

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



Lange Züge in Friedrichshafen

Moderne KLV-Tragwagen
Neue Halbreliëfhäuser

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

wieder geht ein Jahr zu Ende und nicht nur ich frage mich wohl, wo es denn geblieben ist? Diese zwölf Monate ohne die Einschränkungen einer Pandemie haben uns allen lieb gewonnenes zurückgebracht und neue Eindrücke gegeben.

Unübersehbar ist der Drang der Modellbahner, wieder Ausstellungen und Messen besuchen zu dürfen. Nachdem wir bereits im November von einer sehr gelungenen Veranstaltung berichten durften, folgen in diesem letzten Heft des Jahres 2023 Berichte von zwei weiteren.

Mit einem vierten über das Adventstreffen in Zell (Mosel), das gerade erst hinter uns liegt und dessen Eindrücke noch frisch sind, wird es dann im Januar weitergehen. Sie sollen gemeinsam allen Leserinnen und Lesern einen Überblick geben, die nicht persönlich vor Ort sein konnten – zumal sie ja auch räumlich sehr weit auseinander lagen.

Doch unsere Aufgabe ist es auch, an dieser Stelle unsere Szene zu vernetzen und einen Austausch zwischen den Gruppen, Vereinen und Ausstellern zu ermöglichen. Immerhin verstehen wir uns als kleine, aber starke Gemeinschaft, die abgestimmt und koordiniert auf sich aufmerksam macht, um gemeinsam für unsere Sache zu werben.

Während ich diese Zeilen schreibe, rückt Heiligabend immer näher. Ich freue mich auf besinnliche Tage und hoffentlich auch etwas Zeit zum Basteln und Fahren von Zügen. Wenn es so weit ist, ist das Weihnachtsgeschäft vorbei und die Bastelsaison in vollem Gange.

Auch dafür hat diese Ausgabe ja auch etwas zu bieten: Ralf Junius hat die neuen Halbreliëfhäuser der Modellbahn-Union testweise zusammengebaut. Exemplarisch stellt er an einem davon vor, wie es aus den Hartkartonbögen ein ansehnliches und nützliches Gebäude für den Übergang zum Hintergrund wächst.

Übrigens hat Ralf Junius eine neue Rolle in unserer Mannschaft übernommen. Zu viel verrate ich an dieser Stelle nicht, denn Sie lesen dies in den Meldungen am Ende dieser Ausgabe, aber auch in den Nachrichten auf unserer Portalseite.

Die Ehre gibt sich auch unser langjähriger Leser Jochen Brüggemann. Nach seinen Berichten im Frühjahr kamen aus der Leserschaft auch Fragen, wie er die Weichenantriebe auf seiner Anlage getarnt habe. Wegen dieses Interesses hat er für uns einen weiteren Baubericht vorbereitet, den wir nun hier veröffentlichen.

Nicht unterschlagen möchten wir ein weiteres, wichtiges Thema dieses Hefts. Von Märklin wurde erst vor wenigen Wochen eine KLV-Wagenpackung ausgeliefert, die drei formneue Tragwagen der Bauart Sgns 691 enthält. Sie stellen für die Gegenwart des Güterverkehrs eine wichtige Wagengattung dar, die wir uns auch deshalb ganz genau angesehen haben.

Seien Sie gespannt! Mir bleibt es an dieser Stelle nur noch, Ihnen auch im Namen meiner Redaktions- und Übersetzerkollegen frohe Weihnachten und einen guten Start ins neue Jahr zu wünschen!

Her-Z-lich,

Holger Späing



Holger Späing
Chefredakteur

Leitartikel

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

Modell

Ganz ohne Fehler geht es nicht.....	4
-------------------------------------	---

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Dem Auge entzogen	13
Pfiffiger Übergang zum Hintergrund	28

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Die Neue, die nicht alt wurde	35
Güterwagen und moderne Traktion	37

Aktuelles

Wachsender Messezuspruch.....	40
Tag der Modelleisenbahn.....	50
Zetties und Trainini im Dialog.....	61

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

Wir danken Jochen Brüggemann für seinen Gastbeitrag und der Eisenbahnstiftung für Bildmaterial.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 23. Dezember 2023

Titelbild:

Viel Modelleisenbahn gab es jüngst am Bodensee und im rheinischen Duisburg zu sehen. Auf der Faszination Modellbau in Friedrichshafen bestach vor allem die Spurweite Z mit endlos langen Güterzügen von teilweise 100 Wagen auf der dort gezeigten US-Anlage.
Foto: Stephan Fuchs

Containertragwagen von Märklin Ganz ohne Fehler geht es nicht

Mit gleich drei KLV-Tragwagen Sgns 691 schickt Märklin nach dem kurz zuvor ausgelieferten Märklin-Magazin-Jahreswagen 2023 auch eine vorbildorientierte Ausführung für die Epoche VI ins Rennen. Im ersten Eindruck und vielen Prüfschritten erweisen sich die Wagen als sehr gelungen. Doch leider scheint es dieses Mal auch nicht ohne Fehler zu gehen – dabei wäre es vermeidbar gewesen.

Vorbild für die erst vor wenigen Wochen ausgelieferte Containertragwagen-Packung von Märklin (Art.-Nr. 82640) sind die Wagen der Bauart Sgns 691. Als Modelle sind sie eine Formneuheit, angekündigt im Februar 2023, und erfahren daher heute eine ausführliche Besprechung.

Doch zuvor wollen wir einen kurzen Blick auf die Vorlagen werfen, die Märklin hier umgesetzt hat. Mitte der achtziger Jahre kam etwas Bewegung in den Containerverkehr, als die Länge der Behälter von 7,15 m auf 7,82 m gesteigert werden konnte.

Um diese Wechselbehälter ebenfalls befördern zu können, brauchte die Bundesbahn neue Güterwagen. 1987 stellte sie zehn Prototypen Sgns 694 in Dienst. Sie waren die ersten 60-Fuß-Containertragwagen der DB. 1994 beschaffte die Ahaus-Alstätter Eisenbahn (AAE) eine Serie dieser Wagen.



Die Griechenland-Rückkehrerin 221 135-7 der Bocholter Eisenbahn Gesellschaft ist am 29. Mai 2010 mit einem Containerzug in Düsseldorf-Rath unterwegs. Am Haken hat sie moderne Tragwagen, die der von Märklin gewählten Vorlage zumindest ähnlich sind. Foto: Wolfgang Bügel, Eisenbahnstiftung

Ähnliche Wagen hatte die Deutsche Bahn AG bei Fervet in Bergamo (Italien) bestellt, deren Lieferung sich aber verzögerte. Angeliefert wurden sie in den Jahren 1996 bis 1998 in einer Gesamtstückzahl von 500 Exemplaren durch Costamasnaga und Fervet als UIC-Standard-Containertragwagen.

Sie haben, wie auch die älteren Sgns 694, Außenlangträger in Fischbauchform, die durch die Kopfstücke und eingeschweißten Hauptquerträger sowie Querstreben verbunden sind. Eingereiht hat die DB diese

Wagen als Sgns 691 und lässt sie von der Kombiwaggon disponieren. Ein nicht unbedeutender Teil der Sgns 691, im Mehrjahresschnitt zwischen 50 und 90 Exemplaren, ist längerfristig vermietet, einige davon an die BASF.

Bestimmt sind diese Wagen für den Transport verschiedener Container, Wechselbehälter und -pritschen unterschiedlicher Länge. Da die Ladelänge dieser Standardbauart 60 Fuß beträgt, lassen sich beispielsweise zwei oder auch drei 20-Fuß-, zwei 30-Fuß- oder auch ein einzelner 40-Fuß-Container auf dem Wagen befördern, solange jeder einzelne ein Gewicht von 36 Tonnen nicht überschreitet.

Gesichert wird die Ladung mit Hilfe von 28 abklappbaren Aufsetzapfen für Container. Ein Teil der Wagen ist mit einer Feststellbremse ausgestattet, die vom Boden aus bedient wird. Das gelb lackierte Handrad sitzt an den Fischbauchträgern, eine Bremserbühne muss dafür nicht erklimmen werden.



189 092-0 (ES 64 F4-992 von MRCE) durchfährt am 6. April 2011 den Bahnhof Dinslaken mit einem Containerzug von Dortmund nach Rotterdam. An zweiter Stelle hinter der Lok ist ein Wagen der Bauart Sgns zu sehen, der vermutlich aus dem Bestand der AAE stammt. Foto: Joachim Bügel, Eisenbahnstiftung

2007 wuchs der Bestand auf 504 Exemplare an. Grund dafür war kein Nachbau durch die Hersteller, sondern der Umbau der verbliebenen vier Wagen der Gattung Sgns 694. Die Deutsche Bahn AG tauschte 2007 deren Olea-Hydraulikpuffer gegen Hülsenpuffer und ordnete sie anschließend den Sgns 691 zu. Die Ausmusterung der Bauart Sgns 691 begann nach nur 13 Einsatzjahren bereits 2009 mit 45 Wagen. Wagen dieser Gattung stehen aber bis heute im Dienst.

Eine Besonderheit der Sgns 691 ist ihre Lackierung: Zum Startzeitpunkt des Beschaffens hatte die Deutsche Bahn RAL 3020 Verkehrsrot als neue Hausfarbe eingeführt. Für Güterwagen war bereits 1995 veröffentlicht worden, dass sie künftig in der Unternehmensfarbe Rot erscheinen werden sollten.

Diese sollte ein selbstbewusstes Auftreten fördern und Aktivität, Stärke und Kompetenz ausstrahlen. Zudem wollte sich die Deutsche Bahn AG damit auf den Schienen von anderen Bahnunternehmen und großen Staatsbahnen deutlich abheben.

Verkehrsröt sind dann nach äußerem Anschein auch alle Sgns 691 angeliefert worden, doch erfolgte dies nicht konsequent nach dem neuen Farbkonzept. Verkehrsröt sind nämlich auch bei den letzten, 1998 ausgelieferten Wagen nur die äußeren Seitenwangen lackiert worden. Der Rest der Untergestelle war rotbraun nach RAL 8012 lackiert, was ja zum Start des Fertigungs längst verworfen war. Diesen Sachverhalt sollten wir für die nun folgende Modellbesprechung gut vormerken.

Die Modellumsetzung

Die heute zu besprechende Wagenpackung (82640) besteht aus drei KLV-Tragwagen der Bauart Sgns 691. Sie sind eingereiht in den Bestand der Deutschen Bahn AG (DB AG) und tragen Anschriften für die Epoche VI. Der Aufbau ihrer zwölfstelligen Betriebsnummer und des Einstellerkennzeichens folgen also dem NVR (Nationales Fahrzeugregister beim Eisenbahnbundesamt).

Der erste der drei Containertragwagen liegt der Packung unbeladen bei, die beiden anderen sind mit einem 40-Fuß-Container der Reederei Maersk bzw. je einem 20-Fuß-Container von Maersk und ONE beladen.



So präsentiert sich die Wagenpackung (Art.-Nr. 82640) mit den formneuen Tragwagen Sgns 691 und der von Märklin vorgesehenen Beladungsbestückung.

Es handelt sich um Neukonstruktionen, weshalb wir sie hier so ausführlich bewerten. Die Wagenkörper bestehen im Gegensatz zu den bislang erschienenen Tragwagen nicht aus Zinkdruckguss, sondern aus metallgefülltem Kunststoff.

Das dürfte wirtschaftliche Gründe haben, denn die höheren Arbeitsdrücke im Zinkgießverfahren erfordern auch höhere Investitionen als solche in Spritzgussformen für Kunststoff. Damit reagiert Märklin nach unserem Ermessen auf den Umstand, dass moderne Wagentypen im Programm zwar dringend erforderlich sind, heute aber längst nicht so stark wie Modelle für die Epochen III / IV nachgefragt werden.

Ein Vorteil des gewählten Fertigungsverfahrens ist aber auch, dass die Formen und Details des Wagenbodens sehr fein ausfallen. Das kommt besonders dem Querträgerwerk zu Gute, das bei unbeladenen Wagen in der Aufsicht gut zu erkennen ist. Auch die Zughaken an der Pufferbohle wurden übrigens andeutungsweise nachgebildet.

Nicht umgesetzt wurden hingegen die klappbaren Rangiergriffe an den Wagenköpfen, was verzeihlich ist, denn diese wären bei maßstäblicher Nachbildung stark abbruchgefährdet. Ebenso fehlen bei diesen Modellen auch die UIC-Haken, deren Träger allerdings an den Seitenwangen berücksichtigt sind.



An der Oberkante der Längsseite sind vierzehn Positionen der Aufsetzzapfen zu erkennen, die zusammen mit der Gegenseite die vorbildgerechte Anzahl 28 ergibt. Statt Zapfen finden wir auf der Ladefläche allerdings Bohrungen zur Aufnahme der ISO-Container.

Frühere Modelle zeigten hier vollständige Nachbildungen, die wegen gelber Farbgebung auch wahrnehmbar sind.

Die 28 Aufsetzzapfen des Vorbilds als sehr markantes und typisches Merkmal sind in der Weise berücksichtigt, als das ihre Positionen seitlich sichtbar sind, also dieser Teil nachgebildet wurde. In der Aufsicht finden wir aber statt der Zapfen gebohrte Löcher für das Einstecken der Modell-Container.

Maße und Daten zum Sgns 691 der Deutschen Bahn AG:

	Vorbild	1:220	Modell	Abweichung
· Länge über Puffer (LüP)	19.740 mm	89,7 mm	89,7 mm	0 %
· Ladelänge	18.500 mm	84,1 mm	84,6 mm	+ 0,6 %
· Breite	2.930 mm	13,3 mm	13,6 mm	+ 2,3 %
· Höhe Ladeebene über SO*	1.155 mm	5,3 mm	6,6 mm*	+ 24,5 %
· Gesamtachsstand	16.000 mm	72,7 mm	70,3 mm	- 3,3 %
· Drehzapfenabstand	14.200 mm.	64,5 mm	62,3 mm	- 3,4 %
· Drehgestellachsstand	1.800 mm	8,2 mm	8,2 mm	0 %
· Raddurchmesser	920 mm	4,2 mm	4,5 mm	+ 7,1 %
· Eigengewicht	19.900 kg	---	8,8 g	
· Zul. Höchstgeschwindigkeit	120 km/h			
· Lademasse	70 t			
· Drehgestelle	Y25 Lss (Bauart 626)			
· Hersteller	Costamasnaga, Fervet			
· Baujahre	1996 - 1998			
· Stückzahl	500 Exemplare (+ 4 aus Umbau)			

*Maß ohne Rangierergriffe

Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass fast alle Hersteller ihre Seconcontainer mit Zapfen statt Löchern versehen, um sie beim Stapeln am Kai vorbildnäher wirken zu lassen. Die dazu passenden Güterwagen müssen sich dann anpassen, um wie hier alle Beladungsvariationen des Vorbilds wiedergeben zu können.

Nehmen wir die Neuheiten in die Hand, wirken sie im Vergleich zu anderen Wagen ähnlicher Bauart wegen des Werkstoffs leicht. Sie laufen aber, beladen und unbeladen, überraschend gut und auch die Feinwaage offenbart keine unangenehmen Überraschungen. Entgleisungen ließen sich im Test folglich nicht feststellen.

Die wichtigsten Vorbildmaße werden gut eingehalten, weshalb die formneuen Modelle auch im Augenschein stimmig wirken. Die dokumentierten Ausreißer, die sich nicht durch Messtoleranzen erklären lassen, sind auf die zu großen Raddurchmesser sowie die Modellkonstruktion der Drehgestelle zurückzuführen. Diese führen auch zu einem geringeren Drehzapfen- und Gesamtachsstand. Die prozentuale Abweichung verzerrt hier den Blick und lässt die Differenz deutlich zu stark wirken.

Zu den Drehgestellen ist noch eine beschreibende Anmerkung mitzugeben: Märklin nutzt an dieser Stelle seine Baukastenteile für das französische Drehgestell Y 25. Die einzelnen Varianten dieser Bauform



Märklins Formenbaukasten kennt nur ein einziges Y25-Drehgestell. Die Unterschiede der einzelnen Bauarten auf dessen Basis lassen sich für die Spurweite Z vernachlässigen. Eher wahrnehmbar ist der um etwa 2 mm gegenüber umgerechnetem Vorbildmaß abweichende Drehzapfenabstand.

(siehe auch Bezeichnungserweiterung im Maßkästchen) mit beispielsweise abweichenden Drehrichtungen der Federn werden im Maßstab 1:220 generell vernachlässigt.

Was uns nicht so gut gefällt, ist das Ausstatten aller drei Wagen mit einer bodenbedienbaren Feststellbremse. Beim Vorbild ist es nur ein Teil des Gesamtbestands, wobei wir hierfür bislang keine Stückzahl ermitteln konnten.

Etwas Vielfalt täte hier sicher gut, denn dies ist ein Phänomen, das uns an die jahrzehntelang geübte Praxis erinnert, nahezu jedes Epoche-II-Modell mit Bremserhaus auszustatten. Im Abgleich mit Vorbildaufnahmen entsteht dann womöglich kein stimmiger Eindruck mehr.

Farbe und Anschriften

Unter dieser gewählten Zwischenüberschrift verbuchen wir große Stärken, aber leider auch Schwächen. So sind die vorliegenden Modelle sauber und vollständig in RAL 3020 verkehrsrot lackiert, doch wie wir im Vorbildteil herausgearbeitet haben, entspricht das nicht der Vorlage.

Korrekt dürften nur die Außenlangträger diesen Farbton tragen, alle anderen Teile dazwischen sollten rotbraun (RAL 8012) sein. Dies ist ein bekanntes und eben typisches Charakteristikum der Vorlagen, das in der Literatur hinreichend beschrieben wird.

Da es mit einer Lackierschablone problemlos zu berücksichtigen wäre, liegt an dieser Stelle ein leicht vermeidbarer und deshalb für uns gravierender zu wertender Vorbildfehler vor: Was diesen Waggon neben einigen kleineren Detailunterschieden von ähnlichen Bauarten abhebt und so individuell macht, wurde sträflich vernachlässigt.

Dagegen helfen nur eigene Nacharbeiten, zumal keine beschrifteten Teile betroffen sind, oder ein vollständiges Beladen, um dies zu kaschieren. Dann ist aber von der feinen Trägerstruktur nichts mehr zu sehen.

Vollständig einbezogen in die Lackierung sind übrigens auch die Puffer, was bei uns den Eindruck hinterlässt, dass hier an nahezu allen Ecken gespart werden sollte, ohne dabei auch die Wirkung im Auge zu behalten. Rote Pufferteller und -schäfte fallen aber auch Modellbahnern ohne größere Vorbildkenntnis gleich störend auf.



Die gewählte Fertigungstechnologie erlaubt eine filigrane Wiedergabe der Querträgerstruktur dieses Wagentyps (Bild oben), seine Unterseite eingeschlossen (Bild unten). Völlig am Vorbild vorbei ist allerdings die verkehrsrote Lackierung von Querträgern und des Wagenbodens. Rote Puffer (siehe auch Foto auf Seite 8) stören das vorbildgerechte Wirken selbst auf wenig kundige Käufer.

An dieser Stelle sollte Märklin aus unserer Sicht seine Modellpolitik hinterfragen und überdenken, zumal die vorliegende Wagenpackung nicht auffällig hochpreisig angesetzt ist. An der qualitativen Ausführung der Lackierung gibt es nichts zu bemängeln: Sie ist dünn, grifffest und deckend aufgetragen, was den gravierten Details entgegenkommt.

Das Glanzgrad der neuen Modelle ist dieses Mal etwas höher als bei vielen anderen Auslieferungen der jüngeren Vergangenheit. Gerade an einem Güterwagen hätten wir uns aber ein etwas matteres Bild gewünscht, denn ihre Vorlagen erfahren ja nahezu keine Pflege und äußerliche Reinigung.

Sehr lobenswert ist, dass die Umstellhebel der Bremsanlage vollständig farblich abgesetzt sind, sowohl Hebel als auch Blende sind hier berücksichtigt worden! Ohne Recherche können wir uns nicht erinnern, wann dies bei Märklin bislang in dieser Form der Fall gewesen wäre.

Die Betriebsanschriften der drei Wagen sind mehrfarbig, sauber und weitgehend lupenrein aufgedruckt. Befüllte Zettelkästen sind, wie bei Märklin allgemein üblich, nur per Druck wiedergegeben. Zum Einsatz kam an diesen Modellen ausschließlich der Tampondruck.

Auch die Container sind übrigens sauber und mit individueller Nummer beschriftet. Für die Tragwagen hat Märklin die Vorbilder mit den Betriebsnummern 31 80 455 6 023-8, 31 80 455 6 030-3 und 31 80 455 6 020-4 ausgewählt.

Damit stammen sie alle aus dem Baulos von Costamasnaga (Sizilien). Sie gehören zu den erstausgelieferten Exemplaren ihrer Bauart. Wir vermuten, dass gerade dieses Los im Märklin-Archiv gut



An der mit Pfeil 1 gekennzeichneten Stelle fehlen die UIC-Seilanker, nur deren Sockel wurde nachgebildet. Die aufgetragenen Anschriften belegen hingegen Märklins hohen Standard, hier zusätzlich unterstrichen sogar die jeweils zweifarbig abgehobenen Umstellhebel der Bremsanlage (Pfeile 2 und 3).

dokumentiert ist und es wahrscheinlich zutrifft, dass alle drei Vorbilder eine Feststellbremse aufweisen. Dies könnte zum beschriebenen Phänomen beigetragen haben.

Die Revisionsanschriften, die wir entziffern konnten, stammen aus den Jahren 2000 bis 2002. Damit besteht kein Zweifel daran, dass die Vorbilder noch in ursprünglicher Farbe unterwegs waren, denn einen regulären Instandhaltungsabschnitt hatten sie da noch längst nicht durchlaufen.

Die schwarzvernickelten und außenprofilierten Scheibenräder, die zum Einsatz kamen, entsprechen dem seit Jahren gepflegten Standard des Hauses. Wenig Gefallen findet der auffallend große Kuppelabstand der Modelle, der besonders auffällt, wenn sie neben einem Reisezug aus jüngerer Auslieferung stehen. Eingesetzt wurde die lange Kupplung, die sie auch sicher durch den Industrieradius R1 (145 mm) führt.

Diese ewig währende Abwärtskompatibilität stellen wir offen in Frage, solange dem Kunden nicht wie bei Rokuhan ein einfacher Tausch angeboten werden kann. Schließlich gilt auch für diese modernen und deshalb langen Güterwagen schon, was auch für UIC-Reisezugwagen Typ X gilt: Ihre Wirkung in zu geringen Radien ist optisch einfach fürchterlich.

Gesamtbild und Anlageneinsatz

Für eine gute Idee halten wir es besonders bei einem Wagen mit sichtbaren und nicht abgedeckten Trägern, nur zwei von drei beladen auszuliefern und auch nicht gleich alle Standpositionen zu belegen. Das entspricht dem häufig anzutreffenden Bild der Containerzüge von den Seehäfen ins Hinterland. Nur sollten die Modelle dann eben auch vorbildrichtig lackiert sein.

Der typische Einsatzfall für die Neuheit sind Ganzzüge der Gegenwart. In diesen sind regelmäßig keine zweiachsigen Tragwagen mehr zu sehen. Zweiteilige Ausführungen mit Jakobsdrehgestell werden bis heute nicht von den Herstellern angeboten.

Kombinieren lassen sie sich folglich mit Exemplaren weiterer Packungen, sofern ein solcher Zukauf gewünscht ist, oder mit den übrigen vierachsigen Tragwagen älterer Bauarten, die sich immer wieder mal im Märklin-Programm finden lassen. Gewiss wird Märklin auch von diesem Typ weitere Auflagen folgen lassen, die etwas abweichend zusammengestellt sind.

Als passende Lok erwähnt Märklin in seiner Produktbeschreibung die „Ludmilla“ mit der Artikelnummer 88136. Dabei handelt es sich um eine Diesellok der Deutschen Bahn AG in den Ursprungsfarben der Deutschen Reichsbahn.

Dies halten wir für zeitlich nicht passend und eben nicht gelungen. Spätere verkehrsrote Ausführungen mit NVR-Nummern stellen hingegen kein Problem dar, ebenso erweist sich der noch junge „Vectron“ nicht nur in Verkehrsrot als perfekt passende Zuglok, denn die überwiegende Zahl dessen Vorbilder ist heute im Güterverkehr zu Hause.



In der Gesamtbetrachtung sprechen das filigrane Umsetzen (Bild oben), ein sicherer Betrieb und die gute Seitenansicht (Bild unten) für das neue Modell. Kritik verdienen die Nachlässigkeiten bei der Farbgebung, der zu große Kuppelabstand dieser Wagen und das einfallslose Ausstatten aller drei Exemplare mit Feststellbremse, erkennbar am gelben Handbremsrad.

Im Zeitraum der Revisionsanschriften ließe sich alternativ auch über die Baureihen 139 / 140, darunter auch die „Zebras“ von Locomotion, oder die Baureihe 151 nachdenken, denn im Rückblick von zwanzig Jahren waren diese Maschinen noch alltäglich anzutreffen.

Fassen wir unsere Eindrücke nun kurz zusammen: Märklin hat den Mut bewiesen, sein Programm endlich mit einem modernen KLV-Tragwagen auszubauen, der konstruktiv die Anforderungen an einen Doppelwagen mit Jakobsdrehgestell umgeht. Solche Wagen fehlten den Freunden der Epoche VI bislang sehr.

In Maßen und Details ist das Umsetzen auch nahezu perfekt gelungen, die wenigen Kompromisse halten wir für akzeptabel. Diesen guten Eindruck stören nur die gravierenden Fehler bei einer vorbildgerechten Farbgebung, die wir nicht als wirtschaftlichen Kompromiss akzeptieren wollen.

Vorbildenthusiasten werden nicht umhinkommen, hier noch selbst Hand anzulegen, zumal sich auch die Puffer dem Auge als optischer Graus aufdrängen. Wer diesen Weg gehen will, der sollte auch gleich das Mattieren und Patinieren erwägen, denn Vorbildfotos belegen regelmäßigen den gewohnt ungepflegten Eindruck von Eigentum der Deutschen Bahn.



Auf der Anlage bereichert die hier vorgestellte Formneuheit den Containerverkehr der Gegenwart, denn bislang hatte kein Anbieter moderne KLV-Tragwagen im Programm, die die Züge im Hinterland Mitteleuropas prägen.

Mit Blick auf die bei künftigen Auflagen behebbaren Lackierfehler und eine sehr gelungene Konstruktion nominieren die KLV-Wagenpackung Sgns 691 (82640) für die Neuerscheinungen des Jahres 2023 in der Kategorie Wagen.

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

Tarnen statt vergraben

Dem Auge entzogen

Als Resonanz auf den Stellwerksbaubericht in Trainini® 1/2023 ging eine Leserfrage ein, die sich auf die Landschaftsgestaltung im Umfeld des Stellwerks bezog. Dieser Leser interessierte sich für das Tarnen der Weichenantriebe, die auf zwei Fotos zu sehen waren. Wegen des erwarteten Interesses erklärt Autor Jochen Brüggemann seine Methode heute ausführlich.

Von Jochen Brüggemann. Auf der Titelseite von **Trainini®** 1/2023 und im Stellwerksbaubericht derselben Ausgabe (ab Seite 28) sind auf zwei Fotos auch Abschnitte der Gleisanlagen mit Märklin-Weichen zu sehen, deren Antriebskästen aufgrund ihrer Tarnung erst auf den zweiten Blick auffallen.



Die Weichenantriebe auf Jochen Brüggemanns Anlage präsentieren sich nach dem behandeln in hier beschriebener Weise nahezu unsichtbar für den Betrachter. Zum guten Gesamtbild tragen zusätzlich auch die Attrappen der Weichenlaternen bei.

Bereits beim Bau meiner ersten Spur-Z-Anlage in den achtziger Jahren (siehe **Trainini®** 10/2013) hatte ich die großen Weichenantriebe als störend empfunden und nachträglich, an bereits eingebauten Weichen, mit einfachen Mitteln optisch getarnt. Dieser Zustand hat mich aber im Laufe der Zeit nicht mehr so recht überzeugt.

Dennoch entschied ich mich bei Baubeginn meiner aktuellen Anlage (vor bereits mehr als 20 Jahren) erneut für Gleise und Weichen von Märklin, weil damals meines Wissens nur ein einziger Hersteller ein vollständiges Gleissystem einschließlich Flexgleis im Programm führte – eben Märklin.



Auch der Antrieb dieser Bogenweiche verschwindet weitgehend aus der Wahrnehmung des Betrachters, wie die tiefere Perspektive zu belegen weiß.

Inzwischen hatte ich auch hinreichend Ideen und Erfahrungen gesammelt, um diese vorbildgerecht in Mineralschotter einzubetten und die Antriebskästen der Weichen so zu tarnen, so dass sie den Gesamteindruck kaum noch störten.

Beim Gestalten meiner alten Anlage war das Tarnen der Weichenantriebe durch den Umstand erschwert, dass die Weichen bereits installiert und stellenweise nur eingeschränkt zugänglich waren. Aufgrund der damaligen Schwierigkeiten entschloss ich mich beim Vorbereiten der aktuellen Anlage, die Weichen zwecks Arbeiterleichterung bereits vor dem Installieren am Tisch vorzubereiten.

Bei allen diesen Maßnahmen musste ich ständig im Blick behalten, dass ich – aufgrund des Lichtraumprofils der Lokomotiven und Wagen – die Außenabmessungen der Weichenantriebskästen nur geringfügig ändern durfte. Andernfalls hätte ich riskiert, dass sie mit dem aufgetragenen Tarnmaterial in Berührung kämen und dadurch stecken blieben oder entgleisten.

Wie bei meinen anderen Basteleien, habe ich mich auf meine bewährten Hausmittel gestützt:

- feine Zangen, Feilen und Pinzetten,
- ein Stiftenklöbchen samt feiner Bohrer (0,5 mm),
- ein Skalpell mit unterschiedlichen Wechselklingen,
- Sandpapier (Körnung 220 oder feiner),
- eine Einweg-Injektionsspritze (2 ml) mit dünner Kanüle,
- feine, weiche Pinsel (Größe 0 und 1) und
- sehr spitze Stahlstecknadeln (Durchmesser 0,7 mm, Länge ca. 40 mm, davon Spitze ca. 5 mm lang; aus dem Laborbedarf).

Zum Einschottern der Gleise und zum Tarnen der Antriebskästen habe ich Produkte von Rainershagener Naturals verwendet, die leider meines Wissens nicht mehr im Handel erhältlich sind

Infokästchen

Der von unserem Leser verwendete Schotter wurde vor einigen Jahren verwendet und ist inzwischen nicht mehr erhältlich.

Eine mögliche Alternative sind die verschiedenen Mischungen, darunter auch solche mit Rostpatina, des Anbieters Koemo (<https://www.koemo.de>), die auch bei unseren Projekten schon häufiger zum Einsatz kamen.

Dies waren die Produkte „N Gleisschotter stark gealtert“ (Art.-Nr. 7256D) sowie „N+Z Code 40-55 Kleinschlag stark gealtert“ (7253D). Gleisschotter und Kleinschlag passen farblich hervorragend zueinander, wobei der Kleinschlag deutlich feiner ist.

Als Klebstoff kam Weißleim zum Einsatz, teils unverdünnt, meist aber mit Wasser verdünnt (ca. 1:3 bis 1:4, mit etwas Spülmittelzusatz). Für die Farbarbeiten habe ich matt auf trocknende Acrylfarben (auf Wasserbasis) verwendet. Hinsichtlich der Papierarbeiten wählte ich sehr dünnes Papier, sogenanntes Luftpostpapier (i.d.R. ab Werk hellblau, was aber nicht stört).

Versuche zum Erfahrungsaufbau

Auf ein Stück Pappe streute ich je einen Flecken Schotter und Kleinschlag und fixierte beide mit einigen Tropfen des Weißleim-Wasser-Gemisches. Nach dem Trocknen erfolgte ein zweiter Fixiervorgang, analog zum späteren Einschottern der Gleise.

Durchgetrocknet (und durch den Weißleim nachgedunkelt) zeigten nun Schotter und Kleinschlag den zu erwartenden Farbton, nach dem ich eine passende braune Acrylfarbmischung für die Weichenantriebskästen erstellte. Außerdem half der Schotterfarbton bei Auswahl und Mischung der ähnlichen Schienenprofilfarbe (ebenfalls Acrylfarbe, auf Wasserbasis).

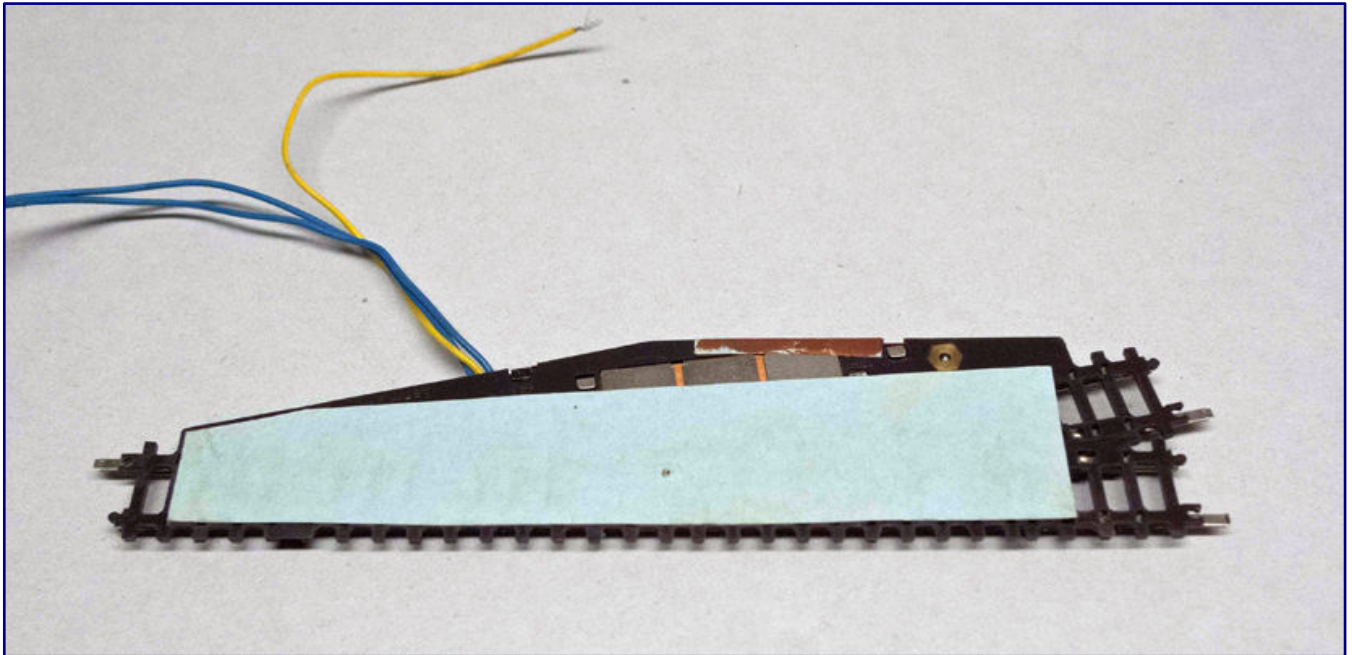


Unscheinbar, aber wertvoll: selbstgebautes Schüttwerkzeug aus Aluminiumblech zum Verteilen von Schotter und Kleinschlag.

Zum Aufbringen von Schotter und Kleinschlag fertigte ich mir aus dem Rand eines Teelicht-Aluminiumtöpfchens eine flache, längliche Schütte. Zwischen Daumen und Mittelfinger gehalten und mit dem Zeigefinger leicht angetippt, erlaubte diese Schütte ein recht feinfühliges und punktgenaues Dosieren des Materials.

Bevor ich mit dem Bearbeiten meiner fabrikneuen Weichen begann, testete ich den größten Teil der nachfolgend beschriebenen Bearbeitung an drei preiswert erstandenen Gebrauchtwoichen. Dieses Vorgehen brachte mir hilfreiche Erfahrungen.

Dann ging es los: Zuerst bohrte ich mit einem Stiftenklöbchen durch die zweite Schwelle vor dem Weichenzungengelenk mittig ein 0,5 mm weites Loch. Dieses Loch diente mir bei den Arbeiten zum



Dünnes und passend zugeschnittenes Luftpostpapier diente als Trägermaterial für den Schotter im kritischen Bereich der Weichen. Bevor der Kleinschlag aufgebracht wurde, erfolgte auf der hier nicht sichtbaren Seite ein dunkelbrauner Anstrich.

Befestigen der Weiche (mit einer Stahlstecknadel) auf einem Sperrholzbrettchen und später auf dem Trassenbrett der Anlage.

Um die beiden (leicht aufgewölbten und beweglichen) Kontaktbleche im Herzstück der Weiche in niedriger Position zu fixieren, gab ich an der Unterseite einen kleinen Tropfen Weißbleim in die dort vorhandene Öffnung (unter der Stelle des geringsten Abstandes der Kontaktbleche).

Anschließend klemmte ich von oben vorsichtig ein Streichholz zwischen die beiden abgewinkelten Schienenprofile. Nach mehrstündiger Trocknungsphase konnte das Streichholz entfernt und die Bearbeitung fortgesetzt werden.

Im folgenden Schritt reinigte ich Schienen und Weichenzunge mit einem mit Isopropylalkohol angefeuchteten Wattestäbchen. Danach färbte ich die Schienen, die Weichenzunge (einschließlich der Oberseiten der beiden Verbindungsstege), die Herzstückseiten und die Radlenker mit der dafür vorgesehenen Schienen-Acrylfarbmischung ein.

Dabei mussten das Weichenzungengelenk, die Außenseiten der Weichenzunge im hinteren Bereich und die jeweils gegenüberliegenden Abschnitte der Schienenköpfe frei von Farbe bleiben, ebenso die bronzenen Stromkontaktbleche unter der Weichenzunge und die Schienenprofile an den Enden der Weiche (im Kontaktbereich der Verbindungsblaschen).

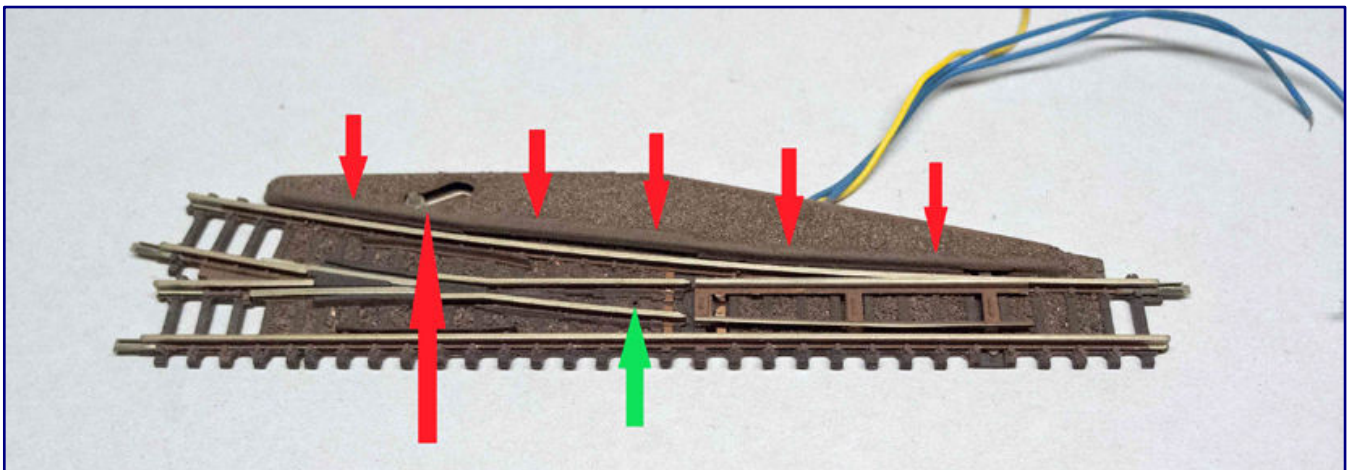
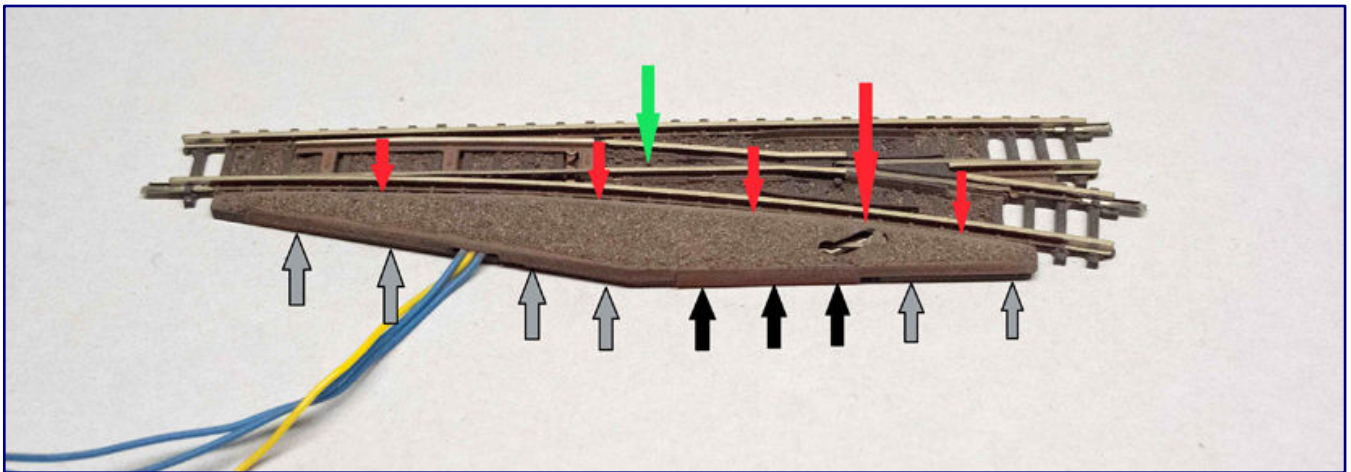
Die Oberseite der Schienenköpfe und des Herzstücks sowie die Oberkanten der Weichenzunge und der Radlenker reinigte ich mit einem festen, fusselfreien und leicht mit Wasser angefeuchteten Wattestäbchen, solange die Farbe noch etwas feucht war.

Einen Bogen sehr dünnen Luftpost-Papiers strich ich mit dunkelbrauner Acrylfarbe (Schotterfarbton) einseitig an. Aus diesem schnitt ich einen etwa 9 - 9,5 cm langen und sich von 2 nach 0,9 cm verjüngenden Streifen aus, versah die Farbseite (!) sparsam mit unverdünntem Weißbleim.

Dann klebte ich den Streifen von unten so auf den Schwellenrost der Weiche, dass der gesamte Bereich zwischen der geraden Außenschiene und dem Antriebskasten bedeckt war, d. h. die spätere Unterseite des Schwellenrostes war hell, die Oberseite braun. Nach diesem und allen folgenden Arbeitsschritten wurde immer wieder geprüft, ob die Weichenzunge leicht beweglich blieb; andernfalls musste die Ursache gefunden und unverzüglich beseitigt werden.

Aus dem gleichen, braun angestrichenen Papier schnitt ich wenige Millimeter schmale Streifen, die in Längsrichtung 90° gefaltet und innen (auf der hellen Seite) dünn mit Weißleim bestrichen wurden.

Mit diesen Streifen dichtete ich die Ritzen des Weichenantriebskastens an den geraden Außenseiten ab. Dadurch konnte unerwünschtes Eindringen von Schotter bzw. Kleinschlag bei den nachfolgenden Arbeitsschritten weitgehend vermieden werden. Nach dem Trocknen wurde die Weiche mit einer Stahlstecknadel auf einem Montagebrettchen festgesteckt und der gesamte Weichenantriebskasten mit Schotterfarbe angestrichen.



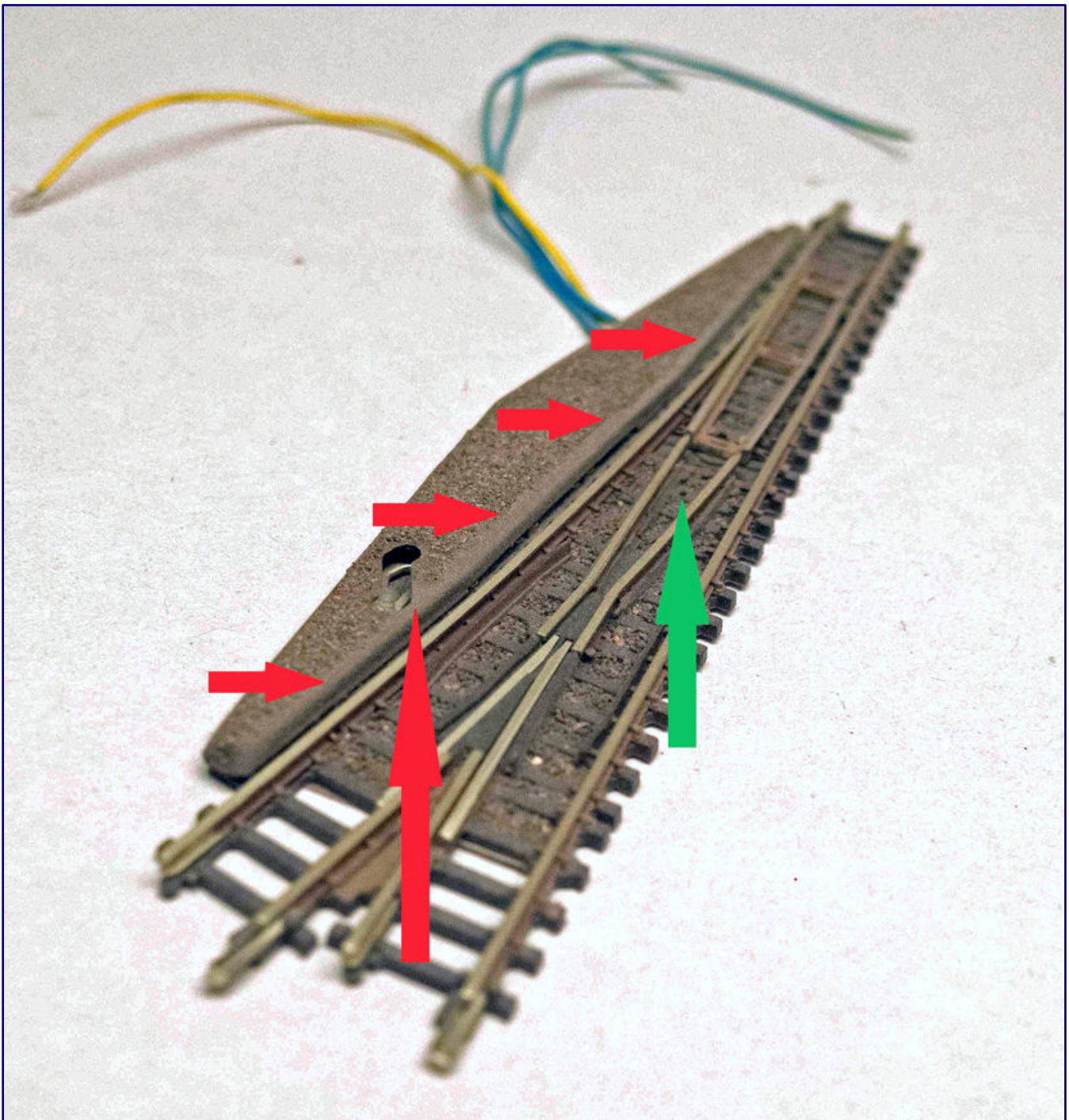
Die Behandlung der Standardweiche ist weitgehend abgeschlossen, es fehlt nur noch eine Verkleidung der äußeren (geraden) oberen Kanten des Weichenantriebskastens. Legende zu den Pfeilmarkierungen (auch zum Foto auf der nächsten Seite):

- Der grüne Pfeil zeigt auf die 0,5-mm-Bohrung zum Befestigen der Weiche.
- Die kurzen, roten Pfeile zeigen auf den kleinschlagfreien oberen Rand des Weichenantriebskastens.
- Der lange, rote Pfeil markiert den kleinschlagfreien Bereich am Handsteller.
- Die schwarzen Pfeile kennzeichnen den Abdichtstreifen am Antriebskasten des Versuchsstücks.
- Graue Pfeile zeigen auf den zusätzlichen Abdichtungsbereich, wie er an den Antriebskästen aller installierten Standardweichen realisiert wurde.

Der Anstrich musste deckend, aber möglichst dünn sein; er durfte keinesfalls auftragen. Auch dem Schwellenroststreifen zwischen Bogengleis und Antriebskasten verpasste ich oben einen Anstrich mit verdünnter Schotterfarbe, wobei ich die kurzen Schwellenköpfe aussparte.

Im nächsten Schritt trug ich mit einem feinen Pinsel das Wasser-Weißleim-Gemisch auf die Oberseite des Weichenantriebskastens auf, wobei ich entlang der Kante zum Weicheninnenbogen einen ca. 1,5 – 2 mm breiten Streifen und zusätzlich einen 0,5 – 1 mm breiten Bereich um die Handstellknopföffnung frei ließ.

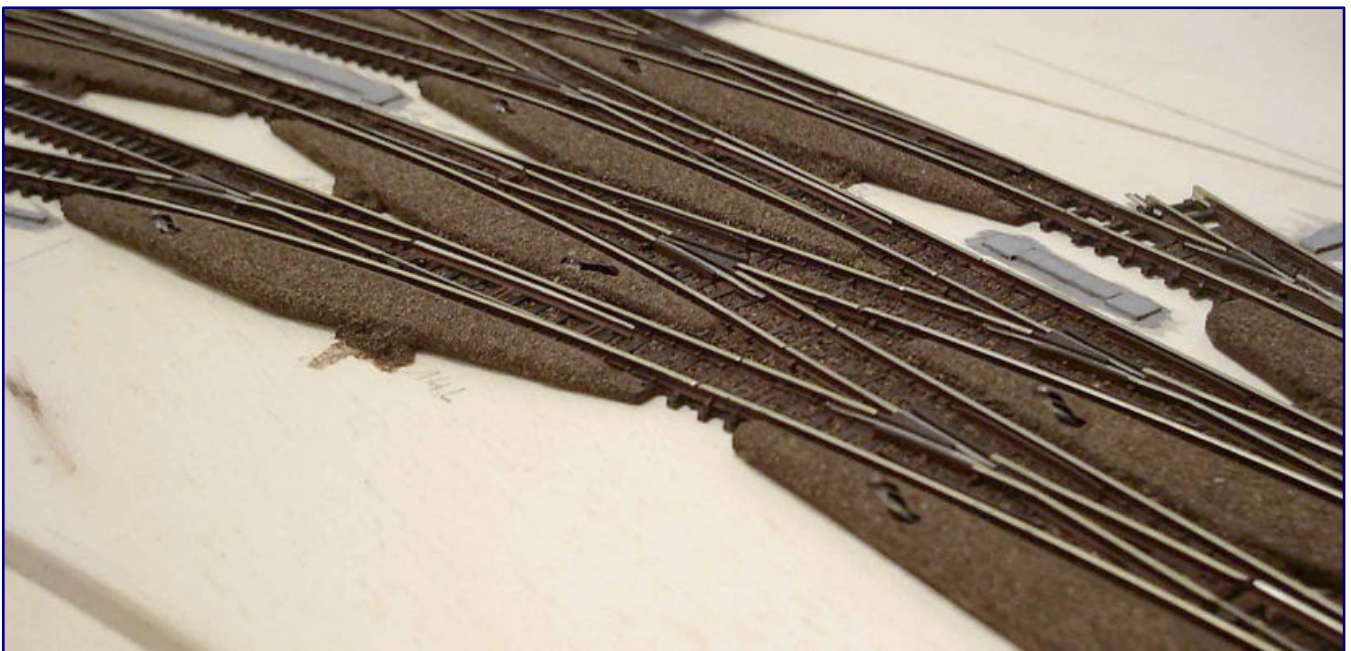
In den feuchten Weißleim streute ich vorsichtig Kleinschlag ein, den ich mit einem feinen Pinsel gleichmäßig und gerade eben deckend verteilte. Aus den freizuhaltenden Bereichen wurde jegliches versehentlich dorthin geratene Steinkorn sofort wieder entfernt.



Nach dem Trocknen des Weißleims wurde die Weiche – unter leichtem Anklopfen - vorsichtig mit einem Staubsauger abgesaugt; danach nahm ich ggf. Nachbesserungen vor. Sodann strich ich die geraden Außenkanten des Antriebskastens mit verdünntem Weißleim ein und streute vorsichtig Kleinschlag ein, den ich dünn deckend auf der Gehäusekante und etwas darunter verteilte.

Dabei achtete ich streng darauf, dass der untere Teil des Antriebskastens frei von jeglichem Kleinschlag blieb. Dies war überall dort unbedingt erforderlich, wo benachbarte Gleise mit einem Gleisabstand von exakt 25 mm vorgesehen waren.

Wurde der untere Bereich der Antriebskasten-Außenseiten nicht ausreichend freigehalten, bestand beim Verlegen die Gefahr, dass festgetrocknetes Material entweder mit den Schwellenaußenkanten des Nachbargleises kollidierte oder oben auf den Nachbarschwellen auflag.



Im Gleisbereich sind inzwischen mehrere Standardweichen eingebaut. Die Anschlusskabel sind unter die Anlage geführt und alle Arbeiten an Bohrungen, Gleisflanken und -mitten gemäß Beschreibung im Artikel abgeschlossen.

In diesem Fall war keine ordentliche Gleislage gewährleistet; u. U. konnten auch Stellschwellen benachbarter Weichen in ihrer Funktion beeinträchtigt werden. Kleinschlag, der trotz aller Vorsicht auf frei zu haltenden Flächen des Antriebskastens festgeklebt war, wurde mit Feile, Sandpapier oder Skalpellklinge unverzüglich wieder entfernt.

Nach dem Durchtrocknen erfolgte wieder eine Reinigung der Weiche mit dem Staubsauger; anschließend wurden unerwünschte Fehlstellen in den steinschlagfreien Bereichen des Antriebskastens ausgebessert.

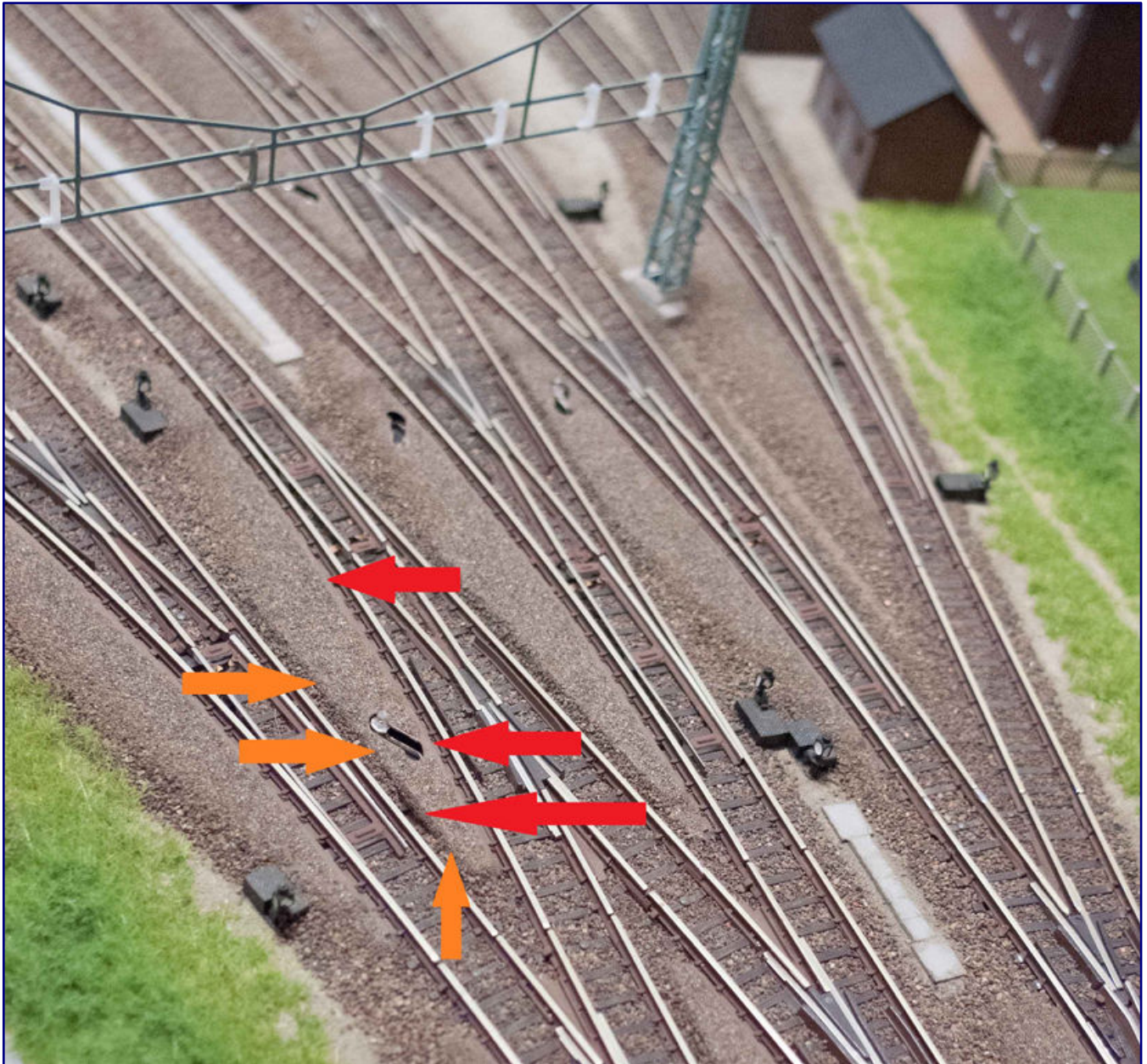
Fielen mir an kritischen Kanten Fehlstellen auf, so verzichtete ich bisweilen vorsichtshalber auf eine Reparatur mit Kleinschlag und nahm lieber eine punktuelle Ausbesserung mit Schotterfarbe vor. Die Funktionsicherheit der Weichen und Gleise hatte bei mir höchste Priorität.

Schließlich übermalte ich mit einem feinen Pinsel und stark verdünnter Schotterfarbe alle Stellen des Antriebskastens, die durch verlaufenes Weißleim-Gemisch einen leichten Glanz aufwiesen.

Als nächster Arbeitsschritt erfolgte das Einschottern der Weiche im problematischen Bereich zwischen den Schienenprofilen. Mit der Aluminium-Schütte füllte ich Gleisschotter in die vom Papier abgedichteten

Schwellenzwischenräume. Hiervon ausgenommen blieben nur die unmittelbar vor und hinter dem Weichenzungengelenk sowie unter den beiden Verbindungsstegen der Zunge, um die Beweglichkeit nicht zu gefährden.

Den so eingestreuten Schotter verteilte ich innerhalb der Schwellenzwischenräume gleichmäßig mit einem feinen Pinsel. Noch fehlenden Schotter ergänzte ich vorsichtig; überschüssigen Schotter entfernte ich mit dem Pinsel zu den Gleisenden hin. Auch die Schwellen und das Herzstück sowie die Weichenzunge wurden sehr sorgfältig mit dem Pinsel von Schotter befreit.



So präsentiert sich der Gleisbereich der letzten Seite nach Abschluss der Tarn- und Schotterarbeiten. Der lange Pfeil (rot) zeigt auf den kleinschlag- und schotterfreien Bereich gegenüber der Stellschwelle einer Nachbarweiche, solche in Orange auf die gerade Antriebskastenerkante gegenüber einer unmittelbar benachbarten Standradweiche (Legende zu roten, kurzen Pfeilen folgt den vorausgegangenen Aufnahmen).

Dabei achtete ich darauf, dass in den Bereichen vor und hinter der Weichenzunge die Schotteroberfläche etwa in Höhe Schwellenoberkante lag, dagegen im Bereich unterhalb der beweglichen Weichenzunge niedriger, um deren Beweglichkeit zu sichern.

Fixiert habe ich den Schotter mit Wasser-Weißleim-Gemisch, das ich mit einer kleinen Einwegspritze tröpfchenweise in die Schwellenzwischenräume einbrachte. Die Tröpfchen wurden klein gehalten, weil der Schotter ein paar Sekunden zum Aufnehmen brauchte. Kamen innerhalb eines Schwellenzwischenraumes die Steinchen in Unordnung, ebnete ich die Oberfläche mit der Spitze der Spritzennadel wieder.

Um ein unbeabsichtigtes Festkleben am Arbeitsbrettchen zu vermeiden, drehte ich die Weiche mehrmals geringfügig auf dem Brettchen (um die Stecknadel herum als Drehpunkt). Nach dem Trocknen des Leims bestand die Möglichkeit, Fehlstellen nachzubessern; danach erfolgte ein zweiter Fixierungs-Durchgang mit der Weißleim-Spritze.

Zum Abschluss befreite ich die Weiche von eventuell noch anhaftendem losem Material, löste die Weiche vom Arbeitsbrettchen und reinigte die Oberseiten der Schienenprofile und Oberkanten der Weichenzunge mit einem mit Isopropylalkohol angefeuchteten Wattestäbchen.

Danach testete ich die Weiche auf ihre Funktion. Ließ sie sich einwandfrei schalten, und die Testlokomotiven passierten die Weiche störungsfrei, war dieses Exemplar bereit für das Installieren auf der Anlage.



Hier ist der Gleisbereich, der als Basis für die Erläuterungen dieses Artikels dient, aus einer erhöhten Perspektive in der Übersicht zu sehen.

Trassenkorrekturen an Weichen

Die meisten der vor über 20 Jahren gekauften Standardweichen bog sich etwas nach oben durch, so dass die Züge ohne Gegenmaßnahme immer mehr oder weniger über einen Hügel fuhren.

Darüber hinaus waren bei etlichen Weichen auch die drei Gleisenden leicht verzogen und zwar in Längsrichtung verdreht. Beide Phänomene hatte ich schon beim Bau meiner ersten Anlage in den achtziger Jahren und auch danach immer wieder einmal festgestellt.

Gelöst habe ich dieses Problems wie folgt:

- 1.) Das Durchbiegen habe ich behoben, indem ich die Weiche beim Installieren auf dem Trassenbrett mit einem Märklin-Gleisnagel befestigt habe (siehe die 0,5-mm-Bohrung vor dem Zungengelenk). Hierzu verwendete ich als Werkzeug den Nagelfix von Peter Post.
- 2.) Das Verziehen / Verdrehen der Weichenenden erledigte sich in einigen Fällen beim Verlegen in Weichenstraßen von selbst, so dass keine weiteren Aktionen erforderlich waren.

In anderen Fällen setzte ich eine 0,5-mm - Bohrung in die Mitte der jeweils letzten oder vorletzten Schwelle der betreffenden Weichenenden und befestigte die ausgerichtete Weiche an den betreffenden Enden mit zusätzlichen Märklin-Gleisnägeln.

Beide Maßnahmen funktionierten nicht nur beim Verlegen der Gleise auf einem Sperrholz-Trassenbrett (im Bahnhofsbereich und im Schattenbahnhof), sondern auch auf Jeweha-Modelbouw-Korkbettungen.

Abschluss der Tarnungsarbeiten

Nach dem Einbau einer Weiche und der unmittelbar benachbart verlegten Gleise setzte ich die Schotter- und Tarnungsarbeiten fort. Die Anschlussleitungen der Weiche wurden durch eine Bohrung knapp neben dem Antriebskasten durch das Trassenbrett nach unten geführt und an die vorgesehenen Kontakte eines Verteilers angeschlossen.

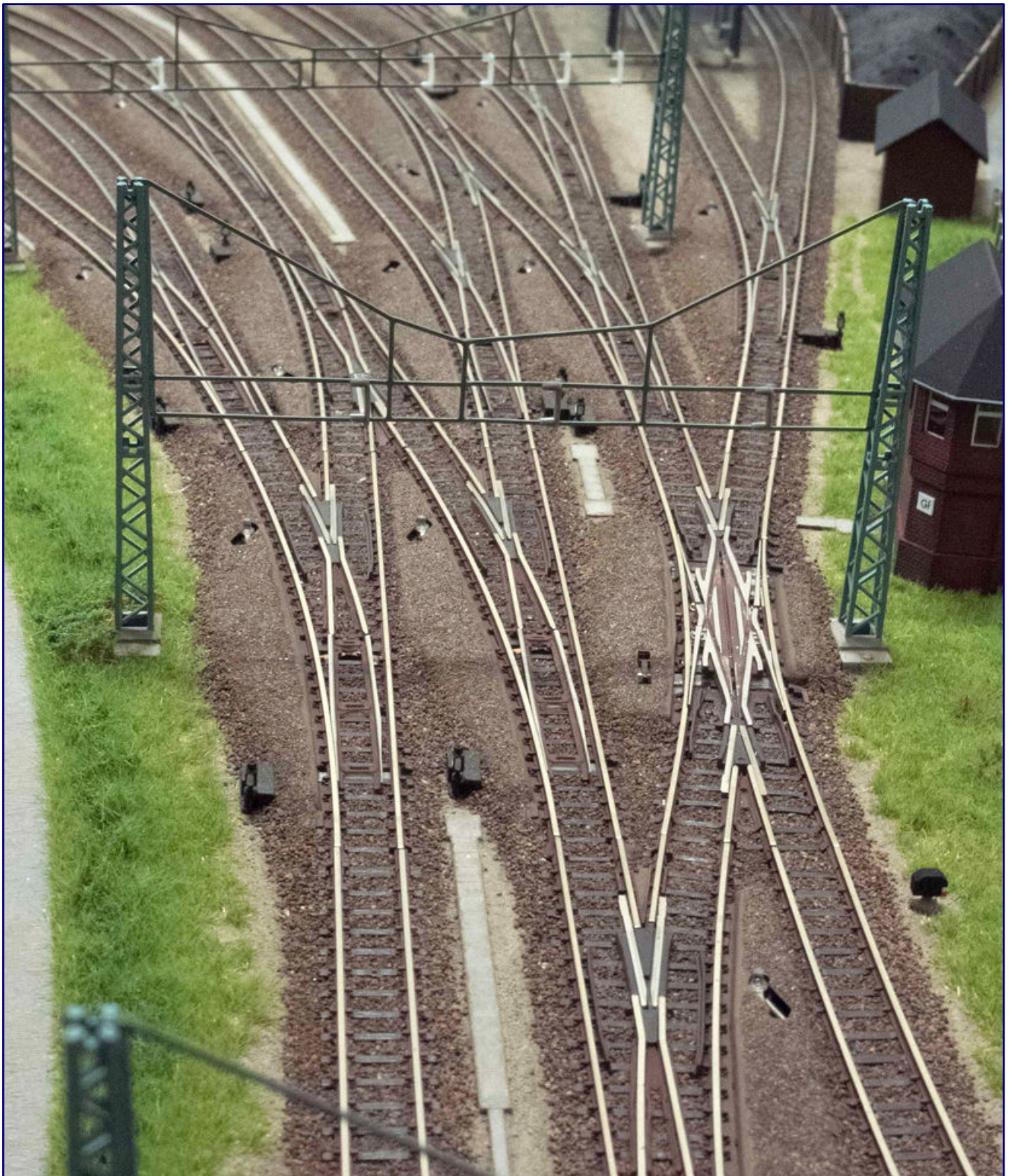
Die Bohrung im Trassenbrett und die verbliebene Öffnung am Austritt der Anschlussleitungen aus dem Antriebskasten dichtete ich mit einer zähen Mischung aus Schotter und etwas verdünntem Weißleim ab.

Lag unmittelbar neben dem Weichenantriebskasten ein Parallelgleis oder eine andere Weiche, füllte ich zunächst an dieser Kante die verbliebenen äußeren Schwellenzwischenräume des Parallelgleises bzw. der benachbarten Weiche bis zur Schwellenoberkante sorgfältig mit Schotter.

Dabei mussten angrenzende Führungen von Weichenstellungen unbedingt freigehalten werden. Nach Fixierung des Schotters mit verdünntem Weißleim erfolgte eine Prüfung auf Einhalten des Lichtraumprofils (mit einer Lok und evtl. einem kurzen Zug). Nach Erledigen eventueller Nachbesserungsarbeiten folgte ein zweiter Fixierdurchgang mit der Weißleim-Spritze.

An den geraden Kanten des Antriebskastens, an denen keine Gleise bzw. Weichen unmittelbar angrenzten, formte ich aus Schotter unter Zuhilfenahme eines feinen Pinsels ca. 45° steile Außenböschungen.

Fließende Übergänge vom Kleinschlag auf der Antriebskastenoberseite zu den Schotterhängen erzielte ich durch sparsames Einstreuen von Kleinschlag an der Oberkante der Hänge, wobei es Häufchenbildungen zu vermeiden galt.



Perspektivenwechsel: Wir schauen auf den Verlauf der Weichenstraße in Fahrtrichtung des Lokführers und stellen fest, wie gut die Weichenantriebe mit relativ einfacher Methode getarnt werden können.

Das Fixieren erfolgte tröpfchenweise am unteren Ende des Hanges, so dass sich der feuchte Kleber seitwärts und nach oben kriechend ausbreiten konnte, ohne dass der Hang instabil wurde. Nach dem Trocknen und ggf. Nachbesserungsarbeiten erfolgte ein zweiter Durchgang.

Waren diese Arbeiten an allen Weichen eines Gleisanlagen-Bereiches abgeschlossen, konnten sie auch an den noch freien Bereichen der Weichen, wie etwa äußere Schwellenzwischenräume und bislang unbehandelte Gleisabschnitte an den Enden der Weichen, und den sonstigen Gleisen beginnen.

Bogen- und Doppelkreuzungsweichen

Bei den Bogenweichen bin ich sehr ähnlich vorgegangen. Auch bei einer Bogenweiche habe ich die beiden Kontaktbleche im Herzstück fixiert und den Schwellenrost im Bereich neben dem Antriebskasten mit braun eingefärbtem Papier von unten abgedichtet.

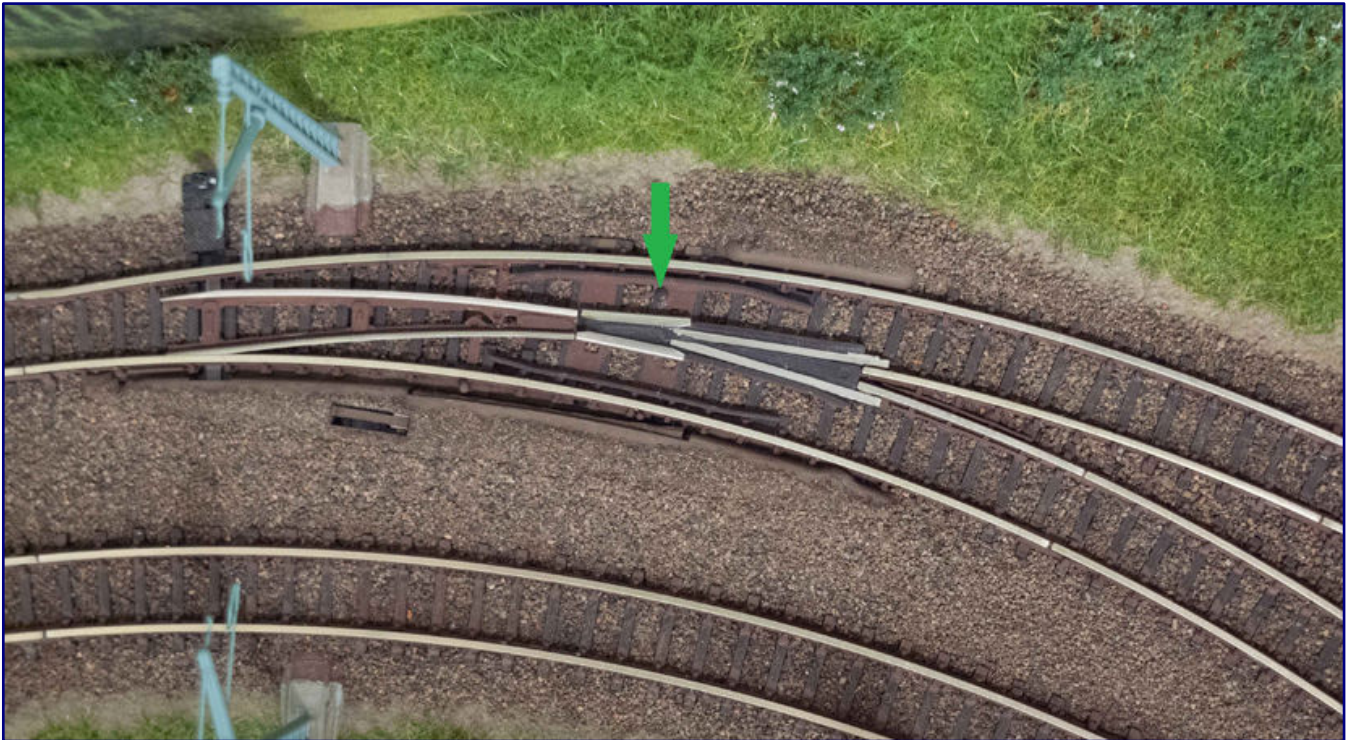
Für das Befestigen auf dem Arbeitsbrettchen und die spätere Installation auf der Anlage bohrte ich mit einem Stiftenklöbchen durch eine der beiden breiten Querverbindungen im Außenbogen ein 0,5 mm weites Loch (siehe Abbildung unter diesem Absatz und auf der nächsten Seite, markiert durch einen grünen Pfeil).



Zur weiteren Bearbeitung fixierte ich auch die Bogenweiche mit einer Stahlstecknadel auf einem Arbeitsbrettchen aus Sperrholz. Nach den Reinigungsarbeiten färbte ich die Schienen, die Weichenzunge, Herzstückseiten und Radlenker mit der Schienen-Acrylfarbmischung ein. Alle weiteren Schritte entsprachen dem bereits beschriebenen Prozess der Standardweichen.

Zusätzlich erhielten bei der Bogenweiche auch die Anschlusskabelabdeckung und der metallene, auffällige Handstellhebel einen dünnen Schotterfarbüberzug. Außerdem färbte ich auf dem Schwellenrost Teile der beiden breiten Querverbindungen ein, so dass nur an den Kanten schmale Schwellenimitationen im Schwellenfarbton (Dunkelbraun) verblieben.

weiter auf Seite 26



Der doppelten Kreuzungsweiche fehlt nach dem Bearbeiten, wie im Text beschrieben, nur noch das vorbildgerechte Weichensignal (Bild unten).

Nach Einbau einer Bogenweiche und der unmittelbar benachbart verlegten Gleise oder Weichen setzte ich die Schotter- und Tarnungsarbeiten ähnlich den bekannten Schritten fort. Nur die Außenböschungen am Antriebskasten und im Bereich der Anschlusskabel fielen wegen der geringeren Abmessungen kleiner aus als bei einer Normalweiche.

Die doppelte Kreuzungsweiche (DKW) auf meiner Anlage bearbeitete ich ebenfalls in ähnlicher Weise. Die Stellen für die 0,5 mm weiten Bohrungen für das Befestigen setzte ich nach Untersuchung so, dass der Schwellenrost der DKW durch das Eindrücken der Gleisnägel eben auf dem Trassenbrett zu liegen kam. Der metallene, auffällige Handstellhebel der DKW erhielt wie bei den Bogenweichen einen dünnen Schotterfarbüberzug.



Zum Schluss werfen wir einen Blick auf die Bahnhofseinfahrt mit zwei gegenüberliegenden Bogenweichen, von denen eine hier durch den vorderen Turmmast teilweise verdeckt wird.

Mein persönliches Fazit: Wie sich diesem Baubericht entnehmen lässt, hat sich das Bearbeiten als sehr aufwändig erwiesen, und ich erlebte auch einige unangenehme Überraschungen. Aber mit viel Geduld, Sorgfalt, Bemühen um das Vermeiden von Staub und Schmutz sowie Sauberhalten der elektrischen Kontaktflächen bin ich gut ans Ziel gekommen. Das Ergebnis stellt mich auch nach vielen Jahren noch heute zufrieden.

Alle Fotos: Jochen Brüggemann

Empfohlene Seiten zum Artikel:
<http://www.peter-post-werkzeuge.de>
<https://www.ponal.de>
<https://www.uhu.de>

1 zu 220-shop.de

Ihr Fachhändler im Netz
für die Spur Z

Liebe Kunden, Freunde und Leser,

wir wünschen allen ein glückliches Jahr 2024. Und genau so meinen wir das auch, denn Glück ist für jeden etwas Anderes.

Möge die Welt sich wieder ein wenig zum Besseren wandeln und einigen Menschen die Erleuchtung geben, dass es miteinander besser geht als gegeneinander.

Wir freuen uns auf ein Neuheitenfeuerwerk Anfang Januar 2024 mit vielen tollen Dingen für unsere geliebte Modelleisenbahn.

Ihr www.1zu220-shop.de Team



Die Baureihe 150 in Epoche IV zieht einen langen Güterzug mit Schiebewandwagen ->

<- Die gute alte Baureihe 151 macht auch in Epoche VI als Hectorrail 162 ein gutes Bild



Aktuelle Angebote finden Sie immer unter
<https://www.1zu220-shop.de/specials.php>

***Alle Preise verstehen sich inklusive der Mehrwertsteuer, zuzüglich der Versandkosten**

www.1zu220-shop.de
HRT Informationstechnik GmbH
Kasseler Straße 7
34431 Marsberg

Tel.: 02994-9889 60
Fax: 02994-9889 688
E-Mail: info@1zu220-shop.de
Internet: www.1zu220-shop.de

Halbreliefhäuser von der Modellbahn-Union Pfiffiger Übergang zum Hintergrund

Schon oft haben wir beschrieben, wie wichtig ein Hintergrund für die Tiefenwirkung einer Anlage und damit deren realistischen Eindruck ist. In städtischen Szenen erscheint es aber gewagt, diesen direkt hinter einer Hauszeile zu platzieren. Oft erscheint es sinnvoller, dazwischen noch Häuser mit geringerer Höhe als Übergang zu platzieren – es mangelte nur am Angebot. Unser Helfer Ralf Junius ist nun bei der Modellbahn-Union fündig geworden.

Von Ralf Junius. Mit der Vorstellung der Halbrelief-Stadthäuser der Modellbahn-Union ist mir direkt die Idee für ein neues Stammtischbrettchen gekommen, das ich für Foto- und Filmaufnahmen verwenden möchte.

Aber gewiss nicht nur dafür eignen sich diese Gebäude. Wie in größeren Maßstäben vielfach zu sehen, kann eine Häuserzeile einen schönen Übergang zum Hintergrund der Anlage bilden. Die Beschreibung auf den Herstellerseiten hörten sich zudem vielversprechend an: „Spur Z, lasergeschnittener Bausatz aus Grafikkarton. Halbrelief-Stadthaus im Stil der Gründerzeit.“



Zwei der neuen Reliefhäuser aus dem Hause der Modellbahn-Union unterstreichen im Einsatz auf einem Diorama von Torsten Schubert ihre besondere Wirkung.

Und weiter heißt es: „In dieser Epoche wurden die Häuser meist einheitlich gebaut, wobei nur die Fassaden unterschiedlich ausgeführt wurden. Das Haus ist in vier Ebenen unterteilt. Die Fassade ist aufwändig graviert und hat viele schöne Details. Alle Häuser dieser Serie können miteinander verbunden werden, wodurch der Bau kompletter Straßenzüge ermöglicht wird.“ Das ist doch mal eine Ansage!

Als erstes wurden Gebäude mit zwei verschiedenen Längen vorgestellt. Das schmale Haus hat eine Länge von 70 und die Länge des größeren Hauses beträgt 108 mm. Das längere Modell ist dazu noch in zwei unterschiedlichen Fassadenversionen erschienen. Alle Modelle gibt es in drei unterschiedlichen Farben: Weiß, Grau und Sandstein. Gemeinsam haben die Gebäude ihre Breite von 33 sowie die Höhe von 94 mm.



Wie bei jedem Bauprojekt werden auch hier zunächst alle Teile gesichtet und auf Vollständigkeit geprüft. Bevor es ans Ausschneiden und Verkleben geht, machen wir uns mit der Anleitung vertraut.

Inzwischen sind noch weitere Modelle hinzugekommen. Darunter finden wir ein Halbre relief-Eckstadthaus und Hinterhof-Stadthäuser – auch diese jeweils mit unterschiedlichen Fassadenfarben. Erläutern möchte ich in diesem Artikel den Bau des „Halbre relief-Stadthaus 01 Sandstein“ (Artikelnummer: MU-Z-H00201).

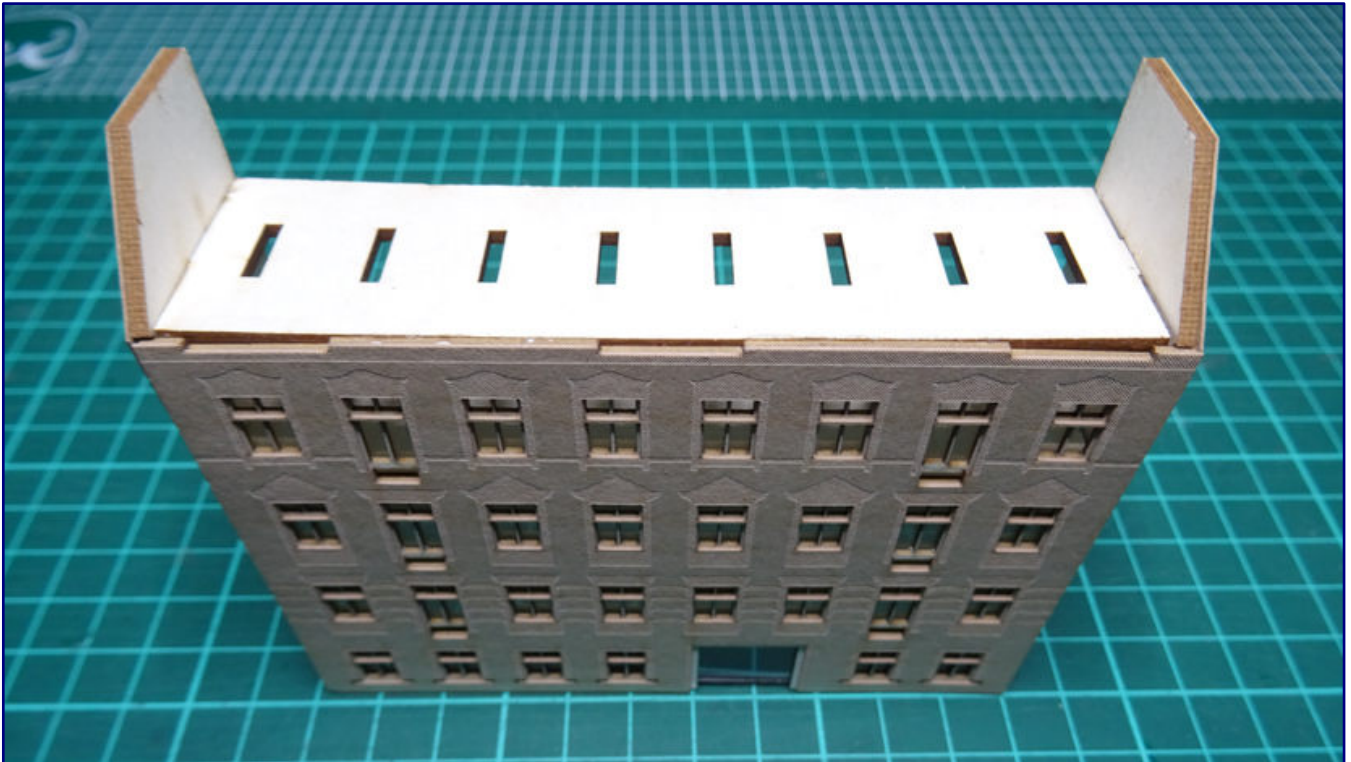
Nach dem Auspacken der Bauanleitung und aller Bauteile geht es erst einmal an die Kontrolle der Vollständigkeit im Abgleich gegen das Papierdokument. Alle Bauteile sind vorhanden, wie sich herausstellt und so steht dem Aufbau nichts im Wege.

Im ersten Schritt wird das Grundgerüst zusammgebaut. Es besteht aus zwei Seitenteilen, einem Boden und den vier Etagen. Was ich hier sehr schön finde, ist, dass die einzelnen Etagen bereits Löcher für ein späteres Verkabeln zum Beleuchten besitzen.

Auf das Grundgerüst kommt anschließend der erste Teil der Front. Diese besteht aus einem Untergrund, der die Fensterstreben enthält, und einem weiteren Teil, das die



Ein Grundgerüst aus dickerem Karton bildet den Gebäudekern und sorgt für Stabilität. Zu erkennen sind die Kabelöffnungen für eine Etagen- oder Zimmerbeleuchtung.



Auf den Gebäudekern werden nacheinander die drei Fassaden-Grundteile aufgeklebt. Damit nimmt das Gebäude bereits erkennbar an Gestalt an.

farbige Fassade darstellt. So kann das Grundgerüst für alle Bausätze gleichen Grundmaßes genutzt werden.

Bei meinem Bausatz sind ab Werk nicht alle Fenster auf der Unterkonstruktion herausgetrennt gewesen. Dieses lässt sich durch kurzes Nachschneiden mit einem Skalpell und Herausdrücken beheben. Von innen bekommen die Fenster eine Folienverglasung. Die Fassade wird nun auf diesem Untergrund angebracht. Passend zu der Frontfassade werden auch an den Seiten zwei Fassadenteile in passendem Farbton befestigt.

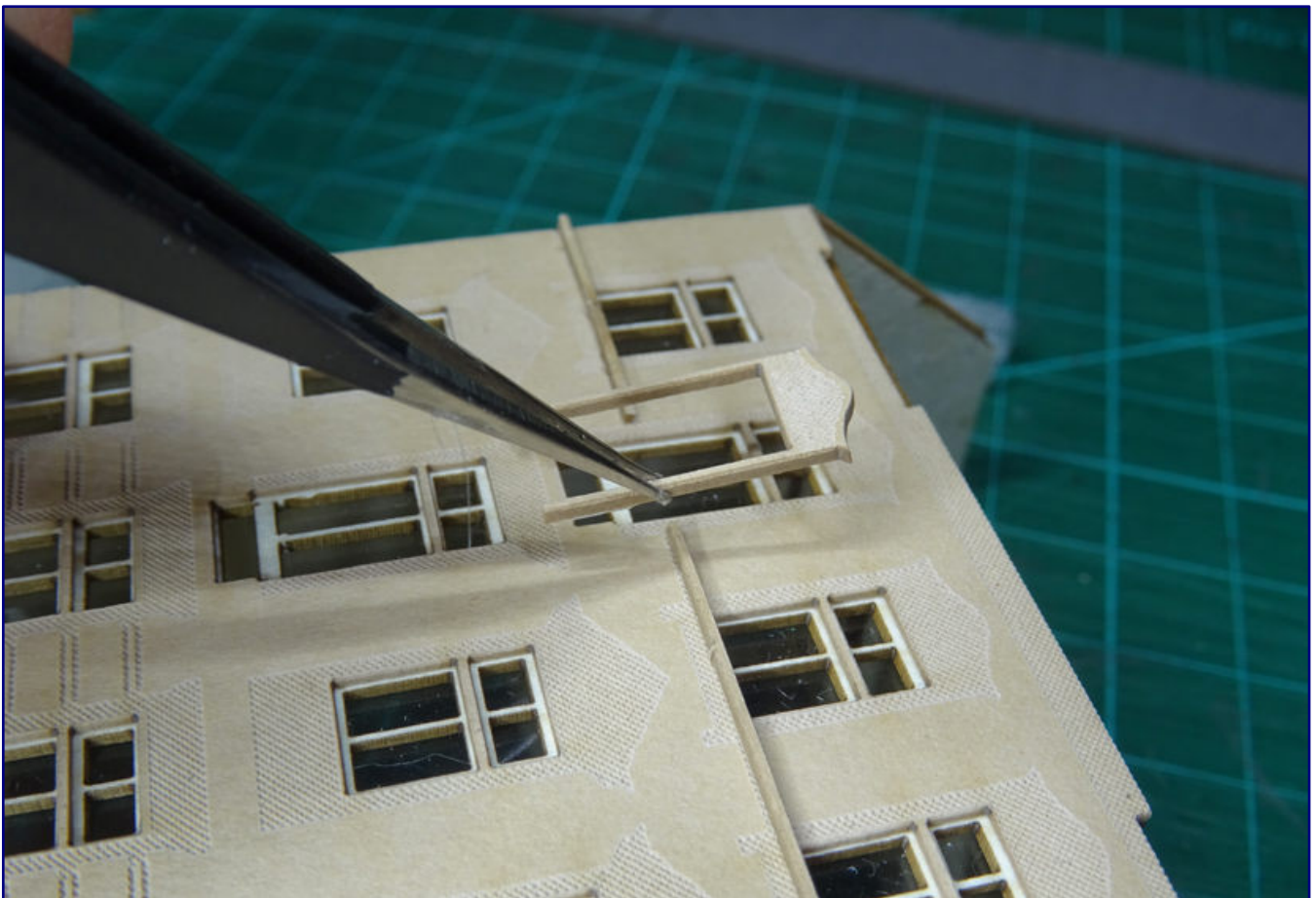
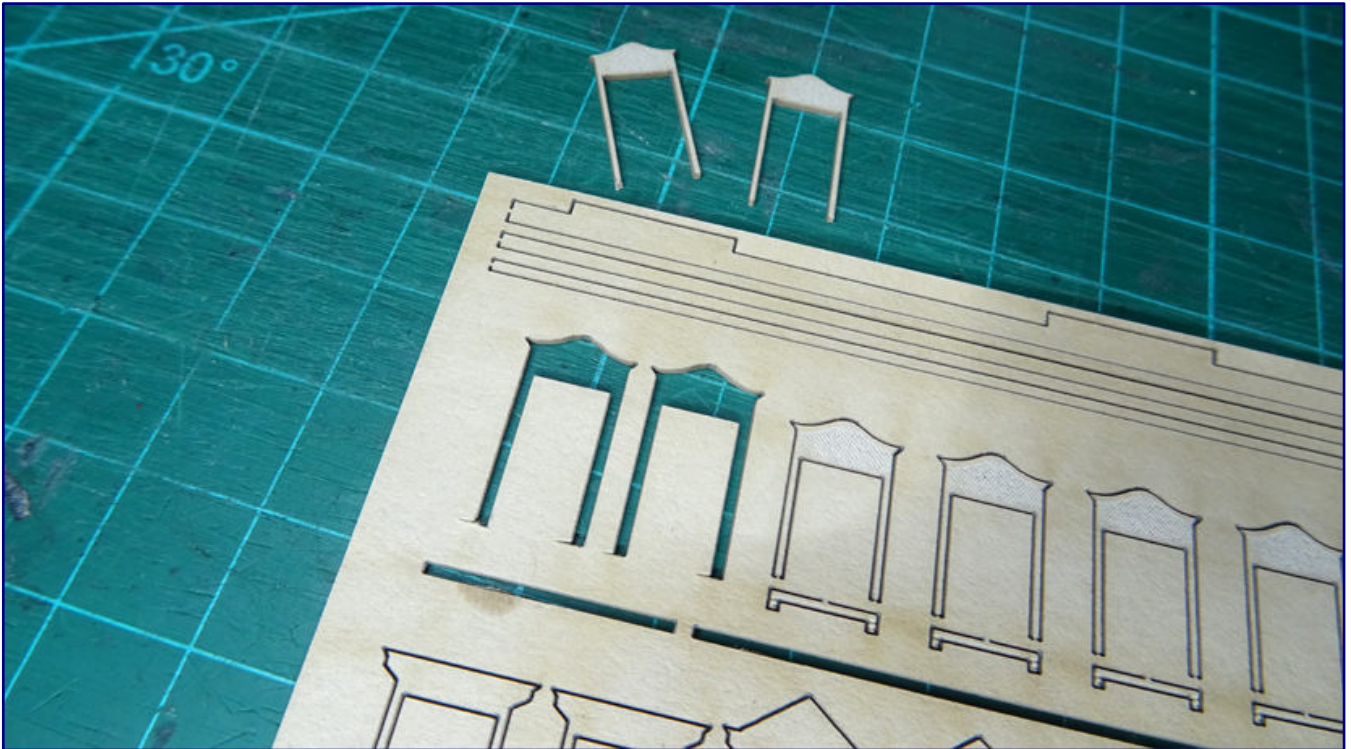
Viele, viele Fenster

Auf die Fassade kommen im Anschluss noch Gesimse und auch die Fenster sind jeweils von einem Gesims umfasst. Die Bauteile sind auf eigenen Trägerbögen vorbereitet und dort an zwei bis drei Stellen durch eine kleine Verbindung fixiert. Diese Fixierung ist mit dem Skalpell schnell getrennt. Dann steht dem positionieren der Rahmen auf der Oberfläche nichts im Wege.

Für das Verkleben der einzelnen Bauteile nutze ich einen speziellen Lasercut-Kleber. Hier haben viele Firmen ein passendes Produkt im Programm. Ich habe keine besonderen Vorzüge und nutze, was ich gerade zu Hause habe. Eine Zwischenerkenntnis an dieser Stelle: Das Gebäude hat ganz schön viele Fenster!

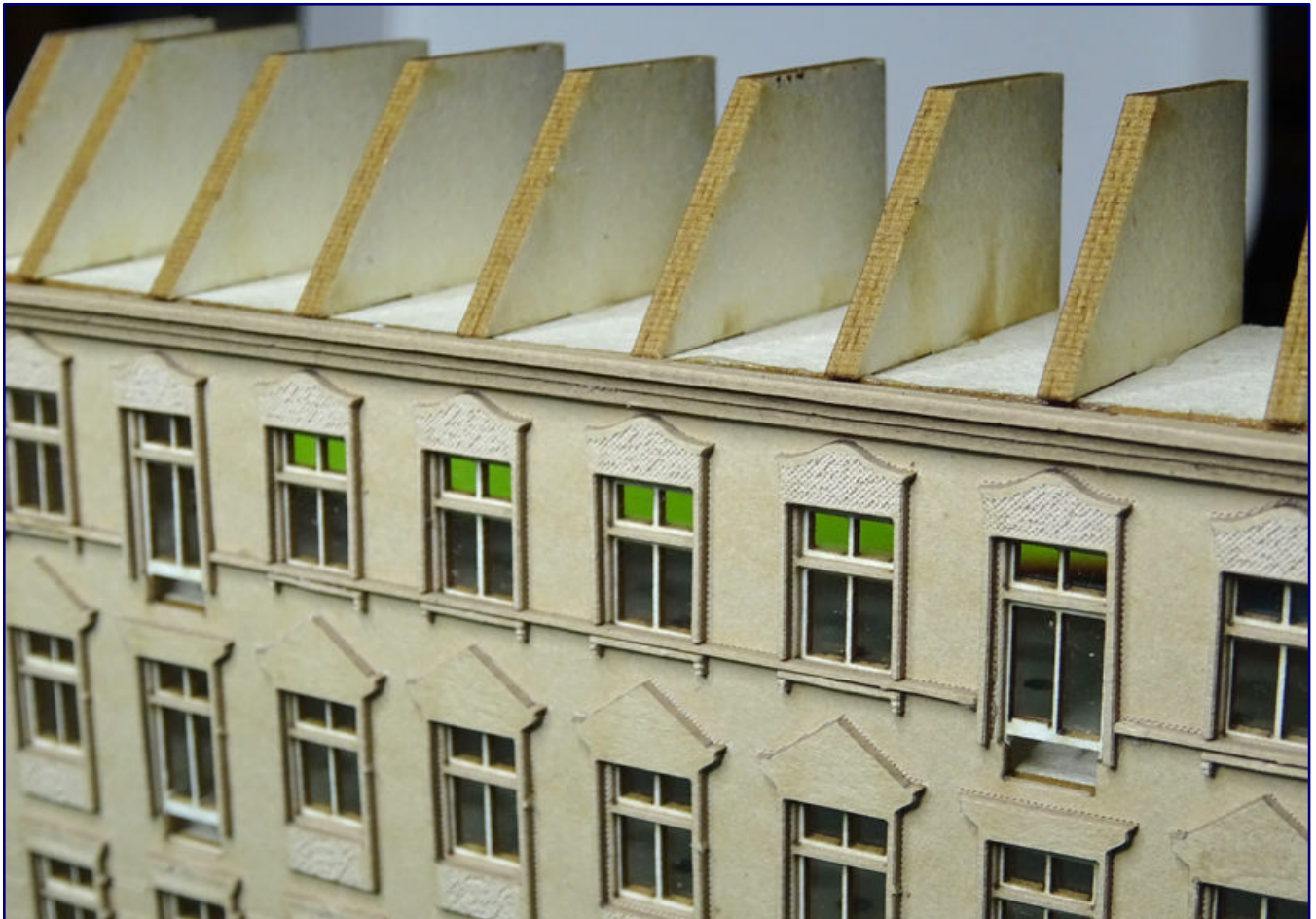
Im nächsten Schritt geht es an die Trägerkonstruktion für das Dach. Auch dessen Elemente müssen zuvor aus dem Kartonbogen herausgetrennt werden. Mit ein paar Tropfen des Klebers kommen sie an ihre zugewiesene Position. Gemeinsam nehmen sie später die Dachziegelplatte auf.

weiter auf Seite 32



Die verschiedenen Gesimse werden mit einem scharfen Bastelmesser, beispielsweise von Mozart, präzise aus dem Bogen ausgetrennt. Zu sehen sind dort auch die langen Teile für den Umlauf unterhalb der Dachtraufe (Bild oben). Einzelne sind die Teile dann auf der Fassade an ihre jeweilige Position zu bringen und zu verkleben (Bild unten).

Bevor das Dach aber gedeckt wird, muss ein Dachgesims (Dachkasten) zusammengebaut und angebracht werden. Hier habe ich mich etwas schwer getan die einzelnen Lagen richtig zu positionieren. In der Bauanleitung konnte ich es nicht richtig erkennen. Mit etwas ausprobieren habe ich die korrekte Zusammensetzung hinbekommen. Es zeigt sich, wie wichtig Trocken-Passproben sind, bevor der Leim aufgetragen wird!



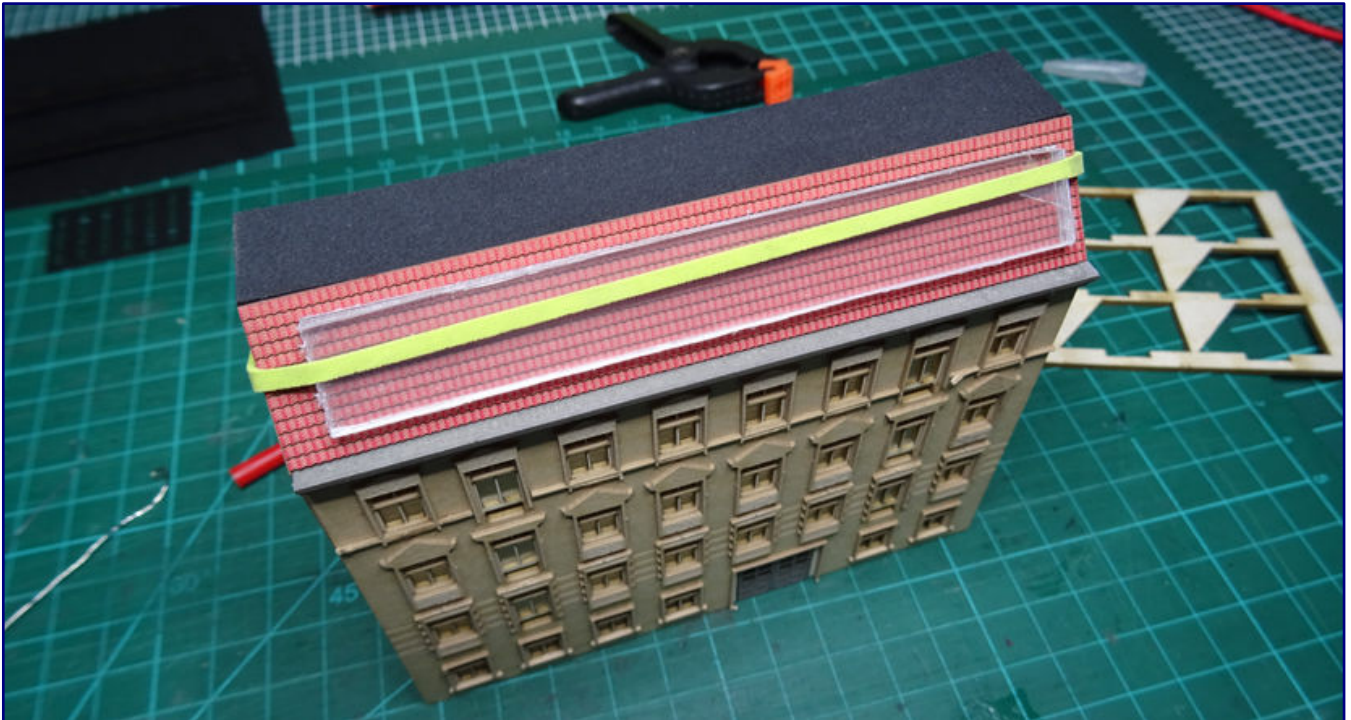
Die Trägerkonstruktion des Daches ist montiert und zu sehen ist hier auch das aus drei Teilen zusammengeklebte Dachgesims über der obersten Fensterreihe. Der Hersteller greift damit die typischen Stilelemente auf, die wir an Gründerzeitbauten noch heute finden.

Anschließend ist auf die Oberseite des Daches eine schwarze Platte aufzusetzen, bevor auch seine Schräge gedeckt werden kann. Der mit Dachziegeln gravierte, rote Hartkarton folgt im Anschluss. Mittels eines Gummibands fixiere ich dieses Teil, bis der Leim angezogen und abgebunden hat.

In einem letzten Schritt bekommt das Haus schließlich noch seine Balkone. Bei diesem Bausatz habe ich das Balkongerüst erst gebogen und anschließend montiert. Das hat aus meiner Sicht aber nicht so gut geklappt.

Bei einem später gebauten Gebäude habe ich das Balkongerüst erst angebracht und dann die Seiten umgebogen und angeklebt. Das hat sich als zielführender und einfacher erwiesen. So lerne sicher nicht nur ich mit jedem Bausatz etwas mehr hinzu.

Die Rückseite soll ja dem Hintergrund zugewandt sein und bedarf daher keiner Ausgestaltung. Entsprechend hat der Konstrukteur der Modellbahn-Union für diesen hinteren Abschluss eine lichtdichte, schwarze Hartkartonplatte vorgesehen. Diese habe ich zunächst noch nicht angebracht.



Das Dach ist eingedeckt wird fixiert, bis der Leim getrocknet ist (Bild oben). Als letzter Arbeitsschritt folgen anschließend die Balkone samt Brüstung (Bild unten).

Meine Gebäude sollen nämlich noch eine Innenbeleuchtung und auch -einrichtung erhalten. Hierzu hat Raffaele Picollo aus Genua (MrZtraX) eine Lösung mittels LED und Acrylglas vorgestellt. Diese versuche ich nachzubauen. Sollte es Interesse an meiner Umsetzung geben, lasst es die Redaktion gerne wissen. Eine Fortsetzung dieses Berichts ist dann nicht ausgeschlossen.

Wie zu Beginn des Bauberichts ausgeführt, ist es mein Ziel, ein neues Stammtischbrettchen mit Hintergrundhäusern als Fotomotiv mit Tiefenwirkung zu bauen. Die ersten Gebäude sind inzwischen bis auf die Beleuchtung fertiggestellt. Und so möchte ich zum Ende des Beitrags noch einen kleinen Eindruck geben, wie die Häuser eingebaut dann wirken sollen.

Abschließendes Fazit

Die Idee eines Halbre Reliefgebäudes ist an sich nicht neu. Als Umsetzung im Maßstab 1:220 gab es Bausätze auf Polystyrol- oder Hartkartonbasis in dieser Größe und vergleichbarem Stil bislang aber nicht. Den kreativen Ansatz und auch die Umsetzung des Herstellers kann ich nur loben. Das eingesetzte Material ist hochwertig.



Zweifelsfrei sind die neuen Halbre Reliefgebäude am Übergang zum Hintergrund eine Bereicherung für die Anlage. Auch wegen des konsequenten Ausbaus der Reihe bieten sie viele Optionen für individuelle Gestalten.

Sehr schön und wertvoll ist es auch, dass die Serie bereits um anders gestaltete und bemessene Gebäude erweitert wurde. Innerhalb der Redaktion herrscht Einvernehmen, dass es nichts Vergleichbares im Maßstab 1:220 auf dem Markt gibt.

Deshalb nominieren wir den hier vorgestellten Bausatz – stellvertretend für die Produktserie – für die Neuerscheinungen des Jahres 2023 in der Kategorie Zubehör.

Bezugsquelle für die Bausätze:
<https://www.modellbahnunion.com>

Kommerzielles Angebot von MrZtraX:
<http://www.mrstrax.com/Zcatalogue.html>

Neubaudampflokomotive Baureihe 23 der DB **Die Neue, die nicht alt wurde**

Unter Dampflokfreunden nimmt die Baureihe 23 der DB eine besondere Rolle ein. Auch die Bundesbahn wollte wohl unmissverständlich darauf hinweisen, dass sie nicht mit der Einheitslokomotive verwandt ist und begann deshalb, bei der Betriebsnummer 001 neu zu zählen. Doch viele Jahre fehlte explizite Fachliteratur zu diesen Maschinen. 2023 hat sich das endlich geändert.



Frank Lüdecke
Die Baureihe 23
Die letzte Neubau-Dampflokomotive der DB

EK-Verlag
Freiburg 20232

Gebundenes Buch
Format 21,0 x 29,7 cm
344 Seiten mit 149 Farb- und 459 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6057-9
Art.-Nr. 6057
Preis 54,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Frank Lüdecke publiziert seit 1979 im EK-Verlag und gehört so gewiss längst zum Kreis besonders fachkundiger Autoren. Für den vorliegenden Band war er auch gewiss deshalb erste Wahl, weil er durch eine frühere Aushilfstätigkeit und später dann im Museumsbetrieb persönlich in engen Kontakt mit der Dampflok kam.

Der heute behandelten Baureihe 23 kommt bei dieser Traktionsart eine besondere Bedeutung zu. Zu diesem Loktyp gehört die letzte an die Bundesbahn abgelieferte Dampflok und nach Stückzahlen war sie mit 105 Exemplaren die mit Abstand wichtigste Neubaurokomotive. Ihr Beschaffungszeitraum erstreckte sich über immerhin neun Jahre.

Das brachte auch Änderungen an der Konstruktion und Ausstattung mit sich, was die Vielfalt der Bauarten zusätzlich erhöht. Immer war sie aber auch Gegenstand von Kritik: Ihre Leistung und Verbrauchswerte stellten demnach keinen Fortschritt dar und Nostalgiker bezeichnen die Baureihe 23.10 der DR gern als die bessere Konstruktion.

Außerdem sei die Lok zu spät gekommen und deshalb nicht mehr gebraucht worden. Mit diesen vorschnellen und überwiegend falschen Urteilen räumt der Autor in seinem Buch auf. Er erläutert die Vorgeschichte und Umstände, die zu einer völlig neuen Dampflok führten, die mit der Einheitsdampflok nichts mehr gemein hatte.

Gewohnt ausführlich wird die Konstruktion beschrieben und auch ausgeführt, was bei den einzelnen Bauteilen jeweils geändert wurde. Auch die Bauartänderungen im Laufe der Dienstzeit schließen sich an. Mit dem Schwenk zu Versuchen und zum Betriebsmaschinendienst erfährt sie dann eine korrekte, betriebliche Einordnung.

Obwohl sie als Personenzuglokomotive konstruiert worden war, erwies sich die Baureihe 23 im ersten Betriebsjahrzehnt häufig als Behelfsschnellzuglokomotive, um einem Mangel entgegenzutreten. Diesen Dienst, der ihr den Baureihen 01 und 03 vergleichbare Kilometerlaufleistungen einbrachte, verrichtete sie klaglos

wie später auch Vorspanndienste vor Güterzügen. Ihre Verbrauchswerte waren seinerzeit günstig, ihre Zugkraft beim Personal geschätzt.

Und nicht grundlos war sie wohl die am längsten eingesetzte Neubaudampflokomotive der DB mit immerhin 25 Jahren Dienstzeit, die aber nur die älteren Exemplare erreichten. Als auch die jüngsten und modernsten Maschinen zur Untersuchung anstanden, wurde auch diese Baureihe aus dem Unterhaltungsbestand gestrichen – eine Ironie des Schicksals.

Aber immerhin stehen 73 Jahre nach dem Erscheinen von 23 001 fünf Maschinen dieses Typs bei Museumsbahnen unter Dampf. Das möchten wir ebenso als Beleg für die Bewährung der Konstruktion werten. In der Spurweite Z hat sie übrigens auch ein Denkmal gefunden, gesetzt durch den Kleinserienhersteller Bahls Modelleisenbahnen.

Für den EK-Verlag ist dieser lange erwartete und überfällige Band ein Lückenschluss in der Baureihenbibliothek und ein neues Standardwerk. Lange Zeit wurde die Baureihe 23 literarisch vernachlässigt, was mit Titeln zu tun haben dürfte, die sich den DB-Neubaudampflokomotiven im Allgemeinen widmeten.

Frank Lüdecke macht all das vergessen, indem er kurzweilig wie fachkundig ein facettenreiches Panorama der beliebten DB-Dampflokomotive entwirft. Beim Lesen mag man es nicht mehr aus der Hand legen. Angenehm macht sich auch das neue Papier, das uns aufgefallen ist.

Matter als das früher verwendete, wirkt es dennoch nicht weniger hochwertig. Der geringere Glanzgrad erleichtert bisweilen das Lesen im Lampenlicht und reduziert auch die Farbbrillanz nicht erkennbar. Werfen wir daher auch noch einen Blick auf die Bildauswahl.

Sie passt perfekt, weil ohne Ausnahmen die gesamte Einsatzzeit der Baureihe damit dokumentiert wird. Das schließt auch alle Betriebswerke und Strecken mit ein, die von der Einsatzgeschichte umfasst sind. Ein weiteres Mal stellen wir fest, dass der frühere Farbteil der Bände aufgegeben wurde und in mehreren Abschnitten in den Buchverlauf integriert worden ist.

Nur ein einziger Fehler ist uns bei den gut gewählten und teilweise unbekannteren Aufnahmen aufgefallen, der verzeihlich ist: Dabei handelt es sich um eine Bilddopplung auf den Seiten 69 und 219 anhand der 023 034-2.

Fassen wir unsere Eindrücke zusammen: Von der Entstehungsgeschichte spannt sich über die Loktechnik, Versuchsfahrten, Betriebsmaschinendienst, Bauartänderungen und Lebensläufe ein spannender Bogen zum Einsatz bei den Bahnbetriebswerken. Er schließt sich erst bei den heutigen Museumslokomotiven, die ausnahmslos auch mit ihrer „Nach-DB-Geschichte“ genauestens gewürdigt werden.

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

Vier Archiv-Fortsetzungen Güterwagen und moderne Traktion

In den Reihen „Deutsches Lok-Archiv“ und „Deutsches Wagen-Archiv“ erschienen vor Jahrzehnten wichtige Nachschlagewerke für beinahe alle Schienenfahrzeugkategorien, die in Deutschland relevant waren und sind. Nach den Standardwerken für Dampflokomotiven legt Transpress nach 30 Jahren nun auch die Reisezugwagen-Trilogie neu auf. Wir haben einen Blick in diese genommen und fassen unsere Eindrücke zusammen.



Helmut Behrends / Wolfgang Hensel / Gerhard Wiedau
Güterwagen-Archiv 1 -
Länderbahnen und Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft
aus der Reihe „Deutsches Wagen-Archiv“

Transpress Verlag
Stuttgart 2023

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 19,5 x 21,5 cm
284 Seiten mit 223 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-613-71693-3
Titel-Nr. 71693
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Helmut Behrends / Gerhard Wiedau / Wolfgang Hensel
Güterwagen-Archiv 2 -
Deutsche Bundesbahn und Deutsche Reichsbahn
aus der Reihe „Deutsches Wagen-Archiv“

Transpress Verlag
Stuttgart 2023

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 19,5 x 21,5 cm
288 Seiten mit 403 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-613-71694-0
Titel-Nr. 71694
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Dieter Bäßold / Günther Fiebig
Elektrische Lokomotiven – Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft –
Deutsche Reichsbahn - Deutsche Bundesbahn
aus der Reihe „Deutsches Lok-Archiv“

Transpress Verlag
Stuttgart 2023

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 19,5 x 21,5 cm
415 Seiten mit 361 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-613-71695-7
Titel-Nr. 71695
Preis 59,00 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Wolfgang Glatte
Diesellokomotiven - Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft -
Deutsche Reichsbahn - Deutsche Bundesbahn
aus der Reihe „Deutsches Lok-Archiv“

Transpress Verlag
Stuttgart 2023

Taschenbuch mit Klebebindung
Format 19,5 x 21,5 cm
314 Seiten mit 246 S/W-Abbildungen

ISBN 978-3-613-71696-4
Titel-Nr. 71696
Preis 49,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Auch bei den vier heute vorliegenden Bänden macht es wenig Sinn, alle einzeln vorzustellen und individuelle Merkmale herauszuarbeiten. Auch hier handelt es sich ausnahmslos um Wiederauflagen früherer Archiv-Bände, die bei Transpress Stuttgart aufgelegt wurden, im Ursprung aber noch auf DDR-Publikationen zurückgehen.

Zusammen mit den bereits vorgestellten Bänden zu Dampflokomotiven und Reisezugwagen bilden sie ein zusammenhängendes Verzeichnis, das noch durch zwei Bände zu Triebzügen unterschiedlicher Antriebsarten vervollständigt wird. Als Nachschlagewerke und Eisenbahnfahrzeug-Lexika dürften sie alle zusammen Eingang in viele Bücherregale finden.

Gründe für die Wiederauflagen in der Classics-Reihe dürften gute Preise von antiquarischen Büchern sein, denn sehr lange Zeit waren diese Titel vergriffen. Die Einordnung als Klassiker stellt dann auch das einzige Manko dar, dass nach den Reisezugwagen auch für die heute vorgestellten Titel gilt: Mangels Überarbeitung und Aktualisierung ist hier ein rund 30 Jahre alter Wissensstand abgedruckt. Geblieben sind damit auch der strukturelle Aufbau und die verwendeten Aufnahmen wie auch Zeichnungen.

Unverändert sind damit sowohl Stärken als auch Schwächen der Bücher. Beim Band zu den Elektro- wie auch Diesellokomotiven freuen wir uns über Einleitungen zur Entwicklung dieser Traktionsarten. Das hilft dem Leser, die im Folgenden chronologisch abgearbeiteten Fahrzeuge einzuordnen. Dies umfasst sowohl Einzelgänger als auch Serienlokomotiven.

Dabei sind uns keine Lücken aufgefallen. Offenbar wurde alles, was auch nur kurzzeitig ein Staatsbahnlogo getragen hat, hier berücksichtigt. Bei den Diesellokomotiven umfasst das immerhin knapp 60 Groß- und 16 Kleinlokbauereihen. Sie alle sind mit Beschreibung der Entwicklungsgeschichte, Betriebsbewährung, konstruktiven Merkmalen, Fotos und Maßskizzen wiederzufinden. Tabellarische Anhänge mit Daten runden diese Ausführungen ab.

Die beiden Güterwagenbände hinterlassen in Teilen ein abweichendes Bild. Hier ist zum einen der geschichtliche Rahmen deutlich weiter gespannt und setzt bereits in der Länderbahnzeit an. Ein direkter Vergleich mit der umfassenden Güterwagen-Buchreihe von Stefan Carstens führt dem Leser aber auch vor Augen, wie komprimiert diese Inhalte sind.

Das bezieht sich meist weniger auf die erläuterten Inhalte als vielmehr auf die spürbar geringere Auflistung an Bauarten. Es wäre müßig, hier eine „Fehlbestandsliste“ anführen zu wollen. Vertreten sind immerhin alle wichtigen Bauarten, nur nicht mit jeder speziellen Gattung.

So weist der zweite Band z. B. einen direkten Sprung vom dreiständigen Behältertragwagen BTs 50 zum fünfständigen BTmms 598 auf, die Bauart für vier Mittelcontainer (MC) fehlt völlig. Die Abhandlung endet etwa 1989, also noch vor dem Überführen von DR und DB in eine privatrechtliche Gesellschaft, was im Rückblick etwas unglücklich ist.

Trotzdem reicht das Wiederabgedruckte für einen grundsätzlichen Überblick und auch Einstieg in einige Eigenbauprojekte. Es ist eine kostengünstigere Alternative zur großen Güterwagen-Reihe für jeden, der die beschriebenen Lücken in Kauf nehmen kann und mag. Auch mit der Wiederauflage des Güterwagen-Archivs ist folglich ein wichtiges Stück Wagenliteratur wieder verfügbar.

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

Weihnachtsgrüße der Redaktion



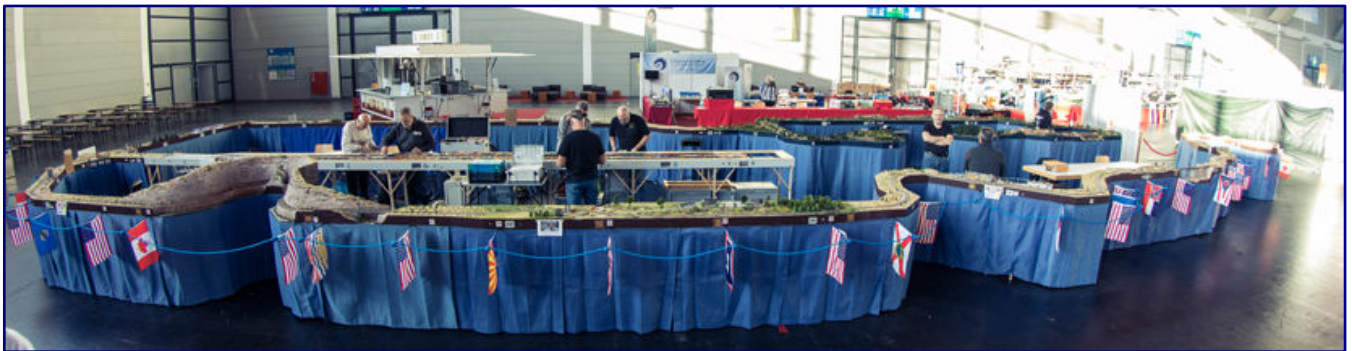
Faszination Modellbau am Bodensee

Wachsender Messezuspruch

Nach einigen Jahren der Distanz und Entbehrung wächst das Interesse an Ausstellungen wieder. Spannend ist dann jedes Mal, wie sich das an verschiedenen Austragungsorten in Besucherzahlen ausdrückt. Die Faszination Modellbau hat wieder Fuß gefasst, bietet den verschiedenen Altersgruppen aber offenbar sehr unterschiedliche Angebote.

Von Stephan Fuchs und Joachim Ritter. Rund 46.000 Besucher kamen im Zeitraum vom 3. bis zum 5. November 2023 zur Faszination Modellbau nach Friedrichshafen. Damit konnte das Vorjahresergebnis übertroffen werden, was für ein großes Interesse nach dem Ende der Corona-Pandemie und damit verbundener Ängste spricht.

In Summe hat sich das Publikumsverhalten auf dieser Messe nach eigenem Empfinden auf etwas niedrigerem Niveau als vor der Zwangspause normalisiert. Immerhin scheint es keine Berührungsängste mehr zu geben, zumal Infektionsschutzmasken nur noch ganz vereinzelt zu sehen waren.



Das räumlich dominierende Element der Modellbahnhalle war die große US-Modulanlage in der Spurweite Z, die wohl ausnahmslos alle Besucher beeindruckt haben dürfte. Foto: Stephan Fuchs

Der deutlich besuchsstärkste Tag war der Samstag, wobei zumindest der Stand der Z-Freunde International e.V. auch am Freitag gut frequentiert war. Es hätte aber ruhig auch noch etwas mehr Besuch vorbeischaun dürfen. Der Zuspruch am Sonntag blieb in den Hallen lange Zeit sehr verhalten, dafür leerten sie sich am Nachmittag aber auch deutlich später erst mit Näherrücken des Messeschlusses.

Nach dem Wechsel des Hallenbelegungskonzepts und deutlich mehr Platz für die Modellbahn schien das „Fluchtwegekonzept mit sehr breiten Gängen wieder gut durchdacht. Was am Bodensee immer gut funktioniert, sind die Verbindungsfahrten von und zum Bahnhof in der Stadt sowie am Hafen. Das sichert den Einzugskreis für das gesamte Dreiländereck.

Die weiteren Messeangebote konnten noch kurz gesichtet werden: So waren die Geländefahrzeuge, die Drohnenflugvorführungen und das Becken mit Schiffsvorführungen dicht umlagert. Im nautischen Bereich schien dieser Zuspruch sogar den der Modellbahn, die ja meist den Hauptmagnet bildet, zu übersteigen.

Auch in der Klemmbausteine-Halle war etwas Betrieb, er lag im Moment des Besuchs allerdings unterhalb der persönlichen Erwartungen. Wirklich gut besucht war hingegen das Echtdampftreffen, wo besonders die Publikumszüge eine hohe Auslastung auswiesen.

weiter auf Seite 42



Immer gut besucht waren unter anderem auch die Drohnenflüge (Bild oben). Neben den Schiffsvorfürungen und den RC-Geländefahrzeugen bildeten sie einen klaren Besuchermagneten. Sehr guten Zuspruchs erfreute sich auch das Echtdampftreffen (Bild unten), bei dem so manche außergewöhnliche Lok unterschiedlicher, aber durchweg großer Spuren lautstark zu erleben war. Auch Besuchermittfahrten wurden hier angeboten und dankend angenommen.



Mitmachaktionen wie das Junior-College des BDEF haben sich als fester Bestandteil der Messe etabliert.

Unseren Hallenrundgang fokussieren wir im Folgenden aber vor allem auf den Modellbahnbereich (Halle 1). Immer wieder toll zu sehen ist, dass die Mitmachaktionen für die Kleinsten bei Märklin und Piko sehr gerne angenommen werden. Und da dürfen auch mal Mama, Papa oder die Großeltern mit auf dem Teppich robben und mitmachen.

Was die Anzahl der gezeigten Anlagen betrifft, liegen uns keine Vergleichsdaten zur vorherigen Auflage vor. Persönlich entstand aber der Eindruck, dass es mehr als im Vorjahr gewesen sein dürften, als sich die Messe mit dem Prädikat „Internationale Modellbahn-Ausstellung“ geschmückt hat. Höher lag auf jeden Fall das diesjährige Qualitätsniveau.

Ein Höhepunkt war spurweitenübergreifend natürlich die Amerika-Modul-Anlage in der Nenngröße Z. Sie war wegen ihrer riesigen Ausmaße nicht zu übersehen und beeindruckte wohl jeden Betrachter. Am Samstag beanspruchte der längste Zug satte 11,80 m Strecke!



Die US-Modulanlage bot viele spannende Ansichten und noch mehr, teils endlos lang scheinende Güterzüge, die sie, von den Besucheraugen stets verfolgt, durchfahren. Foto: Stephan Fuchs

weiter auf Seite 44



Auch die Vielfalt der Landschaften in den Weiten der Vereinigten Staaten findet sich auf der großen Modulanlage wieder. Dies bot den Messebesuchern eine große Abwechslung, wie sie die größeren Maßstäbe nicht ermöglichen können.

Sechs Lokomotiven und gut 100 Wagen durften die Besucher zählen und wer sich die Mühe machte, das umzurechnen, kam auf 2,5 km Vorbildlänge. Und auch das vorbildgerechte langsame Fahren der Züge fand spätestens nach Erklärung des Betriebs Anklang.

Während bei digitalen Steuerungen die Anlagenbetreiber sehr oft an irgendwelchen Monitoren sitzen und ein Programm laufen lassen, bleibt festzustellen, dass dies mit dem eigentlichen Modellbahnfahren nicht mehr viel zu tun hat.



Auch Big Boy und Challenger waren mit schweren Güterzügen auf den kurvenreichen Strecken quer durch Schluchten und Berge anzutreffen. Foto: Stephan Fuchs

An der USA-Anlage haben die Betreiber hingegen die digitalen Vorteile mit einem analogen Fahrerlebnis kombiniert. Jeder Beteiligte hatte seinen fest zugeteilten Zug zu steuern. Die mobilen Steuergeräte können an jeder Stelle der Anlage über Netzwerkboxen angeschlossen werden und wandern so mit dem fahrenden Zug mit.

Bei Engstellen muss dann kommuniziert werden, was dem gemeinsamen Erlebnis auch zu Gute kommt. Die hier zusammengefasste Beobachtung war aber nicht exklusiv der Baugröße Z vorbehalten. Auch die Odenwald-Anlage in der Spur H0 wurde in gleicher Weise vorgeführt.

Licht und Schatten

Was uns allgemein störend aufgefallen ist – leider nicht zum ersten Mal: Viele Anlagen standen sehr hoch und Tritte für Kinder waren nur wenige vorhanden. Das kann dem Modellbahnnachwuchs die Lust auf eine solche Messe schnell wieder nehmen, denn auch die Jüngsten möchten mehr als die Beine Erwachsener sehen!

Und die Hoffnungsträger unseres Hobbys jedes Mal hochzuheben, nervt auch die geduldigsten Eltern nach kurzer Zeit. Da ist noch viel Luft nach oben und es bleibt uns unerklärlich, warum trotz des vielen Forderns von Nachwuchsangeboten grundlegende Bedürfnisse dieser Zielgruppe konsequent ignoriert

Kommentar von Chefredakteur Holger Späing:

„Der Stammtisch Radolfzell präsentierte sich mit einer großen, blauen Tischdecke“, schoss es mir durch den Kopf. Das war der Moment, als ich die Fotos gesehen habe, die meine Kollegen von der Faszination Modellbau mitgebracht haben.

Zugegeben, das klingt hart und doch ist es in keiner Weise böse gemeint. Der Eifer, mit dem diese Zetties ans Werk gehen, verdient Anerkennung und Lob. Nicht grundlos sprechen wir jedoch häufig davon, dass der erste Eindruck zählt.

Und der bestand nun mal leider aus einem riesigen Tisch, der mit einer blauen Tischdecke belegt war. Ich halte das hier fest, weil genau das mit Sicherheit nicht gewollt war. Vielen anderen Besuchern wird es im Vorbeigehen allerdings wohl ähnlich gegangen sein, deshalb muss ich es hier thematisieren.

Und mein Ziel ist nicht, dass künftig einfach die Farbe gegen eine unauffälligere, weil neutrale getauscht wird. Was ich mir erhoffe, ist eine Präsentation unserer Spurweite, die es in sich hat und die im positiven Sinne auffällt.

So, wie niemand an der Riesenanlage nach US-Vorbildern vorbeikam, so soll dies auch für alle anderen Exponate gelten. Dafür müssen sie leicht wahrnehmbar sein und die Gäste fesseln.

Die winzigen Brettchen sind eine tolle Idee für den Stammtisch. Dort sollen sie, wie ihre Vorbilder am Frühstückstisch, wenig Fläche beanspruchen und sich nützlich machen. Aber auf Messen gehen sie unter, werden von vielen übersehen und sind undankbare Objekte für uns Fotografen, weil ihre Motive mangels Tiefe nicht bildfüllend darstellbar sind.

Weniger ist mehr! Hier bezieht sich das allerdings ausdrücklich nicht auf die Fläche eines solchen Brettchens, sondern auf den Anteil der gezeigten Exponate und die beanspruchte Fläche. In Friedrichshafen war es eindeutig zu viel...

werden. Außerhalb der deutschen Grenzen gibt es viele gute Beispiele, wie dies sinnvoll angegangen wird.

Etwas zwiespältig sehen wir die Präsentation der Brettchenanlage des Stammtischs Radolfzell. Gut gemeint ist leider nicht dasselbe wie gut gemacht, die Komposition ging für viele Messebesucher schlicht unter, wurde also im Vorbeigehen öfter nicht mal wahrgenommen.

Verständlich bleibt, dass sich diese junge Gruppe gern erstmals einer breiten Öffentlichkeit präsentieren wollte und im Kreise der Zetties auch guten Zuspruch fand. Innerhalb der Szene war auch die Nachfrage der Besucher bei den Ravensburger Brettchen recht

hoch. Zum Sachverhalt ist diesem Bericht noch ein Kommentar zu Seite gestellt, der hoffentlich besser erläutert, wo wir ein Problem sehen.



In seiner Heimatregion stieß der Stammtisch Radolfzell auf zu erwartendes, spürbares Interesse. Unaufmerksameren Messebesuchern fiel er angesichts seiner winzigen und auf der Tischfläche untergehenden Schaustücke jedoch kaum auf. Ausgewählt haben daher bewusst eine sehr schmeichelnde Perspektive, um das Engagement ausdrücklich zu würdigen.



Zu den Ausstellungsfavoriten unseres Messereporters Stephan Fuchs gehörten auch die Spur-TT-Anlage „Berk'sche Bimmelbahn“ aus Weimar (Bild oben) und die Anlage „Odenwald“ in der Baugröße H0 (Bild unten). Beide Fotos: Stephan Fuchs



Das Miniatur-Wunderland als Modell (Bild oben) heißt Mikroland und war auch vor Ort zu erleben. Gerhard bezauberte im Maßstab 1:220 derweil mit einem neuen Schneediorama (Bild unten). Foto (unten): Stephan Fuchs

Sehr oft Rede und Antwort stehen musste Oliver Kessler, der mit seinen selbstfahrenden Modellen für viele Aha-Effekte sorgen konnte. Ebenso erzeugten auch die Mitmachaktionen bei Michael Bernhard und Sylvester Schmidt (in einer Vitrine) für leuchtende Augen, in diesem Fall aber bei den Kindern jeglichen Alters.



Guter Rat muss nicht teuer sein: Am ZFI-Stand herrschte stets Bedarf an wertvollen Informationen. Im Vordergrund, nach unten blickend, ist Oliver Kessler zu sehen, der vielen Messegästen mit dem Z-Car-System erstaunt vorführte, was heute in der Miniaturisierung möglich ist.

Als ein Glücksgriff erwies sich auch das extrem umlagerte Mikroland von Erwin Kohout. Dieser Mann ist im sprichwörtlichen Sinne „wahnsinnig“ und hinterließ doch das ein oder andere ehrfürchtig stauende Gesicht. Auch seine Art, die Fragen zu beantworten, kam sehr gut an. Das war eine wirkliche Bereicherung am Stand der ZFI.

Zugegen war auch Roland Kimmich mit dem „Bauchladen“ seiner verbliebenen Railex-Bestände. Wenige Meter weiter wurde Alois Forstner von den Besuchern mit Fragen gelöchert. Sein Kamerawagen sorgte schließlich für spannende Sichten auf seine München-Anlage, die mit eigenen Augen so nicht einzufangen wären.

Die Rhosel zog auch Blicke auf sich und manch einer hat lange darüber nachgedacht, wo dieser Fluss in Deutschland wohl zu finden sei. Immerhin hat Jürgen Wagner den Sachverhalt aufgeklärt, wenn dies fallweise erforderlich gewesen sein mag.

Aufgefallen ist uns, dass die Gleisbaustelle am Tunneleingang der linken Anlagenseite auch in diesem Jahr keinen Baufortschritt verzeichnen kann – das wirkt zumindest mit Blick auf die Gegenwart bei einem großen Staatsunternehmen sehr vorbildnah!



Glücklicherweise kein Baufortschritt war am linken Anlagenrand von „Entlang der Rhosel“ (Jürgen Wagner) an der Gleisbaustelle festzustellen.

Neuheiten sind uns im Großen und Ganzen keine aufgefallen, was angesichts der Jahreszeit auch nicht verwunderlich ist. Eine Ausnahme bildet der Wismarer Schienenbus am Märklin-Stand, denn das Insider-Clubmodell fürs Folgejahr wird meistens an diesem Ort bekanntgegeben. 2023 schmückte die Vitrine sogar ein bereits sehr detailliertes Muster aus Vorabspritzungen.

Ausstellerauswahl mit Spur-Z-Relevanz:

<https://amw.huebsch.at>

<https://artitec.nl>

<https://www.busch-model.com>

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

<https://www.esu.eu>

<https://www.faller.de>

<https://www.luetke-modellbahn.de>

<http://www.mazero.de>

<https://eshop.microrama.eu>

<https://www.noch.de>

<http://www.peter-post-wekzeuge.de>

<https://scenery.shop>

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

<https://www.vgbahn.shop>

<https://viessmann-modell.com>

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

Hobby-Schau in Duisburg

Tag der Modelleisenbahn

Am 2. Dezember 2023 war wieder Tag der Modelleisenbahn und sehr glücklich fiel das Datum auf das Wochenende des ersten Advents. Doch auch in den Tagen davor und danach fanden viele Veranstaltungen statt, die auf unser Hobby aufmerksam machen sollen. Als gelungenes Beispiel picken wir uns die Hobby-Schau im Binnenschiffahrtsmuseum Duisburg heraus.

Landauf, landab und wohl auch längst nicht mehr nur in Deutschland hat sich der 2. Dezember jedes Jahr als offizieller Feiertag der Modellbahn etabliert. Vorgeschlagen wurde er vom Fernsehmoderator Hagen von Ortloff, als dieser in den Ruhestand trat.

Hersteller, Verbände, Vereine und freie Modellbahner griffen diese Idee gern auf und füllen sie seitdem immer wieder mit Leben. Unmöglich ist es, alle offiziell angemeldeten Veranstaltungen hier in einem Bericht zusammenzufassen. Ergänzt werden sie zudem noch von vielen weiteren, die zwar zu diesem Anlass durchgeführt werden, aber nicht registriert werden.



An Stimmung kaum zu übertreffen: „Schwarzer Schwan“ 10 001 in ansprechender Museumskulisse auf dem Spur-1-Arrangement des Duos Viernich & Obschruff, das die Besucher im Untergeschoss des Herrenbads zu begeistern wusste.

Stellvertretend für alle haben wir die Hobby-Schau in Duisburg besucht, die seit 2017 jährlich stets am selben Ort durchgeführt wird und so schon eine kleine Tradition aufweisen kann. Unterbrochen wurde sie zwischendurch nur durch die Kontaktbeschränkungen der Corona-Pandemie.

Organisator Markus Schiavo, ein „Neuner“ (für die Liebhaber der Spurweite N), wie er von sich sagt, sprach Vereine und Personen der näheren und weiteren Umgebung an, um sie für seine Idee zu gewinnen. Schnell musste die Ausstellung aus den inzwischen wieder verpachteten Räumen eines Lokals ausziehen und ins Museum selbst ziehen.

Dort belegt seine Leistungsschau längst das komplette Museum der deutschen Binnenschifffahrt, die Modellbau-Exponate wechseln sich mit Schiffen und Demonstrationsmodellen der Ausstellung ab. Ständig nimmt auch die Zahl an Ausstellern und Besuchern zu. Zur Modellbahn gesellten sich sich Freunde des RC-Schiffs- und Automodellbaus.



Wenn der Tag der Modelleisenbahn im Binnenschifffahrtsmuseum gefeiert wird, dann darf natürlich auch die nautische Fraktion nicht fehlen. Zu sehen war deshalb auch dieses Modell des Seenotkreuzers „Berlin“ der DGzRS am Stand von Stapelberg & Foschepoth.

Die Zahl der Besucher kratzte dieses Jahr knapp an der Tausendermarke. Es ist also eine Erfolgsgeschichte, der auch wir uns nicht verschließen wollen und deshalb früh einen Besuch vor Ort eingeplant hatten.

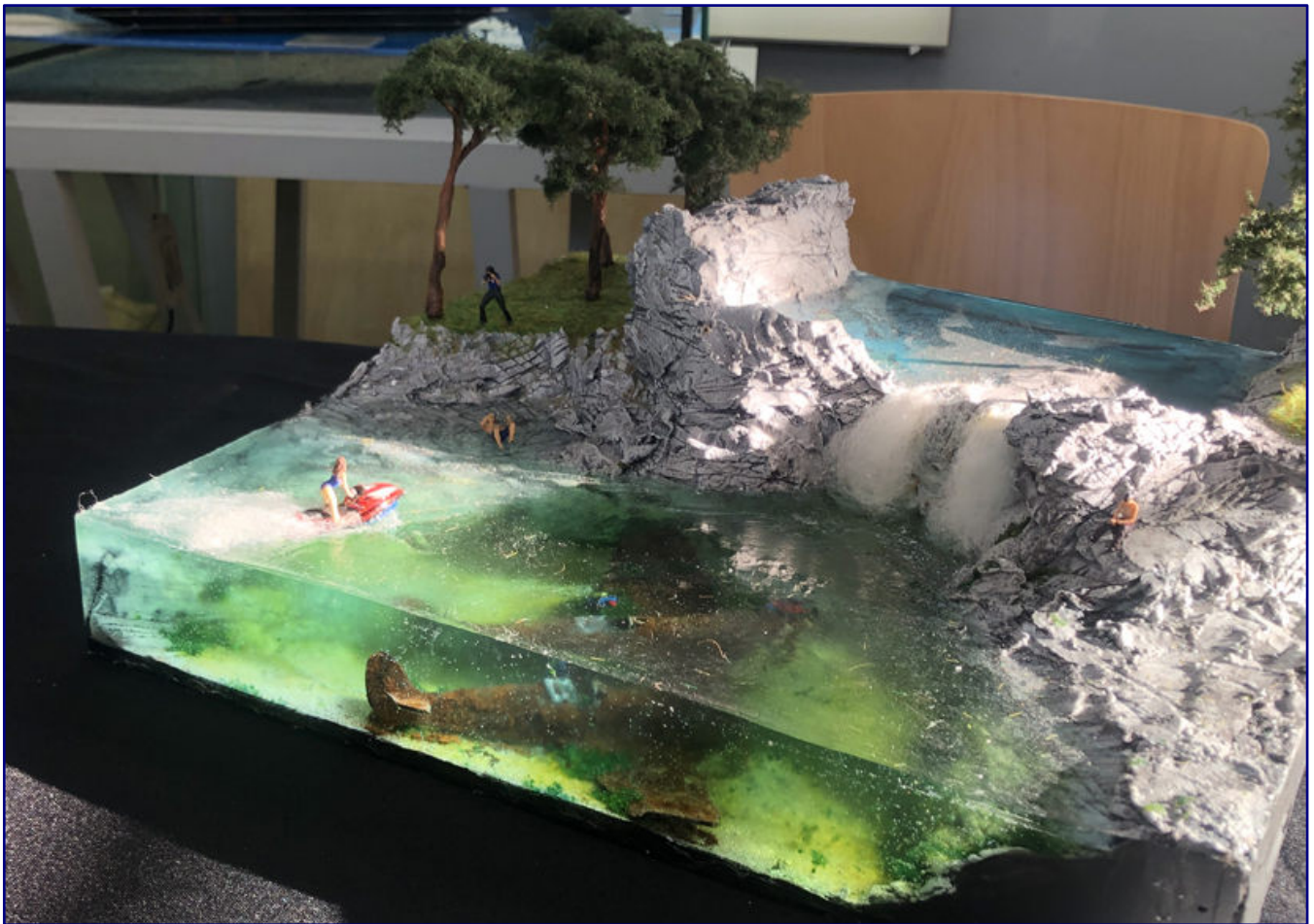
Mit einem kurzen Überblick und Bildstrecken möchten wir das Gezeigte nun in einem Querschnitt würdigen und zusammenfassen. Was hier nicht gezeigt werden kann, ergänzen wir dann mit bewegten Aufnahmen in der fast zeitgleich veröffentlichten Folge 22 von **Trainini TV**. So wird dann das breite Spektrum sichtbar, das von der Spur 1 über die Baugrößen H0 und N bis hin zur Spurweite Z geboten werden konnte.

Erstmals zugegen war der Feuerwehrmodellbau, vertreten durch die Modellbaugruppe FW Duisburg. Aber auch andere Sparten kamen ganz ohne Eisenbahn aus, darunter der Papiermodellbau, Klemmbausteine und die Exponate der IG Modellbau Duisburg.

weiter auf Seite 54



„Am kleinen Nordhafen“ (Bild oben) ist viel Betrieb zu erleben: Auf den Gleisen der Hafenhahn rangieren Diesellokomotiven, aber auch die Schiffe fahren, legen an und nach dem Beladen auch wieder ab – bewegt wie von Geisterhand. Standmodelle, aber nicht minder schön anzusehen, sind hingegen die Köf-, Gruben- und Feldbahnmodelle der IG-Modellbau Duisburg (Bild unten)



In Sonnenlicht getaucht, entfaltet das Wasserdiorama der MW-Bastelstube (Bild oben) seine volle Wirkung. Die Steinzeit hatte sich hingegen Germania Figuren für sein Diorama (Bild unten) vorgenommen.

Dieses bunte Bild wurde abgerundet durch Bilder, Zeichnungen und Aquarelle aus Tinas Atelier und die wunderbaren Aufnahmen der Fotogalerie Joachim Stöver. So ist es nicht übertrieben, hier eine einmalige Vielfalt und einen sehr individuellen Charakter der Ausstellung zu attestieren.



Die Modulanlage der Interessengemeinschaft Essen bot den Betrachtern idyllische Nebenbahnmotive (Bild oben), während Ralf Junius auf seiner Pendelzugbox (Bild unten) eher auf Kuriositäten setzte, wie sie am und im Freizeitpark zwangsläufig zu finden sind.

Besonders spannend für uns blieb natürlich, was im Maßstab 1:220 zu sehen sein würde. Bekannt waren uns die von unserem Redakteur Ralf Junius angekündigten Exponate. Zu diesen gehörte vor allem auch ein Adventskranz mit schneebedeckter Landschaft, denn schließlich feierten wir am Jubeltag der Modellbahn bereits den ersten Advent.

Die Kinder erfreute er mit der „Erdbeerkiste“, auf deren Winzigoval ein Hello-Kitty-Shinkansen der Serie 500 als Shorty seine Runden drehte. Auf Augenhöhe präsentiert, zeigte sich der Schienenbus in der „PeZuBox“. Dieser merkwürdige Name steht für „Pendelzugbox“ und erklärt dann auch den darauf gezeigten Zubringerverkehr eines Freizeitparks.

Gegenüber stand die lange Anlage der IG-DU e.V. in der Baugröße 1. Diese erwähnen wir, weil wir viele der dort gezeigten Märklin-Fahrzeuge auch aus unserem Maßstab kennen. Gebannt hat unsere Ohren aber das Fahrgeräusch eines ETA 150, den wir ja auch in unserer Nenngröße sehnsüchtig erwarten, wenngleich er auch im Maßstab 1:32 nicht vom gleichen Hersteller realisiert wurde.



Neben dem Akkutriebwagen ETA 150, der in unserem Filmbericht auf [Trainini TV](#) zu sehen ist, kam auf den Modulen der IG-DU e.V. häufig auch die V 36 im Rangier- und Personenverkehr zum Einsatz.

Interessierte Blicke sicherte sich auch der Vorführstand der Modellbahn-Union. Dort wurde ein Zechenensemble aus den hauseigenen Bausätzen für die Spur N gezeigt und auch demonstriert, wie diese erfolgreich zusammengesetzt werden. Das Thema würde uns auch gut in der Baugröße Z gefallen.

Vorführungen gab es auch gegenüber bei Torsten Schubert, der Interessenten erläuterte und zeigte, wie sich auch kleine SMD-Bausteine von Hand löten und in Modelle integrieren lassen. Welche Wirkung sich damit erzielen lässt, war ja an seinem Stand reichlich zu sehen. Seien es die vielen Einsatzfahrzeuge oder seine Kirmes, geblinkt hat es wohl überall.

Aber auch Sternenkriege und das Vorbereiten von zwei Transall-Maschinen der Luftwaffe für einen UN-Einsatz waren dort zu sehen, wobei dies lichttechnisch allerdings ruhiger zugeht. Dramatik offenbarte ein ganz neues Schaustück, das im Reliefhaus-Artikel komplett gezeigt wird. Thema war hier ein großer Feuerwehreinsatz mit Menschenrettung wegen eines Hausbrands.

weiter auf Seite 58



Das Zechendiorama der Modellbahn-Union (Bild oben) in der Nenngröße N weckt ebenso Lust auf Vergleichbares für unseren Maßstab. Torsten Schubert fokussierte sich vor allem auf die Spur Z hatte unter anderem sein Diorama zum Thema Hilfsflüge mit der Transall C-160 mitgebracht (Bild unten).

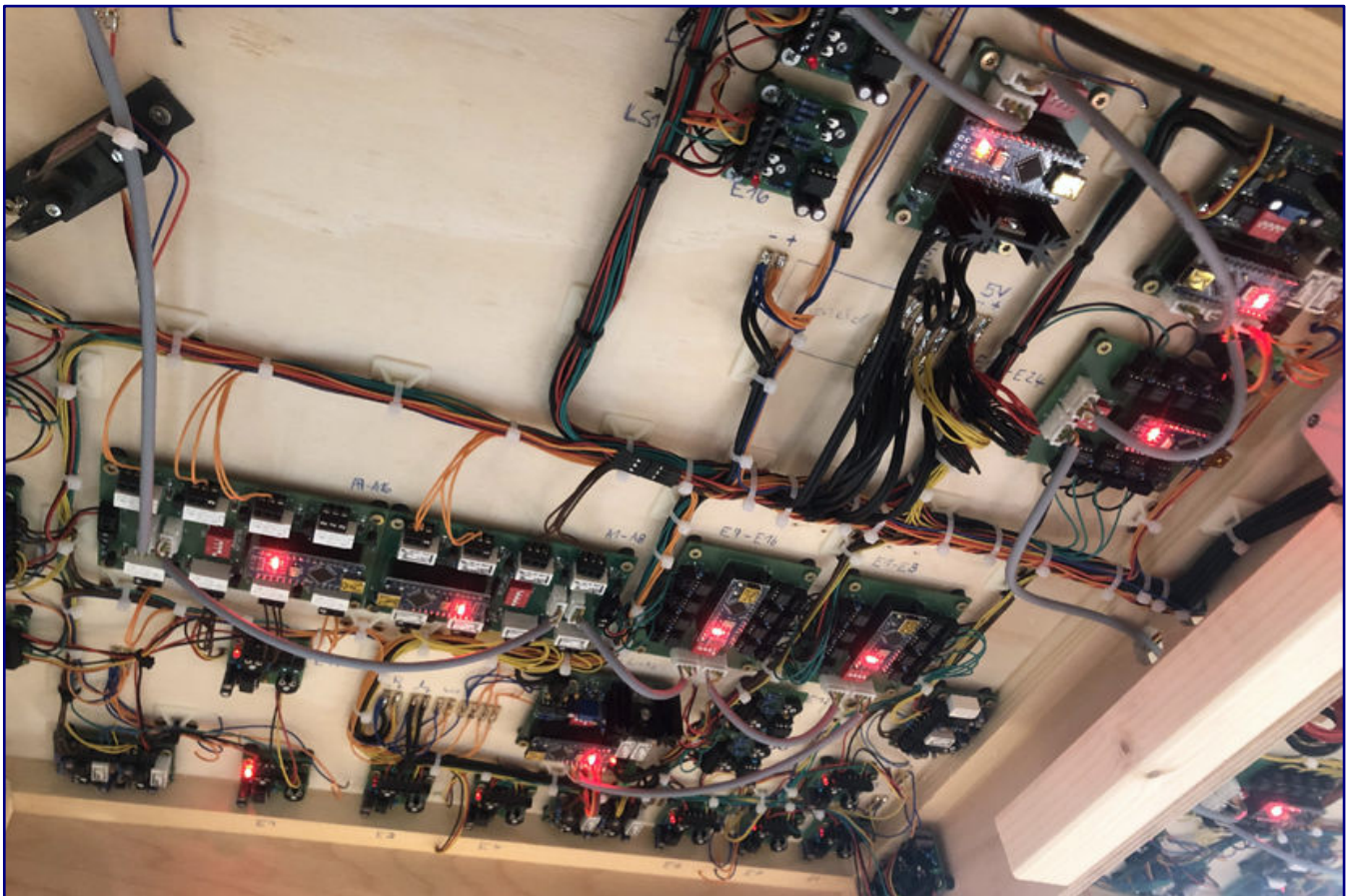
Fotos auf Seite 57:

Die mit Lichterketten geschmückten Traktoren (Bild oben) in der Baugröße H0 passten gut zur vorweihnachtlichen Zeit. Ein von der Hauptbahn durchzogenes Landschaftsidyll mit Gasthaus zum Rasten (Bild Mitte) hatte André Kammels für seine neue Vorführanlage gewählt. Bei Volker Bastek hieß es auf „kleinleben“ (Bild unten) analog fahren, aber digital schalten. Was das für den vollständig vom Rechner gesteuerten Betrieb bedeutet, ist auf Seite 58 beim Blick unter diese Anlage zu sehen.



André Kammels präsentierte sein „Diorama im Grünen“. Hinter diesem Begriff verbirgt sich eine Fahranlage mit doppelgleisiger und elektrifizierter Hauptstrecke, die in sehr viel Grün eingebettet ist. Wanderer ergründen dort an verschiedensten Stellen die freie Natur und werfen dabei natürlich auch einen Blick auf die vorbeifahrenden Züge oder stärken sich im Wirtshaus.

Nicht abschließen konnte Volker Bastek den Bau seiner neuen Anlage „Kleinleben“, doch das tat der Begeisterung keinen Abbruch. Analog fahren, aber digital schalten, lautete sein Thema. Den Blick auf die außerhalb des Bahnhofs noch nicht gestaltete Landschaft entschädigte jener unter die Anlage. Dort fand sich geradezu ein Meer aus Schaltbausteinen, die viele Abschnitte überwachen und steuern konnten.



So schaut es unter der Anlage „Kleinleben“ von Volker Bastek aus. Die wenigsten Besucher, die den automatischen Zugwechselfbetrieb beobachten, werden das ahnen.

Im vollständigen Automatikbetrieb wechselten die Züge, trafen sich im Bahnhof, um dann in gleicher Richtung oder entgegengesetzt wieder herauszufahren. Auch Rangierbetrieb wurde gezeigt. Wie dies ohne menschliches Zutun so sicher ablaufen konnte, vermochte eben nur der Blick von unten zu erklären, der den meisten Besuchern ohne Hinweis ja verborgen bliebe.

Einen ansprechenden Kontrast hatte das anwesende Trio der Southern-Pacific-Interessengemeinschaft aus Duisburg-Neudorf zu bieten. Als nun dritte Spur-H0-Messeanlage präsentierten sie „Baroch Steel“, auf der nun nicht die Stahlerzeugung, aber vor allem die Instandsetzung der Werksbahnfahrzeuge thematisiert wurde.

Und so ziehen wir ein gutes Resümee: Dieser Tag verging viel zu schnell, denn er vermochte viele Interessen zu bedienen, weshalb es niemandem langweilig wurde. Eltern mit Kindern kamen ebenso auf



Ihre Ausstellungspremiere feierte die im Maßstab 1:87 errichtete Anlage „Baroch Steel“, die mit ihrer gelungenen Industriepatina aufwartete und deshalb zum Abschluss mit zwei Motiven bedacht werden soll.

ihre Kosten wie „alte Hasen“. Neueinsteiger und Interessierte fanden tolle Anregungen und Ideen für ihren Start ins neue Hobby.

Und so werden wohl beinahe alle Aussteller auch im nächsten Jahr wieder dabei sein, auch wir nehmen uns nicht aus. Und ebenso wahrscheinlich ist auch, dass der Zuspruch weiter wachsen wird und vielleicht schon 2024 die Tausendermarke sprengt!

Offizielle Seiten mit hinterlegten Daten:
<https://www.tag-der-modelleisenbahn.de>

Werbung

Besuchen Sie uns doch mal wieder auf

Trainini TV



Neue Folge 22
„Tag der Modelleisenbahn“
in diesen Tagen unter

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

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.

Leserbericht von der Railhobby Bremen:

Nach langer Zeit war ich (...) wieder (...) auf der Modellmesse in Bremen. Die Halle war etwa je zur Hälfte mit Händlern und mit Anlagen gefüllt. Die Anlagen haben durchweg eine gute Qualität bzw. waren bewusst „nostalgisch“, z. B. mit Märklin-Metall-Gleisen. (...)

Sogar aus Italien wurde eine große Modulanlage gezeigt. Andere beschränkten sich auf fein detaillierte „Guckkästen“. Bei den Händlern gab es Neuware (vermutlich zum UVP) als auch Gebrauchtware mit einer erstaunlichen Preisspanne. (...)



Die Guckkastenanlage „Hankenberge“ in der Spurweite Z war einer der Höhepunkte der Railhobby Bremen für unseren Leser. Foto: Jörg Endreß

„Hankenberge“ ist nach einem Vorbildbahnhof gebaut - der Erbauer zeigte mir Fotos auf seinem Handy. Straßenfahrzeuge, Gebäude, Bahnsteigkante und sogar die Bäume entstanden im 3D-Druck. Clou ist die mit einem Handstellhebel bedienbare Weiche mit beweglicher Weichenlaterne. Zwei Züge verkehren im Gegenverkehr.

Ansonsten zeigte der Z-Stammtisch bekannte Anlagen, wo bei „Sägethal“ anscheinend die Detaillierung immer weiter geht. So ein "Feuerhahn" mit winziger blauer LED ist schon toll. Eine noch im Bau befindliche Anlage trägt dieselbe Handschrift. Eine weitere Anlage hat der 1zu220-Shop leihweise zur Verfügung gestellt.

Jörg Endreß, Bremen



Neuer Redakteur seit dem 4. Dezember 2023:

Seit dem 4. Dezember 2023 ist unsere Redaktion auf fünf Mitglieder angewachsen. In dieser Funktion neu zu uns gestoßen ist Ralf Junius, der bereits seit einiger Zeit hauptverantwortlich unseren Kanal **Trainini TV** betreut und schon in diesem Kontext redaktionell tätig war.

Mit der einstimmigen Entscheidung der Redaktion möchten wir den Austausch zwischen Magazin und Filmkanal optimieren sowie die redaktionelle Arbeit zwischen beiden Medien enger verzahnen. Zudem lassen sich in einer Gruppe mit ungerader Personenzahl Entscheidungen leichter treffen, falls Stimmengleichheit drohen sollte.

Wir freuen uns über den Zuwachs im Gremium und gratulieren Ralf herzlich. Auf die nun noch intensivere Zusammenarbeit freuen wir uns. Wir sind sicher, uns auch nach außen spürbar verstärkt zu haben und uns zukunftsfest aufzustellen.

Neues zu FR Freudenreich Feinwerktechnik:

Da Harald Thom-Freudenreich bereits mehrfach und deutlich angezeigt hatte, zum Jahresende 2023 in den Ruhestand zu wechseln, erhielten wir seitdem mehrfach

auch Leserfragen, ob und wie es mit seinem Unternehmen und dessen Programm weitergehe.

Inzwischen teilte der künftige Ruheständler mit, dass eine Nachfolgeregelung gefunden sei, die auch bereits Fahrt aufgenommen hat, wie beispielsweise im Exklusivprogramm des 1zu220-Shop zu erkennen ist.

Zum Jahreswechsel 2023/24 wird zwar die bisherige Betriebsstätte in Sanitz geschlossen, doch das bedeutet nicht das Aus von FR Freudenreich Feinwerktechnik. Die langjährige Mitarbeiterin Heike Schuster, die mit dem Fertigen der Modellbahnwagen bestens vertraut sei, wird in den nächsten Jahren Sondererien für Händler und Spur-Z-Stammtische produzieren.

Private Kunden beliefert sie allerdings im Regelfall nicht, zumal sie mit Aufträgen weit ins kommende Jahr ausgebucht ist. Kürzlich wurden Sondermodelle für den 1zu220-Shop und Jubiläumsauflagen des Stammtisch Untereschbach bereits eigenverantwortlich unter dem neuen Namen „Montageservice Uwe Schuster“ produziert, der das FR-Logo weiternutzt.

Doch auch für Harald Thom-Freudenreich soll nicht ganz Schluss sein. Aus der bisherigen Werkstatt in Sanitz wird aktuell einiges an Technik in die heimische Werkstatt geschafft und dort wieder flott gemacht. In sehr bescheidenem Umfang soll es dann mit dem Konstruieren und Fertigen kleiner Modellserien weitergehen.

Für eine Produktion im Jahr 2024 wartet bereits das vorbereitete Modell der norwegischen EL-16, deren Gehäuse eine 3D-Konstruktion von Detlev Stahl ist, das nach entsprechendem Aufbereiten im Vakuumgießharzverfahren reproduziert werden soll. Das Fahrwerk basiert, dem Vorbild folgend, weitgehend auf der Rc-Lok.

Vorgesehen sind auch einige Neu- und Wiederauflagen von Wagen, der Internetauftritt wird entsprechend noch im Dezember 2023 oder im Januar 2024 angepasst. Der Anlauf dürfte wegen



Das Modell der norwegischen Elektrolok EL-16 soll das erste Projekt werden, das in den privaten Werkstattträumen vollendet wird.
Foto: Harald Thom-Freudenreich

persönlicher Ereignisse allerdings nicht so reibungslos vorangehen, wie dies ursprünglich vorgesehen war.

Innovativer Angebotsweg durch Azar Models:

Azar Models geht einen in der Welt der Spurweite Z völlig neuen Weg und startete bereits am 23. November 2023 (mit einer Laufzeit von zwei Monaten) eine Crowdfunding-Kampagne für das Fertigen eines TGV für die Nenngröße Z im Spritzgussverfahren.

Vorbesteller beteiligen sich dort durch Gewähren eines sofort fälligen Kredits an den Kosten für die Produktionsaufnahme und erhalten im Gegenzug dann eine selbstgewählte Konfiguration an Modellen zu einem Sonderpreis. Verwaltet wird das auf der Plattform Ulule unter folgender Adresse:

<https://ulule.com/tgv-echelle-z/>

Sollte das Finanzziel auf diesem Weg nicht erreicht werden, wäre das Beteiligungsprojekt gescheitert und der Teilnehmer erhielte seinen Einsatz zurückerstattet. Die Risiken für den Kaufinteressenten bleiben im Vergleich zu einer direkten Vorkasse also sehr überschaubar und für den noch jungen Anbieter ist es ein guter Weg zum Minimieren des unternehmerischen Risikos.

Was erwartet den Miniaturfreund des TGV an dieser Stelle? In gleich zwei Versionen ist der TGV Paris - Sud-Est erhältlich. Neben der harmonischen und finalen Atlantic-Lackierung wird über die Plattform in einmaliger und exklusiver Auflage auch der Zug mit der Nummer 16 aufgelegt, der bereits 1981 den Geschwindigkeitsweltrekord aufstellte.

Azar Models sieht mit seiner Entscheidung die Möglichkeit gegeben, neben dem Angebot eines der prägendsten Züge für den französischen Hochgeschwindigkeitsverkehr technisches Fachwissen und Innovation im Maßstab der Spur Z zu zeigen.

So erhalten diese Züge eine Inneneinrichtung und Beleuchtung, um dem Vorbildeindruck so nahe wie möglich zu kommen. Der Kunststoffspritzguss und die Lackierung als industrielle Fertigungsstandards sollen der gesamten Produktlinie zu Gute kommen. Die TGV werden zudem in analoger wie digitaler Ausführung angeboten.



Bereits im Mai 2022 war in Altenbeken ein 3D-Druck-Muster des TGV zu sehen. Als siebenteilige Weltrekord-Einheit wird er den Unterstützern des Finanzierungsprojekts exklusiv angeboten. Das Einschalten der Ulule-Plattform nimmt das Kreditrisiko für Interessenten.

Eine Auslieferung bei Micro-Trains:

Die einzige Waggon-Neuheit bei MTL (<https://www.micro-trains.com>) im Dezember möchten wir kurz mit einigen Vorbildinformationen anreichern: Der nachgebildete 36-Fuß-Kühlwagen (Art.-Nr. 518 00 860) entstammt dem Baujahr 1927 und besaß hölzerne Außenwände. Seine Werbung gilt Eiern des Unternehmens W&W.

Dahinter verbargen sich Frank Wescott und Ben Winks, die sich bereits 1903 zu „Wescott & Winks Packers and Shippers“ in Sumner (Iowa) zusammengeschlossen hatten. Das Unternehmen spezialisierte sich auf Produkte wie Butter, Eier, Geflügel und verschiedene Getreidesorten, die in Wagen wie dem hier nachgebildeten befördert wurden.



Kühlwagen von Wescott & Winks (Art.-Nr. 518 00 860). Foto: Micro-Trains

Spannendes zum Nikolaustag:

Rechtzeitig zum Nikolaustag konnte die Modellbahn-Union gleich zwei Neuheiten für uns Zetties vorstellen. Zum einen wird es die Vorbild- und Umbaufreunde freuen, dass die Broschüre „Offene Wagen (2)“ von Stefan Carstens nun erhältlich ist.

Speziell für die Nenngröße Z erschien zeitgleich noch ein neues Halbrelief-Gebäude aus eigener Produktion. Mit grauer Fassade bereichert nun das Eck-Stadthaus im 45°-Winkel (Art.-Nr. MU-Z-H00194) das Eigenprogramm. Wie die bislang erschienen Gebäude der Bausatzreihe besteht auch dieses wieder aus durchgefärbtem Hartkarton.

Voraussichtlich im 1. Quartal 2024 erscheinen soll Band 10 der Güterwagen-Reihe von Stefan Carstens mit dem Thema „Tieflade- und Tragschnabelwagen“. 256 Seiten (inkl. Ausklappseiten) mit etwa 700 Fotos sowie 50 Zeichnungen und Faksimilés sind hier vom besten Kenner dieses Fachgebiets zu erwarten.

Überladekran neu bei Modellbau Laffont:

Etwas "eigenwillig", dafür aber unverkennbar und nicht zu übersehen ist der neue Überladekran (Art.-Nr. Z8001) aus dem Hause Modellbau Laffont (<https://modellbau-laffont.com>). Es scheint mit dem eingehausten Kranlaufweg gut geeignet, um einer Anlage eine bewusst individuelle Note zu geben.



Der neue Überladekran (Art.-Nr. Z8001) hebt sich von bekannten Modellen deutlich ab. Beispielhaft dargestellt ist hier das Spur-N-Muster des Bausatzes. Foto: Modellbau Laffont

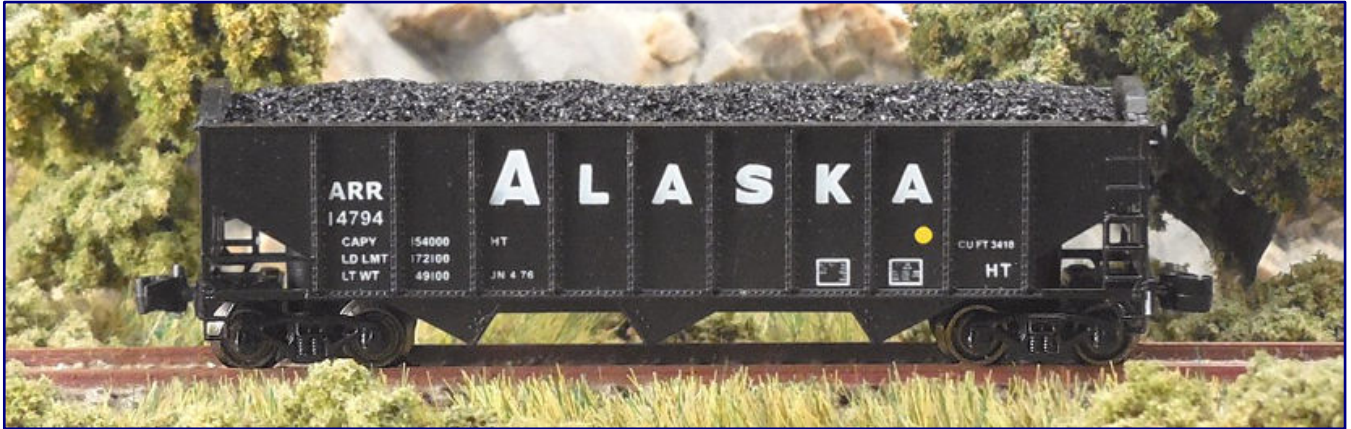
Darunter lassen sich bis zu drei Gleise auslegen, denn die Maße der Durchfahrt betragen 67 x 38 mm (Breite x Höhe). Die Außenmaße dieses hellgrau ausgelegten Gebäudes aus durchgefärbtem Architektur-Hartkarton betragen 80 x 17 x 52 mm.

Neue Waggon-Serie bei WDW Full Throttle:

Die Alaska Railroad (ARR) befindet sich im Besitz des US-amerikanischen Staates und erstreckt sich von den Küsten- und Hafenstädten Seward und Whittier im Süden über Anchorage bis nach Fairbanks und weiter ins Landesinnere.

Zu Beginn des 20. Jahrhunderts verdrängten die 70 Tonnen schweren, offenen Wagen allmählich die kleineren Ausführungen. Das Vorbild des Modells war sogar mit Haldenschildern an den Enden ausgestattet, die das Herausfallen verladener Kohle verhindern sollten. Noch heute transportieren diese Arbeitstiere den wertvollen Rohstoff durch die Region.

Mit der heute vorgestellten Neuheit (Art.-Nr. FT-5603) beginnt eine neue 5600-Waggon-Serie beim Hersteller. Die Vorbilder sind 40 Fuß lang und besitzen drei Auslasstrichter am Wagenboden. Die Wagenkästen zeigen außenliegende Kastenstützen. Zur Auswahl stecken zwei Doppelpackungen mit abweichenden Betriebsnummern.



An den Kastenenden des neuen Waggons (Art.-Nr. FT-5603) sind die Erhöhungen sichtbar, die ein Herausfallen der Ladung verhindern sollen. Foto: WDW Full Throttle

Die Anbieterseiten finden Sie unter <http://www.wdwfullthrottle.com>.

Eisenbahn- und Modellbaufreunde auf der Spielwarenmesse:

Am Messesamstag der Spielwarenmesse (3. Februar 2024) öffnen sich für interessierte Endverbraucherinnen und -verbraucher wieder die Türen von Halle 7A des Nürnberger Messegeländes. Der Kartenvorverkauf hat bereits am 2. Dezember 2023 begonnen.

Den Sonderzutritt erhalten Erwachsene sowie Kinder ab sechs Jahren nur für die Halle 7A, welche am Messesamstag von 10:00 bis 17:00 Uhr geöffnet ist. Erstmals ist an diesem Tag den Ausstellern auch der Verkauf an Privatkunden gestattet.

Ansonsten ist der Besuch der Spielwarenmesse ausschließlich Fachbesuchern vorbehalten, hier gilt also eine Ausnahme, die bereits 2023 nach einem früheren Test wiederaufgenommen wurde. Aufgrund der positiven Resonanz folgt 2024 nun eine Fortsetzung.

Bisher sind laut Messeveranstalter fast 100 Unternehmen angemeldet und damit wieder rund ein Drittel mehr als im Vorjahr. Für die Spurweite Z relevant sind die in Halle 7A vertretenen Hersteller Busch, Fallner, Herpa, Märklin, Noch, Preiser und Viessmann. Von ihnen soll es auch eine Aktionsfläche geben, auf der verschiedene Neuheiten ausgestellt werden. Unter <https://www.spielwarenmesse.de/openday> sind alle Informationen und ein Hallenplan zu finden.

Der **Trainini Fotokalender 2024** ist erschienen:

Seit dem Tag der Modelleisenbahn ist der **Trainini Fotokalender 2024** endlich da. Bis zum Format DIN A3 quer lässt er sich individuell ausdrucken und an einem schönen Platz aufhängen. Dann begleitet er Sie durch ein hoffentlich wieder spannendes Modellbahnjahr.

Für das Titelblatt haben wir den Shinkansen Serie 0 als „Hikari Nummer 1“ ausgewählt, den wir in der letzten Ausgabe ausführlich vorgestellt haben und der auch Thema der neuen Folge 21 von **Trainini TV** sein wird.

Die folgenden zwölf Monatsmotive bedienen wechselnd wieder jeden Geschmack, denn möglichst viele Epochen, Bahnverwaltungen und Traktionen haben wir ausgewählt, um ein buntes Bild der Spurweite Z abzubilden. Sie finden unser Angebot unter folgendem Aufrufpfad: Startseite → Magazin → Fotokalender.

Weihnachtsduft bei Yellow Dwarf:

Hier mag man glatt weihnachtliche Düfte zu vernehmen: Yellow Dwarf (<https://www.yellowdwarf.eu>) hat passend zum Dezember Neuheiten vorgestellt, mit denen sich auch im Modell ein stimmungsvoller Weihnachtsmarkt aufbauen lässt, der den Betrachter gewiss verzaubert.



Die Weihnachtsmarkt-Krippe (Art.-Nr. 60605; Bild links) und der Weihnachtsbaumkiosk (60607; Bild rechts) sind zwei der saisonalen Neuheiten des tschechischen Zubehörانbieters. Fotos: Yellow Dwarf

Neu sind zwei verschiedene Weihnachts- / Marktstände (Art.-Nrn. 60601 & 60602), eine typische Weihnachtsmarkt-Krippe (60605) und ein Weihnachtsbaumkiosk (60607). Ergänzt werden die weihnachtlichen Neuheiten um ein Glasfaseroptik-Kabel (ohne LED) für Weihnachtsbeleuchtung (60603).

Ganz frisch von Artitec eingetroffen:

Kurz vor Redaktionsschluss trafen bei den Händlern zwei Neuheiten von Artitec ein, die wir an dieser Stelle noch nicht mit eigenen Fotos belegen können. Dies werden wir nachholen, sobald uns dies möglich ist. Freuen dürfen sich die Kunden auf zwei fein detaillierte und aufwändig kolorierte Modelle, die aus Resin gefertigt sind.

Nach langem Warten verfügbar geworden sind ein 7-Tonnen-Gabelstapler (Art.-Nr. 322.039) und die offene Laderaube Hanomag K5 (322.040). Bereits die Herstellerfotos der ersten Muster weckten hier große Neugier, um verschiedene Szenen wirkungsvoll ausstatten zu können.

Märklin-Auslieferungen im Dezember bescheiden:

Bescheiden zeigen sich die vorweihnachtlichen Auslieferungen durch Märklin. Bei den Händlern kommt dadurch wieder die Sorge auf, dass erst nach den Feiertagen und damit dem Ende des Weihnachtsgeschäfts eine große Zahl an Neuheiten angedient wird, die sich dann nicht zeitnah an den Mann oder die Frau bringen lässt.

Wichtig für Neueinsteiger ist die Startpackung „Moderner Güterverkehr“ mit einer Diesellok der Baureihe 285 (Art.-Nr. 81875). Erstmals wird hier eine Rheincargo-Vorlage im Maßstab 1:220 umgesetzt. Begleitet



Mit der neuen Startpackung (Art.-Nr. 81875; Bild oben) setzt Märklin zum ersten Mal eine Rheincargo-Diesellok um. Das Ladegut im Selbstentladewagen gehört zum Lieferumfang des Herstellers, korrekt ist aber seine offene Ausführung. Größtmögliche Vielfalt bietet die SNCB-Güterwagenpackung (86358; Bild unten), deren Teleskophaubenwagen sogar Ausbesserungsflecken zeigen. Fotos: Oleksiy Mark

wird sie neben Gleismaterial und Fahrregler von drei Güterwagen der VTG, darunter je ein Exemplar der Gattung Eaos, Falns und Shimmns für die Epoche VI.

Eine ergänzende Erläuterung verdient der Selbstentladewagen Falns (F = offene Wagen in Sonderbauart): Auf diese Wagen gehören keine Klappdeckel! Auf den Produktfotos zur Präsentation und auch auf der Verpackungsabbildung ist es sich leider anders zur sehen. Der darauf gezeigte Wagen gehört der Gattung Tad-u (T = gedeckte Wagen in Sonderbauart) an, deren Vorbilder seit 40 Jahren ausgemustert sind.

Mit Redaktionsschluss traf noch die Epoche-VI-Packung „Güterwagen der SNCB“ (86358) ein. Sie bringt mit drei kurzen Schiebeplanenwagen der Bauart Shimmns und zwei Teleskophaubenwagen der Bauart Shimms im aktuellen Betriebszustand sogar etwas farbliche Abwechslung auf die Anlage. Die beiden Haubenwagen tragen zudem ab Werk Ausbesserungsflecken.

Die Echtbronzemodelle werden bereichert durch die ebenfalls ausgelieferte Elektrolokomotive RE 4/4^{II} der SBB (88597) mit runden Laternen an der Lokspitze. Zur zeitnahen Auslieferung angekündigt war bei Redaktionsschluss zudem noch die in Kooperation mit AZL gefertigte US-Diesellok des Typs E8A (88625) in Phase-1-Lackierung der Amtrak.

Aktuelle Auslieferungen von Noch:

Lichterketten für verschiedene Spurweiten gehören zu den aktuell ausgelieferten Neuheiten des Hauses Noch. Je Zentimeter Kette ist eine LED aufgesetzt, betrieben werden können sie mit Gleich- wie auch Wechselstrom von 16 V Spannung. Angeboten werden sie mit 10 (Art.-Nr. 51244) und 30 LED (51248). Gedacht sind sie als Lampion-Girlande für Feste, als Budenbeleuchtung für den Weihnachtsmarkt und vieles mehr.

Mit der Master-Baum-Serie setzt der Hersteller einen neuen Qualitätsmaßstab. Jeder Drahtbaum-Rohling wird von Hand aus bis zu 40 einzelnen Drähten aufgebaut. Der dicke Stamm wird dabei aus allen Drähten gedreht, dicke Äste entstehen aus einem Drahtbündel, dünne Äste und feinste Verästelungen aus nur wenigen Drähten.



Die 15 cm hohe Eiche (Art.-Nr. 20110) kann bedenkenlos auch als Solitärbaum für die Spur Z eingesetzt werden, da Bäume in allen größeren Spurweiten stets deutlich zu klein wiedergegeben werden. Foto: Noch

Ein großer Vorteil dieser NOCH Baum-Drahtrohlinge ist, dass sie nachträglich ganz einfach durch Biegen in Form gebracht werden können. Das Baumskelett wird natürlich koloriert und je nach Baumart mit verschiedenen Materialien beflockt. Wie in der Natur, tragen nur die feinen Äste Blattwerk, während die stärkeren Äste und der Stamm nicht beflockt sind.

Gedacht sind die nun ausgelieferten Bäumen für deutlich größere Spuren, lohnenswert erscheint aber ein persönlicher Blick beim Händler, denn die maßstäbliche Umrechnung legt bei einigen Bäumen wie der Eiche (20110, 15 cm), Pappel (20130, 18 cm), Kiefer mit 15 cm (20140) und 18 cm Höhe (20141), Rotbuche (20150, 15 cm) sowie Fichte in den Größen 19 cm (20190) und 22 cm (20191) auch einen Einsatz in der Spurweite Z nahe.

Formneuheit bei AZL:

Eine Formneuheit im Programm von American Z Line macht von sich reden: Zunächst in Farben und Beschriftungen der Union Pacific zu haben ist die Diesellok EMD SD40-2 (Art.-Nrn. 64200-1 bis -3), mit fast 4.000 Exemplaren ein Verkaufsschlager im Vorbild. Umgesetzt ist sie technisch in der von diesem Hersteller bekannten Weise und mit bahntypischen, individuellen Details.

Hier sind das die folgenden Merkmale: Lok der späten Produktionsserien, Warnblinklicht auf dem Kabinendach, Nachbildungen der (dynamischen) Bremse, Lichtschuttschirme über den Seitenfenstern, hoher Schneepflug, das sogenannte „Beacon Light“, 4.000-Gallonen-Tankbehälter, Presslufthorn vom Typ Leslie S3LR sowie die bauarttypischen HTC-Drehgestelle, Kühler, Lüfter und Schalldämpfer und Frontform der Bauform '88.

Kurz vor Erscheinen der Lok gelangen auch einige Güterwagen in den Handel. Zu nennen ist hier der Weit-sicht-Güterzugbegleitwagen in der roten Farbe der BNSF (921000-4 / -5) mit zwei neuen Betriebsnummern sowie R-70-20-Kühlwagen für den Western-Fruit-Express der Burlington Northern, angeboten als Zweier-(914840-2) und Viererpackung (904810-2) mit neuen Betriebsnummern.



Neue Diesellok EMD SD40-2 (Art.-Nrn. 64200-1) der Union Pacific. Foto: AZL / Ztrack

Herstellerinformationen finden Sie unter <https://www.americanzline.com>.

Erste Ankündigungen fürs neue Jahr von Herpa:

Durch den großen Vorlauf der Neuheitenankündigungen aus dem Hause Herpa, das bald sein 75-jähriges Bestehen feiert, blicken wir bereits ins Frühjahr 2024. Im Flugzeugprogramm sind auch wieder Angebote zu finden, die für Modellbahner unserer Spurweite interessant sein können.

Das sind mit dem Panavia Tornado ECR der italienischen Luftwaffe (Art.-Nr. 573078) und dem Airbus A330-200 von Air France in neuen Farben (572910) auch zwei Flugzeugmodelle der Wings-Produktreihe. In dieser erscheint als Formneuheit auch der Kartonbausatz eines Flughafen-Towers (573061), der auf die Vorfeldplatten (558969-001) passt, die in ähnlicher Form schon einmal angeboten wurden.



Der neue Flughafen-Tower (Art.-Nr. 573061) ist hier auf den etwas verändert wiederaufgelegten Vorfeldplatten (558969-001) zu sehen. Foto: Herpa

Dazu erscheinen dann auch drei Snapfit-Modelle, vereinfacht umgesetzt und in Flugdarstellung realisiert: Airbus A330-200 "Pride is in the Air" von Qantas (614061), eine Boeing 787-9 Dreamliner der LOT Polish Airlines (614108) sowie der Airbus A320 „Salzburger Land“ der Eurowings (614122).

Museumswagen 2024 vorgestellt:

Traditionell am zweiten Donnerstag im Dezember stellt Märklin in einer Vernissage die Museumswagen für das folgende Jahr vor. Am 14. Dezember 2023 war auch eine Delegation unseres Magazins anwesend und hat die Präsentationen für Sie verfolgt.

Einleitend hielt Geschäftsführer Wolfrad Bächle eine stimmungsvolle Rede, würdigte die letztjährigen Paten, kündigte eine Überraschung an und stellte dann die Paten der neuen Wagen vor und betonte dabei die Verbindung zum eigenen Unternehmen, die Grund für die Partnerschaft war.



Wolfrad Bächle (2. v. r.) präsentiert auf der Vernissage zusammen mit den Firmen- und dem Museumsbahnvertreter die Museumswagen 2024 des Märklins.

Während bei der LGB „das Öchse“, eine bekannte museale Schmalspurbahn gewürdigt wird, heißt der neue Waggonpartner für die Marken Trix und Märklin, also auch der Spurweite Z, Carl Zeiss und ist in Oberkochen vor Ort vertreten.

Herr Bächle stellte einen Bezug zwischen den beiden hier kooperierenden Unternehmen her, indem er betonte, dass Zeiss weltweit ein Synonym für Optik und Märklin eben eins für Modellbahn sei. Technik von Carl Zeiss sei auch im eigenen Haus im Einsatz.

Dr. Dietrich Imkamp, Vertreter der Firma Zeiss, nahm die Worte seines Vorredners auf und positionierte sein Haus als Qualitätsmarke. So verwies er auch darauf, dass ein von seinem Unternehmen gefertigtes Messgerät bei Märklin nach 50 Jahren Einsatzzeit erst vor kurzem ausgetauscht wurde!



So sieht der Museumswagen 2024 (Art.-Nr. 80035) für die Spurweite Z aus, wie auch die anderen Modelle der Marken Märklin und Trix gewidmet der Firma Zeiss.

Des Weiteren gab er die Anekdote zum besten, dass Zeiss einst selbst eine Modellbahn entwickelt hatte und Patente dazu erwarb. Angeboten worden sei sie auch Märklin. Die folgende Korrespondenz beinhaltete das Ergebnis „wohlwollend geprüft, aber dankend abgelehnt“. Nun kommen beide Unternehmen dann doch noch im Modellbahnbereich zusammen.



In der Baugröße H0 erscheint schon im Januar 2024 das zuvor nur als Handmuster existierende Krokodil CCS700 als Replika-Modell. Eine Produktion wurde zu Gunsten des ab 1947 angebotenen Modells CCS 800 einst verworfen. Foto: Stephan Fuchs

Für unsere Spurweite ist das Ergebnis ein gedeckter Güterwagen Gl 11 (Art.-Nr. 80035), eingestellt bei der Deutschen Bundesbahn und beschriftet gemäß Epoche III. Er trägt eine elfenbeinfarbene Lackierung und Werbegestaltung der Firma Carl Zeiss aus Oberkochen.

Verpackt ist er, schon traditionell so gehandhabt, in einer runden Blechdose. Allerdings enthält diese ein weiteres Mal keine Zugabe wie ein passend zum Waggon gestaltetes Lieferfahrzeug. Erhält sind die Museumswagen 2024 in allen Spurweiten ab sofort im Märklineum und können im Rahmen eines Besuchs dort erworben werden.

Auch die zu Beginn dieser Meldung erwähnte Überraschung sei noch kurz erläutert: Angekündigt wurde, dass das im Fahrwerk verkürzte „Krokodil“ CCS700 als Replika von Märklin produziert wird. Diese Lok existierte bislang nur als Muster, das nie in Serie ging. In der Vitrine waren nun dieses Einzelstück und das erste Exemplar der Replikation nebeneinander zu sehen. Garniert mit persönlichen Worten, machte Herr Bächle auch für diese Neuheit wirkungsvoll Werbung.

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: Konstantin Braun, Stephan Fuchs, Torsten Schubert, Hendrik J. Späing

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

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

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

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

Bei Einsenden von 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.