



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



Begegnung mit dem Hasenkasten

Der Blick für die Natur
Intermodellbau 2023

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

ein anstrengender, aber auch spannender Monat liegt hinter mir und ebenso hinter all meinen Helfern dieses Magazin und besonders dieser Ausgabe. Er begann mit einer Einladung nach Hamburg, wo wir an der Premiere eines neuen Abschnitts im Miniatur-Wunderland teilhaben durften.



Holger Späing
Chefredakteur

Es war ein sehr langer, vor allem aber auch ereignisreicher Tag, der uns auch noch eine Weile beschäftigen wird: Unter allem, was wir gefertigt und mitgebracht haben, befindet sich auch spannendes Filmmaterial. Dieses möchten wir zu einer neuen Folge von **Trainini TV** verarbeiten.

Einzig Zeit ist derzeit knapp, denn viele Ereignisse dieses Monats haben alle Zeitpläne durcheinander gewürfelt: Da sind zum einen die Printmagazine verschiedener Verlage, die ebenso an der Hamburger Premiere teilhaben wollten. In deren Ausgaben sehen Sie zeitnah andere Blickwinkel und auch weiteres Bildmaterial.

Viel los ist aber auch im Bereich der Neuheiteauslieferungen: Märklin hat uns mit einem ganzen Schwung neuer Modelle versorgt, darunter gleich drei Formneuheiten. Sie alle zeitnah zu vermessen und zu testen, hat uns dann zeitlich doch überfordert. Wenig später erfuhren wir dann von einer Nachbesserung, die in unserem Test auf jeden Fall zu berücksichtigen ist.

Das hatte zur Folge, dass Themen getauscht und verschoben werden mussten. Mir ist das schon unangenehm, denn ein weiteres Mal sind davon auch Berichte betroffen, von denen ich mir gute Resonanz bei Ihnen verspreche. Aber Zeit ist nun mal begrenzt, vor allem die freie. Das habe auch ich in diesem Monat wieder spüren dürfen.

Mit Blick auf das Veröffentlichungsdatum dieser Ausgabe, das ebenso weit nach hinten – für mein persönliches Empfinden zu weit - gerückt ist, bitte ich daher um Nachsicht. Redakteure, Übersetzer und alle übrigen Helfer erledigen ihre Aufgaben mit Leidenschaft in der Freizeit. Qualität ist uns dabei immer wichtiger als starre Veröffentlichungstermine.

Deshalb hoffe ich, dass Sie die Verzögerungen verzeihen und sich nun umso mehr auf die Inhalte des Mai-Hefts freuen. Eine Modellneuvorstellung, zwei Veranstaltungsberichte und eine Fortsetzung des Jahresschwerpunktthemas 2023 sollen eine bunte Mischung garantieren.

Auch bei den Buch- und Filmbesprechungen sind wir weit abseits ausgetretener Pfade unterwegs: Wir widmen uns mit dem Fokus auf das Bearbeiten von Bildern und Fotos einem wichtigen Randthema unseres Hobbys. Beim Film handelt es sich um eine wahre Entdeckung, die erst mit dem jüngst gestarteten Abverkauf ins Blickfeld rückte.

Endlos kommt mir auch die Liste an Meldungen vor, die wir zu verarbeiten hatten – dabei galt es schließlich auch, einen Strich zu ziehen, den allseits bekannten Redaktionsschluss festzulegen. Kurzum: Ich hoffe im Namen aller Beteiligten, dass sich Mühe und Arbeit gelohnt haben, um Sie zu erfreuen. Haben Sie viel Spaß beim Stöbern in den Zeilen dieses Hefts und bleiben Sie uns wohl gesonnen!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Märklin schließt die Lücke	4
----------------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Unsere chaotische Natur	15
-------------------------------	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Sicher zu guten Bildern.....	27
Ein verkannter Renner	29

Aktuelles

Die Leitmesse meldet sich zurück.....	31
Weiter bis ans Ende der Welt.....	46
Zetties und Trainini im Dialog.....	60

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

Wir danken der Eisenbahnstiftung für ihre Bildunterstützung.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 31. Mai 2023

Titelbild:

„Hasenkästen“ der Bauart BDnf 738 waren einst auf Haupt- und Nebenbahnen alltäglich. Sie liefen hinter allen wendezugfähigen Lokomotiven sämtlicher Baureihen und Traktionsarten. Und so fahren uns hier gleich zwei Exemplare zugleich vor die Linse.

Ein Hasenkasten für Spur Z Märklin schließt die Lücke

Führerstand und Zugführerabteil lagen am gegenüberliegenden Wagenende der Toilette, ihre Größen waren identisch: Die ab 1961 beschafften Silberling-Steuerwagen wurden vom Fahrpersonal deshalb despektierlich als „Hasenkasten“ und sogar „Führerklo“ bezeichnet. Betrieblich gewannen sie rasch an Bedeutung, was bei Märklin nun endlich auch zu einem Modell im Maßstab 1:220 geführt hat.

Nachdem die Bundesbahn ab 1958 Prototypen für die als „Silberlinge“ bekannt gewordenen 4n-Wagen beschafft hatte, folgten ab 1961 auch zu ihnen passende Steuerwagen. Wie die regulären Sitzwagen erhielten sie eine unlackierte Außenhaut aus nichtrostendem Edelstahl (Nirosta) und den typischen Perlschliff in einem Pfauenaugenmuster unterhalb des Fensterbands. Die Stirnseiten blieben von diesem Muster ausgenommen.

Diese neuen Steuerwagen, später bezeichnet als BDnf 738 sollten das Ablösen von überalterten Wagen mit hölzernen Aufbauten unterstützen und beschleunigen. Sie besaßen einen neben zwei Großräumen 2. Klasse noch ein Gepäckraum und den Führerstand für den geschobenen Betrieb.



Auch bei den Jubiläumsparaden zu „150 Jahre deutsche Eisenbahnen“ in Nürnberg durfte ein Silberling-Wendezug nicht fehlen. Am 14. September 1985 ist dieser BDnf 738 dabei, der genau den von Märklin gewählten Betriebszustand zeigt. Foto: Manfred Kopka (CC-BY-SA-4.0)

Da dieser räumlich extrem beengt war, wurden die Wagen schon bald als „Hasenkasten“ bezeichnet und erfreuten sich keiner allzu großen Beliebtheit. Das Steuerabteil ließ sich mit zwei Schwenktüren so abteilen, dass zwischen Steuerstand (rechte Fahrzeugseite) und Zugführerkabine (linke Seite) ein Mittelgang entstand.

Ein im vertikalen Bereich schmaler ausgeführter Gummiwulst und Übergangsbleche ermöglichten es, diesen Mittelgang als Übergang zum nächsten Wagen zu nutzen, wenn die Stirntür geöffnet wurde. Dies war für den Fall gedacht, dass der Steuerwagen nicht als solcher genutzt würde und mitten im Zugverband lief.

Hinter dem Führerstand befand sich der Gepäckraum, der beidseitig über zwei Doppelfalttüren beladen werden konnte. An diesen schloss sich ein großer und dahinter ein kleiner Fahrgastraum an. Am Ende des kleineren befanden sich die Toilette und zwei Klappsitze. Die beiden Türanlagen, die die drei genannten Bereiche trennten, waren unterschiedlich: Hinter dem Gepäckraum war eine einfache, zwischen den Fahrgasträumen eine Doppeldrehfalttür zu finden.

Aus Sicht der Fahrgäste waren die neuen Wagen sehr durchdacht: Gepolsterte Sitze mit Kunstlederbezug wurden damals noch nicht als selbstverständlich erachtet und dieser Sitzkomfort führte auch für lange Zeit zum Einsatz von Silberlingen in schnelleren Zügen – bis hin zum hochwertigen D-Zug.

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit betrug je nach Ausstattung 120 oder 140 km/h. Die ab 1969 gebaute, äußerlich weitgehend identische Nachfolgebauart BDnrzf 739 erhielt durchweg verbesserte und verstärkte Bremsen und durfte mit 140 km/h verkehren.

Sie besaß auch keine Dampfheizung mehr, als Gemeinsamkeit mit ihren Vorgängern blieben die Drehgestelle der Bauart Minden-Deutz leicht. Auf die Kritik der zu engen Führerstände reagiert die Bundesbahn ab 1971 mit dem BDnrzf 740, der den sogenannten Karlsruher Kopf erhielt.

Die ihm eigene Bauform zeigten im Maßstab 1:220 bereits die ab 1978 produzierten Märklin-Modelle 8718. Auch „Hasenkästen“ wurden zeitgleich mit Erscheinen der Mini-Club-Modelle entsprechend umgebaut und dann als BDnf 735 bezeichnet.



Auch die wendezugfähige Baureihe 280, die als Epoche-IV-Ausführung bereits angeboten wurde, kam mit Hasenkästen zum Einsatz. Hier ist 280 010-0 am 12. August 1975 mit N 7772 bei Ebermannstadt unterwegs. Foto: Werner Vierling, Eisenbahnstiftung

Allerdings wurde das Erscheinungsbild noch bunter: Da die Übergangseinrichtungen kaum genutzt wurden, entfernte sie die DB bei Aufenthalten im Ausbesserungswerk. So wurden die Übergangstüren verschlossen, was sicher auch Zugluft aufgrund von Undichtigkeiten eindämmte, und die Übergangsbleche abgebaut. Häufig erst zeitversetzt verschwanden auch die Gummiwülste auf der Führerstandsseite.

Eine nicht zu vernachlässigende Variante der Wagen ist die Bauart Bdnb 742. Sie entstand per Umbau, wenn bei Unfällen die Führerstände schwer beschädigt waren und der Waggon nicht mehr mit der Wendezugfunktion gebraucht wurde. Signalhorn und Spitzenlichter wurden dann entfernt, die Übergangseinrichtung war anschließend vollumfänglich (wieder) vorhanden. Dies schloss auch einen „vollwertigen“ Gummiwulst mit ein, der sich in seiner Regelausführung von den Steuerwagen abhob.

Ein letzter Blick aufs Vorbild gilt den verwendeten Farben. Auch wenn die Seitenwände unlackiert blieben, so war der Rahmen doch farblich davon abgesetzt. Im Auslieferungszustand besaßen die Wagen hier einen schwarzen Streifen. Ab 1975 wurden die Längsträger dann ozeanblau umlackiert.

Eine überfällige Entscheidung

Nach 45 Jahren Warten bietet der Göppinger Hersteller endlich auch die so markante und bei Modellbahnern beliebte Kopfform der Silberling-Steuerwagen an. Dies ist ein wichtiger Schritt, weil die bisherigen Angebote erst die Vorbildzeit ab 1971 abdecken konnten.

Entsprechend gab es für die Epoche III zuvor keinen einzigen Steuerwagen aus dem Hause Märklin. Das einst modernste Gesicht und die mit den Wendezügen verbundene Modernität der DB fehlte also in einer wichtigen, weil so beliebten Zeit völlig.

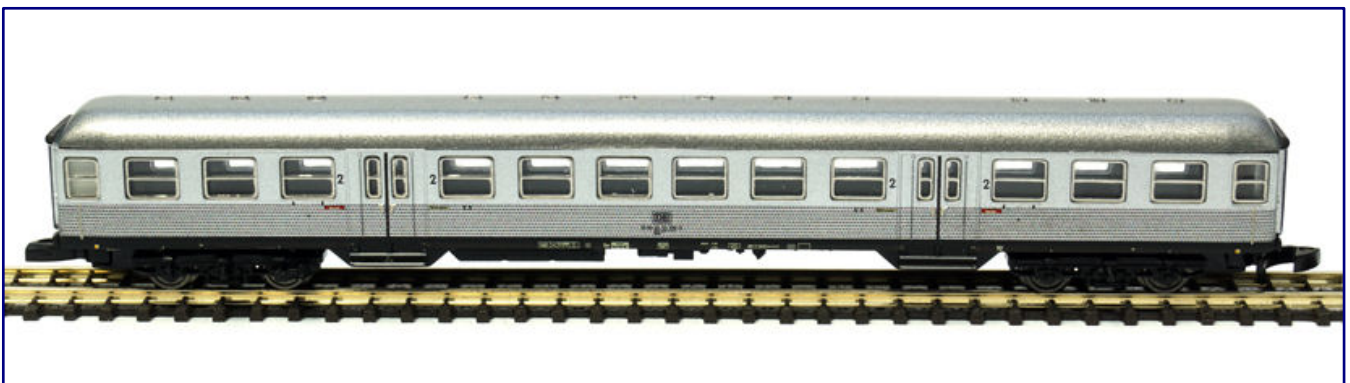


Dreiteilig ist die neue Nahverkehrswagenpackung (Art.-Nr. 87189), die als Formneuheit den lange herbeigesehten „Hasenkasten“ BDNf 738 mitbringt.

Das wird sich nun endlich ändern, denn unser Vorbildteil zeigt ja auch auf, welche Variationsmöglichkeiten sich hier noch bieten und für die Epoche III ist ja auch bereits ein Modell angekündigt. Dies ist auch eine überaus wichtige Nachricht vor dem Hintergrund einiger wendezugfähiger Lokomotiven im Programm, die seit 2010 formneu erschienen sind: V 200⁰, E 41 und V 80.

Hinzukommt noch, dass die Silberling-Steuerwagen 8718 und alle ihre bisherigen Nachfolger als technisch überaltert wahrgenommen werden, weil sie bis zuletzt noch mit Glühlampen versehen waren, deren Lichtemission kaum wahrnehmbar ist, wenn nicht mit ICE-Geschwindigkeit gefahren wird.

Die MHI-Wagenpackung 87189, die wir heute betrachten, ist also ein wichtiges Signal an die Kunden und weckt Freude für zukünftig mögliche Kombinationen. Gleichzeitig soll nun technisch endlich auf den aktuellen Stand aufgeschlossen werden, was umso wichtiger erscheint, als dass dies bei den Lokmodellen fast durch die Reihe längst geschehen ist.



In identischer Größe zeigen wir hier die drei Silberlinge aus der neuen MHI-Wagenpackung, um ihre jeweilige Ausführung sichtbar zu machen: oben der Steuerwagen BDNf 738, darunter der 1./2.-Klasse-Wagen ABnb 703 und ganz unten der 2.-Klasse-Wagen Bnrzb 719.

Unsere Erwartungen für diesen Bericht liegen also hoch und nun schauen wir, ob der noch nicht mal in voller Stückzahl ausgelieferte Steuerwagen BDNf 738 die an ihn gestellten Erwartungen erfüllt. Vorweg sei noch darauf hingewiesen, dass die MHI-Wagenpackung auch einen Silberling Bnrzb 719 mit 2. Klasse und einen ABnb 703 mit 1./2. Klasse enthält.

Diese beiden Wagen entstanden mit Hilfe der Formen, die bereits 1976 bei der Silberling-Premiere im Spur-Z-Programm erstmals zum Einsatz kamen, also noch zwei Jahre vor dem Steuerwagen mit Karlsruher Kopf.

Auch die gewählte Bedruckungsvariante ist nicht neu und entspricht derjenigen aus der Zugpackung 81356. Von ihr qualitativ abweichende Merkmale gelten ebenso für den nun zu betrachtenden Hasenkasten und finden über ihn Eingang in diesen Artikel. Die beiden Sitzwagen werden wir daher nicht gesondert betrachten.

Märklins Modellumsetzung

Eine Gemeinsamkeit hat der formneue Steuerwagen BDnf 738 mit den Klassikern aus dem Mini-Club-Sortiment: Er basiert auf dem Fahrwerk des einstigen Modells 8718, auf das sein Gehäuse nach identischem Konzept gesetzt wurde.

Dies bedeutet, dass die Formneuheit kein abnehmbares Dach besitzt, sondern hier Stirn- und Seitenwände zusammen mit dem Wagendach wieder ein einziges Spritzgussteil bilden. Will man an das Innere gelangen, was angesichts einer fehlenden Inneneinrichtung (Figuren einsetzen) und erforderlichem Tausch von Leuchtmitteln überflüssig erscheint, ist der Aufbau folglich vom Fahrwerk abzuheben.



Das „Gesicht“ des Steuerwagens wirkt überzeugend. Nur im Bereich der Pufferbohle wirkt er mangels Nachbildung von Kupplungshaken und Bremsschläuchen etwas kahl. Vergessen wurde übrigens auch das eingesteckte Steuerkabel für die Wendezugleitung, das sich in der Aufsicht vorne rechts am Kopf befinden müsste (vgl. Vorbildfoto auf Seite 4).

Sind der Wagenboden und die Minden-Deutz-Drehgestelle mit den Achsschleifern zur Stromabnahme also „alte Bekannte“, so ist es die Leiterplatte im Inneren des Waggon nicht. Sie wurde neu entwickelt und arbeitet nun endlich mit warmweißen und roten LED, um das fahrtrichtungsabhängige Spitzen- oder Schlusslicht darzustellen.

Die Lichtausbeute am Führerstandsende ist gut, das Licht war schon bei kleiner Gleisspannung wahrzunehmen und flackerte im Test auch nicht. Wir sind an dieser Stelle vollkommen zufrieden. Wie beim Vorbild, so sind die Laternen für das Dreilichtspitzensignal und die beide roten Schlussleuchten baulich getrennt.



Zur Neukonstruktion gehörte auch eine Leiterplatte, die nun endlich mit Leuchtdioden arbeitet. Ihre Konzeption wird auch einen Einsatz im Karlsruher Kopf erlauben: Am auf dem Kopf liegenden Gehäuse ist eine identische Lage der Lichtkanäle zu sehen. Der obere belegt auch deutlich, dass der Lichtleiter für die Schlusslichter rot durchgefärbt ist.

Auch funktional hat Märklin das korrekt gehandhabt, was keineswegs selbstverständlich scheint: Wir denken an den VT 08⁵ aus dem Konstruktionsjahr 2005/06. Wünschenswert wäre es gewesen, wenn die Laternen des Schlusslichts in einem wahrnehmbaren Rot erschienen.

Dann hätten die Enden auch den vorbildgerechten Eindruck eines roten Deckglases vermittelt, durchgefärbt ist der Lichtleiter nämlich in der Tat. Dies stellt aber keinen echten Kritikpunkt dar, denn wir müssen uns auch die geringe Größe der Streuscheiben im Maßstab 1:220 vor Augen halten. Sie wirken unbeleuchtet sehr dunkel, so dass ihre Farbe fast nicht auszumachen ist.

Gut ist auch die Maßhaltigkeit der Neuheit, die sich hier gut in die schon vorhandenen Silberlinge einfügt. Geringe Abweichungen betreffen die in unserem Maßstab stets kritischsten Punkte der Höhe und vor allem der Breite. Die prozentualen Einordnungen täuschen aber leicht darüber hinweg, dass es sich meist um unvermeidbare Messfehler handeln dürfte.

Keinen Ausreißer gegenüber den schon vorhandenen Wagen dieser Bauart-Familie stellen auch die Gravuren des Modells dar. Da wir die Silberlinge insgesamt als gelungen und immer noch zeitgemäß bewerten möchten, gilt das auch für den neuen Hasenkasten. So sind auch die Fenstereinsätze spaltlos erfolgt.

Maße und Daten zum Steuerwagen BDNf 738 der DB:

	Vorbild	1:220	Modell	Abweichung
Länge über Puffer (LüP)	26.400 mm	120,0 mm	119,9 mm	- 0,1 %
Höhe (Dachkante) über SO	4.050 mm	18,4 mm	17,8 mm	- 3,3 %
Breite (Wagenkasten)	2.825 mm	12,8 mm	13,1 mm	+ 2,3 %
Drehzapfenabstand	19.000 mm	86,4 mm	86,5 mm	+ 0,1 %
Gesamtachsstand	21.500 mm	97,7 mm	97,3 mm	- 0,4 %
Drehgestellachsstand	2.500 mm	11,4 mm	11,2 mm	- 1,8 %
Raddurchmesser	950 mm	4,3 mm	4,4 mm	+ 2,3 %
Dienstmasse	27,4 t	---	16,5 g	
Zul. Höchstgeschwindigkeit	120 oder 140 km/h			
Baujahr	ab 1961			
Stückzahl	350 Exemplare			

Besonders die Umsetzung der Scheibenwischer an der Führerstandsseite gefällt uns (siehe Foto auf Seite 8), prägten sie doch auch beim Vorbild entscheidend das Gesicht mit.

Kaum wahrnehmbar ist die Lücke dieser Gravuren zwischen Wagenkasten und Fenstereinsatz, farblich wurde der Übergang perfektioniert.

Als kleinen Kompromiss empfinden wir nur das auf dem Wagendach angegravierte Horn des Typhons.

Das wir zwar nur bei genauerem Hinsehen als solches deutlich, aber hier hätte ein angesetztes Bauteil, das für die V 36 entwickelt worden ist und auch bei einer Schienenbus-Neukonstruktion verwendbar wäre, ein filigraneres Erscheinungsbild gefördert.

Gezielt einzugehen haben wir auf die gewählte Ausführung der Stirnseite mit Führerstand: Dort nachgebildet worden ist eine Übergangstür mit Fenster (und Klinke), aber kein Übergangsblech, das beim Vorbild bei dessen Benutzung heruntergeklappt werden konnte.



Etwas plastischer dürfte das Horn über dem Führerstand wirken (Ansicht von vorn auf Seite 8), das als Ansetzteil wohl die bessere Wahl gewesen wäre. Wirklich störend tritt die nicht bis zur Pufferbohle fortgeführte, schwarze Rahmenkante ins Blickfeld.

Dies weist offenbar auf den betrieblichen Verzicht der Übergangsfunktion hin, wie er spätestens in den Siebzigern üblich wurde. Scheinbar nicht dazu passen möchte der montierte Gummiwulst mit seinen

schmalere Streifen in der Vertikalen. Dies entspricht aber durchaus eigenen Erinnerungen einer Übergangszeit und passt auch zum Vorbildfoto vom Bahnjubiläum 1985 (auf Seite 4).

Entscheidender wird hier sein, ob Märklin dies am Epoche-III-Modell aus der Wagenpackung 87074 aus den Frühjahrsneuheiten 2023 ändern wird! Das Handmuster legt dies bislang leider nicht nahe. Besser umgesetzt wird dann aber vermutlich die Farbgebung der Rahmennachbildung im vorderen Bereich.

Durch das Nutzen des Chassis vom Karlsruher Kopf ist die schwarze Langträgernachbildung nicht bis zur Pufferbohle durchgezogen. Wo sie am Fahrwerk vorzeitig endet, greift sie das Gehäuse des Aufbaus wieder auf und führt sie durch.

Beim hier zu betrachtenden Modell hat es Märklin versäumt, den entsprechenden Teil des „Hütchens“ im Langträgerbereich schwarz zu lackieren. Das wirkt etwas befremdlich und einzigartig, entspricht auch in keiner Weise dem Vorbild.

Ansonsten ist die Lackierung sauber und in den richtigen Farben (lackierte Bereiche des Vorbilds) und treffend (Nachbilden der Edelstahlhaut) erfolgt. Wie bei allen jüngeren Modellen ist das Erscheinungsbild durch einen Klarlacküberzug recht matt gewählt worden, was dem Betriebseindruck näherkommt.



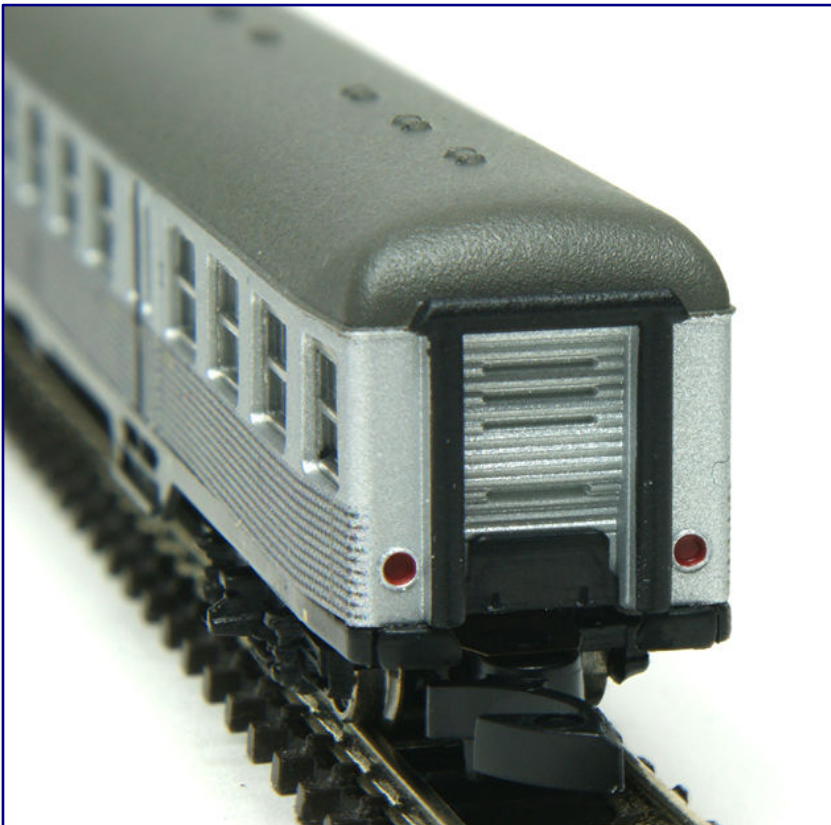
Lupenrein und sehr aufwändig ist die Bedruckung des Modells: Sie umfasst neben den Betriebsanschriften auch die Türklinken und Trittleche. Beachtenswert ist auch der Aufdruck „Hier Handbremse“ zwischen den beiden Stufen! Abweichend zu den beiden anderen Sitzwagen ist die senkrechte Handgriffstange am Wagenende beim Hasenkasten ebenfalls gedruckt und nicht erhaben als Gravur angebracht.

Ein paar Wort verdient die Dachfarbe des Steuerwagens, die von den anderen beiden Wagen abweicht. Der BDnf 738 zeigt ein umbragraues Dach nach RAL 7022, was den Anstrichvorschriften ab November 1964 entspricht. Dazu passt auch der schwarze Ege-Keks in Regelausführung. Die Anschriften der BD Karlsruhe und das Revisionsdatum weisen übrigens auf einen Betriebszustand des Jahres 1977 hin.

Die beiden anderen Sitzwagen zeigen noch das Dach in RAL 9006 Weißaluminium, wie es zum Zeitpunkt der Anlieferung an die DB noch Vorgabe war. Schlüssig ist dann auch die Negativausführung des Ege-Keks auf ihnen, die auf lange Zeit charakteristisch für viele Silberlinge war.



Die Dachfarben des Steuerwagens (rechts) und der übrigen beiden Silberlinge unterscheidet sich, was durchaus vorbildgerecht ist. Zu sehen sind hier weitere Bedruckungselemente, die die hohe Qualität unterstreichen. Nicht gefallen wollen die Seiten der vertikalen Gummiwulstelemente, die keine schwarze Farbe abbekommen haben.



Am gegenüberliegenden Wagenende finden wir ein schwarzes Übergangsblech. Die Schlussleuchten sind rot ausgelegt worden. Dies entspricht auch der Wiedergabe der beiden anderen Wagen der Packung.

Diese Ausführung ging in ihrem Ursprung auf eine Fehlinterpretation der Beschriftungsvorschrift für helle Untergründe zurück.

Später wurde sie dahingehend präzisiert und ergänzt, dass die Buchstaben DB immer hell zu erscheinen haben und außen stets von einem breiten, dunklen Rand umgebend sind.

Damit sind wir beim letzten Punkt „Bedruckung“ angelangt. Sie ist auf dem gewohnt hohen Märklin-Niveau und lässt keine Wünsche offen.

Die Anschriften auf Seitenwänden und Rahmen sind in den korrekten Farben ausgeführt und vollständig. Zu ihnen gehören auch Klassenziffern in altem Schrifttyp direkt neben den Türen und Raucher-/Nichtrauchertafeln.

Per Tampondruck wiedergegeben ist, nachdem dies schließlich bislang bei allen Silberling-Auflagen so der Fall war, auch das Pfauenaugenmuster unterhalb der Fensterbrüstung.

Korrekt läuft es nicht über die Stirnseiten und entspricht im Druckbild den jüngeren Auflagen dieses Wagentyps. Unterschiede werden eventuell störend sichtbar, falls vom Modellbahner ältere und jüngere Auflagen kombiniert werden.

Bis auf rote Schlusslichtattrappen am Nichtführerstandsende blieben die Stirnseiten bei allen Wagen der Packung unbedruckt. Die Gummiwülste möchten wir als unvollständig koloriert bezeichnen: Während die waagerechten Teile vollständig schwarz erscheinen, also auch an den Außenseiten, sind alle Vertikalelemente nur an der Stirn schwarz bedruckt worden. Hier lassen sich individuell also noch ein paar Verbesserungen tätigen.

Nicht erforderlich ist dies an den Trittstufen der Einstiege. Unserer Erinnerung nach zum Ersten Mal hat Märklin die Gitterblechauflagen der Tritte dadurch wiederzugeben versucht, dass hier in Weißaluminium ein jeweils ein dünner Streifen gedruckt wurde. Und das wirkt am Modell sehr gut.

Zusammenfassendes Fazit

In der abschließenden Gesamtbewertung handelt es sich um einen wichtigen Waggon, der lange Zeit schmerzhaft im Programm vermisst worden ist. Technisch ist er in zeitgemäßer Weise umgesetzt worden und leistet sich bei den Gravuren keine Schwächen.



Die Zugbegegnung der Titelseite aus anderer Perspektive: Wir sehen nun das Dreilicht-Spitzensignal des neuen „Hasenkastens“ BDNf 738.

Auch die Lackierung gehört zu seinen Stärken, ebenso das Einhalten der wichtigsten Vorbildmaße. Beim Führerstandsende hoffen wir, dass Märklin durch Schieber in seinen Formen Raum für die Varianten des Vorbilds gelassen hat und uns in Zukunft auch einen vollständigen Übergang mit Trittblech oder ein Exemplar mit demontierten Gummiwülsten präsentieren kann.

Ein besonderes Bonbon wäre es gewiss, wenn auch ein Gummiwulst in Regelausführung darstellbar wäre und so auch die Version darstellbar würde, wie sie sich nach Ausbau des Führerstands präsentiert hatte. Solche Halbgepäckwagen liefen zeitweise in vielen Nachverkehrszügen, die nicht im Wendezugbetrieb geführt wurden. Besonders bekannt ist der Einsatz mit den elektrischen Winzlingen E 69.

Als Schwächen des Modells bleiben nur die Bedruckungen der Gummiwülste festzuhalten, die durchaus etwas besser möglich wären. Die nicht bis zur Pufferbohle per Lackierung oder schwarzem Druck durchgezogene Rahmenkante stört das Gesamtbild, was offenbar auch Märklin schon aufgefallen ist. Dies schließen wir aus dem Handmuster des angekündigten Epoche-III-Folgemodells.

Folglich erleben wir ein Modell, das viel Freude bereitet und eine große Zukunft im Mini-Club-Sortiment haben dürfte. Fast alle kritisierten Punkte sind ohne Formkorrekturen zu beseitigen, weshalb sie hier auch nicht stark ins Gewicht fallen. Den Steuerwagen BDnf 738 aus der Nahverkehrswagenpackung 87189 nominieren wir deshalb für die Neuerscheinungen des Jahres 2023 in der Kategorie Wagen.

Hersteller des Basismodells:
<https://www.maerklin.de>



Besuchen Sie uns doch mal auf

Trainini TV

Trainini TV

Folge 13

Neue Folge 13
„Intermodellbau 2023“
seit Mitte Mai unter

<https://www.youtube.com/TraininiTV>

Randerscheinungen (Teil 2)

Unsere chaotische Natur

Unser Redakteur Dirk Kuhlmann macht sich Gedanken um die Randerscheinungen jenseits von Schienen und Häusern. Wie passt sich eine schöne Landschaft in die Gleisfiguren ein und worauf wäre zu achten? Die folgenden Bildbeiträge zeigen die chaotischen Verhältnisse in der Natur gut auf, die auch im Modell den entscheidenden Unterschied machen.

Was macht eine landschaftlich homogene Modellbahnanlage aus? Es ist die unglaubliche Vielfalt in der realen Natur, die in den Augen der Menschen häufig chaotisch wirkt, aber selbst im verkleinerten Maßstab unserer Modelleisenbahnen heutzutage das Maß aller Dinge ist.

Der beispielhafte Blick auf eine ganz gewöhnliche Wiesenlandschaft zeigt uns eine Vielzahl verschiedener Pflanzen, teilweise kahle Erdschichten oder auch Steinansammlungen und dies natürlich immer auf die jeweilige Region bezogen.



Ein schmaler Wirtschaftsweg zu einem Hof in Ostfriesland: die Natur ist in großer Vielfalt vorhanden und bestimmt nicht sortiert, eher ein Chaos. Dies ist eine Studie im Maßstab 1:220.

Einzig wir Menschen haben gerade Linien und sonstige geometrische Formen der Umwelt beigefügt und damit hat die Gewohnheit bzw. deren Einfluss unsere Sichtweise auf die Natur geprägt – nein, sogar geändert.

Die natürlich vorkommenden Strukturen wollen wir hier nicht betrachten, zu denen beispielsweise Wabengebilde mit sechseckigen Zellen gehören. Daher ist es nicht weiter verwunderlich, dass auf unzähligen Modellbahnanlagen diese Prägung sichtbar wird, es ist fast schon ein „Schönheitsideal“.



Der Mensch hat seine Spuren hinterlassen, jedoch erobert sich die Natur ihren Platz zurück.

Als Beispiel sei der Übergang einer asphaltierten Straße zu den grünen Abschnitten aufgezeigt. Meist sind neben der Teerdecke satte und dicht aufgebrachte Grasfasern zu beobachten und sogar auf richtigen Top-Anlagen jeglichen Maßstabs vorhanden. Wie mit dem Lineal gezogen. Bei einer nagelneuen Straße mit noch dunkler Asphaltdecke wäre es absolut vertretbar, aber sonst?

Selbstverständlich ist es jedem Modellbahner selbst überlassen, wie er seine „heile Welt“ sieht. Zu beobachten wäre nur, dass diese Exponate meist eine kurze Lebensdauer vorweisen, die Landschaft wirkt irgendwie nicht richtig spannend – eher langweilig. Der folgende Abbau der Anlage ist meist nur eine Frage der Zeit.

Hier darf ich sie einfach wiederholt zu einem Gang in die Natur und der Wirklichkeit einladen, am besten mit einem Fotoapparat am Mann / an der Frau. In kurzer Zeit haben Sie den Blick für die chaotischen Verhältnisse vor Ort geschärft.

Der anschließende Blick in die die Kataloge diverser Hersteller mit Landschaftsbaumaterialien zeigt die mittlerweile vielfältige Produktpaletten auf, eine gute Grundvoraussetzung für die modellhafte Umsetzung. Wie wäre nun die sinnvollste Gangart zu betrachten?

Die Recherche

Meist wird das Thema einer zukünftigen Modellbahnanlage in unmittelbarer Nähe gesucht, Gleispläne des Vorbilds werden in den jeweiligen Maßstab umgesetzt und nach Möglichkeit bietet uns der Handel sogar die passenden Häuser an.



Vier verschiedene Straßen aus ganz unterschiedlichen Regionen. Außer der Beschaffenheit der Teerdecken ist der jeweilige Randstreifen als Bastelvorschlag ein Blick wert.

Im Internet kann weiter recherchiert werden und das Thema verdichtet sich dann automatisch. Mit den bereits von Ihnen angefertigten Fotos aus der Wunschgegend kann nun zeitgleich eine neue Anlage erdacht werden. Wir geben der künftigen Landschaft einfach den gleich hohen Status, wie auf der anderen Seite dem Rollmaterial und den Gleisfiguren.

- **Verwenden selbst gesammelten Naturmaterials**
- Steine, Sand und Erden tauchen in den Programmen viele Zubehöranbieter auf. Es spricht nichts dagegen, diese auf der Modellbahn zu verwenden.
- Bitte bedenken Sie aber, dass solches Material auch nicht sichtbare und ungewollte Bestandteile haben kann, wie beispielsweise Pilzsporen oder Insekteneier.
- Vor dem Einsatz auf der Modellbahn sollte selbstgesammeltes Material deshalb zunächst sterilisiert werden. Dies geschieht am einfachsten im Backofen, wo das Material angefeuchtet und dann möglichst dünn auf einem Backblech ausgebreitet wird.
- Dann wird es 30 Minuten einer Temperatur von mindestens 120°C ausgesetzt, um alle Körpereiwieße zu zerstören.
- Wenn die zu sterilisierende Schicht dicker ist, sollte sie zwischendurch umgerührt werden oder länger der Hitze ausgesetzt werden. Die Zieltemperatur muss dabei alle Bereiche in voller Einwirkzeit erreicht haben.

Der nächste Gang in die Natur ist mit der Materialbeschaffung behaftet, sammeln sie Steine, Sand und auch verschiedene Erden. Spätestens jetzt bemerken sie das vollkommene Durcheinander neben einem ganz normalen befestigten Fußweg.

Genau so habe ich vor vielen Jahren meine erste „chaotische“ Modellbahnanlage geplant, Helenensiel an der Nordseeküste.

Manch ein anderer Urlauber wunderte sich über meine Fotoarbeiten, die gut eingestellte und sündhaft teure Kamera war zumeist auf den Boden gerichtet und nicht auf die „blaue See und dem blauen Himmel mit weißen Wolken“.

weiter auf Seite 20



Im Modell folgt neben der festen Fahrbahndecke ein sandiger Randstreifen. Von einer geraden Linie ist hier nichts mehr zu sehen. Niedrig wachsende Pflanzen überwuchern langsam die Szenerie, wenn der Mensch nicht wieder eingreift (Bild oben). Pflanzen suchen sich in der kleinsten Nische oder einem Riss in der Fahrbahndecke eine Möglichkeit zur Entfaltung. Für uns ist es nur Unkraut und es sieht unordentlich aus. In Wirklichkeit ist es nur ein weiterer Aspekt der chaotischen Natur (Bild unten).



Viele Modellbahnanlagen in heutigen Zeiten weisen eine steinige, sandige und erdige Grundlage auf, niedrig wachsende Pflanzen werden mit Turf angedeutet. Echte Holzstücke suggerieren einen optisch abwechslungsreichen Waldboden (Bild oben). Bei der fertigen Anlage ist von der ausführlichen Vorarbeit nicht mehr viel zu sehen (Bild unten). Dafür kommt der chaotische Charakter der Natur zum Tragen.

Ich hatte als Jahreszeit den Frühherbst zur Umsetzung auserkoren und bemerkte hier alleine schon die unterschiedlichen Farben der Gräser. An einer ziemlich heruntergekommenen Nebenstraße fiel mir das immer wieder fehlende Grün auf mindestens 50 cm zur Bankette auf, nur einzelne Pionierpflanzen waren hier vorzufinden.



In den letzten Jahrzehnten ist der Freischnitt neben den Gleisanlagen nicht mehr so intensiv. Dies ist auch einen Gestaltungsversuch wert. Ob in Düsseldorf (linkes Bild) oder in Portugal (rechtes Bild). Die Szenen gleichen sich.

Hier lag ganz einfach feinsten Kies, häufig am Rande von Landstraßen zu finden, jedoch die Natur erobert sich Stück für Stück verlorengegangenes Terrain zurück. Irgendwo im Gras lag noch auf 10 Metern ein vollständiger Gleiskörper, überwuchert und vergessen. Eine solche Szenerie passt natürlich bestens ins Jahr 2023, es ist der Trend bei vielen Herstellern: die sogenannten „vergessenen Orte“ („Lost Places“).



Bei kaum benutzten Nebengleisen ist es manchmal nur eine Frage der Zeit, bis alles überwuchert ist.



Auf diesem Fotodiorama ist scheinbar alles in Ordnung. Gräser und Büsche breiten sich jedoch immer mehr am Bahndamm aus. Erste Pionierpflanzen haben eine Heimat im Schotterbett gefunden. Selbst der künstliche Entwässerungsgraben, neben der Baureihe, ist kaum noch zu erkennen.

Eine nah gelegene Baumreihe erweckte in mir eine gewisse weitere Neugier. Es sah so aus, als hätte der Mensch hier die Birken in einer Reihe gepflanzt, aber weit gefehlt! Er hatte vor Jahrzehnten einen Entwässerungsgraben angelegt und wo Wasser ist, da ist auch Leben. Ein prüfender Blick zeigte, dass hier nichts in einer Linie gewachsen ist, eher ein vollkommenes Durcheinander.

Nebenher war sogar noch die wilde und hohe Randbepflanzung zum Feld hin bemerkenswert. Tage später untersuchte ich woanders die Pflanzenarten am Rande eines natürlichen Mischwaldes. Ein älteres Ehepaar sprach mich an und ich war verwundert, dass beide Personen in ihrem Berufsleben Botaniker waren.



Wir das Haus nicht gepflegt, breitet sich im Außenbereich die Natur aus, an allen Ecken und Enden.

Sie erklärten mir einige Sachen und natürlich die Namen der einzelnen Gewächse, bis mein Notizblock fast voll war. Ein Stück weiter lichtete sich der Wald etwas, und ein dunkelgrüner Teppich breitete sich vor uns aus. Man gab mir zu verstehen, dass es sich um ein Buschwindröschen handele.

Es wächst im lichten Schatten beispielsweise am Rand von Sträuchern oder unter Laubbäumen. Durch seine frühe Vegetationszeit lässt es sich auch unter sonst stark schattenspendenden Gewächsen beobachten und hat weiße Blüten. Tatsächlich habe ich diese Pflanzenart Jahre später auf einem meiner Dioramen umgesetzt.

Das Umsetzen

Mit einer langatmigen Aufstellung von Tipps möchte ich Sie hier an dieser Stelle verschonen und verweise stattdessen auf unsere **Trainini®**-Ausgaben 6/2017 bis 12/2017. Hier können sie in aller Ruhe



Dort wo der Mensch nicht eingreift, gibt es noch den natürlichen Verwitterungsprozess. Erdschichten werden durch Nässe abgetragen und je nach Region erscheint auch der Untergrund. Trotzdem setzen sich auch hier wieder Pflanzen durch. Zu sehen ist die gezeigte Szene auf der Anlage „Tillmanns Loch“ der FdE Burscheid.

die umfangreichen Schritte der Landschaftsgestaltung studieren und bei Bedarf umsetzen oder gar mit eigenen Ideen ergänzen.

weiter auf Seite 25



Bild oben:
Rechts die künstlich geformte Umgebung des Menschen und nach links wird es langsam chaotisch und „natürlich unauferäumt“. Beide Szenen passen dennoch gut zusammen.

Bild Mitte:
Am Rande eines Waldes bringt besonders die zuvor erwähnte Abwechslung auf dem Boden (vgl. auch Fotos auf Seite 19) die Anlage zum Leben.

Bild unten:
Das Beschriebene gilt maßstabsunabhängig, wie diese Aufnahme aus einer anderen Baugröße eindrucksvoll unterstreicht.

Bei all den Gestaltungsvorschlägen ist die elementare Kernaussage schnell gefunden: Erarbeiten Sie Ihre Landschaft vollkommen unorthodox, nach Möglichkeit aus dem Gefühl heraus. Dabei bleiben das Lineal oder Geodreieck einfach in der Schublade. Dann klappt es auch mit der wilden Natur.



Ein weiterer Beleg: Auch in größeren Maßstäben kann die Detailversessenheit in der Gestaltung der chaotischen Natur – regelrecht aufblühen – oder einfach nur gut aussehen.

Nehmen sie sich Zeit für die reine Bodengestaltung, das spätere Grün ist einfach nur die Vollendung der Landschaft. Waldbereiche sollten nicht rudimentär angedeutet werden, es braucht richtig viel an Bäumen und passenden Bodenbewuchs.

Damit es bei den ersten sinnvollen Umsetzungen auf der Anlage keine „Gestaltungsunfälle“ gibt, sollten auf kleinen Holzplatten die Kompositionen vorab getestet werden. Hier schließt sich direkt der Umgang mit einem Begrasungsgerät an - als kleines Trainingsprogramm.

Natürlich gibt es auch heutzutage wunderbare Grasmatten mit dem unterschiedlichsten Bewuchs. Sie bieten eine echte Alternative zum elektrischen Begrasen oder auch ein Beschleunigen der Arbeit. Viele der angebotenen Produkte aus dem Spur-H0-Bereich sind ohne weiteres Bearbeiten auch für den Maßstab 1:220 nutzbar.

Selbst die 4 mm hohen Grasfasern erfüllen einen sinnvollen Zweck. Schauen sie im Spätsommer auf eine nicht kultivierte Randerscheinung einer Wiese, die Wuchshöhe ist manchmal schon erstaunlich.

Zum Schluss möchte ich Ihnen noch einen einfachen, aber wirksamen Tipp geben, diesen befolge ich selbst seit vielen Jahren: Immer wiederholende Testfotos auf der ungefähren Höhe eines Preiserleins und weitere Bilder mit maximal 10 cm über der Modellfläche aufgenommen, ergeben eine gute Prüfübersicht der Gestaltung.



Zu guter Letzt: Die Natur zeigt uns die verschiedenen Farben der Gräser auf und damit eine willkommene Abwechslung reiner Wiesenlandschaften (links). Übertragen auf die Modellanlage spricht diese Farbvielfalt eine ganz eigene Sprache.

Dabei sollten die Gleiskörper in den Hintergrund treten und das Rollmaterial gar nicht erst vorhanden sein, es lenkt nur ab. Bei den finalen Fotos wird nun ein Zug mit ins Bild genommen und die gesamte Szenerie wirkt absolut stimmig.

Referenzen unseres Redakteurs:
<https://www.helenensiel.com>

Bildbearbeitung mit GIMP 2.10 **Sicher zu guten Bildern**

Ratgeber haben wir schon viele gesehen und gelesen. Doch nur wenige erfüllen tatsächlich den Zweck, einem unbedarften Menschen zum sicheren Umgang mit dem vorgestellten Thema zu verhelfen. Ein Buch, das sich genau diese Lorbeeren verdient, stellen wir heute vor. Das einzig Außergewöhnliche an ihm ist sein Inhalt: Üben und Erlernen von Bildbearbeitung mit GIMP 2.10.

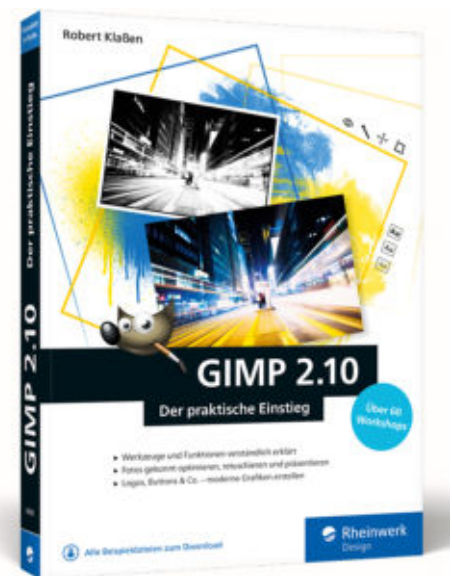
Robert Klaßen
GIMP 2.10
Der praktische Einstieg

Rheinwerk Verlag GmbH
Bonn 2018

Taschenbuch
Format 17,2 x 23,0 cm
381 Seiten mit über 500 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8362-6583-8
Titel.-Nr. 6583
Preis 24,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel



Keine Frage, diese Rezension, die Sie nun lesen, ist in einem Modellbahnmagazin nicht ohne weiteres zu erwarten. Doch besteht ein nicht unwesentlicher Teil unseres Hobbys auch darin, die eigenen Werke gekonnt auf Bildern zu präsentieren und Dritte daran teilhaben zu lassen.

Die selbstgefertigten Aufnahmen sollen dann mindestens genauso spannend und packend wirken, wie es das fotografierte Objekt selbst im persönlichen Betrachten auch tut. Und wenn eine solche Anlage oder Diorama dann in einem Magazin wie unserem portraitiert werden soll, stellen sich auch schon höhere Ansprüche an die Aufnahmen.

Vielleicht aber denkt der eine oder andere Leser aber auch daran, einen eigenen Internetauftritt zu installieren und sich auf diese Weise bekannt zu machen. Dann sind bald Banner und Schaltflächen, bisweilen auch weitere Grafiken gefragt.

Für alle diese Belange gibt es mit GIMP ein leistungsfähiges und frei verfügbares Programm. Es zu verstehen und zu beherrschen, ist dann der Schlüssel zum Erfolg. Diesen verspricht das vorliegende Buch und wir möchten natürlich wissen und teilen, wie gut es diesen Zweck erfüllt.

Zum Autor Robert Klaßen können wir keine eigenen Erfahrungen beitragen, doch seine Referenzen stehen außer Frage: Er versteht sein Handwerk und ist fachlich dafür bestens geeignet. Doch wird er auch ebenso gut und verständlich schreiben können, um sein umfangreiches Wissen weitergeben zu können?

Die Antwort nehmen wir gleich vorweg: Die Aufgaben wurden mit Bravour bewältigt. Vor uns liegt ein Ratgeber, der wie kaum ein anderer den Leser in die Lage versetzt, GIMP 2.10 erfolgreich anzuwenden, den Aufbau des Programms zu verstehen und Erlerntes auch auf neue Projekte zu übertragen, die andere Werkzeuge oder Inhalte erfordern.

Dieses Druckwerk besitzt die Grundfunktion einer guten Bedienungsanleitung, sinnvoll angereichert mit vielen Tipps und Ratschlägen und so eng wie eben möglich am praktischen Arbeiten mit GIMP 2.10 ausgerichtet. Es lässt einfach keine Wünsche offen und ist aus unserer Sicht als Glückstreffer zu bezeichnen.

Schritt für Schritt lernt der Leser die Welt von GIMP kennen und bekommt verständlich wie auch kurzweilig vermittelt, wie die vielen Werkzeuge und Funktionen gekonnt und zielgerichtet eingesetzt werden können.

Dabei arbeitet der Autor viel mit Bildern oder Grafiken und verschafft seinen Lesern mit über 60 Workshops, in denen die im Buch abgebildeten Ergebnisse (angeleitet und erklärt) selbst herbeigeführt werden, einen eigenen Erfahrungsschatz. Nur dieser verspricht auch Erfolge, wenn das Buch erst einmal beiseitegelegt wurde.

Inhaltlich umfasst die Lektüre die Bildkorrektur und -retusche, Fotomontagen, Schaltflächen und Logos für das Internet und noch einiges mehr. Bevor es mit dem Anwenden losgeht, stehen aber auch die Installation des Programms und individuelle Einstellmöglichkeiten der Benutzeroberfläche auf der Agenda.

Sämtliche Werkzeuge und Funktionen werden thematisiert und vorgestellt, damit beim späteren Anwenden ein wichtiges Grundverständnis bereits vorhanden ist. Hier zeigt sich mit der guten und klaren Gliederung eine weitere Stärke dieses Titels.

Typische Aufgaben wie das Korrigieren und Nachschärfen unscharfer Fotos, der Umgang mit Text in Bildern, das Freistellen von Motiven oder auch das Optimieren von Kontrasten, Intensivieren von Farben oder auch das Retuschieren werden hier vermittelt.

Plötzlich erscheint ein leistungsfähiges und deshalb auch komplexes Programm geradezu leicht. Dank der leicht anzuwendenden Tipps und Tricks wird nahezu jeder Käufer in die Lage versetzt, mit GIMP 2.10 Bilder zu erstellen, die ihre Betrachter verblüffen und meist wohl auch faszinieren.

Für vergleichbare gute Programme wie Adobe Photoshop Elements oder gar die Vollversion Adobe Photoshop muss teilweise tief in die Tasche gegriffen werden. Hier profitiert der Nutzer von einer ehrenamtlich aktiven Programmierergemeinschaft.

Alles, was dann noch fehlt, ist ein Buch wie dieses. Auch der Preis erscheint sehr moderat, besonders aber auch im Rückblick unter Einbeziehen der hohen Qualität. Diese schließt auch die Wiedergabe im Druck, eine gute Lesbarkeit und die Reproduktion der Fotos und Grafiken mit ein.

Einem Kritiker, der stets bemüht ist, auch in einem noch so guten Produkt noch ein wenig Verbesserungspotenzial aufzuzeigen, fällt es schwer zuzugeben, dass er nichts dergleichen gefunden hat. Schließlich gibt es auf dieser Welt nun mal nichts Perfektes. Aber alle eigenen Erwartungen, überprüft an der fokussierten Zielgruppe, vollständig erfüllt zu sehen, ist dann das größte Lob, das hier bedenkenlos auch ausgesprochen werden darf.

Verlagsseiten:
<https://www.rheinwerk-verlag.de>

Filmportrait zur Baureihe 03

Ein verkannter Renner

Hören wir den Begriff „Schnellzugdampflok“, am besten zusammen mit „Pacific“, dann denken wir unweigerlich an die Baureihe 01. Die betriebliche Bedeutung ihrer kleineren Schwester war jedoch etwas größer und doch blieb sie stets in deren Schatten. Die Bundesbahn trennte sich sogar ein Jahr früher von ihr. Im Märklin-Programm spielte sie seit den siebziger Jahren hingegen eine wichtige Rolle. Ein Filmportrait macht die Vorbilder unvergessen.

Rio Grande Video
Die Stars der Schiene – Folge 85
Die Baureihe 03 (DB)

VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Fürstenfeldbruck 2017

DVD-Video
Bildformat 4:3
Tonformat Dolby-Digital 4.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 80 Min.

Best.-Nr. 6385
Preis 9,99 EUR (im Abverkauf)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Während ihrer Dienstzeit stand die Baureihe 03, etwas despektierlich auch als „Salondampfer“ bezeichnet, stets im Schatten der größeren und populäreren Schwester der Baureihe 01. Entsprechend blieben auch weniger Exemplare von ihr erhalten und keine einzige Lok aus dem früheren DB-Bestand ist heute betriebsfähig.



Und so blieb auch diese DVD lange außerhalb unserer Wahrnehmung und erwies sich im nun laufenden Abverkauf als unverhoffter, aber glücklicher Fund. Interessant ist die Schnellzugdampflok der Baureihe 03 doch allemal, denn immerhin gehörte sie im Maßstab 1:220 gleich zum Startprogramm des Premierenjahres.

Als die Mini-Club 1972 auf der Spielwarenmesse als kleinste elektrische Serieneisenbahn der Welt vorgestellt wurde, rollten fast zeitgleich die allerletzten Vorbildmaschinen aufs Abstellgleis. Unsere Modellbahn hat dieser Dampflok also lückenlos ein Andenken bewahrt.

Deshalb glauben wir, dass sich viele unserer Leser auch für die Einsätze dieser Maschinen interessieren, um das stimmig auf ihrer Anlage wiederzugeben. Alles, was Sie dann dazu brauchen, ist passendes Rollmaterial und dieser Film.

Gemessen an ihrer Gesamtzahl von 298 gebauten Exemplaren war ihre betriebliche Bedeutung sicher höher als die der größeren 01. Immerhin 145 Lokomotiven dieser Baureihe gelangten nach dem Krieg in den Bestand der Bundesbahn. Um die verbliebenen Vertreter des letzten Einsatzjahrzehnts geht es in diesem Film.

Fast vollständig basiert das Gezeigte auf historischen Aufnahmen, die auch das klassische Filmformat erklären. Nur wenige Einspieler und die Kulisse für zwei Interviews mit früheren Lokführer zu deren Betriebserfahrungen und Erinnerungen zeigen zwei erhaltene Maschinen.

Einen deutlichen, thematischen Schwerpunkt bilden die von Hamburg-Altona und Ulm ausgehenden Einsätze, waren es doch zwei der letzten Hochburgen dieser Baureihe. In Ulm endet auch die Betriebsgeschichte, denn dieses Betriebswerk wurde als Auslauf-Bw bestimmt.

Blieben die kleinen Pacific-Dampflokomotiven einst gern mit Dampfangel liegen, bewährten sie sich in den letzten zehn Jahren voll und ganz. Zurückzuführen war das auf die umgebaute Saugzuganlage und auch das Abwandern in niedere Dienste, wo sie vor allem die Baureihe 38¹⁰⁻⁴⁰ ersetzte. Höchstleistungen waren fortan nur noch selten gefragt.

Dies wird ebenso erläutert und mit interessanten Informationen unterlegt wie auch ihre Rolle als Ablöser der Baureihe 18⁶ auf der Strecke zwischen Friedrichshafen und Ulm im Jahre 1962. So wird der Zuschauer in die Lage versetzt, die behandelten Baureihe ins Betriebsgeschehen und auch leistungsmäßig einzuordnen.

Wie von Rio Grande gewöhnt, wurde all das gekonnt auf Zelluloid festgehalten und nachvertont. Freilich sehen wir den historischen Aufnahmen deren Alter von inzwischen bis zu sechzig Jahren an; alles andere wäre aber auch nicht authentisch. Das gezeigte Material wurde so gut aufbereitet, dass es inhaltlich nicht an Wert verliert und wir uns daran vollkommen erfreuen können.

Ein paar weitere Informationen zu den Inhalten möchten wir Kaufinteressenten noch mitgeben: Die Einsätze, die von Ulm aus erfolgten und mit einem Höchstbestand von 17 Maschinen (1965) einhergehen, machen rund 25 % des Gesamtfilms aus.

Aber auch Einsätze im Rheintal und im Umfeld von Wiesbaden fanden ebenso Eingang wie einige wenige Sequenzen von der Emslandstrecke, auf der die 03 einst eine wirklich wichtige Rolle spielte. Auch Bremen und eine Episode in Husum konnten hier untergebracht werden.

Aufmerksamkeit verdient auch das Bw Köln-Deutzerfeld, wo bis 1968 so viele Maschinen dieses Typs aus verschiedensten Heimat-Betriebswerken zusammentrafen wie wohl nirgendwo sonst. So finden wir natürlich auch Verweise auf Langläufe dieser Baureihe. Schwermütig stimmen hingegen Aufnahmen von der Verschrottung.

Ins Bewusstsein gerufen wird durch einen Moderatorenkommentar, dass die Nummernschilder bei der Baureihe 03 auf der Rauchkammertür fast durchweg unterhalb des früheren Zentralverschlusses befestigt waren, während sie bei der 01 exakt auf dessen Stelle montiert wurden. Er fragt, ob das eine (gezielte) Erfindung des AW Braunschweig gewesen sein könnte, um die Baureihen leichter unterscheiden zu können?

Letzter wichtiger Themenschwerpunkt sind die Einsätze auf der Marschbahn Hamburg – Westerland. Garniert mit den Lokführererinnerungen sind die teils spektakulären Aufnahmen noch spannender anzusehen. Den Produzenten der DVD war dies offenbar so wichtig, dass hierzu noch ein separater Bonusfilm angehängt wurde, auf den die Hülle nicht mal hinweist.

Wer jetzt Feuer gefangen hat, sollte sich beeilen. Wie eingangs erwähnt, trennt sich VGB | Geramond vom verbliebenen Lagerbestand und hat diese DVD deutlich abgepreist. Die DVD erweist sich als Schnäppchen und Entdeckung zugleich.

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

Intermodellbau Dortmund im Neustart

Die Leitmesse meldet sich zurück

Im Vergleich zu früheren Jahren enttäuschten die Besucherzahlen der Intermodellbau, gegen alle anderen Modellbaumessen in Deutschland steht sie nach der Pandemie aber sehr gut da. Ein erfolgreiches Wiederaufleben ist deshalb durchaus festzustellen. Und bei dieser jüngsten Wiederauflage hat auch die Spurweite Z eine wahrnehmbare Rolle gespielt, wenngleich einige Exponate auch an nicht zu erwartenden Orten auftauchten.

Wie wohl jede andere Messe auch, hatte es die Intermodellbau in Dortmund schwer, sich nach einer Herbstauflage und einer komplett ausgefallenen Ausstellung wieder neu zu etablieren. Ein sichtbares Zeichen dafür lieferte, dass die Ausstellungsfläche kräftig zusammengeschrumpft war. Ganze drei Hallen hatte diese Leitmesse für Modellbau und Modellsport bei ihrer jüngsten Ausgabe eingeübt.

Als sie vom 20. bis 22. April 2023 wieder alle Modellbaubegeisterten nach Dortmund einlud, konnte sie immerhin auf über 40 Jahre Tradition zurückblicken. Zeitgleich gefeiert wurde am Freitagabend auch das 25-jährige Bestandsjubiläum des Modellbahnverbands in Deutschland e.V. (Moba), das mit einem bunten Galaabend noch nachzuholen war.



Schon im Eingangsbereich „Messe Nord“ war zu bemerken, dass irgendwas auf der Intermodellbau anders ist: Lego hatte hier Einzug gehalten. Darüber waren die Besucher unterschiedlicher Meinung, aber zweifellos lassen sich damit auch andere Zielgruppen ansprechen.

Nach Dortmund gefunden haben immerhin aber rund 60.000 zufriedene Besucher, die ein breites Angebot über alle auch sonst vertretenen Modellbausparten und -maßstäbe vorfanden – nur halt in vielen Teilen im Umfang deutlich reduziert.

Auch bei den kommerziellen Teilnehmern fehlten einige altbekannte Größen, doch in den Hallen 3 bis 7 stellten in Summe immerhin 355 Aussteller aus 17 Ländern aus. Gerichtet hat sich auch diese jüngste Auflage wieder sowohl an erfahrene Modellbauer wie auch Neueinsteiger und Familien.



Derartig leer war die Modellbahnhalle für gewöhnlich nicht zu erleben: Doch am Samstag drei Stunden vor Messeschluss haben sich nicht wenige Besucher, die teilweise sehr lange Anfahrtswege auf sich genommen hatten, bereits auf die Heimreise begeben: Wegen des bundesweiten Bahnstreiks blieb vielen nur das Auto, das Stehen im Stau war in Kauf zu nehmen.

Im Bereich des für uns relevanten Eisenbahnmodellbaus waren mehr als 30 Schauanlagen in den Hallen 4 und 7 ausgestellt. Zum gewohnten Programm gehörten aber auch Seminare und Vorträge, eine Interaktivfläche für Kinder, das „Junior College Europa“ des BDEF, kostenlose Bastelangebote für die Jüngsten und Fahrten mit einer Dampfeisenbahn (in Halle 6).

Da stellt sich natürlich dann auch die Frage, wie gut die Kinderangebote auf die Zielgruppe ausgerichtet waren? Vergangene Auflagen förderten sowohl gelungene Ideen zu Tage als auch solche, die an den Kindern vorbeigingen. Deshalb blieb dieses Themenfeld, barrierefreie Zugänge eingeschlossen, ein besonderer Rechenschwerpunkt.

Positiv bewertet von den mit dem Prüfen Beauftragten ein breites und gut gemischtes Angebot in sämtlichen Sparten des Modellbaus. Viele Bastelangebote, in der Regel kostenlos offeriert, luden die Besucher aus Kindergarten und Schule dazu ein, erste Modellbauerfahrungen zu sammeln und sich für dieses Hobby zu begeistern.

Auch im Bereich der RC-Aussteller bestanden viele Möglichkeiten, selbst einmal ein Auto oder ein Schiff steuern zu dürfen. Auch hier haben die Verantwortlichen, die mit den größten Nachwuchssorgen konfrontiert sind, längst erkannt, dass sie eine neue Form der Ansprache und des Mitmachens wählen sollten.

Zum festen Repertoire dürfte dies im Bereich von Lego gehören, das als neues Angebot auf der Intermodellbau eingezogen war und zu den übrigen Sparten nicht so recht passen will, sich für das Anlocken weiterer Besuchergruppen aber als wichtig und richtig erwies.

Festzustellen war ebenso, dass die Mehrheit an Modellbahnanlagen eine Präsentationshöhe zeigte, die kleineren Kindern nicht die Sicht auf das präsentierte verwehrt. Davon profitierten auch Rollstuhlfahrer, wie sie uns im Gespräch gern bestätigten.

Problematisch für sie ist es hingegen, wenn bei größerer Höhe Treppchen aufgestellt werden. Dies kam bei Eltern und Kindern gut an, weshalb auch honoriert worden ist, dass dieser Trend nun auch in Deutschland zuzunehmen scheint, aber der Teilhabe körperbehinderter Menschen dienlich ist dies nicht.



Lohnenswert ist immer der Blick über den Tellerrand: Den Borgward-Leichttriebwagen kennen wir auch noch als Spur-Z-Kleinserienmodell. In Dortmund war im Maßstab der Nenngröße 1 zu erleben.

Hier haben wir regelmäßig in vielen Nachbarländern ein stärkeres Bewusstsein erlebt, die Umwelt so zu gestalten, dass nicht ungewollt Hürden für diese Personen geschaffen werden. Dies bestätigen uns auch die Berichte von Besuchern, die mit ihren Begleitpersonen im Auto angereist waren und erstmals die Messe Dortmund nach dem erfolgten Umbau besuchten.

Ihr größter Kritikpunkt richtete sich auf die Behindertenparkplätze: Seien Sie es von anderen Zielen gewohnt, dass die zweckgebundenen Parkplätze möglichst nah am Gebäude liegen, so blieben Lage und Entfernung bei der neugestalteten Messe Dortmund sehr zu hinterfragen.

Die vorgefundenen Parkplätze erwiesen sich zudem in Breite und Zugänglichkeit – ein Rollstuhl soll schließlich neben die vollständig geöffnete Autotür gefahren werden – als zu gering bemessen, was sich bei Fehlen einer gesunden Begleitperson fatal ausgewirkt hätte.

Nicht ausgeschlossen werden konnte jedoch, dass es auch nähere und besser geeignete Parkplätze gibt. Sollte dies der Fall sein, sollte der Veranstalter aber auf jeden Fall seine Beschilderung kritisch prüfen und nachbessern, denn in diesem Fall wurden die „passenden“ Behindertenparkplätze schlicht nicht gefunden.

Noch bleibt fast ein ganzes Jahr Zeit, verbliebene „Kinderkrankheiten“ des Messeumbaus zu entdecken und zu heilen. Hier erwiesen sich die von uns Befragten trotz allen Unmuts auch als sehr nachsichtig mit den Westfalenhallen Dortmund. Die nächste Auflage der Messe ist übrigens für den 18. bis 21. April 2024 geplant.

In den Besucherumfragen des Veranstalters bewerteten die Gäste der Messe die Veranstaltung insgesamt mit der Schulnote „gut“. Die Geschäftsführerin der Messe Dortmund, Sabine Loos, zog daher ihr persönliches Fazit wie folgt: „Die Messe ist eine feste Größe in Dortmund. Sie präsentiert ein generationsübergreifendes Nachwuchs- und Weiterbildungsprogramm und ist in ihrer Angebotsvielfalt weltweit einzigartig.“



Eigentlich kein Messeexponat, aber als historisches Fahrzeug auch für den Modellbahner interessant, wenn es vielleicht auch auf seiner Anlage aufgestellt ist.

Damit hat sie gewiss recht, doch es gilt auch in Zukunft, am Puls der Zeit zu bleiben und die sich verändernde Welt des Modellbaus und dessen Nachwuchses zu erkennen, um die richtigen Schlüsse zur rechten Zeit zu ziehen. Immerhin zeigt die offizielle Besucherzahl im Vergleich zu rund 100.000 Zuschauern vor rund zehn Jahren auch, wie sehr nicht nur die Intermodellbau gelitten hat – mit den Folgen der Corona-Pandemie allein ist der Trend nicht zu erklären.

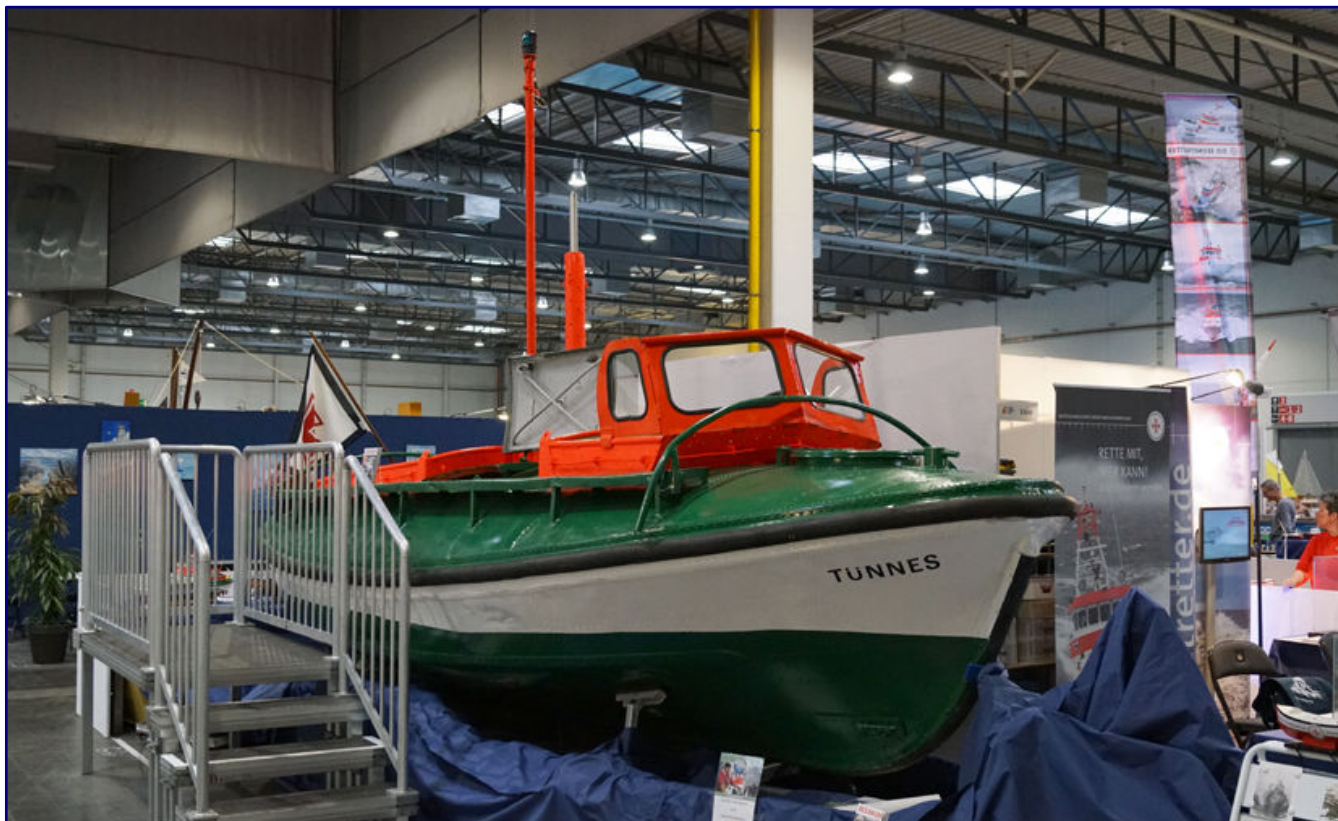
Unser Messerundgang

Wir beginnen unseren Rundgang mit einem Blick auf die übrigen Modellbausparten. Viele dort vertretene Aussteller gehören zu Stammgästen der Messe, weshalb sich einzelne Exponate und vor allem die unterschiedlichen Schauplätze jährlich wiederholen.

Trotzdem gibt es dort immer wieder, mal mehr, mal weniger spektakuläre Modelle zu sehen. Beeindruckend fanden wir das von der DGzRS präsentierte Beiboot „Tünnes“ aus deren musealen Bestand. Es wies deutlich auf die Aufgaben der Gesellschaft hin und machte indirekt auch die Gefahren deutlich, denen sich ihre Retter in vielen Einsätzen aussetzen.

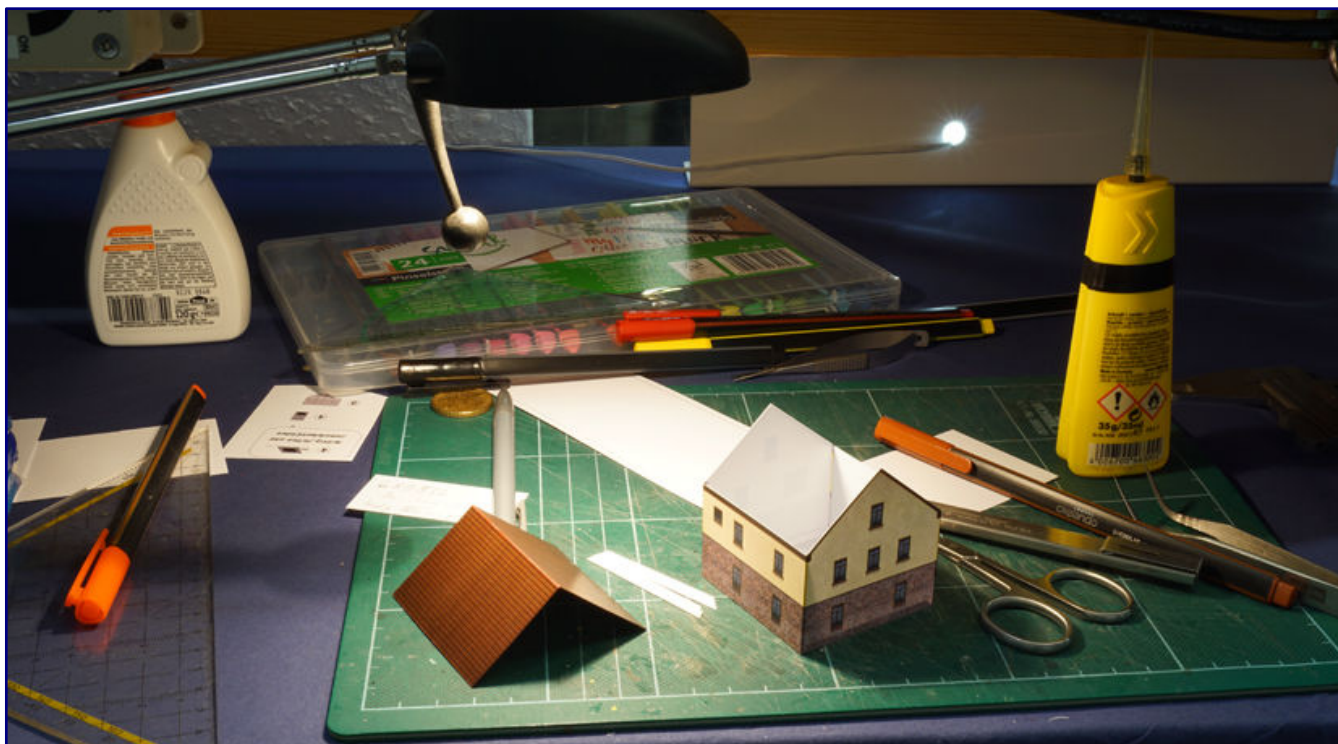
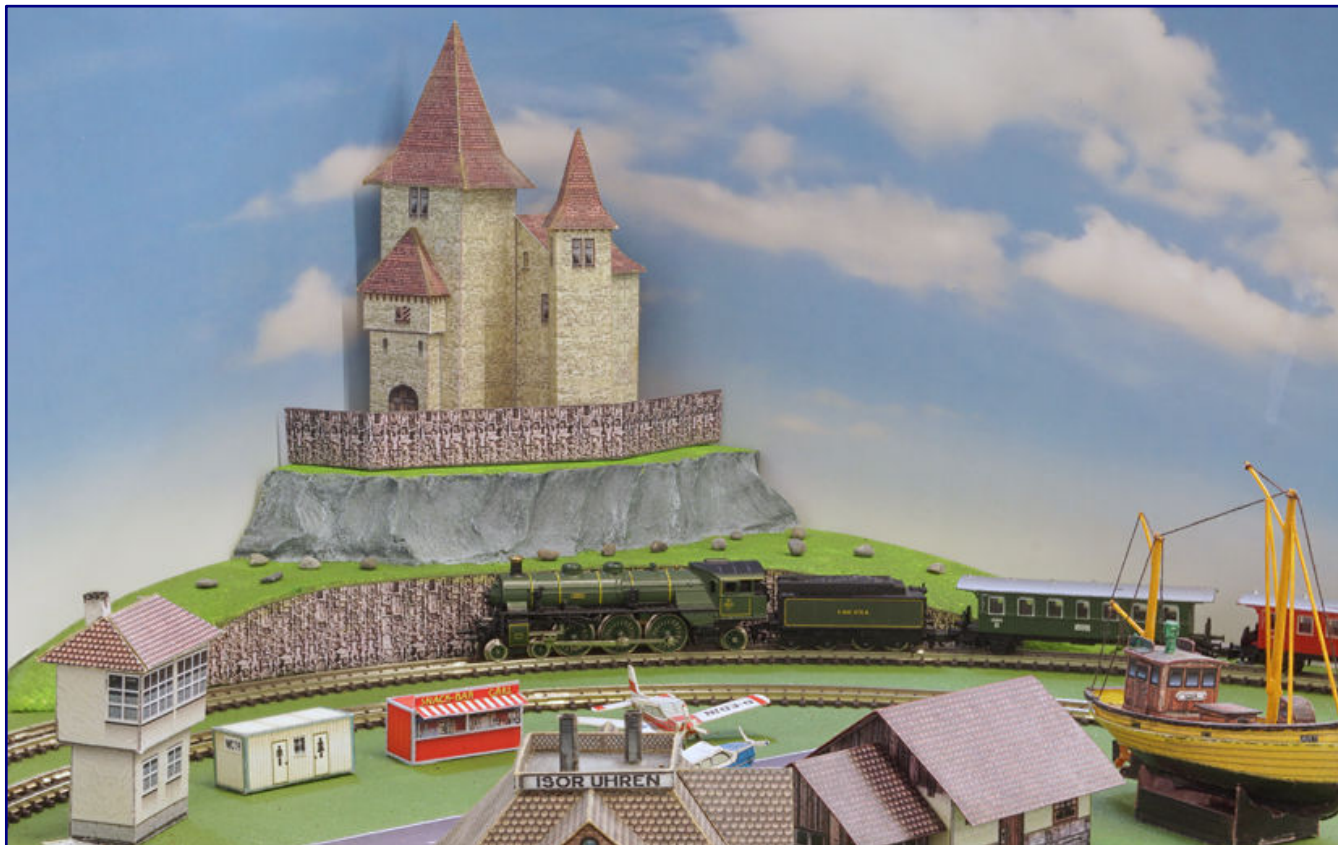
Das Original schuf die passende Kulisse für RC-Schiffsmodelle der „John T. Essberger“, den einst größten Seenotrettungskreuzer mit Seeposition im Fehmarnsund und heute an Land als Museumsmagnet. Mit der „Hermann Marwede“ war ergänzend auch das heutige Flaggsschiff als Modell vertreten.

Im Bereich des Halleneingangs empfing bereits ein gigantisches Modell der 1912 gesunkenen „Titanic“ die Besucher und erwies sich als beliebtes Fotoobjekt. Der Funktionsmodellbau schuf eine passende Kulisse, indem auf einer der ihm zugewiesenen Flächen ein geländegängiger Lkw MAN 4x4 den Mittelpunkt des Areals bildete. So zog er die Besucher an, damit sie den kleineren Modellen auf dem Weg durch unbefestigtes Terrain folgten.



Vorbild und Modell: Das Beiboot „Tünnes“ (Bild oben) wirbt für die DGzRS, während die „John T. Essberger“ (Bild unten) stellvertretend die Faszination der Modelle vermittelt.

In dieser Halle fanden wir mit Burkhard Merz auch einen Aussteller der Spurweite Z, der allerdings für den Papiermodellbau angetreten war. Seine kleine Anlage mit zwei ineinanderliegenden Ovalen zeigte noch eine einfach gehaltene Landschaft, die allerdings mit vielen Papiergebäuden bestückt war.



Burkhard Merz war für den Papiermodellbau im Maßstab 1:220 angetreten und setzte seine Gebäude und Fahrzeuge in eine stilisierte Bahnlandschaft (Bild oben). Interessierten Besuchern führte er aber auch vor, wie aus den Druckbögen derart schöne Modelle entstehen (Bild unten).

Diese hatte er mit viel Feingefühl aus Druckvorlagen gebaut, die er entweder als frei zugängliche Dateien im Internet gefunden hatte oder mit Erlaubnis weiter auf den Maßstab 1:220 herunterskalieren durfte. Alle wirkten sorgfältig aufeinander abgestimmt und bestachen mit ihrer fotorealistischen Druckoberfläche.

Nicht weit von seinem Stand entfernt waren Minichamps und Imprintium zu finden. Thorsten Zwarg nahm sich viel Zeit für uns, um den neuen Antritt seiner Marke Imprintium zu erläutern. Die gelungenen Konstruktionen von Minichamps ließen sich nach seinen Ausführungen problemlos in kleinere Maßstäbe, darunter auch die Spur Z, übertragen und per 3D-Druck so zu Autos für die Modellbahn umwandeln.

Das Startprogramm aus dieser Idee ist immens und soll beständig weiter wachsen. Drei Produktlinien bilden den Anfang. Im Bereich „Military“ werden bereits die Panzer ISU-122, Panzerkampfwagen VI Tiger I, der Schützenpanzer Marder und der Leopard 2A6 angeboten. Hinzugesellt sich noch der Jeep W mit Ersatzrad und heruntergeklappter Frontscheibe. Erhältlich sind sie jeweils in einer Rohversion, lackiert und komplett gestaltet.



Das G-Modell in kurzer Ausführung von Mercedes-Benz veranschaulicht den Lieferzustand als Modellrohling (links) und daraus gestaltetes, fertiges Modell (rechts). Angeboten wird es aus einer Zusammenarbeit von Minichamps und Imprintium.

Die zivilen Kraftwagen gibt es nur in Rohausführung zum Gestalten, dafür ist ihre Anzahl umso größer: Alfa Romeo GTA 1300 Junior von 1971, Audi Quattro (1980), Chevrolet Camaro (1967), Ford Escort RS Cosworth (1992), Mercedes-Benz G-Modell Short (W460 von 1980), Lancia Stratos (1974), Porsche 911 (1992) Carrera 4S Cabriolet und Coupé (2019), Porsche 911 Turbo (1977), Porsche Cayenne (2017), Volvo 240 GL (1986) und den Honda Civic Del Sol (1993)



Der diesjährige Märklin-Messewagen (Art.-Nr. 80731) ist aufgrund seiner Klappennummern beidseitig unterschiedlich bedruckt.

Ergänzt wird diese Liste um ein Modell des Linienbusses MAN SL200 aus dem Jahr 1973 sowie Einachs-Anhänger mit Pritsche oder nach hinten offener Ladefläche.

Eingehängt werden können sie an Anhängerkupplungen, die bei einigen der Pkw-Modelle tatsächlich funktional nachgebildet worden sind.

Ein Bindeglied zwischen den militärischen Vorlagen und solchen für Straßenrennen sind vor allem einige Produkte aus der Zubehörlinie, die

ebenfalls nur in Form von Rohmodellen zur Auswahl steht: Holzkisten-Ladegut-Set (6 Teile), Holzstapel-Set (15 Teile), Mülltonnen (12 Teile), Sandsäcke und Barrikaden (7 Teile), Trafohaus (5 Teile), Europaletten (20 Teile) sowie Ölfässer (10 oder 50 Teile). Zwei verschiedene Zaunarten ergänzen mit jeweils 20 Teilen diesen Teil des Startprogramms.

Wenn wir bei Märklin vorbeischaun, dann gilt der erste Blick zu einer Intermodellbau natürlich dem alljährlichen Sonderwagen. Für dieses Jahr wurde ein Selbstentladewagen Fals (80731) der Eisenbahn und Häfen GmbH ausgewählt. Umgesetzt worden ist dieses Modell im Zustand für Epoche V und wurde mit einem Ladegut „Echtkohle“ verkauft.



Ansprechende Motive bietet Märklins neue Messeanlage für die Spurweite Z. Sie lohnt es, stehen zu bleiben und mit dem Auge „abgefahren“ zu werden.

Die rotbraune Lackierung zeigt noch einen Zustand vor dem Umlackieren auf die firmeneigenen Werksfarben. Für Sammler besonders interessant ist, dass dieser Messewagen beidseitig unterschiedlich bedruckt ist.

Sehenswert war sicher aber auch die noch recht neue Messeanlage für unsere Baugröße, auf der einige stimmig zusammengestellte Züge ihre Runden drehen. So erhaschte sie auch unsere Blicke und wir warfen ebenso einen Blick auf die darauf dargestellten Szenen.

In den Vitrinen gab es, wie beim Göppinger Marktführer üblich, Muster der laufenden Neuheiten zu sehen. Darunter fanden wir auch ein schon sehr seriennahes Modell der Epoche-III-Ausführung des „Hasenkastens“, der vor wenigen Wochen für die Epoche IV erstausgeliefert worden ist.

Bevor wir uns nun weiteren Spur-Z-Anbietern widmen, möchten wir einen Blick auf drei ausgewählte Anlagen werfen, die uns besonders gut gefallen haben. Genannt sei hier „De blauwe trein“ („Der blaue Zug“) von Loek Bronkhorst, ein früheres On-traXS-Exponat, das mit enormer Tiefenwirkung durch

perspektivische Darstellung arbeitet. Besonders ist hier auch, dass alle Verkehrsmittel, also neben der Eisen- auch die Straßenbahn, Autos, Schiffe und sogar Fahrradfahrer in Bewegung vorgeführt werden.



Auf der Anlage „De blauwe trein“ (Bild oben) bewegt sich beinahe alles, gesteuert wie von Geisterhand. Bei der Kleinanlage „Waldeslust“ (Bild unten) stimmt aus unserer Sicht zumindest die Spurweite von 6,5 mm, nicht aber der Umsetzungsmaßstab.

Bei der H0f-Feldbahn „Waldeslust“ von Bertram Kauert stimmte aus unserer Sicht zumindest die Spurweite, wenn auch nicht der Maßstab. Diesen Hinweis nahm der Erbauer, der der Spur Z nicht abgeneigt schien, mit dem erhofften Humor.



Die Anlage „Châtenoy le Royal“ des Rail Modelisme Chatenoyen aus Frankreich gehörte zu den größten Hinguckern der Intermodellbau 2023.

Ein absoluter Höhepunkt der Intermodellbau war die Anlage „Châtenoy le Royal“ der Spur H0, präsentiert vom Rail Modelisme Chatenoyen aus Frankreich. Diese landschaftlich besonders reizvolle und perfekt gestaltete Anlage zeigte Motive aus der Heimat der Vereinsmitglieder und war zum ersten Mal in Deutschland ausgestellt.

Die Spur Z auf der Messe

Auf der Intermodellbau 2023 gab es, entgegen vereinzelt und ersten Eindrücken, einiges zu sehen. Die bereits erwähnte Anlage von Burkhard Merz sei hier beispielhaft noch einmal in Erinnerung gerufen. Auf Herstellerseite zeigt sich dies meist in spurweitenübergreifenden Programmen.



Die bei Noch zurückgehaltenen Restexemplare der Baureihe 1812 wurden auf der Intermodellbau zu einem konkurrenzlosen Tiefpreis abgestoßen. Entsprechend schnell waren diese letzten Exemplare verkauft, darunter auch diese orientrote Ausführung.

Hier mag Viessmann mit den Marken Kibri und Vollmer als Beleg gelten, denn dieser Hersteller ist ja auch im Bereich von Beleuchtung und Elektronik tätig. Im Gepäck hatte er auch Muster der neuen Polyplate-Bausätze, die allerdings nicht in Vitrinen präsentiert waren, sondern Standgästen im Gespräch erläutert wurden.

Bezogen auf unsere Spurweite Z wäre dies sicher auch für einige Unwissende ein Besuchsmagnet gewesen, um persönliche Eindrücke zu erhalten, denn der Vollmer-Bausatz der „kleinen Werkstatt“ ist in erster Auflage werksseitig bereits ausverkauft – was für eine gute Nachfrage spricht.

Einfacher hatten es die Messebesucher hier wohl am Stand von Faller. Hier waren sämtliche Neuheiten auf Dioramen zu sehen und so erhielten sie auch einen Eindruck davon, wie die „alte Spinnerei“ im Anlagenumfeld wirken wird. Dieses Gebäude wird im Stadtumfeld sicher auch in anderen Funktionen glaubhaft einzusetzen sein, beispielsweise als Verwaltungsgebäude oder „altes Gymnasium“.



Faller zeigte am Stand mit der „alten Spinnerei“ seine bereits bekannte Hauptneuheit 2023 für unsere Spurweite. Auf dem Messediorama zeigt der Hersteller selbst, dass dieses Gebäude auch in anderer Funktion Wirkung entfalten kann

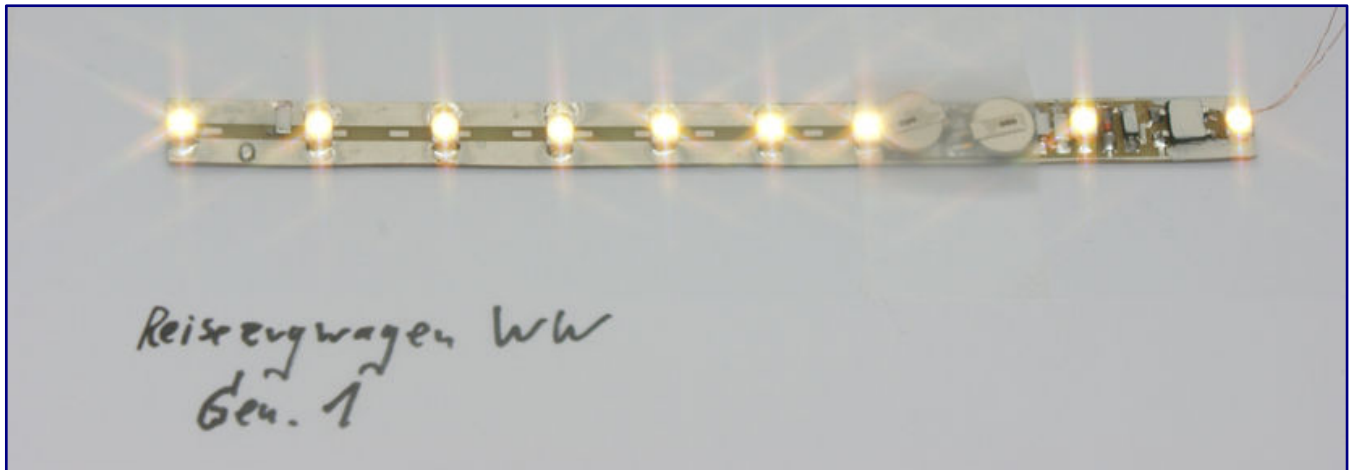
Wer Eisenbahnreisen favorisiert, wird seinen Weg auch zum Stand von Bahnreisen Sutter gefunden haben. Wie dort üblich, so diente eine kleine Kofferanlage mit Bahn im Maßstab 1:220 als Sinnbild und Blickfang. Zu sehen ist sie in unseren Messeindrücken aus Folge 13 von **Trainini TV**.

Ausführlich behandelt werden dort auch die neuen Figuren von Noch, die mit Hilfe modernster 3D-Drucktechnik produziert werden. Im Interview lieferte Dr. Rainer Noch als interner Ideengeber, was er an ihnen so besonders findet und welchen Stellenwert sie im Noch-Gesamtprogramm einnehmen. Nutzen Sie den Beitrag auf unserem Kanal, um hier vollumfänglich informiert zu sein.

Der Stand lohnte aber nicht nur wegen dieser und weiterer Neuheiten einen persönlichen Besuch. In überschaubarer Menge fand hier auch ein Abverkauf verbliebener Rokuhan-Modelle der Baureihe 181² in allen sechs Gestaltungsvarianten statt. Offenbar handelte es sich um die zuvor noch zurückgehaltenen

Modelle für den Fall von Gewährleistungsansprüchen. Der aufgerufene Tiefstpreis legt nahe, dass hier endlich dringend erforderlicher Lagerplatz frei gemacht werden sollte.

Gerne waren wir auch Gast am Stand von Uhlenbrock. Schon seit ihrem Erscheinen gehört die Intellibox aus diesem Hause zu den favorisierten Zentralen der Digitalbahner in der Nenngröße Z. Die aktuelle Generation der IB 2neo knüpft nahtlos daran an und lässt sich nun vom Kunden selbst auf die passende Gleisspannung einstellen. Zudem zeigt sie sich auch mit integriertem WLAN voll auf Höhe der Zeit. Wir werden sie deshalb in einer der folgenden Ausgaben auch noch ausführlicher vorstellen.



Michael Boost zeigte in einer Vitrine eine Auswahl seiner Beleuchtungslösungen. Hier in Szene gesetzt haben wir seine stark gepufferte Reisezugwagenbeleuchtung erster Generation in warmweißer Ausführung. Sie lässt sich individuell bis auf drei Leuchtdioden einkürzen, um auch kurze Wagen beleuchten zu können.

Wie auch Rüdiger Uhlenbrock, so war auch Jürgen Schirmer von Peter Post Werkzeuge unser Interview-Gesprächspartner. Die Neuheiten dieses Werkzeugspezialisten haben wir in der Februar-Ausgabe 2023 vorgestellt. Hinzukamen inzwischen Produkte von Microscale, die jeder Modellbahner früher oder später brauchen und schätzen wird.

In unserer aktuellen Folge von **Trainini TV** stellt der Inhaber seine Neuheiten persönlich vor, erläutert ein ebenso häufig nachgefragtes Werkzeug und spricht auch darüber, was seinen Vertrieb so besonders macht – gute Werkzeuge sind halt nicht der Klassiker eines elektronischen Vertriebs und darauf hat er sich passend eingestellt.

Nicht vergessen werden dürfen die Hersteller Artitec und Kuswa. Der niederländische Zubehörspezialist hatte vor allem einen Eigenvertrieb seines Sortiments im Blick, stand aber selbst-verständlich auch für Fragen zu den Neuheiten 2023 auskunftsfähig bereit.

Bei Gerd Kuswa gibt es hingegen keine Stangenware, denn sein Geschäft in unserem Maßstab sind individuelle Fahrzeugbeschriftungen, die nach Kundenwunsch gesetzt und produziert werden.



Auch Wagenschlussbeleuchtungen gehören zum Angebot von Michael Boost, hier vorgeführt an einem Knickkesselwagen und dem Schienenbusanhänger VB 141.

Noch nicht bekannte Neuheiten hatte Kersten Tams im Gepäck. Wissenswert ist hier auch, dass die Produktion der beliebten Heißwolf-Fahrregler unter Tams weitergehen wird. Im Fokus stehen wird hier in nächster Zeit aber das Aktualisieren des Innenlebens auf verfügbare und bezahlbare Komponenten, denn der Elektronikmarkt bleibt unverändert in schnellem Wandel.

Neu vorgestellt werden konnte der Power-Splitter als Platine oder auch im Gehäuse der hauseigenen zentrale. Er ermöglicht das Ausnutzen des Boosterstroms auch bei kleinen Nenngrößen: Dieser wird auf zwei oder drei Abschnitte mit je 2 oder 3 A aufgeteilt.



Auch Märklins Gesellschaftswagen hat sich Michael Boost vorgeknöpft. Und dessen Innenbeleuchtung kann nun einiges mehr als im Auslieferungszustand, darunter auch das hier eingefangene Dauerlicht.

Der Einsatz kann mit allen Boostern erfolgen, eine absolute Synchronität zwischen den Booster-Abschnitten ist gewährleistet. Optionale Anschlüsse und Einstellmöglichkeiten sorgen für das Erfüllen der individuellen Wünsche. Auf den Herstellerseiten sind bereits alle erforderlichen Informationen verfügbar und auffindbar, wenn die Produktbezeichnung als Suchname gewählt wird.

Weitere versteckte Spur-Z-Exponate erwähnen wir hier nur kurz, denn sie sind in unserem bereits erwähnten Kanal-Beitrag in bewegten Bildern zu sehen: Unter Glas gab es eine Winziganlage bei den Feuerwehr-Modellbaugruppen in Halle 6. Auch schon auf früheren Ausstellungen zu sehen, war der Pendelverkehr im Maßstab 1:220 auf dem Auflieger eines Lasters beim RC-Truck-Car-Club Dortmund.

Ein großes Finale

Wichtigster Anlaufpunkt für Zetties war sicher der Stand von Dietmar Allekotte. Hier wurden auch Verabredungen zu Treffen und Gesprächen getroffen, was auch für uns interessanten Austausch von Informationen bedeutete.

Der Mülheimer aus dem Ruhrgebiet steuerte derweil pflichtbewusst den Pendelverkehr auf seine als Guckkasten konzipierten, neuen Anlage „Waterkant“. Wie der Name schon verrät, handelt es sich wieder um Motive der Nordseeküste. Ein kleiner Bahnhof am Anleger bildet hier den Fokus und Mittelpunkt, aber der schweifende Blick durch die Landschaft verspricht viele Eindrücke liebevoll gestalteter Szenen, die auf den ersten Blick noch verborgen bleiben.



Mit etwas Nachtstimmung schließen wir diesen Bericht: Auf Dietmar Allekottes Anlage „Waterkant“ ist noch vor dem ersten Sonnenstrahl ein Liegewagen angekommen, der als Kurswagen seinen kleinen Zielbahnhof erreicht. Kurios wirken da dann eher die extremen Frühaufsteher, die sich vom Bad in der Nordsee bei Nachtlcht irgendetwas zu versprechen scheinen.

Bestückt worden war der Stand, sehr zur Überraschung von Dietmar Allekotte, auch mit einer Vitrine. So galt es auch diese ansprechend zu befüllen. Michael Boost übernahm diese Aufgabe und präsentierte hier eine Kleinanlage und einige Schastücke in Dioramenform.

Sie dienten ihm als Kulisse für elektronische Eigenentwicklungen und digitale Umbauten. Zu nennen sind hier die Innenbeleuchtung des Märklin-Gesellschaftswagens, der sowohl ein weißes Dauerlicht als auch lebhaftes Lichtorgel-Simulationen wiederzugeben wusste. Am einachsigen Schienenbus-Gepäckanhänger, bahnamtlich einst als VB 141 bezeichnet, strahlte das rote Schlusslicht.

Um einen vollen Überblick über sein Kundenangebot zu erhalten, finden Sie einen Link im Informationskästchen am Ende dieses Beitrags. Noch ohne Termin geplant ist auch, eine seiner Waggonbeleuchtungen durch einen Umbaubeitrag in diesem gazain vorzustellen.

Abgerundet wurde auch diese Messeauflage wieder durch die Bücherangebote des EK-Verlags und Geramond/VGB sowie den Fachbuchhandel Stiletto, an dem auch der neue Verlag Süd-Nord-Express zu finden war. Dieser hat sein Angebot inzwischen um Bücher und DVD erweitert. Lohnenswert ist da beispielsweise die Filmreihe „Westfälische Dampf-Impressionen“ aus historischem Material von Ton Pruissen.

Mit diesem Hinweis endet nun unser Messerundgang. Es bleibt unmöglich, alle Eindrücke und Exponate in einem einzigen Bericht zusammenzufassen. Dortmund ist immer eine Reise wert, denn nirgendwo sonst ist ein so weiter „Blick über den Tellerrand“ möglich. Auch deshalb haben wir ergänzend zu dieser Zusammenfassung parallel auch einen Filmbeitrag mit anderen Schwerpunkten zusammengestellt: Folge 13 von **Trainini TV** wartet bereits auf Sie!

Ausstellerauswahl mit Spur-Z-Relevanz:

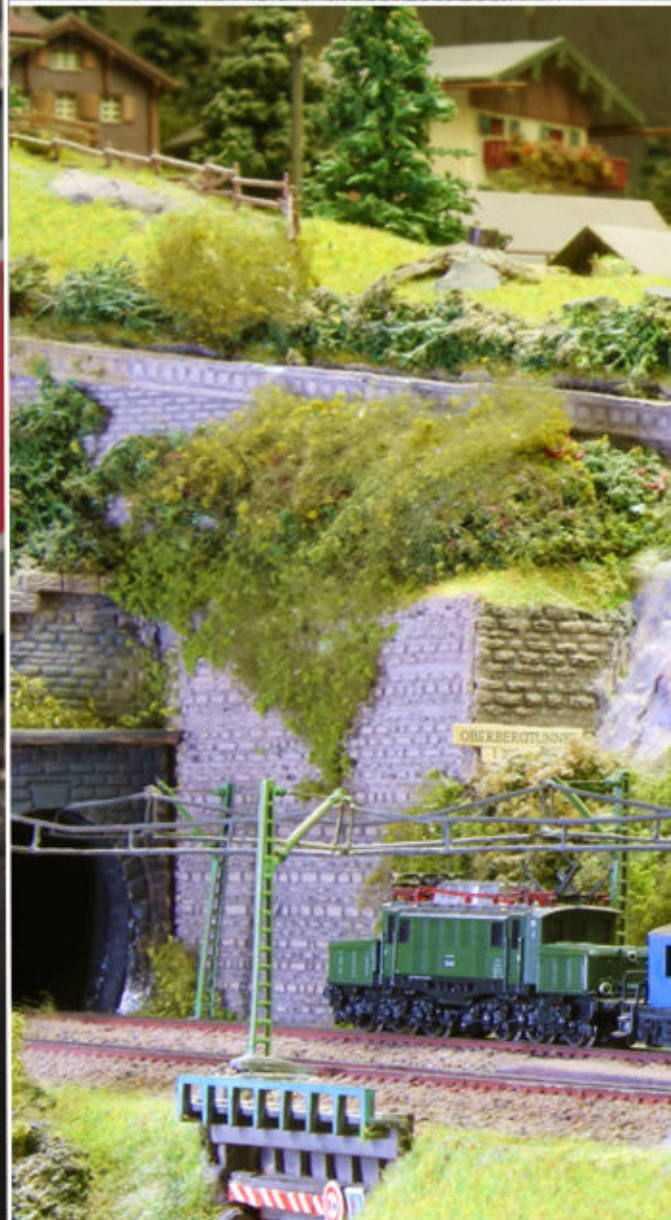
- <https://artitec.nl>
- <https://bahnbuch.de>
- <https://www.busch-model.com>
- <https://www.eisenbahn-kurier.de>
- <https://www.faller.de>
- <https://www.geramond.de>
- <https://imprintium.de>
- <https://www.kuswa.de>
- <https://www.luetke-modellbahn.de>
- <https://www.maerklin.de>
- <http://www.michas-moba.de>
- <https://www.noch.de>
- <http://www.peter-post-werkzeuge.de>
- <https://www.rokuhan.de>
- <https://www.nordsuedexpress.de>
- <https://tams-online.de>
- <https://viessmann-modell.com>
- <https://www.vgbahn.shop>

Trainini TV Folge 13:

- <https://www.youtube.com/TraininiTV>

SONDERAUSSTELLUNG KLEIN TRIFFT GROSS

50 Jahre Baugröße Z, 1:220
19. März 2023 bis 17. März 2024



märklin



Schramberg

Schwarzwaldqualität erleben



Eisenbahnmuseum
Schwarzwald



Kreissparkasse
Rottweil

Besuchsinformationen:

www.eisenbahnmuseum-schwarzwald.de
Infotelefon +49 (0) 74 22 / 29 - 3 00

Gewerbepark H.A.U. 22
78713 Schramberg

Trainini
Praxismagazin für Spurweite Z

Der 11. Bauabschnitt im Miwula

Weiter bis ans Ende der Welt

Am 3. Mai 2023 wurde im Miniatur-Wunderland der elfte Bauabschnitt eröffnet. Sein Bau begann bereits 2019, als die Arbeiten an Rio de Janeiro längst liefen. Eine spannende Reise führt nun weiter über Patagonien bis in die Antarktis ans Ende der Welt. Wir waren beim Eröffnungsfestakt dabei und berichtet, was Sie bei einem Besuch in Hamburg erwartet.

Nicht mal anderthalb Jahre ist es her, als wir im Miniatur-Wunderland Hamburg einer Zeremonie beiwohnten, in der mit viel Glitzer und Sambatanz der erste Teil des Südamerika-Abschnitts mit Rio de Janeiro eröffnet wurde. Bei jenem Termin konnten wir bereits eine Grundfläche sehen, die sich bis zum 3. Mai 2023 in Patagonien und die Antarktis verwandeln sollte.

Freilich gönnen sich die Tüftler und Modellbauer keine Ruhe und so gibt es hier in loser Folge immer wieder etwas Neues zu bestaunen. Während das Formel-1-Rennen in Monaco aber noch Stirnrunzeln bereitet, ging es im Südamerika-Teil schneller voran. Und dann trudelte plötzlich ein mysteriöser Brief in unserer Redaktion ein.



Drei, zwei, eins, los! Gemeinsam geben Frederik Braun, Katharina Fegebank, Arved Fuchs und Gerrit Braun (v.l.n.r.) per Nebelhorn den Startschuss für den ersten Gewittersturm in der Drake-Passage, mit dem der neue Patagonien-Abschnitt eröffnet wird.

Als Absender war die Base Primavera angegeben, eine Forschungsstation an der Hope Bay in der Antarktis. Darin wurde von verlassenen Pinguinkolonien berichtet, die sich wissenschaftlich nicht erklären ließen, und gebeten, das eingesammelte und mitgeschickte Ei „auszubrüten“. Soll einem kleinen Pinguin das Leben geschenkt werden und wahrscheinlich würde er einen Hinweis liefern, wo sich seine Kolonie aufhält, um ihn zurückbringen zu können.

Das Reiseziel, das die Preiserfigur eines Kaiserpinguins preisgab, war selbstredend das Miniatur-Wunderland Hamburg, der Brief im kleinen Paket eine Einladung zur Eröffnungsfeier. Gern kamen wir dem nach und fuhren zu dritt in die Hafenstadt, um dort eine ausreichende Zahl an Bildern zu fertigen und auch eine weitere Folge von **Trainini TV** vorbereiten zu können.



Hilferuf aus der Antarktis: Schon die Einladung zeigte sich besonders kreativ. Es galt, zunächst das beiliegende Pinguin-Ei „auszubrüten“, um an weitere Informationen zu gelangen. Im ersten Schritt gab sich das Miniatur-Wunderland als Absender noch nicht preis.

Als Ehrengast angereist war der deutsche Polarforscher Arved Fuchs, dem wir bei seinen Ausführungen zur Reise in die und durch die Antarktis 1989 sprichwörtlich an den Lippen klebten. Als einer von nur ganz wenigen Menschen ist es ihm gelungen, innerhalb eines Jahres zu Fuß sowohl den Nord- als auch den Südpol zu erreichen. Was er dort gesehen und erlebt hat, ordnete er in den nunmehr elften Bauabschnitt eindrucksvoll ein.

Zuvor warf Katharina Fegebank, zweite Bürgermeisterin jedoch einen Blick zurück und berichtete, wie die Braun-Brüder einst von ihrer Idee zu dieser Schauanlage sprachen – 23 Jahre ist das bereits her. Heute ist das „Miwula“ Hamburgs beliebteste Touristenattraktion und wird von Gästen aus der ganzen Welt besucht. Eben deshalb lassen sich die Verantwortlichen so viele tolle Ideen einfallen.

65 m² sind nun Anfang Mai hinzugekommen, Pampa und ewiges Eis warten im Südamerika-Abschnitt auf die gespannt über die Glasbrücke dorthin schreitenden Betrachter. Was Familie Martinez aus Buenos Aires vor Ort gebaut und dann nach Deutschland verschifft hat, um vor Ort dann aufgebaut, eingepasst und weiter ausgestattet zu werden, sucht tatsächlich wieder seinesgleichen.

Eine völlig neue Lichtsteuerung und beeindruckende Projektionen setzen die eindrucksvolle Landschaft gekonnt in Szene. Immerhin verlangen der Süden Argentiniens, die Drake-Passage und die Antarktis nach anderen Reizen als das schillernde Rio de Janeiro. Dort wo kaum Menschen leben und endlose Weiten das Bild bestimmen, bedarf es anderer Blickfänge, die die Besucher fesseln und begeistern. Knopfdruckaktionen gehören natürlich unverändert dazu.



Binnen weniger Minuten wird ein fürchterlicher Gewittersturm aufziehen. Der Seegang in der Drake-Passage wird bereits deutlich rauer und der Himmel über dem Horizont verdüstert sich bedrohlich – eine technische Meisterleistung und Höhepunkt des neuen Abschnitts.

Frederik Braun erzählte uns davon, wie er vor 20 Jahren das Glück hatte, selbst durch Patagonien zu reisen. Die Bilder haben ihn seitdem nicht mehr losgelassen und beeinflussten auch den Bau der Pampa mit ihrem gemäßigten und regenreichen Klima. Ricardo Martinez und seine modellbaubegeisterten Familienmitglieder trugen die Verantwortung, dass auch Reisende aus Südamerika ihre Heimat in Hamburg als treffend umgesetzt wiedererkennen.

50.000 Arbeitsstunden flossen in den jüngsten Teil von Südamerika, 2 Millionen Euro Baukosten sprengen sogar die Marke des vorangegangenen Premierenschnitts. Was Patagonien und die Antarktis in Vorbild und Modell auszeichnen, wird an den folgenden Zahlen deutlich: 200 handgefertigte Figuren summieren sich gemeinsam mit den industriellen zu gerade mal 410 Einwohnern. Ihnen stehen aber immerhin 2.000 Tierfiguren gegenüber.

Vertraut und doch fremd: Patagonien

Die Vegetation Patagoniens wirkt für Europäer recht vertraut und wird von 3.000 Bäumen nachgebildet. Lichtpunkte in der weitläufigen Landschaft setzen rund 1.500 Leuchtdioden in der regelmäßigen Nachtsimulation, die mit indirektem Licht auch die Umrisse der Berge zunächst in warmes, dann blau-kaltes Licht taucht. Die Schönheit der Berg- und Pampaszenen tritt dadurch sehr schön hervor.

Eine Premiere stellt die Beleuchtungsanlage mit den beschriebenen Effekten dar, die erstmalig in einem Anlagenabschnitt zum Einbau kam. Sie sorgt für durchaus erkennbare Unterschiede zu den bisherigen Installationen, die ebenfalls sehr eindrucksvoll waren. Patagonien und die Antarktis sind ein Abschnitt geworden, dessen besonderer Reiz maßgeblich durch aufwändige Technik entsteht.

Das ist leicht vorstellbar, denn die dünne Besiedlung durch den Menschen haben wir ja schon erwähnt. Und so spielt auch die Eisenbahn wieder eine eher untergeordnete Rolle in Patagonien, obwohl sie als bindendes Glied und zum Erschließen der endlosen Weiten für den Menschen unverzichtbar ist. Die Antarktis kommt freilich, wie auch das reale südliche Polargebiet völlig ohne Bahnverkehr aus.

In Südargentinien verkehren immerhin 46 Züge mit 195 Wagen auf 353 m Gleisen. Das ist für Miwula-Verhältnisse erstaunlich wenig. Deutlich wird das auch an der Gesamtzahl von nur drei Signalen, die dort den Schienenverkehr regeln.



In Ingeniero Jacobacci am Rande der Pampa treffen der breitspurige Tren Patagonico und die schmalspurige „La Trochita“ aufeinander, teilen sich abschnittsweise sogar die Trassen über ein Dreischienengleis. Die neue Lichtsteuerung setzt das noch eindrucksvoller in Stimmung, als wir es aus Hamburg längst gewohnt sind.

Ein Blickfang ist sie jedoch auf jeden Fall, denn im Knotenpunkt Ingeniero Jacobacci treffen Breit- und 750-mm-Schmalspur aufeinander. Auf einigen Metern fahren beide Bahnen sogar auf einem Dreischienen-Gleis aus dem Bahnhof heraus. Im kleinen Städtchen herrscht derweil ein beschauliches und unaufgeregtes Leben.

Und während beinahe im Minutentakt Züge beider Spurweiten ein und ausfahren, beobachten wir die Arbeiten in den Lokstationen beider Bahnen. Beim Tren Patagonico scheint es ruhiger zuzugehen, bei der schmalspurigen „La Trochita“ („Das Bähnchen“) erhalten wir Einblick in eine Werkstatthalle und sehen nicht weit davon entfernt ausgemusterte Fahrzeuge rosten.

Einen erkennbaren Themenschwerpunkt bilden die Tourismusmagnete Patagoniens, die weit über Südamerikas Grenzen hinaus bekannt sind. Der Fitz Roy als höchster Ausläufer der Anden (3.406 m) ist einer von ihnen und zieht vor allem Kletterer an. In Hamburg macht er hingegen durch einen Raumschiffabsturz von sich reden, denn oberhalb der Schneegrenze erkennen wir die Reste eines Raumgleiters, der gegen Fels geprallt ist.

weiter auf Seite 52



Bild oben:

Hoch oben am Fitz Roy ist ein Raumschiff zerschellt, wie auf Knopfdruck durch die leuchtenden Triebwerke in den Blick gerückt wird. Als höchster Berg Patagoniens im Bereich der Andenausläufer erhebt sich dieser Berg bis weit über die Schneegrenze.

Bild unten:

Weiter unten im kargen Tal verkehrt der Tren Patagonico, der eine Nandufamilie passiert. Die südamerikanischen Strauße lassen sich vom Zug derweil nicht beeindrucken. Die großen Laufvögel sind den Zugverkehr gewohnt und lassen sich davon nicht aufschrecken.



Der Personenzug ist inzwischen weitergefahren und überquert den Rio Chico auf einer Brücke (Bild oben). Darunter versuchen sich Angler auf einem Schlauchboot in ihrem Glück. Nahe am Wasser ist die Vegetation deutlich dichter. Was für eine Aussicht mögen die berittenen Gauchos auf dem Felsmassiv über das weite Flusstal (Bild unten) haben? Weiter hinten erkennen wir die Dinosaurier-Ausgrabungsstätte. Kaum zu erkennen ist der große Hund, der einen ebenso großen Knochen stibitzt hat.

Ansonsten bestimmen hier wenige Menschen und eine Herde Nandus das Leben. Auf dem Rio Chico warten Angler auf einen Fang, während einige Gauchos zu Pferde von einem hohen Felsmassiv die Sicht über das Flusstal auf den höchsten Berg genießen.

Unten im Tal graben Forscher nach den Resten von Dinosauriern, denn in dieser Gegend gelangen die Funde der weltweit größten Arten. So freut sich ein Hund über den Riesenknochen, den er wohl unbemerkt wegschaffen konnte.



Eine technische Meisterleistung ist auch der kalbende Perito-Moreno-Gletscher – das gilt für die Vorlage wie auch das Modell. Touristen scharren sich auf der Aussichtsplattform, um die sich vorschiebenden und abbrechenden, typisch blauen Eismassen im Bild festzuhalten. Und auch im Miniatur-Wunderland ist an diese Attraktion kaum näher heranzukommen!

Der technische Höhepunkt Patagoniens ist aber der Perito-Moreno-Gletscher, dessen Binneneis sich auch im Modell über große Flächen mit auffallend blauer Farbe gen Meer schiebt. Dort angekommen, brechen sie dann unter lautem Donnern als Eisberge ab.

Dieses „Kalben“ des Gletschers wurde mit vielen Mühen unter großem Tüfteln umgesetzt. Das eindrucksvolle Versinken des Abbruchteils im Wasser wird vom Aufsteigen unzählbarer Luftblasen begleitet. Auch die Mini-Besucher auf einer Touristenplattform können dieses Treiben erleben, an dem die Betreiber noch etwas Eigenkritik üben.

Sowohl Gerrit als auch Frederik Braun zeigten sich grundsätzlich zufrieden mit der regelmäßig erfolgenden Vorführung, aber sie bekundeten auch als weiteres Entwicklungsziel, den Abbruchprozess zu beschleunigen und dadurch spektakulärer wirken zu lassen.

Granittürme im Gebirge

Unser Blick schweift nun weiter auf die Torres del Plaine („Türme des blauen Himmels“), deren Granitmassive sich ebenfalls hoch über die Anlagenkante hinaus erheben. In diesem Nationalpark präsentiert sich das Land wohl am ursprünglichsten: eine Wildnis aus Andenkondor, freilebenden Lamas und dem Puma.

Hierher gehört auch das Volk der Mapuche, das indigene Volk dieser Region. Es wird immer weiter zurückgedrängt und hat es deshalb verdient, auch Berücksichtigung zu finden. Die Anlage zeigt auch deren einfaches Leben und eine kleine Demonstration dieser Bevölkerungsgruppe für ihre Rechte.



Hoch bis an die Decke ragen die markanten Granitmassive der „Cuernos del Plaine“ auf. Winzig klein wirken dagegen die Bahnlinie und die Straße mit VW-Transporter.

Über uns erkennen wir das Bergmassiv „Cuernos del Paine“ (Hörner). In der Tat sehen sie wie zwei Hörner mitten im Gebirge aus – keine Frage, Patagonien hat schon außergewöhnliche Reize zu bieten. Touristen zieht es hier eher zu einer in den späten 1890er Jahren entdeckten Höhle, in der eine ausgestorbene Riesenfaultierart gelebt hat. Auf Knopfdruck wirft sein gespenstisch wirkender Schatten in Richtung Höhleneingang sichtbar und erschreckt die Besucher.

Nicht weit entfernt entdecken wir eine Gaucho-Siedlung, erschlossen von der „La Trochita“ und wirtschaftlich bestimmt von der Schafzucht. Die Tiere bevölkern hier sogar die Schmalspurgleise. Wenn sich ein Zug nähert, dann müssen das liebe Vieh von den Gleisen getrieben werden – im Miwula geschieht das automatisch.



Bild oben:

Lamas gehören zu den „Ureinwohnern“ Patagoniens und sind folglich auch auf der Anlage zu finden. Das Campieren in der Wildnis kann hier lebensgefährlich sein, wie dem Paar, das bei Dunkelheit im Zelt sichtbar wird, vermutlich nicht hinreichend bewusst ist. Haben Sie den Puma entdeckt, der, von den Farben der Landschaft gut getarnt, nicht weit entfernt auf Beute auflauert?

Bild unten:

Dieses Bild enthält ein Suchspiel. Es gilt, die Tierpyramide zu finden, die einige Schafe, der drohenden letzten Reise ins Schlachthaus zum Trotz, im Gatter gebildet haben.

Trübsal bläst hier niemand. Sogar die Schafe, die in Gattern warten, um in Viehwagen verladen zu werden und ihre letzte Reise anzutreten, treiben Schabernack. So strapazieren sie die Nerven der

Gauchos mit einer hohen Tierpyramide, die sie gebildet haben. Kinder werden diese Szene aus einer beliebten Serie wiedererkennen.

In Sichtweite ist die Polizei zur selben Zeit beschäftigt, denn sie hat einen kleinen Auffahrunfall am Rande der Gaucho-Siedlung aufzunehmen. Dabei scheint es ihr zu entgehen, dass hier am Ortsrand auch die Bank- und Zugräuber Butch Cassidy und Sundance Kid ihr Unwesen treiben. Die beiden nach Südamerika geflohenen Verbrecher lauern hier ahnungslosen Reisenden der „La Trochita“ auf.



Nahe der Gaucho-Siedlung am Fuße des Gebirges „Torres del Plaine“ kreuzen sich die Wege des Tren Patagonico (oben) und der „La Trochita“ (unten), die einen Bahnhof im Dorf hat. Nur knapp außerhalb des Bildausschnitts lauern die Verbrecher Butch Cassidy und Sundance Kid den Bahnreisenden auf.

Die Gauchos im Dorf feiern derzeit neben dem Bahnhof ausgelassen das vollbrachte Tagwerk. Nur ein einziger der Herren wähnt sich am Rande der Verzweiflung: Sein Esel scheint in den Streik getreten und so trägt er das Grautier huckepack zum heimischen Stall.

Die Natur außerhalb des Ortes wirkt eher karg. Hier finden wir eine Lama-Herde sowie Gauchos am Lagerfeuer, die offenbar Sombrero und Poncho abgelegt haben. Das im Lampenschein in einem Zelt zu nächtlicher Stunde sichtbar werdende Paar scheint sich der Gefahren der Wildnis nicht bewusst zu sein.

Wir machen nun einen großen Sprung zurück nach Ingeniero Jacobacci und die angrenzende Pampa. Arved Fuchs erläuterte eindrucksvoll, wie schnell und häufig hier das Wetter umschlagen kann, die Jahreszeiten scheinen an einem einzigen Tag wechseln zu können.

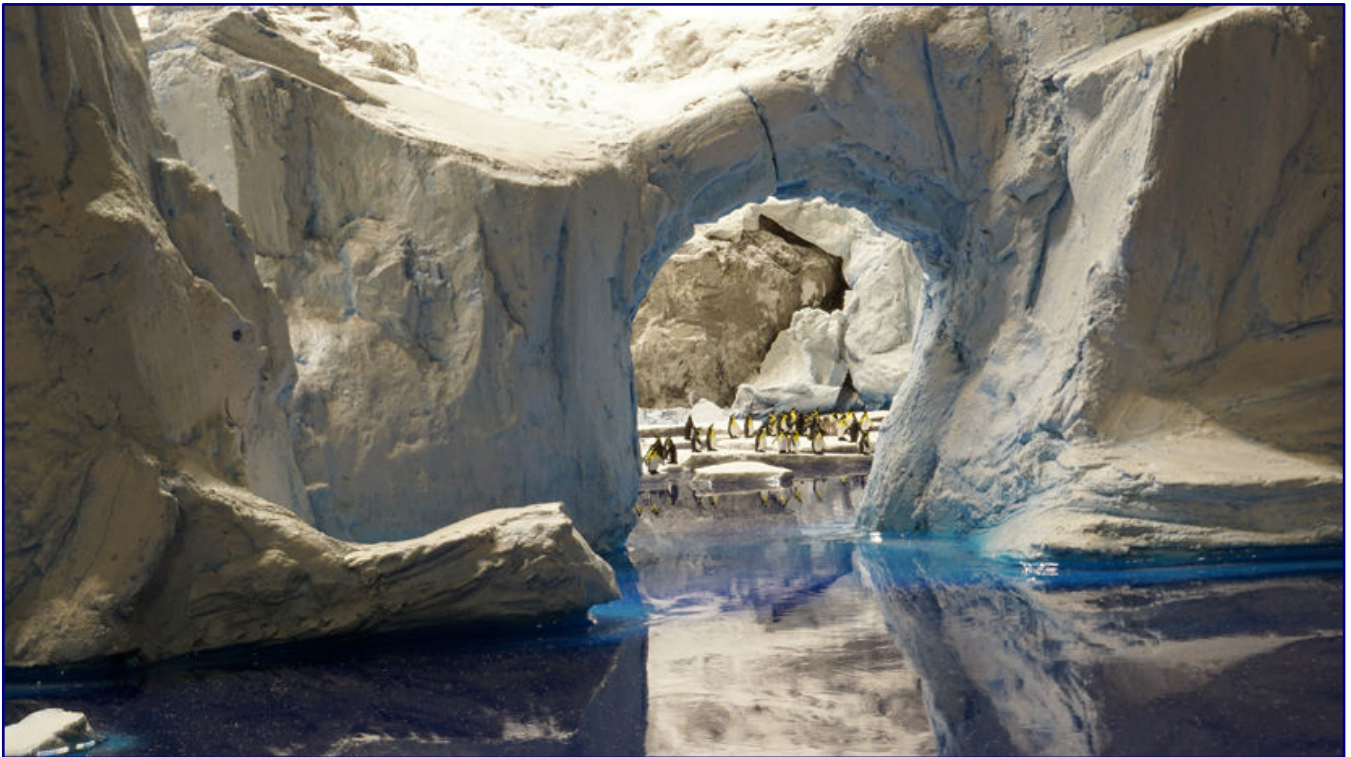
Doch dieses Gebiet führt uns jetzt zur Drake-Passage, die am Kap Hoorn den pazifischen mit dem atlantischen Ozean verbindet und zugleich die Antarktis abteilt. Wer dorthin möchte, kommt an diesem

Seeweg nicht vorbei und er ist bei Seefahrern für seine Stürme und die raue See bekannt. In **Trainini TV** Folge 14 lassen wir den deutschen Polarforscher zu Wort kommen, was die Überfahrt bedeutet.

Technische Meisterleistung

Für die Techniker des Miniatur-Wunderlands bedeutete diese Drake-Passage eine enorme Herausforderung für die Technik. Gerrit Braun verriet uns, dass die entscheidende Idee von Ricardo Martinez, „Oberhaupt“ der mitbauenden Familie aus Buenos Aries, stammte.

Das bewegte Gestell aus Leisten, mit blauem Stoff überzogen und aufwändiger Projektionstechnik angestrahlt, wurde dann allerdings in Hamburg vorführreif zu Ende entwickelt und umgesetzt. Eine der beiden größten Maschinen im Bereich der weltgrößten Modellbahnanlage sorgt für das erforderliche Auf und Ab der Wellenberge und -täler, Gischt und Wasserblasen werden auf den blauen Stoff projiziert.



Blick durch einen Eisberg auf eine Kaiserpinguin-Kolonie: Auf unserer Reise durchs Miniatur-Wunderland sind wir in der Antarktis angekommen.

Gerrit Braun ließ uns wissen, dass sie höchst realistisch wirkendes Wasser haben wollten, ohne dabei echtes einzusetzen. Und so werden wir bei der Vorführung auch nicht nass. Im Rhythmus von rund sieben Minuten verwandelt sich nämlich eine leicht wogende See in einen schweren Gewittersturm, der die Schiffe durch schäumende und spritzende Wellen wirft. Auf zwei von ihnen darf ein Mobiltelefon eingeklemmt werden, um den rauen Seegang mitzufilmen und teilen zu können.

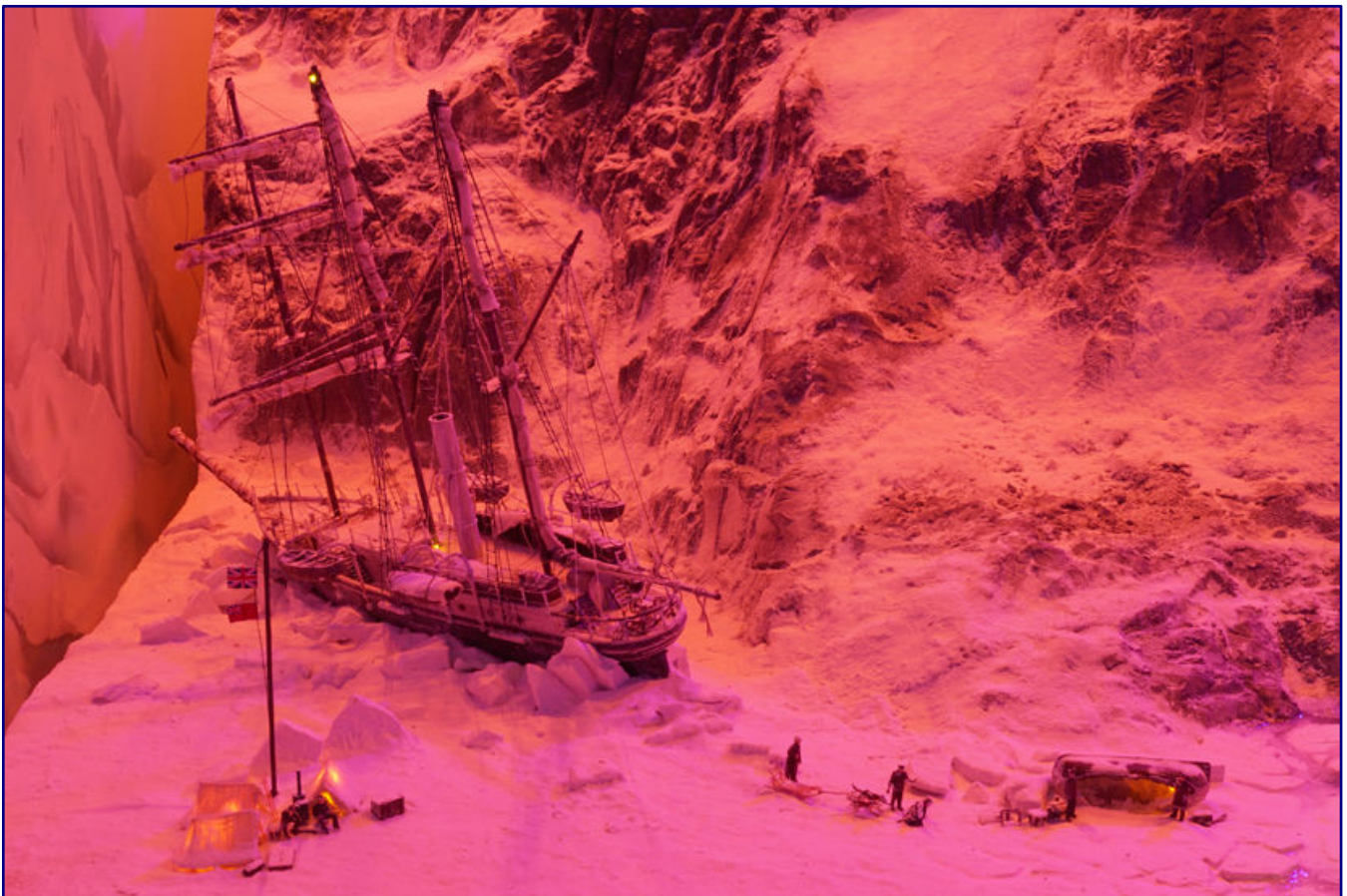
Wir möchten allerdings zur Antarktis herübergelangen, in der es garantiert keine Eisenbahn gibt. Arved Fuchs erläuterte, dass sie keinesfalls eine weiße Einöde sei, im Gegenteil sei sie sehr sehenswert. Pinguinkolonien gäbe es freilich nur in den küstennahen Arealen.

Leidenschaftlich berichtete er dem versammelten Publikum von seiner Durchquerung der Eiswüste gemeinsam mit Reinhold Messner im Jahre 1989, bei der sie auch den Südpol erreichten. Dabei

durchstreiften sie die 2.800 km lange Route mit Hilfe von Skiern. Bei sommerlichen Höchsttemperaturen sprechen wir hier gerade mal von -25°C !

Die Umwelt dort bezeichnete er als bedroht und fragil. Sein großes Anliegen ist es, Bewusstsein für diese unbeschreibliche und schützenswerte Schönheit zu schaffen und auch deshalb der Erderwärmung entgegenzutreten. Als Hinweis darauf verteilt ein Eisverkäufer auf dem Modellareal seine Erfrischungen an die offensichtlich schwitzenden Kaiserpinguine.

Würde alles Eis der Antarktis abschmelzen, stiege der Meeresspiegel weltweit um 60 Meter, gab Arved Fuchs den Anwesenden zum Nachdenken mit nach Hause. Was der Mensch hier an Unwesen treibt, wird uns an einem Walfänger deutlich vor Augen geführt, der seine Jagd als Forschung tarnt. Glücklicherweise vereiteln Umweltschützer sein Vorhaben und retten den Gejagten vor der Harpune.



Nachdem das Schiff vollständig vom Eis umschlossen ist und zu sinken beginnt, startet für die Besatzung der „Endurance“ ein Wettlauf gegen die Zeit bei extrem lebensfeindlichen Bedingungen.

Etwas entfernt wurden wir Zeuge eines anderen, dramatischen Überlebenskampfes: Wir sahen dort die 1914 gescheiterte Endurance-Expedition. Das Segelschiff ist vollständig vom Eis umschlossen und wird bald sinken. Für die Besatzung, die sich auf „festen Boden“ retten konnte, beginnt der Kampf gegen extrem lebensfeindliche Bedingungen bei den tiefen Minusgraden.

Unter dem Schiff befindet sich eine kleine Eishöhle im Anlagenuntergrund. Erreichbar ist sie fast nur für die kleinsten Besucher. In ihr finden sie drei Schaukästen, die zeigen, was sich unter und im ewigen Eis verbirgt. Neben einem eingefrorenen Dinosaurier entdecken sie dort den Filmhelden „Scratch“. Das tapfere, prähistorische Eichhörnchen klammert sich hartnäckig an seine erbeutete Eichel.

weiter auf Seite 59



In der kleinen Eishöhle (Bild oben) werden wir gewahrt, was das ewige Eis so alles gefangen hält: Wir entdecken einen tiefgefrorenen Tyrannosaurus Rex und Scratch, das prähistorische Eichhörnchen aus der Kinofilmreihe. Weiter oben ist ein Walfänger unterwegs (Bild unten), dessen Mission Naturschutzorganisationen vereiteln wollen. Ein Umweltschützer hebt mahndend das Schild: Ist dies wirklich Forschung oder werden hier nur kommerzielle Interessen getarnt?

Auch gute Nachrichten gibt es hier am Ende der Welt. Zum Abschluss unserer Antarktis-Reise trafen wir auf die Base Primavera, von der der Hilferuf stammte, der uns nach Hamburg führte. Sie dient dem Erforschen des Lebens der Kaiserpinguine, die hier keine Scheu zu kennen schienen.

In der Station führen sie Streiche im Schilde, auf den Schollen im Meer frönen sie einem glücklichen Leben. Wir freuten uns, denn der kleine Pinguin, den wir „ausbrüten“ sollten, würde hier sein Zuhause im Kreise der Artgenossen finden.



Von hier kam der Hilferuf, der uns nach Hamburg führte, und hier, am Ende der Welt, endet auch unsere Reise durch die Antarktis: An der Base Primavera wird nicht nur das Leben der Kaiserpinguine erforscht; hier treiben die tapsigen Gesellen auch so manches Unwesen.

So schließt sich der Kreis und wir freuen uns, auf das, was in Hamburg noch kommen möge. Die Anden, die bereits im Bau befindliche Atacama-Wüste und schließlich die Karibik laden ab Ende 2024 nacheinander zu weiteren Reisen hierher ein. Wir freuen uns...



Die Seiten der weltgrößten Schauanlage:
<https://www.miniatur-wunderland.de>

Leserbriefe und Meldungen

Zetties und Trainini im Dialog

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

Künftiger Leserstamm in Frankreich?

I am the webmaster of a french blog called <http://blog.ptitrain.com>. I am also a beginner in Z scale after many years in HO.

I discovered your magazine and will see only English and German version is available for the moment. I can read english but the most of french modelrailroaders don't.

I tried to google translate your last issue. (...) Do you plan to publish a french version in the future? Do you need help to do the translation? I'll will be pleased to help you.

Christophe Franchini (Frankreich), per E-Mail

Deutsche Übersetzung:

Ich bin der Webmaster eines französischen Blogs namens <http://blog.ptitrain.com>. Ich bin auch ein Anfänger in Spur Z nach vielen Jahren in HO.

Ich habe Ihr Magazin entdeckt und stelle fest, dass im Moment nur die englische und deutsche Version verfügbar ist. Ich kann Englisch lesen, aber die meisten französischen Modellbahner können das nicht.

Ich habe versucht, Ihre letzte Ausgabe mit Google zu übersetzen. (...) Haben Sie vor, in Zukunft eine französische Version (...) zu veröffentlichen? Brauchen Sie Hilfe bei der Übersetzung? Ich werde Ihnen gerne helfen.

Antwort der Redaktion: Eine französische Fassung von **Trainini®** hätte gewiss ihren besonderen Reiz, denn dann könnten wir alle drei wichtigsten Sprachen im vereinten Europa abdecken. Leider haben wir in der gesamten Mannschaft aber keine fundierten Sprachkenntnisse in Ihrem Bereich und auch keine freien Ressourcen. Für die vorgeschlagene Idee bräuchten wir einen zusätzlichen Stamm von mindestens drei Übersetzern, um eine französische Version zuverlässig und dauerhaft produzieren zu können.

Da wir mit Freude beobachten, was sich im französischen Markt für die Spurweite Z in den letzten Jahren entwickelt, schlagen wir alternativ vor, in feste Korrespondenz mit uns zu treten und uns mit Informationen und dem Stand der Entwicklung zu versorgen. Unsere Magazine sind als PDF-Dokumente übrigens bewusst so angelegt, dass jeder Interessent die Textpassagen selbst in ein Übersetzungsprogramm kopieren kann, um in seiner Muttersprache alle Informationen aufnehmen zu können.

Begeistert von Ratimo-Produkten:

Das neue **Trainini®** ist sicher schon in Arbeit. Sie sollten aber nicht versäumen, die Anhänger zur Bahnsteigkarre von Ratimo vorzustellen. Die Modelle sind toll und das Highlight ist die bewegliche Deichsel! Wenn ich etwas vorschlagen kann, dann wären die Anhänger für mich ein klarer Kandidat für ein Modell des Jahres in der Kategorie Zubehör.

Wenn Sie möchten, können Sie meinen Vorschlag gern in die neue Ausgabe aufnehmen.

Rainer Hecker, Düsseldorf

Antwort der Redaktion: Wir freuen uns über diese Zuschrift und sind sicher, dass diese Neuheit eine ausführliche Meldung verdient. Leider haben wir bislang keine Informationen von Rainer Tielke erhalten und das Produkt auch noch nicht in Händen gehabt – eine Grundvoraussetzung



für eine persönliche Bewertung, die zu einer Nominierung führen kann. Auch waren die Herstellerseiten zum Zeitpunkt unserer Prüfung nicht aktiv. Wir kommen Ihrem Wunsch gern nach, sobald wir das Beschriebene auflösen konnten.

Finale Aufklärung einer Leserfrage:

In der letzten Ausgabe haben wir auf den vermeintlichen Fehler an Herpas Douglas DC-6 der Pan Am geantwortet, den uns Uwe Pfannenschmidt gemeldet hatte. Das die spiegelverkehrte Darstellung der US-Flagge vorbildgerecht ist, konnten wir bereits mitteilen.

Unser Übersetzer Martin Stercken konnte dieses Phänomen schließlich auch erklären: Dargestellt wird am Flugzeug eine Flagge. Das Verwenden solcher am Heck stammt aus der Schifffahrt, von der einst auch große Teile der Lichtzeichen übernommen wurden. Die enge geistige Verwandtschaft drückt sich auch in bis heute üblichen Begriffen aus: Bestes Beispiel ist der Flughafen.



Diese Vorbildaufnahme belegt die Richtigkeit der Flaggendarstellung auf der rechten Flugzeugseite (nicht nur der) Douglas DC-6. Unser Übersetzer liefert die Erklärung dazu, warum dies der Fall ist. Foto: Jon Proctor (GFDL-1.2)

Daher stellen wir uns die Flagge in Stoffform am Mast vor, wie wir es vom Heck der Schiffe kennen, um die Darstellung auf Flugzeugen zu verstehen. Der nicht teiltransparente Stoff ist nicht beidseitig unterschiedlich bedruckt, sondern zeigt die Flagge auf einer der beiden Seiten spiegelverkehrt. Dies wurde daher bewusst auch für Flugzeuge übernommen.

Aktuelle Themenverschiebung:

Für diese Ausgabe geplant war ein Testbericht sowie ergänzender Vorbildbeitrag zur Schnellzugdampflok der Baureihe 01.5 aus den früheren Beständen der DR. Diesen haben wir wegen der großen Themenfülle dieser Ausgabe und zeitlichen Engpässen kurzfristig verschieben müssen.

Der endgültige Auslöser dieser Entscheidung ist, dass kurz vor Redaktionsschluss bekannt wurde, dass wegen eines fehlenden Details nachbearbeitete Modelle (Art.-Nr. 88019) nun von Märklin ausgeliefert werden.

Wir möchten dem Hersteller daher auch die Chance geben, ein berichtigtes Modell mit in den Test zu geben. So soll gewährleistet werden, dass eine für unsere Leser und seine Kunden gleichermaßen

nutzenstiftendes Urteil gefällt werden kann. Einbeziehen werden wir ebenso den Zurüstsatz von Bahls Modelleisenbahnen.

Ein Nachruf auf Klaus Hammesfahr:

Am 20. April 2023 schied mit Klaus Hammesfahr (geboren am 12. Februar 1930) ein Urgestein der Spurweite Z aus dieser Welt. Sein Wirken im Zeitalter vor den Errungenschaften des Internets möchten wir an dieser Stelle zusammenfassen und würdigen. Gemeinsam mit Jochen Brüggemann und Alfred Geifes, zwei seiner Stammtischbrüder vom ZMRR, haben wir seinen Einsatz und seine Leistungen aufgearbeitet und zusammengefasst.

Klaus Hammesfahr war von Anfang an dabei, als Märklin die Mini-Club auf den Markt brachte. Besuche auf Messen und Ausstellungen, auf denen die Spur Z noch ein Randdasein führte, brachten ihn schnell in Kontakt zu anderen Liebhabern der neuen Spurweite.

Seine erste eigene Anlage in der Größe (1,80 m x 4,80 m) war eine Glanzleistung in Gestaltung und Steuerung. Bei einem Umzug schwebte sie am Kran aus der Dachgeschosswohnung und ebenso auch wieder in die neue Wohnung ein. Sein Credo lautete „Erst war die Landschaft, dann kam die Eisenbahn“.

Ab etwa 1980 begann er aktiv nach Gleichgesinnten zu suchen, um einen permanenten Erfahrungsaustausch zu schaffen und für die Idee einer Modulanlage zu werben. Ziele seiner Fahrten waren Münster, Bochum oder auch Wuppertal.

Die folgenden, monatlichen Treffen stießen auf reges Interesse und waren daher in den ersten Jahren stark besucht. Sie sprachen sowohl Anfänger als auch erfahrene Spur-Z-Bahner gleichermaßen an, die teilweise bis aus Süddeutschland anreisten.

1993 trug das ihm wichtigste Projekt einer Modulanlage in Solingen Früchte. 7,20 x 0,50 m Fläche konnten gefüllt und betrieben werden, was die Geburtsstunde des ZMRR (Z-Modul Rhein-Ruhr) bedeutete. Die Anlage war in den Folgejahren auf Ausstellungen in Solingen, Dortmund, Bochum, Geseke, Göppingen, Köln, Stuttgart und auch Genk (Belgien) zu sehen. Später wuchs die Anlage noch bis auf eine Gesamtlänge von 14 Metern an.

Es war die aktivste Phase des von Klaus Hammesfahr maßgeblich ins Leben gerufenen ZMRR, in der auch der heutige **Trainini®**-Chefredakteur ihn kennen und schätzen lernen durfte. Leidenschaftlich warb er für die Spurweite Z, trug Erfahrungen zusammen und gab sie an andere weiter.



Klaus Hammesfahr am 15. September 2007 während der Märklintage in Göppingen.
Foto: Alfred Geifes

Bezüglich der Module widmete sich Klaus dem Beseitigen von „Kinderkrankheiten“, technischen Verbesserungen und vor allem auch dem Gestalten einer anspruchsvollen Landschaft. Der ZMRR und Klaus Hammesfahr waren Prominente der Spurweite Z, die bei den Freunden dieses Maßstabs bekannt waren.

Ab der Jahrtausendwende wurde es dann ruhiger. Dies lag an einem fehlenden Ort für einen dauerhaften Aufbau der Anlage, aber auch einem teilweise nachlassenden Interesse im Kreise der hier organisierten Modellbahner als Folge weiterer Stammtische näher am Wohnort oder auch von Umzügen. Seiner zweiten Leidenschaft, der Eisenbahn im Original, blieb Klaus Hammesfahr aber mit Reisen zu interessanten Bahnstrecken bis zuletzt treu.



Der ZMRR zu Besuch im Z-Stübchen Krefeld: Selbstverständlich war auch Klaus Hammesfahr (3. V.l.) mit dabei. Foto: Alfred Geifes

Im Frühjahr 2012 erreichte die ZMRR-Modulanlage dennoch ihren größten Ausbaustand, bevor der inzwischen gefundene Aufbauort leider aufgegeben werden musste. 2014 wurde sie verkauft und von den Mitgliedern für den Käufer aufgebaut.

Der ZMRR löste sich aus Altersgründen auf, und auch um den schon betagten Klaus Hammesfahr, der sich bis zuletzt nach bestem Können einbrachte, wurde es ruhiger. Die Kontakte der früheren Stammtischler blieben weiter bestehen

Abseits der Modellbahn waren dem Verstorbenen Kinder stets besonders wichtig. Als früherer Lehrer und Rektor einer Grundschule gab er auch nach seiner Pensionierung Schülern Nachhilfe im Lesen und Schreiben der deutschen Sprache. Seine Familie, seinen Beruf und seine Hobbys wusste er über die Jahre immer zu verbinden.

Am 20. April 2023 ist seine Lebenskerze im hohen Alter von 93 Jahren leider erloschen. Wir sind traurig, dass ein Wegbereiter unserer Modellbahngröße, tatkräftiger Zettie und sozial engagierter Mensch von uns gehen musste.

Alle an diesen Zeilen Beteiligten werden ihn vermissen, behalten ihn in guter Erinnerung und sind dankbar für die schönen Stunden, die er mit allen verbracht hat. Mögen Engel ihn ins Paradies geleiten.

Auslieferungsschwung bei Märklin:

Mit dem Wonnemonat Mai nehmen die Märklin-Auslieferungen plötzlich auch wieder kräftig an Fahrt auf. Da die Modelle die abschließende Qualitätskontrolle nicht bestanden hatten, erfuhr die V 320 001 (Art.-Nr. 88320) noch Änderungen, bevor die Insider-Club-Modelle 2022 nun nach und nach bei den Händlern eintreffen.



Das Insider-Club-Modell 2022 in Form der V 320 001 (Art.-Nr. 88320) ging jüngst in die Auslieferung. Bislang ist aber erst eine kleine Teilmenge bei den Händlern eingetroffen.

Die nun ausgelieferte Neuheit weiß im äußeren Erscheinungsbild zu überzeugen und besticht mit vielen Details, ihrem hohen Gewicht und einer sauberen Lackierung und Bedruckung. Der ausführliche Testbericht zu dieser Formneuheit ist für die Juni-Ausgabe geplant.



Die Pop-Wagenpackung (87402) enthält mit den zwei Liegewagen Bcüm 243 die seltensten aller Farbvariationen dieses kurzlebigen Konzepts.

Nach zwei Jahren Warten hat es auch der „Hasenkasten“ BDnf 738 in einer MHI-Wagenpackung (87189) in die Auslieferung geschafft. Ergänzt wird er von zwei weiteren Silberlingen der Bauarten ABnb 703 und Bnrzb 719. Die Formneuheit wird am Beginn dieser Ausgabe ausführlich vorgestellt.

Farbtupfer setzen derweil die beiden Liegewagen Bcüm 243 aus der Schnellzugwagenpackung „Pop-Wagen“ (87402), die zum Ergänzen der MHI-Startpackung aus dem Jubiläumsjahr 2022 gedacht sind. Sie tragen die Grundfarben RAL 4005 Blaulia und RAL 4002 Rotviolett aus dem Popfarbenkonzept und

bilden eine sehr seltene Lackierungsform ab, die nur bei drei (Blaulila) und zwei Wagen (Rotviolett) zur Anwendung kam. Ergänzt wird das sehr ansprechende und auffallende Duo mit einem Zuglauf nach Emden (Emslandsstrecke) um einen 2.-Klasse-Popfarbenwagen Büm 234 (Kobaltblau/Kieselgrau).

Beigaben zum Insider-Modell:

Fast schon traditionell gibt der 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) den bei ihm bestellten Insider-Modellen eine kostenlose Beigabe hinzu. Ihr Wert orientiert sich stets am von Märklin aufgerufenen Preis des Insider-Modells.



Beigaben des 1zu220-Shops zum Insider-Modell 2022 in der Spurweite Z sind der MAN 19.230 DHK (links) und der MAN 26.280 DFK (rechts), die von Wespe Models exklusiv produziert wurden. Beide Modelle sind nicht einzeln bestellbar.

Die Kunden, die die V 320 001 bestellt haben, erhalten zwei Kipplaster-Modelle, um ihre Straßen der Modellanlage damit abreichern zu können. Die blauen Modelle mit rotem Fahrwerk wurden von Wespe Models exklusiv gefertigt. Als Vorbilder dienten der Pontonhauber MAN 19.230 DHK und sein Nachfolger MAN 26.280 DFK als Frontlenker aus einer Kooperation mit Saviem.

Bezugsquelle für Modultische:

Unser Redakteur Dirk Kuhlmann ist auf die Seiten von Modellbahnmodule des Inhabers Thomas Friedrich (<https://www.modellbahnmodule.de>) aufmerksam geworden. In dessen Angebot finden sich zahlreiche Standard-, Eck- und Sondermodule, die durchaus auch für die Spurweite Z genutzt werden können.

Geeignet sind sie sicher vor allem für solche Modellbahner, die sich schwer mit Holzaufarbeiten auf Maß tun und keine feste Plattenanlage, sondern eine variabel zusammenstellbare Konfiguration wünschen. Aus den Modulkästen mit ebenen Flächen für Gleise und Aufbau entstehen beliebig zusammenstellbare Modultische.

Thomas Friedrich aus der Lausitz bezeichnet sich selbst als Marktführer für dieses Dienstleistungsangebot.

Viel Neues bei AZL:

Seitens American Z Line gibt es im Mai viele Neuauslieferungen zu melden und einige sehr attraktive Modelle sind wieder mal darunter. Zu nennen ist hier gleich die ALCO PA1 der Delaware & Hudson (Art.-Nrn. 64415-1 / -2), die eine blaue Warbonnet-Gestaltung zeigt. Zu ihr gesellt sich die EMD E8 der Baltimore & Ohio (62618-1 / -2).



ALCO PA1 der Delaware & Hudson (Art.-Nr. 64415-1; Bild links) und Doppelpackung für den Pacific Fruit Express (914830-2; Bild rechts). Fotos: AZL / Ztrack

R-70-20-Kühlwagen für den Pacific-Fruit-Express sind in zwei Zusammenstellungen als Wiederauflagen erhältlich: Zweier- (914830-2) und Vierpackung (904800-2 / -3). Noch sehr jung sind die Modelle der dreiteiligen Trinity-RA-Säulenwagen mit je 53 Fuß Länge. Bestimmt sind sie für den Transport von Sattelaufliegern. Als TTAX-Exemplare fahren sie nun mit ABF-Aufliegern vor (905231-1), die es auch einzeln zu kaufen gibt (954007-1).

Gigantische Eindrücke auf einer Anlage hinterlassen wird die 13-teilige Wagenpackung des UP-Fernzugs „City of Los Angeles“ (72400-1). Noch um drei Wagen erweitert werden kann sie mit einer Ergänzung (72401-3). AZL kennzeichnet alle Modelle als Formneuheiten, was wir mangels Detailfotos aber nicht näher beurteilen konnten.

Deshalb empfiehlt sich ein Blick auf die Herstellerseiten unter <https://www.americanzline.com>.

Faller-Jubiläumsmodell ausgeliefert:

Als Jubiläumsmodell „50 Jahre Spur Z“ kündigte uns Faller (<https://www.faller.de>) ein dreiteiliges Fachwerkgehöft, bestehend aus Wohnhaus, Stall und Scheune an. Der Dreiseithof (Art.-Nr. 282800) mit unterschiedlichen Ausfachungen und Dacheindeckungen ist nun bei den Händlern eingetroffen.



Faller liefert aktuell den Dreiseithof (Art.-Nr. 282800) aus, der zum Jubiläum der Spurweite Z als Neuheit angekündigt worden war. Ein Foto des Bausatzinhalts ist auf den Meldungen unserer Internetseite zu sehen.

Auch Mauer- und Lattenzauneelemente, die die drei freistehenden Gebäude wahlweise miteinander verbinden, liegen diesem Lasercut-Bausatz bei.

Die 165 Teile aus durchgefärbtem Hartkarton in neun verschiedenen Farben erfordern keine farbliche Behandlung, können aber selbstverständlich individuell patiniert werden.

Zum Lieferumfang gehören auch eine Fensterfolie und eine Gardinenmaske, denn, wie bei Faller üblich, ist hier schon werksseitig an den Einbau einer Innenbeleuchtung gedacht worden.

Nach dem Auspacken zeigen die Einzelteile eine saubere Verarbeitung und präzise

Schnitte, versprechen also auch die gewohnt hohe Passgenauigkeit, wie wir sie bei diesem Hersteller immer wieder erlebt haben.

Kleinserienangebot aus Italien:

GMmodelli Torino heißt ein neuer Kleinserienhersteller aus Italien. Die beiden Namensgeber Guido und Mirko aus Turin seien seit jeher von Zügen und Eisenbahnen begeistert und starten nun ein Angebot auch im Maßstab 1:220. Des Weiteren werden die Spuren H0 und N bedient.

Im Fokus stehen bislang nicht erhältliche Modelle von italienischen Vorbildern, in der Spurweite Z ist das die Prototyp-Elokomotive E444 001 der FS, die als Bausatz angeboten wird. Hergestellt im hochauflösenden Stereolithographie-3D-Druck, sollen sie von Hand zusammengebaut werden können.



Die Prototyp-Elokomotive E444 001 der FS ist das erste Spur-Z-Modell des neuen Kleinserienherstellers: Das fertige Modell, das hier gezeigt wird, nutzt das Fahrwerk von Märklins alter Baureihe 216 und Pantographen desselben Anbieters. Foto: GMmodelli Torino

Der Kunde bringt dann auch eine Sprühlackierung selbst auf und rüstet sein Modell mit Hilfe mitgelieferter Teile und Schiebebildern zu. Die Lieferung der E 444 001 besteht aus dem 3D-Druck-Gehäuse, Puffern, Kupplungshaken passender Länge und den Beschriftungen.

Der Bausatz ist so konstruiert worden, dass er ohne Änderungen auf die Märklin-Fahrgestelle der Baureihe 216 von 1972 (Art.-Nrn. 8874 / 8875), die es günstig gebraucht zu erwerben gibt, und ähnliche gesetzt werden kann. Andere italienische Spur-Z-Modelle befinden sich derzeit in Prüfung.

Eine Kontaktaufnahme ist über die E-Mail-Adresse [GMmodelli\[at\]hotmail.com](mailto:GMmodelli[at]hotmail.com) möglich.

Halbreliefhäuser über Eigenmarke:

Die Modellbahnunion (<https://www.modellbahnunion.com>) hat für die Spurweite Z in kurzer Folge gleich neun neue Reliefhäuser vorgestellt. Gefertigt sind sie alle aus durchgefärbtem Hartkarton und ab sofort verfügbar.

Im Stil folgen diese Neuheiten der Gründerzeit und sind für den hinteren Anlagenrand am Übergang zur Hintergrundkulisse gedacht. Ihre Vorbilder waren einst einheitlich gebaute Häuser, die sich nur durch unterschiedlich gestaltete Fassaden voneinander unterschieden.

Aus jedem der verschiedenen Bausätze kann ein dreigeschossiges Stadthaus gebaut werden, die Breite der Gebäude unterscheidet sich teilweise. Die Fassaden der in den Farben Grau (Art.-Nrn. MU-Z-

H00191, MU-Z-H00192 & MU-Z-H00195), Weiß (MU-Z-H00196, MU-Z-H00197 & MU-Z-H00200) und Sandstein (MU-Z-H00201, MU-Z-H00202 & MU-Z-H00205) gehaltenen Häuser sind aufwändig graviert.



Eines von neun Gründerzeit-Reliefhäusern zeigen wir hier. Es handelt sich um eine Ausführung mit grauer Fassade (Art.-Nr. MU-Z-H00191). Drei weitere Varianten sind auf unseren Internetseiten in der zugehörigen Meldung zu sehen. Foto: Modellbahn Union

Sie zeigen viele schöne Details, die zugleich für den Unterschied im Straßenbild sorgen. Alle Häuser der Serie können beliebig miteinander verbunden werden, um zusammen einen kompletten Straßenzug zu füllen.

Zweiter Teil der Busch-Neuheiten:

Der Zubehörhersteller Busch (<https://www.busch-model.info>) hat auf der Intermodellbau weitere Neuheiten bekanntgegeben. Vorrangig bedienen sie größere Spurweiten, aber für die Spur Z fanden wir darin dennoch etwas.

Zum 65-jährigen Firmenjubiläum werden beispielsweise alte Bäume in Großpackungen wiederaufgelegt. Mit „alt“ ist hier die Bauweise als „Flaschenputzer“ gemeint. Da besonders vor einigen Jahrzehnten Bäume viel zu klein wiedergegeben wurden, lassen sich alle gezeigten Modelle bedenkenlos auch für den Maßstab 1:220 nutzen.

Dies sind dann 65 Tannen (Art.-Nr. 9766), Laubbäume (9767) oder weitere Tannen gleicher Stückzahl und kleineren Wuchses (9768).



65 Tannen für Spur N (Art.-Nr. 9768). Foto: Busch

Abgerundet wird dies von 65 Laubbäumen und Tannen (9769) in teilweise blühenden Farben. Alle Bäume haben je nach Artikel Längen von 30 bis 135 mm.

Fortsetzung bei Micro-Trains:

Bei Micro-Trains wird die Reihe „War oft he Worlds“ mit dem dritten Waggon (Art.-Nr. 525 00 181) fortgesetzt. Dieses Mal handelt es sich um einen Flachwagen älterer Bauart, auf dem ein Artillerie-Geschütz verladen ist.



So sieht Waggon Nummer 3 (Art.-Nr. 525 00 181) der laufenden Sammler-Reihe aus. Foto: Micro-Trains.

Weitere Neuheiten von Yellow Dwarf:

Der tschechische Kleinserienanbieter Yellow Dwarf (<https://www.yellowdwarf.eu>) weitet sein Angebot in rasantem Tempo aus. Seit der letzten Meldung schon wieder hinzugekommen sind weitere sechs Neuheiten, die vorrangig für Gärten und Parkanlagen gedacht sind.



Die „Pause im Garten“ (Art.-Nr. 60464; Bild oben links) und der Holzpavillon (60471; Bild oben rechts) versprechen Gemütlichkeit auf der heimischen Anlage. Die zwei Statuen (60475; Bild unten links & 60477; Bild unten rechts) gehören zu einer Auswahl aus vier unterschiedlichen Objekten. Fotos: Yellow Dwarf

Umgesetzt wurden die „Pause im Garten“ (Art.-Nr. 60464), die Liegen, Blumentöpfe und weitere Ausstattung für einen ruhigen Nachmittag in der Sonne beinhaltet. Der Holzpavillon (60471) kann Schatten spenden, aber auch ein Anlaufpunkt in Parkanlagen sein.

Dort stoßen die Spaziergänger dann sicher auf die Statuen I (60475), II (60476), III (60477) und IV (60478). Sie bieten unterschiedliche Nachbildungen nach christlichen oder antiken Vorlagen.

Sommerneuheiten von Märklin bekannt:

Am 10. Mai 2023 hat Märklin seine Sommerneuheiten 2023 bekanntgegeben. Natürlich wurde auch die Spurweite Z dabei bedacht. Gut aufgenommen wurde die MHI-Zugpackung „DB Netz“ mit der Elektrolok Baureihe 120 als Zugpferd (Art.-Nr. 81528). Diese Packung für die Epoche VI enthält neben der Lok je einen Messwagen RAILab 1 und Steuerwagen Dienstmz 307 der Deutschen Bahn AG.



Die MHI-Zugpackung „DB Netz“ (Art.-Nr. 81528) mit Ellok und zwei Messwagen für die Epoche VI stieß gleich auf gute Resonanz. Foto: Märklin

Ein Höhepunkt dieser Neuheiten ist auch die Elektrolokomotive E 41 374 (88355) der Bundesbahn. Sie ist mit fünf Lampen, Mehrfachdüsenlüftern (senkrechte Lamellen) und umlaufender Regenrinne ausgestattet. Ihre Sonderfarbgebung mit beigefarbenen Rahmen und chromoxidgrünem Aufbau stellte um 1966 einen Farbversuch der DB dar. Das Modell gehört damit in die Epoche III.

Mit der Zugpackung „V 36 Railbow Leerdam“ (81771) wendet sich Märklin einem Auslandsmarkt zu. Neben der gelben Diesellok V 36, die hier einen „Hippel“ vertreten dürfte, enthält die Packung noch drei Drehscheiber-Seitenentladewagen.

In Zusammenarbeit mit AZL erscheint eine weitere Variante der Diesellok EMD E8A (88625). Sie ist der amerikanischen Gesellschaft Amtrak für den Personenzugverkehr zugewiesen und zeigt deren frühe Lackierungsvariante.

Die Manufaktur-Sammlerserie wird derweil mit einem 7. Teil bedacht. Für den Bronze-Feinguss auserkoren wurde nun der Säuretopfwagen mit 12 Töpfen (82310). Als Kontrast zum Metall sind sie und



Die 50 2412 der Bundesbahn (88847) blickt mit ihren nachgebildeten Kreideanschriften bereits weit voraus auf Weihnachten. Foto: Märklin

die Bremserbühne aus schwarzem Kunststoff gefertigt, der Rest des Modells (mit Ausnahme der Radsätze) besteht aus unlackiertem Bronze.

Schon auf Weihnachten blickt wohl die Dampflokomotive der Baureihe 50 in der vierdomigen Ausführung mit Kastentender (88847). Die 50 2412 greift die einst üblichen Kreidebotschaften auf, die von Personal an Windleitbleche und Tender geschrieben und gemalt wurden. Geliefert wird das Modell in einer Echtholzschachtel, die beim Öffnen die Melodie „Jingle Bells“ abspielt.

Klassisch vertreten in den Sommerneuheiten ist der Märklin-Magazin-Jahreswagen (80833), dessen Gestaltung ebenfalls gute Resonanz erhielt. Gehalten im üblichen Blau, der Kennfarbe des Magazins, hat er einen KLV-Tragwagen Sgns 691 der Deutschen Bahn AG (DB AG) zum Vorbild, der mit zwei 20-Fuß-Containern beladen ist, die Anschriften des Märklin-Magazins zeigen. Das Waggonmodell ist eine Formneuheit 2023.

20 Jahre Modelleisenbahner Soest:

Am 13. August 2023 feiern die Modelleisenbahner Soest (<http://www.mes03soest.de>) im Rahmen eines Sommerfestes ihr 20-jähriges Bestehen. Nach der Vereinsgründung im Jahr 2003 und zwei erforderlichen Umzügen befinden sich die Vereinsräume heute in Bad Sassendorf im Ortsteil Neuengeseke.

Mehr als 50 Mitglieder betreiben dort neben einer großen Spur-H0-Anlage, die das Herzstück des Vereins darstellt, auch eine digital betriebene Spur-Z-Modulanlage mit 30 m Gleislänge. Diese lohnt gewiss einen Besuch, der dann ohne Zweifel auch zu angeregten Fachgesprächen führen wird.

Von 11:00 bis 17:00 Uhr sind Besucher am 13. August in Neuengeseke in der Halle an der Neuengeseker Heide 1, herzlich willkommen. Auch wir planen dort einen Geburtstagsbesuch.

Attraktiver Kühlwagen bei Full Throttle:

In seiner Serie rekonstruierter 34-Fuß-Lebensmittelkühlwagen mit Holzwänden hat WDW Full Throttle im Mai ein neues Modell in attraktiven Farben vorgestellt. Es handelt sich um eine Grand-Union-Ausführung mit auffallend grün lackierten Seitenwänden. Die Wagenpackung (Art.-Nr. FT-9210-1) enthält zwei Exemplare mit unterschiedlichen Betriebsnummern und Bettendorf-Drehgestellen.



Ansprechend wirken die 34-Fuß-Lebensmittelkühlwagen „Grand Union“ aus der neuen Wagenpackung (Art.-Nr. FT-9210-1). Foto: WDW Full Throttle

Interessant ist sicher auch die neue Sammlerpackung „American Chemicals II“ (FTPZ-COL63), die zwei Wagen mit neuen Betriebsnummern aufgreift, die schon lange abverkauft sind. Es handelt sich um Schüttgutwagen mit zylindrischen Behältern. Jeweils einer von ihnen ist für die Hooker Chemical Company (Orange mit schwarzen Dachlaufstegen) und U.S.I (schwarze Gestaltung) unterwegs.

In Deutschland erhältlich sind die Modelle beispielsweise bei Case Hobbies (<http://www.case-hobbies.de>).

Märklintage 2023 vormerken:

Die 13. Märklintage in Göppingen sollen zusammen mit der 38. Internationalen Modellbahnausstellung (IMA) wieder zum Anziehungspunkt für Modellbahner aus aller Welt werden. Vom 15. bis zum 17. September 2023 soll diese einzigartige Veranstaltung wieder in gewohntem Rahmen stattfinden.



15.-17. September 2023 in Göppingen

Die Ausstellungsorte werden unverändert der Stauer-park, die EWS-Arena, das Leonard-Weiss-Areal, der Bahnhof Göppingen, das Märklineum und das Märklin-Stammwerk sein. Erwartet werden dort über 100 namhafte Hersteller der Modellbahnbranche sowie viele, attraktive Modellbahnanlagen unterschiedlicher Spurweiten, darunter natürlich auch die Nenngröße Z.

Ein umfangreiches Unterhaltungsprogramm für Familien, kostenlose Parkplätze sowie kostenlose Ringbusse für Besucher nennt der Veranstalter auch für dieses Jahr als selbstverständliche Elemente.

25. Jahrestag einer Katastrophe:

Am 3. Juni 1998, also fast exakt 25 Jahre vor Erscheinen dieser Ausgabe, ereignete sich das folgenschwerste Eisenbahnunglück in der deutschen Nachkriegsgeschichte. Als in Eschede, einem kleinen Ort in der Lüneburger Heide, der ICE 884 „Wilhelm Conrad Röntgen“ entgleiste, fanden 101 Menschen den Tod.

Fast ebenso viele wurden schwer verletzt. Opfer, Angehörige und Helfer dieser Katastrophe leiden oft bis heute an den Folgen dieses Ereignisses. Deshalb möchten wir zum 25. Jahrestag an den weltweit schwersten Unfall im Hochgeschwindigkeitsverkehr erinnern.



Eine Gedenkwand mit den Namen, Geburtsdaten und dem Wohnort aller Todesopfer erinnert heute an die schreckliche Katastrophe. Umgeben ist sie von 101 Kirschbäumen. Foto: Hajotthu (GFDL)

Als Folge eines Radreifenbruchs an der dritten Achse des ersten Zwischenwagens, riss das defekte Drehgestell einen Radlenker der Weiche 2 des Bahnhofs Eschede ab und entgleiste. Im Anschluss stellte es die Weiche 3 auf Abzweig, was mit dem Umlenken und Entgleisen von Folgewagen zur Kollision mit den Brückenpfeilern führte, die die 200 Tonnen schwere Brücke zum Einsturz brachten.

Sie begrub Teile des ICE, während alle übrigen Wagen sich vor den Brückentrümmern querstellten und zusammenschoben. Der hintere Triebkopf fuhr unter Schnellbremsung mit automatisch abgezogenem Stromabnehmer auf die Trümmer auf. Unter den Toten waren auch zwei Signaltechniker, die zum Zeitpunkt des Unfalls unter der Brücke standen.

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: Thorsten Braun, Stephan Fuchs, Ralf Junius (**Trainini TV**), Torsten Schubert, Kristin Späing, 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 Videosequenzen, 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, **Trainini TV** 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. **Trainini TV** finden Sie unter <https://www.youtube.com/TraininiTV>.

Alle Beiträge, Videos, 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.