedergegeben. Das bedeutet, dass die Außenseiten, die von den Bürsten erreicht werden, deutlich heller sind als der nicht gereinigte Mittelstreifen.

Ebenfalls eingetroffen ist die fünfteilige Wagenpackung „Holztransport der PKP“ (86683). Sie enthält vier Hochbordwagen der Bauart Eanos 415 W, erstmals mit angesetzten Bremsumstellhebeln ohne Schutzbügel, und einen Rungenwagen Res 424 Z des polnischen Logistikkonzerns PKP Cargo. Transportiert wird mit ihnen Lang- und Stempelholz. Alle Modelle haben Kurzkupplungshaken und sind im Zustand der Epoche VI wiedergegeben.

Kurz vor Redaktionsschluss trafen dann auch die ersten Elektrolokomotiven Re 420 der SBB in der Gestaltung „175 Jahre Schweizer Bahnen“ (88596) bei den Fachhändlern ein. Die Modelle mit Glockenankermotor und LED-Lichtwechsel tragen schwarz vernickelte Einholm-Pantographen aus der Neukonstruktion und sind digital bedruckt worden.



Der Unimog U 406 mit Schneeräumschild (Art.-Nr. 6240R) passt bestens zum gerade beginnenden Winter. Foto: NoBa-Modelle

Neues vom Kastenbahner:

Als Neuheit können bei diesem Anbieter (<http://www.kastenbahner.com>) ab sofort alle Ks-Signaltypen auch mit Kennlicht und endlich auch als Variante mit Knickmast oder geradem Mast bestellt werden. Kastenbahner zeigt zudem jetzt auch viele Modellbahnvideos auf Instagram.

Winterlich Neues bei NoBa-Modelle:

Wahrhaft winterlich wird es nun bei NoBa-Modelle (<https://www.noba-modelle.de>), denn der Unimog U 406 erscheint nicht nur als Basismodell (Art.-Nr. 6241R), sondern auch gleich mit einem Schneeräumschild (6240R).

Mit der Sattelzugmaschine Mercedes-Benz Arocs 8x4 (6018R) und dem Tiefbett-Sattelaufleger (6071R) kommt parallel der Schwerverkehr auf seine Kosten. Gute Dienste im kleineren Format leistet das Multicar M22 (6239R), dessen Geschichte noch auf die DDR zurückgeht.



Der VT 18.16 war der Vorzeigezug der Deutschen Reichsbahn und kann nun künftig auch auf den Spur-Z-Paradestrecken flanieren.
Foto: NoBa-Modelle

Denselben Ursprung hat der Dieseltriebzug VT 18.16, den die DR einst als Gegenstück zu westdeutschen VT 11⁵ für den hochwertigen Reisezugverkehr bauen ließ. Diese vierteilige Einheit erscheint als Rohling (5230R) neu wie auch als Fertigmodell (5230RF).

Neue Militärfahrzeuge bei AZL:

Die EMD E7 der Milwaukee Road (Art.-Nrn. 64608-1 / -2) sowie ALCO PA1 und PB1 der D&RGW (64404-1 und -2 / 64404-1_SET und -2_SET) stehen aktuell zum Ausliefern an. Dazu gesellen sich drei blaue MAXI-IV-Garnituren der Florida East Coast (906555-1 bis -3) mit verschiedenen Container-Beladungen.



ALCO PA1 und PB1 der D&RGW (Art.-Nr. 64404-1_SET; Bild oben links), EMD E7 der Milwaukee Road (64608-1; Bild oben rechts), MAXI-IV-Garnituren der Florida East Coast (906555-; Bild unten links) und 89-Fuß-Flachwagen der TTX Mit Militärbeladung (AZL-911010-6M10G; Bild unten rechts) bilden die Dezember-Neuheiten von AZL. Fotos: AZL / Ztrack

Formneu sind die schweren Militär-Zugmaschinen M1070 Samt Aufliefern M1000, die von Z-Panzer zugeliefert werden, die in Sandgelb (AZLM1070_M1000S) und Olivgrün (AZLM1070_M1000G) angeboten werden.

Verladen sind sie in diesen Farben auch auf 89-Fuß-Flachwagen der TTX (911010-5M10S / 911010-6M10G / 911020-2M10S / 911020-3M10G). Herstellerfotos zu den aktuellen Auslieferungen finden Sie unter <https://www.americanzline.com>.

Weihnachtliches bei Trafofuchs:

Neben einigen weiteren Figuren, die in letzter Zeit neu auf die Trafofuchs-Seiten (<http://www.trafofuchs.de>) fanden, befindet sich jetzt auch eine Neuheit im Sortiment, die bestens zur Jahreszeit passt: der Pferdeschlitten. In ihm ist eine vierköpfige Familie auf dem Weg zur Christmesse, um eines der höchsten Feste zu feiern.



Weihnachtlich wird es mit dem Pferdeschlitten von Trafofuchs, denn die Familie ist auf dem Weg zur Christmesse. Foto: Trafofuchs

Auf unserer Abbildung sind sie zeitgenössisch bekleidet, lassen sich auf Wunsch aber auch mit Kleidung früherer Zeiten bestellen. Diese Neuheit ist brandaktuell und kann Interessenten bei Erscheinen dieser Ausgabe nicht mehr zu Weihnachten erreichen. Sie darf also auch als Neuheit 2023 verstanden werden und für das kommende Fest vorgesehen werden.

Gewinnermodell der Intermodellbau:

Im August startete ein Fotowettbewerb, auf den wir auch hingewiesen hatten. Gesucht waren die beliebtesten Modelle vier verschiedener Modellbaukategorien, die künftig das „Gesicht“ der Intermodellbau in Werbekampagnen werden sollen.

In der Kategorie „Auf den Schienen“ holte sich Sebastian Mühlbach mit seiner patinierten 64 295 den ersten Platz. Sein Gewinn ist ein großes Messepaket im Gesamtwert von rund 1.000 Euro.



Die 64 295 von Sebastian Mühlbach gewann den Wettbewerb der Intermodellbau in der Kategorie „Auf den Schienen“. Foto: Messe Dortmund

Micro-Trains legt nach:

Micro-Trains liefert aktuell weitere Modelle der 70-Fuß-Containertragwagen vom Typ „Husky-Stack“ aus. Wieder handelt es sich um rote und blaue Vertreter, die dieses Mal für die Burlington Northern (Art.-Nrn. 540 00 023 / -024), Southern Pacific (-043 / -044), BNSF (-061 / -062), CSX (-113 / -114) und ATSF (-153 / -154) unterwegs sind.

In der Sonderwagen-Reihe „Railroad Magazine“ ist nun Waggon Nummer 10 (502 00 649) mit einem historischen Titelmotiv auf dem Weg zu den Sammlern. Abbildungen zeigt der Hersteller (<https://www.micro-trains.com>) auf seinen Seiten.

Kartenvorverkauf für die Spielwarenmesse:

Die Spielwarenmesse und namhafte Firmen aus dem Segment der Modelleisenbahnen und des Modellbau geben interessierten Endverbrauchern die Möglichkeit, am 4. und 5. Februar 2023 in Halle 7A die Neuheiten persönlich zu erleben. Wir hatten über diese Ankündigung bereits berichtet.



Nur über den Eingang Ost erhalten Endverbraucher am 4. und 5. Februar 2023 Zugang zur Halle 7A. Die Karten können nur im elektronischen Vorverkauf erworben werden. Foto: Spielwarenmesse

Seit dem 5. Dezember 2022 können Eintrittskarten zum Preis von 6,00 EUR elektronisch im Vorverkauf erworben werden. Vor Ort werden keine Eintrittskarten verkauft! Zugang zur Halle 7A haben am Wochenende auch Kinder ab sechs Jahren, bis 17 Jahre ist er auch kostenfrei. Produkte können dort nicht erworben werden.

Der Zugang für Endverbraucher erfolgt im Rahmen dieser Sonderöffnung ausschließlich über den Eingang Ost. Ein Zubringerbus bringt Interessenten vom Eingang Mitte und der nahegelegenen U-Bahn-Station „Messe“ direkt dorthin.

Neuheiten und Neuigkeiten von Herpa:

Wie üblich, führen wir an dieser Stelle die Herpa-Wings-Neuheiten des Maßstabs 1:200 auf, die auf europäischen Flughäfen anzutreffen waren oder sind und eine anlagentaugliche Gesamtlänge von maximal 30 cm nicht überschreiten. Für die Monate Januar und Februar 2023 sind das:

KLM Exel ATR-42-300 (Art.-Nr. 571654),
LOT Polish Airlines Ilyushin IL-18 (572446),
TAP Air Portugal Douglas DC-4 (572453),
Swissair Douglas DC-4 (572491) und
UTair Ukraine ATR-42-300 (572651).

Nach nicht-zivilen Vorbildern erscheinen eine Sécurité Civile Douglas DC-6 (572484) und für die französische Luftwaffe eine Transall C-160 R „Last Transall Flight“ (572569). Steckmodelle aus der Reihe „Snapfit“ wurden nicht angekündigt.

Erschienen ist mittlerweile die letzte Ausgabe des Magazins „WingsWorld“, mit dem zeitgleich auch die bisherigen Herpa-Kundenclubs eingestellt werden. Dies war bereits vor vier Monaten bekanntgegeben worden, doch die angekündigten Ersatzkonzepte und -formate hat Herpa bislang immer noch nicht genannt.

Neue Wagen von WDW Full Throttle:

Nach dem letzten Redaktionsschluss folgten bei diesem Kleinserienanbieter zwei neue Wagen-Duos und eine Sammlerpackung. Die beiden Wagen-Doppelpackungen sind der Santa Fe gewidmet und beinhalten jeweils zwei rekonstruierte 34-Fuß- Kühlwagen mit Holzaufbauten (beide Art.-Nr. FT-9029-1), die sich in den Betriebsnummern unterscheiden.

Die Sammlerpackung „Appalachian Coalers“ (FT-COL62) enthält zwei schwarz lackierte, offene Güterwagen mit Anschriften der P&LE sowie Interstate, die mit Kohle-Ladeguteinsätzen ausgeliefert werden. Abgebildet sind die Modelle auf den Seiten des Herstellers (<http://www.wdwfullthrottle.com>).

Museumswagen 2023 vorgestellt:

Nach drei Jahren Pause war was endlich wieder soweit: Zur Museumswagen-Vernissage trafen sich die eingeladenen Gäste wieder im Märklineum in Göppingen. Viele bekannte Gesichter waren nach Göppingen gekommen, denen die Möglichkeit zu angeregter Unterhaltung an diesem Abend sichtlich Freude bereitete.



Gut angenommen wurde die Einladung der Märklin-Geschäftsführung zur Vernissage des Museumswagen 2023.

Partner für den Museumswagen 2023 ist die Firma Stihl aus Waiblingen, Weltmarktführer im Bereich der Motorsägen. In seiner Laudatio sorgte Märklin-Geschäftsführer Wolfrad Bächle für einen ausführlichen Exkurs in die Unternehmensgeschichte.

Zunächst aber ließ er die jüngere Vergangenheit im Hause Märklin Revue passieren und erwähnte dabei lobend auch das Spur-Z-Treffen in Altenbeken, bei dem die Zetties ihre Spurweite im Jubiläumsjahr feierten.



Der 90-jährige Hans-Peter Stihl (3. v. l.) aus der Eigentümerfamilie wurde von Märklin-Geschäftsführer Wolfrad Bächle (4. v. l.) als treuer Kunde und langjähriges Insider-Club-Mitglied besonders begrüßt.

Als besonderen Gast konnte Bächle den 90-jährigen Hans-Peter Stihl und die Geschäftsführung des Museumswagenpaten begrüßen. Erfreut hob er hervor, dass sich die Verbundenheit von Hans-Peter Stihl zu Märklin darin widerspiegelt, dass dieser Insider-Clubmitglied seit Anbeginn ist.

Als Museumswagen für die Baugröße H0 gibt es den Schiebedach-/Schiebewandwagen der Bauart Tbes-t-66, dem ein Opel Rekord P2 Caravan in einer Metalldose beigegeben ist. Für unsere Spurweite Z gibt es einen Schiebewandwagen der Nachfolgebauart (Art.-Nr. 800034), ebenfalls für Epoche III beschriftet.

Er basiert auf dem früheren Modell 8623, trägt aber nun die am Dachrand angesteckten Bühnen der diesjährigen Formneuheit. Ein Automodell liegt diesem Modell wieder nicht bei. Ob es uns trösten kann, dass auch das Minitrix-Modell ohne auskommen muss?

Für den LGB-Museumswagen 2023 wurde die Pinzgauer Lokalbahn aus Zell am See (Österreich) als Pate ausgewählt. Deren Betriebsleiter Walter Stramitzer nahm die Anwesenden auf eine ausführliche geschichtliche Exkursion seiner Bahn mit.

Er freute sich sehr, mit dem gedeckten Güterwagen, aus den frühen vierziger Jahren vertreten zu sein. Er habe, so ließ er schmunzelnd erkennen, noch einige Vorbildwagen in seinem Bestand, deren Umsetzung für LGB sicher lohnend wäre.



Und so sieht er aus: der Museumswagen 2023 für die Spurweite (Art.-Nr. 80034) mit historischer Werbung für Stihl-Motorsägen. Foto: Oleksiy Mark

Ein geselliger Teil mit Häppchen und vor allen Dingen vielen Gesprächsrunden an Tischen und in den Gängen rundete den schönen Abend in Göppingen schließlich ab. Für die Teilnehmer bot sich so schließlich auch noch die Chance, die Museumswagen 2023 aller Nenngrößen in der Vitrine aus der Nähe in Augenschein zu nehmen.

Freier Eintritt für Kinder:

Zu Heiligabend hat das Miniatur-Wunderland in Hamburg bis 16:00 Uhr geöffnet. Um den Kindern heutiger Generation ein ähnliches Gefühl wie ihren Eltern zu geben, die sich noch an Schaufensterscheiben die Nasen plattdrückten, um eine Modellbahnanlage zu sehen, bekommen sie am 24. Dezember 2022 bis 15 Jahre freien Eintritt.

Da dies nicht in der Kartenbuchung abgefangen werden kann, gilt folgende Vorgehensweise: Eltern buchen Karten für alle Besucher ab 16 Jahre und lassen die Begünstigten weg. Die begleitenden Kinder bis 15 Jahre erhalten ihre Freikarte vor Ort bei der Ankunft an der Kasse. Selbstverständlich dürfen sie dann zusammen mit ihren Familienangehörigen ohne Wartezeit die Schauanlagenräume betreten.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

Englische Übersetzung:
Alexander Hock, Christoph Maier, Oleksiy Mark, Martin Stercken

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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