



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Popwagen in der Spur Z

Menschliche Spuren
Die Intellibox 2neo

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

dies könnte ein Sommer nach meinem Geschmack werden: Nur für einen durchaus überschaubaren Zeitraum reihten sich bislang extrem heiße und trockene Tage aneinander. Folgende waren meist deutlich kühler und haben den Pflanzen auch Regen beschert.



Holger Späing
Chefredakteur

Für Exkursionen wie auch Foto- und Filmarbeiten bedeutet dies, häufig ein diffuses Licht im Freien vorzufinden. Dank Wolken verteilt sich das Licht gleichmäßiger und wirft keine harten Schatten. Freilich gehören auch diese zum Leben und ebenso zur Modellbahn, für Dokumentationen sind sie aber nur selten gewünscht.

Und damit bin ich dann bei dieser Ausgabe: „Randerscheinungen“ heißt unser Jahresschwerpunktthema 2023, das Ihnen die vielen kleinen, meist als nebensächlich erachteten Dinge im Alltäglichen nahebringen möchte. Neben bastlerischen Aufgaben drängt sich hier vor allem eine hohe Beobachtungsgabe auf.

Der Gang ins Freie und Blick aufs Vorbild empfiehlt sich in diesen Tagen und wird auch von mir rege genutzt, denn begleitend zu unseren Berichten ist auch noch eine Folge für unseren Videokanal **Trainini TV** geplant. Die Jahreszeit scheint perfekt, denn die große Mehrheit an Modellbahnanlagen widmet sich ebenfalls sommerlichen Themen.

In diesem Monat setzt mein Kollege und Freund Dirk Kuhlmann unsere Reihe fort. Er schaut nun auf all die Dinge, die Menschen irgendwo liegen lassen oder abstellen, schließlich dann gerne auch vergessen. Solche Hinterlassenschaften prägen Gärten, Höfe und Firmenareale, bis die Fläche um sie herum von der Natur erobert wird. Deshalb sollten sie auch auf der Modellbahn nicht fehlen, allerdings geschickt und gezielt eingesetzt werden.

Gemessen an der Seitenzahl dominieren allerdings die Popwagen der Bundesbahn diese Monatsausgabe. Geplant war das ursprünglich nicht zum jetzigen Zeitpunkt, doch zwei Bauprojekte konnten nicht rechtzeitig abgeschlossen werden und müssen daher neu in unsere Ausgabenplanung eingesteuert werden – besser passen sollten sie eh, wenn es auch Sie, liebe Leser, wieder zum Basteln in den Keller zieht.

Verzögert haben sich offenbar auch die 3D-Druck-Figuren aus dem Hause Noch, mit denen wir schon sehr genaue Vorstellungen zu den anstehenden Beiträgen hatten. So empfahl sich eine größer angelegte Tauschaktion bei den Beiträgen und Hefthemen, die einen meiner persönlichen Favoriten groß ins Licht rückte. Ich hoffe, der groß angelegte Farbversuch der Bundesbahn von 1970 bis 1974 weiß auch Sie in Vorbild und Modell gleichermaßen zu begeistern.

Zu guter Letzt darf die Intellibox 2neo von Uhlenbrock nicht in dieser Ausgabe fehlen. Seit Ende 2022 ist sie auf dem Markt und erweckt auch das Interesse der Digitalbahner in der Spurweite Z. Um Ihnen nützliche Hilfen bei anstehenden Kaufentscheidungen zu geben, haben wir sie uns angeschaut und holen mit dem heutigen Produktportrait einen ebenfalls schon länger geplanten Artikel nach. Ergänzt um unsere Literaturtipps und aktuellen Meldungen wünsche ich Ihnen nun viel Spaß beim Lesen von **Trainini®** 7/2023!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Neue Farben braucht das Land	4
------------------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Liegen gelassen und vergessen.....	29
------------------------------------	----

Technik

Erfolgsgeschichte geht weiter.....	41
------------------------------------	----

Literatur

Schwanengesang im Emsland	50
Beeindruckend oder hilfreich?	52

Aktuelles

Das Treffen der Regionen	55
Zetties und Trainini im Dialog.....	60

Impressum	70
-----------------	----

Wir danken Volker Credé (<https://www.steamy.de>) und der Eisenbahnstiftung für das Bereitstellen von Aufnahmen.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 31. Juli 2023

Titelbild:
110 250-8 gehört seit Oktober 1963 zum Bw Stuttgart und verliert erst im Mai 1978 ihre Ursprungslackierung. So kommt die Lok in den Siebzigern auf Teilabschnitten der Relation Dortmund – München auch vor Popfarbenzügen zum Einsatz

Die Ära der Poplackierung bei der DB Neue Farben braucht das Land

Die Popwagen fielen bei der Bundesbahn auf, sind bis heute populär und ein ansprechender Farbtupfer auf Modellbahnanlagen der Epoche IV. Doch beim Vorbild konnten sie sich nicht durchsetzen. Ihr Zuspruch bei den Menschen hallt stattdessen im Modell bis heute nach. Wir werfen einen Blick auf deren kurzlebige Geschichte und einige Modelle.

Der Begriff Popwagen ist wohl jedem Modellbahner bekannt, doch bei diesem handelt es sich, wie auch bei den Ausdrücken Popfarbschema oder Popfarbkonzept nicht um Bezeichnungen, die die Deutsche Bundesbahn jemals selbst verwendet hat.

Dennoch scheint das, was später darunter verstanden wurde, nicht willkürlich so benannt worden zu sein. Ein Bezug zur Pop-Art, die bereits in den fünfziger Jahren aufkam und in den Sechzigern ihren Höhepunkt erreichte, ist nicht zu übersehen. Geprägt war sie von einem eher trivialen Erscheinungsbild und meistens reinen Primärfarben.



Nur wenige Züge waren ausschließlich aus Popwagen gebildet. Und auch diejenigen, die fahrplanmäßig so vorgesehen waren, sahen häufiger Reisezugwagen in den klassischen Farben in ihren Reihen. Dennoch ungewöhnlich ist diese Aufnahme aus dem Jahr 1974, denn die beiden einzigen Abweichter am Zugende tragen bereits das gerade erst eingeführte und endgültige DB-Farbkonzept. Foto: Volker Credé

Die dadurch erreichte Auffälligkeit galt auch für die Reisezugwagen, die von der DB in ihr Konzept einbezogen wurden – in Summe immerhin 145 Reisezugwagen (ohne Prototyp und S-Bahn-Wagen). Es folgte dem Zeitgeist der ausgehenden sechziger Jahre und die DB war am Puls der Zeit, als ihre Ideen, das klassische und eher dunkle Erscheinungsbild des Reisezugverkehrs abzulösen, Gestalt annahm.

Ein Blick zurück in die Vergangenheit verdeutlicht, warum die DB nach einem modernen und freundlich wirkenden Auftritt suchte: Der Großteil an Fahrzeugen war einfarbig in gedeckten Farbtönen lackiert. 1.- Klasse Reisezugwagen waren stahl- und später kobaltblau, jene der 2. Klasse chromoxidgrün und Speise- wie auch Schlafwagen purpurrot lackiert. Lediglich der TEE und die Silberlinge sorgten für Abwechslung auf der Schiene.



Schlafwagen in Popfarben mit der Kennfarbe Purpurrot für die DSG gehörten zu den selteneren Exemplaren dieses Farbversuchs. Hier laufen im Aufnahmejahr 1975 zwei solcher Wagen am Ende des Zugverbands mit. Foto: Volker Credé

Nicht anders sah es bei den Lokomotiven und Triebzügen aus. Die immer noch zahlreich vertretenen Dampflokomotiven präsentierten sich tiefschwarz, die elektrische Traktion chromoxidgrün oder stahlblau, während Diesellokomotiven und Triebwagen purpurrot unterwegs waren.

Auch im Ausland gab es vergleichbare Überlegungen, die vereinzelt zum Auftauchen heller gestalteter Fahrzeuge führten. In Japan traten 1964 die neuen Shinkansen-Züge der Serie 0 den Dienst an, die wie die nur ein Jahr später in Dienst gestellten Rh 4010 (Transalpin) der ÖBB in einer blau-weißen Gestaltung auftraten. Bereits 1952 wählte die italienische FS für ihre drei Schnelltriebzüge ETR 300 „Settebello“ eine graue Lackierung mit grünem Fensterband.

In diesem Kontext internationaler Vorbilder und der auch in Deutschland verkehrenden TEE-Züge lag ein zweifarbiges Gestaltungskonzept wohl auf der Hand. Im Falle der Popfarben wurde die Aufteilung zwischen der helleren und der dunkleren Farbe gegenüber den Trans-Europ-Express-Zügen jedoch getauscht.

Auftrag an das Design-Center

Als Ziel gesetzt hatte sich der Bundesbahn-Vorstand um Heinz Maria Oeftering eine „Hinwendung der DB zum Markt“. Eine Maßnahme, um das zu erreichen, war das 1969 eingerichtete Design-Center, das dem Bundesbahn-Zentralamt München (BZA München) unterstellt wurde. Aufgabe war, das erklärte Ziel auch im Erscheinungsbild der Staatsbahn zum Ausdruck zu bringen.



Der am 17. März 1974 noch sehr junge 420 140-6 zeigt bei seiner Ausfahrt aus Düsseldorf Hbf auf der Linie S 6 nach Langenfeld die für die S-Bahn Rhein-Ruhr vorgesehene Poplackierung, die sich bundesweit als Standard für das Wechselstromnetz durchsetzen konnte. Foto: Prof. Dr. Willi Hager, Eisenbahnstiftung

Auf das Konto dieser Abteilung gehen Marken wie der schon früh nach ihrem Einrichten etablierte Intercity oder auch die Produktfarben von 1986, zu denen orientrote Lokomotiven mit weißem Latz („Kontrastfläche“) gehörten.

Bereits Ende 1969 präsentierte die neue DB-Organisationseinheit ihr erstes Ergebnis an den jeweils dreiteiligen Prototypzügen der Baureihe 420/421 für den S-Bahn-Verkehr im Wechselstromnetz, die bis Anfang 1970 angeliefert wurden. Sie wurden in drei verschiedenen Kennfarben lackiert, die zugleich den Auftakt zum Popfarbenkonzept bedeuteten:

- RAL 2004 Reinorange an 420 001-0 / 421 001-9 / 420 501-9, vorgesehen für die S-Bahn Rhein-Ruhr,
- RAL 5001 Grünblau an 420 002-8 / 421 002-7 / 420 502-7, vorgesehen für die S-Bahn München und
- RAL 3002 Karminrot an 420 003-6 / 421 003-5 / 420 503-5, vorgesehen für die S-Bahn Rhein-Main

Die Kennfarbe trugen neben dem Fensterband auch schmale Zierstreifen unterhalb der Dachkante sowie auf Höhe des Wagenbodens. Einheitlich in RAL 7032 Kieselgrau lackiert war die Bauchbinde aller drei Züge, auch die Klassenziffern waren in Kieselgrau angebracht, während das DB-Emblem schwarz blieb.

Die Dächer trugen RAL 7022 Umbragrau, Rahmen bzw. Untergestelle RAL 9005 Tiefschwarz. Der 1.-Klasse-Streifen war in RAL 1004 Goldgelb hervorzuheben. Diese Grundlackierung sollte für das ganze Versuchskonzept in der Folge Bestand haben. Während es sich aber bei den Schnellzugwagen nicht durchsetzen konnte, wurde es bei den S-Bahnen mit der Kennfarbe Reinorange schließlich bis 1986 zum Standard.

weiter auf Seite 8



Der am 30. April 1970 von MAN / SSW nach München gelieferte 420 503-5 / 420 003-6 (Bild oben), aufgenommen am 7. September 1972 an der Hackerbrücke, war der dritte Prototyp der Baureihe, mit der die Popfarben aufkamen. Bestimmt war er mit der Kennfarbe RAL 3002 Karminrot eigentlich für die S-Bahn Frankfurt. Am selben Tag und gleichen Ort fährt dem Fotografen auch noch der Geschwisterzug 420 014-3 / 420 514-2 (Foto unten) vor die Linse. Er trägt die von Anfang an für München vorgesehene Kennfarbe RAL 5001 Grünblau, die dort zunächst auch eingeführt wurde. Beide Fotos: Dieter Junker, Eisenbahnstiftung

Auch die erste Serie der ab 1971 neu beschafften Dieseltriebzüge Baureihe 614/914, die im Raum Nürnberg beheimatet wurde, wurde nach diesem Farbkonzept in RAL 2002 Blutorange lackiert und blieb teilweise bis über die Jahrtausendwende so im Einsatz.

Auch die in den späten Siebzigern beschafften Prototypen sowie die auf deren Basis beschafften Serien der Typ-x-Wagen, die bei der S-Bahn Rhein-Ruhr und ab 1988 auch Nürnberg eingesetzt wurden, bekamen den reinorange-kieselgrau Anstrich, der sich bei der Baureihe 420 bewährt hatte.



614 033-9 gehört zur ersten Serie des Dieseltriebzugs, die nach dem Popfarben-Versuchskonzept lackiert wurde. Am 25. Mai 1985 verlässt er als Nt in Ursprungsfarben den Bahnhof Hersbruck rechts der Pegnitz in Richtung seiner Heimat Nürnberg. Foto: Peter Schiffer, Eisenbahnstiftung

Wenn es in der Literatur meistens heißt, dass niemals Lokomotiven nach dem Popfarbenschema beschafft wurden, dann stimmt das nur eingeschränkt für den Schnellzugdienst. Die Bundesbahn entschied sich schließlich, die Baureihe 111 im Rhein-Ruhr-Raum für den S-Bahn-Dienst heranzuziehen.

Beginnend mit 111 111-1 bekamen insgesamt 78 Maschinen dieser Baureihe eine zu den Wagen passende Lackierung in RAL 2004 Reinorange und RAL 7032 Kieselgrau. 1984, als die Zeit des Versuchskonzepts bereits zehn Jahre abgelaufen war, übertrug die DB die Farbkombination und -aufteilung gar auf die City-Bahn Köln-Gummersbach.

Für die neu eingeführte Zuggattung CB modernisierte sie 25 Silberlinge, aus denen sieben ABnrz 400, zehn Bnrz 430, ein Bistrowagen Bnrkz 490 und sieben Steuerwagen BDnrzf 460 entstanden. Zehn Diesellokomotiven der Baureihe 218 erhielten ebenfalls einen dazu passenden Anstrich.

Musterzüge für Personenwagen

Im Frühjahr 1970 erging an das Design-Center der Auftrag, auch für Schnellzugwagen neue Gestaltungsideen zu erarbeiten. Auslöser war die anstehende Neulieferung klimatisierter Fernverkehrswagen, die aus rostfreiem Edelstahl bestehen sollten.

Wie die Silberlinge bedurften sie zwar keiner Lackierung, sollten aber für ein ansprechendes Erscheinungsbild dennoch ein farbiges Fensterband bekommen.

Zwar blieb es bei nur zwei Prototypen der Gattungen Bwüzmz 237 und ABwüzmz 227, die Linke-Hofmann-Busch (LHB) 1972 lieferte, doch sie gaben schon im Vorfeld den entscheidenden Impuls: Die metallische Grundfarbe an der Bauchbinde sollte möglichst gut mit weiteren Reisezugwagen harmonisieren. Damit bot sich neben Silber nur ein helles Grau für den vorhandenen Bestand an.

Nach dem guten Anklang, den die S-Bahn-Triebzüge in Kundenumfragen und Abstimmungen erfahren hatten, übertrug die Abteilung daher einfach deren Farbaufteilung auf die zu gestaltenden 26,4-Meter-Reisezugwagen des UIC-X-Typs, wobei aber deren oberer Zierstreifen entfiel. Beibehalten wurden aber zunächst die klassischen Reisezugwagenfarben für das Fensterband.



Der hier im AW Frankfurt/M.-Nied zu sehende Büm 239 in RAL 6020 Chromoxidgrün gehörte zum zweiten Musterzug des Jahres 1970 und blieb wie der Büm 232 in gleicher Farbe, der auch schon Märklin als Vorlage diente, ein Einzelstück. Dahinter steht der mit Folien beklebte Mitteleinstiegswagen ABym 411. Während das an ihm gezeigte hellere Blau und Grün wieder verworfen wurde, bekamen das RAL 4002 Rotviolett immerhin drei Liegewagen aufgebracht. Foto: Joachim Claus, Eisenbahnstiftung.

Als erstes Versuchsobjekt diente ein Mitteleinstiegswagen der Gattung ABym 411. Dieser wurde nicht lackiert, sondern nur mit Folien beklebt. Gleich vier Farbvarianten zugleich sollte er demonstrieren. In den regulären Reisezugdienst gelangte er in seiner neuen Gestaltung nicht.

Für die offizielle Vorstellung am 23. Juni 1970 bei der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn (HVB) in Frankfurt am Main wurden zwei Farbmusterzüge zusammengestellt:

- einer in RAL 5013 Kobaltblau / RAL 7032 Kieselgrau mit Reihung aus Aüm 203, Büm 232, Büm 234 und BDüms 273 für den D 538/539 und
- der andere in RAL 6020 Chromoxidgrün / RAL 7032 Kieselgrau mit Reihung aus Aüm 202, ABüm 223, Büm 232 und Büm 239 für den D 670/671 „Senator“.

Das wegen der dunkleren Farbe geschlossen wirkende Fensterband ließ die Reisezugwagen gestreckt und modern wirken, aber beide Gestaltungsvarianten lösten keine Jubelstürme aus – weder hausintern noch bei den Reisenden.

Zwar verfehlte das Kieselgrau die erhoffte Wirkung nicht, aber für die Fensterbänder waren hellere und damit freundlicher wirkende Farben gewünscht. So kam es noch im Sommer 1970 zu einer Modifikation des Konzepts, der zu einem dritten Musterzug führte.



Auch diese Aufnahme entstand 1970 im AW Frankfurt./-Nied. Rechts ragt ein Büm 234 in der finalen Kennfarbe ins Bild, links neben ihm steht ein ABüm 223, der mit RAL 2002 Blutorange ebenfalls die endgültige Farbe trägt. Der dahinter eingereihte Liegewagen Bcümk 255 in RAL 5013 Kobaltblau mit unterem Zierstreifen in Rot blieb ein Einzelgänger, wie auch der schon früh ausgebrannte WRümh 132 (ganz hinten), der bei dieser Präsentation die Kennfarbe RAL 3004 Purpurrot für die DSG einführt. Foto: Joachim Claus, Eisenbahnstiftung

Im Gegensatz zu den ersten beiden setzte er nicht mehr auf eine einheitliche Kennfarbe für die Einheit des gesamten Zuges, sondern ordnete diese der Wagenklasse und dem Nutzungszweck eines Reisezugwagens zu. Der bereits am 14. August 1970 im Ausbesserungswerk Frankfurt (Main)-Nied vorgestellte Zug zeigte folglich ein bunteres Bild.

Gereiht war er aus einem ABüm 223, einem Büm 234, zwei Bcüm 243 und einem Düm 902 in den schon endgültigen Farben. Nur für die Liegewagen sollte eine abschließende Entscheidung erst nach praktischen Erfahrungen getroffen werden. Zur Auswahl waren neben dem schon vertrauten RAL 5013 Kobaltblau noch RAL 4002 Rotviolett und RAL 4005 Blaulila getreten.

Die dritte neue Farbe des 3. Musterzugs war RAL 2002 Blutorange für Sitzwagen 1. Klasse und solche mit 1. und 2. Klasse. Als letzte, bis hierher noch fehlende Kennfarbe trat schließlich noch das RAL 3004 Purpurrot hinzu, das die Unternehmensfarbe der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft (DSG) darstellte und für die von ihr beigegeben Wagen festgelegt wurde.

Damit ergaben sich zum Abschluss der Versuche sechs Kennfarben, die den unterschiedlichen Wagenfunktionen wie folgt zugeordnet waren:

Wagentyp / Nutzungszweck	Festgelegte Kennfarbe(n)
Sitzwagen 1. Klasse Sitzwagen 1. / 2. Klasse	RAL 2002 Blutorange
Sitzwagen 2. Klasse Halbgepäckwagen	RAL 5013 Kobaltblau
Vollgepäckwagen	RAL 6020 Chromoxidgrün
Liegewagen 2. Klasse	RAL 4002 Rotviolett RAL 4005 Blaulila RAL 5013 Kobaltblau
Schlafwagen Speisewagen Buffetwagen	RAL 3004 Purpurrot

Das Purpurrot der DSG sollten letztendlich 17 Wagen tragen, darunter sechs Schlaf- und fünf Buffetwagen. Die übrigen sechs Exemplare waren Speisewagen, davon aber nur ein Neubauwagen WRmh 132. Dieser war als Reservewagen nur selten in Umläufe eingebunden und brannte am 25. März 1974 in Brüssel aus.



Immerhin fünf Schürzenspeisewagen WRüge 152 nahmen am Farbversuch teil. Hier im Jahr 1974 neben einem von nur drei Liegewagen Bcüm 243 in RAL 4002 Rotviolett eingereiht, zeigt sich im Vergleich der wesentliche Unterschied eines zusätzlichen Zierstreifens unterhalb des Fensterbands. Foto: Volker Credé

Die übrigen fünf Speisewagen waren Schürzenwagen der Vorkriegsbauart, Gattung WRüge 152, die bei ihrem Farbwechsel bereits über 30 Jahre alt waren. Ihre Gestaltung wich leicht von den übrigen Popwagen ab, denn sie trugen zusätzlich noch einen zweiten Zierstreifen unterhalb des Fensterbands. Dass sie trotzdem noch einbezogen wurden, war dem Wunsch nach einheitlichen Zügen geschuldet.



1977 zeigen sich drei Farbkonzepte nebeneinander: Der links angeschnittene Bm 234 trägt Ozeanblau / Elfenbein, zunächst noch mit schwarzem Rahmen und ohne Trennstreifen, ganz rechts sind drei Am 203 zu sehen, die noch in den klassischen Farben unterwegs sind. Bindeglied zwischen ihnen ist einer der drei rotviolett-kieselgrau lackierten Liegewagen Bcm 243. Foto: Volker Credé

Ausweiten der Versuche

Nachdem das bunte und insgesamt freundlich wirkende Erscheinungsbild guten Anklang bei den Reisenden fand, weitete die Bundesbahn ihren Versuch aus. Zu den 13 Farbmusterwagen – der unterschiedliche beklebte Mitteleinstiegswagen zählt nicht hinzu – sollten sich zunächst drei vollständige Wagengarnituren für den Fernverkehr gesellen.



Einer der beiden 2.-Klasse-Wagen mit Kennfarbe Chromoxidgrün, jeder in seiner Bauart ein Einzelgänger, zeigt sich 1975 schon mit einem ausgebleichten Dach: Das ursprüngliche Umbragrau ist kaum noch zu erahnen. Foto: Volker Credé

Nach entsprechendem Anordnen durch die Hauptverwaltung der DB am 31. August 1970 erfolgte ein rasches Umsetzen, womit das praktische Erproben bereits im Spätherbst ausgeweitet werden konnte. Auserkoren wurden die Zugpaare D 512/513 (München – Dortmund), D 576/577 (Basel SBB – Hamburg-Altona) und D 610/611 (München – Dortmund).

Zwischen Dezember 1970 und Mai 1971 ging die größte Serie an Popwagen an die Bundesbahn. Den endgültigen Abschluss des Versuchs bildeten die im Juni und Oktober 1972 abgelieferten und eingangs bereits erwähnten LHB-Prototypen BwüMZ 237 und ABwüMZ 227.

Rechnen wir den Mitteleinstiegswagen und jene später für den S-Bahn- und City-Bahn-Verkehr gebauten wieder heraus, umfasste der Farbversuch 145 Reisezugwagen des Fernverkehrs, die wegen des frühen Ausscheidens des Neubau-Speisewagens und eines Büm 234 (Unfall bei Rheinweiler am 21. Juli 1971) nicht zeitgleich existierten.



Der nach Stückzahlen mit großem Abstand häufigste Popfarbenwagen war der Büm 234 mit der Kennfarbe Kobaltblau. Hier ist einer von den 68 Vertretern 1974 in Kassel Hbf zu sehen. Foto: Volker Credé

Im Ergebnis der drei Musterzüge und nachfolgenden Wagen waren nicht alle Exemplare den finalen Kennfarben nach Nutzungszweck zugeordnet, es blieb bei abweichenden Einzelgängern. Die Gesamtzahl der einbezogenen Wagen verteilte sich mit folgenden Stückzahlen auf die einzelnen Kennfarben:

- 86 Wagen in RAL 5013 Kobaltblau,
- 26 Wagen in RAL 2002 Blutorange,

- 17 Wagen in RAL 3004 Purpurrot,
- 12 Wagen in RAL 6020 Chromoxidgrün,
- 3 Wagen in RAL 4002 Rotviolett und
- 2 Wagen in RAL 4005 Blaulila.

Das experimentelle Konzept konnte sich jedoch nicht durchsetzen und die im Gesamtbestand der DB gering vertretenen Wagen blieben seltene Farbtupfer. Nur im S-Bahn-Verkehr hatte es längeren Bestand, während ansonsten das alte Farbschema und dieses Experiment 1974 gleichermaßen abgelöst wurden.



Der 1975 aufgenommene Düm 902 mit kobaltblauem Fensterband (Betriebsnummer 51 80 92-40 064-8) blieb ein Einzelstück, weil Chromoxidgrün als Kennfarbe der Gepäckwagen festgelegt wurde. Foto: Volker Credé

Mit 218 217-8 und 218 218-6 testete die DB im Frühjahr 1974 ein weiteres Anstrichschema, aus dem das zeitnah eingeführte RAL 5020 Ozeanblau / RAL 1014 Elfenbein hervorgehen sollte, das in seiner Aufteilung dem TEE-Farbkonzept folgte, das Purpurrot schließlich aber gegen das Blau tauschte. Zuvor hatte es im Vorfeld dieser Entscheidung noch zwei kleinere Farbversuche gegeben.

Beim Schnelltriebwagen Baureihe 403 / 404 erinnerte 1973 zumindest die Hell-Dunkel-Verteilung auf den Seitenflächen noch an die Popfarben. Die Eurofima-Prototypen der Gattung ABvmz 227 im Jahr 1974 folgten hingegen bereits der Eurofima-C1-Lackierung mit weißem Kontraststreifen, trugen statt deren Orange aber Olympiablau.

Zurückzuführen dürfte die Entscheidung gegen die Popfarben auf wirtschaftliche Gründe gewesen sein: Mit der geringen Anzahl an Wagen gelang es nur teilweise, konzeptreine Züge zusammenzustellen, was sich freilich mit einer anderen Entscheidung bald geändert hätte.

Doch auch die vergleichsweise hohe Anzahl an vier bis sechs Kennfarben, je nach Entschluss in Bezug auf die Liegewagen, führte zu höheren Kosten, weil sie alle in sämtlichen AW vorzuhalten und zu beschaffen waren, die für das Instandhalten der Reisezugwagen verantwortlich zeichneten.

Als eher unglücklich erwies es sich auch, dass das helle Kieselgrau in jenem unteren Wagenbereich lackiert war, der im Betrieb die stärksten Verschmutzungen erfuhr. Dies minderte das werbliche Wirken auf Dauer oder erhöhte wegen kürzerer Waschintervalle ebenfalls die Kosten. Verblüffend ist in diesem Kontext, dass die Produktfarben des Jahres 1986 wieder auf eine helle Bauchbinde (Lichtgrau) setzten.



Trotz typischer und finaler Kennfarbe weist aber auch dieser Düm 902 mit der Betriebsnummer 51 80 92-40 049-9 eine Besonderheit auf: Sein Ege-Keks ist entgegen den Beschriftungsvorgaben in Negativdarstellung aufgebracht worden, wie es seinerzeit auch bei vielen Silberlingen so der Fall war. Foto: Volker Credé

Ein Manko des Versuchs war es wohl auch, dass zu den Fernverkehrswagen keine Lokomotiven und auch keine Bahnpostwagen passend umlackiert wurden und beide für sich schon das gewünschte Erscheinungsbild aufbrachen.

Einsatz und Museumsbetrieb

Die im Bestand der DB auffallenden, weil bunteren Wagen verkehrten überwiegend in Relationen von Bremen, Osnabrück, Norddeich und Dortmund nach München sowie zwischen Basel SBB und Hamburg-Altona (D 576/577).

1973 etablierte die Bundesbahn ihr Intercity-Ergänzungsnetz und führte die neue Zuggattung DC ein. Sie erwies sich als erfolglos und wurde bereits 1978 wieder eingestellt. In **Trainini®** 9/2021 haben wir ihre kurze Geschichte vorgestellt und die Ursachen des Misserfolgs erklärt. In den knapp fünf Jahren bestimmte die Bundesbahn den DC zum Haupteinsatzgebiet der Popwagen.

Ausschließlich oder in der Regel überwiegend aus Popwagen gebildet waren damit folgende Zugpaare und Züge:

- D 516/517
- D 576/577
- D 610/611

- DC 910/915 „Emsland“
- DC 912/917 „Ostfriesland“
- DC 913/914 „Münsterland“
- DC 918/919 „Westfalenland“

- DC 930 „Eggeland“
- DC 935 „Lippeland“



Diese Wagengarnitur in der Abstellgruppe mit einer Ellok der Baureihe 112 an der Spitze gehört vermutlich zu einem DC, denn diese Zuggattung für das Intercity-Ergänzungsnetz hatte im Aufnahmejahr 1975 noch Bestand. Foto: Volker Credé

Die ohnehin geringe Anzahl der Popwagen ging schon bald wieder zurück. Seit 1982 wurden sie nur noch von Lindau, München-Pasing und Saarbrücken aus eingesetzt. Anzutreffen waren sie noch in den Zugpaaren D 360/361, D 362/363, D 364/365, D 894/895, D 896/897, D 950/951 sowie D 1284/1285.

Bis Mai 1985 hatte sich die Gesamtzahl der Wagen auf fünf Exemplare reduziert, die allesamt der Gattung Bm 234 angehörten. Drei dieser Wagen waren in München, die übrigen beiden in Lindau beheimatet. Anzutreffen waren sie in D 762/763, D 1284/1285 und im Eilzugpaar E 2713/2798, weil darüber ein Übergang auf bzw. von D 798/799 bestand, der sie bis nach Kassel führte.

Der letzte Popwagen wurde zu einem Interregiowagen umgebaut und verschwand 1988. Zuvor gehörte er noch zum Münchener Bestand. Damit war dieser Farbversuch für die Bundesbahn endgültig Geschichte.

Ein Andenken sollte ihnen aber im Museums- und Charterverkehr gewährt werden. Die Schienenverkehrsgesellschaft (SVG) aus Stuttgart gestaltete 2001 drei Schnellzugwagen für den Charterverkehr nach dem historischen Vorbild, die aber nur knapp vier Jahre in diesen Farben unterwegs waren.

Längeren Bestand hat inzwischen die Poplackierung eines Bm 238 der Stoom Stichting Nederland (SSN), die 2017 aufgebracht worden ist. Er war zu Bundesbahnzeiten, wie auch die drei Wagen der SVG, aber nicht in den Farbversuch einbezogen gewesen, weshalb es für ihn historisch nicht korrekt ist.



Zu den (überwiegend) farbrein gebildeten Zügen gehörte der D 577 (Hamburg-Altona – Basel SBB), hier beim Kopfmachen in Kassel Hbf im Jahr 1974. Zu sehen ist hier, dass der Wunsch der DB im Betrieb nicht immer umsetzbar war. Der blutorangefarbene Aüm 203 als Wagen 10 steht neben einem purpurroten WRbumz 138, rechts von ihm schließt sich ein Büm 234 als Wagen 9 an. Foto: Volker Credé

Popwagen im Modell

Für Modellbahner scheinen die bunten Wagen stets eine besondere Rolle gespielt zu haben, sorgen sie doch auch auf der Anlage für willkommene Farbtupfer. Das gilt quer durch fast alle Spurweiten, in der Nenngröße Z aber schon für den Moment ihrer Markteinführung.

Die damals hochaktuellen Farben standen für eine moderne Staatsbahn und durften im Startsortiment der Mini-Club folglich nicht fehlen. Als Märklin den Maßstab 1:220 mit Leben füllte und sein Eröffnungsprogramm plante, waren die Kennfarben für Sitz-, Gepäck- und Speisewagen endgültig festgelegt. Der Neubau von Wagen und auch das Umlackieren waren noch im Gange.



Der Speisewagen WRümh 132 (Art.-Nr. 8723), dessen Vorbild nur eine kurze Dienstzeit vergönnt war, gehörte in der hochaktuellen Lackierung 1972 zum Startprogramm der Mini-Club. Er war auch Bestandteil einer ersten Startpackung.

Niemand konnte ahnen, dass der Speisewagen WRümh 132 ein Einzelgänger bleiben und am seltensten anzutreffen sein würde sowie sich auch noch ausgesprochen kurzlebig erweisen sollte. So schickte Märklin 1972 einem Aüm 203 (Art.-Nr. 8720), einen Büm 234 (8721), einem Düm 902 (8722) und eben diesen Speisewagen (8723) bis 1977 ins Rennen um die Käufergunst. Nur der als Vorbild längst verlorene Speisewagen hielt sich noch rund zehn Jahre länger im Sortiment.



Wohl auch als Modell dürfte der Büm 234 in Einzelaufgabe (8721) die höchste Stückzahl aller Popfarbenwagen erreicht haben. Auch er war bereits ab 1972 im Programm.

Damit hatte der Erfinder der Spur Z gleich vier Kennfarben zur Auswahl und konnte das Testkonzept fast vollständig abbilden. Angeboten wurden die Popwagen auch in einer recht unvollständigen Startpackung (8901), in der sie von einer purpurroten Diesellok der Baureihe 216 begleitet wurden. Nicht enthalten waren darin der Gepäckwagen und ein Transformator.

Im Jubiläumsjahr 2022 griff Märklin seine Anfänge im Maßstab 1:220 wieder auf und legte diesen Zug nach aktuellem Stand neu auf (81873), wobei nun ein Gepäck- statt des Speisewagens beigelegt wurde. Die Baureihe 216 stammt längst aus neuen Formen, wird von einem Glockenankermotor angetrieben und mit LED beleuchtet. Aber auch die Popwagen haben in ihrem Aussehen durch die heute erreichte Lackierungs- und Bedruckungsqualität deutlich hinzugewonnen.



Zum Vergleich der über die vergangenen Jahrzehnte erreichten Lackierungs- und Bedruckungsqualität bei Märklin haben wir den Büm 234 der ersten Produktionsjahre (8721; links) und einen Aüm 203 von 2012 (aus 87401; rechts) gegenübergestellt.

Vergleichen wir die Ursprungsmodelle und die Jubiläumsauflage, dann ist das Alter der Popwagen von 1972 nicht zu übersehen. Alle waren auf dem kieselgrauen Kunststoff flächig mit der jeweiligen Kennfarbe bedruckt, die Stirnwände waren aber nicht eingebunden. Vor allem ihre unscharfen Anschriften blieben im Märklin-Programm stets eine Ausnahme.



Die Schnellzugpackung des Olympia-Jahres 2004 (81435) war eine gute Idee und auch ansprechend zusammengestellt, zumal auch einer der farblichen Einzelgänger (hinten Mitte; vgl. Bilder auf Seite 9 und 12) enthalten war. Zu etwas Verdruss führte aber die falsche Dachfarbe des Gepäckwagens (hinten rechts).

Doch das störte einst niemanden, was zu unterstreichen vermag, wie beliebt die bunten Reisezugwagen doch gewesen sein mögen. Sehen wir vom Speisewagen WRümh 132 ab, machten sie sich dennoch für lange Zeit rar – über 25 Jahre lang gab es kein Angebot dazu aus Göppingen!

Erst 2004 erinnerte sich das Produktmanagement an diese kurze Ära der aufbrechenden Bundesbahn und kündigte in den Frühjahrsneuheiten einen der wenigen Züge als Einmalserie an, die damals „reinrassig“ gebildet wurden. Es handelte sich um den im Vorbildteil erwähnten D 611 des Jahres 1972, der Zuschauer von Dortmund zu den olympischen Sommerspielen in München brachte.

Fünf Wagen und eine blaue Kasten-Elokomotive der Baureihe 110 zählte die Schnellzugpackung (81435), die guten Anklang fand. Neben den zu erwartenden Modellen von Aüm 203, Büm 234 und Düm 902 in den Kennfarben des finalen Konzepts, bescherte Märklin seinen Kunden aber auch zwei Überraschungen: So war ein weiterer 2.-Klasse-Wagen mit chromoxidgrünem Fensterband enthalten, der das Einzelstück des Büm 232 aus dem zweiten Farbmusterzug aufgreifen sollte.

Hinsichtlich der Übergangs- und Einstiegstüren, Trittstufen und Toilettenfenster hatten die Kunden hier einige Kompromisse zu akzeptieren, doch gewiss bereicherte diese Farbvariante das bestehende Sortiment.

Die zweite Überraschung der Zusammenstellung war der beiliegende Speisewagen. Inzwischen waren auch die Schürzenwagen im Formenbaukasten vorhanden und so konnte Märklin den Käufern mitgeben, was an dieser Stelle typisch im Zugverband war. Auch die zusätzliche Zierlinie, die die fünf Schürzenspeisewagen in Poplackierung besaßen, zierte das mitgegebene Modell.

Nicht erwähnt haben wir eine dritte Überraschung, die nicht Bestandteil der Ankündigung war, weil sie auch nicht dem Vorbild entspricht: Zeigte die Produktabbildung auch auf dem Gepäckwagen ein vorbildgerecht umbragraues Dach, so erfolgte die Auslieferung hier mit einem kieselgrauen Exemplar.

Das brach das Erscheinungsbild des Zuges unangenehm auf und wäre bei der Originalvorlage auch wegen zu erwartender Verschmutzung so nicht denkbar gewesen. Doch Märklin reagierte in diesem Fall nicht auf Kundeneinwände, denn zu jener Zeit war die Produktion dieser Packung längst nach Fernost ausgelagert und zeitnah eh nicht mehr zu beheben. Selbsthilfe blieb gefragt.

Acht weitere Jahre gingen anschließend ins Land, bevor die bunten Wagen ins Programm zurückkehrten. Es war das 40-jährige Bestehen der Mini-Club und Märklin wollte sie – übrigens versehen mit Zuglaufschildern für einen Laufweg von Braunschweig nach Aachen – als passende Wagen zur neuen Schnellzugdampflok Baureihe 001 lancieren.



Die bislang am aufwändigsten bedruckten Popwagen enthielt diese als Einmalserie aufgelegte Zusammenstellung (87401) des Jubiläumsjahres 2012: Die Kennfarbe reichte erstmals auch um die Wagenecken herum und sogar auf den Stirnseiten an Türklinken wie Griffstangen waren Drucke aufgebracht worden.

Das erforderte viel Phantasie und passte gar nicht zu dieser Dampflok, mit der die Detailsteuerung eingeführt wurde, stand dem Erfolg der Wagenpackung (87401) aber gar nicht im Weg. Immerhin handelte es sich um aufwändig bedruckte und sauber lackierte Modelle, die in dieser Form bis dato einmalig waren.

Erstmals umfasste die Lackierung und sogar die Bedruckung auch die Stirnseiten, in denen sogar die Schlussleuchten rot ausgelegt waren. Aber auch die Seitenwände waren über jeden Zweifel erhaben und erhielten sogar farblich abgesetzte Türklinken und Griffstangen. Fehler wiederholten sich nicht und Mängel waren auch keine festzustellen: Bestnote für Märklin.

Spätestens jetzt war es dann wohl an der Zeit, die betagten Fahrzeuge aus dem Einführungsjahr der Mini-Club aufs Altenteil zu schicken und mit dieser Auflage zu ersetzen. Mit drei kobaltblauen Büm 234, einem blutorangefarbenen Aüm 203 und dem chromoxidgrünen Düm 902 war die Einmalserie auch gut ausgestattet.



Nicht immer gelang es, farbreine Züge zusammenzustellen. Bewusst aufgegriffen haben wir hier noch mal den 1974 festgehaltenen und in D 577 eingereihten Quick-Pick-Selbstbedienungsspeisewagen WRbumz 138 (Bild oben), platziert zwischen dem 2.-Klasse-Wagen 255 (links) und dem 1.-Klasse-Wagen 10 (rechts). Ein Modell, um diese Szene nachempfinden zu können, lieferte einst Heckl Kleinserien (Bild unten), bei dem die fein gätzten Fensterrahmen aus dieser Perspektive nur nicht so auffallend hervortreten. Foto (oben): Volker Credé

An dieser Stelle eingeschoben werden soll ein Waggon, der beim Vorbild nie Popfarben trug, aber trotzdem gut zu den Wagen passt, wie im Vorbildteil dieses Artikels schon zu sehen war: der Prototyp der Quick-Pick-Selbstbedienungsspeisewagen WRbumz 138 (Teil der Packung „Heckl 2/97“).

Da die DB nur (noch) fünf Speisewagen in Popfarben besaß, hochwertige D-Züge aber meist damit ausgestattet waren, tauchte das Vorbild, an das die Bundesbahn hohe Erwartungen legte, auch in den wenigen „reinrassigen“ Zügen auf und sorgte darin für Aufmerksamkeit.

Heckl Kleinserien hatte sich 1997 dieser Vorlage angenommen und den Wagen in seiner Ursprungsfarbegebung Purpurrot mit den auffallenden, weißen Anschriften auf Märklin-Basis realisiert. Von Märklin stammten neben den Drehgestellen noch das Dach und die Stirnwände. Die korrekte Fensteranordnung des Vorbilds ließ sich dank Ätzblechen umsetzen.

Damit machen wir nun einen weiteren Zeitsprung von zehn Jahren, wenn wir uns wieder auf das Märklin-Programm fokussieren. Angelangt sind wir dann im nächsten runden Jubiläumsjahr 2022, zu dem wir ja schon die Retro-Startpackung erwähnt haben.

Doch bei ihr wollte es Märklin nicht bewenden lassen, denn zwei Kennfarben des Popfarbenversuchs waren schließlich noch nie im Mini-Club-Sortiment zu finden: Rotviolett und Blaulila als die beiden seltensten, wohl aber auch markantesten Farben.



Als Ergänzungspackung (87402) zur Jubiläumsstartpackung auch für frühere Zusammenstellungen gedacht, ist die jüngste Popfarbenwagen-Auflage eine gute Idee. Mit kleinem Kompromiss (1 Abteifenster pro Wagenseite zu viel) hat Märklin darin nun auch die beiden seltensten Farbvarianten der Liegewagen in Rotviolett (hinten links) und Blaulila (vorne) bedacht.

Diese sollten die Kunden im Rahmen einer MHI-Ergänzungswagenpackung (87402) erhalten, mit denen auch die Züge aus den Artikelnummern 81435 und 87401 wahlweise verlängert werden sollen, obwohl davon abweichende Zugläufe aufgedruckt sind. Darauf werden sicher viele Kunden auch zurückgreifen, weshalb die Entscheidung zu begrüßen ist.

Zu akzeptieren ist dann aber auch wieder ein Kompromiss, der sich ohne neue Formen nicht vermeiden lässt: Die nachgebildeten Liegewagen Bcüm 243 in den zuvor noch fehlenden Kennfarben hatten beim Vorbild elf Abteile, weshalb weder der Aüm 203 (10 Abteile), noch der Büm 234 (12 Abteile) genau passen.

Märklin entschied sich für den 2.-Klasse-Wagen als Form, weil dieser den Vorbildeindruck recht stimmig wiedergibt und ohne Zählmöglichkeit im Vorbeifahren seinen Kompromiss nicht gleich offenbaren wird. Ergänzt um einen „echten“ Büm 234 in Kobaltblau ist die Wagenpackung damit vollständig und inzwischen auch auf den heimischen Anlagen unterwegs.

Zur Qualität der letztgelieferten Packung ist auszuführen, dass sie dem hohen Standard von heute weitgehend folgt. Gegenüber der direkten Vorgängerpackung 87401 verzichten die neuen Wagen aber auf die bedruckten Türklinken und Aufstiegsgriffstangen und haben auch keine Anschriften auf den Stirnseiten.

Die Schlussleuchten sind aber präziser koloriert worden, ebenso zeigen alle Modelle des Produktionsjahrs 2022/23 Wiedergaben der Türdichtungen und des schwarzen Trennstreifens an der Dachkante. Zudem sind sie, wie auch die Wagen der Retro-Startpackung, nun mit Kurzkupplungen ausgerüstet. So befinden sie sich in Summe unverändert auf höchstem Niveau.



Mit der Ausfahrt aus dem Bahnhof, bei der der Blick von Vater und Sohn sowie auch uns auf die beiden Liegewagen am Zugschluss fällt, ist die Geschichte der Popwagen im Märklin-Programm vorerst auserzählt.

Unsere Modellgeschichte ist damit nun erstmal vollständig, obwohl diese Versuchslackierung bei Märklin sicher auch zukünftig eine Rolle spielen wird. Kleinserienanbieter nahmen sich dieses Farbkonzepts bislang nicht an, vermutlich wegen des höheren Lackieraufwands gegenüber anderen Farbkonzepten. Gerade die Einzelgänger im Vorbildbestand könnten für sie aber ansprechende Vorlagen sein.

Einzelgänger per Eigenbau

Aus diesen Gedanken heraus reifte auch bei uns die Idee, einen Wagen selbst nachzubilden, der beim Vorbild einen Einzelgängerstatus besaß. Seit Jahrzehnten fehlen im Märklin-Sortiment neben Halbgepäckwagen auch gemischtklassige Reisezugwagen aus dem Neubauprogramm der DB.

Bearbeitet wurde diese Lücke bislang nur von Heckl Kleinserien, wo die Bauart ABm 225 in zwei Farbversionen einst zum Lieferprogramm gehörte und mit dem zuvor erwähnten Quick-Pick-Wagen auch der Halbgepäckwagen BDms 273 an die Kunden geliefert wurde.

Als BDüms 273 waren einst vier Wagen in der kobaltblauen Popgestaltung unterwegs, die sicher eines Nachbaus auch würdig wären. Ein solcher Wagen auf Märklin-Basis bleibt vorerst aber nur eine Projekt-idee und damit „Zukunftsmusik“.

So gerieten die gemischtklassigen ABüm 223 und ABüm 225 in den Fokus. Immerhin 20 Exemplare aus diesen beiden Bauarten trugen Blutorange als Kennfarbe. Die modernere Bauart 225 besaß bereits Drehfalttüren und war ein UIC-X-Standardwagen, der problemlos aus Märklin-Umbauten abzuleiten ist.



Der einzige ABm 223 in Chromoxidgrün trug die Betriebsnummer 51 80 31-40 199-6 und wurde zu unserer Umbauvorlage – mit Kompromissen. Der Fotograf konnte diesen Waggon, der abweichend zu anderen Popwagen keinen Zierstreifen in Kennfarbe direkt oberhalb der Rahmenkante trug, im Jahre 1978 im Bild festhalten. Foto: Volker Credé

Weitaus interessanter erschien aber der einzige ABüm, der Chromoxidgrün als Absetzfarbe erhalten hatte, weil er Teil des zweiten Musterzugs war. Als weitere Besonderheit fehlte ihm zudem der untere Zierstreifen in der Kennfarbe nahe dem Rahmen.

So sollte dieses Exemplar mit der Betriebsnummer 51 80 31-40 199-6 die Vorlage bilden. Leider gehörte er der Bauart ABüm 223 an und hatte noch die großen Drehtüren. Weitere Unterschiede betreffen die Größe der Toilettenfenster und die Art der Übergangstüren (Falt- statt Schiebetüren).

Diese Abweichungen im Modell zu berücksichtigen, wäre sehr schwierig: Mindestens der Türbereich wäre zu beschleifen, das Türfenster zu vergrößern und dessen Klarsicht-Einsatz geeignet zu tauschen. Weitere Umbauten und Tauscherfordernisse betreffen die sich anschließenden Toilettenfenster.

Für uns stand der zu erwartende Effekt nicht in einem vertretbaren Verhältnis zum beschriebenen Aufwand. Daher war schnell klar, dass das Äußere unseres Eigenbaus der Nachfolgebauart ABüm 225 folgen würde, zumal nur wenige Modellbahner den Einzelgänger kennen dürften und sauber zuzuordnen wüssten.



Vergleichbar aufwändig wie die jüngeren Märklin-Auflagen haben wir auch unseren gemischtklassigen Vertreter lackiert und beschriftet.

Als Glücksfall erwies sich ein Gespräch mit Dieter Heckl, mit dem diese Idee auf einer Messe erörtert wurde. Er bekundete, noch über einen Restbestand bearbeiteter Rohlinge zu verfügen, aus denen er keine seiner Kleinserienmodelle mehr fertigstellen würde. Auf eines konnten wir nun zurückgreifen.

Die Spenderwagen (Märklin 8710 und 8711) hatte er bereits mittig getrennt und passend zusammengefügt, ebenso die Schnittkanten verspachtelt und gesäubert. Seine Rohlinge waren also schon vorbereitet für einen Farbauftrag.

Alles, was zu tun blieb, war das Abnehmen des Daches, die Entnahme der Fenstereinsätze und das anschließende Abkleben der schwarzen Unterrahmens mit Maskierband von Tamiya. Mit diesem Produkt haben wir die bislang besten Erfahrungen gemacht, was das Zusammenspiel zwischen perfektem Halt und Schutz der Teile sowie dem späteren Entfernen ohne Lackschäden betrifft.

Bei den Lacken griffen wir auf wasserbasierte Acryllacke von Oesling Modellbau zurück. Die kieselgraue Grundlackierung bildete hier den ersten Durchlauf, das Dach konnte am selben Tag auch schon umbragrau besprüht werden. Der gewählte Glanzgrad Seidenmatt bildete für dieses gleichzeitig den Abschluss.

Nach dem Durchtrocknen war gewissenhaftes Abkleben gefragt, denn das Fensterband war nun chromoxidgrün abzusetzen, musste aber zum Dach hin einen schmalen Zierstreifen in der hellen Grundfarbe behalten. Wichtig war uns auch, die Lackierung sauber um die Wagenecken herumzubringen, wie es die jüngeren Märklin-Auflagen ja auch zeigen.

Nachdem auch diese Herausforderung gemeistert war, folgte ein neuer Abklebe-Durchlauf. Ebenfalls per Sprühlackierung sollte der goldgelbe 1.-Klasse-Streifen (RAL 1004) mit dem Spritzapparat aufgebracht

werden. Prinzipiell wäre dies auch mit einem Schiebbild möglich, aber unklar blieb, ob der gewünschte Farbton für den Druck gerastert werden müsste – mit diesem nicht vermeidbaren Thema sollten wir uns eh auseinandersetzen.

Bis auf das schwarze Absetzen der Gummiwülste und Übergangstrittbleche und dem roten Auslegen der Schlussleuchten mit einem feinen Pinsel waren die Farbarbeiten an dieser Stelle abgeschlossen. Die Anschriften fürs Modell bestellten wir bei Andreas Nothaft.



Nur gute Vorbildkennern werden bemerken, dass die Form unseres Modells einen ABm 225 wiedergibt, aber einen ABm 223 zur Vorlage hat (Bild oben). Auf jeden Fall schließt er in ansprechender Weise eine Sortimentslücke der Spur Z. Trotz Rasterung der kieselgrauen und chromoxidgrünen Anschriften ist dieser unangenehme Effekt am Modell bereits aus geringer Entfernung nicht mehr wahrzunehmen (Bild unten)

Der teilte uns mit, dass die kieselgrauen Klassenziffern und die chromoxidgrünen DB-Embleme und Wagennummern für den Druck gerastert würden. Raucher- und Nichtraucher tafeln sollten hingegen keine Probleme aufwerfen.

Einen Versuch schien dieses wert, bei Misserfolg hätten wir eine abweichende, aber möglichst passende Druckfarbe wählen müssen, die den gewünschten möglichst nahekommen und ohne Raster druckfähig wären. Aber das Ergebnis erwies sich als brauchbar: Auch wenn die Druckschärfe aus der Nähe sehr abfällt, erwies sich die exakt getroffene Farbe aus normalem Betrachterabstand als die bessere Alternative.

So fanden alle Schiebebilder nach ihrem Wasserbad und Beträufeln mit Weichmacher auf der mit Haftgrund versehenen Wagenoberfläche Platz und festen Halt. Exakt ausgerichtet, überschüssiger Flüssigkeit per Wattestäbchen beraubt und anschließend durchgetrocknet, sorgte ein aufgesprühter, seidenmatter Klarlack für Griffbeständigkeit.



Ein Vorbildfoto inspirierte uns zu diesem Zug: Hinter 181 201-5 läuft als erster Wagen der Einzelgänger des ABm 223 und kaum jemand wird es besonders wahrgenommen haben, da seine Lackierung an die der zeitgenössischen SNCF-Reisezugwagen erinnert, mit denen die Zweisystemlok so häufig unterwegs war.

Zugleich hat er auch die eh kaum sichtbaren Schiebebildkanten egalisiert, womit Ursprung und Technik der Anschriften nicht mehr zu erkennen sind. Damit können wir unseren Eigenbau in den Betriebsdienst entlassen.

Er schreibt die Geschichte der Popfarben auf seine Weise fort und ergänzt viele Züge auch ohne seine Konzept-Geschwister in ansprechender wie auffallender Weise. Und so bleiben wir gespannt und hoffnungsvoll, wie dieses außergewöhnliche und kurzlebige Experiment im Maßstab 1:220 in Zukunft fortgeführt werden mag. Dass wir nicht die einzigen sind, diese Wagen mögen, dürften aufmerksame **Trainini®**-Leser sicher noch im Gedächtnis haben.

Hersteller der Modelle:

<http://hecklkleinserien.de>
<https://www.maerklin.de>

Verwendete Werkstoffe:

<https://www.modellbahn decals.de>
<http://www.oesling-modellbau.com>
<https://www.tamiya.de>

Statistik zum Vorbild:

<https://www.bahnstatistik.de/Popfarben.htm>

Ihre Film- und Fotosammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Film-/Fotosammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initiiieren**

Unsere Garantien:

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

*Sie möchten
eine Sammlung der
Nachwelt erhalten?*

0151/573 96 21 1

Rufen Sie uns einfach an!

*Sie möchten unsere
Arbeit unterstützen?*

Bilderkonto:

Stadtparkasse Solingen
DE73 3425 0000 0001 3362 47

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Randerscheinungen (Teil 4)

Liegen gelassen und vergessen

Im nun vierten Teil unseres Jahresschwerpunktthemas „Randerscheinungen“ betrachtet Dirk Kuhlmann die vielen Relikte, die Menschen achtlos hinterlassen. Manch ein Gegenstand fristet sein Dasein in einer stillen Ecke und wartet auf eine Wiederbelebung – meist ohne Erfolg. Vieles gerät in Vergessenheit und der Zahn der Zeit nagt dann bald an der Substanz.

In der letzten Zeit habe ich viele Fotos und Dokumentationen zum Thema Modellbahn gesichtet und neu sortiert. Dabei fiel mir erfreulicherweise auf, dass in den letzten zehn Jahren die Landschaftsgestaltung einen spürbaren Aufwind erfahren hat. Schöne Rasenlandschaften wechselten sich mit gut ausgeführten Drahtbäumen ab und überhaupt – die Gesamtwirkungen vieler Anlagen sind heutzutage beeindruckend.



Im Museums-Bw der MKO in Norden sieht es oberflächlich sehr aufgeräumt auf. Bei näherer Betrachtung fallen jedoch die schon länger hier liegenden Gegenstände auf. Suchen sie ruhig!

Nur eine Randerscheinung kommt häufig nicht vor, die typischen Hinterlassenschaften von Menschen. Ich spreche dabei nicht von einfachem Müll, sondern von mehr oder minder achtlos abgestellten Gegenständen, die mit der Zeit sogar von der Natur überwuchert werden. In unserem Verständnis wirkt ein z. B. normaler Garten hinter dem Eigenheim aufgeräumt und natürlich einladend.

Ein gepflegter Rasen und blühende Gewächse erwecken eine innere Zufriedenheit. Das selbst aufgebaute, kleine Holzhaus ist des Hobbygärtners ganzer Stolz und wird eventuellen Gästen immer wieder präsentiert. Der Blick hinter das kleine Haus ist wohlweislich mit Sichtschutzzäunen versperrt.

weiter auf Seite 31



Fast zwei Jahre lang lagen viele Teile der Signaltechnik im damals noch nicht umgebauten Opladener Bahnhofsbereich rostend herum (Bild oben). Der Bahnhof Leverkusen-Schlebusch hatte vormals eine Reihe von Abstellgleisen. Nach dem Rückbau lag hier über Jahre das Reststück einer Gleissperre weiter im Schotterbett (Bild unten).

Hier stehen nun die bereits angesprochenen Sachen: Eine alte Sitzbank beherbergt die aussortierten Blumentöpfe, das durchgerostete Metallfass kann schon lange kein Regenwasser mehr sammeln, aber immerhin werden hier manche Bretter hineingelegt – sowas lässt sich schließlich doch immer gebrauchen.



Heutzutage ist diese Szene mit den ausrangierten Autoteilen so nicht mehr einsehbar. Auf der Großanlage „Werdersheim“ sind aber auch nach dem Aufforsten viele eher versteckte Randerscheinungen zu entdecken.

Meist geraten diese Sammelecken in Vergessenheit und verbreiten als Nachbildung gerade auf unseren Modellbahnen einen ganz besonderen Charme. Und es wird noch schlimmer! Zu früheren Zeiten konnten häufig mit Planen verdeckte Autos auf diversen Hinterhöfen beobachtet werden.

Da fristete manchmal ein alter VW-Bus sein Schattendasein, aber immerhin denkt der Besitzer seit Jahren an eine Wiederinbetriebnahme, die davorliegende, inzwischen radlose Schubkarre ist eigentlich auch eher eine Sache für den Metallverwerter.

Schauen wir ein Stück weiter in Richtung der Bahngleise sehen wir ähnliche Begebenheiten. Vergessene Schwellen sind fast vom Grün überwuchert und eine alte Signaltafel liegt nebenan. Meist entstehen diese Szenerien nach Bauarbeiten an den Gleisanlagen. Immer wieder wird etwas liegen gelassen und gerät damit auch hier in Vergessenheit.

Die Kunst des Umsetzens für unsere Modellbahnen liegt in einer gezielten Zurückhaltung bei solchen Hinterlassenschaften. Bis in die Epoche IV dürfen die Bahnanlagen noch recht „sauber“ wirken. Erst in moderneren Zeitabschnitten darf es wilder aussehen und bleibt dennoch völlig vorbildgerecht.

Eine Ausnahme bildet der Bau einer US-amerikanischen Anlage. Hier war und ist zu allen Zeiten häufig ein regelrechtes Chaos links und rechts der Gleise anzutreffen. Nochmals zur Erinnerung: Damit ist kein Müll gemeint.



Ob die Draisine noch bewegt wird, entzieht sich unserer Kenntnis. Ansonsten wirkt die Szene schon wie ein Stillleben. Hier hat jeder Gegenstand seit Jahren seinen festen Platz!

Ein paar Tipps

Natürlich gibt es einige Hersteller, die fertige „Hinterlassenschaften“ anbieten, der Eigenbau sollte aber nie zu kurz kommen. Je nach Maßstab dienen Reste von Furnierhölzern als Grundlage für Holzbretter. Nach einem mehrtägigen Bad in einer Schmutzbrühe (schwarze und braune Dispersionsfarbe) und der



Manche Baumaschinen fristen ihr Dasein im Grünen, insbesondere wenn eine Reparatur hohe Kosten verursacht und das Instandsetzen auf die lange Bank geschoben wird.



Eine typische Hinterhof-Atmosphäre zeigt sich im ländlichen Westheim. Der Besitzer ist von der Ansammlung seiner Utensilien vollends überzeugt. Wer weiß wozu man es noch gebrauchen kann.

anschließenden Trocknung sehen die Bretter wie gewünscht vergammelt aus. Damit könnten alte Weidenzäune, Bretterstapel und viele andere Szenen dargestellt werden.

Des Weiteren sind alte Uhren eine wahre Fundgrube für verschiedenste Metallhaufen. Besonders die Zahnräder passen gut zu unserem Maßstab. Zuletzt habe ich sogar Restteile von Lkw-Bausätzen der Spur H0 in ein Exponat unseres Maßstabs 1:220 fließen lassen.

Motorteile und Auspuffanlagen, mit Texturfarben von Vallejo herrlich verrostet angestrichen, wirken wie herumliegende Restteile von einem größeren Schiff. Selbst vor der berühmten Bastelkiste wird kein Halt eingelegt, alleine durch Farbe wird die ursprüngliche Zuordnung eines speziellen Bauteils regelrecht verfremdet.

Weitere Eindrücke

Zuletzt habe ich dem kleineren Bahnhof Leverkusen-Manfort einen Besuch abgestattet, um die inzwischen abgeholzten Flächen der ehemaligen Abstellgleise zu fotografieren. Vor zehn Jahren wurden die nicht mehr erforderlichen Gleisanlagen entfernt und der Natur übergeben.

weiter auf Seite 36



Der Klassiker schlechthin: Ein mehr oder minder gut verhüllter Volkswagen wartet seit Jahren auf seine Wiederbelebung. Gleich, ob an der Ostküste der USA (Bild oben) oder am Haltepunkt „Westerende“ in Ostfriesland (Bild unten), die Bilder ähneln sich.



Bild oben:
Das ist kein Schrott oder gar Müll. Der amerikanische Fischbetrieb Miller legt hier nur seine älteren Arbeitsmaterialien ab und des Öfteren geraten sie dann doch in Vergessenheit.

Bild unten:
Diese amerikanische Diesellok steht hier schon eine Weile. Ob die Maschine nochmals in Bewegung gesetzt wird? Der Lochfraß vom Rost arbeitet sich in der Zwischenzeit weiter vor.

Jetzt stellt sich heraus, dass auf ungefähr fünfzig Metern mehrere Schienenstränge noch vorhanden sind, wobei nur noch die ehemalige Lauffläche sichtbar ist. An einer kleinen Anlagenecke macht sich eine solche Szenerie recht gut, vielleicht garniert mit einem alten Güterwagen oder auch einem zusammengefallenen Unterstand für die damaligen Rangierer. Der inzwischen aufkommende Trend des Entdeckens von „Lost Places“ wäre hier treffend darzustellen.



An der Seite des Kleinlokschuppens haben sich im Laufe der Zeit einige nicht mehr erforderliche Materialien angesammelt. Ansonsten wirkt das kleine Betriebswerk der „S.V.G.“ aber doch sehr aufgeräumt.

Neben dem Bahnhof schließt sich noch ein Fahrradhändler an. Hier liegen in einer für Kunden nicht sichtbaren Ecke zu den ehemaligen Gleisanlagen unzählige vergammelte Zweiräder rum. Alles motorlose und anscheinend nicht mehr zeitgemäße Versionen. Mit ein wenig Rostfarbe bekommen z.B. die Fahrrad-Modelle von Artitec die unverzichtbare Patina und werden dann passend platziert.

Wenden wir uns weiter dem städtischen Bereich zu. Heutzutage bilden Modellbahner gern auch Innenstädte und deren Straßenzüge nach. Wie beim Vorbild wirken die Hochbauten zur Straßenseite hin meist anschaulich und aufgeräumt. Die vielen Geschäftsräume und Schaufenster sollen Passanten ins Innere locken.

Ein kurzer Gang durch die Hofeinfahrt offenbart jedoch eine vollkommen andere Szenerie. Neben den weiter oben bereits beschriebenen Gegenständen finden sich auch ausrangierten Elektrogeräte und Mobiliarteile wie Kühlschränke, Sofas, Tische, etc.

Eigentlich für den Sperrmüll bestimmt, wurde die Bestellung für die Abfuhr irgendwie vergessen oder der Termin steht schlicht noch aus. Manche alte Regale aus den Geschäftsräumen fristen hier ihr rostiges Dasein, gepaart mit vielen farbgleichen Fahrrädern – wie sich Bild wiederholt.

weiter auf Seite 38



Bild oben:
Mit diversen Teilen aus alten Uhren und Feuerzeugen verunziert, wirkt die amerikanische „Helper-Station“ sehr lebendig. Die an der Hauswand angelehnten Bretter stehen hier auch schon seit Urzeiten.

Bild unten:
Das Aufheben von eigentlich nicht mehr erforderlichen Gegenständen macht selbst vor dem entlegensten Ort nicht Halt. Vielleicht wird das alte Wärterhaus am Catharinen-Tief auch nur renoviert – demnächst?

Nur diesmal sind die Zweiräder vollkommen korrekt in Ständern geparkt. Ein Stück weiter beginnen die ersten kleineren Bauten. Auf dem Hof des Zweifamilienhauses stehen seit Jahren Baumaschinen und und -stoffe herum, das Renovieren oder Sanieren zieht sich halt etwas hin. Die Gründe können mannigfaltig sein.

Natürlich ist es mir bewusst, dass im Berufsleben die Zeit für solche Erkundungen rar ist, aber es bietet sich ja immerhin der eigene Urlaub an. Ich habe in einem alten Betriebswerk der Deutschen Bundesbahn in der Stadt Norden (Ostfriesland) so manche Hinterlassenschaften gefunden.



Im Maßstab 1:87 wirken viele Hinterlassenschaften noch realer, ein alter Heizungskörper liegt hier rum, die rostigen Fässer laufen teilweise aus. Ob der Rest noch zu gebrauchen ist?

In meinem Bahnkoffer sind viele nicht mehr brauchbare Wagen und Utensilien untergebracht. Häufig sammeln die Mitglieder eines Museums-Bw die unterschiedlichsten Materialien an und häufig stehen hier alte Personen- und Güterwagen jahrelang herum, während sie auf eine Restaurierung warten oder ausgeschlachtet werden.

Ein alter Prellbock, mitten auf einer Wiese platziert, sollte schon bei Zeiten im Bw verbaut werden, ist aber irgendwie vergessen worden. Ein paar Kilometer weiter durfte ich eine ähnliche Szenerie beobachten, diesmal ging es aber um maritime Gegenstände.

Wahrscheinlich werden selbst die Freunde der Epochen V und VI keine extreme Version der Darstellung nutzen. Hier wäre der bislang ausgelassene Müll dann aber doch ein Thema. Gerade in den Ballungsgebieten hinterlässt unsere moderne Wegwerfgesellschaft so einiges.

weiter auf Seite 40



Noch eine Stufe hochgeschaltet, geht es bei der Spur 0 um richtige Feinheiten (Bild oben). Der alte Fensterrahmen aus der Blockstelle sollte eigentlich repariert werden (Bild unten). Im Maßstab 1:45 gehört dann die dreckigen und zerborstenen Glasscheiben zum Pflichtprogramm.

Hier könnten recht aussagekräftig und äußerst realistisch wirkend überfüllte Müllcontainer in einer Wohnsiedlung dargestellt werden. Garniert wie ergänzt wird dies gern auch mit zwei alten Matratzen, einem nunmehr dreibeinigen Wohnungssessel und, nicht zu vergessen, einem immer wieder gern aussortierten Wäscheständer. Eigentlich ist das nicht schön anzusehen, aber so ist das Vorbild fernab einer heilen Welt.



Allerlei Treibgut kunstvoll-unordentlich drapiert wirkt selbst im Maßstab 1:220 gut, ob es zum Teil Müll ist? Eine Säuberung des Strandes wäre ratsam, oder alles gerät womöglich in Vergessenheit, oder der Wintersturm mit dem entsprechenden Hochwasser reißt alles wieder mit sich.

Nach so vielen Eindrücken sollte uns die modellbahnerische Umsetzung nicht allzu schwer fallen. Nur ein Aspekt wäre genau zu beachten: das wohldosierte Anhäufen der alten Sachen. Schnell kippt eine Anlage in einen spielzeughaften Charakter um, wenn es – wie bei vielen anderen Projekten – die Darstellung übertrieben wird.

Die erwünschte Wirkung ist dann schnell dahin. Die Details am Rande müssen da und sollen wahrnehmbar sein, aber sie dürfen sich dem betrachter nicht aufdrängen oder ihn gar sprichwörtlich erschlagen.

Eigene Seiten des Autors:
<https://www.helenensiel.com>

Uhlenbrock Intellibox 2neo Erfolgsgeschichte geht weiter

Vor 25 Jahren begann mit der Intellibox eine Erfolgsgeschichte. Als IB 2neo ist sie nun als neue Variante der Intellibox II auf dem Markt. Und auch wenn sie nicht den Anspruch erhebt, eine dritte Generation zu verkörpern, ist sie, mit modernen Technologien ausgestattet, für die Zukunft gerüstet.

Vor 25 Jahren brachte der Bottroper Digitalspezialist unter dem Produktnamen Intellibox seine erste Digitalzentrale auf den Markt. Vor zwölf Jahren folgte ein Nachfolger unter der Bezeichnung Intellibox 2. Beide waren auch für die Spurweite Z geeignet und erfreuten sich entsprechender Beliebtheit.

Doch stets bedurfte es einer Anpassung ab Werk, um eine zu unserem Maßstab passende Gleisspannung zu generieren. Nachdem auch die zweite Zentralengeneration inzwischen in die Jahre gekommen ist, ließ Uhlenbrock vor wenigen Monaten die Intellibox 2neo folgen.



Frisch aus der Packung zeigt sich die Intellibox 2neo von Uhlenbrock in gewohnter Gestaltung und gleich ab Werk mit einem passenden Steckernetzteil, das zum Lieferumfang gehört.

Neugierig geworden, warum sie nicht als dritte Generation verstanden werden soll, haben wir auf der Intermodellbau in Dortmund das Gespräch mit Rüdiger Uhlenbrock gesucht (siehe [Trainini TV Folge 13](#)).

Als Produktentwickler hat der Geschäftsführer darauf eine klare Antwort gegeben: „Es ist eine Weiterentwicklung der Intellibox II, ein wirklich vollkommen neues Gerät ist es nicht. Es ist intern modernisiert worden und extern hat sich gar nicht viel verändert.“

Spannende Frage für uns war damit, welche Veränderungen durch die Maßnahmen im Inneren bewirkt wurden. Ganz besonders wichtig schien uns zu klären, ob sie für unsere Baugröße weiter eine gute Alternative ist und zusätzliche Gewinne bringt.

Bevor wir nun auf die „inneren Werte“ der Neuheit schauen, halten wir zunächst fest, was an Konstanten geblieben ist und Rüdiger Uhlenbrock deshalb auch als Argument hervorgehoben hat, das Gerät mit 2neo einzureihen.



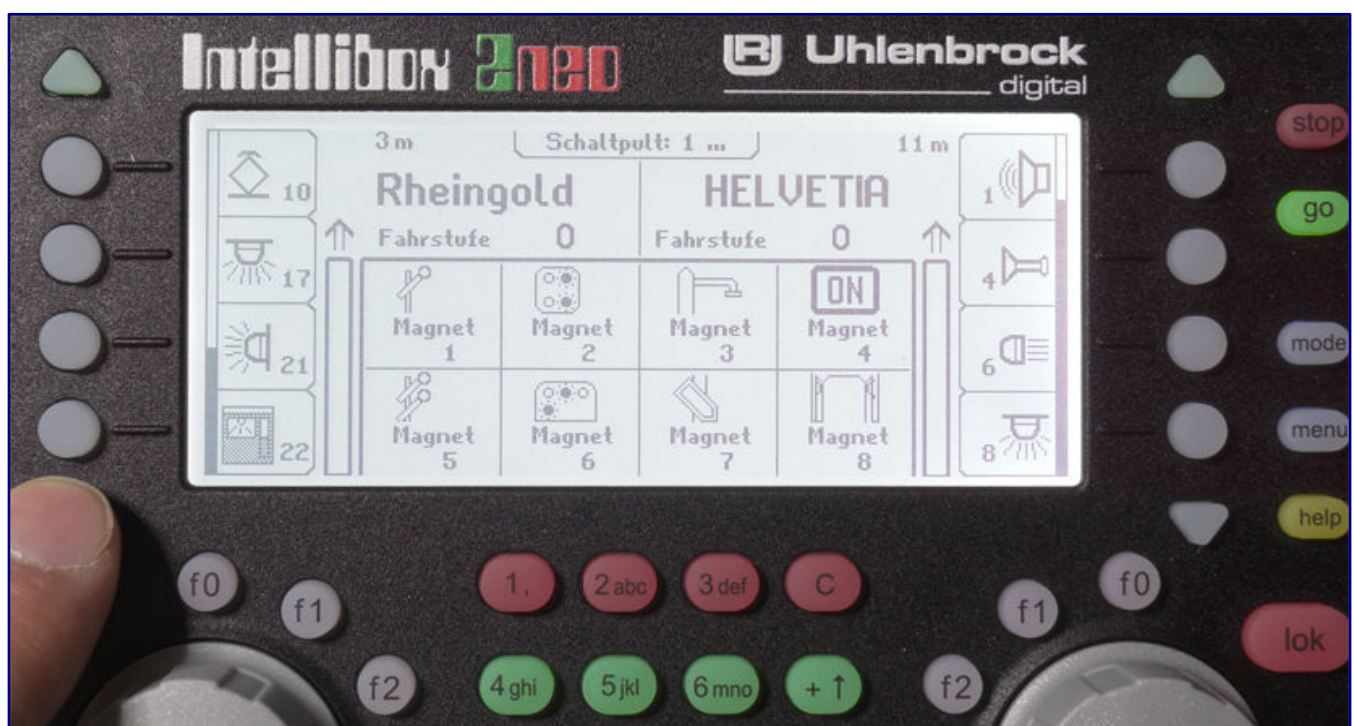
Unverändert blieben die Ausstattung mit Druckknöpfen und Reglern sowie deren Nachtausleuchtung und die bekannte Anzeige mit ihrer guten Auflösung.

Vertraut wirken die Gehäuseform und -größe inklusive der äußeren Gestaltung. Ebenso geblieben sind die hinterleuchtete Anzeige (Größe 98 x 42 mm, sichtbarer Diagonale 105 mm) und die beleuchteten Bedienknöpfe. Durch die Größe des Anzeigeelements und seine Auflösung sticht es wieder als Merkmal hervor.

Da auch das bisherige, verständliche Bedienkonzept beibehalten worden ist, sind im Bereich der bewährten Ergonomie keine Änderungen festzustellen. So werden bisherige Nutzer der Vorgänger ohne Umgewöhnungen mit dieser Zentrale zurechtkommen. Doch auch Neueinsteiger sollten sich schnell mit ihr anfreunden. Auf neue Funktionen werden wir noch eingehen.

Die Anzeige der Parameter erfolgt übrigens sowohl über Klartext als auch Funktionssymbole. Die Darstellung ist detailliert und auch bei seitlicher Sicht gut ablesbar. Die Tasten direkt links und rechts der Anzeige werden kontextbezogen belegt und sind so für den schnellen Zugriff auf Menüpunkte und Funktionen geeignet.

weiter auf Seite 44



Bilder auf Seite 43

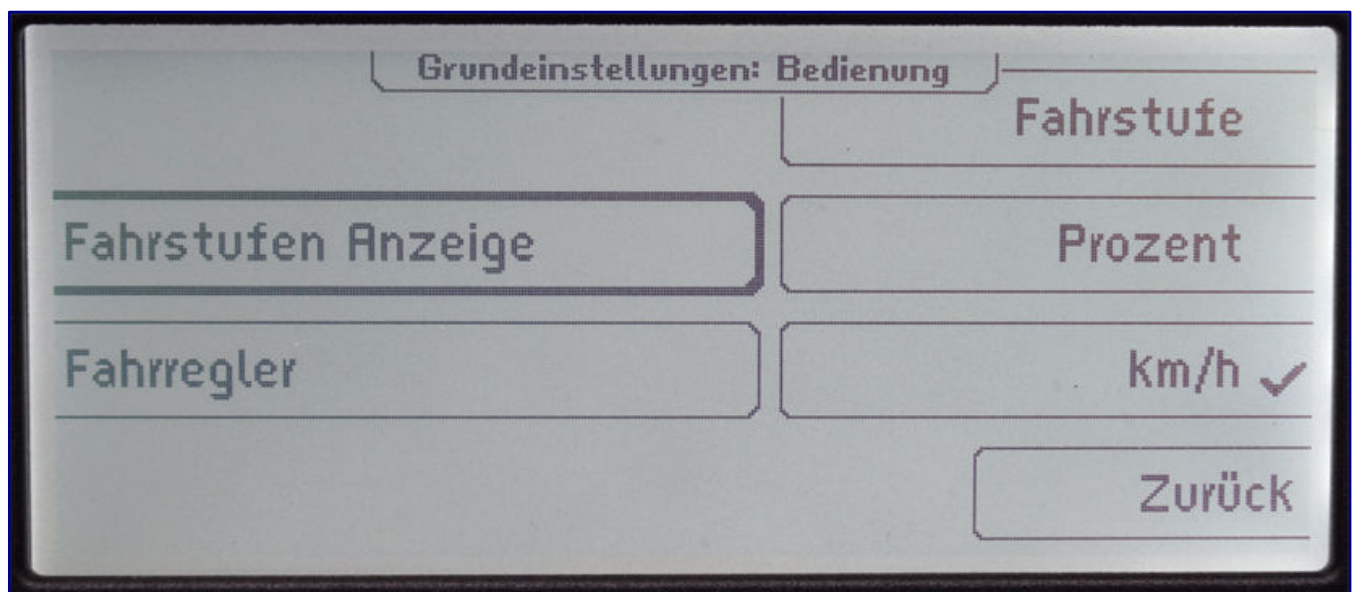
Wie auch vom Vorgängermodell gewohnt, finden wir auf der Bedieneroberfläche zwei Fahrregler samt sie umgebender Funktionstasten f0 bis f4. Alle weiteren Funktionen sind über die variabel belegten Tasten oberhalb samt zugehöriger Pfeiltasten zum Rauf- oder Runterblättern (siehe Bild unten) erreichbar. Ganz rechts sind die Nothalt- und Freigabetaste sowie die Zugriffe auf Modus, Menü und Hilfefunktion angesiedelt. In der Mitte zwischen den Fahrreglern befindet sich das sogenannte Keyboard.

Funktionen und Anschlüsse

Da wir die Intellibox bislang nicht im Magazin vorgestellt haben, möchten wir nicht gleich auf die Beobachtungen zu sprechen kommen, die sich mit dieser Produktpflege ergeben haben. Sinnvoll erscheint es uns, unseren Lesern auch einen Überblick zu geben, was sowohl der Vorgänger als auch diese Neuheit beherrschen und wie das Gerät ausgestattet ist.

Immerhin sind hier bei Interesse einige hundert Euro zu investieren, weshalb auch deutlich herauszustellen ist, dass es sich um eine vollwertige Zentrale handelt, die sowohl die Lokomotiven steuert, deren Funktionen auslöst als auch die anfallenden Schaltaufgaben erledigt. Und selbst damit ist der Testkandidat noch nicht abschließend beschrieben.

Treffender lässt es sich wohl wie folgt ausdrücken: Mit der Intellibox 2neo ist der Modellbahner komplett für den Digitalbetrieb gerüstet. Sie unterstützt bis zu 128 Fahrstufen und 9.999 Decoder-Adressen, womit sie auch an Großanlagen nicht scheitert.



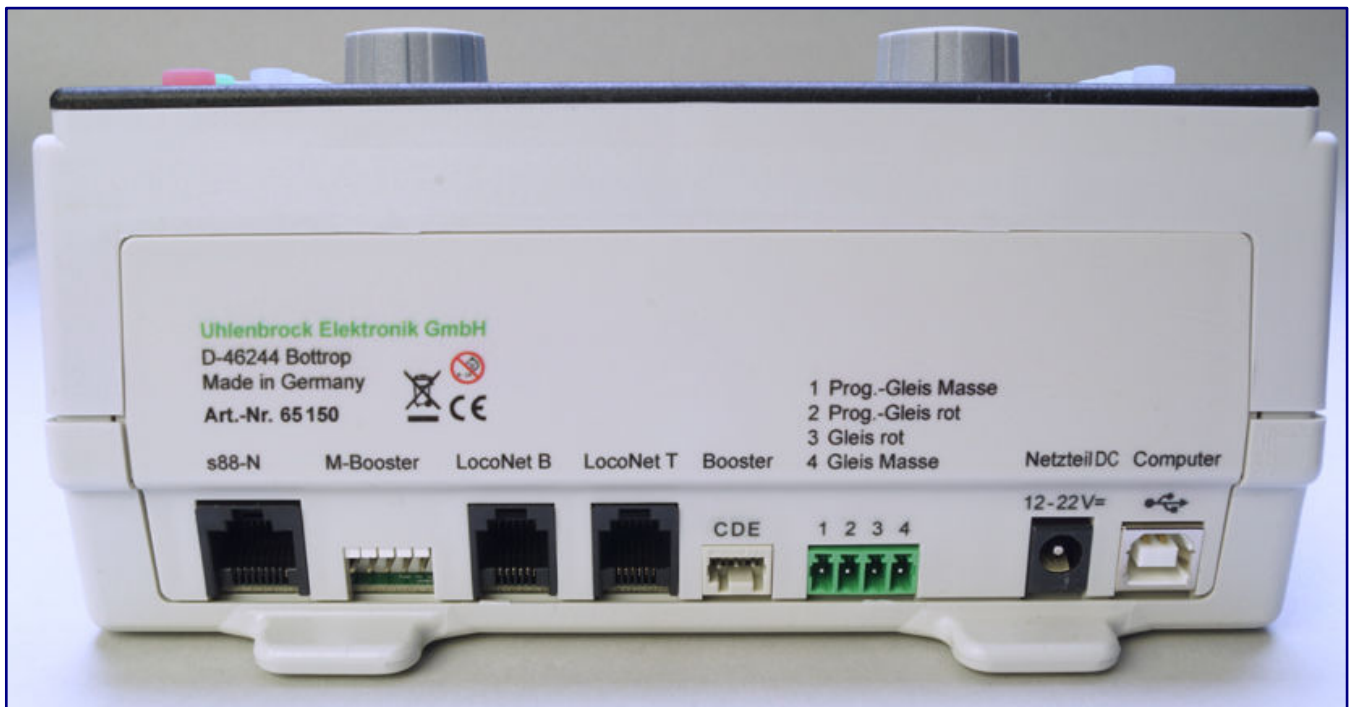
Die Fahrstufen-Anzeige ist in Fahrstufen, Prozent (der Höchstgeschwindigkeit) und als Wert in km/h darstellbar. Ausgewählt wird die gewünschte Anzeige über die Multifunktionstaste (siehe Bilder auf der vorherigen Seite) neben der zu treffenden Auswahl. Die Anzeige lässt sich zudem auch in Helligkeit und Kontrast auf die eigenen Sehgewohnheiten anpassen.

Lok- und Funktionsdecoder können in allen drei Datenformaten (Motorola, DCC und Selectrix), die in der Spur Z genutzt werden, gleichzeitig angesprochen werden. Im Bereich der Weichen- und Schaltdecoder sind es das Motorola- und DCC-Format der unterschiedlichen Hersteller.

Das Gerät stellt dabei folgende Komponenten eines Digitalsystems bereit: Zentraleinheit, Booster, zwei Fahrregler, Schaltpult (Keyboard), Programmer, Interface, Rückmeldemonitor, Fahrstraßensteuerung, Modellzeituhr und den LISSY/MARCo-Modus mit Anzeige der aktuellen Lokposition auf der Anlage und der der DirectDrive-Funktion. Ein integrierter Infrarot-Empfänger ermöglicht den direkten Einsatz der Infrarot-Fernbedienung IRIS.

Die Lokdatenbank fasst bis zu 500 Fahrzeugeinträge mit Funktionssymbolen bis zur Funktion F28. Vergeben werden können Adresse, Name, Datenformat, Zugkategorie, Loksonderoptionen und die Einstellung für die Höchstgeschwindigkeit in km/h. Die Lokdatenbank kann über das LocoNet auch an andere Uhlenbrock-Geräte übertragen werden.

Die Geschwindigkeitsanzeige kann in Fahrstufen, prozentual zur Höchstgeschwindigkeit und auch in km/h dargestellt werden. Bis zu 32.767 Sonderfunktionen je Lok sind (theoretisch) schaltbar.



Auf der Geräterückseite finden wir folgende Anschlussbuchsen (v.l.n.r.): s88-N-Rückmeldemodule (Märklin), Märklin-Motorola-Booster, LocoNet (B und T), DC-Booster (CDE), Fahr- und Programmiergleis (1 bis 4), Netzteil und die USB-Schnittstelle.

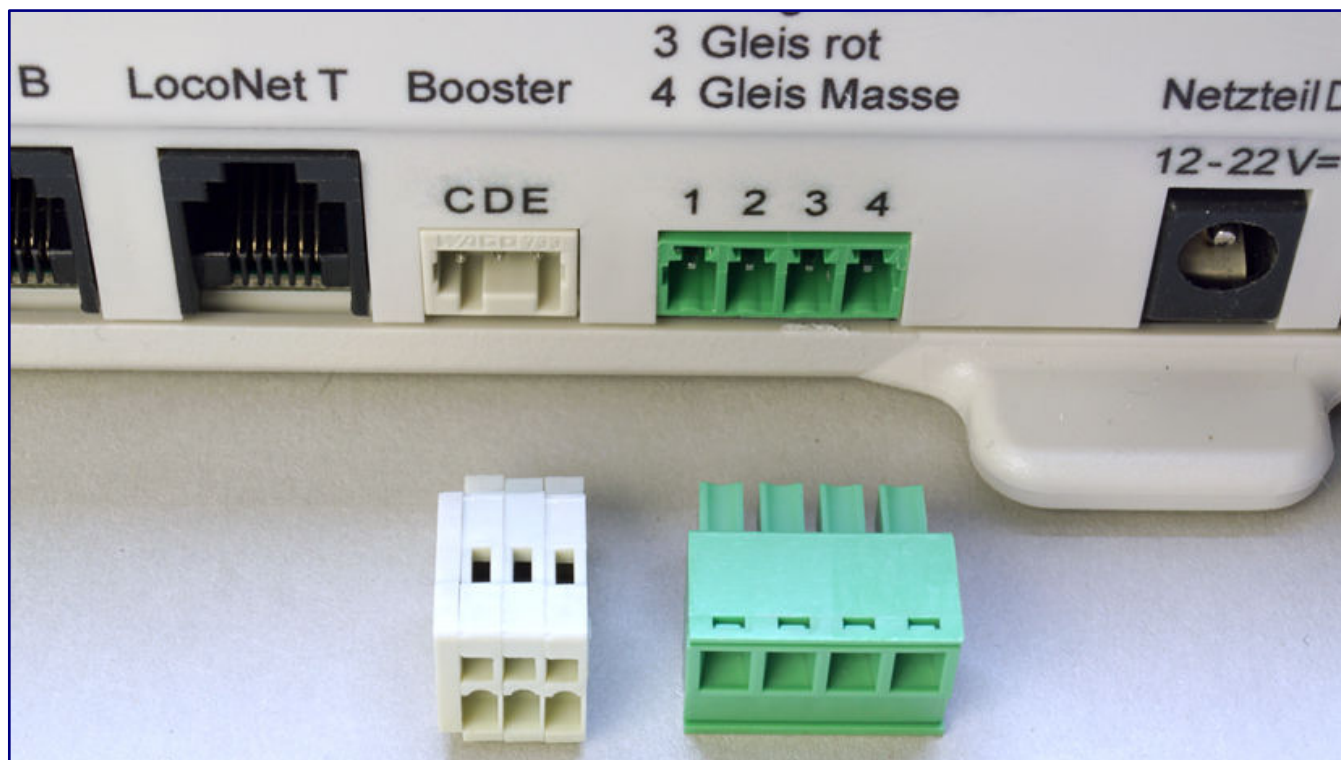
Eine hilfreiche Option ist das Decoder-Programmieren im Klartext, denn für die Standard-CV entfällt im DCC-Format dadurch das Suchen nach Bedienungsanleitungen der Lokdecoder zwecks Nachschlagens.

Eine ausführliche Hilfefunktion (per einfachem Tastendruck), eine Modellzeituhr (für das Fahren nach einem Fahrplan), der Boostermodus und der Computeranschluss über den USB-Port vervollständigen das Wesen der Intellibox 2neo.

Gerade auf eine Verbindung zum Rechner werden Freunde eines automatisierten Betriebs nicht verzichten wollen. Er dient aber auch der Datensicherung auf einem Rechner und dem Einspielen von künftigen Programmaktualisierungen.

ABC-Bremsen nach dem von Lenz entwickelten System ist mit der Intellibox 2neo möglich, wenn die anderen Datenformate abgeschaltet werden und nur DCC ausgegeben wird. Die neue Zentrale lässt sich auch als Zusatzgerät an anderen LocoNet-Zentralen (Beispiele: andere Intelliboxen oder DAISY II) betreiben.

Eine hohe Kompatibilität nicht nur zu Uhlenbrock-Produkten wird auch an der Geräterückseite durch die vielen Anschlussmöglichkeiten deutlich: Neben den Buchsen für das Netzteil, Fahr- und Programmiergleis finden wir hier weitere für DC- sowie Märklin-Motorola-Booster, LocoNet, s88-N-Rückmeldemodule (Märklin) und die bereits erwähnte USB-Schnittstelle.



Die erforderlichen Stecker für den Anschluss von DC-Boostern und Gleisen zum Fahren und Programmieren gehören zum Lieferumfang der Intellibox 2neo.

Einstellbare Betriebsspannung

Die für Nutzer der Spurweite Z wichtigste Änderung an der Neo-Version ist die Stromversorgung: Alle vorherigen Intelliboxen wurde mit Wechselstrom versorgt. Für einen vom Kunden gewünschten Einsatz in der Nenngröße Z nahm Uhlenbrock daher Modifikationen vor, die die abgegebene Gleisspannung passend reduzierten.

Der Grund der früheren Spannungsversorgung lag in der Bauart der internen Booster-Endstufe. Wie beim Märklin-Digitalsystem gab es eine gemeinsame Masseschiene, die auch eine Verbindung zu den Bus-Systemen hatte. Trotz Vorteilen, wie der Kompatibilität zum Märklin-Digital-System, hatte dies auch Nachteile.

Ein Gerät – alle Spuren

Für den Einsatz in der Baugröße Z ist mit der Intellibox 2neo kein Umbau durch Uhlenbrock mehr erforderlich.

Sie kann parallel für alle Baugrößen eines Modellbahners genutzt werden, auch unabhängig vom Stromsystem und Protokoll. So stellt auch der bei Märklin-Kunden dann zu erwartende Einsatz mal an einer Zweileiter-Anlage (Mini-Club) und Drei-Leiter-System (Spur H0) keine Hürde dar.

Mit der Intellibox 2neo erfolgte jetzt ein Umstieg auf Gleichstromversorgung über ein Schaltnetzteil, das zum Lieferumfang gehört. Mittels Schiebeschalter lassen sich daran 22 (Großbahnen), 18 (Spur H0), 16 (Spuren TT und N) sowie 12 Volt (Spur Z) wählen.

So erübrigen sich herstellerseitige Modifikationen und eine Investition in die Intellibox 2neo bringt zugleich den

Vorteil mit sich, dass dasselbe Gerät für alle Nenngrößen einsetzbar bleibt, die sich im Bestand des Besitzers befinden. Besonders auch deshalb werden wir hier auch auf neue Eigenschaften eingehen, die für die Spur Z selbst keine Relevanz haben.

Das von Uhlenbrock mitgelieferte Netzteil liefert bis zu 3,5 Ampere, die auch dem maximalen Ausgangsstrom entsprechen. Das auch für Testfahrten gedachte Programmiergleis wird daraus mit



Ein leistungsfähiges Netzteil liegt der Intellibox 2neo bereits bei, auf dem die jeweils erforderliche Ausgangsspannung, die ans Gleis durchgereicht wird. Für die Spurweite Z werden auf 12 Volt vorgewählt, wie hier zu sehen. Auch dank des Implementierens aller gängigen Datenformate kann diese Zentrale daheim auch für verschiedene Baugrößen genutzt und jederzeit an deren Bedürfnisse angepasst werden.

maximal 1 A bedacht, die LocoNet-Komponenten sind auf beiden Anschlüssen auf 0,5 A begrenzt. Dies ist ausreichend für viele Handregler und andere Komponenten.

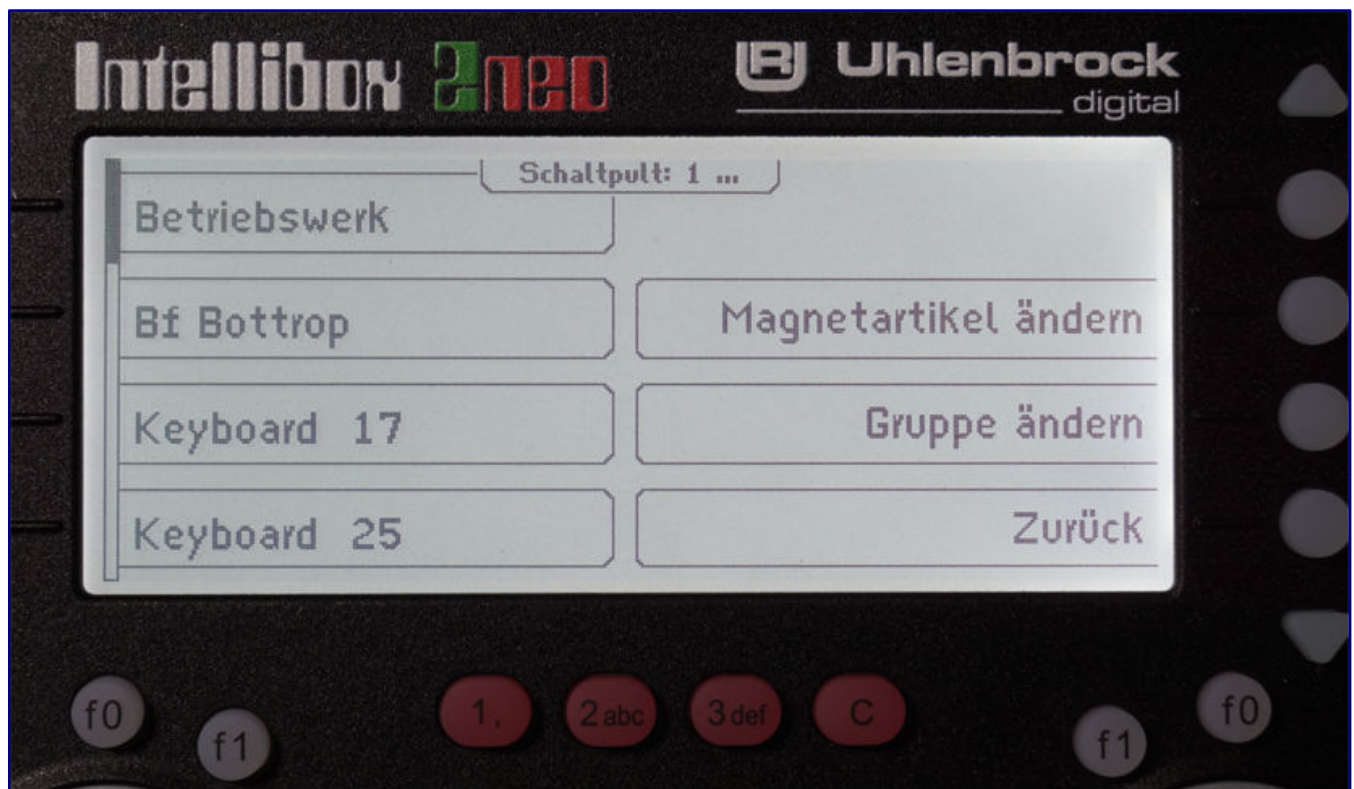
Ein großer Schritt ist ebenfalls die integrierte WLAN-Ausstattung. Im Betrieb als Zugangspunkt (Access-Point) braucht die IB 2neo keinen externen Router. Ihr Netzwerk ist unter IB2neo_xxxxxxx (individuelle, siebenstellige Ziffernfolge) und der IP-Adresse 192.168.4.1 zu finden. Es handelt sich um ein unverschlüsseltes WLAN, das auch nicht durch ein Kennwort gesichert ist.

Wird die Zentrale allerdings über einen LNCV im Modus umgestellt, reicht es aus, die WPS-Taste am Router zu drücken, um sie in dessen Netzwerk einzubinden. Dies setzt allerdings voraus, dass der heimische Router WPS-fähig ist, was bei jüngeren Geräten selbstverständlich sein sollte.

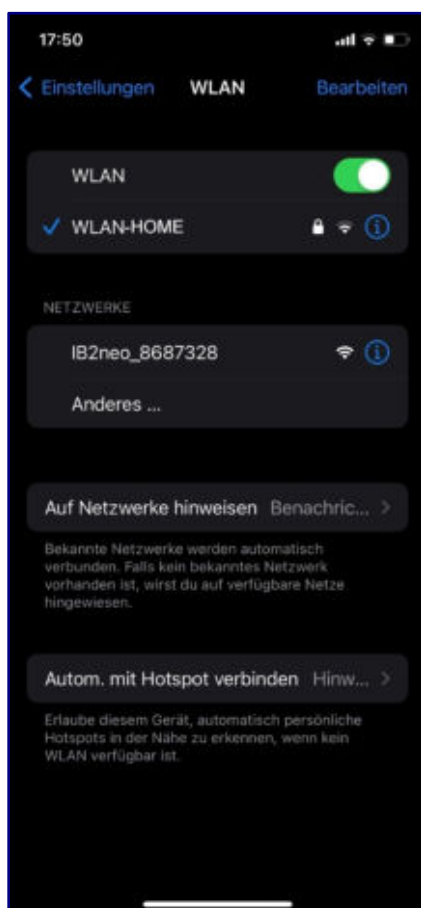
Weitere Merkmale

Eine Änderung hat es auch am s88-Rückmeldebus gegeben, der im Märklin-Digitalsystem genutzt wird. Der bisherige fünfpolige Flachstecker als Klassiker wurde nun durch einen achtpoligen Westernstecker ersetzt. Obwohl dies keinen funktionalen Unterschied ergibt, ist dieser Schritt zu begrüßen. Genutzt werden nun leicht und nahezu überall verfügbare Netzkabel, die störungssicherer und auch preisgünstiger sind.

Im Booster-Menü der Intellibox 2neo findet sich nun die Option, externe Uhlenbrock-Booster neuester Generation zu überwachen und auch fernzusteuern. So lassen sich von der Zentrale auch ausgewählte



Über die Menüauswahl sind alle Funktionen, die die Intellibox 2neo ihrem Besitzer anbietet, schnell zu erreichen und verständlich wie intuitiv angeordnet und dargestellt.



Bereiche ein- oder ausschalten. In den Überwachungsfunktionen lassen sich auch die aktuelle Belastung und Temperatur abfragen.

Komfortabel ist es, den Boostern Namen zuzuweisen, die beim Identifizieren helfen, wie beispielsweise „Schattenbahnhof“. Ihr Ein- und Ausschalten erfolgt über eine Magnetartikeladresse mit automatischer Zuweisung. Auch die manuelle Wiedereinschaltung nach einem Kurzschluss kann festgelegt werden, falls die Booster-Konfiguration ein automatisches Wiedereinschalten unterbindet.

Auch bei den Datenformaten, mit denen die Lokomotiven gesteuert werden können, hat es eine Erweiterung gegeben. Zu den bisherigen Motorola, DCC und Selectrix verschiedener Hersteller ist nun auch noch MFX getreten. Wie beim DCC über die RailCom-Funktionen ist daher auch im heute von Märklin genutzten Format das selbstständige Anmelden der Lok an der Zentrale möglich.

Für Uhlenbrock ist es nach dem Eigenverständnis selbstverständlich, dass bisherige Geräte in Verbindung mit der Intellibox 2neo weiterverwendet werden können. Auch die Daisy mit WLAN wurde im Rahmen der Produktpflege auf die IB 2neo angepasst.

Bild links:

Die IB 2neo spannt ein eigenes WLAN auf, womit das Verbinden zu einem Endgerät möglich ist, über das auch gesteuert werden kann. Der Zahlencode am Ende des Funknetzes ist geräteindividuell vorgegeben.

Mit dem erwähnten, eigenen WLAN ist eine Steuerung auch über ein Mobiltelefon oder Tablet möglich. Beim Kombinieren mit LISSY oder MARCo aus dem Uhlenbrock-Sortiment kann zudem auch die Position eines Zuges auf der Anlage angezeigt werden.

Uhlenbrock hält also trotz vieler Neuerungen an bewährten Dingen fest. Das nutzt vor allem den Modellbahnern, die bereits Komponenten aus dem Uhlenbrock-Programm oder andere, damit kompatible Geräte einsetzen. Die Intellibox 2neo lässt sich folglich gut in bestehende Konfigurationen einbinden und reduziert den Finanzbedarf für Neubeschaffungen.



Uhlenbrocks Intellibox 2neo ist in der Gesamtsicht keine völlig neue Zentrale, aber das will sie auch gar nicht sein. Hier wurde ein bewährtes Gerät aufgerüstet und hinsichtlich Ausstattung und Innenleben auf neuesten technischen Stand gebracht.

Auch für Weiterentwicklungen ist diese Zentrale gerüstet, denn dank USB-Anschluss sind künftige Programmaktualisierungen oder -erweiterungen leicht aufzuspielen. Lobenswert ist auch, dass gleich eine funktionale Komplettausstattung geliefert wird und der tatsächliche Preis nicht verschleiert wird, indem beispielsweise das leistungsfähige Netzteil oder auch Anschlussstecker separat erworben werden müssen.

So mag die Intellibox 2neo zwar keine komplett neue Digitalzentrale sein, aber, im Gesamtfazit betrachtet, ist sie mehr als nur eine Überarbeitung. Zwölf Jahre nach dem Erscheinen der zweiten Generation ist sie mit dieser sehr umfangreichen Produktpflege nun auf aktuellem Entwicklungsstand. Und so kann sie auch gegenüber Alternativen anderer Hersteller problemlos bestehen.

Herstellerseiten:
<https://www.uhlenbrock.de>

Endgültiger Abschied der Dampflokomotive **Schwanengesang im Emsland**

Viele Eisenbahnfreunde hofften wieder und wieder, dass sich das Ende der Dampflokomotive doch noch weiter hinauszögern möge. Keine Maschine nach ihr wirkte auf ihre Betrachter so lebendig. Das Bw Rheine was Auslauf-Bw für gleich drei Dampflokomotivebaureihen, eine davon sowohl gar in kohle- wie ölgefeuerter Ausführung. Der EK-Verlag erinnert mit einer neuen DVD an die letzten Jahre.

CFT Video Berlin
Bw Rheine
Die letzte Dampflokomotivehochburg der Bundesbahn

EK-Verlag GmbH
Freiburg 2023

DVD-Video
Bildformat 16:9
Tonformat Dolby-Digital 2.0
Sprache deutsch
Laufzeit ca. 58 Min.

Best.-Nr. 8636
Preis 22,80 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Erst in der letzten Ausgabe haben wir eine DVD vorgestellt, die auch, aber nicht ausschließlich Rheine mit dem damaligen Dampflokomotivebetriebswerk zum Thema hatte und in vielerlei Hinsicht einen großen Bogen spannt. Das ist hier etwas anders, aber nicht minder interessant.

Während die Zeit der Maschinen unübersehbar zu Ende ging, schien dort die Welt noch weitgehend in Ordnung. Rheine wurde zum Auslauf-Bw für die Schnellzugrenner der Baureihe 011 / 012 sowie der Baureihen 042 und 043 bestimmt.

Das bedeutete, dass auf deren letzten Etappen die leistungsfähigsten Vertreter des Schnellzug- wie auch Güterzugdienstes hier zusammengezogen wurden. Entsprechend viel Foto- und Filmmaterial wurde in diesen letzten Jahren gefertigt und meist auch veröffentlicht.

Immerhin sind fast fünfzig Jahre vergangen, seitdem die Dampflokomotive bei der Bundesbahn ihren Lebensatem ausgehaucht hat. Ihre letzten Zeitzeugen, zumindest jene mit einer Kamera im damaligen Besitz, haben fast durch die Reihe das Rentenalter erreicht.

Besonders sie, aber auch jüngere Enthusiasten, die der Dampflokomotive auf andere Weise begegnet sind, lechzen immer wieder nach Filmdokumenten, mit denen sie in der Vergangenheit schwelgen und ihre Erinnerungen wachhalten können. Dies wird auch den EK-Verlag motiviert haben, diese DVD-Produktion in Berlin in Auftrag gegeben zu haben.

Wir haben sie uns angeschaut und möchten unsere Eindrücke an dieser Stelle mit Ihnen teilen. Zentrales Thema des Films ist der Schwanengesang der Dampflokomotive im Emsland, ausgehend vom genannten Bw Rheine.



Das gezeigte Material präsentiert sich überraschend bunt und gut vertont, offenbart aber auch sein wahres Alter durch die einst üblichen Bildstörungen des Filmmaterials. Es zeigt die in Rheine beheimateten Schnellzuglokomotiven im schweren D-Zug-Dienst.

Ebenso sehenswert sind viele Sequenzen, in denen die leichtere Mehrzwecklok der Baureihe 042 vor Personenzügen auf der Emslandstrecke im Einsatz ist. Solches Material taucht sonst seltener in vergleichbaren Produktionen auf. Es liefert viele Inspirationen für die Modellbahn.

Ansonsten ist diese Baureihe zusammen mit der 043 im Güterzugdienst anzutreffen, wo sie fallweise auch Vorspann vor schweren Erzzügen leisten musste. Nicht ausgelassen werden auch die Bauzugeinsätze, melancholisch mit Musik untermalt, mit denen die Dampflok ihr eigenes Ende beschleunigen musste.

Neben einigen Führerstandsmitfahrten sind auch wichtige Orte und Bahnhöfe der Einsatzstrecke wiederholt in den Aufnahmen zu sehen. Dazu gehören neben Emden und Lingen (mit Ausbesserungswerk) vor allem die Emsbrücke bei Hanekenfähr und der Streckenabschnitt bei Bentlage, immer wieder aber auch der Bahnhof Rheine selbst, wo auch die anderen Traktionen vor der Kamera auftauchen.

Ungewöhnlich viele Aufnahmen konnten im Betriebswerk Rheine gedreht werden. Sie vermitteln sehr gut einen Eindruck davon, wie es für das Personal damals auf der Dampflok zuging. Wer bewusst hinschaut, entdeckt dabei auch viele Anreize fürs Ausgestalten seines Areals auf der heimischen Anlage.

Dennoch ließen sich die 58 Minuten Laufzeit nicht allein mit historischem Material füllen. Viele Aufnahmen wurde in der heutigen Zeit entlang der Strecke nachgedreht und zeigen moderne Fahrzeuge der Traxx-Familie, die Baureihe 101 und auch 103 sowie die Triebzüge der Westfalenbahn. Das alles eignet sich gut, um einen Kontrast zu schaffen und die vielen Veränderungen wahrnehmbar zu machen, aber zum Ende hin wirkt dies dann doch wie etwas zu viel Füllmaterial.

Die Produzenten bekommen so gerade noch die Kurve, um zu Sonderfahrten der alten Veteranen auf ihrer letzten Stammstrecke umzuschwenken und so an die Begeisterung für alte Technik zu erinnern, die heute wichtige Einnahmequelle für viele Museen und Museumseisenbahnen sind. Damit schlagen sie im Film eine wichtige Brücke.

Was ist sonst noch aus der Endzeit der Dampflok geblieben? Gezeigt wird auch ausgiebig, wie das Abschiedsfest für die Dampflok im Bahnhof und Betriebswerk Rheine ablief und welche Stimmung dort vorherrschte. Auf offiziellen Abschiedsfahrten zu sehen ist ebenso 043 196-5 – die letzte planmäßig eingesetzte Dampflok der DB.

Es bedarf keiner großen Spurensuche, um sie heute unter ihrem überdachten Unterstand am Bahnhof Salzbergen zu finden, von wo aus der Blick auch leicht auf den heutigen Streckenbetrieb fallen kann. Die Überreste des alten Lokschuppen und der Lokleitung werden durch das Begehen des Ortes im Stadtteil Hauenhorst erkundet und dokumentiert.

Als hilfreich dabei erweisen sich Drohnenaufnahmen – mit dem nun erfolgten Veröffentlichen der DVD ist aber auch vieles davon längst wieder Geschichte und der Kenner merkt, dass dieses Projekt wohl einige Jahre im voraus vorbereitet wurde. So entfaltet dieser Film eher ungewollt noch einen weiteren dokumentarischen Wert.

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

Farben wie vom Winde verweht

Beeindruckend oder hilfreich?

Ein neues Buch zum gesprühten Farbauftrag im Bereich der Modellbahn möchte ein Ratgeber sein, schränkt seinen Nutzen aber gewollt ein, weil erforderliches Grundwissen vorausgesetzt wird. Einige vermeidbare Schwachpunkte liefern uns auch Grund zur Kritik, obwohl hier in Summe ein gutes Buch vor uns liegt.

Mathias Faber
Praxishandbuch Airbrush
Modellbahnanlagen farblich gestalten

VGB | Geramond
München 2023

Klappenbroschüre mit Fadenbindung
Format 22,5 x 26,5 cm
168 Seiten mit ca. 330 überwiegend farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-96453-603-7
Preis 29,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Vom Autor Mathias Faber aus Hamburg haben wir in diesem Magazin bereits einige Bücher vorgestellt. Sein jüngstes, das nun (wieder) bei inzwischen zur zu Geramond gehörenden Verlagsgruppe Bahn erscheint, ist Gegenstand dieser heutigen Rezension.

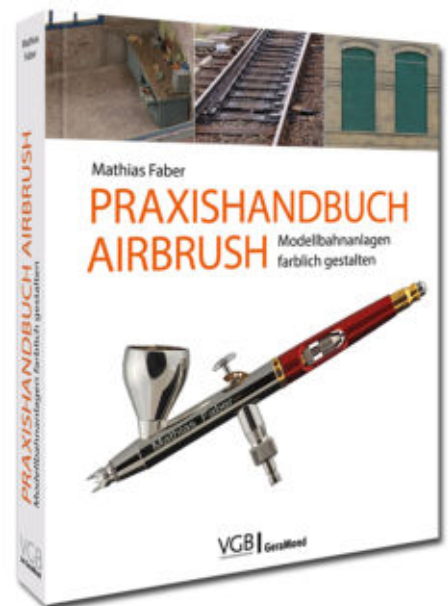
Mathias Faber ist bezeichnet sich als vom anspruchsvollen Modellbau und der Modelleisenbahn begeistert. Dies bringt er auch durch seine Fremo-Mitgliedschaft gern zum Ausdruck. Beruflich hat er eine Ausbildung zum Maler und Grafiker vorzuweisen. Seit den achtziger Jahren veröffentlicht er auch Bücher.

Dies erscheint auch vor dem Hintergrund als Hinweis wichtig, dass der vorliegende Titel Anfängern im Umgang mit den Techniken eines Spritzapparats („Airbrush“) keine Hilfe leisten wird. Er wird sie neugierig machen und beeindrucken, aber vom Nachahmen oder Anwenden des Dargestellten blieben sie weit entfernt.

Schon im Vorwort stellt der Autor klar, dass er grundlegende Fertigkeiten sowohl im Modellbau als auch bei Spritzlackierungen als vorhanden voraussetzt. Insofern handelt es sich hier nicht um einen klassischen Ratgeber oder ein Übungsbuch, sondern eher einen Folgeband.

Das erforderliche Einstiegswerk ist nach seinem Bekunden der eigene Titel „Airbrush im Modellbau“, der vor acht Jahren erstmals bei Geramond erschienen ist. Wir hatten die seinerzeitige Auflage in **Trainini®** 7/2018 vorgestellt.

Darin waren grundlegende Fertigkeiten, Vorgehensweise und wichtige Techniken sehr anschaulich und nachvollziehbar beschrieben und dokumentiert. Das neue Buch wendet sich in diesem Zusammenhang an alle diejenigen Leser, die daran Gefallen gefunden haben und sich mit dieser im Modellbau eigentlich unverzichtbaren Farbauftragstechnik auseinandergesetzt haben.



Gestiegen sind nun die Ansprüche, denn es werden weitaus komplexere Projekte behandelt, die viele Schritte und sinnvolle Kombinationen erfordern. Doch es geht auch nicht allein um den Farbauftrag, sondern oft auch um geeignete Vorbereitungen beim Bau von Modellen.

Auch das Modifizieren von Bausätzen und das Fertigen eigener Objekte spielen nicht nur eine Nebenrolle. Bindendes Glied aller behandelten Projekte sind das Beobachten von Vorbildsituationen und ein genaues Studium der Farben in der realen Welt. Das war und ist zu erwarten, denn der Titel stellt ja Farben und deren Auftrag nicht zufällig in den Mittelpunkt.

Nicht folgen können wir aber dem Verlagsfazit „Airbrush einfach erklärt“. Natürlich spielt dieses Thema oft eine zentrale Rolle im Modellbau und auf jeden Fall im Buch, aber detaillierte Erklärungen sind in diesem Werk eher Mangelware, weil ja auf den Vorgänger verwiesen wurde.

Die dargestellten Arbeitsabläufe sind keinesfalls so detailliert, wie in der Titelbeschreibung behauptet. Im Aufbau handelt es sich eher um einen Bildband, der durch verschiedene Projekte mit vielen Teilschritten führt, die jeweils mit wenigen Sätzen beschrieben werden. Dabei geht es meistens darum, was gemacht wurde und nicht, wie dies zu erfolgen hat.

Auswahl wie Qualität der Bilder sowie deren Reproduktion sind durchweg als gut und hochwertig zu bezeichnen, was hier ein ausgesprochener Pluspunkt ist, weil ja auch eine möglichst treffende Farbwiedergabe zu den besonderen Herausforderungen für den Verlag gehörte.

Das Spektrum der Themen reicht in drei wichtigen Kapiteln vom Gleisbau über die Architektur – diese mit dem weitaus größten Seitenanteil – bis hin zum Gestalten der Umgebung rechts und links der Gleise. Die Ausführungen zu Farben an Straßenfahrzeugen am Ende des dritten Kapitels stellen jedoch einen inhaltlichen Bruch zu den übrigen Inhalten jenes Abschnitts dar.

Ein paar Kritikpunkte möchten wir hinterlassen: Ein wiederholtes „Product Placement“ für MKB und Harder & Steenbeck / Hansa, beide wie der Autor in Hamburg ansässig, empfinden wir als aufdringlich, zumal die Buchinhalte – wie auch an anderen Stellen – hier auch eine Neutralität erlauben. So etwas wird im Sprachgebrauch nicht grundlos als Schleichwerbung gebrandmarkt, heute aber leider gern von „Influencern“ verschleiert.

Sofern diese Hersteller über ein gewöhnliches Maß hinaus unterstützen und vielleicht sogar Einfluss auf die Inhalte und Darstellungsweisen nehmen, erfordert das einen expliziten Hinweis, um glaubwürdig wie authentisch zu bleiben. Dies bleibt immer eine Frage guten Stils, im Pressewesen unterliegt es sogar einem Ehrenkodex.

Unsere Kritik haben wir bewusst mit einem Anglizismus begonnen, denn damit streifen wir einen weiteren Bereich, der uns das eine oder andere Mal aufgestoßen ist. Viele Begriffe aus dem Englischen haben sich im Modellbau und besonders auch rund um den Sprühauftrag von Farben eingebürgert.

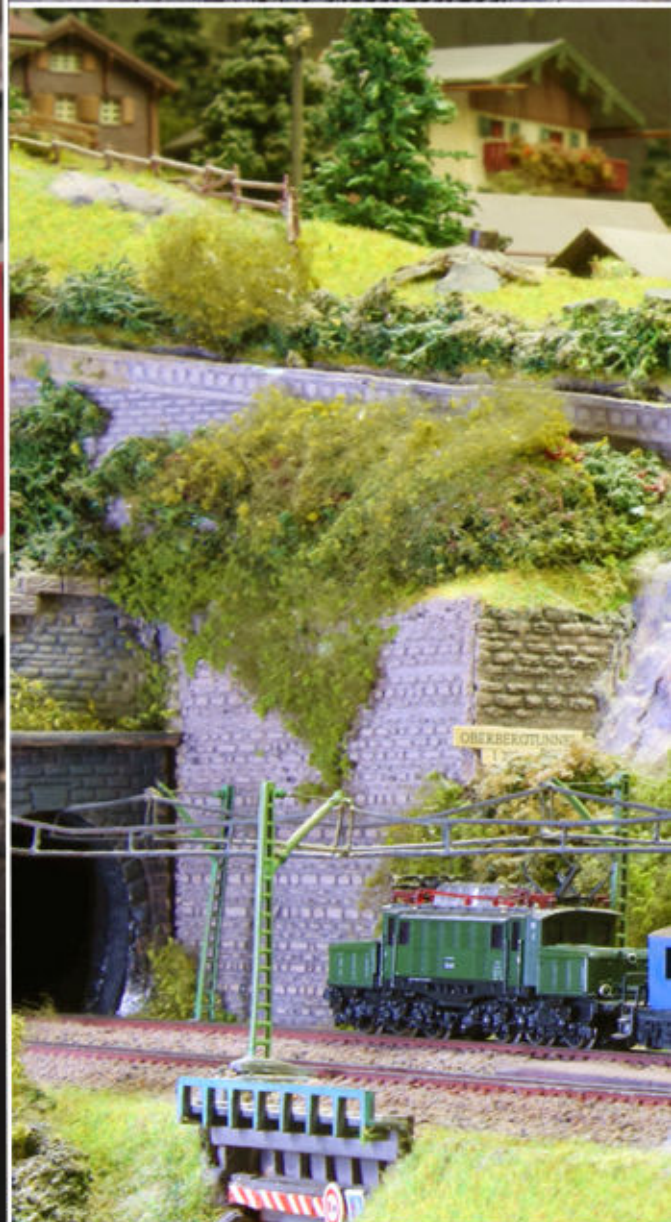
Trotzdem bevorzugen wir Deutsch, solange es passende Ausdrücke gibt. Als Beispiel mag die Polystyrolplatte an Stelle eines „Plastic Sheets“ dienen. Das mindert auch die Gefahr, ältere Buchinteressenten mit hohen handwerklichen Begabungen nicht vom Verständnis auszuschließen und sich dem Leser womöglich abgehoben und arrogant zu präsentieren.

Wer die erforderlichen Grundfertigkeiten besitzt und die Vorzüge dieses Buches zu nutzen weiß, der findet hier eine Begleitung, mit der sich die eigene Kreativität sicher noch beflügeln lässt und neue Herausforderungen geweckt werden.

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

SONDERAUSSTELLUNG KLEIN TRIFFT GROSS

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



märklin



Schramberg
Schwarzwaldqualität erleben



Besuchsinformationen:

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

Gewerbepark H.A.U. 22
78713 Schramberg



Modellbahn in Sindelfingen Das Treffen der Regionen

In den Sommermonaten steht das Beschäftigen mit der Modelleisenbahn sicher nicht ganz oben auf der Themenliste. Trotzdem haben sich die Stammtischler aus Baden-Württemberg und Bayern am 16. und 17. Juni 2023 wieder zu einem gemeinsamen Sommerstammtisch in Sindelfingen getroffen.

Von Ralf Junius. Am frühen Samstagmorgen ging es für mich mit dem ICE von Düsseldorf über Stuttgart nach Sindelfingen. Dort hatte Eberhard Krug ein weiteres Mal seine Geschäftsräume geöffnet und zu einem Stammtischtreffen eingeladen.

Wegen des dort vorhandenen Platzes konnten, anders als bei sonst üblichen Stammtischtreffen, neben kleineren Anlagen sogar einige größere Exponaten aufgebaut werden. So gab es hier nicht nur viel auszutauschen, sondern auch anzusehen und zu erleben.



Im Buch „Mini-Club-Praxis“ wurde das Entstehen dieser Segmentanlage von Karl Albrecht behandelt, die anschließend von Eberhard Krug erworben und in Sindelfingen gezeigt wurde.

Neben den Schaustücken von alteingesessenen Spur-Z-Bahnern sind mir auch die Modelle von zwei Nachwuchs-Zetties ins Auge gefallen. Es ist klasse, dass auch sie beide diesem Treffen dabei sein durften und konnten.



Ausgestellt wurden auch zwei kleine Nachwuchsanlagen, die sich noch im Bau befinden (Bilder oben).

Die originale Albrecht-Anlage und ein Nachbau (vorgeführt von Klaus Moser) standen vor Ort zum direkten Vergleich nebeneinander (Bild links). Fotos: Ralf Junius



Einen großen Teil der Fläche nahmen zwei Modulanlagen ein. Die erste Anlage von ihnen ist die von Karl Albrecht gebaute und einst im Buch „Mini-Club-Praxis“ für Nachbauten dokumentierte Anlage. Sie befindet sich heute im Besitz von Eberhard Krug.

Die andere war genau gegenüber aufgestellt und zeigt einen der Nachbauten, die der Autor einst bezwecken wollte. So ergaben sich direkte Vergleichsmöglichkeiten.

Eine kleine Kiste hatte es mir vor Ort sehr angetan, denn darin war eine Szene aus Afrika dargestellt. Obwohl dort gar kein Zug fuhr, gab es dort viele interessante Eindrücke vom Kontinent zu erhaschen. Unter anderem wurde dort die Dornier Do-27 mit der Registrierung D-ENTE gezeigt.

Dabei handelt es sich um die Maschine, die bei den Filmarbeiten zu „Serengeti darf nicht sterben“ von Prof. Dr. Bernhard Grzimek zum Einsatz kam, mit der sein Sohn Michael dann aber über der afrikanischen Steppe abstürzte und zu Tode kam.

Eine ältere Anlage, die einen kurzen Abschnitt der ersten ICE-Schnellfahrstrecken (Talquerung zwischen zwei Tunneln) zeigt, wurde nach einigen Jahren auch mal wieder gezeigt. Obwohl dieses Schaustück von Rolf-Dieter Wörz einst auf einigen Messen gezeigt wurde, ist mir dieses Exponat bisher unbekannt gewesen.

Letztes Jahr in Altenbeken hatte ich das erste Mal die Anlage „Junction City“ gesehen. Auch sie wurde in Sindelfingen gezeigt. So konnte ich jetzt in Ruhe alles ausführlich bestaunen und auch Fotos davon machen.



Bild oben:

Authentisch wirkt die Steppenlandschaft Afrikas, da auch auf das Darstellen der richtigen Vegetation sehr genau geachtet worden ist. Unten links sind der Geländewagen und das Flugzeug Dornier Do-27 mit der Registrierung D-ENTE der beiden Grzimek-Tierforscher zu sehen, die das Gezeigte eindeutig in der Serengeti verorten.

Bild unten:

Rolf-Dieter Wörz fand die Vorlage für seine ICE-Neubaustrecke mit ihren Wechslen zwischen Tunnel- und Brückenabschnitten fast vor der Haustür. Zum Bauzeitpunkt war die Schnellfahrtrasse zwischens einer Heimat Stuttgart und Mannheim im Bau. Fotos: Ralf Junius

Diese Aufstellung behandelt nur einige der Exponate, die vor Ort zu sehen gewesen sind. Der Tag verging einfach so rasend schnell und schon bald stand leider auch der Zeitpunkt für meine Rückfahrt an.

weiter auf Seite 59



Bild oben:
Die Streckenkreuzung am Bahnhof ist Namensgeber der Anlage „Junction City“, die im Mai 2022 in Altenbeken erstmals vorgeführt wurde.

Bild unten:
Die Atmosphäre US-amerikanischer Bahnstrecken scheint hier sehr gut eingefangen worden zu sein. Jedenfalls sprechen die vielen Szenen nicht nur den Autor dieses Beitrags an. Fotos: Ralf Junius



Aus den Anfängen der Spurweite Z stammt dieses Werbeschild im damals modernen Pop-Art-Stil. Zu sehen war dieses historische Motiv auch im großen Mini-Club-Ratgeber „Alles über die Spur Z“ zum 50-jährigen Jubiläum im letzten Jahr.

Trotz der langen An- und Abreise und der vielen Kilometer hat sich der Besuch für mich aber wirklich gelohnt. Neben dem „Abfahren“ der schönen Exponate mit dem Auge habe ich ja auch viele interessante Gespräche mit den vor Ort anwesenden Zetties führen dürfen. Das altbekannte Anliegen kleinerer Stammtischzusammenkünfte kam folglich auch nicht zu kurz!

Stammtischseiten:

<https://z-stammtisch-bayern.de>
<https://www.zclub92stuttgart.com>

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.

Gute Neuigkeiten zu crZ Christian Ribatzky:

Im April-Heft 2023 hatten Sie meine Zuschrift vom März veröffentlicht. Vielen Dank. Heute muss ich dazu folgendes Positives ergänzen:

Ich habe dann im Juni wieder versucht Herrn Ribatzky über die Kontaktanfrage des crZ-Portals zu erreichen, mit Erfolg! Herr Ribatzky hat mir geantwortet und auch zurückgerufen. Wir haben nett geplaudert und er erzählte mir auch von einem unfallbedingten Ausfall. Die Firma crZ ist aber mit ihren Decodern, auch Sound-Decodern, nach wie vor am Markt.

Meine Frage war nach einem Decoder für die BR 143 (Märklin 88431). Da Herr Ribatzky für dieses Modell noch keinen Decoder im Programm hat, schlug er mir vor, ihm mein Modell für die Decoder-Entwicklung zur Verfügung zu stellen. Ich erhalte das Modell digitalisiert zurück und muss lediglich die reinen Kosten für den Decoder übernehmen.

Das finde ich einen guten Dienst am Kunden. Will sagen, dass ich die schlechten Erfahrungen, die Sie in Ihrer Antwort (...) schilderten nicht teilen kann, außer eben das fehlende Feedback auf Kontakt-anfragen, was aber dann doch eher auf den Arbeitsunfall zurückzuführen war.

Peter Taubert, Schwerin

Fahrprobleme auf Rokuhan-Weichen:

Ich habe Probleme mit Rokuhan-Weichen R040. Eine kleine Tenderlok, Märklin 8895, entgleist regelmäßig. Auf meine Anfrage bei Rokuhan erhielt ich eine enttäuschende Antwort (...).

Ist in den Zetties-Kreisen diese eingeschränkte Funktionalität bekannt? Wird in den Produktbeschreibungen der Firma Noch darauf hingewiesen?

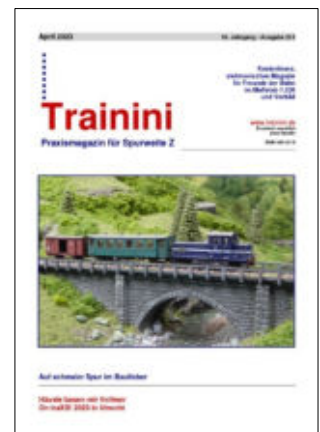
Karl-Jürgen Heine, Boniswil (Schweiz)

Antwort der Redaktion: Wenn die Probleme mehrfach denselben Weichentyp, aber stets das gleiche Fahrzeug betreffen, während andere problemlos passieren können, sollte als Ursache auch die Märklin-Lok in Betracht gezogen werden. Einachsige Vorläufer an Dampflokomotiven sind uns als sensible Teile bekannt. Eine mögliche Ursache kann eine Abweichung des Spurkanzinnenmaßes sein oder auch ein zu geringer Anpressdruck des weitgehend unbelasteten Vorläufers. Ein Indiz dafür könnten auch gezielte Fahrversuche mit Detailbeobachtungen liefern: Vor- wie Rückwärtsüberfahren der Weichen sowie wechselnd über den geraden wie abweichenden Strang.

Einbetten von Trainini TV auf der Portalseite:

Heute Morgen ist mir beim Rundgang auf der Trainini-Webseite aufgefallen, dass ein Verweis auf **Trainini TV** fehlt.

Hans Helbach, Bonn



Trainini
Praxismagazin für Spurweite Z

Aktuelles Magazin Trainini TV Rekorde Team

Spur-Z-Welt DE EN

Trainini TV

Alles, was Fotos nicht sagen können...

Mit unserem Magazin stoßen wir überall an Grenzen, wo Texte und Fotos nicht zum Ausdruck bringen können, worum es in einem Bericht geht. So können wir darüber keinen Eindruck vermitteln, wie ein digitales Sound-Modell klingt oder wie eine aufwändige Lichtsteuerung arbeitet. Auch die auf Messen und Ausstellungen dominierende Stimmung lässt sich mit Worten allein nur sehr eingeschränkt vermitteln.



Antwort der Redaktion: In der Tat haben wir uns über ein rechtssicheres wie komfortables Einbetten unseres Kanals in die eigenen Seiten schon reichlich Gedanken gemacht. Dass dies auch aus dem Leserkreis erbeten wird, bestätigt uns und freut uns gleichermaßen. Durch die Zuschrift ist es auf unserer Agenda höher gerutscht und inzwischen über ein eigenes Register mit Seite und Link-Wahloption ins Portal eingebettet worden. Wir hoffen sehr, dass **Trainini TV** in der Folge deutlich steigende Aufrufzahlen verzeichnet, denn unserem Magazin hinkt es doch immer noch gewaltig hinterher.

US-Brückenbausatz von Raildig:

Auf den Seiten des Ztrack Centers (<https://ztrackcenter.com>) wird ein neuer Brückenbausatz von Raildig angeboten. Betitelt wird er (übersetzt) als „Welsbach-Brücke“ (Art.-Nr. RD-170) und ohne das Diorama angeboten, in das die Brücke zu Anschauungszwecken eingebettet wurde.



Der zusammengesetzte Bausatz „Catfish Creek Bridge“ (Art.-Nr. RD-170) ist hier zu Demonstrationszwecken in ein Diorama eingefügt worden. Foto: Raildig / Ztrack

Gefertigt aus Gips (Brückenelemente) und Hartholz (Brückenpfeiler) eignet sich der mehrteilige Bausatz zum Überqueren von Bächen, kleinen Flüssen oder auch einem ausgetrockneten Flussbett. Gerade für eine flach angelegte Querung eignet sich diese Konstruktion in bester Weise. In den Brückentrog passen sowohl Rokuhan- als auch Micro-Trains-Line-Gleise, sie ist aber auch als Autobrücke nutzbar.

Azar Models stellt klar:

Auf eine Anfrage unserer Redaktion hat Azar Models (<https://azar-models.com>) klar und im Interesse seiner Kunden Stellung bezogen. Wir hatten nachgefasst, ob Spritzgussmodelle des gedeckten Güterwagens G4 tatsächlich ohne Grundlackierung ausgeliefert worden sind.

Dies war offensichtlich der Fall, stieß aber im bislang nicht gerade mit Spur Z verwöhnten Frankreich auf Akzeptanz, zumal einige Kunden die Modelle patiniert haben und das dadurch erreichte Erscheinungsbild Gefallen gefunden hatte.

In Deutschland hingegen, wo viele Modellbahner vor eigenen Farbbehandlungen zurückschrecken, sorgte dies teilweise für Unmut. Azar Models verwies darauf, hier erstmals Spritzgusserfahrungen



Diese Probespritzung zeigt das Gehäuse der CC7200 auf dem schweren Metallfahrwerk, wie es die Serienauslieferung dieser SNCF-Lok erhalten wird. Foto: Azar Models

gesammelt zu haben und hier gelernt zu haben, auch Modelle aus dieser Produktionstechnik für größere Stückzahlen künftig stets vollständig zu lackieren.

Mit uns geteilt hat der fleißige Hersteller auch erste Aufnahmen eines montierten Handmusters der französischen Diesellok CC72000 mit einem Metallfahrwerk, das ihm nun starke Zugkraft verleiht. Sobald auch ein lackiertes und beschriftetes Muster bereitsteht, dürfen wir unsere Leser weiter informieren!

Sommerauslieferungen bei Noch:

Während sich die mit Spannung erwarteten 3D-Druck-Figuren für die Spurweite Z offenbar noch etwas verzögern, meldet Noch (<https://www.noch.de>) das Ausliefern weiterer Neuheiten. Die Bäume-XL-Packungen aus der Serie „Classic“ sind nun in verschiedenen Zusammenstellungen im Handel verfügbar.

Für die Spur Z geeignet sind davon folgende Zusammenstellungen mit jeweils fünf 8 - 10 cm großen Laubbäumen bzw. acht 8 - 12 cm großen Tannen: Obstbäume (Art.-Nr. 25610), blühende Obstbäume (25615), Laubbäume (25620), Herbstbäume (25625), sowie Tannen (25640).

Nicht auf den Beginn der Bastelsaison warten wollten auch die 41 x 26 cm große Seefolie (60852) kann in transparenter Ausführung und die Knitterfelsen XL, die von deren Erfinder Andreas Dietrich stammen und mit dem Format 61 x 34,5 cm jetzt noch größer angeboten werden. Angeboten werden die Varianten „Wildspitze“ (60307), „Großvenediger“ (60309) und „Seiser Alm“ (60311).

Neuauslieferungen bei AZL:

Auch wenn AZL diesen Monat keine Formneuheiten präsentieren kann, sind auf jeden Fall spannende Modelle für verschiedene Kundeninteressen dabei.

So fährt die EMD E8 in der schmutzigen Gestaltung der Chesapeake & Ohio vor. Die A-Einheit wird mit zwei Betriebsnummern (Art.-Nrn. 62617-1 / -2) angeboten.



Der EMD E8A (Art.-Nr. 62617-1) steht das Farbkleid der Chesapeake & Ohio gut zu Gesicht. Foto: AZL / Ztrack

Neue Varianten gibt es auch von mehrteiligen Säulentragwagen für Lkw-Auflieger. Die dreiteiligen Einheiten mit je 53 Fuß Vorbildlänge tragen das alte TTAX-Logo und sind mit Xtra-Aufliegern beladen, die für die US-Post im Einsatz stehen (905230-1). Je zwei dieser Auflieger sind auch separat erhältlich (954006-1).



Der schwere Halbgepäckwagen läuft in der UP-Ausführung (74008-1) auf dreiachsigen Drehgestellen. Foto: AZL / Ztrack

Die R-70-20-Kühlwagen kehren nun im Orange der ATSF ins Sortiment zurück. Zur Auswahl stehen hier eine Zweier- (914833-2) und einer Viererpackung (914803-2). Als letzte Auslieferung rollt noch der schwere Halbgepäckwagen auf dreiachsigen Drehgestellen an. Mit gleich drei Betriebsnummern steht er durchgängig in Diensten der Union Pacific (74008-1 bis -3).

Auslieferungen durch Märklin seit dem letzten Redaktionsschluss:

Den Weg zu den Händlern gefunden hat der winzige Kleinwagen KlV 20 der Firma Wolff aus Walsrode (Art.-Nr. 88026). Das VW-Kombinationsfahrzeug T1 aus dem früheren Bestand der DB erlebte dort seine letzte Dienstzeit und ist in die Epoche IV einzuordnen. Unverändert ist das Modell mit einem kleinen Glockenankermotor ausgestattet, der über einen Riemenantrieb arbeitet. Das Gehäuse besteht aus metallgefülltem Kunststoff.



Die aktuelle Neuauflage der Baureihe 138 (Art.-Nr. 88386) hebt sich technisch durch ihren Antrieb und optisch durch ihre feine Bedruckung vom Vorgängermodell ab – nicht aber im von Märklin gewählten Farbleid.

Für die Schweizer Bahnfreunde ist inzwischen die Ellok der Reihe Re 460 der SBB (88468) lieferbar. Dieses Modell gehört in die Epoche VI, denn Märklin gibt einen Betriebszustand um 2018 an. Wie schon die letzten Auflagen dieser Lok verzichtet sie auf eine elektrische Oberleitungsfunktion, bietet dem Kunden dafür aber eine Ausstattung mit Glockenankermotor und warmweißen Leuchtdioden für die Spitzen- und Schlusslichter.

Sehr begeistert hat uns die Elektrolokomotive Baureihe 139 der Deutschen Bundesbahn (88386). Das Gehäuse ist mit sechs Klappen-Lüftern und mittigem Maschinenraumfenster versehen. Eine feste Regel scheint es bei Märklin zu sein, dass diese Baureihe und eine ozeanblau-elfenbeinfarbene fest zusammengehören, wo sich der eine oder andere Kunden vielleicht auch mal eine chromoxidgrüne Schwesterlok zum älteren Modell aus den Achtzigern gewünscht hätte.

Besonders ansprechend ist die saubere Lackierung, die auch die Dachaufbauten in Umbragrau trennscharf absetzt sowie den Stromabnehmerantrieb zweifarbig darstellt. Tadellos ist ebenso die Bedruckung, die auch Feinheiten wie Gummileisten, Aufstiegshandstangen, Türklinken, Chromringe an den Laternen oder die Gummidichtung des Maschinenraumfensters hervorhebt.

Der angegebene Betriebszustand um 1978 ergibt ein Einordnen in die Epoche IV. Abgerundet werden unsere Eindrücke von hervorragenden Fahreigenschaften dank des verbauten Glockenankermotors. Eine fahrtrichtungsabhängige Spitzenbeleuchtung gewährleisten warmweiße LED.



Die frühe Bundesbahn-Zeit bildet der preußische Eilzug-Gepäckwagen Pw4 (87566) noch ohne aufgedruckten Ege-Keks nach. In dieser Gestaltung lief er auch noch zusammen mit den vierachsigen Abteilwagen, die noch zum Ausliefern ausstehen.

Zunächst noch ohne seine „Wagenbegleitung“ hat sich der Eilzug-Gepäckwagen Pw4 (87566) im Zustand der frühen Bundesbahn auf die Reise gemacht. Die preußische Bauart mit Zugführerkanzel besitzt ein Fahrgestell mit Sprengwerk und Nachbildung der Bodendetails, angesetzte Trittbretter, Aufstiegsleitern und Griffstangen.

Die Wiederauflage dieses Modells haben viele Kunden lange erwartet. Dieses Mal stellt Märklin den Zustand vor dem Anbringen des Ege-Keks dar, der für die noch fehlenden Abteilwagen wegen der zeitnah zu erwartenden Ausmusterung auch der finale Dienstzustand war.

Letzte Neuauslieferung vor Redaktionsschluss war die Personenzug-Schleppenderdampflok der Baureihe 38 (88997) in einer frühen DB-Ausführung. Sie besitzt noch keinen Ege-Keks, aber noch den preußischen Kastentender und große Windleitbleche.

Ausstellungsraum wiedereröffnet:

Wie wir in **Trainini TV** Folge 15 berichten, hat die HRT GmbH in Marsberg-Westheim, besser bekannt unter ihrer Marke 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>), seit dem 8. Juli 2023 wieder den Ausstellungsraum für ihre Kunden geöffnet.

Darin wird auf verschiedenen Anlagen und Dioramen höchste Modellbaukunst gezeigt und die Modelle, die auch im eigenen Laden erhältlich sind, im digitalen Betrieb vorgeführt. Kunden werden gebeten, sich für die Samstage voranzumelden, denn dem Besuch im Vorführraum geht eine kurze Stadtwanderung voraus, auf der Vorlagen einiger umgesetzten Szenen und Gebäude aus eigenen Serien gezeigt werden.



Geschäftsführer Jörg Erkel widmet sich inzwischen auch längst nicht mehr nur der Spurweite Z zu. In den eigentlichen Verkaufsräumen erwartet seine Kunden auch ein Spur-0-Fahrdiorama und auch die Baugröße H0 soll bald angemessen in den Räumen gewürdigt werden.

Auch eine weitere Anreise lohnt sich, zumal sich auf dem Gelände auch ein Ritzenhoff-Werksverkauf findet, der neben hochwertigen Glas-Artikeln auch die vor Ort produzierten Westheimer-Bierspezialitäten verkauft.

Das vorübergehende Schließen des Raums war zum einen den Corona-Restriktionen geschuldet, zuletzt aber auch einem Ausbau der großen Segment-Anlage, denn mit einer Kiesverladung nach regionaler Vorlage fand ein weiteres Schaustück Einzug, das aufgebaut und die bestehende Steuerungskonfiguration eingebettet werden musste. Dieses war und ist außerhalb von Westheim noch nicht öffentlich zu sehen!

Zurück zur Spur Z:

Der Panzer-Shop.nl (<https://www.panzer-shop.nl>) bietet wieder Artikel für die Spur Z an. Er begründet dies mit E-Mails von Kunden, die sich das Angebot zurückwünschten. So habe man die Artikel nun wieder ins Angebot integriert.

Auch wir können nur bekunden, von der Detaillierung der Fahrzeuge begeistert zu sein und hatten bereits einen Artikel in Vorbereitung, als dann plötzlich das Aus bekundet wurde und wir unseren Bericht mangels Lieferbarkeit zurückgestellt hatten. Zum Sortiment gehören aber auch verschiedene Figurensätze.

Wir hoffen sehr, dass sich die Entscheidung des Betreibers rentiert und die Nenngröße Z dort dauerhaft ihren Platz findet.

Undurchsichtiges bei Micro-Trains:

Nicht gleich überschaubar ist der aktuelle Neuheitenstatus bei Micro-Trains (<https://www.micro-trains.com>), denn dort werden einige Modelle unverändert in der Auslieferungsliste geführt, die seit einigen Monaten im Handel sein sollen. Auch mit weiteren scheint der Hersteller schon einen Ausblick eingehen zu wollen.

Gemäß den Statusangaben im Handel sein oder derzeit auf dem Weg zu den Händlern sein sollten aber zwei Modelle der US-Diesellok EMD F7 für die Norfolk & Western (Art.-Nrn. 980 01 341 / 342), die es nach unserer Sicht aber schwer haben sollten, sich mit ihrem alten Antrieb und ohne Fenstereinsätze gegen die deutlich jüngeren Konstruktionen des direkten Wettbewerbers zu behaupten.



Ebenfalls fortgesetzt werden kann aktuell die Serie „War of the Worlds“ nach literarischer Vorlage mit einem weiteren gedeckten Güterwagen (518 00 843). Es handelt sich um Wagen Nummer 5 einer Reihe, die den in Buchvorlagen geschilderten Angriff von Mars-Menschen sowie die erfolgreiche Abwehr durch die Menschheit behandelt.

In dieser Lackierung der Norfolk & Western wird die EMD F7 (Art.-Nr. 980 01 342) von Micro-Trains wiederaufgelegt. Foto: Micro-Trains

Faszination Modellbau wieder in Friedrichshafen:

Vom 3. bis zum 5. November 2023 findet die 21. Faszination Modellbau (<https://www.faszination-modellbau.de>) in den Messehallen von Friedrichshafen im Dreiländereck statt. Die Messe wird gemeinsam mit einem Echtdampf-Hallentreffen sowie Lego-Ausstellung ausgetragen. Zur Beteiligung der Spurweite Z liegen uns aktuell noch keine Informationen vor. Betreut und organisiert wird dies über die Z-Freunde International e.V.

Schon wieder Neues bei Yellow Dwarf:

Kaum hinterherzukommen ist mit der hohen Auslieferungsgeschwindigkeit von Yellow Dwarf (<https://www.yellowdwarf.eu>), denn Monat für Monat dürfen wir an dieser Stelle berichten. Stets zeigt sich ein Gespür für Lücken und Exklusives, das einer Anlage den besonderen und individuellen Reiz geben kann.



Wiederaufgekommene Lücken schließt Yellow Dwarf mit den Litfaßsäulen (Art.-Nr. 60041; Bild links), während mit dem „Spaß am Pool“ (60467; Bild rechts) völliges Neuland betreten wird. Fotos: Yellow Dwarf

So wird die Reihe kleiner Wasserfahrzeuge aktuell mit Kajaks (Art.-Nr. 60102) fortgesetzt. Seit dem Rückzug von Modelplant eine Lücke im Sortiment waren auch Litfaßsäulen (60041), die wie auch „öffentliche Mülleimer III“ (60045) nun aus Tschechien geliefert werden.

Eher ausgefallener Szenen an Burgen Marktplätzen und im letzteren Fall Gärten schmücken werden die Brunnen (60303) und „Spaß am Pool“ (60467).

Jüngste Änderungen im Elektrogesetz:

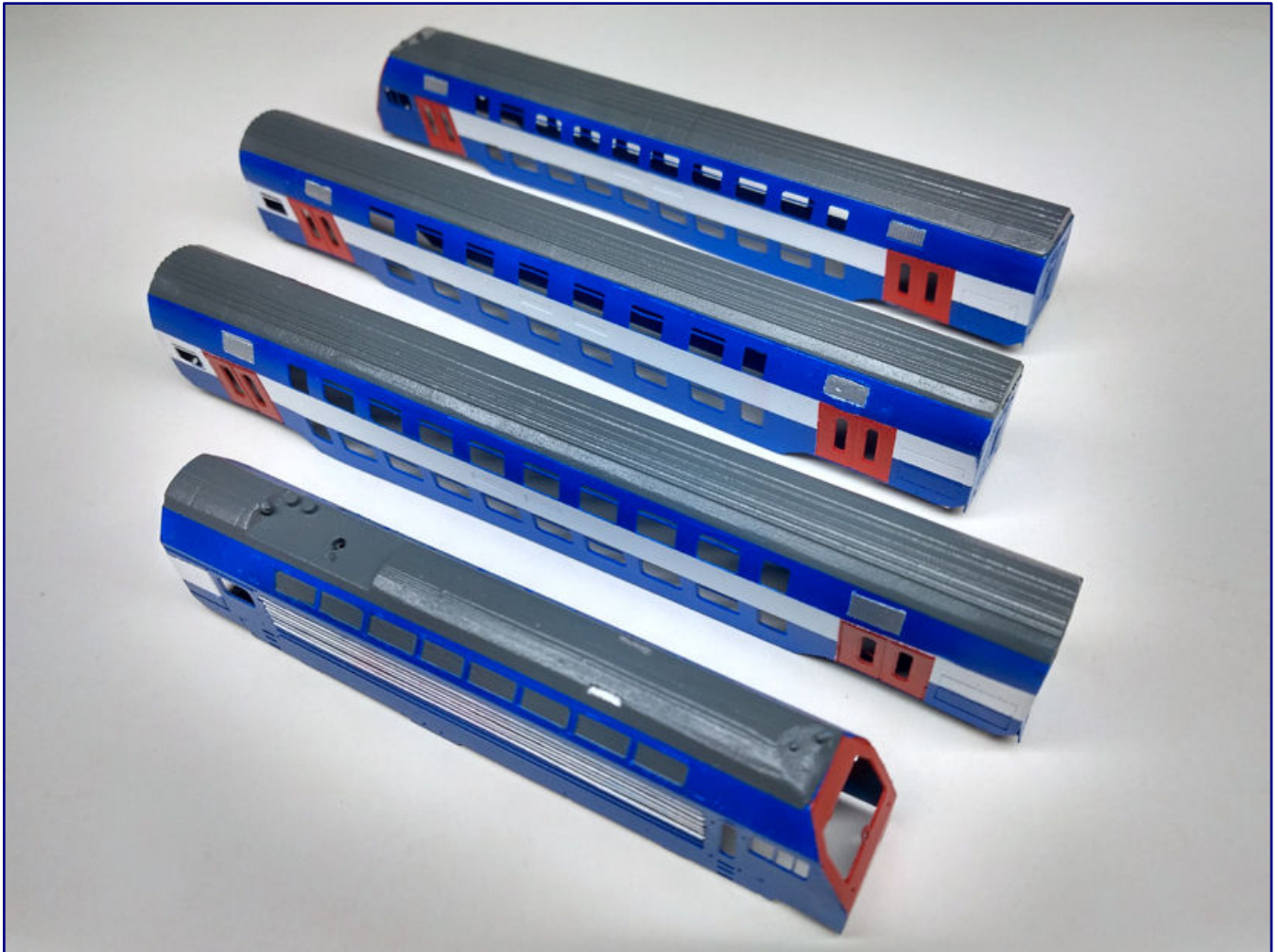
Märklin hat seine angeschlossenen Händler über Änderungen im Elektrogesetz informiert, die zum 1. Juli 2023 in Kraft getreten sind. Seitdem müssen Betreiber von elektronischen Marktplätzen wie Amazon oder Ebay sowie Händler mit eigenem Vertrieb per Internet einer neuen Prüfpflicht hinsichtlich des ElektroG nachkommen.

Dies gilt, wenn Elektro- und Elektronikartikel innerhalb Deutschlands oder nach Deutschland hinein angeboten oder in Verkehr gebracht werden. Märklin erfüllt diese Pflicht für alle drei Marken, während sie für eigene Angebote von Händlern oder Händlerplattformen schnell zu einem großen und ernsten Problem werden kann. Zu den betroffenen Geräten gehören nun nämlich auch „passive Elektro- und Elektronikartikel“ wie Gleise oder Kabel mit Steckern.

Im Zweifel sind solche Anbieter gut beraten, bei einer offiziellen Stelle wie der IHK (sofern der Anbieter dort Mitglied ist) oder einem fachkundigen Anwalt eine Rechtsberatung einzuholen, um alle Pflichten umzusetzen und korrekt zu erfüllen, die sich aus der Gesetzesnovelle ergeben.

Neuheiten mit Aussicht bei Z-Otti:

Als rührig erweist sich auch Hans-Jörg „Otti“ Ottinger (<https://zotti.lena-johannson.de/shop>). Neu in seinem Angebot sind hochwertige Neusilber-Ätzteilebausätze für die Schweizer Re 450 (Lok, 2 Doppelstockwagen-Zwischenwagen und der -Steuerwagen) sowie die Doppellok Ae 8/8. Geeignet sind sie für ambitionierte Modellbauer, nicht für Anfänger ohne Erfahrungen mit Ätzbausätzen.



Der Doppelstocktriebzug Re 450 ist eine Neuheit und ein Höhepunkt zugleich im Programm von Z-Otti. Mittels eines Märklin-Fahrwerks lässt sich die vierteilige Garnitur auch problemlos zum Laufen bringen. Foto: Z-Otti (Hans-Jörg Ottinger)

Die Bausätze für den Re 450 werden mit zahlreichen Druckelementen geliefert, unter anderem mit den Fahrwerksaufnahmen und einer kompletten Inneneinrichtung. Es sind bis auf die Motoren, Scherenstromabnehmer und Radsätze alle Teile für das Fertigstellen der Bausätze dabei. Die Garnitur kann durch eine Lok von Märklin (Art.-Nr. 88441 und baugleich) einfach motorisiert werden.

Für die Ae 8/8 ist für 2024 in Zusammenarbeit mit Harald Freudenreich ein professioneller Motor- und Dummy-Satz geplant. Die Auflagenhöhe wird auf Grundlage der bis jetzt erfolgten Einträge bei 20 Stück liegen, könnte aber bei Bedarf noch erhöht werden. Ein Motorisieren durch einen Z-Shorty ist ebenso einfach möglich, Teile für den entsprechenden Umbau liegen bei.

Eine weitere, gute Idee sind sicher die zu Märklin kompatiblen Oberleitungsmasten mit Abspannengewichten. Sie entstehen komplett mit Hilfe des 3D-Drucks.

Juli-Neuheit bei WDW Full Throttle:

William Dean Wright setzt seine Lebensmittel-Kühlwagenreihe weiter fort. Die jüngste Ausführung ist mit der Clicquot Club Company („Kleek-O“) einem einst sehr populären Getränkehersteller aus den USA gewidmet, der seit Ende des 19. Jahrhunderts aktiv war.

Er transportierte hochwertige, teils auch exotische Zutaten in seine zahlreichen Werke, um dort verschiedene Geschmacksrichtungen an Limonaden zu produzieren. Die jüngste Zweierpackung 1 (Art.-Nr. FTB9208) lässt aufgrund ihrer Bezeichnung eine Fortsetzung vermuten und widmet sich der Gestaltung dieser Firma, die von großen Buchstaben geprägt ist. WDW-Produkte werden in Deutschland unter anderem von Case Hobbies (<https://case-hobbies.de>) vertrieben.



Die Kühlwagen für die Clicquot Club Company (Art.-Nr. FTB9208) gehören in die Lebensmittel-Serie des Anbieters. Foto: WDW Full Throttle

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

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

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Ralf Junius (**Trainini TV**), Torsten Schubert

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

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

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

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

Bei Einsenden von 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.