

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Ein Fest in Zell (Mosel)

Larrys Meisterstück
Die Wegesränder

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

willkommen im Jahr 2024! Kaum zu glauben, dass schon wieder zwölf Ausgaben hinter uns liegen, seitdem ich ähnliche oder zumindest vergleichbare Worte an Sie gerichtet habe.

Inzwischen ist die Spurweite Z ganze 52 Jahre alt, Mitte Mai freuen wir uns wieder auf ein besonderes Wochenende in Altenbeken und zuvor sind unsere Blicke nun auf die vielen Neuheiten gerichtet, die uns erwarten.



Holger Späing
Chefredakteur

Doch Stopp! Bevor wir zu weit in die Zukunft blicken, sollten wir innehalten. Gerne möchte ich Ihren Blick noch mal auf das richten, was hinter uns liegt. Unsere Zeit ist schnelllebig und viele zu früh vergessen wir, was wir Besonderes erlebt haben oder verfolgen durften.

Deshalb startet ein neues Jahr bei uns immer mit einem Rückblick. Nur die Kür der Neuerscheinungen des Jahres 2023 haben wir bewusst in den Februar verlagert. Spannend blieb bis kurz vor Jahresabschluss, ob noch Modelle in den Handel finden, die bei den anstehenden Entscheidungen zu berücksichtigen sein werden. Wir machen es also dieses Mal spannend...

Freuen Sie sich daher zunächst mal auf das, was Ihnen dieses Januar-Heft verspricht. Ich freue mich da ganz besonders, dass wir über die V 60 berichten dürfen, die Ronald „Larry“ Schulz für interessierte Zetties geschaffen hat.

Seine Arbeiten nahmen schnell einen Umfang an, der schon einem Neubau nahekam. Geblieben ist nur das „Hütchen“, das Märklin seit 1972 liefert. Und selbst das musste angepasst werden. Ausdrücklich wollten wir diesen Aufwand einmal darlegen, bevor die Neukonstruktion von Märklin in den Handel kommt und eine grandiose Leistung womöglich verblassen lässt.

Ein persönliches „Sorgenthema“ war unser Jahresthemenschwerpunkt 2023. Gründlich haben wir in der Redaktion geplant und zusammengetragen, welche Facetten der Landschaftsgestaltung hier mal ins Licht gerückt gehören – also wichtig sind, aber gern übersehen werden und deshalb auch in Fachberichten zu wenig Aufmerksamkeit erfahren.

Nicht planmäßig gelieferte Neuheiten haben unsere Pläne zunichte gemacht und so präsentieren wir heute den eigentlich als Schlussfolge geplanten Teil. Damit wird alles schon mal rund, die beiden fehlenden Artikel werden aber folgen, sobald uns die Produkte dafür erreichen. Wir haben großen Aufwand getrieben und sind neue Wege gegangen – und das soll nicht umsonst gewesen sein.

Was an dieser Stelle noch zu erwähnen bleibt, ist das Adventstreffen in Zell (Mosel). Nach vier Jahren hatte es dieses Mal sogar etwas ganz Besonderes, obwohl es zweijährig eh immer ein persönlicher Höhepunkt ist. Unser Filmbeitrag ist längst im Netz und auch den sollten Sie nicht verpassen!

Wenn ich Ihnen jetzt viel Spaß beim Anschauen und auch beim Lesen wünsche, dann schließt das auch unsere beiden Buchtipps und die aktuellen Meldungen mit ein, zu denen auch schon erste Neuheiten gehören. Der große Schwung kommt dann im nächsten Monat. Bis dahin!

Her-Z-lich,

Holger Späing

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Gib alles, was möglich ist!..... 4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Rechts und links des Weges10

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Ideen für höhere Ansprüche28
Das Lexikon aller Traktionsarten30

Aktuelles

Ein stimmungsvolles Treffen.....33
Unser Jahresrückblick47
Zetties und Trainini im Dialog.....60

Impressum74

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 31. Januar 2024

Titelbild:

Der Schienenbus überquert den Bahnübergang am Ortsrand von Wakenfeld. Die kleine Anlage hat fast alles zu bieten, was sich Modellbahner für eine stimmungsvolle und lebendige Anlage wünschen. Sie passt nicht nur perfekt zu unserem ablaufenden Jahresschwerpunkthema, sondern war auch in Zell (Mosel) zu sehen und bestaunen.

Betagte V 60 kräftig aufgemotzt
Gib alles, was möglich ist!

Wie lässt sich die V 60 der Bundesbahn kurz und treffend beschreiben? Klein, robust und ein Mädchen für alles. Damit blieb sie unscheinbar, denn der große Ruhm einer Schnellzuglok blieb ihr immer verwehrt. Doch im Modell war und ist sie unverzichtbar, deshalb auch sehr beliebt. Deshalb verlangt das kompromissbehaftete Märklin-Modell von 1972 nach vielen Optimierungen, um alle Wünsche bedienen zu können.

„Die kleinste Serien-Eisenbahn der Welt – Märklin Mini-Club“ so wurde die Spur Z im Jahr 1972 mit einer Werbekampagne der Öffentlichkeit vorgestellt. Zu den allerersten Lokmodellen gehörte schon die Artikelnummer 8864 mit der Betriebsnummer 260 417-1 – eine dreifach gekuppelte Diesellokomotive, die bei der Bundesbahn als V 60 beschafft worden war.

Als V 60 (mit der Betriebsnummer V 60 107) konnten Kunden sie in der Spur Z aber erst 2011 erwerben. Da war fast schon der vierzigste Geburtstag unserer Nenngröße erreicht, aber auch zum 50. Jubiläum hat sich das Modell technisch nicht wesentlich verändert – sehen wir mal von einer neuen Motorgeneration ab.



Bereits in Altenbeken 2022 zeigte Ronald „Larry“ Schulz diese gesuperte Lok, um die enormen Auswirkungen seiner Verbesserungen zu veranschaulichen. Bis alle Probleme beseitigt waren, um die bestellten Stückzahlen bedienen zu können, sollte es aber noch fast zwei Jahre dauern.

Weder die Raddurchmesser noch die Achsstände stimmen. Auch die Laufeigenschaften sind trotz später eingebauter 5-Pol Motoren zu keinem Zeitpunkt als gut zu bezeichnen gewesen. Das liegt am starren Fahrwerk ohne Pendelachse.

Für viele Modellbahner hieß das, zwar einen sehr begehrten Loktyp im Programm vorzufinden, der aber wegen der schlechten Laufeigenschaften und sehr kompromissbehafteten Umsetzung allenfalls als Einstiegsmodell in einer Startpackung taugte. Das sollte sich aber schließlich doch noch ändern, allerdings ohne ein Zutun Märklins.

Wie alles begann: 14. April 2020, Forum Z-Freunde International. Ronald „Larry“ Schulz, ein Forumsmitglied, bekommt die Anfrage eines anderen Schreibers, ob er ihm Kuppelstangen für die V 60 fertigen könne. Larry, der als Hobby den filigranen Modellbau liebt und auch immer wieder akribisch umsetzt, hat sich daher eine V 60 besorgt, Maß genommen und neue Kuppelstangen konstruiert.



Larry in seiner heimischen Werkstatt: Auf der Werkbank stehen einige Kundenmodelle der V 60, die er zum Zeitpunkt unseres Besuchs gerade bearbeitet und neu aufbaut.

Die Spur-Z-Gemeinde war begeistert. Doch ihn ließ dieses Thema nicht mehr los. Er legte schließlich das Dach um 0,5 mm tiefer und erreicht damit bereits eine deutliche verbesserte Wirkung der Lok. Weiter ging es dann mit dem Fahrwerk. Am 19. April 2020, also nur fünf Tage später, präsentierte er nach acht Stunden ununterbrochenen Bastelns inklusive Konstruktion und Fräsen den Urtyp eines neuen Fahrwerks mit Glockenankermotor und Blindwelle: eine unfassbare Leistung!

Damit das Gehäuse wieder auf das Fahrwerk passt, musste es entsprechend ausgefräst werden. Aber da noch nicht entschieden war, welcher Glockenankermotor genommen würde, musste das erstmal warten.

Auf alle Fälle sollte die modifizierte Lok eine freie Führerhausdurchsicht erhalten. Forumsmitglied Holger Hertlein hatte beim Erstellen der 3D-Modelle sehr geholfen und die benötigten Dateiformate erstellt, die für die Guss- und Frästeile erforderlich waren.

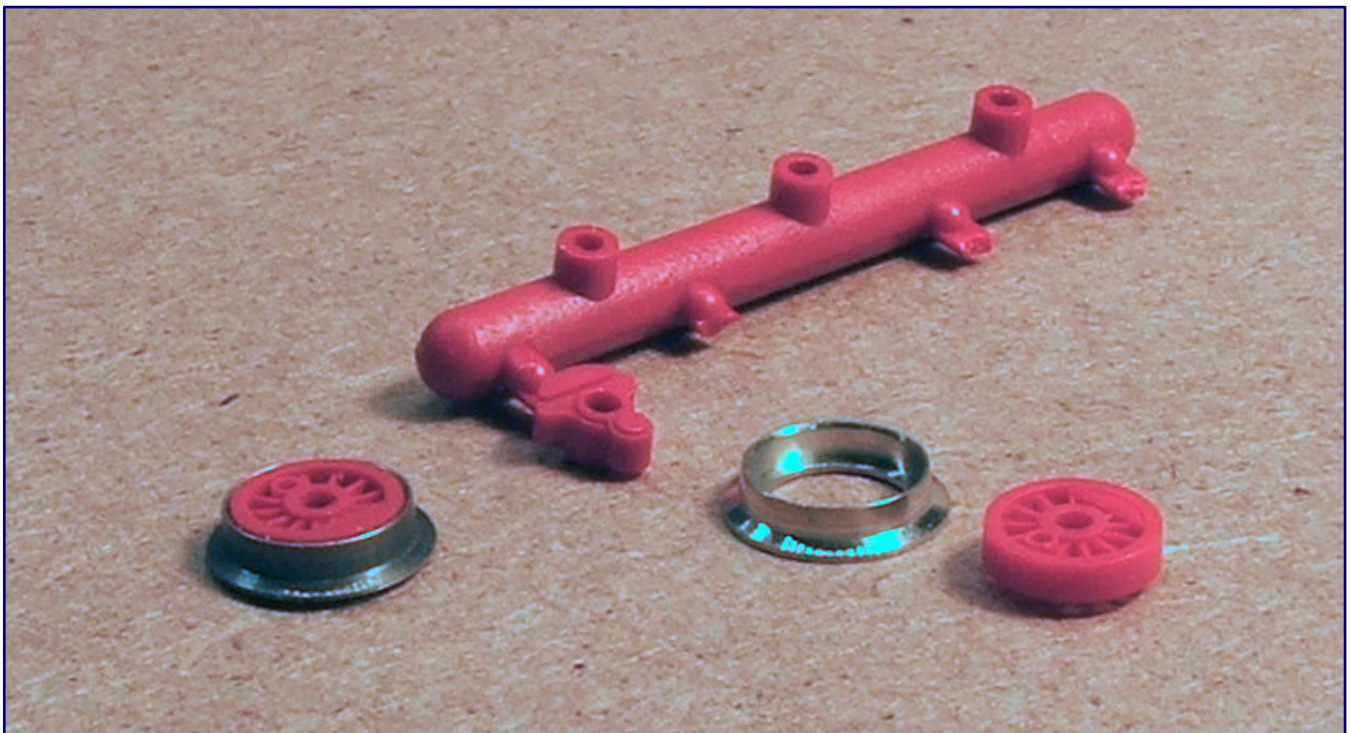
Auch die Räder sollten angepasst werden, was kein leichtes Unterfangen war, wie sich noch zeigen sollte. So wurden verschiedene Rädertypen aus dem Märklin-Programm getestet und die der V 36 für gut befunden. Nachbildungen der Bremsen dürften beim neuen Getriebedeckel natürlich auch nicht fehlen.

Erster Testlauf

Am 4. Mai 2020 war es dann schließlich soweit und ein erster Testlauf konnte erfolgen. Das Projekt machte große Fortschritte am Prototypen für eine geplante Kleinauflage. Den ersten Testlauf (ohne Schienen) mit neuem Getriebe und Glockenankermotor stellte Larry als Video auf YouTube ein. Alles lief rund und gleichmäßig.

Zwei Tage später war dann auch der erste Testgetriebedeckel fertig. Allerdings war zu diesem Zeitpunkt noch offen, wie diese Teile in einer Serie von 75 Stück hergestellt werden könnten.

Ein weiterer Meilenstein wurde dann am 11. Mai erreicht, als der Prototyp fertig war. Nun drängte auch der Punkt, eine geeignete Beschaffungsquelle für die Serienteile zu finden. Dass Märklin keine Radsätze liefern wollte, war ein heftiger Schock, weil das Projekt damit kurz vor dem Aus stand.



Radlauffläche und der Spurkranz sind Drehteile, die um Radsterne aus Kunststoff-Spritzguss ergänzt werden. Mit Hilfe dieses Fertigungsverfahrens erhält die V 60 endlich auch eine Blindwelle.

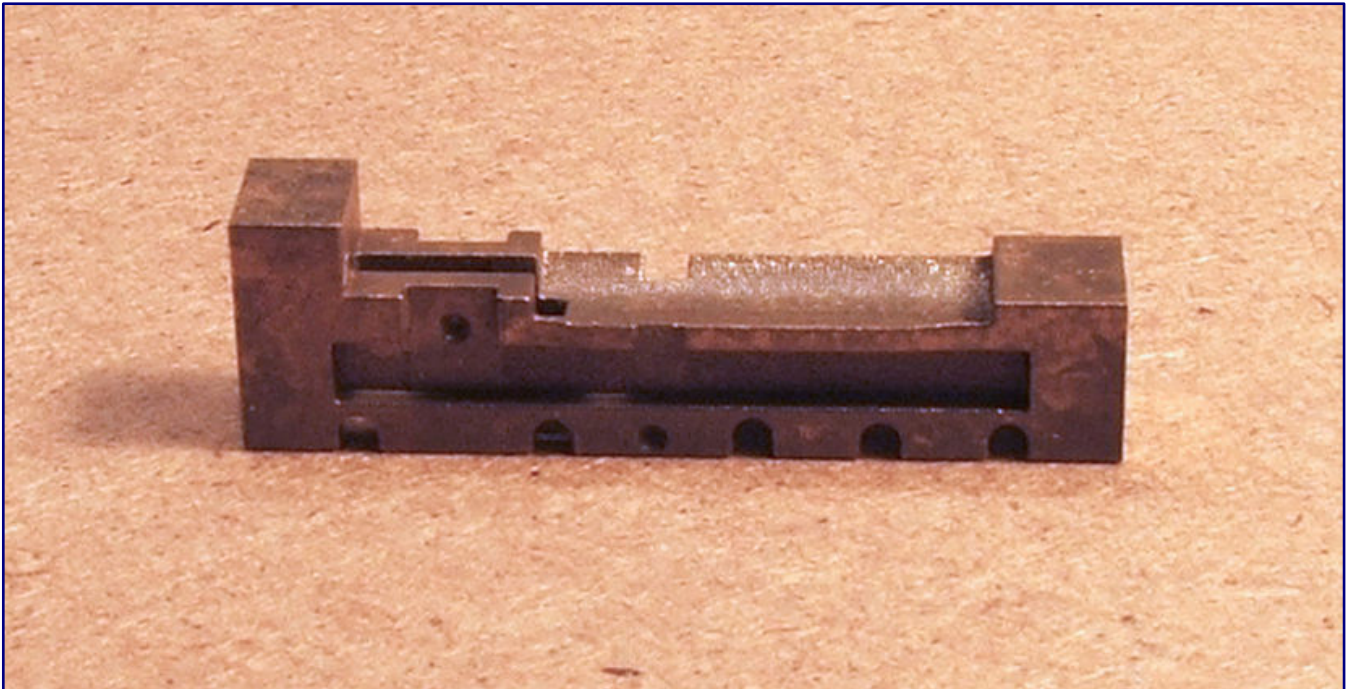
Positiv denken heißt aber auch, darin etwas Gutes zu sehen, denn die bis dato angedachten Radsätze haben Modul 0,3 und wären bei einer so kleinen Lok nicht ideal gewesen. Besser schien es daher, die 300 Radsätze selbst herzustellen und auch an dieser Stelle herauszuholen, was technisch möglich schien.

Gewiss war das keine leichte Aufgabe, denn geeignete Zulieferer mussten ja auch gefunden werden. Eine Modellbaufirma aus der Hansestadt Rostock stellte schließlich die erforderlichen Spritzgussteile für die Radsterne her.

Ein weiterer Eckpunkt für dieses Projekt war das sich anschließende Kennenlernen eines besonderen Herstellungsverfahrens von Gussteilen. Die kontaktierte Gießerei hatte für jedes Teil, das gegossen werden sollte, einen neuen Wachs Kern gedruckt und diesen dann im Wachsausschmelzverfahren in Bronze gegossen.

Dadurch konnten sehr ebene Oberflächen erzeugt werden. Beim herkömmlichen Guss werden hingegen die Wachsrohlinge in einer Silikonform gegossen. Beim Ausformen können diese Wachsrohlinge dann immer etwas krumm werden.

Für Getriebeteile ist dieses Verfahren allenfalls bedingt brauchbar. Die nach langer Suche gefundene Gießerei war aber in der Lage, solche Teile zu liefern, die fast ohne Nacharbeit verwendet werden konnten. Das war hier schon beinahe sensationell, die sprichwörtliche Nadel im Heuhaufen schien gefunden.



Nach einem Fehlschlag mit der Gießerei entstand der Getriebeblock aus CNC-gefrästem Teilen, die später um die Endstücke mit den Pufferbohlen vervollständigt wurden.

Doch dann gab es wieder Probleme. Der Inhaber der Gießerei hatte sich nicht mehr gemeldet und keine der bestellten Teile geliefert. Irgendwann kam dann aber, beinahe schon unerwartet, doch mal eine größere Menge fehlerhafter Teile, die jedoch nie in Rechnung gestellt wurden.

Eine neue Gießerei zu finden war leider nicht erfolgreich. In dieser Situation half Michael Bahls (Bahls Modelleisenbahnen) mit dem entscheidenden Tipp: Wenn keine gegossenen Teile zu beschaffen sind, dann hilft nur eins, sie fräsen zu lassen.

Deshalb wurde nun die Konstruktion geändert und der eigentliche Getriebeblock in der Folge aus zwei Teilen CNC-gefräst. Die beiden Endstücke mit den Pufferbohlen wurden als Gussteile an diesen Block angesetzt.

Um so ein Projekt erfolgreich zu Ende zu führen, brauchte es natürlich viele Helfer. Zu diesen gehörte auch Claudius Veit (Velmo), der die winzigen Platinen für die Stromabnehmer gezeichnet und bestellt hat. Und das geschah sogar zwei Mal, weil sich die erste Charge leider als nicht brauchbar erwies.

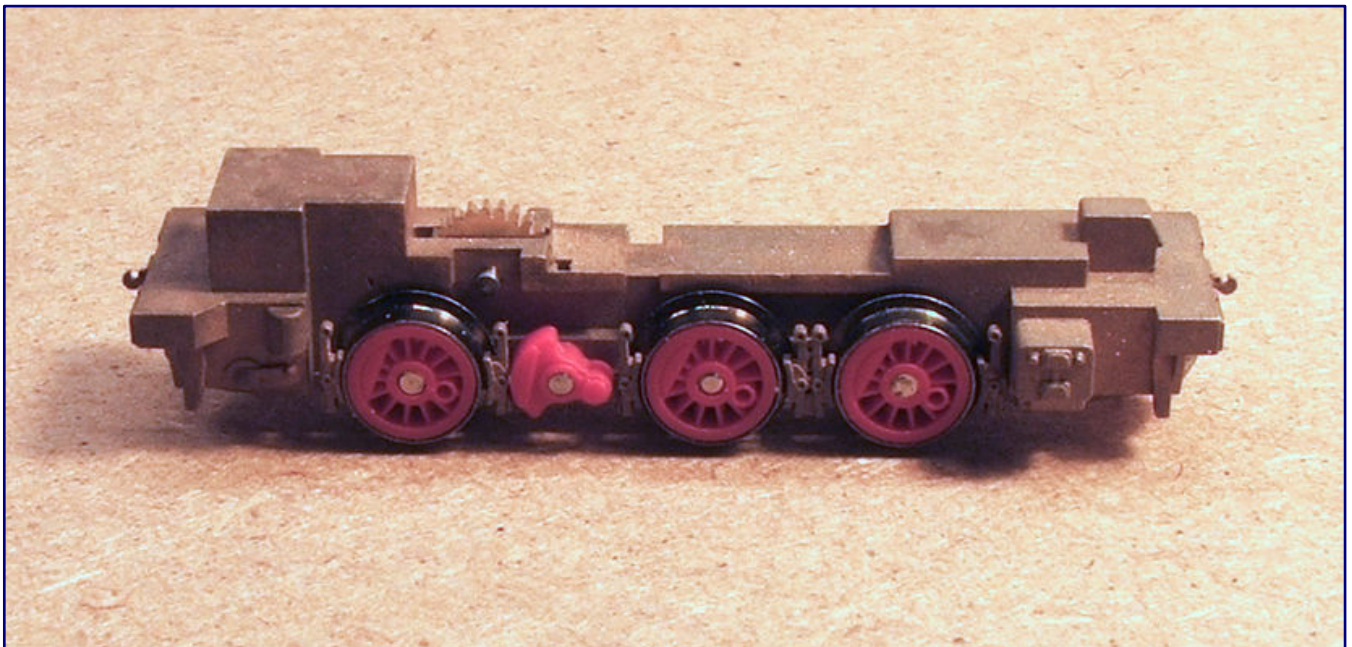
Und auch Harald Freudenreich (ex Freudenreich Feinwerktechnik, jetzt Atelier Barkvieren), ein Experte beim Herstellen von Kleinserienmodellen, war immer ansprechbar, wenn neue Fragen aufkamen. Letztendlich konnten so alle Hürden gemeistert werden und das spannende, immens angewachsene Projekt konnte zu Ende geführt werden.

Erfolgreiches Ende

Im November 2023 war es endlich soweit: Das erste „Traummodell“ aus der Kleinserie war fertig und konnte an seinen Besteller ausgeliefert werden. Die Begeisterung war, wie nach den vorausgegangenen Schilderungen sicher zu erwarten, riesig.

Die mit den vielen Modifikationen fast völlig neu entstandene Lok scheidet keinen Vergleich zum Märklinmodell, weil sie diesem „um Lichtjahre“ voraus ist, und besitzt natürlich endlich auch die geforderten, hervorragenden Fahreigenschaften. Ein solches Modell ist eigentlich nicht zu bezahlen und Larry gebührt ein Riesendank für sein Beharren auf dem Weg zum Erfüllen von Modellbahnerträumen.

Wie komplex der Zusammenbau der V 60 ist, hat uns Larry für uns dann auch mal aufgeschrieben. Wir möchten seine Erläuterungen gern im originalen Wortlaut wiedergeben: „Die Montage der Fahrwerke ist etwas komplizierter als gedacht.“



Das Foto vom Probezusammenbau zeigt den vervollständigten Getriebeblock mit Ausnahme der Stromabnehmer. In diesem Zustand erfolgte eine Prüfung auf Leichtlauf.

Ich mache immer erst mal einen Probezusammenbau. Nicht jedes Zahnrad arbeitet mit jedem anderen zusammen. Die Toleranzen sind etwas grob. Da muss man schon mal bisschen probieren, dass nachher auch wirklich alles leicht läuft.

Ich setze im Prinzip erst alles ohne Stromabnehmer zusammen, prüfe den Leichtlauf, baue dann wieder alles auseinander, klebe die Stromabnehmer ein und setze dann alles wieder zusammen. Dazu ist eine kleine Hilfsvorrichtung notwendig, weil es im Fahrwerk ziemlich eng zugeht.

Ist der Motor erst einmal eingeklebt, kann man das Fahrwerk kaum noch wieder zusammensetzen. Ich rate deshalb dringend davon ab, die Lok komplett zu zerlegen.“

Dass es am Ende anderthalb Jahre gedauert hat, bis die erste Lok ihren Besteller erreichte, hatte verschiedene Gründe, von denen bislang nur die technischen ausgeführt wurden. In gleicher Weise nicht zu vergessen ist aber auch, dass Larrys Broterwerb nicht die Modellbahn ist.

Seinen Lebensunterhalt verdient er in Bad Doberan als Inhaber der Messebaufirma „eXact Messebau“. Nach dem Ende der Corona-Einschränkungen hatte er sehr viele Aufträge bekommen und musste das V-60-Projekt oft für längere Zeit unterbrechen.



Seine eigene Lok hat Larry noch mit weiteren Feinheiten versehen: Wir blicken auf Filigrangeländer und schmalere Radreifen. Im Fensterbereich macht bereits etwas Farbe den großen Unterschied.

Dass viele Teile anders, als ursprünglich mal geplant, produziert werden mussten, sollte bereits deutlich geworden sein. Hier lag die Wurzel dafür, dass der Neuaufbau der Modelle (Montage) überhaupt in jene auftragsintensive Phase rutschen konnte.

Abschließend wichtig erscheint uns ein Hinweis an alle Leser, die heute erstmals von diesem Projekt erfahren. Dieser Lokumbau kann nicht mehr bestellt werden! Märklin hat ja längst eine (in Maßen und Merkmalen stimmige) Neukonstruktion der Rangierdiesellok angekündigt, die für den Jahresverlauf 2024 erwartet wird. Das Erfordernis einer so umfassenden Superung entfällt dadurch.

Lassen wir dazu ein weiteres Mal den Tüftler persönlich zu Wort kommen: „Hätte ich das geahnt, wäre dieses Projekt nie passiert. Ich bin der Gemeinschaft deshalb auch sehr dankbar, dass keiner der Interessenten nach Märklins Ankündigung abgesprungen ist.“ Das ist hoffentlich ein klares Zeichen, wie die Zetties zueinanderstehen und sich freundschaftlich verbunden fühlen.

Hersteller des Basismodells:

<https://www.maerklin.de>

Modellbauseiten des Konstrukteurs:

<https://www.die-minilok.de>

Filmdokumentation des Projekts:

https://youtube.com/playlist?list=PLYSRXyUJHhc7CRp69coX-MPcaBeANgObq&si=3mMjQcqt_jE

Randerscheinungen (Teil 6)

Rechts und links des Weges

Verkehrswege durchschneiden Natur- und Kulturlandschaften. Sie bilden dort einen Fremdkörper, der ab dem Tag seines Abschlusses den Kräften der Natur ausgesetzt ist. Mehr und mehr erobert sich das Leben alles zurück, wo Pflanzen gedeihen können und ein Durchkommen finden. Und so werden auch Wege manchmal ein Teil der Natur. Dies sind wahre Randerscheinungen, die im Fokus unseres heutigen Beitrags stehen.

Ganze zwei Monate hat unsere Reihe, die das Jahresschwerpunktthema 2023 bildete, zuletzt aussetzen müssen. Ursprünglich geplant war nämlich, sich an dieser Stelle mit dem Aufstellen von Figuren auf der Modellbahn zu beschäftigen.

Auf der Spielwarenmesse zu Beginn des letzten Jahres kündigte Zubehörhersteller Noch für uns überraschend an, ein ganzes Sortiment an mehrfarbig 3D-gedruckten Figuren auf den Markt bringen zu wollen. Der ursprünglich geplante Auslieferungstermin war Juni 2023.



Heute schauen wir auf Wege, die sich kreuzen, wie hier Schiene und Straße bei Hüinghausen, und auf das, was sie unmittelbar umgibt.

Da es ein solches Angebot verdient, auch in unseren Beiträgen explizit berücksichtigt zu werden, haben wir auch unsere Beitragsplanung darauf abgestellt. Mittlerweile ist mehr als ein halbes Jahr verstrichen und wir mussten umplanen.

Keinesfalls möchten wir die beiden vorgesehenen Beiträge streichen, wir werden sie daher als Folgeteile außerhalb des Jahresschwerpunktthemas 2023 nachreichen, sobald dies möglich ist. In der laufenden



Baumbestandene Straßen sind schön anzusehen und lenken auch aus der Sicht von oben den Blick auf ihren Verlauf. Das lässt sich, richtig umgesetzt, auch für die Modellbahn nutzen. Zugleich sehen wir auch, dass Wassertürme nicht immer in einem Betriebswerk stehen müssen.

Nummerierung erscheint deshalb die eigentlich zum Abschluss gedachte Folge 8 heute als Teil 6, mit der wir sprichwörtlich „den Deckel zu machen“.

Unser Thema sollen heute Randerscheinungen im wörtlichen Sinne sein, deshalb war dieser Bericht auch für den Abschluss vorgesehen. Immer wieder werden, durchaus nicht nur von Anfängern, Fehler gemacht, wenn ihre Landschaften mit Straßen, Wegen und Bahntrassen versehen werden.

Der anfänglichen Begeisterung weicht dann schon bald Ernüchterung, denn richtig realistisch wollen diese Verkehrswege allzu oft nicht wirken, weil sie aufgesetzt und eben nicht integriert wirken. Um die Gründe analysieren und verstehen zu können, haben wir diesen Artikel vorbereitet. Er soll es möglich machen, Lösungen abzuleiten und die Übergänge zwischen Natur und von Menschenhand Geschaffenenem bewusst zu erleben.

Vielfalt der Wege

Bevor wir uns Wege und auch ihre Ränder anschauen, sollten wir zunächst einmal darüber nachdenken, welchen Arten von Wegen wir in unserem Umfeld und damit auch auf der Modellbahn begegnen. Dabei hilft uns eine sinnvolle Definition des Begriffs. Aus der Wikipedia entnommen sind die folgenden zwei Sätze:

„Ein Weg ist eine Verbindung zwischen zwei geografischen Positionen, die dazu geeignet ist, dass Personen, Tiere oder Fahrzeuge sich darauf bewegen. Ein Weg im engeren Sinne umfasst Verbindungen auf Grund und Boden, auf Brücken, Stegen und in Tunneln, Unterführungen etc.“

Außerhalb unserer Betrachtung liegen an dieser Stelle deshalb die Wege der Luft- und Schifffahrt, wenngleich wir doch einen Blick auf See- oder Bachufer werfen möchten, die am Rande unserer Fußwege liegen.



Auf dieser Aufnahme sehen wir verschiedene Arten von Wegen und Kreuzungen. Passieren können diese Wege Züge, Schiffe und Boote oder Fußgänger.

Beginnen wir unsere Betrachtungen mit dem Ufer von Gewässern. An Seen finden wir häufig Badezonen, an denen das Ufer flach ins Wasser abfällt und von feinem Kies oder gar Sand geprägt ist, das nicht von Pflanzen durchwachsen ist. Das liegt dann sicher auch an der Besucherfrequenz in den Sommermonaten, die bei der Vegetation ja zugleich die Wachstumsphase darstellen.

Dem stehen Steilufer gegenüber, die dann von Felsen geprägt sind und eine passende Topographie voraussetzen, die aber keinesfalls alpin geprägt sein muss. An allen weiteren Stellen gleicht das Aussehen weitgehend dem Ufer von Fließgewässern, die wir stärker in den Mittelpunkt rücken möchten.



Gräben sind von Menschenhand angelegt und dienen dem Entwässern der Landschaft. Deshalb verlaufen sie, wie auch hier zu sehen, meist schnurgrade. Deutlich zu sehen ist auch, dass zwischen Wasserspiegel und Grasnarbe ein schmaler, unbewachsener Streifen verläuft.

Häufig sehen wir auf Modellbahnanlagen nämlich Bachläufe, an denen eine Rasenkante nahtlos bis zum Wasser reicht. Genau das entspricht aber nicht dem natürlichen Aussehen und ist eher für Entwässerungsgräben typisch, die meistens trocken liegen.

Gräben sind zudem von Menschenhand geschaffen und verlaufen möglichst geradlinig. So bieten sie dem abzuführenden Wasser wenig Widerstand und seinen abtragenden Kräften keine Angriffsfläche. Anders sieht das bei natürlichen Bach- und Flussläufen aus, die eine Landschaft in geschwungenen Linien durchziehen.



Dieser Bach verläuft in einer leichten Kurve nach rechts. Im Blick beider Ufer ist zu sehen, dass das linke steiler als das rechte verläuft. Dafür fasst der Betrachter das Areal unterhalb der übers Wasser reichenden Zweige genau ins Auge.

Da das Wasser aber nicht wie ein Radfahrer den idealtypischen Verlauf des Innenradius wählen und sich in die Kurve legen kann, fließt es beständig geradeaus bis an das Ufer im Außenradius, um dann – Einfallswinkel gleich Ausfallswinkel – in Richtung des Verlaufs umgelenkt zu werden.

Das hat zur Folge, dass in der Außenkurve regelmäßig die höchste Fließgeschwindigkeit herrscht, erosive Kräfte wirken und das Ufer abtragen, während sich im langsamer fließenden Wasser der Innenkurve tendenziell Sedimente wieder ablagern können.

Typisch für Bach- und Flussläufe sind daher Abbruchkanten im Übergangsbereich vom landschaftlichen Grün zur Wasserfläche, einen flacher verlaufenden, von Sand und Wasserpflanzen durchzogenen Uferbereich finden wir eher in der Innenkurve.

Jeder Modellbahner hat hoffentlich im näheren Einzugsbereich Zugang zu einem kleineren Wasserlauf, um das hier Zusammengefasste beobachten und dokumentieren zu können. Schon mit ein paar handgefertigten Aufnahmen sollte es dann kein Problem sein, einen Bach realistisch ins Anlagenbild einzubeziehen und die beruhigende Ausstrahlung von Wasser gezielt zu nutzen.

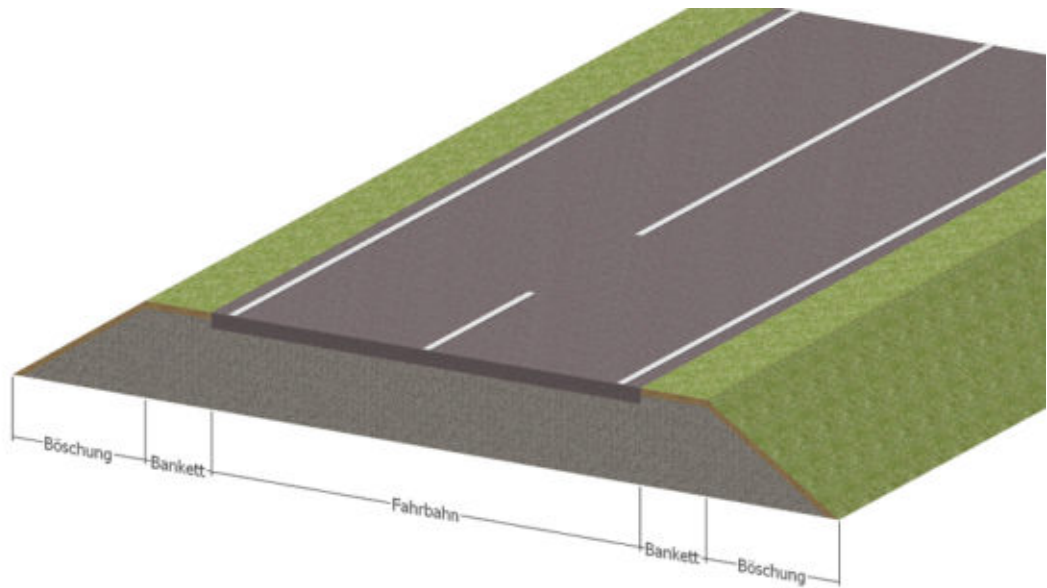
Straßen- und Wegesränder

Einer der klassischsten Wege, eine Anlage zu bauen war einst ein Brett, das mit einer Grasmatte bezogen wurde.

Darauf wurden dann Schienen genagelt und Straßenbänder geklebt. Der Aufwand für ein solches Projekt war minimal, seine Vorbildwirkung leider ebenso.

Über die Vielfalt von Formen und Farben der Natur haben wir uns bereits in den vorausgegangenen Folgen ausgelassen, hier soll es jetzt nur um die Straße gehen. Haben Sie schon einmal den Bau einer neuen Straße verfolgt?

Dieser geschieht nicht durch das Abkippen und Verwalzen von Asphalt auf einer Blumenwiese. Und deshalb sollte es auch auf der Modellbahn nicht so aussehen, als sei die Dorfstraße einst so entstanden. Wichtig ist, dass für den Betrachter ein Planum erkennbar bleibt.



An dieser Landstraße in der Lüneburger Heide können wir viele Merkmale für die Modellbahngestaltung ablesen: Abstand von Schildern und Leitplanken zur Fahrbahn, die höhere Lage der Straße gegenüber den Feldern und die Lage der Fahrbahn auf einem Planum.



Auf den Aufnahmen dieser Seite sehen wir zwei Beispiele für niveaugleiche Kreuzungen verschiedener Wege. Auch hier ist es wichtig zu erkennen, wie sie aufeinandertreffen und Übergänge wie Ränder tatsächlich angelegt sind und aussehen. Eine Bahntrasse liegt häufig höher als die Straßenwege, die sie queren (Bild oben), weshalb eine kleine Rampe anzulegen ist. Zwei Wege oder Straßen führen hingegen in der Regel auf gleicher Höhe aufeinander zu. Abbiegen ist möglich, weshalb der Schnittpunkt durch Tangenten ausgerundet ist (Bild unten).



Ein ganz eigenes Kapitel fürs Gestalten im Modell bilden Feldwege. Sie scheinen in einen breiten Wiesenstreifen zwischen den Feldern geradezu eingefräst zu sein. Ein typisches Randaccessoire bildet neben hohen Solitärbäumen auch ein Wegkreuz oder Materl (Bild oben), hier von zwei Thujen verdeckt. Schauen wir genau auf die unbewachsenen Rillen, sind häufig Reifenspuren von Traktoren zu erkennen (Bild unten). Immer wichtig ist die Wahl einer zur Region passenden Erdbodenfarbe.

Die Straße, die wir betrachten wollen, liegt nicht absolut niveaugleich mit einem Acker oder einer Wiese, die sie umgibt. Und die sich anschließende Fläche reicht auch nicht lückenlos bis an die Fahrbahndecke. Mögen die trennenden Schichten auch, maßstäblich umgerechnet, noch so winzig sein, sie bleiben wahrnehmbar und sind auch fürs Modell immens wichtig.

Eine Straße entsteht erst dadurch, dass ein mit dem bereits genannten Planum abschließender Erdkörper auf dem Untergrund künstlich aufgebaut wird. Dieser Unterbau ist dann erforderlich, wenn die Höhenlage durch Dammschüttungen geändert oder ein unzureichend tragfähiger Untergrund ausgetauscht werden musste. Der Einfluss der Geländetopographie wie auch des Zwecks der Straße (Fahrradverkehr, Befahren durch Pkw oder auch Schwerlastverkehr) werden deutlich.



Die Anlage eines befestigten Wegs mit Rain (links) und Entwässerungsgraben (rechts) lässt sich hier ebenso gut ausmachen wie die vielen Stellen, an denen Grün sogar den verdichteten Untergrund mit Splittauflage durchdringt.

Darauf liegt der Oberbau, der alle Schichten umfasst, die für die Tragfähigkeit der Verkehrsfläche baulich erforderlich sind. Bei der Fahrbahn einer Straße weist er regelmäßig eine Dicke zwischen 40 und 90 cm auf. In den einzelnen Schichten sind verschiedene Baustoffe verarbeitet.

Unter der sichtbaren Deckschicht aus Asphalt, Beton oder Pflaster kommt meistens Splitt zum Einsatz. An unbefestigten Straßenrändern auf Landstraßen sind auf der Bankette häufig mehrere Zentimeter davon fürs Auge auszumachen. Die Natur erkämpft sich diesen Streifen, ausgehend von der Böschung, über die Jahre zurück.

Auf genügsame Pflanzen ohne größere Ansprüche folgen dann auch Gräser, sobald spärlicher Bewuchs dafür gesorgt hat, dass vom Wind umhergetragene Sande und Erden hängen bleiben und mit abgestorbener Biomasse eine Humusschicht zu bilden beginnen. Entscheidend für die Modellnachbildung ist damit auch die Frage, wie alt unsere Straßen denn sein soll.

weiter auf Seite 20



Zwei Beispiele für Risse und Flicker im Asphalt sollen für die Wiedergabe auf der Modellbahn anregen. Zugleich zeigen sie, wie die Natur zurückkehrt. Ebenso wichtig sind der Einsatz von Mannlöchern (Bild oben) sowie einer Gasse und von Gullideckeln (Bild unten).



Neben dem Übergang von der Fahrbahn über die Bankette auf die Böschung (Bild oben) ist auf dieser Aufnahme auch die Wölbung der Fahrbahn zum Abführen von Regenwasser zu den Rändern zu erkennen. Einen Sonderfall stellt die Straße am Rapsfeld (Bild unten) dar: Die beiden getrennt aufgebrachten Richtungsspuren sind durch Risse gut voneinander zu unterscheiden, außergewöhnlich sind aber die in die Fahrbahndecke eingesetzten Leitpfosten. Die Natur hat dort schon ihren Platz gefunden.

Dies erkennen wir an deren Farbe, die über die Jahre zunehmend heller wirkt, Rissen und Frostschäden sowie nachfolgend Flickstellen. Das Gesamtbild sollte hier passen, was am sinnvollsten auch durch Anschauungsunterricht an realen Vorlagen zu ermitteln ist.

Ebenso wichtig sind Randerscheinungen wie Straßenbäume, Leitplanken, Leitpfosten (früher Quadersteine), Verkehrsschilder und auch die Masten von Freileitungen, die wir besonders im ländlichen Raum auch heute noch finden. Für das glaubhafte Aufstellen wichtig sind der korrekte Abstand zum Straßenrand wie auch deren Abfolge in Betrachtungsrichtung von der Straßenmitte in Richtung Rand.



Nahe Bad Laer im südlichen Niedersachsen haben wir dieses Trafohäuschen entdeckt. Relikte vergangener Zeiten wie dieses finden wir in ländlichen Gebieten auch heute noch häufig.

Nur als Randnotiz hinterlassen möchten wir den Hinweis, dass eine Straße nicht absolut eben ist, sondern in leichter Schräglage zu einer Seite oder mit einem mittigen Sattel und abfallenden Rändern gebaut wird. Dies dient dem schnelleren Abfließen von Regen, ist im Maßstab 1:220 aber kaum noch wahrnehmbar und lässt sich deshalb meistens vernachlässigen.

Einst allgegenwärtig erschienen uns Trafohäuschen, die aber nur selten auf Anlagen der Epochen III und IV auftauchen. Das ist umso verwunderlicher, weil viele von ihnen auch heute noch zu sehen sind, obwohl sie ihre Funktion längst eingebüßt haben.

Brücken und Viadukte

Wo es Verkehrswege gibt, da werden sie sich auch kreuzen. Niveaugleich treffen wir auf verschiedene Kreuzungen und Bahnübergänge. Treffen Wege in unterschiedlichen Höhen aufeinander, dann brauchen wir Unterführungen, Brücken oder Viadukte.

Alle haben sie typische Merkmale, die auch im Modell berücksichtigt werden sollten, um ein stimmiges Gesamtbild zu gewährleisten. So galt es einst als wünschenswert, dass sich Kunstbauten möglichst harmonisch ins Landschaftsbild einfügen.

Das drückte sich häufig im Verwenden regionaler Steinsorten bei gemauerten Bauwerken aus, die in Felsenform ebenfalls im Landschaftsbild sichtbar sein können. Ebenso war es ein Anliegen, die Formen von Viadukten, deren möglichen Zierrat und Schwünge von Bögen so zu wählen, dass sie ansprechend auf die Menschen wirken und nicht den Eindruck erwecken, den Blick auf die Landschaft zu verstellen.



Der Altenbekener Viadukt ist ein gutes Beispiel dafür, wie die Architekten ein imposantes Bauwerk gut in die Landschaft eingefügt haben. Es dominiert den Blick, wirkt aber dennoch harmonisch in seiner Umwelt.

Eine Leichtigkeit wird kein Steinviadukt, gleich ob aus Ziegelsteinen aufgemauert oder aus großen Bruchsteinen gesetzt, vermitteln können. Doch unsere Welt ist ja nicht Schwarz-Weiß und es galt für die Architekten vergangener Zeiten, hier das Mögliche zu erreichen und so positiv auf die Menschen zu wirken.

Ein gutes Beispiel dafür ist der Altenbekener Viadukt, der mit 24 Gewölbebögen auf 482 Metern Länge das Beketal überspannt und allen Zetties bestens bekannt sein sollte. Er wurde im Sommer 1853 fertiggestellt und ist deshalb auch vom Zeitgeist der Jahrhundertmitte geprägt.

Das unübersehbare und im Blick des Betrachters dominante, aber harmonisch wirkende Bauwerk ist Europas längste Kalksteinbrücke und das Wahrzeichen der Eisenbahnerstadt geworden, die es sogar in ihrem Wappen trägt.

Im 20. Jahrhundert setzte sich zunehmend Beton als Baustoff durch, der als Stahl- oder Spannbeton verarbeitet, die Aufnahme der Zug- und Druckkräfte erlaubt. Damit einherging auch, dass Kunstbauwerke immer schlichter ausfielen und weniger Rücksicht auf die Wirkung in der Landschaft genommen wurde. Wahrzunehmen ist das im Bereich vieler Betonbrücken an den Neubau- und Schnellfahrstrecken der DB.



Der „Kleiderbügel“, die Fehmarnsundbrücke, ist ein Beispiel für ein Betonbauwerk des 20. Jahrhunderts. Hier bestimmten ebenfalls noch Leichtigkeit und harmonisches Einfügen in die Landschaft die architektonischen Ziele.

Nur kurz erwähnt, seien an dieser Stelle die Unterführungen. Sie sind ähnlich angelegt wie Viadukte und gemauerte oder gegossene Brücken. Das entscheidende Merkmal zum Abgrenzen ist aber ihre geringere Länge, wir haben es hier also vor allem mit einer Frage der Definition zu tun.

Sollten größere Spannweiten erreicht werden, beispielsweise zum Überspannen einer Schifffahrtsstraße, kamen meistens Stahlbrücken zum Einsatz. Sie weisen einen Ober- und Untergurt auf, über den die Kräfte abgeleitet werden.

Die prägenden Bögen runder oder elliptischer Form bei längeren Exemplaren sind häufig als Fischbauch (nach unten ragend) oder in die Höhe strebend zu beobachten. Beide gehören zu den beliebten Brückenformen der Modellbahner. Auch das liegt wohl daran, dass ihre Erbauer einst großen Wert darauflegten, dass diese unvermeidbaren Eingriffe in die Landschaft möglichst in der Wahrnehmung zurücktreten sollten.

weiter auf Seite 24



Deutlich sind bei den beiden Brücken (Bild oben) die Widerlager zu erkennen. Da sie aber regelrecht in diese eingebettet sind, werden die Auflagebänke weitgehend verdeckt. Bei der oberen Brücke ist eine rechts aber bei genauem Hinsehen auszumachen. Anders verhält es sich bei den Stahlfachwerkelementen, die Lenne und Ruhr an ihrem Zusammenfluss (Bild unten) überspannen: Die Pfeiler bilden in ihrem oberen Abschluss unübersehbar die Auflagebank, auf denen sich die Brückenlager deutlich vom Hintergrund abheben.

Das erreichten sie, gültig auch für die Kastenbrücken, durch den Baustoff und eine Fachwerkbauweise, die viele Freiräume zum Durchschauen lässt und zugleich nicht den Blick auf überquerende Züge verstellt. Beim erforderlichen Anstrich wurden stets unauffällige Farben wie Mittel- oder Dunkelgrau sowie Grün gewählt.

Eher als Merkmal modernerer Zeiten festzustellen sind auffallende Farbgebungen in Blau oder gar Rot, die bewusst Aufmerksamkeit lenken sollen, weil die Brücke vielleicht als Kunstwerk oder architektonisches Hilfsmittel für den Städte- und Landschaftsbau begriffen wird. Merke: Formen und Farben jedes Brückenbauwerks sind Ausdruck der Zeit, in der es errichtet wurde!

Im Modell gern vergessen oder falsch nachgebildet werden die Widerlager. Beim Vorbild haben sie eine zentrale Bedeutung, denn die gemauerten oder gegossenen Sockel an den Enden jeder Brücke leiten senkrechte und horizontale Kräfte in den Baugrund ab. Im Übergangsbereich zum Brückenüberbau sichern sie zusätzlich auch den Erddamm in seiner Lage, weil sie dort auch Erddruckkräfte aufnehmen. Flügelmauern – wie bei Tunnelportalen - können deshalb auch vorhanden sein.



Überführungen sind Brücken mit geringerer Spannweite. Gerade sie sind auf der Modellbahn oft unverzichtbar. Lassen wir dieses Motiv auf uns wirken, erkennen wir auch gleich, warum das so ist.

Sie bilden den Übergang vom Erddamm zum Brückenüberbau und müssen entsprechend dimensioniert sein, um den errechneten Kräften standhalten zu können. In der Verkleinerung scheinen sie jedoch bisweilen Stiefkinder zu sein und treten kaum in Erscheinung – bisweilen fehlen sie sogar ganz und das Modell liegt direkt auf dem Erddamm auf.

Es sollte einleuchten, dass eine so konstruierte Brücke auch ohne zusätzliche Last spätestens beim ersten größeren Regenfall im Boden versinken würde. Trotzdem liegt ihr Trog nicht direkt auf dem Widerlager auf.

Die klimatischen Schwankungen haben zur Folge, dass sich der Brückenkörper unterschiedlich ausdehnt, also seine Länge verändert. Er muss so bemessen sein, dass er bei großer Wärme die Widerlager nicht sprengt und auch in seiner kürzesten Form sicheren Kontakt zu ihnen behält.

Mit starren Verbindungen lässt sich das nicht erreichen. Deshalb besitzt jedes Widerlager eine Auflagebank, auf der die Brückenlager ruhen, die den Brückenüberbau tragen. Die Lager selbst bestehen regelmäßig aus Metall und haben eine obere und untere Auflagefläche.

Dazwischen finden wir an den beiden Enden unterschiedliche Teile: Auf der einen Seite eine starre Verbindung, auf der anderen eine Rolle oder Spitze als Lose Verbindung, die die Ausdehnungsbewegungen ermöglicht. Nur wer das auch im Modell berücksichtigt und konsequent umsetzt, wird erreichen, dass seine Brücken auch vorbildgerecht auf ihn wirken werden, wenn die Anlage fertiggestellt ist.

Entlang der Bahntrasse

Mit dem Grundsatz „Erst war die Landschaft, dann kam die Eisenbahn“ haben wir uns schon häufig auseinandergesetzt. Daraus ergeben sich nämlich besondere Strukturen: Nur selten konnte die Bahntrasse durchs flache Land gebaut werden.

Und auch abseits von Talquerungen oder Tunneln bedurfte es besonderer Baumaßnahmen, da Züge nur beschränkt steigungsfähig sind. So wechseln sich im Trassenverlauf Bahndämme und Einschnitte ab. Mussten an der einen Stelle zum Niveaueausgleich ein mehr oder minder hoher Damm aufgeschüttet werden, um die erforderliche Gleislage zu erreichen, waren an anderen Stellen Hügel im Weg.



Nicht immer verläuft eine Bahntrasse durch so flaches Land und kommt mit einem derart vergleichsweise niedrigen Bahndamm aus.

Diese wurden abgetragen oder im Falle von Gesteinsuntergrund auch freigesprengt, um den Trassenverlauf gewährleisten zu können. Die Gleise verlaufen in diesem Fall tiefer als das sie umgebende Gelände.

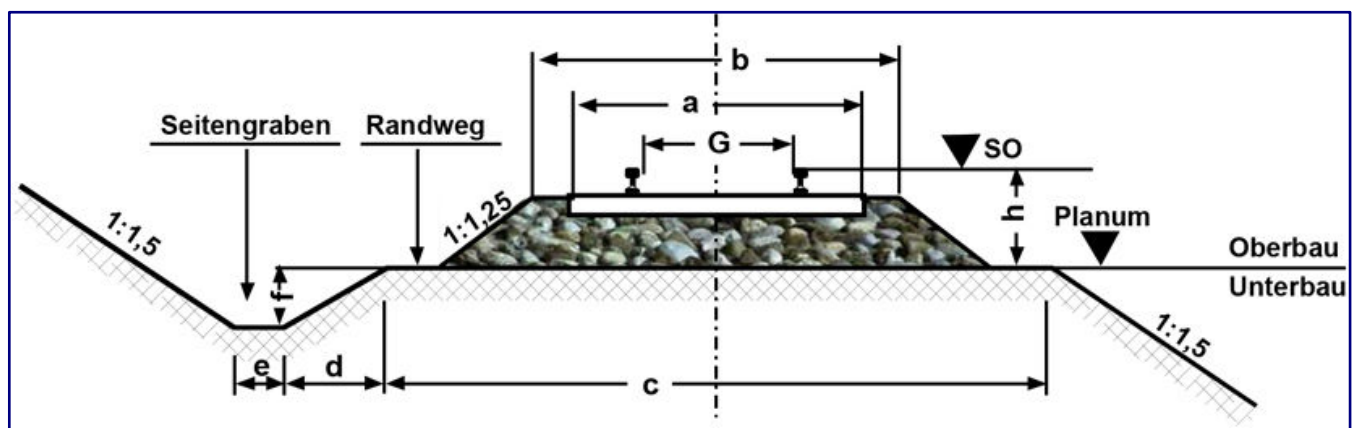
Für die Modellbahn sollten wir zuvor überlegen, wie unsere Bahnstrecke gebaut worden sein könnte. In der Folge wählen wir dann, ob schroffe Felswände sie umgeben sollen, ob es einer Stützmauer bedarf oder ein bewachsener Hang ihren Abschluss bildet.

Entscheidend ist für diesen Rand und sein Erscheinungsbild aber, wie auch am Bahndamm, dass die Vegetation kontrolliert werden muss. Wegen der Feuergefahren im Dampflokbetrieb besaßen die Strecken damals unbewachsene wie freigehaltene Schutzstreifen und auch Bäume duldet die Bahn nicht, damit sie nicht bei Sturm auf Gleise oder Oberleitung fallen konnten.

Seit 1994 sieht das freilich anders aus, denn lieber spart das Unternehmen das Geld für diese Form der Instandhaltung und sperrt dann bei jedem Unwetter „aus Sicherheitsgründen“ ganze Verbindungen unter Umständen tagelang. In den Epochen V und VI sind also abweichende Randerscheinungen möglich, zu denen dann aber auch die kleineren Bahnhöfe als botanische Gärten passen sollten.

Ein Bahndamm erfüllt aber auch noch eine weitere Funktion: Sein schräg abfallender Hang gewährleistet, das Regenwasser vom Planum abfließen kann und soll dadurch Unterspülungen verhindern. Seine Neigung ist also nicht völlig beliebig gewählt.

In einem Geländeeinschnitt gestaltet sich das Entwässern etwas schwieriger, denn hier würden Unter- und Oberbau der Trasse ja den tiefsten Punkt bilden. Und genau das gilt es beim Vorbild zu verhindern. Abhilfe schafft – wie auch an Straßen - ein Seitengraben, der diese Aufgabe übernimmt und Wasser abführt.



Die NEM 122 geben wichtige Informationen zur Anlage des Bahnkörpers im Modell und wie er in die Landschaft integriert wird. Zu den Kennbuchstaben liefert eine Tabelle alle wichtigen Maßangaben für jede Baugröße zu. Abbildung: MOROP

Die NEM 122, die sich mit dem Querschnitt des Bahnkörpers für die Normalspur beschäftigt, veranschaulicht die Bauweise sehr gut und zeigt auch den typischen Randweg. Dieser ist rechts und links neben dem Oberbau auf dem Planum zu finden, aber bei schwach frequentierten Nebenbahnen oft von Pflanzen bedeckt und meistens nicht mehr sichtbar.

Nicht näher eingehen möchten wir heute auf die Aufstellorte von Oberleitungs-, Telegraf- und Signalmasten und Tafeln, die sich hinsichtlich ihrer Abfolge und jeweiligem Abstand von der Gleismitte aus Vorbildaufnahmen ableiten lassen. Ergänzend können hierzu auch die NEM 102 und 103 (Umgrenzung des lichten Raumes) hinzugezogen werden.

Deutlich zu machen galt es für uns in dieser Folge, die Ränder und Übergänge zwischen Landschaftsteilen deutlich zu machen. Sie sind wechselnd natürlichen oder menschlichen Ursprungs, in einer festen zeitlichen Abfolge entstanden und deshalb in einer erkennbaren wie jeweils auch typischen Weise voneinander abgegrenzt.



Bei der Museumsbahn Küstenbahn Ostfriesland e.V. ist die Eisenbahnstrecke bis an den Rand von Natur umgeben. Und die Flora versucht auch zusehends, den Oberbau der Trasse zurückzuerobern. Für den Modellbahner liefert dies wichtige Eindrücke fürs vorbildnahe und glaubhafte Gestalten seiner Nebenstrecken.

So werden sie von uns meistens nicht bewusst wahrgenommen, bilden aber dennoch alle ein sehr wichtiges Merkmal, dessen Fehlen uns dann durchaus störend auffällt – auch, wenn wir im ersten Moment gar nicht wissen mögen, was unserem Eindruck da fehlt, um rund zu sein.

Zugang zu NEM-Normen:
<https://www.morop.eu>

Anlagenvorschläge mit Leben Ideen für höhere Ansprüche

Anlagenplaner und Illustrator Ivo Cordes krönt sein zeichnerisches Schaffens- und Lebenswerk mit einem zweiten Buch, das seine Aktivitäten nun abschließen soll. Aus seinen vielen Entwürfen hat er 24 weitere Vorschläge ausgewählt, die sich in Buchform an Leser richten, die höhere Ansprüche stellen oder erreichen möchten. Lesenswert ist es allemal, zumal es auch ohne Übernahme des Plans viele Anregungen für eigene Entwürfe liefern kann.

Ivo Cordes
Modellbahn-Anlagen mit Flair
Konzepte, Gleispläne, 3D-Ansichten
24 geniale Vorschläge für anspruchsvolle Vorhaben von Ivo Cordes

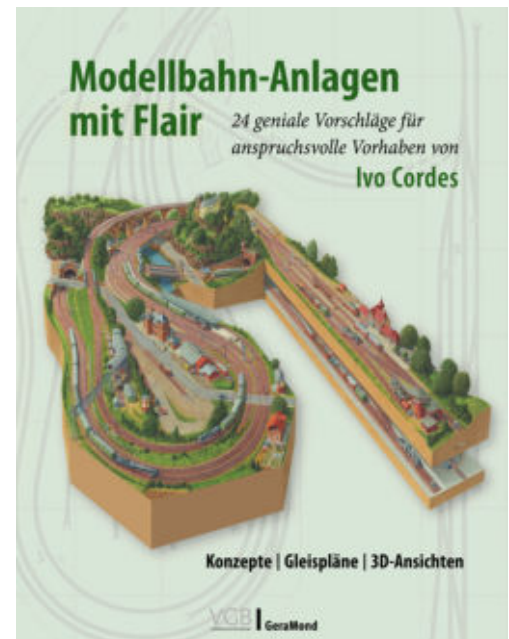
VGB | Geramond Verlag GmbH
München 2023

Gebundenes Buch
Format 22,8 x 29,6 cm
128 Seiten mit ca. 220 farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-98702-000-1
Preis 34,99 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Ivo Cordes ist ein Name, der langjährigen Lesern der papierhaften Fachmagazine bekannt sein könnte. Aufgefallen sind ihnen dort aber gewiss seine in 3D-Perspektive gezeichneten Illustrationen zu Anlagenentwürfen. Mit dem vorliegenden Buch möchte das Kapitel Anlagenvorschläge nun abschließen, wie er im Vorwort bekundet.



Seine Präsentationsform erleichterte das Vorstellungsvermögen und dürfte bei vielen Modellbahnern erst Lust auf eine eigene Anlage geweckt haben, zugleich auch die passenden Ideen und Ansätze geliefert haben. Und das reicht schon weit zurück, denn zu Beginn seiner Aktivität konnten Computerprogramme für den Hausgebrauch vergleichbare Ansichten noch nicht generieren.

Und heute reichen sie längst noch nicht an das lebendige Bild heran, dass in diesem Buch wiederzufinden ist: Modellbahn ist schließlich ein Thema mit Emotion, was eine digital programmierte Maschine nun mal nicht bieten kann.

Blicken wir auf die Autorentätigkeit für verschiedene Verlage und Redaktionen zurück, dann sollte es erlaubt sein, die Zusammenfassung in Form eines Buches mit Musikalben zu vergleichen, in denen Künstler die besten Werke ihres Schaffens zusammenfassen.

Gewiss ist und bleibt das immer subjektiv, denn Geschmäcker sind nun mal verschieden. Deshalb wollen und können wir – mangels vollständigen Überblicks über alle Entwürfe – uns nicht anmaßen, ein Urteil zu fällen, ob diese Auswahl diesbezüglich „perfekt“ sein kann.

Was sie ist, ist auf jeden Fall vielseitig und ansprechend. Nach dem bereits an dieser Stelle besprochenen ersten Band „Modellbahn-Anlagen mit Pfiff“ folgen nun 24 weitere Vorschläge, die sich deutlich vom ersten Teil abheben sollen.

Ivo Cordes schreibt selbst in seinem Vorwort, dieses Mal die in der konstruktiven Durchbildung anspruchsvolleren Ideen ausgewählt zu haben, die häufig auch thematisch enger umrissen wurden. Übertragen auf die Spurweite Z bedeutet das, dass eine gewisse Vorsicht und Skepsis walten sollte: Gleispläne sollten immer geprüft werden, ob sie in Bezug auf die maximalen Steigungen und Zugriffsmöglichkeiten in verdeckten Bereichen die Anforderungen unseres Maßstabs erfüllen.

Das ist explizit nicht als Kritik zu verstehen, denn kaum jemand wird eine der hier präsentierten Ideen 1:1 in die Realität umsetzen können, weil meistens auch die Raummaße etwas abweichen dürften. Zudem ist auch keiner der Gleispläne, die entworfen wurden, für die Spur Z ersonnen worden.

Die Anforderungen an jeden Modellbahner gleich welcher Spurweite sind aber immer dieselben: Wer Gefallen findet, prüft das für sich Machbare, die eigenen Räumlichkeiten und pickt sich dann die Ideen und Themen heraus, die ihm wichtig erscheinen und realisierbar sind.

Da reicht es schon, wenn innerhalb desselben Maßstabs ein anderes Gleismaterial favorisiert ist. Etwas Anpassen und Umdenken sind immer gefragt, macht eben den Reiz unseres Hobbys aus. Wichtig bleibt, dass niemand überfordert werden soll.

Selbstverständlich erscheint uns das nicht, denn die hier zusammengetragenen Anlagenentwürfe sind für einen meist überschaubaren Platzbedarf aufgestellt worden, aber eben im Vergleich zum vorherigen Band für gehobene Ansprüche.

Viele orientieren sich an Vorbildern und bieten deshalb besonders realitätsnahe Betriebsmöglichkeiten. So ist ein lebendiger Modellbetrieb gesichert, denn der vielfältige Bezug auf echte Vorlagen gewährleistet auch die durchdachten Abläufe des Großbetriebs, die besonders einem Neueinsteiger kaum bekannt sein dürften und sonst schnell zu eigenen Fehlplanungen führen.

Aus den vielen Vorschlägen, von denen eben kein einziger neu ist, picken wir uns zum Veranschaulichen mal einen heraus. Dieser ist wegen der nahen Messe Anfang November am Bodensee geeignet, in vielen Lesern schon gleich ein Bild des Vorbilds in den Kopf zu projizieren: der Hafnenbahnhof von Friedrichshafen mit dem Umstieg zu den Fähren in Richtung Romanshorn (Schweiz). Weil der Betrieb einst noch anspruchsvoller und bunter war, wurde das Zeichenprojekt einfach in die Epoche III gelegt.

Aber auch alle anderen 23 Anlagen stehen in den zentralen Punkten – mit anderen Ansätzen, Konzepten und Vorlagen – kein Stück zurück. Mit detaillierten Plänen, Schaubildern, Skizzen sowie Hinweisen zur Betriebsabwicklung liefern sie durch die Reihe alle wichtigen Informationen, die der Leser sucht und braucht.

Und so ist dieses Buch für alle unsere Leserinnen und Leser, die eine Anlage planen oder ihr Können weiter steigern wollen, ein guter Einstieg in zukünftige Projekte. Am Anfang steht der Plan und bei diesem Schritt finden wir hier wertvolle Hilfen.

Erst danach geht es weiter mit dem Umsetzen und Gestalten der Ideen, aber das ist schon wieder ein anderes Kapitel, zu dem es im selben Verlag ebenso gute Ratgeber gibt.

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

Übersicht deutscher Schienenfahrzeuge Das Lexikon aller Traktionsarten

Vor allem Transpress macht immer wieder durch Neuauflagen erfolgreicher Eisenbahnbücher auf sich aufmerksam. Im vorliegenden Fall hat das Buch seinen Titel gewechselt, aber auch eine umfangreiche Aktualisierung erfahren. Da es von breitem Nutzen sein sollte, haben wir es uns für Sie angesehen.

Thomas Estler
Enzyklopädie Deutsche Loks und Triebwagen

Transpress
Stuttgart 2023

Gebundenes Buch
Format 24,0 x 29,0 cm
304 Seiten mit 314 S/W- und 256 Farbabbildungen

ISBN 978-3-613-71690-2
Titel-Nr. 71690
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Das vorliegende Buch ist die Neu- bzw. Wiederauflage eines früheren Titels (Ersterscheinen 2011), den der Verlag selbst als Standardwerk bezeichnet. Ein weiteres Mal überarbeitet, liegt er nun mit neuem Titel vor uns.



Unsere Leser sollten selbst in ihre Bücherregale schauen, ob der frühere Titel schon vorhanden ist und sich ein aktualisieren auch für sie lohnt. Wir hatten jenes Werk bei früheren Auflagen nicht rezensiert, weshalb wir nun gern zur Lektüre gegriffen haben. Vom selben Autor erschien auch ein vergleichbares Buch, das sich auf deutsche Dampflokomotiven beschränkte und uns gut gefallen hatte.

So war unsere Neugier geweckt und dieser Titel schnell vorgemerkt. Autor Thomas Estler (1958 - 2022) wird diese Besprechung nicht mehr zur Kenntnis nehmen können, denn er ist im September 2022 überraschend gestorben und hat das Erscheinen dieser Auflage nicht mehr erlebt.

Als Fachautor ist er uns aber gut bekannt. Er war auch beruflich im Umfeld des Verkehrswesens tätig und hat deshalb eine ganze Reihe an Büchern zu diesem Thema und auch speziell der Eisenbahn geschrieben. Dabei war ihm durchaus anzumerken, dass er schon von Kindesbeinen an großes Interesse an der Eisenbahn mitbrachte.

Wegen der geschilderten Begleitumstände führte mit Michael Dostal ein ebenso bekannter Schreiber die Aktualisierungen zu einem erfolgreichen Ende. In den seit 2007 verstrichenen Jahren hat sich auf Deutschlands Schienen viel getan, was die Aufnahme einiger neuer Baureihen erforderlich machte.

Beispielhaft genannt seien verschiedene Vectron-Modelle, die Euro-Dual von Stadler oder auch zwei Triebzugfamilien aus dem Hause Siemens. Und auch die TRAXX-Familie von Bombardier erlebte inzwischen einen Generationswechsel.

Mit der Brennstoffzellentechnik hielt zudem noch eine völlig neue Antriebstechnologie Einzug in den Bahnsektor. Das hatte zugleich aber auch zur Folge, dass bei der vorgegebenen Seitenzahl eines Buchs Inhalte an anderer Stelle weichen mussten.

So verweist der Verlag selbst schon im Vorwort darauf, dass sich die Schmalspurdampflokomotiven jetzt nur noch auf die wichtigsten Typen beschränken, die noch im Dienst stehen. Die Lücke zu schließen vermag das Werk, das wir im zweiten Abschnitt gestreift haben.

Die Spanne der Inhalte umfasst laut Eigenaussage die zwanziger Jahre bis heute. Das markiert ein Abgrenzen bei den Fahrzeugen, die in den Bestand der Reichsbahn gelangten und von ihrem Nummernsystem erfasst wurden.

Die unübersehbare Fülle an Maschinen der Pionierzeit bleibt also außen vor, gleichwohl sind trotzdem sehr viele Länderbahnkonstruktionen in diesem Verzeichnis wiederzufinden. Vermisst haben wir da nichts. Deutlich wird diese Zeitepoche übrigens auch am recht hohen Anteil der S/W-Aufnahmen.

In unsere Gegenwart hinein möchte das Buch auf neuestem Stand bis zur Drucklegung sein und das sehen wir auch als erfüllt. Doch einige Lücken sind uns auch aufgefallen: Obwohl der Titel keine Einschränkung auf Staatsbahnbestände beinhaltet, zeigen sich genau hier die Grenzen des Umfangs.

So finden wir beispielsweise Einzelgänger der Bundesbahn, die nach Betriebsübernahmen nur kurzzeitig im Bestand waren, und auch angemietete Fahrzeuge wie die V 320, die DE 2500 (Baureihe 240) oder den Eurosprinter Es 01 (Baureihe 127), aber beispielsweise keinen Schienenzeppelin oder die AEG 12X (Baureihe 128). Ableiten lässt sich das nur aus der Beschreibung auf der Rückseite des Buchdeckels.

Präsentiert werden dem Leser jeweils kurze Portraits mit den wichtigsten technischen Daten in einer Tabelle sowie Beschreibungen zum Fahrzeugtyp, die einen Überblick über Geschichte, Anlass der Entwicklung und Betriebseinsatz geben.

Illustriert wird dies mit mindestens einem Foto pro Dateneintrag, an dem wir hinsichtlich Auswahl, Dokumentationsfähigkeit und Reproduktionsqualität nichts auszusetzen haben. Thomas Dostal, der die Neuauflage abschließend begleitete, unterzog auch die vorherige Bildauswahl einer kritischen Durchsicht, wie seitens des Verlags zu dieser Auflage angemerkt wird.

Eine gute Idee war es sicher, zu Beginn der Lektüre Abkürzungen und Nummernsysteme der deutschen Eisenbahnen zu erläutern. Diese Ausführungen, die sich von Beginn des Buches bis zur Seite 18 erstrecken, schließen auch die deutsche Länderbahnen und das 2007 eingeführte NVR-Register mit ein.

Da die alten Baureihenbezeichnungen mit dem nationalen Fahrzeugeinstellungsregister weitgehend überholt scheinen und bis heute nicht jedem geläufig sind, ist das Beibehalten dieses Kapitels sehr sinnvoll. Auch Länderbahntypen sind heute nicht mehr für jeden Modellbahnfreund leicht und auf Anhieb zu entschlüsseln.

Zusammengefasst möchten wir für diesen Titel nicht zwingend die Bezeichnung Enzyklopädie vergeben, weil es doch noch viele weitere Facetten des Eisenbahnwesens gibt, die sich dann behandeln ließen und den Seitenumfang immens aufweiten würden.

Ohne Zweifel ist es aber ein brauchbares, hilfreiches und gut nutzbares Lexikon deutscher Lokomotiven und Triebwagen über einen Zeitraum von mehr als hundert Jahren. Es steht dem Dampflokband, der eingangs erwähnt war, in Struktur und Inhalt nicht nach, weshalb wir hier auch abschließend zum gleich guten Gesamteindruck gelangen.

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



FASZINATION MODELLBAHN

Internationale Messe für
Modelleisenbahnen, Specials & Zubehör

8. - 10. März 2024

**MAIMARKTHALLE
MANNHEIM**



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

Öffnungszeiten: Freitag bis Sonntag 9.00 -17.00 Uhr



WWW.FASZINATION-MODELLBAHN.COM

 [faszination.modellbahn](https://www.facebook.com/faszination.modellbahn)

 [faszination.modellbahn](https://www.instagram.com/faszination.modellbahn)

 [FaszinationModellbau](https://www.youtube.com/FaszinationModellbau)

Der 2. Advent in Zell an der Mosel

Ein stimmungsvolles Treffen

Wie uns allen das gefehlt hat! Alle zwei Jahre treffen sich begeisterte Zetties in Zell an der Mosel, um schöne Tage in besinnlicher Adventsatmosphäre zu verbringen. Coronapausenbedingt vergingen nun ganze vier Jahre seit dem letzten Zusammentreffen. Entsprechend groß war die Wiedersehensfreude.

Als 2021 als Folge der angeordneten Einschränkungen das traditionsreiche Adventstreffen, offiziell ganz nüchtern als „Modellbahnausstellung“ bezeichnet, ausfallen musste, war die Welt nicht in Ordnung. Viele langjährige Teilnehmer spürten spätestens jetzt, was ihnen zum Jahresausklang fehlte.

Die Treffen in Zell an der Mosel sind und bleiben einfach etwas Besonderes. Knapp vor der Mitte des Advents, wenn wir unseren Fokus langsam in Richtung Weihnachtstage lenken und die verbleibenden Arbeitstage des ablaufenden Jahres rückwärts zählen, ist es Zeit für einen letzten Höhepunkt unseres Hobbys.



Nach pandemiebedingter Zwangspause steuerten viele Zetties erwartungsfroh wieder an die Mosel, um ganz in der Nähe der Doppelstockbrücke, zu der unsere Spurweite ebenso wie zur DB-Baureihe 181² einen ganz besonderen Bezug aufweist, ein Adventswochenende in familiärer Atmosphäre zu verbringen.

Zetties setzen sich dann ins Auto und kommen von weit her an die Mosel gefahren, so als folgten sie einem Stern. Schon am Freitagabend füllt sich dann der ehemalige Wartesaal des Zeller Bahnhofsgebäudes mit den Pilgern der Modellbahnszene.

Viele Dialekte sind dann zu vernehmen, wenn sich Zetties aus allen Himmelsrichtungen bei guter Hausmannskost und einem Schoppen Wein über ihre gemeinsamen Interessen unterhalten. Und auch, wenn der Aufbau erst am Samstag beginnt, stellt diese lockere Runde eine seit vielen Jahren etablierte Zusammenkunft dar.

Wenn sie dann am nächsten Morgen wieder ausgeschlafen in der Zeller Schwarze-Katz-Halle eintreffen, dann brauchen sie längst nicht den vollen Tag, um ihre Dioramen, Module und Anlagen aufzubauen und in Betrieb zu nehmen. Auch hier zählt deutlich mehr der persönliche Austausch und das Bestaunen von Bauergebnissen.

Unser Magazin war mit zwei Redakteuren (Ralf Junius und Holger Späing) und einem weiteren Helfer (Hendrik Späing) vor Ort vertreten. Und wir hatten uns mal etwas anderes einfallen lassen. Die dank des Modells von Rainer Tielke seit Jahren noch mehr in den Fokus gerückte Doppelstockbrücke in Bullay wollten wir dieses Mal „erlaufen“, also die Laufschuhe anziehen und in flottem Tempo per pedes dorthin, sie überqueren und auf der Uferseite von Alf zurück bis nach Zell laufen.

So sollten sich hoffentlich mal völlig neue Ansichtsmöglichkeiten ergeben, weil viele Details viel besser angeschaut werden können. Zugleich reizte die Idee, eine hoffentlich doch mal zu erwartende Regenpause bei Tageslicht dazu zu nutzen, um einen Drohnenstartplatz zu finden und die einmalige Brückenkonstruktion aus erhöhter Sicht aufzuzeichnen.



Ingo Sindermann (rechts) war es ein Anliegen, den ZFI-Ausstellungsbeauftragten Sylvester Schmidt (links), der sonst lieber im Hintergrund wirkt, mal ins Rampenlicht zu ziehen und einen Dank auszusprechen, indem 40 Jahre Einsatz für die Spurweite Z geehrt werden.

Gleich, wie das Wochenende nun tatsächlich verlaufen sollte, unsere Leser werden hoffentlich die Emotionen wahrnehmen, die jedes Adventstreffen in Zell (Mosel) so besonders machen. Es ist und bleibt ein Treffen in überschaubarer Größe mit familiärem Charakter, das auch die Modellbahnfreunde anzuziehen weiß, die nur zum Schauen und nicht zum Präsentieren anreisen.

Offizieller Höhepunkt, bevor am Sonntag der im näheren Einzugsbereich plakatierte Fahrtag für die Öffentlichkeit stattfindet, ist dann stets das gemeinsame Essen am Samstagabend. Dieses Mal hielten die letzten Teilnehmer bis 1:00 Uhr nachts aus und ließen sich vom Wirt an die Stunde erinnern.

Es gab also viel nachzuholen und zu plaudern, was auch den Sonntag kurzweilig verlaufen ließ. Da dieses Mal zeitgleich zur Ausstellung ein Volkslauf stattfand und der Zeller Ortskern für den Verkehr gesperrt blieb, kam es uns in der Halle über weite Teile des Tages ruhiger als gewöhnlich vor. Mit wenig Besucherzuspruch ist dies dennoch nicht gleichzusetzen. Auf jeden Fall fanden alle zum Treffen, die es zuvor schon fest auf dem Zettel hatten.



Auf diesem Trainini®-Diorama ging es um das realistische Gestalten von Betonflächen und den Einsatz der Patina-Marker des Zubehörherstellers Noch.

Und so konnten auch wir uns nicht über einen Mangel an interessanten Gesprächen beklagen. Gern haben wir Fragen zum Magazin beantwortet, Anregungen aufgenommen und auch noch einen wertvollen Tipp zum Bereich der Fachliteratur erhalten, der hier zeitnah Eingang finden wird.

Rundgang durch die Halle

Bevor es mit dem öffentlichen Teil so richtig losgehen sollte, trat Ingo Sindermann auf die Bühne und bat Sylvester Schmidt, den Ausstellungsbeauftragten der veranstaltenden Z-Freunde International e.V., zu sich. Sylvester, der sonst lieber den ruhigen Auftritt im Hintergrund bevorzugt, schien irritiert, folgte der Bitte aber ohne Zögern.

Unter dem Beifall der anwesenden Aussteller erläuterte Ingo dann, dass Sylvester Schmidt quasi ein rundes Jubiläum feiere und er ihn dafür ehren wolle, was gleichermaßen das Wohlwollen der Anwesenden fand: 40 Jahre im Einsatz für die Spurweite Z waren hier lobend herauszustellen. Lieber Sylvester, dafür möchten auch wir an dieser Stelle ausdrücklich und von Herzen danken!



Diese Rokuhan-Schönheiten warteten am eigenen Stand darauf, von den besuchenden Kindern auf dem großen Oval selbst gesteuert zu werden.

Und dann sollte es endlich losgehen: An unserem Stand haben wir, wie schon in einigen Vorjahren, ein großes Gleisoval mit Ausweichgleis aufgebaut, Fahrregler und Stellpult nach vorne gestellt und Kinder so eingeladen, hier selbst die Züge zu steuern. Zur Auswahl standen ein Shinkansen E6 und der Shinkansen Serie 0 – wie auch das Schienenmaterial beide von Rokuhan.



Dieser DeLorean DMC-12 von Z-Doktor Modellbau beschleunigte auf der Landstraße unseres Dioramas kräftig in Richtung Zukunft.

Der jüngste Flitzer aus dem Rokuhan-Sortiment fand erwartungsgemäß auch das Interesse der anwesenden Zetties. So bewunderten sie seine helle und gleichmäßige Innenbeleuchtung, das akkurate Fahrverhalten und vor allem auch das stets geschlossene Zugbild dank beweglicher Wagenübergänge. Mehrfach erhielten wir die lobende Rückmeldung, dass Triebzüge einfach eine Kernkompetenz dieses Herstellers darstellen.

Aber wir hatten uns auch vorgenommen, zum Jahresschwerpunktthema passende Exponate mit an die Mosel zu nehmen. Deshalb zeigten wir beispielsweise mit dem Diorama „Osterdeicher Weg“ eines der Meisterstücke unseres Kollegen Dirk Kuhlmann. Auf einen Zug hatten wir bewusst verzichtet, um einen filmberühmten DeLorian DMC-12 in den Blick zu rücken, der auf der Landstraße in Richtung Zukunft kräftig beschleunigt.

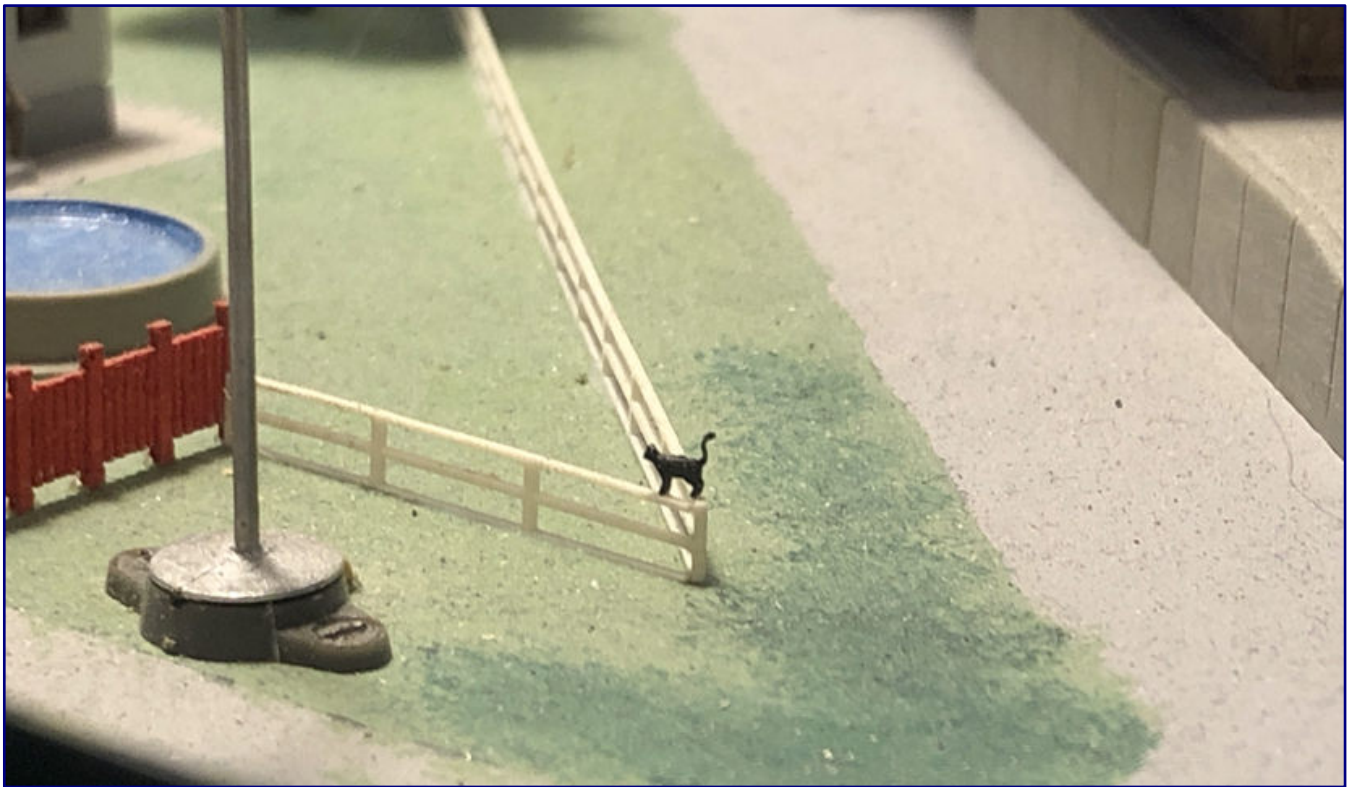


Um einen Big Boy drehen zu können, bedarf es schon einer Drehscheibe in Übergröße. Rainer Tielke stellte ein solches Exemplar auf seinem Diorama vor.

Gut zum geplanten Thema passte auch unser Therapiediorama, das 2021 auf Eisenbahn völlig verzichtete und nur den Landschaftsbau mit vergleichsweise einfachen, aber wirkungsvollen Mitteln in den Fokus rückte.

Ausstellungspremiere feierte hingegen unser Vorfelddiorama, das einen Flughafenausschnitt zeigt und noch Thema eines Artikels in unserer ersten Sonderausgabe **Trainini Spezial** sein wird. Gezeigt wurde darauf der erst im abgelaufenen Jahr von Herpa ausgelieferte Goldhofer-Flugzeugschlepper.

Unser Tischnachbar war Reiner Tielke, der seine neue, im Eigenbau realisierte US-Drehscheibe zeigen wollte. Gewählt hat er dafür ein Exemplar, dessen Durchmesser für die Länge des Big Boy gewählt worden war, denn auch diesen Riesenmaschinen mussten an den Wendebahnhöfen ja irgendwie gedreht werden. Für deutsche Verhältnisse war das wahrhaftig ein Riesenteil!



Abergläubisch dürfen die Betrachter der Retro-Anlage „Schwabenland“ (Bild oben) nicht sein, die bewusst die Gestaltungsweise und Farben der sechziger Jahre aufgreift. Zum Nachdenken und Mitmachen regte daneben Ulrich Günther mit seinem Rangierspiel (Bild unten) an.

Aufmerksamkeit stehlen konnte ihm da bestenfalls Torsten Schubert mit seiner bunten Lichtschau, über die wir auch schon zum Tag der Modelleisenbahn berichtet hatten. Jüngstes Spur-Z-Exponat ist hier das brennende Haus mit Feuerwehreinsatz, für das er auf die Reliefgebäude der Modellbahn-Union zurückgriff.

Retroanlagen präsentierten Peter Rogel und Kai Waibel am gemeinsamen Stand und hoben sich damit bewusst von der modernen Anlagengestaltung ab. Gleispläne und Materialwahl nach historischen Gegebenheiten – bei der Spur Z geht das freilich nur rund 50 Jahre zurück – liegen aber voll in einem Trend unserer Zeit.

Verhältnismäßig bescheiden trat Ulrich Günther auf. Sein Schloss Neuschwanstein hatte er zwar mitgebracht, aber ohne die es sonst umgebende Anlage. Stattdessen hatte er ein Testoval um das Märchenschloss gebaut und lockte die Besucher daneben mit einem Rangierspiel.



Dieser Koffer von Thomas Heß war auf den japanischen Geschmack ausgerichtet und sprach auf der Modellbahnausstellung vor allem das jüngere Publikum an.

Auch Ingo Sindermann wandte sich in passender Verkleidung mit seinem Zwergenland jüngeren Besuchern zu – in diesem Fall den allerjüngsten, die die Halle besuchten. An deren Eltern richtete sich die von uns ausgezeichnete Anlage Booischot Statie nach historischen Vorlagen aus Belgien, mit der Pieter Willems und Jan van Casteren eine der längsten Anreisen absolviert hatten.

Ebenso für Erwachsene gedacht ist das weiter vervollständigte Chemiewerk von Claudius Veit (Velmo). Zwar faszinieren die vielen Züge und Lastkraftwagen auf der Anlage die Besucher jeden Alters, aber es gibt auch Szenen, die nur für die Augen Erwachsener sichtbar werden. Dazu gehört neben einem Chemieunfall vor allem die Vorstandsetage des Hochhauses, die die Kaste der Unternehmenslenker moralisch doch sehr in Frage stellt.



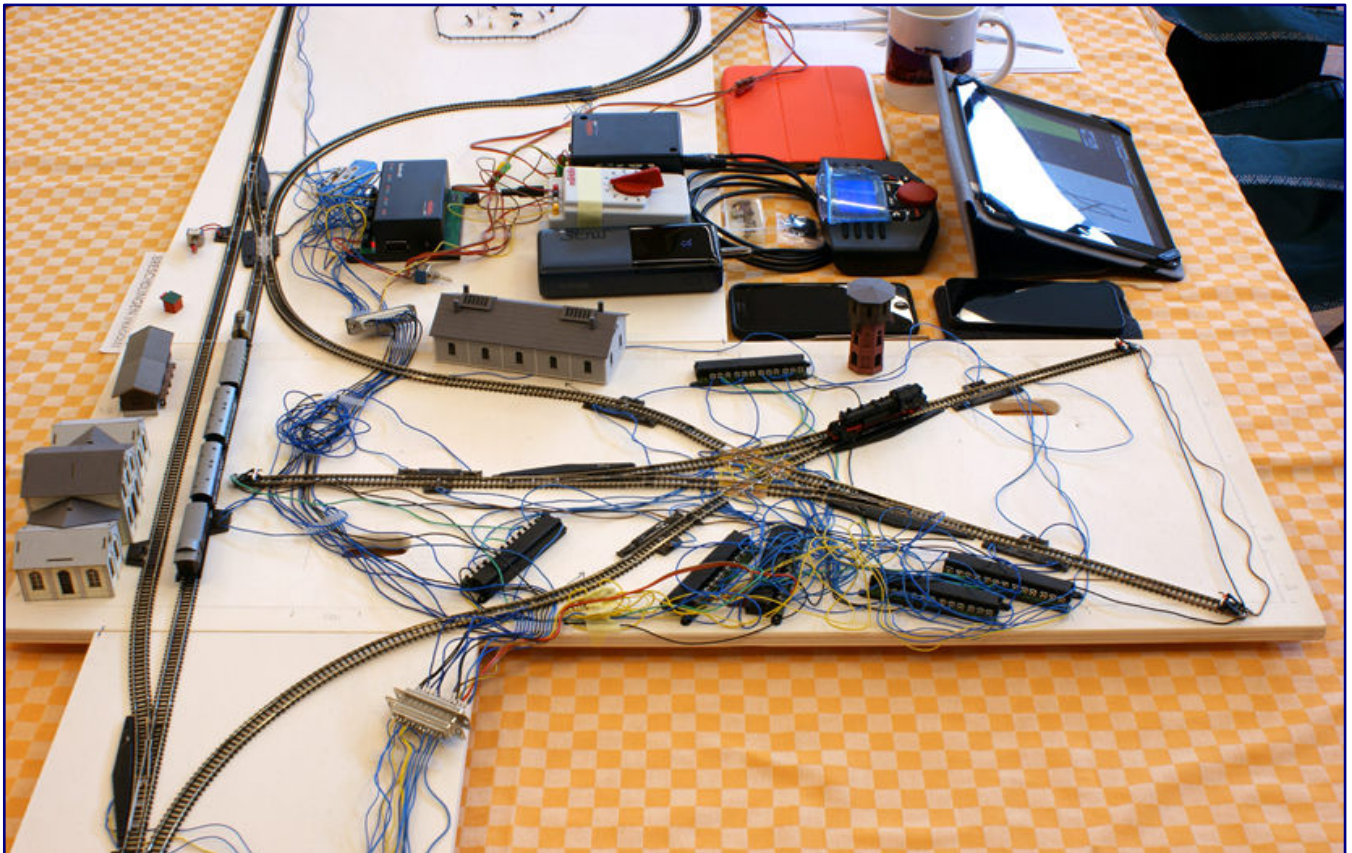
„Klapplingen“ (Bild oben und unten) bietet dem Besucher zwei grundverschiedene Motive, die durch eine Kulisse getrennt werden.

Gleich drei Schaustücke hatte Thomas Heß im Gepäck. Der Koffer „Hello Kitty“, der das zugehörige Shinkansen-Shorty-Modell in einem bunt beleuchteten Oval vorführte, sprach vor allem Mädchen und ihre Mütter an. Tendenziell mehr männliches Interesse fand der Koffer „Winzlingen“, auf dem ein digitaler Zugverkehr stattfand.

Der meiste Betrieb war aber genau in der Mitte dieser beiden Exponate auf „Klapplingen“, das die ebenfalls digital angesteuerten Garnituren in einer viel größeren Anzahl an den Besuchern vorbeiführte, dazu aber auch mit tollen Gestaltungsszenen alle gleichermaßen anzusprechen wusste.

Einen Stern, der...

Nach dem Vorbild in Mals (Südtirol) hat Matthias Vogel damit begonnen, einen Wendestern zu entwickeln und zu bauen, der auch am Rande eines Endbahnhofs zu sehen sein soll. In Zell aufgebaut hatte er ein Provisorium, das Steuerungs- und Fahrversuchen dient, aber Besuchern wie Teilnehmern eindrucksvoll zeigt, was auf der künftigen Anlage abspielen soll.



Unverkennbar ein Provisorium, aber den Testbetrieb hat der Wendestern von Matthias Vogel eindrucksvoll bestanden und weckt Freude auf die bald in den Bau gehende Anlage.

Redakteur Ralf Junius trat mit seiner Pendelzugbox (PeZuBox) an und freute sich über die Fahrten des Maus-Schienenbusses, der bei vorherigen Ausstellungen noch mehrfach den Dienst verweigert hatte. Wie bei ihm üblich, richtete er weitere Objekte an die jüngeren Besucher, die in Augenhöhe den Zug auf dem Stammtischbrettchenoval verfolgen konnten.

Seine Erdbeerkiste präsentierte meistens den Gläsernen Zug als Shorty von Rokuhan und sorgte auch für ein Früchteangebot an die Kinder. Mitnehmen und kosten durften sie aber nicht frisches Obst, sondern solches in Form von Weingummi. Den meisten Nachwuchsmodellbahnern dürfte es wohl recht gewesen sein!

Ein Künstler des Papiermodellbau ist Manfred Forst, der verschiedene Gebäude und Tankstellen aus diesem Werkstoff auf seinen Dioramen vorführte. Im Gepäck hatte er auch seine Kohlenkiste, die einen Betriebswerkausschnitt in Guckkastenform zeigt.



Manfred Forst präsentierte auf seinen Dioramen mit Papiergebäuden auch viele interessante Automodelle unseres Maßstabs von unterschiedlichen Herstellern.

Die Traumschleife von Gerhard Maurer mit ihrer herbstlichen Landschaft vor Felswänden hat auch langsam das Zeug zu einem Klassiker, auf dem viele Gäste die langen Zugfahrten durch Bahnhof, Kurven mit Tunnelabschnitten und Paradestrecke aufmerksam verfolgten.

Als Anregung hinterlassen möchten wir, gerne mal wieder die ebenso schönen Module aus seiner Hand zu sehen, von denen wir kein aktuelles Bildmaterial mehr haben. Besonders die Schwerspatgrube (Abbau von Baryt) bietet nach unserer Erinnerung viele schöne Motive für Bildaufnahmen.



Kurz vor Winterbeginn sorgte Gerhard Maurers „Traumschleife“ mit ihren Gelb- und Rottönen für eine herbstliche Stimmung.



An die Versuchsfahrten für den Hochgeschwindigkeitsverkehr der Bundesbahn in den achtziger Jahren erinnerte Rainer Helfenstein mit der Baureihe 410.

Intensiven Zugbetrieb bot auch Gerhards Nachbar Reiner Helfenstein mit seiner Modulanlage.

Treffender wäre hier wohl der Begriff Segmentanlage, denn der im Betriebsmittelpunkt stehende Bahnhof, der die vielen Zugfahrten erklärt, dürfte keiner bekannten Modulnorm folgen und seine Anlage ist auch alleinstehend betriebsfähig.

Den Besuchern dürfte es egal gewesen sein, denn für sie zählt, was sie dort an spannenden Szenen entdecken und an Zügen betrachten konnten.

Und da gab sich Reiner sichtlich Mühe, um deren Wünsche gut zu bedienen – so auch unsere beim Fertigen der Fotos für diesen Bericht.

Einen weiteren Auftritt hatte die US-Anlage, die von Trafofuchs präsentiert wird, aber in dieser Region – zumindest im aktuellen Ausbaustadium – noch nicht zu sehen war. Ölförderungen und Viehwirtschaft wechseln sich darauf in ihren Motiven mit Eisenbahnfotografen ab. Immer wieder mit von der Partie sind aber auch Ernie und Bert, die alle Kinder früher oder später finden.



Michael Boost warb unter anderem mit beleuchteten Reisezugwagen für sein Angebot (Bild unten), hatte aber auch einen Adventskranz mit Schneelandschaft sowie eine kleine Anlage (Bild unten) im Gepäck.

Für sein Elektronikprogramm warb Michael Boost mit einer Vitrinenpräsentation beleuchteter Modelle, zu denen Innen- und Schlussbeleuchtungen, aber auch gezielte Effektdarstellungen zählen. Allen Interes-

senten zeigte er die ersten Muster einer neuen Beleuchtungsplatine, die analog wie digital betrieben werden kann und mehrfach kürzbar ist, um in höchst unterschiedlichen Wagenmodellen eingesetzt werden zu können.

Diese werden wir sicher schon bald als Neuheit für dieses Jahr vorstellen können. Allen Gästen, die sich nicht speziell für technische Lösungen zur Nenngröße Z interessieren, diene eine kleine Anlage und ein Schienenkreis zur Unterhaltung, auf der Michaels Züge verkehrten und teilweise bewusst auch weihnachtliche Stimmung verbreiteten.



Am Stand des 1zu220-Shops überquerte die Baureihe 628⁴ auf dem Schaustück „Det Lille Sommerhus“ den Damm übers Meer.

Unser Rundgang nähert sich damit schon wieder dem Ende und so stehen wir vor dem letzten Stand, der in unseren Ausführungen noch fehlt. Eigener Standnachbar war nämlich Jörg Erkel (1zu220-Shop), der bewusst auf seinen „Bauchladen“ verzichtet hatte und seine Präsentation so gewählt hatte, dass er auch etwas von der Ausstellung sieht und zugleich auch Zeit für Gespräche hatte.

Trotzdem wusste er auch zwei Neuheiten vorzustellen: Dies war zunächst der chromoxidgrüne Gerätewagen 631 (Art.-Nr. 49.343.71 von FR für die Epoche IV, der nach der Ausstellung in den Verkauf ging und bereits nicht mehr verfügbar ist.

Als erstes Muster zeigen konnte er den exklusiv bei Azar Models in Auftrag gegebenen Schiebeflächenwagen der Gattung Shimmns mit Lackierung und Anschriften der Wascosa. Zwischenzeitlich sind diese Modelle in einer Dreierpackung ausgeliefert und auch noch verfügbar. In den Meldungen dieser Ausgabe werden sie ausführlicher behandelt.

Meeresurlaubsmotive wollten zwar nicht zur Jahreszeit passen, aber das Diorama „Det Lille Sommerhus“ gehört nun mal zu den schönsten in seinem Bestand und weiß, alle Zugkompositionen in eine besonders ansprechende Atmosphäre zu tauchen.

Ein abwechslungsreicher Fahrbetrieb, besonders stark von verschiedenen Schienenbusgarnituren geprägt, fand auf der Anlage „Wakenfeld“ statt. Nicht grundlos hatte Jörg zwei Stühle vor den Guckkasten gestellt.

Viele Besucher folgten dieser Einladung, nahmen Platz und genossen die beruhigende Wirkung vorbeifahrender Züge, um dann manchmal zufällig zu bemerken, dass hier ein Digitalbetrieb erfolgt. Wie sonst wäre die Geräuschkulisse eines „roten Brummers“ zu erklären, der gerade so wahrnehmbar an ihnen vorbeifährt, dass nur die Dieselfahne fehlt?



Auf „Wakenfeld“ hatte hingegen der „rote Brummer“ sein Domizil. Hier herrschte, dem Schattenbahnhof hinter der Kulisse sei Dank, ein Zugwechselbetrieb, der die Baureihe 798 / 998 der Bundesbahn aber auch mehrfach in unterschiedlichen Zusammenstellungen beherbergte.

Leider sind wir viel zu schnell nun am Ende dieses Berichts angelangt. Und genau das spiegelt auch das Gefühl aller Teilnehmer wider: Schön war's, nur ging es ein ums andere Mal viel zu schnell vorbei. Jetzt heißt es wieder zwei Jahre warten und nicht nur wir werden es in weniger als zwölf Monaten vermissen, in Richtung Zell zu fahren.

Doch wir möchten fröhlich vorausschauen, denn das große Treffen in Altenbeken rückt dafür wieder umso näher. Mitte Mai wird es wieder so weit sein und in die Eisenbahnerstadt im Eggegebirge reisen die Zetties auch aus weitaus größeren Entfernungen an. Was dann fehlen wird, ist nur die weihnachtliche Stimmung vom 2. Adventswochenende!



Seiten zu vertretenen Ausstellern:

<http://www.michas-moba.de>
<https://www.rainer-tielke-modellbau.com>
<http://www.trafofuchs.de/>

<https://velmo.de>
<https://www.z-freunde-international.de>
<http://www.z-lights.de>

<https://www.1zu220-shop.de>

Adventstreffen 2023 - Folge 23 auf Trainini TV:

https://youtu.be/iE1gLc5j5ZU?si=XsvROF7Jh4raRWk_

Ein Jahr mit der Spurweite Z Unser Jahresrückblick

Bevor sich unsere Blicke auf die Frühjahrsneuheiten richten und neue Ideen unsere Sinne beflügeln, werfen wir schon traditionell einen Blick zurück. 2023 war das Jahr 1 nach dem großen Spurweitenjubiläum und zugleich auch das erste, das nicht mehr von der Pandemie geprägt war. Viele zog es deshalb wieder in die Gesellschaft anderer Modellbahner.

Es gibt gewisse Traditionen, mit denen wir Jahr für Jahr starten. Dazu gehören beispielsweise die Neuerscheinungen des Jahres, die wir mal schon im Januar, sonst dann im Februar bekannt geben. Abhängig ist dies auch davon, wie nahe ans Jahresende Auslieferungen rücken, die es verdienen, dahingehend betrachtet und bewertet zu werden.

2023 begann das Jahr bereits mit den Auszeichnungen. Märklins V 188 hatte sich als rundherum gelungen sowie zugkräftig erwiesen und es dürfte daher kaum überrascht haben, dass sie auch als Sieger aus der Redaktionsabstimmung hervorging.



Das Jahr 2023 begann mit unseren Redaktionsauszeichnungen. Besonders gut angekommen war unser Baubericht zum Ardelt-Kran 57 to., der Preis in der Kategorie Technik ging schon vorher an NoBa-Modelle.

Knapper war dies im Bereich der Wagen, wo sich ebenfalls ein Märklin-Modell durchsetzen konnte, weil der Güterzuggepäckwagen Pwgs 41 zugleich auch eine große Programmlücke zu schließen wusste. Weil aller guten Dinge drei sind, haben wir Märklin auch für sein Gesamtwerk ausgezeichnet, denn das Referenzjahr markierte ja ein Jubiläum, das allein dieser Hersteller als Erfinder lückenlos mit seinem Angebot bedient hat.

Aber auch die Preisträger in den Kategorien Zubehör und Technik erscheinen noch mal eine kurze Erwähnung wert. Artitec gehört zu den herausragendsten Zubehörherstellern und hat das auch mit seiner Autofähre für Flussquerungen unterstrichen. Beim Ardelt-Kran 57 to. von NoBa-Modelle war es zunächst gar nicht so einfach, die passendste Kategorie zu finden.

Schließlich passt dieses Modell ebenso gut in die Kategorie Wagen, bietet aber mit drehbarem Aufbau und ausklappbaren Stützen sowie verschiedenen Aufbauoptionen weitaus mehr Einsatzmöglichkeiten. Deshalb trat er in der Kategorie Technik an und gewann diese dann auch klar. Viele Lesermeinungen, die uns erreichten, gaben uns auch an dieser Stelle Recht.

Und damit ging es dann endgültig ins Jahr 1 nach dem 50-jährigen Bestehen der Spurweite. Dieses starteten wir mit einem Bastelbeitrag von Jochen Brüggemann, der einige Gebäude seiner Anlagen im vollständigen Eigenbau errichtet hat. Internationales Flair verbreitete die Ellok EF58 der JNR, die Rokuhan als Modell ins Rennen geschickt hatte und von Oleksiy Mark portraitiert wurde.

Auf Bedauern stieß die Nachricht, dass der Panzer-Shop.nl mangels ausreichender Nachfrage sein Spur-Z-Angebot einstellt. Glücklicherweise hielt die Entscheidung nur einige Monate, bevor dieser Anbieter zurückkehrte. Explizite Erläuterungen, warum ein Umdenken erfolgte, erreichten uns aber nicht.



Stellvertretend für die nach der Pandemie wieder stattfindende Spielwarenmesse und viele tolle Neuheiten, die mit Spannung erwartet werden, steht der ETA / ESA 150 aus dem Hause Märklin. Abbildung: Märklin

Der Februar ist stets der Monat, in dem alle Frühjahrsneuheiten bekannt sind oder werden, weshalb wir sie dann auch gewissenhaft zusammentragen, aufbereiten und im Magazin so ausführlich wie möglich vorstellen. Schließlich soll diese Ausgabe dann auch ein Nachschlagewerk für mindestens die erste Jahreshälfte sein.

2023 beschäftigt hatte uns aber auch ein Bedeutungsverlust der Nürnberger Spielwarenmesse für den Modellbahnsektor, denn kaum ein Hersteller war noch dorthin gekommen. Auch wenn sich 2024 eine Erholung abzeichnet, bleibt abzuwarten, wie sich die Folgejahre präsentieren werden.

Schauen wir im Rückblick auf die im Frühjahr getätigten Ankündigungen, dann fallen uns auch nicht gerade wenige Rückstände auf. Besonders präsent sind uns die V 60 und der ETA / ESA 150 von Märklin und die mit Spannung erwarteten 3D-Druck-Figuren von Noch, die bereits für den Juni 2023 vorgesehen waren.

Im Rückblick erscheinen uns Bücher nur selten eine Schlagzeile wert. Sie sind das Salz in der Suppe für viele Modellbahner, aber gewiss kein Jahreshöhepunkt. Anders ist das wohl mit den Titeln zum Reisebürosonderverkehr und den Liegewagen der Bundesbahn: Sie stehen durchaus auf den Wunschzetteln unserer Baugröße, weil sie auf der Anlage auffallen.

Zudem wecken sie bei älteren Lesern auch Urlaubserinnerungen, die eine Nachbildung im Modell verdient hätten. Dank der akribischen Arbeit von Armin Gärtner wird diese Zeit nicht vergessen und unsere Phantasie wie Sehnsucht angeregt. Im November kam es zu einem persönlichen Treffen mit dem Autor, über das wir ebenfalls kurz berichtet haben, und durften uns bereits von der fast abgeschlossenen Fortsetzung überzeugen.



Stauende Gesichter hinterließ unser Leser Reinder Rutgers mit seinen 750-mm-Schmalspur-Eigenbauten im Maßstab 1:220 bei unseren Lesern. Foto: Reinder Rutgers

Lange in Erinnerung bleiben kann auch das nördlichste Spur-Z-Treffen in Bad Schwartau. Ausführlich haben wir darüber berichtet und zudem eine eigene Folge auf **Trainini TV** dazu erstellt. Persönliches Bedauern herrschte darüber, dass keines der seinerzeitigen Redaktionsmitglieder vor Ort sein könnte – es ist zeitlich Ende Januar mit Blick auf das Vorbereiten des Februarhefts einfach unmöglich.

Die Ausgaben für März und April haben viele Leser als Paukenschlag vernommen. Gab es durchaus mal aus diesem Kreise Anregungen, auch über die Spur T zu berichten, die wegen ihres Maßstabs eben nicht in dieses Magazin passt, fand sie, über zwei Hefte verteilt, dann doch auf Umwegen einen Eingang.

Auslöser dafür war unser Leser Reinder Rutgers, der sich schon lange für die Schmalspur begeistert und einen Weg gefunden hatte, die 750-mm-Spur mit Hilfe des noch kleineren Maßstabs auch in unseren Bereich zu übertragen.

Leidenschaftlich beschrieb er seine Überlegungen, Planungen und Prüfungen, um sich dann an den Bau fahrender Lokomotiven und Wagen zu machen, ergänzend aber auch optisch äußerst ansprechende Standmodelle zu erschaffen.

Eindrucksvoll veranschaulichte er die Winzigkeit seiner Modelle, die trotzdem mit vielen Details aufwarten konnten und schuf auch passende Kulissen, um sie vorbildnah und keinesfalls so winzig wirken zu lassen. Selten haben unsere Leser auch außerhalb des Magazins so ausgiebig über unsere Artikel diskutiert, wie es hier der Fall war. Auch nach Monaten wurden Mitglieder unserer Redaktion noch darauf angesprochen.

Am 10. März bot Märklin seinen ersten „Message Wagon“ für die Nenngröße Z an. Gewidmet war er einem Kunstwerk und Motto des niederländischen Künstlers Vincent van Gogh, wie auch ein Folgemodell, das sich in der zweiten Jahreshälfte anschloss und von uns ausführlich portraitiert wurde (**Trainini®** 11/2023). Beide zusammen eröffnen eine neue Sammlerreihe, die auch außerhalb der Modellbahnszene Kunden ansprechen kann.



Ein neues Kapitel für Sammler und Liebhaber schlugen die „Message Wagons“ von Märklin auf. Beide Exemplare des Jahres 2023 waren Vincent van Gogh gewidmet.

Mit Kunst im weitesten Sinne hat immer auch die Ausstellung On traXS! in Utrecht zu tun. Auch von dort berichteten wir ausführlich, war doch erst zum zweiten Mal eine Spur-Z-Anlage für diese besondere Veranstaltung ausgewählt worden: die von uns ausgezeichnete „Booischoot Statie“ von Pieter Willems und Jan van Casteren.

Die wieder in Mannheim abgehaltene Faszination Modellbahn mit einer großen Spur-Z-Präsentation möchten wir ebenso wenig vergessen, wurde doch im selben Heft auch von dieser Messe ebenso ausführlich berichtet.

Die Rubrik „Pannen“ besetzte im April hingegen die von Märklin ausgelieferte Schnellzugdampflok Baureihe 01.5, die zunächst ohne den typischen Mischvorwärmerkasten in den Handel gelangte – ein



Bei Formneuheiten bewies Märklin im letzten Jahr kein glückliches Händchen: Die an sich gut gelungene V 320 war von einem Produktrückruf betroffen.

Testbericht folgte im Juni zusammen mit der V 320. Vier Monate später konnten wir unseren Lesern dann darlegen, wie Märklin Deutschlands größte Diesellok nachgebessert hat.

Von Beginn an besser hatte es Viessmann gemacht, die mit einer kleinen Werkstatt unter ihrer Marke Vollmer in den Markt des Hartkartonmodellbaus einstiegen. Das Baumaterial hatten sie zu Polyplate weiterentwickelt, das sich in unserem Versuch als besonders stabil wie auch vorbildnah im Erscheinungsbild der Oberflächen erwies.

Begeistert haben wir dem kleinen Bausatz dann auch ein ansprechendes Innenleben spendiert und das Gesamtergebnis im Magazin vorgeführt. Auch beim Hersteller fand dies so großen Anklang, dass wir die Bitte erhielten, vom endgültig ausgelieferten Modell doch neue Produktfotos zu fertigen und zu liefern. Das Ergebnis ist heute auf den firmeneigenen Seiten zu finden und soll bei einer Neuauflage auch die Produktverpackung zieren.

Ein weiterer Knaller folgte im Mai: Wir durften endlich den Hasenkasten von Märklin vorstellen. Viel zu lange haben die Zetties auf diesen wichtigen Steuerwagen warten müssen. Das bisherige Modell mit dem zu Anfang der Siebziger entwickelten Karlsruher Kopf erschien zudem bis zuletzt mit hoffnungslos überalterten Glühlampen, die eine Lichtemission meist nur erahnen ließen.

Ausführlich berichtet haben wir im selben Monat über die Intermodellbau in Dortmund, die auch einiges Sehenswertes für die Spur Z zu bieten hatte – teilweise mussten wir danach nur etwas suchen. Das traf nicht auf die Höhepunkte des neuen Miwula-Abschnitts „Patagonien und Antarktis“ zu. Realisiert im Maßstab 1:87 sind die Berichte aus Hamburg zu neuen Sehenswürdigkeiten als lohnendes Ausflugsziel zu verbuchen.

In einem Nachruf würdigten wir die Arbeit von Klaus Hammesfahr für die Spurweite Z. Er war Aktiver und Mitbegründer des ZMRR. In dieser funktionierte gehörte er in den Achtzigern zu den Pionieren der Vernetzung innerhalb unserer Baugröße zum Austausch von Ideen und Erfahrungen.

Erstmals auf die Bühne unserer Nenngröße trat der aus Italien stammende Anbieter GMmodelli Torino. Zunächst mit dem Angebot eines 3D-Druck-Lokgehäuses für den Maßstab 1:220 folgte bald auch sein erstes Auto-modell.

Mit dem 1zu220-Shop fand er auch bald einen geeigneten Vertriebspartner in Deutschland.

Besonders erwähnenswert in einem Rückblick ist auch der Start der Reliefhaus-Reihe bei der Modellbahn-Union, die im Dezember in einem Baubericht mündete.

Monat für Monat von sich reden machte derweil der tschechische Zubehöranbieter Yellow Dwarf, der längst ein Stammgast in den Meldungen unseres Magazins geworden ist.

Im Juni ist offizieller Sommerbeginn mit Erreichen der Sommersonnenwende.



GMmodelli Torino steigt neu in die Spur Z ein und fand mit dem 1zu220-Shop gleich einen deutschen Vertriebspartner für die hervorragend gelungenen Produkte.



In der Reihe „Randerscheinungen“ beschäftigen wir uns mit den vielen kleinen Dingen, die kaum beachtet und gern vergessen werden, aber den Reiz einer Anlage erst ausmachen.

Das hatte auch Einfluss auf unser Jahresschwerpunktthema. Nachdem die Natur mit dem sie bestimmenden Chaos schon im Fokus stand, nutzten wir den Frühsommer für einen Blick auf Farbvielfalt und Formen, die die einzelnen Jahreszeiten und unsere Umwelt im Allgemeinen bestimmen.

Farben waren zu Beginn der Siebziger auch ein Thema bei der Bundesbahn. Die jüngste Popwagenauslieferung nutzten wir deshalb im Juli für einen Überblick über dieses experimentelle Konzept.

Zugleich stellten wir auch zusammen, wann und wie es Eingang in den Maßstab 1:220 fand, um dann auch einen im Eigenbau realisierten Einzelgänger vorzustellen.



Zurück beim Jahresschwerpunktthema angelangt, sind vergessene und liegengelassene Dinge (Juli) und vergessene wie verfallene Orte (August und Oktober) als dankbare Elemente für die Anlagengestaltung zu nennen. Digitalbahnern dürfte hingegen der Bericht über die Intellibox 2neo von Uhlenbrock in Erinnerung geblieben sein.

Auch eine Ausstellung, die eher den Charakter eines großen Privattreffens besitzt, gab es im Hochsommer zu beschreiben: „Treffen der Regionen“ titelten wir, als wir von der Zusammenkunft zweier Stammtische in Sindelfingen berichteten – übrigens gab es bereits Ende Dezember 2023 eine Wiederholung am selben Ort.

Die Intellibox 2neo von Uhlenbrock ist eine bewährte und in der Spur Z beliebte Digitalzentrale. Deshalb haben wir das Ende 2022 erschienene Gerät ausführlich im Heft vorgestellt.

Gleich zwei äußerst beliebte Themen enthielt dann die August-Ausgabe: Der bereits erwähnte Dampfkran von NoBa-Modelle erhielt nun auch einen ausführlichen Baubericht und gelangte damit erst richtig ins Bewusstsein vieler Kunden und Interessenten.

Und auch die Privatanlage „Werdersheim“ ließ so manche Kinnlade herunterfallen, wenn die ansprechenden Motive, die darauf gezeigt werden, mit den Augen abgefahren wurden. Übrigens erhielten auch beide Berichte jeweils eigene Folgen von **Trainini TV**, um die vielen Eindrücke mit bewegten Bildern noch lebendiger zu machen.



Unsere Berichte über „Werdersheim“ fanden sehr guten Anklang bei unseren Lesern. Besitzer Dirk Rohwerder hat übrigens seinen Familiennamen auch in einem der Geschäfte im Stadtzentrum verewigt, wie diese Aufnahme zeigt.

Wieder zu Wort meldete sich auch Jochen Brüggemann, der in zwei Teilen ein weiteres Eigenbauprojekt zu seinen Gebäuden vorstellte. Zum 20-jährigen Vereinsjubiläum besucht haben wir die Modelleisenbahner Soest e.V. (MES 03), die auch eine rührige Spur-Z-Gruppe haben. Der Sommer war parallel aber auch die Chance für Besuche innerhalb der **Trainini®**-Mannschaft.



Im Sommer waren wir unter anderem zu Gast beim MES 03 in Bad Sassendorf, um dort das 20-jährige Vereinsjubiläum mitzufeiern und die ausgestellte Spur-Z-Digitalanlage zu erleben.

Das dritte Quartal schlossen wir mit einem Bericht über das Eisenbahnmuseum Schwarzwald ab. Anders als es der Name zunächst vermuten lässt, dreht sich hier alles um die Modellbahn. Zu den vielen Eigenbauten der Spur 2 hat sich dort aber inzwischen auch eine Spur-Z-Anlage gesellt, die für Kontraste sorgt und im Mittelpunkt einer Sonderausstellung steht.

Auf Programmlücken machten wir mit einem Umbauprojekt für einen Märklin-Tender aufmerksam. Unsere Idee könnte eine Programmlücke schließen, neue Modelle ermöglichen und eine über 50 Jahre alte, längst „ausgelutschte“ Form endlich in Rente schicken.

Erwähnenswert aus Redaktionssicht ist auf jeden Fall an dieser Stelle, dass wir im September 2023 zunächst auf vier Personen und dann im Dezember weiter auf fünf Personen angewachsen sind: Harald Fried und Ralf Junius verstärken seitdem die Redaktion und bringen neben frischem Wind auch neue Ideen mit.

Zwar nicht speziell für unsere Spurweite konzipiert, aber dennoch hilfreich und mit Mehrwert versehen, ist die Mobile Station WLAN, die wir im Oktober vorgestellt und auch für die Neuerscheinungen des Jahres 2023 nominiert haben.

Lange hatten Märklins Kunden auf ein kabelloses Steuergerät warten müssen, das als kleine Zentrale wie auch Handbediengerät an einer Central Station genutzt werden kann. Die Haptik des Geräts dürfte viele Leser ansprechen, denn ein Mobiltelefon mit Berührungsbildschirm wird kaum denselben Nutzwert im Praxisbetrieb bieten können.



Da Märklin seine hoffnungslos „ausgelutschte“ Tenderform auch nach 52 Jahren nicht aufs Altenteil verschieben will, hatten wir schon im letzten Jahr einen Bauvorschlag parat. NoBa-Modelle prüft aktuell, ob ein Modell mit eigenem Fahrwerk angeboten werden soll.

Bunte Eindrücke boten die Messen und Ausstellungen des zweiten Halbjahrs, über die wir einzeln berichtet haben: Den Anfang machten die Märklintage in der Oktober-Ausgabe, die wir in bunter Fülle wiedergegeben haben. So haben wir Halt an allen Stationen dieser Ausstellung gemacht, um auch die Eindrücke außerhalb der Nenngröße Z einzufangen.

Verarbeitet hatten wir sie auch in einer eigenen Folge von **Trainini TV**, inzwischen haben wir darüber auch einen Jahresrückblick veröffentlicht, der teilweise auch noch neue Impressionen von einzelnen Veranstaltungen nachreicht.



Im September begann die Messesaison mit den Märklintagen in Göppingen, in die wieder die Spur-Z-Conventio Süddeutschland integriert war. Zum Anlass gab es auch wieder einige Sonderwagen.

Einen Blick in fernöstliche Richtung haben wir im November geworfen. Begeistert vorgestellt haben wir den zwölfteiligen Shinkansen Serie 0 in der Ausführung als „Hikari Nr. 1“ aus dem Hause Rokuhan. Damit bedienen wir nicht nur unsere Leser außerhalb des Kernmarkts Deutschland und Europa, denn der einst weltweit erste Hochgeschwindigkeitszug findet auch überall sonst große Aufmerksamkeit.

Deshalb haben wir auch sein Vorbild separat in den Fokus gerückt und auf unserem Filmkanal einen eigenen Beitrag produziert, der auch den Einbau der Innenbeleuchtung anschaulich vermittelt. Zugleich sorgen die Fahraufnahmen auf einem neuen Diorama unseres Übersetzer Christoph Maier für bleibenden Eindruck.



Shinkansen und das Diorama unseres Übersetzer passen einfach perfekt zusammen! Rokuhans Neuheit konnte so gelungen in Szene gesetzt werden. Foto: Christoph Maier

Thema einer weiteren Folge auf **Trainini TV** war die Modellbahnausstellung im Lokschuppen Hochdahl (bei Erkrath nahe Düsseldorf). Im November-Heft zeigten wir eindrucksvoll, wie viel es an Exponaten im Maßstab 1:220 dort zu sehen gab und beschrieben ebenso ausführlich, wie ein Verein seine wichtigste Veranstaltung konsequent auf Kinder auszurichten wusste und entsprechend gute wie hohe Resonanz beim Modellbahnnachwuchs samt Familien fand.

Im November vorgestellt wird meistens auch das von Märklin ausgewählte Clubmodell für das Folgejahr. Mit dem auf der Messe in Friedrichshafen bekanntgegebenen und erstmals präsentierten Wismarer Schienenbus in DB-Gestaltung scheint der Hersteller den Nerv seiner Kunden getroffen zu haben. Auch wir sehen dieses Fahrzeug weit oben in den Wunschlisten der Zetties.

Der Bericht zur Messe folgte erst im Dezember und warf einen kritischen Blick zurück. War die Spur Z mit einer großen US-Modulanlage schon räumlich gut vertreten, so bot sie auch am Stand der Z-Freunde International ein facettenreiches Bild, ließ stellenweise aber auch die Chance ungenutzt, durch gezielte Blickfänge auch weitere Aufmerksamkeit von Laufkundschaft auf sich zu ziehen.

Auch über den Tag der Modelleisenbahn haben wir ausführlich berichtet. Besucht hatten wir dazu die Hobby-Schau in Duisburg, die schon zu den ersten Veranstaltungen gehörte, als dieser weltweite Feiertag kleiner Eisenbahnen ins Leben gerufen wurde. Sie findet seitdem regelmäßig statt und vereint stets viele Maßstäbe und Themen in einem ganz besonderen Ambiente.

Zurückzuführen auf eine Leserfrage und Wunsch aus diesem Kreis war der Baubericht von Jochen Brüggemann zum Tarnen von Märklin-Weichenantrieben. Bewusst stellt er für alle Interessenten, die keinen Tausch auf Unterflurantriebe durchführen können oder wollen, eine einfachere, aber eben auch wirksame Alternative dar.



Dieses Foto stammt von der Hobby-Show in Duisburg zum Tag der Modelleisenbahn und zeigt die Anlage „PeZuBox“ unseres Redakteurs Ralf Junius.

Erforderlich sind dafür nur eine ruhige Hand und etwas Bastelarbeit. Die braucht es auch bei Märklins vierter Formneuheit, die wir noch vorstellen konnten. Der Containertragwagen Sgns 691 schließt gewiss eine Lücke im Angebot für die modernen Epochen.

Nicht grundlos titelten wir „Ganz ohne Fehler geht es nicht“: Der Göppinger Hersteller verstand es nämlich, auch diese Neuheit mit vermeidbaren Vorbildabweichungen auszuliefern. Zwar betraf es nur rot strahlende Puffer und eine vernachlässigte Farbdifferenzierung zwischen den äußeren Langträgern, doch aus Kundensicht bleibt ein fader Beigeschmack.

Wenn 100 % aller Formneuheiten Abweichungen zum Vorbild zeigen, die auch ein Laie schnell erkennen kann, steht der hauseigene Anspruch, auch die Spurweite Z zu einer „Profi-Modellbahn“ entwickelt zu haben, zumindest in Teilen wieder in Frage. Bewusst deutlich versuchen wir daher, hier einige „Hausaufgaben“ zu diktieren.

Den Jahresabschluss markieren immer zwei Ereignisse. Eines davon ist die Vernissage für den neuen Museumswagen, die traditionell am 2. Donnerstag des Monats Dezember in Göppingen stattfindet. Unsere anwesenden Vertreter waren von Stimmung und Gesprächen begeistert, seitens unserer Leser vernahmen wir allerdings auch kritische Stimmen.

So wurde die Auswahl eines gedeckten Güterwagens als langweilig empfunden, zumal kein Zustellfahrzeug mitgehalten ist. Verstärkt wurden diese Eindrücke noch vom am 8. Januar 2024 mit den Frühjahrsneuheiten bekanntgewordenen Insider-Club-Wagen 2024.

Auch dies ist wieder ein gedeckter Wagen und nicht zum ersten Mal einer der Bauart Dresden, der zudem gleichzeitig die Formvorlage für den Museumswagen lieferte. Nach den zugetragenen Meinungen wird dies als einfallslos und Mangel an Kreativität empfunden – eine Kritik, die wir ähnlich schon mal beim Modell für 2022 angebracht hatten. Sie scheint ungehört verpufft zu sein.

Blicken wir daher auf etwas, dass nach einhelliger Sichtweise rundum als Erfolg in Erinnerung bleibt. Gemeint ist das zweijährig stattfindende Adventstreffen in Zell (Mosel). In dieser Ausgabe berichten wir darüber ausführlich und stets gelobt wird die familiär-weihnachtliche Atmosphäre, die eine Reise immer wert ist.



Ausklagen soll dieser Rückblick mit einem letzten Punkt, der zugleich den Blick nach vorn richten wird. Nicht den eigenen Ansprüchen der Redaktion gerecht wurde unser Jahresschwerpunktthema 2023. „Randerscheinungen“ boten viele Themen und Facetten, die wir ganz gezielt ins Scheinwerferlicht ziehen wollten.

Verhagelt haben unsere zeitlichen Pläne leider die Lieferterminverschiebungen bei den 3D-Druck-Figuren aus dem Hause Noch. Sie schienen wie prädestiniert für die beiden Artikel zu Menschen- und Tierfiguren, die wir vorbereitet haben und auch mit einer Filmfolge unterlegen werden.

Im Juni sollten sie ursprünglich ausgeliefert werden, liegen uns aber selbst zum Redaktionsschluss dieser Ausgabe noch nicht vor. Deshalb haben wir eine Entscheidung getroffen, mit der wir darauf reagieren.

Der ursprünglich als letzte Folge geplante Beitrag, der sich tatsächlich mit Rändern an Straßen und Gewässern beschäftigen sollte, wird vorgezogen. Die beiden ausstehenden Berichte werden wir nachreichen, aber in die Zählfolge einreihen, sobald die Figuren vorliegen.

Damit ist es auch an der Zeit, das neue Jahresschwerpunktthema zu benennen. Wir nehmen wieder die Modellbahnanfänger und ihre Bedürfnisse in den Fokus, fahren an dieser Stelle aber bewusst zweigleisig. Unter dem Titel „Der Weg zur ersten Anlage“ möchten wir zwei Alternativen aufzeigen.

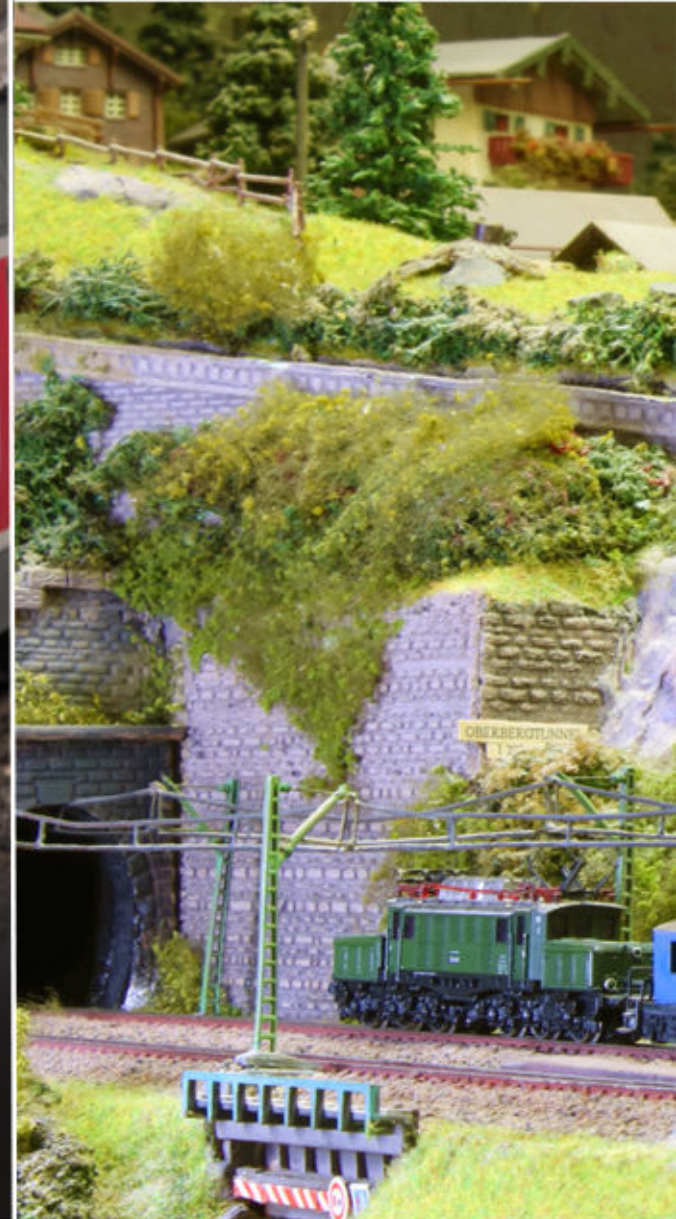
Sie unterscheiden sich im handwerklichen und gestalterischen Geschick, das gefragt ist, aber auch im eingesetzten Gleismaterial sowie der Jahreszeit und dargestellten Landschaft. So soll für jeden Geschmack etwas dabei sein sowie für jeden Leser auch etwas zu finden sein, das für eigene Projekte herausgezogen werden kann.

Klar sollte damit aber auch sein, dass sich dies unmöglich in einem einzigen Jahrgang unterbringen lässt, ohne die Monatsausgaben zu überfrachten. Bewusst strecken wir die Berichte daher erstmals über volle zwei Jahrgänge und machen es damit für 24 Monate zum Schwerpunktthema 2024/25. Freuen Sie sich darauf!

Jahresrückblick 2023 - Folge 24 auf Trainini TV:
<https://youtu.be/GeC7yxfsv4?si=x-OmrcekCtI8O1yt>

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



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.

Jährlich erfreut uns ein besonderer Gruß:

Mit einem kleinen Stellprobenbild wiederum herzlichsten Dank für all die guten Lesestoffe im Heft, es ist fantastisch so viel Beiträge über unsere Spur lesen zu können. Beste Wünsche Euch allen!

Martin Zimmermann (Schweiz), per E-Mail



Diese Stellprobe zeigt historischen Zugverkehr und ein Bahngelände am Semmering. Foto: Martin Zimmermann

Antwort der Redaktion: Eine schon liebgewonnene Tradition sind die Neujahrsgrüße mit immer wieder neuem Bildmotiv, die wir von unserem Leser Martin Zimmermann erhalten. Geht das alte Jahr zu Ende, kommen sie uns bereits in den Sinn und wir warten gespannt, welches Foto uns dieses Mal erfreuen wird. Deshalb möchten wir diesen Anlass nun nutzen, uns an dieser Stelle öffentlich dafür bei ihm zu bedanken und die besten Wünsche zu erwidern! Es ist einfach toll, so treue Leser zu haben.

Hilfeersuchen eines Lesers:

(Ich) habe vor Jahren von Oliver Passmann etliche Z-Personenwagen beleuchten lassen. Im Laufe der Zeit habe ich viel Freude daran gehabt. Mittlerweile sollten aber einige der Wagen zur Revision. Weil ich vermute, dass das Team von Trainini den besten Überblick über die Z-Szene hat, möchte ich fragen, wer heute solche Arbeiten (wie früher Herr Passmann) macht.

(...) Bei dieser Gelegenheit großen Dank und Kompliment für Trainini. (Ich) bin seit Jahren treuer Leser und freue mich jeden Monat über tolle Berichte und Informationen. Habe schon manch nützlichen Tipp brauchen können.

Vor allem bewundere ich Ihr ehrenamtliches Engagement und den Zeitaufwand, der in jeder Ausgabe steckt. Wir Leser wissen es zu schätzen, was Sie und Ihr Team uns das Jahr über bieten. Alles Gute für Sie und ein erfolgreiches 2024.

Joachim Karsten, Weinstadt

Antwort der Redaktion: Über das Lob und die Grüße freuen wir uns sehr. Da Oliver Passmann leider unerwartet und plötzlich gestorben war, hatte es keine Unternehmens- oder Technologieübergabe gegeben. Einen festen Nachfolger oder geeigneten Wartungsbetrieb können wir Ihnen daher nicht nennen. Da hilft bestenfalls eine freie Anfrage an Betriebe, die über das erforderliche, technische Wissen verfügen. Einfallen würden uns Bahls Modelleisenbahnen (Link über unsere Homepage), Velmo (Link über unsere Homepage) oder Michael Boost (<http://michas-moba.de>).

Faller-Bausatz ausgeliefert:

Fallers Hartkartonbausatz des Bahnhofs Langwies (Art.-Nr. 282702) ist im Handel eingetroffen. Das Gebäude nach Schweizer Vorbild entsteht aus 91 Einzelteile in sieben Farben. Mit seiner holzgeprägten Erscheinung passt er prima auf alpine Anlagen und zeigt dabei einen besonderen Gestaltungsstil. Der Hersteller kennzeichnet diesen ab Epoche II einsetzbaren Bausatz als anspruchsvoll.

Rückzug aus dem Eisenbahnmuseum:

Nach über 23 Jahren, so teilte der Stammtisch Untereschbach e.V. Anfang Januar mit, habe sich der Verein schweren Herzens entschieden, seinen liebgewonnenen Standort im Eisenbahnmuseum Dieringhausen aufzugeben. Verstärkt will er sich stattdessen künftig Veranstaltungen anderenorts widmen.

Seit dem Jahr 2000 war der Modellverein im Bergischen Eisenbahnmuseum aktiv und mit Ausstellungswagen zur Spurweite Z präsent. Einen bunten Querschnitt durch Geschichte und Möglichkeiten unserer Baugröße zeigten die Aktiven in aufgearbeiteten Güterwagen, in denen sie auch Besucher empfingen und immer für einen Plausch bereitstanden.



Einst stand der Ausstellungswagen des Stammtischs Untereschbach e.V. gut sichtbar im Eingangsbereich des Museums.

Der plötzliche Abschied aus dieser einmaligen Form einer Spur-Z-Ausstellung dürfte nicht zufällig erfolgen: Das beherbergende Museum hat mit der Aggerbahn GmbH inzwischen einen neuen Eigentümer.

Damit einhergehen dürften wohl auch Änderungen in Konzept und Exponaten sowie dessen Ausrichtung.

Für den Stammtisch Untereschbach e.V. hätte dies neue Kosten bedeutet, die der Verein gemäß Beschluss seiner Jahreshauptversammlung nicht tragen wollte und dauerhaft hätte tragen können.

Deshalb fiel, wie in einer Presseinformation mitgeteilt wurde, der Beschluss zur Aufgabe der Dauerausstellung mit Ablauf des Kalenderjahres 2023. Als Folge daraus wurden auch die drei vereinseigenen Güterwagen veräußert.

Deren Ausbau hatte bis Ende 2022 rund 3.300 Arbeitsstunden in Anspruch genommen. Während der Ausstellungstage (jeweils samstags) von Mitte 2000 bis Ende 2022 haben etwa 10.000 Menschen die weltweit einmalige Präsentation besucht. Zu den Fahrtagen wurden stets Kindertüten ausgegeben, um auch die Jüngsten lange an den Besuch zu erinnern.

Winterneuheiten bei NoBa-Modelle:

Besonders freuen wir uns, dass wir den als Ankündigung vorgestellten Dieseltriebzug VT 24⁶ (Art.-Nr. 5231R) nun auch mit Bildern zeigen können, denn auf den CAD-Darstellungen erschien dieses hervorragend gelungene Modell etwas gestauch.



Fertig lackiert zeigt sich der Dieseltriebzug der Baureihe VT 26⁴ / 624 der DB (Art.-Nr. 5231RF) mit den lieferbaren Anschriften in purpurroter Ursprungslackierung. Foto: NoBa-Modelle

Das ist bei den nun ausgelieferten Bausätzen, die von modifizierten Shorty-Fahrwerken angetrieben werden, nicht der Fall. Beschriftungen für den purpurroten, dreiteiligen Zug liefert NoBa-Modelle auch, das Lackieren stellt wegen Zierstreifen und Frontmaske aber einige Anforderungen an den Käufer.

Wer sich das nicht selbst zutraut, der kann inzwischen auch auf ein Fertigmodell (5231RF) ausweichen, für das natürlich etwas Wartezeit mitzubringen ist.

Die ÖBB-Diesellok Rh 2043 folgt dieser Neuheit auf dem Fuße. Hier sind gleich drei Ausführungen bestellbar: Ein Fertigmodell mit eigenem Fahrwerk (5023RF) sowie ein Bausatz ohne (5022R) und mit Fahrwerk (5023R).



Auch die Diesellok Rh 2043 der ÖBB (5023RF) ist in der Valousek-Gestaltung ein Hingucker. Foto: NoBa-Modelle

Nicht nur die eigene Leidenschaft einer Hälfte des Tüftlerduos bedient der neue Fiat 500 (6731R). Das Bemalen sollte jedem Kunden zumuten sein, der nicht minder begeistert von diesem traditionsreichen und wiedererstandenen Gefährt ist.

Die 10 Sichtschutzelemente (110022) aus Resin eignen sich zum Verstecken aller Dinge, die kleine Figuren auf der Anlage nicht sehen sollen, der Betrachter hingegen schon, weil sie zur realistischen Szenengestaltung gehören. Nach dem Anmalen sind sie auch schon einsatzbereit und warten darauf, eingeklebt zu werden.

Alle Neuheiten sind auf folgenden Seiten zu finden und zu bestellen: <https://www.noba-modelle.de>.

Märklin-Auslieferungen zum Jahresbeginn:

Wie in den Vorjahren auch, liefert Märklin nach dem Weihnachtsgeschäft einiges an Neuheiten an den Fachhandel aus. Den Reigen eröffnet haben in diesem Jahr der Wagen „Pantone Color of the Wagen“ (Art.-Nr. 82163) und eine Containertragwagenpackung (82664).

Diese ist für die Epoche IV deklariert und besteht aus vier zweiachsigen Wagen Lgjs 598 und einem Sgs 693 der Bundesbahn. Die Zusammenstellung ist etwa Mitte der achtziger Jahre angesiedelt und ist mit 20'- und 40'-Containern unterschiedlicher Spediteure beladen.



Neu ausgelieferter Pantone-Wagen (Art.-Nr. 82163).

Die Umstellhebel der Bremsanlage sind bei den Modellen nicht farblich abgesetzt worden, auch die Stirnseiten der Container tragen keine Drucke. Der vierachsige Tragwagen hat leider, wie übrigens alle seine Vorgänger im Märklin-Programm mit der Bauart Y25 die falschen Drehgestelle erhalten (korrekt: Bauart 664 „Minden-Siegen“).



Die neue Containerwagenpackung passt in die Epoche IV und beinhaltet unter anderem drei 20-Fuß-Container aus der früheren DDR.

Ein Pluspunkt sind sicher die drei aus der DDR stammenden 20'-Container, stellen sie doch eine Premiere in diesem Maßstab dar. Kaum beachtet, tauchten sie auch damals häufiger im Westen auf und brachten Exportware in die Bundesrepublik, die wichtige Devisenbringer für die ostdeutsche Planwirtschaft waren.

Frisch im Rennen um die Gunst der Kunden ist noch die zweiteilige Personenwagenpackung „Abteilwagen“ (87042) für die DB um 1958. Sie besitzen werksseitig bereits eine Inneneinrichtung und jeweils ein unterschiedliches Grau als Dachfarbe. Die beiden Wagen passen optisch, aber nicht beschriftungsseitig zu den Vorgängern aus der Packung 87040.



Die beiden Abteilwagen (87042; Bild oben) und die 44 1315 in ihrem Lokunterstand (88975; Bild unten) gehören ebenfalls zu den im Januar 2024 ausgelieferten Neuheiten.

Grund dafür ist, dass die neu ausgelieferten Exemplare bereits die Klassenreform absolviert haben. So tragen sie Anschriften der 1. und 2. bzw. nur 2. Klasse, während die vorherige Auflage noch die 2./3. Klasse aufwies.

Aktuell trifft bei den Händlern zudem die Güterzugdampflok 44 1315 (88975) ein, die als Denkmallok auf dem Märklin-Werksgelände steht. Zu ihrem Lieferumfang gehört auch ein Hartkartonbausatz für den Unterstand, der an eine Märklin-H0-Verpackung erinnert und sie vor der Witterung schützt. Vorbildgerecht ist das Lokmodell am Tender mit Scheiben- (vorderes Drehgestell) und Speichenrädern (hinteres Drehgestell) ausgestattet.

Neues aus dem Wunderland:

Das Miniatur-Wunderland setzt auch im Januar 2024 seine Aktion „Ich kann es mir nicht leisten“ fort. Täglich außer samstags können sozial schwache Menschen bis zum 31. Januar nach ehrlicher Selbsteinschätzung freien Eintritt in Anspruch nehmen.

Wartezeiten sind in Kauf zu nehmen, auf den Seiten der Betreiber sind aber Hinweise zu den jeweils günstigsten Zeiten. Wer sich den Eintritt nicht leisten kann, der bekundet das an der Kasse mit der oben angeführten Aussage oder legt einen Zettel mit gleichlautender Nachricht vor. Ohne Nachfrage wird diesen Personen dann eine kostenfreie Zutrittskarte ausgestellt.

Diese anerkennenswerte Aktion, die nur in einem wirtschaftlich erfolgreichen und gesunden Unternehmen möglich ist, möchten wir als besonderes Engagement deshalb auch in unserem Magazin erwähnen und würdigen.

Einen außergewöhnlichen Erfolg für die Gründer-Zwillinge bedeutet es auch, dass ihre bewegte Kindheit und Jugend, die schließlich mit dem Heranwachsen und Reifen zur umgesetzten Idee für das Miniatur-Wunderland geführt hat, verfilmt worden ist.

Nach einer erfolgreichen und ausverkauften Kinopremiere in Deutschlands drittgrößtem Vorführsaal mit fast 1.000 Plätzen hat sich die Verleihfirma nun entschieden, diese Dokumentation auch im Rest der Republik in die Kinosäle zu bringen.

Am 7. März 2024 starten die Vorführungen und alle Besuche bis zum 10. März zählen auch für die Erfolgscharts der nächsten Woche. Damit liegt es nun in der Hand von Modellbahnfreunden, auch diesen Film zu einem Erfolg zu machen.

Neue Azar-Sonderserie:

Auf Anregung vom 1zu220-Shop hat Azar Models (<https://azar-models.com>) eine dreiteilige Schiebebepanwagen-Packung „Wascosa“ (Art.-Nr. W03-WA3) produziert. Auf der Anlage fallen die modernen Wagen in dunkelblau-orangefarbener Gestaltung sicher auf und bereichern Epoche-VI-Anlagen so ohne jeden Zweifel.

Das wird auch dafür sorgen, dass ein Schreibfehler auf den Längsseiten (Plänen) nicht rechtzeitig bemerkt wurde, um dies beim Bedrucken noch zu ändern: Zu lesen ist auf der deutschsprachigen Seite nämlich von einem „Güterwagonsystem“.

Erwähnenswert erscheint uns das, weil ja nicht ausgeschlossen ist, dass dies bei Folgeauflagen berichtet würde und so für Sammler relevante Varianten entstünden.



Vorbildfreunde sollten nicht nur auf Lackierung und Beschriftung achten, sondern ebenso wahrnehmen, dass die neuen Teleskophaubenwagen von Azar Models (Art.-Nr. W03-WA3) auch in ihrer Grundform von Märklin abweichen, weil der Ursprung der Vorbilder nicht identisch ist.

Gleichermaßen verfügbar sind Dreierpackungen der SNCF ohne Logo (W03-SL3) und mit SNCF-Fret-Symbol (W03-FR3). Von der letztgenannten Version war bereits in Altenbeken 2022 ein gutes Muster zu sehen.

Wichtig erscheint auch ein Hinweis auf geänderte Bedingungen beim Finanzierungsvorhaben für den TGV, der den Interessenten entgegenkommen soll: Das Ende-Datum auf Ulule wurde auf den 29. Februar 2024 verlängert, auch das Finanzierungsziel gesenkt und um Ratenoptionen ergänzt.

Das neue Ziel sei laut Hersteller dank Beteiligungen aus der Schweiz und aus Deutschland inzwischen zu fast 50 % erreicht. Würde das Ziel der Kampagne bei Ulule (<https://ulule.com/tgv-echelle-z/>) nicht erreicht, wird das Projekt eingestellt und die Beiträge werden zurückerstattet. Wenn es erreicht oder übertroffen wird, erfolgt eine Produktion.

Moïse Rogez, Inhaber von Azar Models, unterstrich gegenüber unserer Redaktion sein ehrgeiziges Vorhaben: „Mein einziges Ziel: die Produktion des kleinsten fahrenden TGV der Welt zu starten.“ Als Gründe dafür nannte er, dass es längst nicht nur um dieses eine Modell gehe. Von allen technischen und technologischen Innovationen, die darin vorgesehen wurden, sollen dann nach und nach auch alle anderen Azar-Modellen profitieren.

Heiter weiter geht es bei AZL:

Schon kurz nach Redaktionsschluss der letzten Ausgabe erreichten uns weitere Informationen von American Z Line zu Auslieferungen von Neuheiten. So haben wir hier nun eine längere Liste abzuarbeiten.



Da wären zum Beispiel die fünfteiligen Trinity-RAF-Säulentragwagen mit Aufliegern, die in zwei Versionen nachgereicht werden: mit Werbung für Amazon Prime (Art.-Nr. 905201-1) und Triple Crown (905232-1). Je zwei Sattelaufleger sind auch einzeln erhältlich (954001-1 / 954008-1).

Formneu sind die Ortner-Schüttgutwagen, die zunächst für die CSX (Art.-Nr. 905353-1) erscheinen. Foto: AZL / Ztrack

Als Formneuheit kommen die Ortner-Schüttgutwagen in den Handel. Die erste Auflage ist metallisch lackiert und für die CSX beschriftet. Schon ab Werk ist diese Ausführung mit einem Ladeguteinsatz versehen, dessen mattgrau lackierte Oberfläche Schotter darstellen soll – mangels kantiger Steinstrukturen aber nicht als solcher wahrzunehmen. Zweier- (905353-1) und Viererpackungen (905303-1) werden in diesem Fall angeboten.



Die EMD SD40-2 erscheint in weiteren Versionen, darunter für die CSX (64209-3; Bild links) und als Tunndellok der SP (64100-1; Bild rechts). Fotos: AZL / Ztrack

Der Weitsicht-Güterzugbegleitwagen wird jetzt im roten Lack der SCL/LN (921027-1) aufgelegt. Bei den schweren Reisezugwagen folgt nun ein auf dreiachsigen Drehgestellen rollender Halbgepäckwagen der Santa Fe in olivgrüner Lackierung (74028-1 bis -3).

Nachgelegt wird bei der EMD SD40-2 mit einigen weiteren Varianten und Versionen: ATSF (64201-1 bis -3), CSX in zwei Dachfarbausführungen (64209-1 bis -3) und Tunnellokomotiven SD40T-2 der SP (64100-1 bis -3) mit „blutiger Nase“.

Etwas Besonderes von Modellbau Laffont:

Mit dem Halbreliedmodell von Aachen Hauptbahnhof (Art.-Nr. Z8401) liefert Modellbau Laffont ein ganz besonderes Modell aus. Die Vorlage fand sich am eigenen Produktionsstandort und scheint perfekt wiedergegeben.

Das Jugendstilgebäude ist von der Bahnseite wiedergegeben worden und erlaubt es so, einen größeren Bahnhof nahe des Anlagenrands glaubhaft wiederzugeben und vorbildgerecht gegen die Hintergrundkulisse abzuschließen.



Mit Aachen Hauptbahnhof (Art.-Nr. Z8401) als Halbreliedmodell ist ein interessanter Bausatz für viele Anlagen städtischer Prägung erschienen. Foto: Modellbau Laffont

Wie alle Bausätze dieses Anbieters bestehen die Teile aus durchgefärbtem Architektur-Hartkarton und zeigen, der Vorlage folgend, feinste und unregelmäßige Bruchsteingravuren. Einsatzbar ist dieses Gebäude ab der Epoche II bis in die Gegenwart. Der Lieferumfang umfasst auch einen Bahnsteig, Treppenaufgang und Wartungssteg.

Das Original wird täglich von Fernverkehrszügen höchster Kategorie angefahren und ist ein Trennungsbahnhof im Dreiländereck Niederlande / Belgien / Deutschland und übernimmt eine Funktion als Tor zu Europa mit wichtigen, internationalen Verbindungen.

Der Hersteller ist mit seinem Eigenvertrieb unter folgender Adresse zu finden und auch in der Linkliste unserer Portalseiten hinterlegt: <https://modellbau-laffont.com/c/bausaetze-spur-z-masstab-1-220>.

Persönlicher Besuch möglich:

Werkzeugkauf ist Vertrauenssache und erfordert neben dem Beraten auch einen persönlichen Eindruck von der geplanten Arbeitshilfe. Das weiß auch Jürgen Schirmer von Werkzeuge Peter Post. Deshalb teilte er uns gleich zu Jahresbeginn seine geplanten Messeauftritte mit.

Los geht gleich mit der Erlebnis Modellbahn in Dresden vom 9. bis zum 11. Februar 2024. Nächste Gelegenheit für einen Standbesuch soll dann in Mannheim sein, wo vom 8. bis zum 10. März 2024 die Faszination Modellbahn in der Maimarkthalle stattfindet. Eine schon traditionelle Chance zum Beraten und Kaufen bietet anschließend die Intermodellbau in der Messe Dortmund, die auf die Tage vom 18. bis zum 21. April 2024 datiert.

Die Seiten dieses Anbieters finden Sie über unsere Linkliste auf den Portalseiten oder erreichen diese direkt unter <http://www.peter-post-werkzeuge.de>.



Yellow Dwarf ganz originell:

Kein Monat scheint ohne Neuheiten aus Tschechien zu vergehen. Yellow Dwarf (<https://www.yellowdwarf.eu>) hat mit zwei verschiedenen Obst- und Gemüseständen (Art.-Nrn. 60481 und 60482) wertvolles Zubehör für den Wochenmarkt geliefert.

Noch beeindruckender scheinen aber die „Autowracks I“ (60261), die jeden Schrottplatz zum Blickfang der Anlagenbetreiber machen. Passend koloriert, wird niemand daran vorbeischaun und gewiss Fahrzeug für Fahrzeug ganz genau anschauen.



Die „Autowracks I“ (Art.-Nr. 60261; Bild oben links) stellen ein zuvor noch nie angebotenes Ausstattungsteil dar, die beiden Wochenmarktstände (60481 & 60482; Bild unten) treffen auf ähnliche Angebote, heben sich aber in ihrer Detaillierung deutlich ab. Foto: Yellow Dwarf

Gebrauchtmodelle und Ersatzteile:

Ladegutspezialist Küpper aus Aachen, der in diesen Wochen auf sein 30-jähriges Bestehen zurückblickt, wies zuletzt darauf hin, dass im eigenen Vertrieb neben diversen Ersatzteilen auch wieder ein Posten verschiedener Güterwagen als Gebrauchtware verfügbar ist.

Selbstverständlich können diese auch vom Anbieter selbst mit den vom Kunden gewünschten und vorrätigen Ladegütern bestückt und geliefert werden. Interessenten können den Bestand direkt auf den Seiten prüfen und im Warenkorb zusammenstellen. Erreichbar ist der Hersteller unter <https://spur-z-ladegut.de>.

Aktuelle Auslieferungen von Micro-Trains:

Micro-Trains hat leichte Reisezugwagen mit Endbühne, „Business Cars“ genannt, sowie Aussichtswagen wieder aufgelegt und will sie noch in diesem Monat ausliefern. Den erstgenannten Wagentyp bietet MTL für die PRR (Art.-Nr. 556 00 021), die UP (556 00 061) und Norfolk & Western (556 00 240) an.

Der Aussichtswagen steht aktuell nur in UP-Ausführung (551 00 011) und für die Norfolk & Western (551 00 240) an. Die Vorbildlänge beider Reisezugwagenbauarten beträgt 83 Fuß. Dazu gesellt sich ein gelber Wärmeschutzwagen mit Anschriften des Unternehmens W. S. Reister & Sons (518 00 861).



Aussichtswagen (Art.-Nr. 551 00 011; Bild links) und Salonwagen (556 00 061; Bild rechts) in UP-Ausführung. Fotos: Micro-Trains

Zur Serie „War of the Worlds“ gehören ein neuer Güterzugbegleitwagen mit Geschütz auf dem Dach (535 00 510) sowie eine Diesellok EMD F7A (980 01 550), die ebenfalls olivgrün lackiert ist.

Kurzbesprechung zu Artitec:

Wie bereits in der letzten Ausgabe gemeldet, hat Artitec mit der Laderaupe Hanomag K5 (Art.-Nr. 322.039) inklusive montierter Fahrerfigur und dem Gabelstapler 7 Tonnen (322.040) zwei Neuheiten ausgeliefert. Inzwischen liegen diese in der Redaktion vor und können besprochen werden.

Mit den Auslieferungen der letzten Jahre hat der Zubehör-anbieter aus Amsterdam ein sehr hohes Qualitätsniveau geschaffen, dem auch die beiden jüngsten Modelle in jeder Hinsicht gerecht werden.

Das zeigt sich an den vielen Details der Modelle wie Schalt-hebel oder Lenkrad (beim Gabelstapler) und äußerst feinen Ansetzteilen, von denen besonders die Hebevorrichtung und das Lochblechdach des Staplers auffallen.

Aber auch bei Lackierung und Beschriftung wurde ein großer Aufwand getrieben, denn die Farbgebung ist mehrfarbig, wodurch nicht nur viele Teile voneinander gesetzt sind, sondern auch Betriebsspuren für einen authentischen Eindruck sorgen.

Bei der Raupe lohnt es sich, eine Lupe bereitzulegen: Sonst sind die Hersteller- und Typenanschriften kaum auszu-



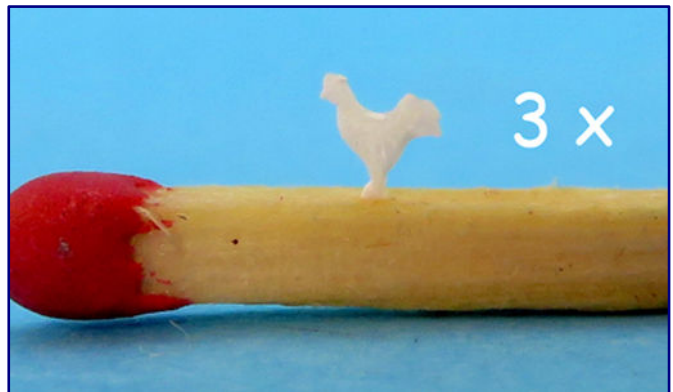
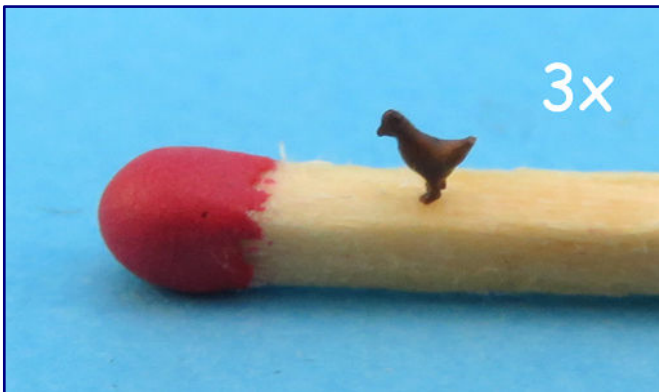
Auch die Laderaupe Hanomag K5 (Art.-Nr. 322.039; Bild oben) und der Gabelstapler 7 Tonnen (322.040; Bild unten) erreichen die hohe Qualität der Vorjahre.

machen und auch das gelb-schwarze Warnschild am Hebemechanismus der Räumschaukel könnte übersehen werden.

Auf unseren Portalseiten haben wir bei der zugehörigen Meldung je ein weiteres Fotos für Sie abgelegt.

Neues von Klingenhöfer:

Neue Figuren und eine Wiederauflage gibt es bei Klingenhöfer Miniaturen. Neu sind beispielweise die fünf braunen Enten (Art.-Nr. Z-TE10-1), die sich zur Wiedergabe weiblicher Stockenten eignen. Wiederaufgelegt wird die fünfteilige Hochzeitsgesellschaft (EH07), um den schönsten Tag im Leben gebührend feiern zu können.



Eine Wiederauflage stellt die Hochzeitsgesellschaft (Art.-Nr. EH07; Bild oben) dar. Zu ihr gesellen sich unter anderem je drei Hühner (Z-TH18-b; Bild unten links) und Hähne (Z-TH19-w; Bild unten rechts). Fotos: Klingenhöfer Miniaturen

Je drei Hühner zum Selbstbemalen gibt es in den Grundfarben Weiß (Z-TH18-w), Braun (Z-TH18-b) und Schwarz (Z-TH18-s). Der dazu passende Hahn wird ebenfalls als Dreierkonfiguration zum Selbstbemalen auf weißer Basis (Z-TH19-w) angeboten.

Zum Bestellen sind die Anbieterseiten unter <https://www.klingenhoefer.com> erreichbar.

Bereits ausverkaufte FR-Modelle:

Zwei FR-Modelle hat der 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) beim Montageservice Uwe Schuster anfertigen lassen. Doch beide sind direkt nach Bekanntwerden und Verfügbarkeit ausverkauft gewesen. Wir nennen sie an dieser Stelle daher nur noch zu Dokumentationszwecken.



Der Gerätewagen 629 müsste in der ozeanblauen Gestaltung (Art.-Nr. 49.343.81) nach unserer Auffassung einen Ege-Keks statt Lettern zeigen, präsentiert sich ansonsten aber völlig gelungen.

Es handelt sich um zwei Bauzugwagen auf Basis des früheren Pwgs 54, der als Gerätewagen 629 in Ozeanblau (Art.-Nr. 49.343.81) ab 1974 im Einsatz sein kann und den nach unserer Ansicht vermutlich falsch mit den Lettern DB statt einem Ege-Keks beschrifteten Gerätewagen 631 in Chromoxidgrün (49.343.71), der ebenfalls UIC-Anschriften trägt und so mit hoher Wahrscheinlichkeit im Vorbild schon ein gestaltetes Logo trug.

Herzblut bei Full Throttle:

William Dean Wright, Inhaber von Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>), bekennt sich als blühender Anhänger der kurzlebigen Bahngesellschaft Penn Central. Das führt er auf den Wohnort seiner Kindheit und auch familiäre Hintergründe zurück.



Die kurzlebige Penn Central würdigt WDW Full Throttle mit dieser Sammlerpackung (Art.-Nr. FT-CLO7B). Foto: WDW Full Throttle

Neu als Sammler-Doppelpackung aufgelegt hat er nun ACF-Schüttgutwagen mit zylindrischem, abgedecktem Wagenkasten (Art.-Nr. FT-COL7B). Ein Exemplar ist im Grün der PC gestaltet, der zweite

in unscheinbarem Grau trägt noch das Logo der New York Central. Zusammen bilden sie die Blütezeit der Penn Central nach.

Zu den Wagen und der Bahngesellschaft ist folgendes festzuhalten: Aufgrund zahlreicher früher Fusionen ist ACF Industries in den meisten Staaten der nördlichen USA vertreten. Dieser Fahrzeughersteller ist für viele innovative Güter- und Personenwagen verantwortlich, die im modernen Eisenbahnverkehr eingesetzt werden.

Die Penn Central (PC) kennen Eisenbahnfreunde als letztendlich gescheiterten Versuch, drei traditionelle Konkurrenten (Pennsylvania, New York Central und New York, New Haven and Hartford Railroads) zu vereinen. Sie war von 1968 bis 1976 aktiv, bis ihr Vermögen zusammen mit anderen bankrotten Nordost-Eisenbahnen in die staatseigene Consolidated Rail (Conrail) eingegliedert wurde.

In Deutschland sind FT-Produkte unter anderem bei Case-Hobbies (<https://case-hobbies.de>) erhältlich.

Frühjahrsneuheiten werden veröffentlicht:

Auch zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieser Ausgabe werden weitere Frühjahrsneuheiten 2024 bekannt, darunter die Gestaltungs- und Zubehörprodukte der Häuser Artitec und Noch. Aus Wangen wurden wir bereits über eine wichtige und zentrale Innovation informiert und empfehlen, genau im Prospekt nachzuschauen.



Die herausragendste unter allen bislang bekannten Neuheiten ist sicher die Mehrzweck-Diesellok Baureihe V 90 (Art.-Nr. 88510) aus dem Hause Märklin. Bei diesem Vorbild mussten auch schon Hersteller größerer Spuren vor Eigenschaften kapitulieren, die sich der Göppinger Marktführer auch im Maßstab 1:220 zutraut. Abbildung: Märklin

Märklin hat bereits am 8. Januar 2024 vorgelegt. Uns erwartet ein buntes Programm, das verschiedene Epochen mit interessanten Produkten bedient. Als Formneuheit neben dem schon Ende 2023 angekündigten Wismarer Schienenbus findet sich aber nur eine einzige Lok.

Doch die schwere Vershubdiesellok V 90 (Art.-Nr. 88510) ist ein Knaller und deutet bereits jetzt an, ein Verkaufserfolg zu werden. Märklin kann diese Lok dank der schlanken Glockenankermotoren endlich maßstäblich realisieren.

Der Marktführer traut sich auch zu, die roten und weißen Laternen im schmalen Kasten auf dem Geländer der Rangiererbühne funktionsfähig umzusetzen. Diese Neuheit und auch alle weiteren werden wir nach Gesprächen mit Vertretern der Hersteller in der Februar-Ausgabe ausführlich vorstellen.

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)
Harald Fried
Ralf Junius
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

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

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Torsten Schubert

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

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

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

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

Bei Einsenden von 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.