



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

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X



Eigene Anlage endlich in Sicht

**Wirbelwind gegen den Staub
Mit wenig Aufwand optimiert**

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

mit dieser März-Ausgabe liegt nun wieder eine gut gefüllte und interessante Ausgabe von **Trainini®** für Sie bereit - da bin ich mir ziemlich sicher!

In diesem Monat nutze ich zum ersten Mal die Chance, das Vorwort zu schreiben. Einen Text zu verfassen ist schon etwas anderes als einen Videobeitrag für **Trainini TV** zu erstellen. So starte ich mit großem Respekt, hier meine Worte an Sie zu richten.



Ralf Junius
Redakteur

Heute starten wir mit dem ersten Beitrag unseres Jahresschwerpunktthemas 2024/25. „Der Weg zur ersten Anlage“ heißt es und es soll möglichst vielen Menschen nützen: Viele von uns sehen immer wieder schöne Anlagen auf Ausstellungen und in Beiträgen unterschiedlicher Fachzeitschriften. Dann kommt unweigerlich eine Frage in den Kopf: Bekomme ich so etwas auch hin? Wie sagt der Volksmund dann so schön, es ist noch kein Meister vom Himmel gefallen!

Und eben das kann auch ich nur bestätigen. In den vergangenen Jahren hat mein Redaktionskollege Dirk Kuhlmann immer wieder vom Entstehen seiner Segmente, Kompaktanlagen und Dioramen berichtet. Und nun möchte ich mich als großen Anhänger seiner Werke zu erkennen geben. Mir gefallen vor allem die vielen Details. Aus den Beiträgen konnte ich mir so viele Tipps und Tricks abschauen und habe mich dann schließlich selbst an meinen ersten Schaukasten „Kistrath“ gewagt.

Bei meinem diesjährigen Besuch auf der Faszination Modellbahn in Mannheim gab es einen Anlagenwettbewerb. An diesem hat leider keine Anlage im Maßstab 1:220 teilgenommen, was ich doch bedauere. Vielleicht findet ja jemand aus unserem Leserkreis durch die neue Beitragsreihe motiviert und „befähigt“ zur ersten eigenen Anlage. Und wer weiß, was für ein Talent in Ihnen schlummert? Trauen Sie sich und zeigen dann das Ergebnis auch öffentlich.

Mein Erstlingswerk, das ich in **Trainini®** 1/2020 in der Entstehung vorstellen durfte, wird voraussichtlich Anfang Mai in Altenbeken zu sehen sein. Hier kann dann jeder selbst sehen, wie sich auch mit einfachen Mitteln etwas Vorzeigbares in unserer Spurweite erstellen lässt. Man muss sich nur trauen...

Bevor es aber am 4. und 5. Mai zum großen Spur-Z-Wochenende nach Altenbeken geht, steht in Dortmund vom 18. bis 21. April die Intermodellbau vor der Tür. Auf der Spielwarenmesse in Nürnberg haben Dr. Rainer Noch und unser Chefredakteur Holger Späing vereinbart, über neue Vorschläge zu künftigen Automodellen im Maßstab 1:220 zu sprechen. Bis zu diesem Termin ist noch etwas Zeit, deshalb gilt die Frage: Gibt es von Ihnen noch Vorschläge? Eine Zwischenmeldung ist in den Meldungen dieser Ausgabe zu finden.

Und wer von Ihnen ist schon im Kino gewesen, um sich den Film über das Entstehen des Miniatur-Wunderlands und seine Erfolgsgeschichte anzusehen? Einen kleinen Einblick in den Film haben wir für Sie auch noch in diesem Monat unterbringen können.

Genug der Worte, ich wünsche Ihnen eine schöne Zeit mit dieser Ausgabe von **Trainini®**!

Her-Z-lich,

Ralf Junius

Leitartikel

Vorwort..... 2

Modell

Kleiner Tender, große Ohren 4

Vorbild

Aktuell kein Beitrag

Gestaltung

Am Anfang steht ein Wunsch14

Technik

Nichts wie weg mit Dreck!.....26

Literatur

Wenn Kinderträume wahr werden36

Vom Zwei- zum Vierachser38

Aktuelles

Auf Tagesfahrt nach Mannheim40

Zetties und Trainini im Dialog.....47

Impressum57

Wir danken der Eisenbahnstiftung für ihre Unterstützung mit historischen Aufnahmen.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 31. März 2024

Titelbild:

In dieser Ausgabe geht es los mit dem Bau unserer Anfängeranlage. Überschaubar soll das Projekt bleiben, schnell zum Ziel führen und wertvolle Erfahrungen liefern. Die Rangierlok der Baureihe 361 ist mit dem Kupper-Jubiläumswagen schon auf großer Probefahrt.

03 240 auf voller Fahrt

Kleiner Tender, große Ohren

In Trainini® 9/2023 hatten wir ein Tenderbauprojekt vorgestellt, das aus einem von NoBa-Modelle konstruierten Aufbau resultierte. Mit angepasstem Fahrwerk sorgt er seitdem für neue Vielfalt auf unseren Gleisen. Der Konstrukteur war von unserer Idee begeistert und hat nun ein dazu passendes Fahrwerk mit beweglichen Drehgestellen nachgereicht. Mit zwei weiteren Verfeinerungen hauchen wir unserem Modell daher heute noch mehr Leben ein.

Die leichte Schnellzuglok der Baureihe 03 war aus der Not geboren. Ihre große Schwester, die berühmte 01, war zwar schon längst als erste Einheitsdampflok der DRG für den Schnellzugverkehr angetreten, doch viele Strecken verkrafteten ihre hohe Achslast nicht.

Da die chronisch klappte Reichsbahn mit dem Ausbau der Strecken nicht nachkam, musste eine andere Lösung her: Abspecken hieß es nun. So erhielt das Fahrwerk einen leichteren und weniger leistungsfähigen Kessel, doch dank einem weitgehend identisch wirkenden Fahrwerk blieb es bei der geforderten Höchstgeschwindigkeit der großen Schwester.



Im April 1938 lichtet Carl Bellingrodt die 03 240 (Bw Osnabrück Hbf) mit D 93 nach Altona Hbf in Wuppertal-Unterbarmen nahe seiner Wohnung in der Siegesstraße 94 ab. Die Lok ist hier mit einem Tender 2'2' T 32 der jüngeren Bauform 1926 zu sehen. Foto: RVM-Filmstelle Berlin (Bellingrodt), Eisenbahnstiftung.

Zusammen ergab diese Kombination ein Erfolgsmodell, denn die leichtere Baureihe 03 sollten mit 269 Exemplaren die 01 schließlich übertreffen: Diese brachte es nur auf 231 Stück, zu denen sich nach einem Umbau noch die zehn früheren Null-Zwei gesellten.

In schweren Diensten erfreute sich die Leichte keiner allzu großen Beliebtheit, denn Dampfangel begleitete sie in ihren frühen Dienstjahren. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg sorgten Optimierungen der DB an der Saugzuganlage und ein Einsatz in angemesseneren, leichteren Diensten für ein völlig anderes Bild.

Der Begriff „Salondampfer“ hinterlässt den Eindruck einer Reise auf dem Sofa – und er stammt wohlbermerkt vom Personal, das sie bediente. Tatsächlich war der kleinere Kessel ja auch weniger kohlenhungrig und nur selten lief die Schnellzugdampflok an ihrer Leistungsgrenze, zumal sie auch früh aus hochwertigen Diensten verdrängt wurde.

Allerdings möchten wir heute in ihre frühe Blütezeit bei der Bundesbahn zurückblicken. Da trug sie noch große Ohren, wie die Wagner-Windleitbleche bisweilen auch genannt wurden. Märklins Modell zeigt seit 1972 ein Dreilicht-Spitzensignal, was die Einsatzzeit auf etwa Ende der fünfziger Jahre bestimmt.



Als 03 240 am 17. Mai 1952 während eines siebenminütigen Aufenthalts in Osnabrück ihre Wasservorräte ergänzt, gehört sie längst zum Bestand der Deutschen Bundesbahn und hat auch schon ihren Rauchkammerzentralverschluss verloren. Bei genauem Hinsehen ist zu erkennen, dass ihr nun ein Tender 2'2' T 32 der Bauform 1925 angehängt ist. Ungewöhnlich für diesen sind die hier genutzten, vorderen Wassereinläufe. Außerplanmäßig bespannt hat sie an jenem Tag übrigens den F 4 „Merkur“. Foto: Carl Bellingrodt, Eisenbahnstiftung

Und da zuletzt auch wieder sehr gelungene Reisezugwagen für diese Epoche ausgeliefert wurden, ist auch das ausgewählte Modell (Art.-Nr. 88855) wieder hochaktuell. Aufgelegt wurde es bald nach Erscheinen der Baureihe 01, mit der 2012 die Detailsteuerung in Göppingen Einzug hielt.

Um zeitnah nicht nur die Insider-Clubmitglieder mit dieser Neuerung zu erfreuen, aber die Exklusivität zu wahren, profitierte auch Märklins älteste Dampflokkonstruktion von diesem Fortschritt. Für uns war es ein Glücksgriff, weil dieses eilig herbeigeschaffte Modell ein dankbares Fotoobjekt war.

Einzig unsere Begeisterung dämpfend war nur eben der Tender, der auch seit 1972 durchs Programm geschleift wird. Zu vielen Einheitslokomotiven passte er nicht in der gewählten Beschriftung und nach Reparaturen an den Spritzgussformen vermag er längst auch nicht mehr zu begeistern.

In unserem Fall kam hinzu, dass der Verkäufer darauf hinwies, in der Schachtel läge ein zwar formrichtiger, aber falsch beschrifteter Tender. Das sollte uns nicht abhalten, denn mit einer neuen Lokbeschriftung ist das schnell behoben und es bot eben auch die Chance, einen abweichenden Tender anzuhängen.

Das Gehäuseoberteil hatte uns NoBa-Modelle zukommen lassen, das passende Fahrwerk steckte ja eh unter dem mitgelieferten Tender. Die passende Loknummer zu unserem Vorhaben hatten wir mit 03 240 schnell gefunden – einer der jüngsten Maschinen, die zumindest auch 1952 noch mit einem 2'2' T 32 (allerdings neuerer Bauart) unterwegs war.

Während wir in **Trainini®** die Anpassarbeiten für den Tender beschrieben haben, soll es heute nun kurz um die Folgetätigkeiten an der Lok gehen, mit denen auch sie noch einen Sprung nach vorn macht. Zugleich fand unsere Idee auch bei NoBa-Modelle Anklang, was nun auch kurzfristig in ein neues Modell mit zwei Angebotsvarianten münden wird. Ab dann kann jeder Zettie seine Dampflokomotive so umrüsten.

Mehr Abwechslung

Als wir den Bericht zu unserem Tenderumbau veröffentlichten, trug unser Basismodell (Märklin 88855) noch seine werksseitigen Anschriften als 03 140. Äußerlich passte der Zustand gut zum gewählten Vorbild. Die 03 240 hatte eine sehr ähnliche Nummer, stammte aber aus einem späteren Baulos.

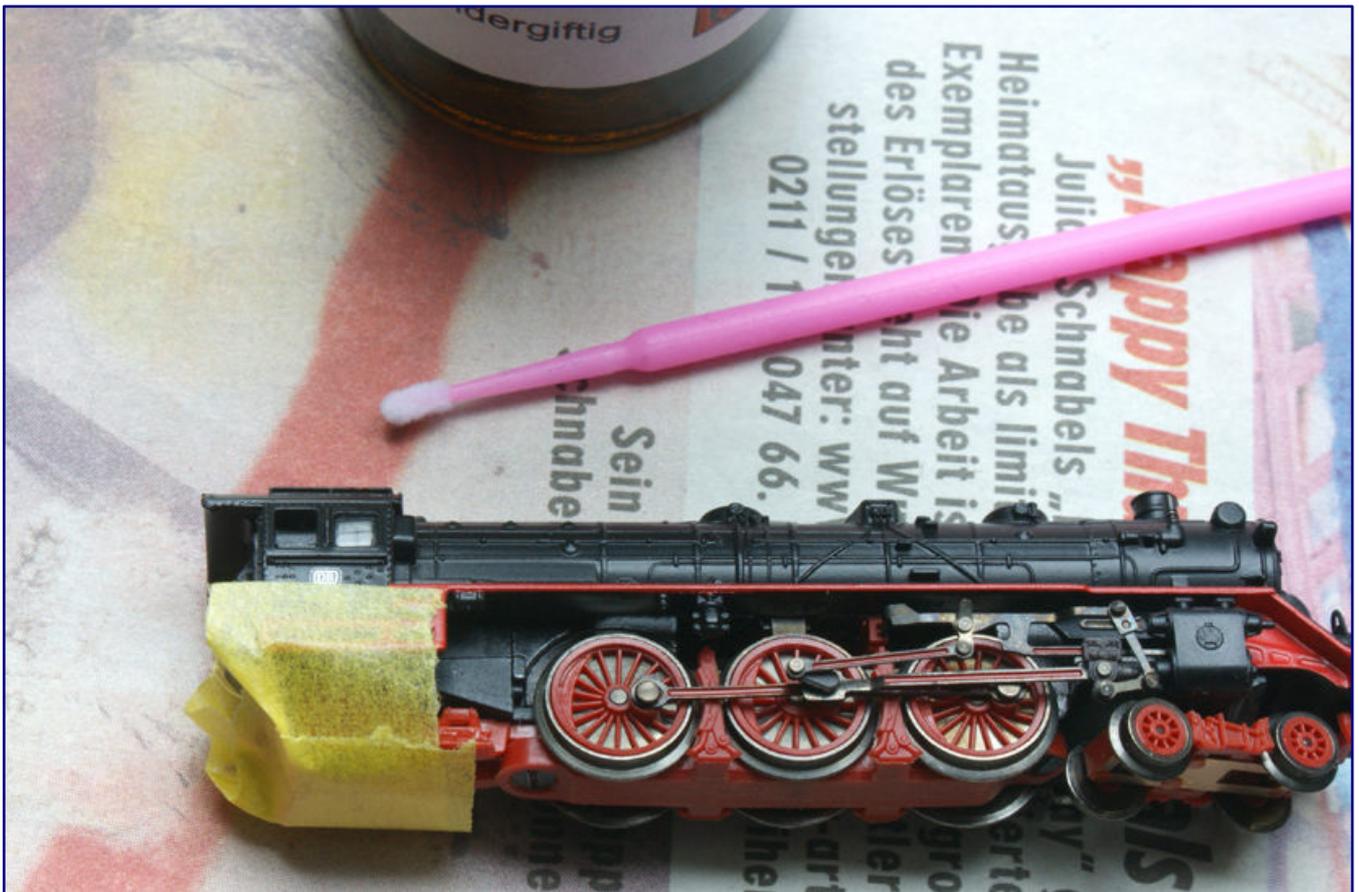
Ihr Vorbild war im fraglichen Zeitraum beim Bw Osnabrück Hbf beheimatet und ist auch im Betriebsjahr 1952 mit Wagner-Windleitblechen unterwegs gewesen. Auch den Rauchkammerzentralverschluss, den Märklin am Modell von Anfang an nachgebildet hatte, besaß sie in den ersten Nachkriegsjahren noch. Das dritte Spitzenlicht hatte einst eine andere Bedeutung, ist am Modell aber auch zu erklären.



So sah unser Modell zum Ende unseres ersten Berichts aus. Auch die Lok kann durch ein paar Arbeiten noch hinzugewinnen, die Thema des heutigen Beitrags sind. Und am Ende kann der Tender sogar noch mal getauscht werden.

Obwohl die Tenderbauart fast, aber eben nicht ganz exakt stimmt, hat der Aufbau von NoBa-Modelle ein entscheidendes Merkmal mit demjenigen von 03 240 gemeinsam, das nicht zur Regelausstattung gehörte: Er besaß, durch mehrere Bellingrodt-Fotos nachgewiesen, auch vordere Wassereinläufe.

Deshalb erschien sie uns als perfekte Vorlage fürs Modell, zumal das Original sicher auch häufiger die Emslandstrecke besucht haben dürfte – und diese ist ja ein erklärtes „Steckenpferd“ mindestens eines Redaktionsmitglieds.



Bevor die neuen Ätzschilder angebracht werden können, muss erst der Ege-Keks vom Modell weichen, denn das Vorbild trug ein schmaleres, aber breiteres Schild mit dem Schriftzug „Deutsche Bundesbahn“.

So weit, so gut. Die passenden Schilder fürs erforderliche Umbeschriften fertigte in der Zwischenzeit der Dampflokspezialist Bahls Modelleisenbahnen. So hatten wir Gewissheit, dass sowohl der Schrifttyp, als auch dessen Größe und das Material stimmen, um die Vorbildschilder in ihrem Eindruck korrekt wiederzugeben.

1952 besaß die Bundesbahn übrigens noch kein eigenes Logo, der Ege-Keks war noch nicht erfunden. Deshalb führte die als hochwertig eingestufte und noch lange nicht ausmusterungsreif geltende 03 240 an den Führerhausseitenwänden ausgeschriebene Eigentumsschilder. Auch das sind Besonderheiten, die wir Michael Bahls gewiss nicht erläutern müssen.

Und so ging es nach dem Eintreffen gleich an den Tausch: Die alten Schriften ließen sich mit Tampondruckentferner (leider nicht mehr erhältlich), alternativ empfehlen wir einen Elektroradierer, entfernen, die Ätzschilder fanden an deren Position Halt mit Hilfe eines (leider nicht mehr erhältlichen) Kontaktklebestifts von Uhu.

Björn Plutka machte uns rechtzeitig auf eines seiner Angebote aufmerksam: Er führt passende Domdeckel aus 3D-Druck im Angebot, um auch die oben ersichtliche Gehäuseschraube abzudecken und auch die Aufsicht des Modells noch etwas zu verbessern.

Und so erhielt unsere 03 240 auch dieses Zurüstteil (enthalten in Art.-Nr. ZD-220-20001-X) von Z-Doktor Modellbau verpasst. Und auch die weißen Nassschiebebilder für die Lok hatte uns dieser Anbieter gefertigt, nachdem die Anschrifteninhalte anhand von Vorbilddaten und -aufnahmen rekonstruiert waren.



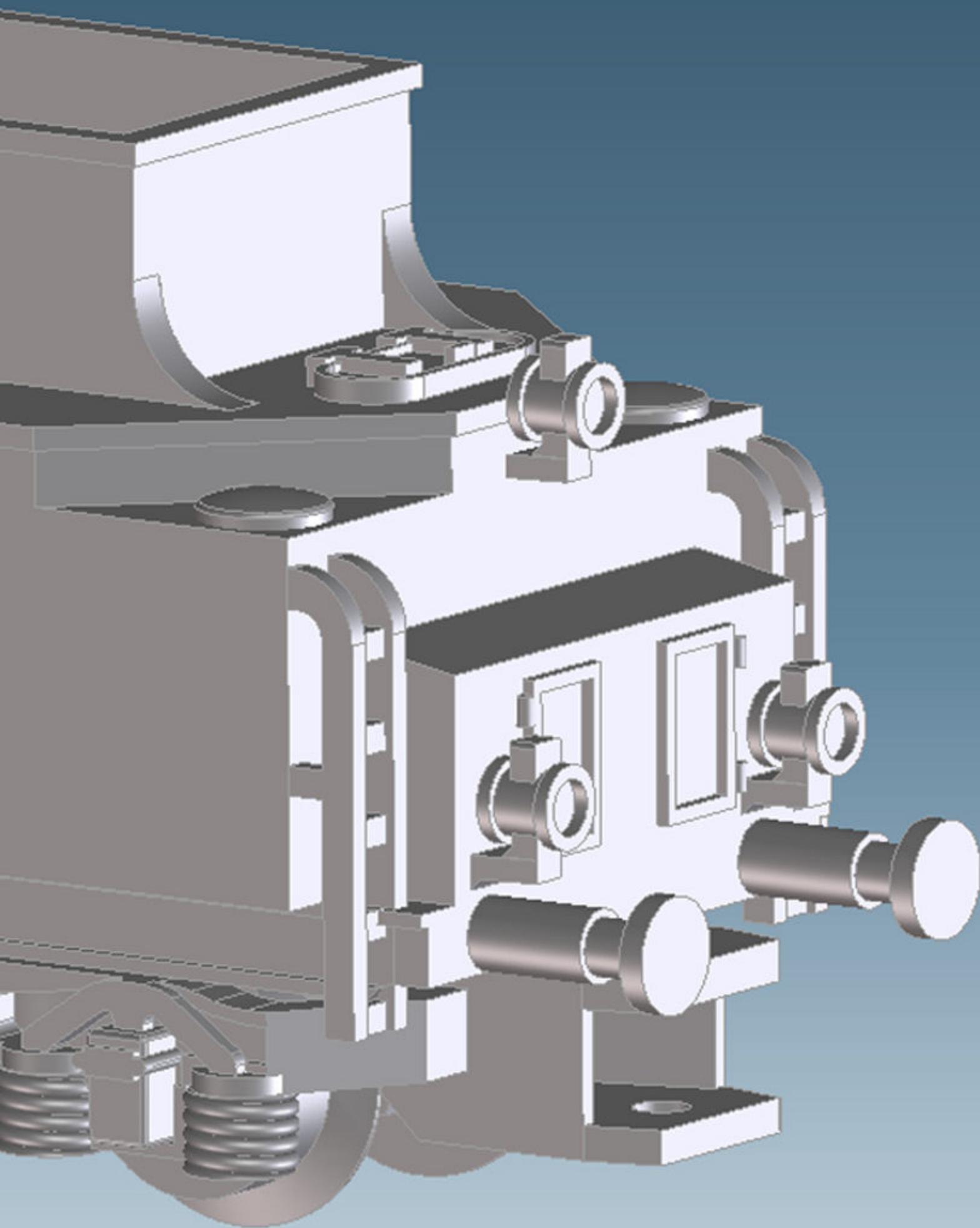
Ein optischer Zugewinn in der Aufsicht aufs Modell sind die Domabdeckungen von Z-Doktor Modellbau, dank derer dem Betrachter ein Blick auf die Gehäuseschraube erspart bleibt. Und auch die Bahls-Schilder für die neue Loknummer warten bereits aufs Aufkleben.

Beinahe perfekt erschien unsere individualisierte Schnellzuglok nun. Das war offenbar auch am Hersteller des Tendaraufbaus nicht vorbeigegangen. Das für unseren Umbau genutzte Teil hatte seinen Ursprung im Ardelt-Kranzug von NoBa-Modelle, bildete allerdings nicht das Vorbild der letztendlich gewählten Vorlage ab.

Genau deshalb fand diese Konstruktion bis dato keinen Einsatz im hauseigenen Programm, was Norbert Heller gern ändern wollte. Warum also nicht das passende Fahrwerk nachkonstruieren und einen Tauschtender für alle Interessenten direkt anbieten?

So ging auf seinen Wunsch unser Modell vor einigen Monaten auf Reise, um das Ergebnis persönlich zu sichten und gegen Vorbildzeichnungen abzugleichen. Zugleich abgewogen wurde, ob ein starres Fahrwerk wie bei Märklin oder funktionierende Drehgestelle verwendet werden sollten.

weiter auf Seite 11





03 240 präsentiert ihren neuen Tender 2'2' T 32 von NoBa-Modelle vor dem Versäubern, Lackieren und Beschriften (Bild oben). So präsentiert sich das bald zu erwerbende Rohteil seinen interessierten Kunden. Wie gut die Wirkung geätzter Schilder ist, zeigt die Sicht auf die Rauchkammer mit der neuen, von Dampflokpezialist Michael Bahls gesetzten Loknummer.

CAD-Darstellung auf Seite 9:

Für die Baureihe 03 hat NoBa-Modelle die Tendersausführung mit elektrischer Beleuchtung geschaffen, erkennbar an der bei Bedarf auch entfernbaren dritten Laterne, doch auch eine Version mit Gasbehälter steht zur Auswahl. Abbildung: NoBa-Modelle

Die Wahl fiel auf Drehgestelle und damit eine Lösung, wie Märklin sie selbst beispielsweise bei der Baureihe 10 selbst angewandt hatte. Das Einhängen an der Lok erfolgt in identischer Weise, die Tenderrückseite bietet dem Kunden eine Normkupplung.

Auch die bei unserem Musteraufbau noch fehlenden Steckbretter des Oberteils wurden ergänzt. Beim Inhalt des Kohlenkastens empfiehlt sich unverändert Eckkohle, weil dessen Wirkung unübertrefflich ist. Eine weitere Modifikation wird auch an unserem Modell bald realisiert.



Nach Abschluss aller Arbeiten geht unsere 03 240 mit den neuen Abteilwagen von Märklin auf große Fahrt und bereichert mit einer neuen wie belegten Tendervariante die Anlage.

Die DRG-Zeichnungen zum Tender 2'2' T 32 zeigen an der Rückseite nämlich noch einen auf dem Werkzeugkasten aufliegenden Gasbehälter für die Lokbeleuchtung. Dieser wurde aber an der Baureihe 03 nicht (mehr) ausgeführt, da inzwischen die elektrische Beleuchtung Einzug gehalten hatte.

NoBa-Modelle will diese ältere Ausführung für andere Modelle anbieten, die sich damit entsprechend der Epoche II in einen früheren Zustand zurückversetzen lassen. Für die Baureihe 03 in DB-Ausführung mit einem Turbogenerator neben dem Schlot entfällt der Gasbehälter aber auch im Modell.

Knapp oberhalb seiner bisherigen Position finden Kunden dann ein drittes Spitzenlicht in Form einer aufgesteckten Laterne, was sowohl zu späteren Ausführungen nach 1958 passt als auch zum gezeigten Zustand des Märklin-Basismodells.

So ist der von uns vorgeführte Umbau bald nicht mehr erforderlich. Die erforderlichen Teile können dann nach eigener Wahl passend zum Zielmodell als Rohling mit Anschriftensatz oder (wahrscheinlich) auch als Fertigmodell bestellt werden.

Zum Redaktionsschluss lag die Artikelnummer für den Tender noch nicht vor. Obwohl schon bald im Programm berücksichtigt, können wir zum jetzigen Zeitpunkt auch noch nicht verlässlich sagen, ob diese Neuheit noch vor der Sommerpause verfügbar sein wird.

Wer Modelle aus seinem Dampflokbestand jedoch mit etwas mehr Individualität versehen möchte, sollte sich dieses Angebot auf jeden Fall schon mal vormerken.

Basismodell für unsere Verfeinerung:

<https://www.maerklin.de>

Anbieter für die Tausch- und Superungsteile:

<http://www.bahls-modelleisenbahnen.de>

<https://www.noba-modelle.de>

<https://www.z-doktor.de>

Ostergrüße



Die Redaktion wünscht allen Leserinnen und Lesern frohe Ostern und entspannende Feiertage!

Ihre Film- und Fotosammlung braucht einen sicheren Hort!

Unsere Aufgaben:

Film-/Fotosammlungen:

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

Eisenbahnprojekte:

- **fördern**
- **initiiieren**

Unsere Garantien:

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

*Sie möchten
eine Sammlung der
Nachwelt erhalten?*

0151/573 96 21 1
Rufen Sie uns einfach an!

*Sie möchten unsere
Arbeit unterstützen?*

Bilderkonto:
Stadtparkasse Solingen
DE73 3425 0000 0001 3362 47

EISENBAHNSTIFTUNG

JOACHIM SCHMIDT



www.eisenbahnstiftung.de

Der Weg zur ersten Anlage (Teil 1)

Am Anfang steht ein Wunsch

Wer ins Modellbahnhobby einsteigt, der träumt in der Regel von einer eigenen Anlage, auf der die frisch erworbenen Fahrzeuge ihre Runden absolvieren können und ihrem Käufer Freude bereiten. Doch der Weg dahin will überlegt sein, auch wenn er nicht schwierig sein muss. Unsere neue Reihe soll beim Orientieren und Umsetzen der eigenen Wünsche helfen.

Unser neues Jahresschwerpunktthema 2024/25 findet heute und mit diesem Artikel seinen Auftakt. Richten möchten wir uns vor allem an Neueinsteiger in die Spurweite Z und sie begleiten, ihren Wunsch nach einer eigenen Anlage erfolgreich umzusetzen.

Immer gibt es mehrere Wege zum Ziel und genau das soll auch in dieser Beitragsreihe deutlich werden. Diese Tatsache liefert zugleich den Grund, warum dieser Themenschwerpunkt erstmals über zwei Jahrgänge geplant ist: Im Rahmen der Beitragsfolgen sollen zwei Anlagen entstehen, die möglichst verschieden sind und so unterschiedliche Aspekte und Anforderungen aufgreifen.



Zu schnellem Fahrspaß verhelfen soll unsere neue Einsteigerreihe. Das erste der beiden behandelten Projekte widmet sich dem viel zu häufig vernachlässigten Thema Winter und wird mit dem Bettungsgleis von Rokuhan umgesetzt.

Eine wird ein sommerliches Thema aufgreifen und mit Märklin-Material realisiert. Dafür wird Dirk Kuhlmann verantwortlich zeichnen und den Bau zusammen mit neuen Zetties angehen. Ziel soll dabei sein, die Kunst des Anlagenbaus auch in handwerklicher Sicht möglichst umfanglich zu üben.

Die zweite Anlage, mit der wir heute starten, verfolgt eine völlig andere Herangehensweise: Grundlage bildet ein Fertigteil aus dem Hause Noch, das mit Bettungsgleisen von Rokuhan belegt werden soll.

Ausgewählt haben wir „St. Anton“ (Art.-Nr. 87015) – also im Kontrast zum zweiten Vorschlag, der parallel Gestalt annehmen wird, eine Winterlandschaft.

Das ausgewählte Fertiggelände ist aus Struktur-Hartschaum hergestellt und lackiert. Angenehm hebt es sich vom Aussehen der früher ausschließlich üblichen Tiefziehanlagen ab, denn hier besitzen Felsen auch vorbildgerecht kantige Strukturen und übertreffen ihre historischen Vorgänger im Aussehen erheblich.

Wer möchte, der kann ein solches Fertiggelände schnell mit Schienen belegen, diese anschließen, Gebäude an die vorgesehenen Stellen kleben, um den Fahrbetrieb aufzunehmen und sein Erstprojekt bereits als abgeschlossen betrachten. Doch das wäre uns zu einfach.



Wer schnell eine fahrfertige Anlage sein Eigen nennen möchte oder sich gar für handwerklich wenig begabt, hält, wird mit einem Fertiggelände am schnellsten und sichersten zum Ziel kommen. Wir demonstrieren dies an „St. Anton“ (Art.-Nr. 87015) von Noch, zeitgemäß vorgefertigt in PU-Hartschaum und mit Anleitung, passenden Brückenteilen und einer Tunnelbodenabdeckung geliefert.

Die gute Vorarbeit, die Noch hier ab Werk leistet, möchten wir nutzen, um das Erscheinungsbild auch an den Stellen, die individuell ergänzt werden sollen, zu wahren und ins Gesamtbild einzubetten. Immerhin ist die Winterlandschaft schon weiß handkoloriert und vermittelt frisch gefallenen Schnee, der noch lange nicht wegtaut.

Dächer ganz ohne Schneedecke, freie Straßen, die keine Spuren der Schneeräumung zeigen oder auch ein Gleisbett, an dem sich keine einzige Schneeflocke niedergelassen hat, können auf einen Betrachter nicht glaubhaft wirken. Und auch die Figuren, die hier später für Leben sorgen werden, sollten der Jahreszeit angemessen gekleidet sein.

Bereits an dieser Stelle wird hoffentlich deutlich, dass jede Anlage, gleich ob frei geplant oder nur nach einer Vorlage ausgestaltet, eines Plans bedarf. Dieser ist Ergebnis einer Idee, die aus dem Wunsch eines eigenen Auslaufs fürs Rollmaterial resultiert.

Da keine Weichenfahrten möglich sind, entfallen auch Rangierbewegungen und der Gleisstumpf am Prellbock hat eher dekorativen Charakter.

Wer die recht kurze Gleisstrecke in Blöcke aufteilen mag, kann eventuell zwei Züge hintereinander verkehren lassen. Dann käme es auf den beiden Bahnhofsgleisen jeweils abwechselnd zu Zugbegegnungen – ein flüssiger Verkehr sähe aber auch anders aus.

Zum Lieferumfang von Noch gehören eine Brücke für den sichtbaren Bereich, die eine Talöffnung überspannt, durch die sowohl die Dorfstraße als auch die Trasse des Innenkreises verläuft, wie auch eine einzuklebende Abdeckplatte für den Tunnelabschnitt. Die Brücke besteht aus einem geraden Rampenstück (8976) und einem abgesägten, gebogenen Rampenstück (8977) von Märklin.



Da das Rokuhan-Gleismaterial nur in festen Verpackungseinheiten (VE) angeboten wird, behält der nachbauwillige Modellbahner auf jeden Fall einige Gleisstücke zurück. Unsere Zusammenstellung zeigt den Einkauf gemäß Noch-Aufstellung: Weggelassen wurde nur der Artikel 7297032, den die Bogenweiche mitliefert. Dessen eingekürzte Böschung ist im Tunnel eh nicht auszumachen. Noch nicht berücksichtigt ist an dieser Stelle der Vorbereitungen die Korrektur des Gleisplans, der auch Änderungen in der Stückliste ergibt!

Interessant ist die ebenfalls mitgegebene Vorschlagsliste für Gebäude und Zubehör: Wie zu erwarten, empfiehlt der Spezialist aus dem Allgäu sein eigenes Gestaltungsmaterial und auch hauseigene Figuren. Verblüffend ist allerdings der Tipp zu Fallner- und Vollmer-Bausätzen, nachdem eigene Hartkarton-Bausätze auf identischen Grundrissen längst eine Unabhängigkeit von Fremdsortimenten bewirkt haben.

Wir werden hier bewusst von den Tipps abweichen und die zeitgemäßen Noch-Gebäude verwenden, dafür aber beim weiteren Ausgestalten auch andere Anbieter berücksichtigen. Beim Gleismaterial haben wir uns, wie eingangs schon erwähnt, in diesem Fall für Rokuhan entschieden.

Da dieser Hersteller der Märklin-Gleisgeometrie gefolgt ist, stünden dort identische Gleisstücke unter abweichenden Nummern zur Auswahl. Allerdings enthält der Rokuhan-Gleisplan einige Fehler, denn zwei 25-mm-Elemente (Märklin) sind im Vergleich mehrfach durch ein 55-mm-Gleisstück (Rokuhan)

Guter Rat für Einsteiger
Wer sein erstes Bauprojekt angehen möchte, der ist gut beraten, zunächst „kleine Brötchen zu backen“. Auch wenn der Kopf voller Wünsche für viele Betriebsoptionen und reichlich einzusetzendes Funktionszubehör ist, lauert hier ein Kardinalfehler.
Das Selbstbeschränken auf eine kleinere Anlage oder ein Betriebsdiorama mit überschaubarem Zeitaufwand schützt vor Frust, weil das erste Fahrerlebnis nicht zu lange auf sich warten lässt.
Zudem wird sie nicht nur schneller fertig, sondern erlaubt auch das Erwerben wichtiger Erfahrungen, um grundlegende Anfängerfehler bei einem großen Folgeprojekt zu vermeiden.

ersetzt worden. An zwei Stellen mussten wir das ändern, um die 5 mm Überlänge einzusparen.

Während es bei Märklin Gleise jedoch einzeln zu kaufen gibt, stehen bei der japanischen Alternative nur vorkonfektionierte Packungen zur Auswahl. Entsprechend bleiben immer Gleisstücke übrig, die erst in künftigen Projekten verwendet werden können.

Wir zählen im Folgenden die Noch-Artikelnummern zu den Gleisen (nach der erwähnten Korrektur) auf und nennen dazu die erforderliche Stückzahl.

Sie ist dann gegen die jeweilige Verpackungseinheit (VE) abzugleichen, um die erforderliche Stückzahl zu erwerben, sofern nicht im eigenen Bestand Reststücke vorhanden sind oder mit Modellbahnkollegen getauscht werden können:

<u>Art.-Nr.</u>	<u>Beschreibung</u>	<u>Gleis-Stückzahl</u>	<u>Anzahl VE</u>
7297001	Gleis gerade, 110 mm, mit Anschlussblende (4 Stck.)	2	1
7297005	Gleis gebogen R145-45° (4 Stck.)	14	4
7297024	Gleis gerade, 55 mm, mit Anschlussblende (2 Stck.)	2	1
7297027	Bogenweiche, rechts R220/195-30° (1 Stck.)	1	1
7297029	Europäischer Prellbock, 42 mm (2 Stck.)	1	1
7297030	Gleis gerade, 25 mm (4 Stck.)	6	2
7297032	Gleis gebogen R195-30° (6 Stck.)	1	0*
7297033	Gleis gebogen R220-30° (6 Stck.)	1	1

* Das gekennzeichnete Gleisstück ist in einfacher Stückzahl erforderlich und liegt als (an der Bettung angeschnittenes) Ausgleichstück bereits der Bogenweiche bei; es ist hier nicht separat zu beschaffen.

Zum Regeln des Zugbetriebs und Schalten des Lichts in Gebäuden empfiehlt Noch einen hauseigenen elektronischen Reglerbausatz (88163), der passgenau gefertigt ist. Betrieben werden kann er mit Netzanschluss oder Versorgung aus einer 9-Volt-Blockbatterie.

Seine Anleitung enthält auch eine Beschreibung zum Einbau. Damit gibt es in Verbindung mit dem separat erhältlichen Steckernetzteil (88171) eine ideale Lösung für eine Kofferanlage, denn genau dafür ist das von uns verwendete Fertiggelände eigentlich gedacht.

Wir haben aber im Sinn, eine andere Präsentations- und Aufstellweise zu finden, die wir heute noch nicht näher beschreiben. Mit Blick auf den geplanten Einsatz scheidet zugleich auch der hauseigene Regler aus und wir müssen eher über Anschlussbuchsen an den Einbaustellen nachdenken.

Auslegeprobe für die Gleise

Bevor eine erste Auslegeprobe der Gleise stattfinden kann, ist die mitgelieferte Brücke einzusetzen, auszurichten und gemäß Herstellertipp mit der Heißklebepistole zu fixieren. Wir haben sie mit Gleisschrauben befestigt und auch gut daran getan, wie sich gleich noch zeigen wird.

Nach und nach können dann die Schienen gemäß des Gleisplans aus der Anleitung zusammengesteckt und lose auf der Anlage ausgelegt werden. Nur so lässt sich das Übereinstimmen der vorgegebenen Trassenverläufe mit den Gleisstücken abgleichen und ein Fehler durch irrtümliches Vertauschen ausschließen.



Die eineinhalb Rampenstücke, die als Brückenteile beiliegen, stammen von Märklin und sind für dessen Gleissystem konzipiert worden. Die Klemmen für dessen Schwellenband müssen wir für das Belegen mit Rokuhan-Bettungsgleisen erst abwickeln. Die Brücke wird anschließend komplett mittelgrau lackiert.

Eine Fehlerkonstellation tritt in diesem Schritt tatsächlich zu Tage, die zwar nicht auf ein Vertauschen zurückzuführen ist, sondern durch einen Fehler im Gleisplan begründet ist. Wir haben dies durch den Ersatz von zwei Gleisen 7297024 (55 mm) durch vier Gleisstücke 7297030 (25 mm) berichtigen können.

Im Plan gibt es noch eine weitere Stelle, an der im Märklin-Gleisplan 50 mm Gleislänge vorgesehen sind und in jenem zu Rokuhan 55 mm – hier ergibt das Zusammenstecken der Gleise aber keine weiteren Spannungen oder gar Lücken.

Die Gleisfigur stimmt nun und liegt plan auf dem Anlagenuntergrund auf, sobald auch die Klemmen fürs Märklingleis auf den Rampenstücken mit einer Pinzettzange abgebrochen sind, weil das Bettungsgleis breiter ist und auf diesen aufläge.

Geprüft wird bei den nun folgenden und ausgiebigen Probefahrten jetzt, ob Lok und Wagen nicht an Felsen oder den Tunnelportalen anstoßen. Das sieht auch alles weitgehend gut aus, ein Schienenbus (Märklin 8831) fährt anstandslos seine Runden und ist ja das typische Gefährt für die hier dargestellte Strecke.

weiter auf Seite 21



Die Probefahrten belegen einen Anpassungsbedarf: Während ein Schienenbus (Bild unten) problemlos die Gleisfigur durchfährt, reicht die Brückendurchfahrt für die Baureihe 361 (Bild oben) und viele andere Fahrzeugmodelle nicht aus. Also muss die Brücke etwas höher gelegt werden, was sich aber als problemlos erweist.

Doch wir weiten die Versuche selbstverständlich auch auf anderes, kurzes Rollmaterial aus. Und mit einem Rokuhan-Shorty „Gläserner Zug“ ergeben sich dann leider doch Probleme, ebenso wie mit einer Dieselrangierlok der Baureihe 361 (Märklin 88641): Für beide reicht die Höhe der Brückendurchfahrt leider nicht aus.

Ursache ist die Bettung des Rokuhan-Gleises, die bei diesem Geländeeinsatz nicht einkalkuliert war, als dieses Teil ursprünglich für Märklin-Teile konstruiert worden war. Folglich müssen wir hier etwas an Höhe für die Taldurchfahrt gewinnen.



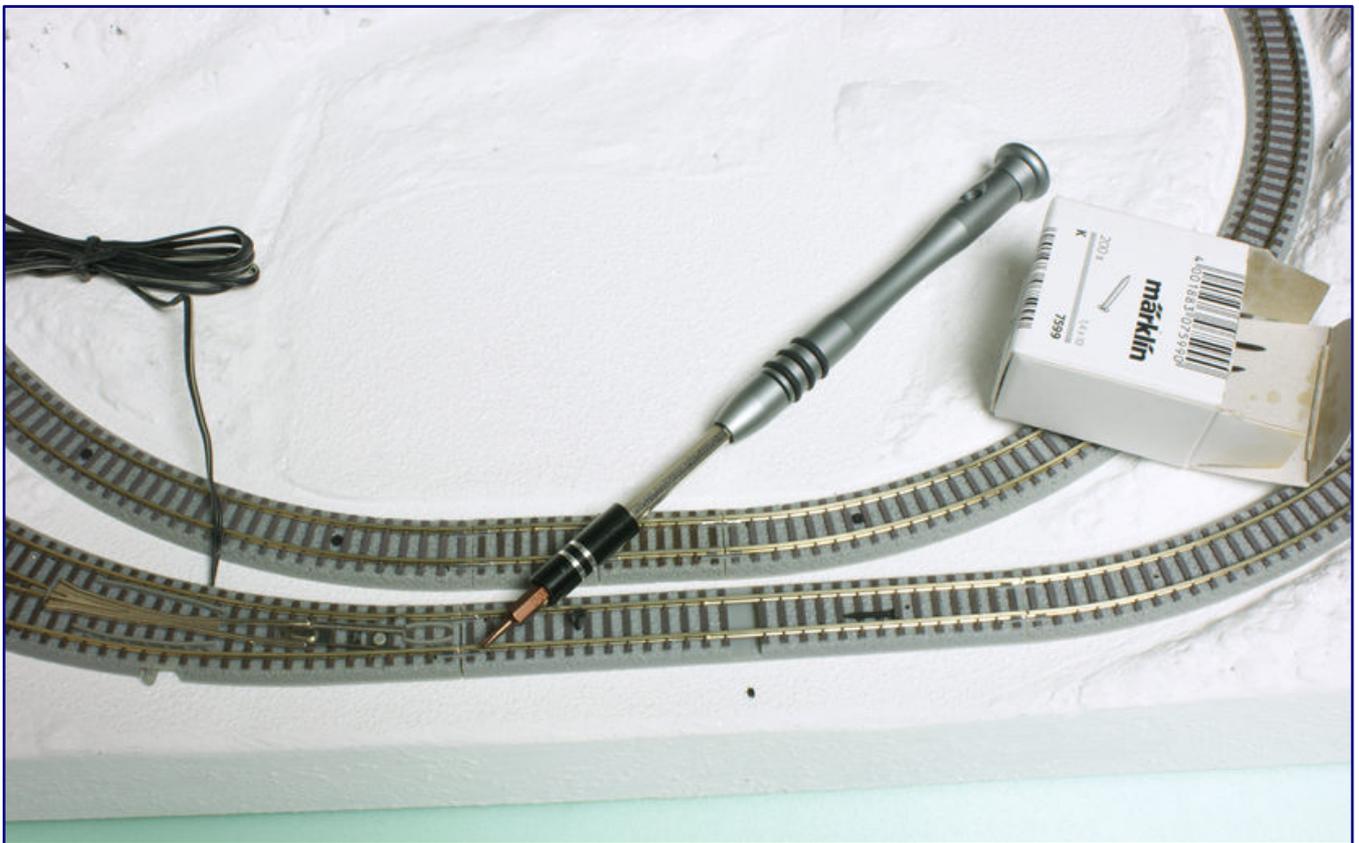
Die Gehrungsschneidplatte „Mitre Cutter Tool“ (RP-CUTR) von RP Toolz hilft uns beim identischen Fertigen mehrerer identisch großer PS-Plattenteile (Evergreen) zur Auflage auf den Widerlagern der Brücke, bis eine ausreichende Durchfahrhöhe gegeben ist.

Nun zählt sich aus, dass wir die Brücke aufgeschraubt haben und problemlos wieder lösen können. An Brückenpfeiler und Widerlager wird nun etwas Material (Polystyrol-Platte von Evergreen; Vertrieb über Faller) aufgefüttert, bis die fehlenden Millimeter gewonnen sind, ohne die Trassenanstiege zu steil für die kurzen Züge zu machen.

Im Vergleich zur Herstelleranleitung fügen wir an dieser Stelle nun einen wichtigen Zwischenschritt ein: Wir möchten die Schienenflanken vorbildgerecht mit Rostanhaftungen versehen. Diese erreichen wir am einfachsten mit den Detail-Markern von Noch (61155): Der braune Pigmentstift eignet sich gut, um hier schnell und einfach die gewünschten Rostspuren aufzubringen.

Gewiss gibt es alternative Methoden und nicht jedem wird der kräftige Branton zusagen, denn häufig sind die Gelb-Anteile beim Vorbild höher. Doch der farbliche Eindruck hängt auch wesentlich vom Umgebungslicht und den kontrastierenden Farben ab. Daher möchten wir die hier gewählte Lösung als gut wie auch anfängertauglich bezeichnen.

weiter auf Seite 24



Bei der Brücke haben wir uns entgegen der Anleitung für eine Schraubbefestigung entschieden (Bild oben), für die wir auf dem Pfeiler eine Schrauböffnung mit Stiftenklöbchen und 1,2-mm-Bohrer schaffen. Rechts hat Märklin selbst ein Schraubloch vorgesehen. Zum Einsatz kommen sollen dort die Gleisschrauben 7599 (1,4 x 10 mm), die auch zum Rokuhan-Gleis passen (Bild unten). Dieses sollte an den gewählten Schraubpositionen aber auch von unten mit 1,2 mm vorgebohrt werden.



Schnell sein heißt es bei diesen beiden Arbeitsschritten: Sobald kein Zugriff mehr auf das im Tunnel liegende Gleis erforderlich ist, erhält die untere Bettungskante einen Klebstoffauftrag mit Uhu Por (Bild oben). Dann wird die Abdeckplatte, auf der das Gleis kleben soll, mit Schmelzkleber eingesetzt (Bild unten).

Wichtig ist, dass erst zwei benachbarte Gleisstücke zusammengesteckt und dann auch an den Verbindungsglaschen überstrichen werden. Wir arbeiten uns also Stück für Stück mit mehreren kurzen Gleisabschnitten bis zum Ziel vor.

Fest mit dem Untergrund verbunden werden die Schienen dann zunächst in den kritischen Bereichen, in denen es Anstöße geben könnte und die später mit dem Stift nicht mehr zugänglich sind. Die letzten Lückenschlüsse erfolgen entsprechend dort, wo wir lange den Zugang behalten und keine kritischen Verschiebungen in der Gleisfigur auftreten können.

Zum Fixieren von Rokuhan-Gleisen empfiehlt Noch kleine Gleisschrauben. In vielen Situationen dürfte auch ein Kontaktkleben völlig ausreichend sein, aber angesichts der von uns erwarteten Beanspruchungen durch Temperaturschwankungen bei Transporten möchten wir dem Rat gern folgen.



Mit den Detailmarkern von Noch (61155) lassen sich die Schienenflanken einfach mit Rostpatina versehen – im Tunnel freilich vor dem Verschließen des Bodens. Da die Stiftspitze dafür aber zu dick ist, hilft uns eine Mikrobürste aus dem Dentalbereich beim Auftrag. Gut führen lässt sie sich dank des in der Messeausgabe vorgestellten „Holders 3D“ von Zahn Pinsel.

Die vorgeschlagenen Märklin-Gleisschrauben (7599), Kreuzschlitzschrauben 1,4 x 10 mm mit Größe 00, haben wir bereits an der Brücke genutzt und so folgen wir auch hier wieder der Empfehlung. Die erworbene Anzahl ist eh völlig ausreichend, denn Märklin hat es mit 200 Exemplaren in der kleinen Schachtel gut gemeint.

Einen letzten Hinweis verdient an dieser Stelle der Einbau des Gleises im Tunnelabschnitt: Nach den Verlegearbeiten schwebt die Trasse darin noch frei und zeigt sich noch nicht belastbar. Die Anlage wird jetzt zunächst auf den Kopf gedreht, die Gleise sind ja bereits fixiert und fallen dabei nicht herunter.

Diejenigen Gleise, die durch den Tunnel führen, liegen nun frei vor uns. Lösemittelfreier Klebstoff (Uhu Por) wird nun punktuell auf die Gleisbettungsänder getupft. Anschließend wird Heißkleber von unten auf das Fertiggelände an den Stellen aufgebracht, an denen die Gleisunterlage (in korrekter Zuschnittform beiliegende PS-Bauplatte) befestigt wird.

Anschließend wird die Gleisunterlage eingeklebt und von oben mit Heißkleber an den Seiten weiter fixiert. Nach diesen drei Schritten kann das Fertiggelände wieder zurückgedreht und abgelegt werden. Wichtig ist, die beschriebenen Arbeitsschritte zuvor gut zu durchdenken und dann zügig ohne Denkpausen auszuführen.



Nach den beschriebenen Schritten dieses ersten Teils verlaufen alle Testfahrten mit den für Präsentationen vorgesehenen Modellen ohne Probleme. Im nächsten Teil startet dann das Gestalten der Landschaft.

Ziel ist es, dass der Klebstoff an der Schotterbettungsnachbildung nicht durchtrocknet, während das Einsetzen der Bodenplatte noch läuft. Gewährleistet werden muss, dass er eine kraftschlüssige Verbindung auch mit der Bodenplatte (Tunnelunterlage) eingeht und die Schienen auch im Tunnelabschnitt sicher fixiert.

Abschließend festlegen können wir nun noch die Stromeinspeisungspunkte an den geraden Schienen mit abziehbarem Schwellenbandelement. Wir sollten sie möglichst unauffällig wählen und ausrichten. An den festgelegten Stellen bohren wir dann auch Löcher für das Durchführen der Anschlusskabel nach unten.

Damit ist der erste Schritt unseres Anlagenbaus getan. Wir können ab sofort schon Fahrspaß erleben und freuen uns auf das Ausgestalten und weitere Ausstatten. Diesen Prozess starten wir dann im folgenden Teil unserer Jahresschwerpunktreihe.

Grundausrüster unseres Projekts:

<https://www.noch.de>
<https://www.rokuhan.de>

Weitere genannte Anbieter:

<https://www.faller.de>
<https://www.maerklin.de>
<https://www.rptoolz.com>

<https://www.uhu.de>
<https://viessmann-modell.com>
<https://www.zahn-pinsel.com>

Einsatz für die Staubfee

Nichts wie weg mit Dreck!

Staub ist der Feind der Modellbahn. Selbst das Miniatur-Wunderland hat das aufwändige Reinigen seiner großen Schauanlage in feste Arbeitsabläufe integriert, wovon auch die hauseigenen Berichte zeugen. Vieles lässt sich durch Abdecken der Landschaft vermeiden, doch im Betrieb oder gar auf Messen ist das aufwändig Erbaute schutzlos den absinkenden Schwebstoffen ausgeliefert. Also weg mit dem Dreck- aber wie?

Es dürften schon mehr als dreißig Jahre vergangen sein, seitdem ein Werkzeug namens Staubhexe von sich reden machte. Dahinter steckte ein Aufsatz für den Staubsauger, der ein einfaches und beschädigungsfreies Reinigen der Modellbahnanlage versprach.

Weit vor Beginn dieses Jahrtausends schien die Bezugsquelle dann erloschen. Das einst – lange vor dem multimedialen Zeitalter – so wirksam beworbene Gerät war zwar unverändert bekannt, aber nirgendwo mehr zu bekommen. Vergessen schien es aber wohl nie.



Aus diesen zum Lieferumfang gehörenden Komponenten besteht die Staubfee 3.0 von Franke WF, mit der wir uns nun vertraut machen wollen.

Auf der Spielwarenmesse 2017 wurde von Lux-Modellbau dann eine Wiederauflage als Staubhexe 2.17 angekündigt. Die Erweiterung des Produktnamens werten wir im Rückblick als Hinweis auf den Februar des Vorstellungsjahrs, denn genau dann erfolgte ja die Präsentation.

Festzustellen war auch für unsere Redaktion ein spürbares Interesse, das auch ohne Zweifel eine hohe Nachfrage generieren dürfte. Inzwischen sind aber leider sieben Jahre vergangen und nach früheren Bekundungen, dass das Produkt bald ausgeliefert werde, verliert sich die Spur zusehends.

Mit dem Ausbruch der Corona-Pandemie wurde es endgültig ruhig um Lux-Modellbau und seine aufsehenerregende Ankündigung. Kaum ein Leser scheint, wie wir aus vielen Messegesprächen mitnehmen mussten, noch ans Ausliefern zu glauben – wir inzwischen übrigens auch nicht mehr.



Mit dem gestuften Staubsaugeranschluss passt die Staubfee wohl auf jedes Endstück von bodenlaufenden Staubsaugern aller Fabrikate.

Entsprechend hoch ist das Interesse an Alternativen. Die gibt es auf verschiedenen Plattformen mit unterschiedlichen Namen, Fertigungsweisen und teilweise zu Preisen, die uns erst mal schlucken ließen. Dann stießen wir auf ein vergleichbares Gerät, in das neue Ideen einfließen, mit denen die Leistung erhöht werden kann und das auch ein individuelles Regeln ermöglicht.

Diese Alternative heißt Staubfee. Und dieses Werkzeug möchten wir heute gern vorstellen wie erläutern, um es in einem späteren Beitrag auch in einen erweiterten Praxiseinsatz einzubinden.

Beschreibung des Geräts

Die Staubfee von Franke WF ist ein preisgünstiger Blas- und Saugvorsatz für handelsübliche Staubsauger, was die wesentliche Gemeinsamkeit mit dem fast schon historischen Ursprungsgerät „Staubhexe“ ausmacht. Hergestellt wird es im 3D-Filamentdruck, was individuelles Fertigen in überschaubaren Stückzahlen erlaubt.

Die fast vollständig zerlegbaren Bauteile bestehen aus Polylactiden (PLA), umgangssprachlich auch Polymilchsäuren genannt. Dieser Werkstoff ist eines der am häufigsten verwendeten Materialien beim FDM-Druckverfahren.



Das gewählte Herstellungsverfahren des 3D-Filamentdrucks mit PLA lässt sich am einfachsten am Mittelteil des Korpus erkennen, wo besonderes auf der Innenseite des Anschlusses die Druckschichten erkennbar werden. Der Blick durch den Anschlussstutzen geht in Richtung des vorderen, kleineren Lüfterrads, das vom Staubsaugervakuum angetrieben wird.

PLA zeigt eine geringe Feuchtigkeitsaufnahme und Flammbarkeit, aber eine hohe UV-Beständigkeit und auch Farbechtheit. Sein Verhältnis von Gewicht zu Festigkeit ist relativ hoch. Auf der anderen Seite steht eine niedrige Temperaturbeständigkeit, denn es handelt sich um einen thermoplastischen Kunststoff.

Der Hersteller warnt daher davor, die Staubfee nicht über 40°C zu erwärmen, weil sonst Verformungen auftreten können. In den Sommermonaten sollte das Gerät deshalb auch vor direkter Sonneneinstrahlung geschützt aufbewahrt werden.

Dass PLA gut zu verarbeiten ist, erübrigt sich als Hinweis fast, denn anderenfalls käme es für das 3D-Druck-Verfahren ja kaum in Frage.

Wichtig erscheint uns aber der Hinweis, dass die beweglichen Teile im Inneren des Geräts kugelgelagert sind.

Dies kommt dem Leichtlauf zu Gute, erhöht die Effektivität und verringert



Im Inneren sind auf einer gemeinsamen Welle zwei Lüfterräder montiert - im Bild zu sehen ist das größere, das an der Rückseite platziert ist. Sie erzeugen gegenläufige Stromströme. Alle beweglichen Teile sind kugelgelagert.

den Verschleiß. Das Werkzeug wird auf die Spitze des Staubsaugerrohrs gesteckt und als Aufsatz benutzt. Es handelt sich folglich nicht um ein eigenständiges Gerät, sondern die Erweiterung eines in jedem Haushalt vorhandenen Elektrokleingeräts.

Bedingt durch das Herstellungsverfahren sind Druckschichten erkennbar und können vor dem ersten Gebrauch auch kleinere Filamentfäden an Teilen anhaften. Dass die Oberfläche nicht so glatt wie bei gespritzten Teilen ist, bedeutet folglich keinen Qualitätsmangel und ist der Technik geschuldet. Die Funktion mindert es nicht.



Der Saugstrom zieht im Ring an der inneren Blasdüse vorbei in Richtung Staubsaugerbeutel. Sollte doch mal eine Figur oder ein Modellteil mitaufgesaugt werden, soll es der gitterförmige Grobfilter zurückhalten und das Wiederfinden erleichtern.

Wir stellen das wertvolle Hilfsmittel heute zwar vor allem als Helfer für das Reinigen der empfindlichen Landschaft vor, aber es gibt viele weitere Einsatzmöglichkeiten, die das Anschaffen noch mehr rechtfertigen: Auch verschiedenste Modelle und Modellfahrzeuge können selbstverständlich von Staub befreit werden, ebenso gilt dies für Klemmbausteine, Lampen, Bücher und sogar Textilien. Weitere Ideen werden sich nach und nach überall finden.

Arbeitsweise und Effektivität

Zwei Lüfterräder, die auf einer gemeinsamen Welle gelagert sind, erzeugen im Inneren zwei gegenläufige Luftbewegungen. Das kleinere Lüfterrad im vorderen Bereich des Geräts wird durch das vom Staubsauger erzeugte Vakuum in Drehung versetzt.

Das zugleich mitdrehende, größere Lüfterrad am hinteren Ende transportiert derweil Umgebungsluft vom Drehschieber nach vorn. Dort wird sie über die kleine Innendüse als Strahl ausgepresst. Dieser Blasstrom wirbelt den auf der Anlage liegenden Staub auf, der so in den Wirkungsbereich der umgebenden Außendüse gelangt.

Dort wirkt der vom Staubsauger ausgehende Saugstrom, der den in der Luft verwirbelten Staub mitreißt und in Richtung Beutel befördert. So ist auch berührungsfrei eine gute Reinigungsleistung zu erzielen – das wichtigste Argument für dieses Hilfsmittel wie auch die seit Jahrzehnten bekannte Staubhexe.



Ein wesentliches Merkmal ist dieser Drehschieber an der Geräterückseite, mit dem die Blasleistung eingestellt wird: In der hier gezeigten Stellung „Maximal“ sind die Lüfterschlitze vollständig geöffnet und die Staubfee saugt die höchstmögliche Luftmenge an. Werden sie hingegen geschlossen, arbeitet das Gerät nur mit einem Saugstrom.

Das gleichzeitige Wegblasen und Aufsaugen des Staubs verhindern, dass kleine und empfindliche Gegenstände angesaugt und dadurch beschädigt werden. Einsätze finden sich deshalb auch nicht nur beim Reinigen von Modellbahnlandschaften, sondern ebenso für weitere Aufgaben im Haushalt, wo diese Eigenschaften gefragt sind.

Dank eines gestuften Staubsaugeranschlusses ist die Staubfee auch nicht an einen Hersteller oder gar ein einziges Gerät gebunden. Sie erweist sich als kompatibel zu nahezu jedem Endstück eines Staubsaugerschlauches. Die kleine Einschränkung haben wir der Vorsicht halber aufgenommen, da wir nicht alle weltweit eingesetzten Haushaltsgeräte kennen können – sie wird also eher theoretischer Natur bleiben.



So sieht die Staubfee in dritter Generation vollständig montiert aus: Nun ist auch die Außendüse (vgl. Foto auf Seite 19) aufgesetzt. Für eine deutliche Leistungssteigerung gegenüber der einst erhältlichen Staubhexe sorgte der hier zu sehende und abnehmbare Aufsatz für die Innendüse.

Nicht unerwähnt bleiben darf, dass die Staubfee 3.0, wie sie uns vorliegt, keine Kopie der vor Jahrzehnten angebotenen Staubhexe ist, auf deren Wiederauflage viele Modellbahner nun schon wieder seit sieben Jahren vergeblich warten.

Die vor uns liegende Alternative arbeitet zwar nach demselben Grundprinzip, erfuhr aber in vielen Details Veränderungen, mit denen sowohl Leistung als auch Effektivität gesteigert werden konnten. Ein Beispiel dafür sind die Luftkanäle, mit denen sich der erzeugte Blasstrom gezielter und wirksamer auf die Innendüse richten ließ.

Zudem besitzt die Staubfee am hinteren Ende einen Drehschieber, mit dem die Blasstärke stufenlos reguliert werden kann. Ist dieser vollständig geschlossen, wird nur gesaugt, während bei vollständigem Öffnen auch die volle Blasleistung durch die Innendüse mitabgegeben wird.

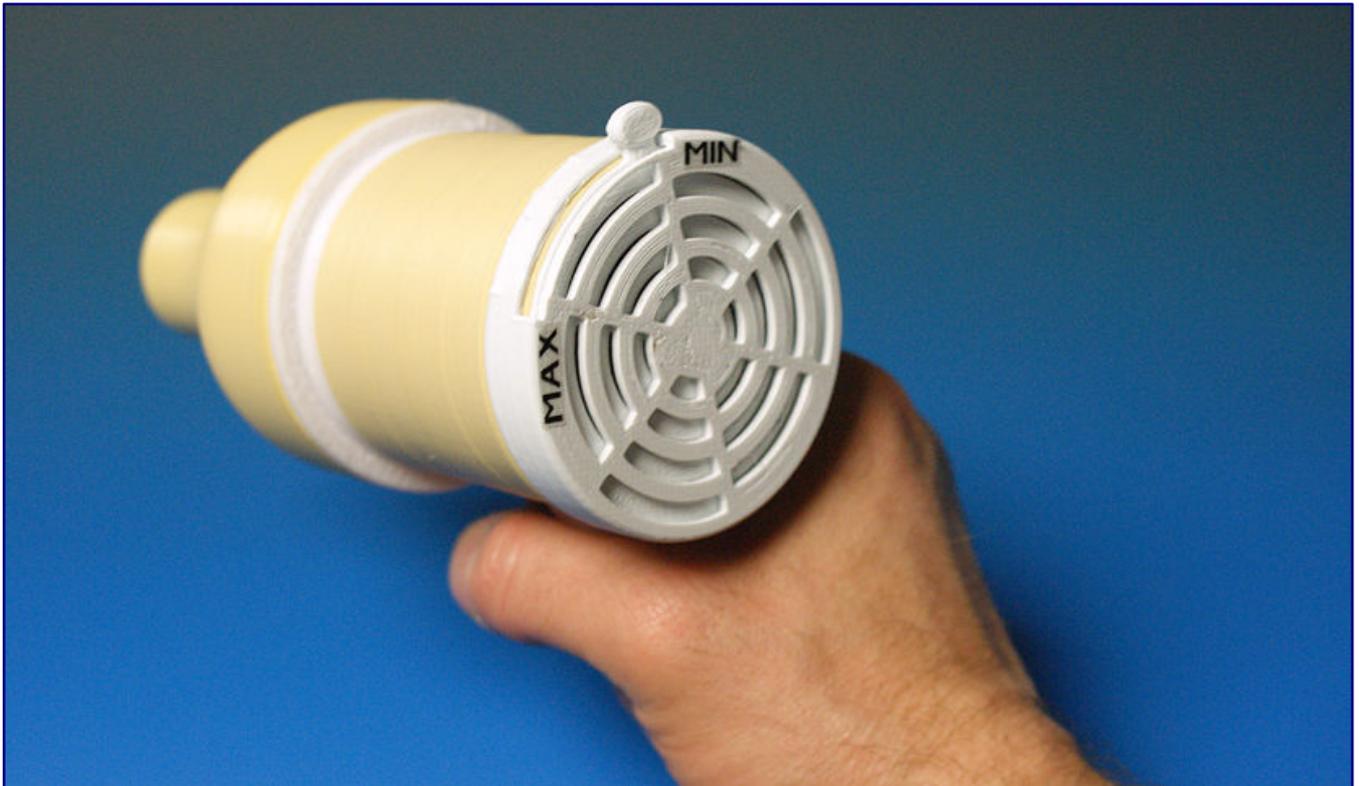
Stabilisiert werden konnte die Blasleistung erheblich durch einen O-Ring (Gummi), der zwischen der Innendüse und dem inneren Teil des Saugrohres beide Luftströme gegeneinander wirksam abdichtet. Die letzte Optimierung, die Merkmal der von uns getesteten Version 3.0 ist, betrifft das große Lüfterrad der Druckstufe.

Hier wurden Anzahl und Ausrichtung der Lüfterblätter verändert, was die Blasleistung noch einmal erhöht hat. Dies ist ein weiterer, großer Fortschritt, denn ohne einen kräftigen und fokussierbaren Blasstrahl wäre der Aufsatz nur eine gewöhnliche Staubsaugerdüse. Der Unterschied zu den jedem Staubsauger beiliegenden Aufsätzen wäre dann allenfalls die besondere Form und individuelle Größe.

Anwenden und Reinigen

Das Handhaben der Staubfee ist denkbar einfach: Sie wird nach dem Verbinden mit dem Saugschlauch mit der bevorzugten Hand am Staubsaugeranschluss gehalten und geführt. Der Staubsauger wird wie gewohnt eingeschaltet und seine Saugstärke wahlweise eingestellt.

Mit der anderen Hand lässt sich über den Drehschieber das individuelle Verhältnis der Blas- zur Saugleistung verändern. Was hier jeweils sinnvoll ist, zeigt das Ergebnis am Objekt: Feine Objekte wie Figuren sollen ja nicht umgepustet oder gar eingesaugt werden, die abgesetzten Schwebstoffe hingegen wirksam von Grasfasern und anderem Grünmaterial verschwinden, um darauf keinen Grauschleier zu bilden.



Am Staubsaugeranschluss bzw. dessen Endstück wird die Staubfee beim Anwenden gehalten. Sie liegt dann gut in der Hand und lässt sich bequem über die zu reinigenden Anlagenabschnitte führen. Eingestellt ist sie hier auf reine Saugleistung, denn der Drehschieber ist geschlossen.

Wie bei jedem neuen Gerät ist es ratsam, sich auch mit diesem Hilfsmittel zunächst vertraut zu machen, um seine Leistung und Möglichkeiten korrekt einschätzen und bestmöglich nutzen zu können. Dann wird es wohl jeder auch schnell zu schätzen lernen.

Nach dem Einsatz wird es im Versandkarton sicher aufbewahrt. Wer hier noch Platz sparen und das Behältnis kleinstmöglich halten möchte, kann die Staubfee fast komplett zerlegen. Der Verbindungsstutzen (weiß) lässt sich abziehen, ebenso die Außendüse (beige) abnehmen. Auf den Drehschieber am hinteren Ende (weiß) passt die mitgelieferte Verschlusskappe (ebenfalls weiß).

Das empfindlichste Teil ist gewiss die kleine Verlängerung (beige) für die weiße Innendüse. Franke WF hat bewusst darauf verzichtet, die Innendüse fest zu verlängern, sondern dieses Teil als Aufsteckstück konzipiert. Das erfordert etwas Vorsicht, ermöglicht aber ein Nachrüsten älterer Versionen und erlaubt auch einen diffuseren, weniger zielgerichteten Wirbelstrahl, wenn der Anwender dies fallweise wünscht.

Auch das aus Innendüse und den Luftkanälen bestehende Teil lässt sich prinzipiell wie die Endkappe mit dem Drehschieber (beide weiß) vom Hauptkörper (beige) abnehmen. Bei der Endkappe ist das relativ leicht möglich, das Düsenteil sitzt auf dem Grundkörper mit dem Staubsaugerstützen aber sehr fest.

Wir haben deshalb darauf verzichtet, die Düse für Fotos abzunehmen und stellen deren Inneres lieber über die CAD-Abbildungen des Herstellers dar. Ein Beschädigen wollten wir nicht riskieren, denn ein Zerlegen an dieser Stelle ist prinzipiell nicht erforderlich.



Die Effizienz dieses Hilfsmittels lässt sich beim Einsatz noch kaum erahnen. Doch beim Abnehmen der Außendüse nach nur fünfminütigem Probeinsatz offenbart der Partikel- und Staubring umso deutlicher die erbrachte Reinigungsleistung!

Es reicht, wenn wir die beigefarbene Außendüse abnehmen, um es von außen zu erreichen. Relevant für unseren Zugriff ist nur das Gittersieb an dessen Basis, weil der Saugstrom dadurch (und weiter außen an den Luftkanälen vorbei) zum Staubsaugerrohr geführt wird.

Sollte wirklich mal eine Figur oder ein Kleinteil aufgesaugt werden, wird es an dieser Stelle hängen bleiben und ist leicht zu retten. Sobald der Einsatz beendet ist, schauen wir hier nach und reinigen das Gittersieb direkt mit dem Vakuum, das der Staubsauger erzeugt. So bleibt die Staubfee immer sauber und weiter einsatzbereit.

Wer will, kann das Teil mit der Innendüse sowie die Endkappe mit dem Drehschieber auch fest und dauerhaft mit dem Hauptkörper verbinden. Wir halten das nicht für erforderlich, es obliegt aber Wunsch und Entscheidung des Endanwenders. Handelsüblicher Sekundenkleber ist dann das Mittel der Wahl.

Zum Abschluss unserer Produktvorstellung haben wir noch eine gute Information für alle diejenigen, die das Gerät bereits kannten. Wer es zu schätzen weiß, möchte die Version 1 und 2 nun vielleicht auf den höheren Leistungsstand aufrüsten.

Franke WF bietet den Besitzern dafür auch die erforderlichen Nachrüstteile an, um ein vorhandenes Gerät auf die hier vorgestellte Staubfee 3.0 zu modifizieren. Sie sind alle nachträglich zu erwerben, sobald die technische Ausstattung des Basisgeräts identifiziert ist.



Nach einem überzeugenden Test sind der Staubfee 3.0 viele Praxiseinsätze gewiss, wenn es um das schonende Befreien von Anlagen und Dioramen von anhaftendem Staub geht, ohne den dauerhaften Verlust loser Teile befürchten zu müssen

Geliefert werden sie zusammen mit einer bebilderten Anleitung, die erforderliches Zerlegen sowie das Einsetzen oder Austauschen von Teilen erläutert. Auch defekte Teile lassen sich als Ersatz bestellen. Schließlich sollen sich die Modellbahner jahrelang an diesem Hilfsmittel erfreuen und es erfolgreich einsetzen.

Zu diesem Personenkreis gehören ab sofort auch wir. Und weil sie uns überzeugt hat, nominieren wir die Staubfee im neuen Versionsstand 3.0 für die Neuerscheinungen des Jahres 2024 in der Rubrik Technik.

Anbieterkontakt:
[Franke.wf\(at\)web.de](mailto:Franke.wf(at)web.de)

Grenzenloser Modellbahnspaß in 1:220

**9. Internationales
Spur-Z-Weekend**



ALTENBEKEN

04. und 05. Mai 2024

Samstag: 10.00 - 18.00 Uhr

Sonntag: 11.00 - 17.00 Uhr

Eggelandhalle, Gardeweg 8

33184 Altenbeken



Z-Freunde International e.V., Brandenburg 6, 56856 Zell/Mosel

www.z-freunde-international.de

Geschichten hinter dem Miniatur-Wunderland Wenn Kinderträume wahr werden

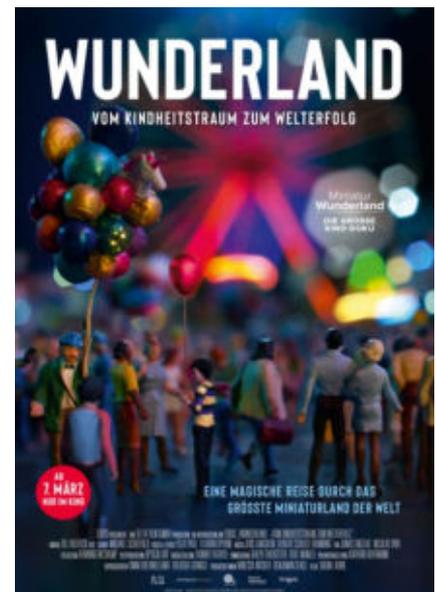
Die Modellbahn bietet selten Anlass für einen Kinobesuch. Doch wenn es um die Lebensgeschichte der Zwillingbrüder Frederik und Gerrit Braun mit ihrem Erfolgswerk Miniatur-Wunderland geht, dann sieht das schon völlig anders aus. Zwar spielt die Eisenbahn bei ihnen eher eine Nebenrolle, aber Emotionen und Leidenschaft kommen auch in Hamburg nicht zu kurz.

Sabine Howe (Regisseurin)
Wunderland
Vom Kindheitstraum zum Welterfolg

B|14 Film GmbH Produktion in Koproduktion mit Tobis
Berlin 2023

Bildformat 16:9
Tonformat 5.1 Digital
Sprache deutsch
Laufzeit 89 Min.

Seit 7. März 2024
in Ihrem Kino



2000 erwuchs aus einer spontanen Idee, geboren in Zürich, ein Projekt, das zur größten Modelleisenbahn der Welt werden sollte. 1,5 Millionen Menschen aus aller Welt besuchen heute jährlich das Miniatur-Wunderland in Hamburg und haben es zu Deutschlands beliebtester Touristenattraktion werden lassen.

Ganz offensichtlich sehnen sich nicht nur die Zwillinge Frederik und Gerrit Braun nach einer weitgehend heilen und funktionierenden Welt. Für viele Menschen ist ihre Schauanlage zu einem Sehnsuchtsort geworden, der verzaubert und es für einige Stunden ermöglicht, abzutauchen und eine andere Welt in ihren vielen Details zu entdecken.

Lebendig wird diese Welt neben den Personen, die sie ersinnen und gestalten, durch die vielen Figuren, die dort zu finden sind. Sie haben Kinder, tragen Mützen und Schuhe, sind verliebt oder singen vor sich hin. Sie lächeln und weinen; gleich, welchen Beruf sie auszuüben zu scheinen: Sie erzählen Geschichten, wie sie auch das echte Leben erzählt.

Diese Emotionen, die dort einfließen und die das Gezeigte ausstrahlt, machen den Unterschied zu anderen Anlagen, die öffentlich präsentiert werden. Das Miniatur-Wunderland ist nicht betriebswirtschaftlich durchgerechnet und auf Gewinnmaximierung ausgerichtet: Sein Erfolg erklärt sich durch den Fokus auf Leidenschaft und Gefühle.

Wer es nicht kennt, wird den Film leider nicht verstehen. Wer davon gehört hat und es besuchen möchte, wird schnell dem Zauber erliegen und die Reise endlich auf sich nehmen. Und wer es kennt wie auch schätzt, der wird nach diesem großartigen Werk schließlich verstehen, woraus die eigene Begeisterung erwächst.

Die Dokumentation erzählt die Geschichte hinter diesem Welterfolg. Es geht um Kindheitsträume und eine Kindheit, die alles andere als die heile Welt war und um zwei Lebenskünstler, die sich immer wieder neu erfinden. Zu Wort kommen ihre Weggefährten, Mitarbeiter und anderen, die für entscheidende Wegpunkte und Richtungsänderungen gesorgt haben.

Unter der Regie von Sabine Howe erzählen die beiden Brüder von ihren Erinnerungen und Erlebnissen. Private Filmaufnahmen bebildern die Kindheit und zeigen ihre frühe Faszination, Alltagssituationen als Modell nachzubilden.

Den Anlass für dieses Werk lieferte die vor sieben Jahren erschienene und von uns ebenfalls rezensierte Autobiographie der Zwillingbrüder, doch hier wurde keinesfalls das Buch verfilmt. Die Schwerpunkte und zum großen Teil auch Inhalte sind jetzt völlig anders und neu gesetzt worden.

Ihre Zeit als Diskothekenbetreiber wird beispielsweise nur kurz gestreift und ebenfalls mit privatem Filmmaterial ausgeschmückt. In deren Räumen fanden erste Vorstellungstermine mit Modellbauern statt, die dort Probearbeiten fertigten. Und auch der Weg ihres Halbbruders Sebastian Drechsler in die eigene Mannschaft erfolgte eher auf Umwegen.

Mehr als 300 Mitarbeitende zählt das Unternehmen heute und sie alle geben dem Gezeigten seinen ganz besonderen Charakter, der aus der Kreativität und Phantasie all dieser Menschen entsteht. Chefmodellbauer Gerhard Dauscher erläutert diesen Prozess sehr anschaulich.

Schicksalhaft war auch ein Treffen mit der Familie Martinez aus Argentinien. Der Hauptteil des Films dreht sich um dieses Treffen, eine Idee, der Skepsis von Gerhard Dauscher und dem Weg, wie dann doch gemeinsam der Bau des jüngsten Abschnitts Südamerika angegangen worden ist. Vieles an dieser Stelle ist für den Rezensenten sehr eindrücklich, konnte er doch auch schon mehrfach persönlich mit den Modellbaubegeisterten aus Buenos Aires sprechen.

Um zwischen Modellen und Menschen einen roten Faden herstellen und eine Chronologie schaffen zu können, mussten die kindlichen Zwillinge in ihre eigene Anlage eintauchen. Sie wurden dazu digital reproduziert, auf Aussehen und Größe der Wunderland-Bewohner gebracht und animiert zum Leben erweckt. So nehmen sie den Kinobesucher mit auf eine Reise durch ihre Welt.

Verblüffend genug scheint, dass eine solche Dokumentation den Sprung auf die Kinoleinwand schafft, werden solche Produktionen doch sonst eher für Plattformen wie Netflix umgesetzt. Aber auch dieses Phänomen zeigt, wie groß die Gemeinde der Miwula-Anhänger ist und welche Emotionen hier geweckt werden.

Spannend bleibt die Frage, wie viele Wochen sich der Film in den großen und kleinen Kinosälen des Lands halten können. Wir wünschen ihm viel Erfolg und freuen uns, wenn die Modelleisenbahn, die in Hamburg wie auch in diesem Film eher eine (wenn auch nicht unwichtige) Nebenrolle spielt, so für einen möglichst langen Zeitraum im Fokus der Öffentlichkeit bleibt und sie weiter salonfähig macht.

Doch auch im Falle, dass mit Erscheinen dieser Rezension kein Kinobesuch mehr möglich sein sollte, wird sie ihren Zweck erfüllen: Ein weiteres Verwerten des Materials auf den genannten Plattformen sollte sich für die Verleihgesellschaft gewiss lohnen, denn ein Erfolg war dieser Film schon jetzt, wenn die Erwartungen realistisch eingeschätzt wurden.

Uns wird der Streifen gewiss lange nicht aus dem Kopf gehen und bei jedem Besuch in Hamburg auf ein Neues lebendig werden. Und so wünschen wir uns auch, dass er vielleicht auch auf digitalen Datenträgern käuflich zu erwerben sein wird!

.....
: **Informationen zu Film und Kinos:**
: <https://tobis.de>
: <https://www.miniatur-wunderland.de/kinofilm/kinos/>
:

Offene Wagen nach 1945 Vom Zwei- zum Vierachser

180 Seiten Informationen zu offenen Wagen ab 1945, nicht nur eingeschränkt auf DB und DR, sind eine Menge Stoff. Zusammen mit der ersten Broschüre ergeben sie ein Buch von nicht gerade geringem Umfang. Was als Ergänzung eines Buchtitels gedacht war, erfuhr das Ausmaß eines Fortsetzungsbands. Wir haben uns das neueste Meisterwerk von Stefan Carstens angesehen.

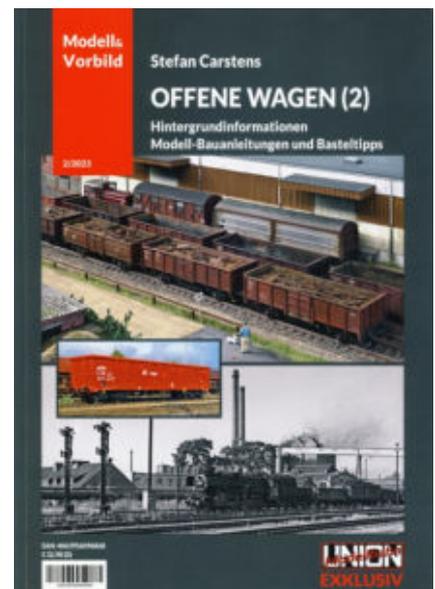
Stefan Carstens
Offene Wagen (2)
Hintergrundinformationen, Modell-Bauanleitungen und Basteltipps

Modellbahn Union
Kamen 2023

Broschüre mit Klebebindung
Format 21,0 x 29,7 cm
180 Seiten mit ca. 500 teilweise farbigen Fotos,
ca. 30 Originalzeichnungen und Faksimile

EAN 4063956096868
Art.-Nr. MU-H0-Q00009
Preis 32,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
und bei ausgewählten Vertriebspartnern



Auch die heute zu besprechende Broschüre baut auf Band 3 der Güterwagen-Reihe auf, die 1996 erstmals erschien. Nach fast 30 Jahren ist dieses Buch, mit dem Stefan Carstens seine Karriere als Deutschlands bester Güterwagenkenner fortzusetzen wusste, in vielen Punkten nicht mehr aktuell.

Das Ergänzen des darin niedergeschriebenen Wissens schien folglich überfällig. Das gilt sowohl für die Modellseite mit in der Zwischenzeit neu erschienenen Güterwagenmodellen als auch für die Vorbildinformationen, die seitdem zugänglich geworden sind und sich auswerten ließen.

So manche frühere Information konnte daher ergänzt werden oder stellte sich gar als falsch heraus und wird im vorliegenden Heft richtiggestellt. Wie wir es von den Autoren rund um Stefan Carstens gewohnt sind, werden auch in diesem Sonderheft wieder sowohl die Vorbilder als auch, stets im Folgekapitel platziert, die zugehörigen Modelle behandelt.

Leider, so möchten wir sagen, beschränken sich die Modellabhandlungen alle auf die Baugröße H0. Sämtliche anderen Spurweiten fanden hier keinen Eingang, was auch im Buch so der Fall war, das hier sinnvoll ergänzt wird.

Und doch gibt es auch in diesem Teil Neuerungen: Folgt den Modellbesprechungen und Verfeinerungsvorschläge stets dem höchstmöglichen Anspruch, so zeigen sich alle Autoren inzwischen erheblich kompromissbereiter.

Genau das eröffnet dann auch einen neuen Leserkreis, denn die Mehrheit der Modellbahner wird mit ihren Käufen zufrieden sein und ist bereit zu Kompromissen. Nicht gern erfahren Personen aus dieser Käuferschicht viele Dinge, die nicht perfekt sind und sich vielleicht besser lösen ließen, denn vor allem auch der Preis ist als Entscheidungsfaktor nicht zu vergessen.

Und so galt es hier wohl, die oft gegensätzlichen Interessen des Hobbymodellbauers und der Perfektionisten in einer Weise zu vereinen, die niemanden zurücklässt. Diese Aufgabe halten wir für gut gelöst.

Die vorgestellten Modelle, die 1996 noch nicht am Markt verfügbar waren, werden wertschätzend und durchaus lobend vorgestellt. Verfeinerungsmöglichkeiten werden einzeln so aufgezeigt, dass es jedem leicht fallen wird, den individuellen Grad an Nacharbeiten am eigenen Können auszurichten und zu bestimmen.

Es sind sogar Modelle aufgeführt, bei denen sich mögliche Optimierungen wirklich auf ein Minimum beschränken, des Weiteren haben auch das Anbringen von Betriebsspuren und Schmutz eigene Modellartikel im Heft erfahren.

Dieser Teil des Hefts, der – ohne exakt nachgezählt zu haben – rund ein Drittel des Umfangs ausmachen dürfte, wird zweifelsfrei den Vertrieb des wichtigsten Handelspartners unterstützen, denn ein enger Bezug zu dessen Warenangebot ergibt sich hier schon zwangsläufig und in eben auch gelungener Weise. Doch wir müssen natürlich auch die Vorbildseite noch betrachten.

Wie es schon anklang, dreht sich in der zweiten Broschüre alles um die Entwicklung nach 1945: Die Spanne reicht von den ersten wiederaufgebauten Wagen bei DB und DR über die Entwicklung moderner Zweiachser mit stählernen Wagenkästen, die aus Umbau, Modernisierung oder komplettem Neubau hervorgingen, bis zu den vierachsigen Bauarten, die heute allein das Bild der Eisenbahn bestimmen.

Gut nachgezeichnet ist das Beharren der DB auf zweiachsigen Wagen, während ringsherum der Trend längst zu längeren Wagen auf Drehgestellen ging, und die Sonderrolle der DR, die aus Materialknappheit heraus den Sprung zum Vierachser vollziehen musste.

Dieses Phänomen ist durch statistische Daten, die Materialeinsatz und Nutzen in Relation setzen, sehr anschaulich vermittelt worden. Verwunderlich schien, dass die kürzeren Wagen in den achtziger Jahren noch mal eine Renaissance erlebten, die ebenfalls auf die besonderen Probleme von Planwirtschaft und realem Sozialismus zurückzuführen war.

Mit perfekt ausgewählten Fotografien und unterstützt durch ansprechende und anschauliche Zeichnungen werden alle Beschreibungen dokumentiert wie unterlegt, die tadellose Reproduktion der historischen Fotos tut dabei ihr übriges.

Stets richtet sich der Blick dabei auch über die Grenzen Deutschland hinweg, denn der von DB und SNCF gegründete Europ-Pool und die Standardisierungen der UIC stellen wichtige Faktoren für die Beschaffung von Wagen dar, die eben nicht nur bis zur Landesgrenze liefern.

Waren es anfangs noch im Ausland verbliebene Reichsbahn-Wagen, die bei den einstigen Kriegsgegnern eine neue Nutzung erfuhren und landestypisch angepasst wurden, nahm ein spannendes Thema schnell an Fahrt auf.

Bei allen Gemeinsamkeiten der UIC-Standardwagen beleuchten die Autoren auch die verwaltungstypischen Merkmale, die sie unterschieden oder die nach Verkäufen herbeigeführt wurden. Dies erwähnen wir deshalb so sehr, weil sich hier wieder eine Brücke zu den Modellen auftut.

Auch, wenn in der Broschüre nur die Nenngröße H0 behandelt wird, so liefern die Berichte und Aufnahmen viele Ideen und Anregungen für Projekte im eigenen Maßstab der Wahl. Und so wird diese Lektüre noch lange Zeit nachwirken.

Verlagsseiten und Bezug:
<https://www.stefancarstens.de>
<https://www.modellbahnunion.com>

Bericht von der Faszination Modellbahn

Auf Tagesfahrt nach Mannheim

Die Faszination Modellbahn in Mannheim vom 8. bis 10. März 2024 war die erste Publikumsmesse nach der Neuheitenpräsentation in Nürnberg. Und obwohl es dort am Samstag zum zweiten Mal einen Öffnungstag für Endkunden gab, an dem die Halle 7A (Modellbahn und -bau) für jedermann offenstand, haben einige große Hersteller lieber die Veranstaltung in Mannheim genutzt. Fast 15.000 Besucher folgten ihrem Ruf.

Von Ralf Junius. Nachdem ein weiterer Warnstreik bei der Deutschen Bahn am Freitagmittag beendet war, stand meiner Tagesreise nach Mannheim nichts mehr im Wege. So ging es am Samstag, 9. März, gegen 6:30 Uhr von Düsseldorf aus in Richtung Süden.

Nach wenig mehr als zwei Stunden erreichte ich den Zielort und konnte mich dort um kurz vor 9:00 Uhr in die Warteschlange am Eingang des Maimarktgeländes einreihen. Verteilt auf drei Veranstaltungstage, taten es mir fast 15.000 andere Menschen gleich. Nach nur kurzer Wartezeit betrat ich dann schließlich die Halle.



Erste Anlaufstelle auf der Messe war der Märklin-Stand. Dort gab es unter anderem die Diesellok V 125 der Württembergischen Eisenbahn-Gesellschaft (Art.-Nr. 88211) mit den beiden Lüftungspilzen auf der langen Haube zu sehen.

Dort fielen mir direkt die sehr breiten Gänge auf. Mein letzter Besuch auf dieser Messe lag noch vor der Corona-Pandemie und aus dieser Zeit hatte ich ein anderes Bild in Erinnerung. Der Samstag blieb im gesamten Tagesverlauf angenehm - trotz vieler Besucher. Nur vor den Anlagen und Verkaufsständen



Ein unlackiertes Handmuster der V 90 – im Messebericht aus Nürnberg konnten wir bereits ein lackiertes und beschriftetes zeigen – erlaubte bei Märklin das Studieren vieler wiedergegebener Details.

wurde es etwas enger, ansonsten war immer genügend Platz vorhanden, um von Stand zu Stand zu gelangen.

In der Halle waren Hersteller, Händler und Anlagen aller Spurweiten verteilt. Als Zettie zog es mich zuerst zum Stand von Märklin, um dort die Neuheiten 2024 persönlich zu sichten. Neben dem Insidermodell „Schweineschnäuzchen“ VT 88⁹ wurden dort auch Muster der V 125, V 90 und der Baureihe 103 für den EC 63 „Mozart“ präsentiert. Neben den Neuheiten gab es natürlich auch die hauseigene Messeanlage zu sehen.

Um den Nachwuchs für unser schönes Hobby zu begeistern, boten mehrere Stände Mitmach-Aktionen an. Vom Spieleteppich über das selbstständige Steuern eines Zuges bis hin zum Bastelgarten und der Möglichkeit, ein Haus oder ein Mini-Diorama im „Junior College Europa“ des BDEF zu bauen, wurden diese Angebote rege genutzt.

Unter den ausgestellten Anlagen waren viele verschiedene Maßstäbe vertreten. Als Teil der Ausstellung fand auch wieder der Miba-Privatanlagenwettbewerb statt. Diesen gewann Jonas Sommer mit seiner Anlage „Kent's Mainline in Miniature“. In der Baugröße Z trat hier übrigens keine einzige Anlage an.

Der Stand der Z-Freunde International war ein Anziehungspunkt für alle Enthusiasten unserer Baugröße. Dort wurden verschiedene Exponate präsentiert: Der Z-Stammtisch Rhein-Neckar hatte eine Strecke für lange Züge mit dem Motto „Kringel um die Großen“ aufgebaut und ließ darauf Zugzusammenstellungen nach Vorbildvorlagen verkehren und um einen Spur-H0-Zug kreisen.

Nebenan stellte der Spur-Z-Stammtisch Radolfzell seine Stammtischbrettchen aus. Ein Bilderrahmen mit pendelndem Schienenbus war ebenfalls zu sehen. Thomas Heß zeigte auf Klapplingen, dass auch digitale Technologien für Zetties möglich ist.

weiter auf Seite 43



Nicht auf dem Siegereck gelandet und doch auch sehr sehenswerte Anlagen: „Holzwarenfabrikation Bernhard Brettl“ von Ilona Rürger (Bild oben) und (Rechts) „The Gnat Shack IV – Schotterwerke“ von Heiko Wender (Bild unten).

Und digital geht es auch weiter: Claudius Veit (Velmo) präsentierte sein Chemiewerk im sehr abwechslungsreichen Betrieb, der auch bewegten Straßenverkehr einschließt. Neu aus der Velmo-Werkstatt kommt ein Digitaldecoder für die jüngste Version der E 41, der nun kurz vor der Produktion steht.



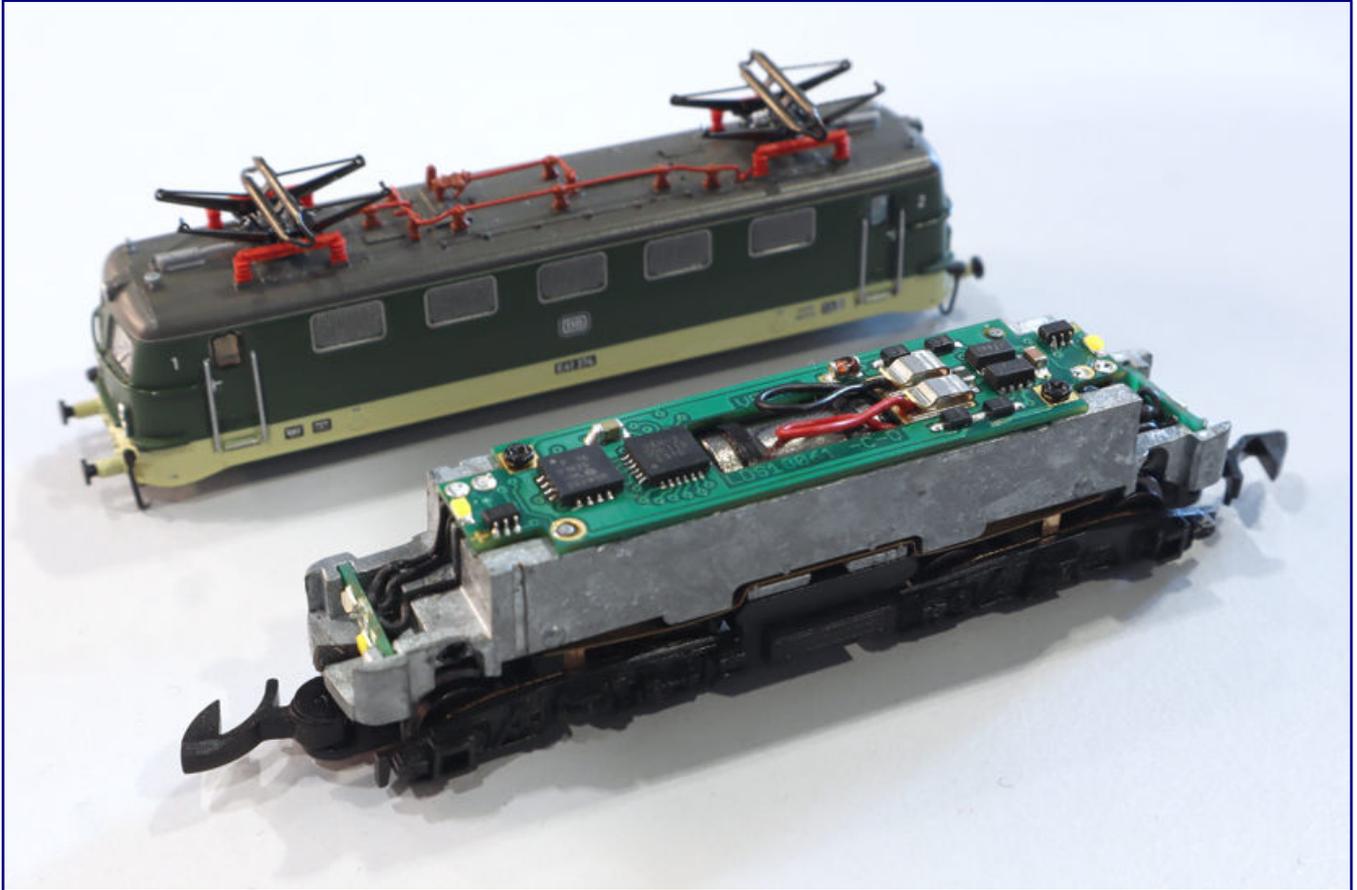
Im Bilderrahmen des Spur-Z-Stammtischs Radolfzell pendelte ein Schienenbus vor den Augen der Besucher wieder hin und her.

Dies ist bereits die dritte Version für die Modellreihe, da Märklin bislang mit jedem neuen Modell Modifikationen an dieser Lok vollzogen hat, was dann auch ein Anpassen des Decoders nach sich zog. Die in Mannheim vorgestellte Neuheit korrigiert zugleich auch das vertauschte Schluss- und untere Spitzenlicht (siehe Kurzbesprechung in den Meldungen von **Trainini®** 2/2024).

Viel Fläche war Z-Lights zugestanden worden, wo Torsten Schubert seine LED-Modelle und Lötvorführungen präsentierte. Dank dem Z-Car-System von Oliver Kessler sind bewegte Fahrzeuge im Maßstab 1:220 bereits seit sieben Jahren möglich. Auf der Faszination Modellbahn stellte er ein neues Fahrgestell vor, für das ihm ein VW Bus im Maßstab 1:160 als Vorführobjekt diente, um den Besuchern das Anwenden auch für die nächstgrößere Spur nahe zu bringen.

Die Z-Freunde International steuerten am Stand eine Vitrine mit mehreren Modellen und ihren Jahres- und Sonderwagen bei. Roland Kimmich und Christine Specht waren ebenfalls mit Dioramen am Stand vertreten, auf denen er Railex-Klassiker ausstellte.

Vom Stammtisch Bayern wurden mehrere Kleinanlagen aufgestellt. Auf zwei davon konnten Besucher den Zug per Knopfdruck starten, quasi das Signal auf Hp 1 setzen. Ulrich Günther animierte das Publikum mit seiner Rangieranlage, auf der jeder mal selbst einen Zug zusammenstellen durfte.



Claudius Veit stellte in Mannheim das Muster eines neuen Velmo-Decoders für die E 41 vor. Nachdem Märklin bei dieser jüngsten Auflage der Lok Änderungen an Chassis und Platinen-Befestigung vorgenommen hat, war eine weitere Decoder-Variante erforderlich geworden, die nun bald in Produktion gehen soll.

Gotthard Schmidt und Manfred Forst rundeten den Spur-Z-Bereich mit ihren Anlagen ab. Eine Nostalgieanlage, die die achtziger Jahre darstellte, war von Gotthard Schmidt zu sehen. Manfred Forst präsentierte seine Hunt'sche Großbekohlungsanlage in seiner „Kohlenkiste“ und „Tierisches in Forstberg“.

Bild rechts:
Die Chemiewerk-Anlage war kräftig aufgerüstet worden. Eingebaut waren auch neue Ks-Signale, die heute die Funktionen von Vor- und Hauptsignal in sich vereinen. Zwei Exemplare sind hier zu sehen.



Der Tag ist viel zu schnell vergangen, um vor Ort alles zu sehen und mitzubekommen. Nach vielen intensiven wie auch interessanten Gesprächen ging es dann am späten Nachmittag für mich auch schon wieder nach Hause.



Im Bereich des Werkseingangs zum Chemiewerk herrscht Platzmangel: Daher wurde hier eine kleine Signalbrücke installiert, um das Ks-Signal mit Geschwindigkeitsanzeiger aufhängen zu können.

Auch wenn nicht alle großen Hersteller und für die Spurweite Z vor allem keine Kleinserienhersteller vertreten gewesen sind, ist es für mich doch ein schöner und lohnenswerter Besuch gewesen. Dazu haben gewiss auch die hier nicht explizit erwähnten Elektronik- und Digitalanbieter wie auch Fachverlage beigetragen, die ja auch nicht vergessen werden sollen.

Ausstellerauswahl mit Spur-Z-Relevanz:

<https://amw.huebsch.at/>

<https://artitec.nl>

<https://bdef.de>

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

<https://shopware.donau-elektronik.de>

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

<https://www.esu.eu>

<https://www.hack-bruecken.de>

<https://www.herpa.de>

<https://www.mazero.de>

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

<https://tams-online.de>

<https://www.uhlenbrock.de>

<https://velmo.de>

<https://viessmann-modell.com>

<https://www.vgbahn.shop>

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

<https://www.zimo.at>

<http://www.z-lights.de>

<https://z-stammtisch-bayern.de>

Ausstellung Modelleisenbahner Soest

Modellbahnbörse



*Fahrbetrieb auf
allen Anlagen*

*Kaffee
und
Kuchen*

*Bratwurst
vom Grill*

**Am 01. Mai 2024
Von 11:00 bis 17:00 Uhr**

**Vereinsheim Neuengeseke
Neuengeseker Heide 1**

Eintrittspreis: Erwachsene 3,50 €

**Jugendliche bis 16 Jahre 2,- € Kinder
unter 6 Jahre frei**

H0

TT

N

Z

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.

Fragen zu Signalen im Modell:

Gibt es eine Beschreibung woraus man ersehen kann, wo welches Signal platziert wird? Es geht um die Signale 8939, 89390, 89391, 89392, 89393 und 89394.

Z. B. sind die Signale 8939 und 89391 von den Lichtzeichen identisch. Das 8939 wird als Hauptsignal beschrieben und das 89391 als Blocksignal. Ich will nicht bis ins Detail alle Möglichkeiten darstellen aber die wichtigsten sollten stimmen.

Thomas Lindemann, Berlin

Antwort der Redaktion: Die Artikelnummern 8939 und 89391 sind Modelle unterschiedlicher Generationen für denselben Einsatzzweck und bilden Blocksignale nach. Sie gehören zu den Hauptsignalen. Klammern wir die Artikel 89390 (Lichtvorsignal) und 89394 (Lichtsperrsignal) mal aus, dann enthält Ihre Aufzählung noch weitere Licht-Hauptsignale in den Erscheinungsformen als Ein- (89392) und Ausfahrtsignal (89393). Mit diesen werden Bahnhöfe abgesichert.

Hilfreiche Informationen zu den möglichen Signalbildern, ihre Bedeutung wie auch den passenden Aufstellort finden Sie antiquarisch als Miba-Report 17 von Stefan Carstens mit dem Titel „Signale Teil 1: Haupt- und Vorsignale“ oder, dort eher anhand von Modellen erklärt, im Signalbuch des Herstellers Viessmann (Art.-Nr. 5299).

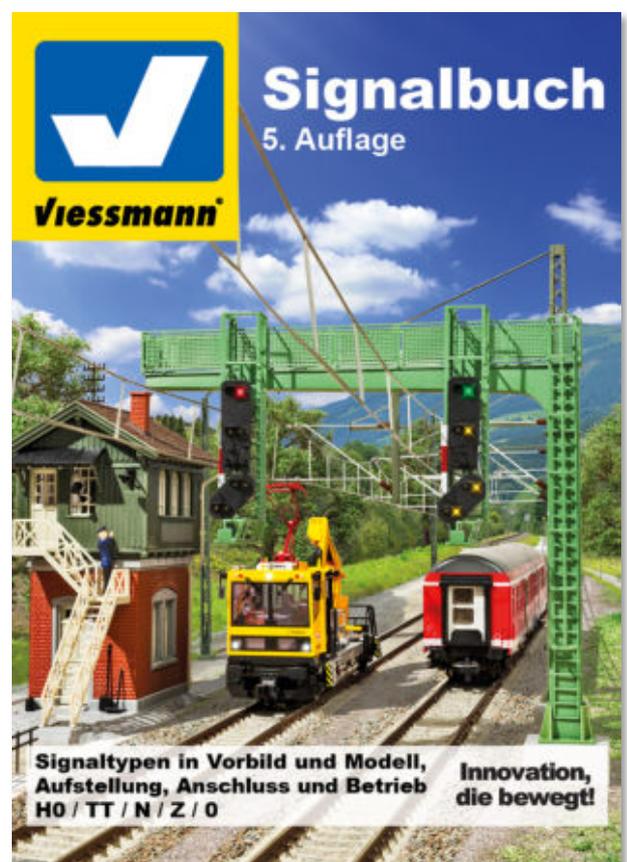
Irritation zu Herstellern und Nominierungen:

Beim Lesen des Artikels über die Auszeichnung der Neuerscheinungen des Jahres 2023, wurde mir mal wieder bewusst, wie klein der Markt unseres schönen Hobbys ist.

Eines hat mich allerdings verwundert bei der Aufzählung der wenigen verbliebenen Hersteller – ob Klein- oder Großserie – Azar mit keinem Wort erwähnt wurde und gerade die bemühen sich ja wirklich immer mehr Fuß zu fassen mit sehr ansehnlichen Modellen.

Michael Meißner, per E-Mail

Antwort der Redaktion: Azar Models ist unverändert sehr aktiv, passt also nicht in die Beschreibungen des Artikels, was warum nicht einbezogen werden kann. Wir bewerten an dieser Stelle aber nur Formneuheiten oder größere Überarbeitungen, die einer solchen fast entsprechen. Zur Abstimmung kommt also immer das jeweils erste Modell, das auf den Markt gelangt.



Viessmann-Signalbuch (Art.-Nr. 5299). Foto: Viessmann



Im Rahmen der Neuerscheinungen des Jahres wird von uns immer die erstausgelieferte Variante einer Formneuheit oder grundlegenden Überarbeitung bewertet. Das sorgte für das Betrachtungsjahr 2023 an einigen Stellen für kleine Auswahlen.

Von Azar Models lag uns im Betrachtungszeitraum allerdings kein solches Modell vor. Das wird sich gewiss ändern, wenn der angekündigte TGV erscheint, den wir gespannt erwarten. Da Azar Models derzeit komplett vom 3D-Druck auf den Kunststoffspritzguss umschwenkt, ist es zudem nicht mehr so einfach, diesen Anbieter richtig einzuordnen: Seine Möglichkeiten rücken ihn inzwischen durchaus in Richtung der Großserie.

Sichtweisen zur Oberleitung:

(...) Ich zelebriere die funktionsfähige Oberleitung (mit radial fluchtenden Masten in mehrgleisigen Bögen und entsprechenden abgelängten Fahrdrähten: Schublok bereitstellen? Vorspannlok bereitstellen? In den Wartebereich einfahren und Bügel 'runter, Planleistung fährt ein, dort Bügel 'runter u.s.w.

Modellbahn ist eine Modellbahn. Die Verkleinerung der Wirklichkeit scheitert an den reduzierten Dimensionen, die per se die Stabilität nicht mehr gewährleisten können. (...)

Uwe Pfannenschmidt, per E-Mail

Kontroverses zu Oberleitung und Stromabnehmern:

Mich hat selten ein Bericht in Trainini so verstimmt wie der Artikel „Wer hat's erfunden?“ über die Z-Oberleitung. (...) Gibt es irgendeinen Beleg für die Behauptung, die Z-Oberleitung wird von den wenigsten benutzt?

(...) Dann die Abbildung auf Seite 7 oben, Rokuhan ist wieder als vermeintlicher Maßstab zu sehen. Zufall, dass der als so viel feiner gepriesene Bügel von der Kameralinse auch weiter entfernt ist, als das vermeintlich so grobe Gegenstück von Märklin? Selbst aus dem für das Märklinmodell ungünstigeren Blickwinkel, ist der Unterschied wirklich so brutal? Ich finde nicht. Und im Bild darunter wird ein völlig realitätsferner Shorty als Gegenargument für Märklins Oberleitungsphilosophie herangeführt.

(...) Ihr Beitrag ist ein guter Beleg dafür, wie mit Unterstützung der Fachpresse Ansprüche ohne Ende gestellt werden, die dann dazu führen, dass Modellbahn immer unbezahlbarer wird. (...)

Ich gebe zu, dass mir der Sommerfeldt-Abnehmer besser gefällt. Sollte er den Strom schlechter abnehmen, würde ich beim Märklinmodell bleiben. Und ja, die originale Oberleitung aus den gestanzten Blechen ist aus der Zeit geraten und könnte mal gegen ein etwas feineres und dennoch funktionsfähiges



Auf diesem Foto war der Blickwinkel eher zu Gunsten des Märklin-Scherenstromabnehmers. Dennoch fällt er optisch deutlich gegenüber dem Rokuhan-Pendant ab, zumal er nicht ansatzweise flach auf dem Dach des Speisewagens aufliegt.

Modell aktualisiert werden. Müsste ich auf die Funktionsfähigkeit jedoch verzichten, bliebe ich auch hier bei der bisherigen Version. (...)

Dietrich Frank, Düsseldorf

Antwort der Redaktion: Wir haben in Abstimmung mit unserem Leser eine starke Kürzung vornehmen müssen und weitere Punkte im direkten Dialog beantwortet. Die Behauptung, dass nur ein sehr kleiner Kundenkreis die elektrische Oberleitungsfunktion nutzt, ist verifiziert: Das Verhältnis elektrifizierter Modell-Streckenlängen lässt sich aus abgefragten Händlerverkäufen ermitteln und in ein Verhältnis zu den abgesetzten Stückzahlen von Ellok-Modellen setzen. Dies spiegelt übrigens auch unsere Eindrücke aus Leserdialogen und Messebeobachtungen wider.

Dem Hinweis zu den Fotos auf Seite 7 möchten wir mit einem Hinweis auf Seite 6 entgegenen: Dort sind Rokuhan- und Märklin-Modelle in gegenläufiger, perspektivischer Reihung zu sehen. Auch dies vermag unsere Aussagen zu unterstreichen. Die Märklin-Stromabnehmer sind nicht maßstäblich und liegen, vom Fahrdrabt abgezogen, auch nicht annähernd flach auf. Sie wirken eher wie ein Fremdkörper auf dem Dach eines Modells.

Gefreut hat uns, dass der positive Eindruck der Sommerfeldt-Alternativen bestätigt wird. Wir haben diesen Anbieter ermuntert, über weitere Alternativen und Nachrüstangebote nachzudenken, um unsere Baugröße attraktiv zu halten. Dass die groben Märklin-Stanzteile für den Fahrdrabt aus der Zeit gefallen sind, scheint ja unbestritten.

Wir freuen uns an dieser Stelle über jede Lesermeinung, die uns einen ausgiebigen Dialog ermöglicht, um zielgerichtet an der Zukunft der Spur Z mitzuwirken und diese beeinflussen zu können.

Eine Ideenliste für Noch:

Unser Aufruf im Nürnberg-Video auf unserem Kanal **Trainini TV** wirkt: Wir erhalten Nachrichten von einigen Lesern mit tollen Ideen für künftige Auto-Modelle, die wir Noch bei einem vereinbarten Termin auf der Intermodellbau für den mehrfarbigen 3D-Druck vorschlagen dürfen.

Machen Sie weiter so und lass uns Ihre Ideen wissen. Wir sammeln sie, gewichten sie nach Zahl der Nennungen und ergänzen dann weitere Informationen, wie gleiche oder ähnliche Angebote der Vergangenheit.

Über das Ergebnis behalten wir Stillschweigen, um den sich anschließenden Prozess, der beim Zubehöhersteller stattfinden wird, nicht gläsern zu machen und auch jeden Ideengeber gleichermaßen überraschen zu können.

Rekordverdächtiges Tempo bei Yellow Dwarf:

Monat für Monat dürfen wir an dieser Stelle über Neuheiten berichten. Yellow Dwarf gehört zu den wenigen Anbietern, bei denen uns die Worte ausgehen. Die Geschwindigkeit, mit der hier regelmäßig nachgelegt wird, ist schier unglaublich.

Und auch im März hat der fleißige 3D-Drucker aus der tschechischen Republik schon wieder weitere Überraschungen parat. So reicht er jetzt noch zum Thema der Entsorgung ein Produkt nach, das sich perfekt für große Wohneinheiten moderner Siedlungen eignet: Untergrundcontainer (Art.-Nr. 60008) stellen oberirdische Einwurfmöglichkeiten für Abfälle dar, die diese den Großbehältern auf Kellerebene zuführen.



Ab sofort bereichern die „Lagerausstattung I“ (Art.-Nr. 60240; Bild links) zusammen mit den „Regalen IV“ (60245; Bild rechts) so manche Spedition, Lagerhalle oder größeren Gewerbebetrieb. Fotos: Yellow Dwarf

Betrachter-Augen fesseln sollen neue Produkte für die Lager an Straßen und Bahn: Die Lagerausstattung I (60240) widmet sich palettierten Gütern, während die Regale IV (60245) Rollreifenfässer aufnehmen, aus denen beispielsweise auch in Werkstätten direkt gezapft werden kann.

Zu beziehen sind die Produkte direkt vom Hersteller unter <https://www.yellowdwarf.eu>.

Die jüngsten AZL-Auslieferungen:

Sprichwörtlich mit Fanfarenklang angekündigt wurden neue Auslieferungen der EMD SD70ACE, die nun gestartet sind. Den Anfang macht die ungewöhnliche Lackiervariante „Spirit of Union Pacific“ (Art.-Nr. 63109-8) an der Lok mit der Betriebsnummer 1943.

Zum 25-jährigen BNSF-Jubiläum ist die GE ES64AC nun in den deren Jubiläumslackierung (62415-1) zu haben. Mit den individuellen Merkmalen der Vorbilder rollen die EMD SD40-2 der Canadian Pacific (64206-1 bis -3) und Burlington Northern (64202-1 bis -3) in gleich drei Exemplaren an.



Die GE ES64AC (Art.-Nr. 62415-1; Bild links) würdigt das 25-jährige Jubiläum der BNSF, während die EMD SD70ACE in der Sonderlackierung „Spirit of Union Pacific“ (63109-8; Bild rechts) antritt. Fotos: AZL / Ztrack

Die Ortner-Schüttgutwagen folgen nun in der braunen Southern-Pacific-Lackierung als Duo (905351-1), erhältlich auch in einer Viererpackung (905301-1). Der schwere Halbgepäckwagen folgt, auf dreiachsigen Drehgestellen laufend, nun in der Southern-Ausführung (74006-1 / -2), während der

Weitsicht-Güterzugbegleitwagen der Rio Grande (921029-1 / -2) mit den schon ausgelieferten Modellen der EMD SD40T-2 für dieselbe Bahngesellschaft verkehren soll.

Die Trinity-RAF-Säulentragwagen mit 53 Fuß Vorbildlänge erscheinen als Dreiteiler mit Marten-Aufliegern (905236-1), die auch zu je zwei Exemplaren ohne Wagen erhältlich sind (954012-1).



Der Bergepanzer M88 ist nun in drei Farben in der Auslieferung, hier gezeigt in NATO-Olivgrün (AZLM88-N). Foto: AZL / Ztrack

Auch der in der letzten Ausgabe unter Z-Panzer angekündigte Bergepanzer M88 ist nun auslieferungsbereit. Er besitzt ein einzeln ange-setztes Räumschild und einen beweglichen Ausleger. Jeweils paarweise wird er in Sandfarbe (AZLM88-S), Grün (AZLM88-G) und NATO-Olivgrün (AZLM88-N) angeboten.

Weitere Produktbilder sind unter <https://www.americanzline.com> einsehbar.

Gute Nachrichten von Azar Models:

Das Ulule-Finanzierungsprojekt für den TGV konnte Ende Februar 2024 erfolgreich abgeschlossen werden: 140 Buchungen erbrachten etwas mehr als die ursprünglich erhofften 100.000,00 EUR finanziellen An-schub.

Dies sei auch nicht nur ein großer Erfolg für die französische Spur Z, denn es seien so viele positive und begeisterte Nachrichten eingegan-gen, dass hier offenbar Deutschlands Nachbarland in seiner Vielfalt und Einmaligkeit völlig neu entdeckt wird.

Für das Bekanntmachen und Unter-stützen der Kampagne bedankt sich Azar Models explizit bei allen Betei-ligten.

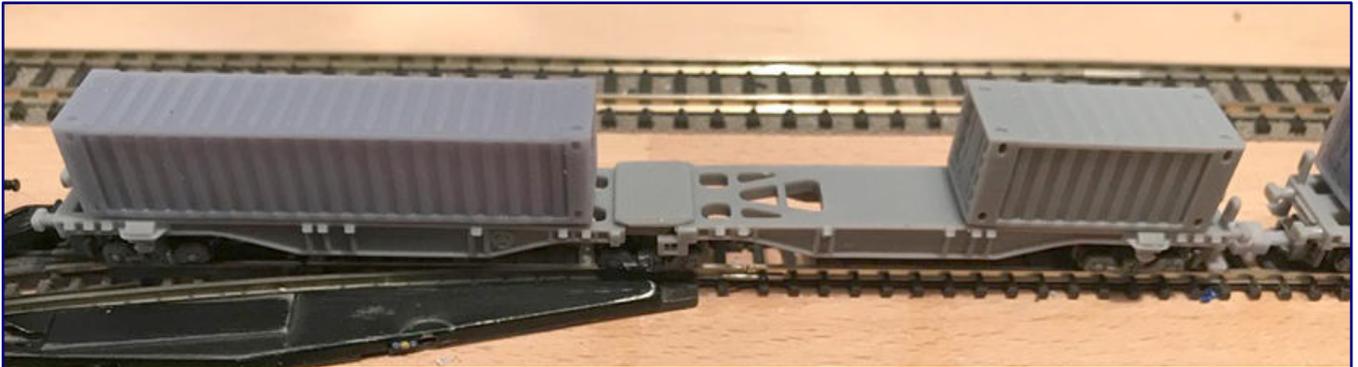
Damit beginnt nun das nächste Abenteuer des Formenbaus, von Testspritzungen und ersten Mustern, die schon in einigen Monaten eintreffen sollen und dann vorgestellt werden. Aber auch in der Zwischenzeit soll es Neuheiten und weitere Veröffentlichungen geben.



Dank einer erfolgreichen Kapitalsammlung steht diesem Zug im Maßstab 1:220 nun nichts mehr im Wege. Foto: Falk2 (CC-BY-SA-3.0,2.5,2.0,1.0)

NoBa-Modelle mit Überraschungen:

Auch NoBa-Modelle (<https://www.noba-modelle.de>) wartet schon so kurz nach der Spielwarenmesse mit weiteren Neuheiten auf: Mit Jakobsdrehgestell versehen ist der Containertragwagen Sggrmrs 90, der als Fertigmodell mit Containern (Art.-Nr. 5330RF) sowie als Rohling (5330R) ohne wie auch mit Containern bestellt werden kann.



Kurz nach dem Erscheinen wurde der moderne Containertagwagen Sggmrss 90 (Art.-Nr. 5330R) im Bereich des mittleren Jakobsdrehgestells noch mal kräftig überarbeitet und trifft seine Vorlage nun beinahe perfekt, ohne an den Laufeigenschaften eingebüßt zu haben. Foto: NoBa-Modelle

Das Laufen lernt auch er mit Shorty-Teilen von Rokuhan: Ebenfalls neu im Sortiment ist der Dieseltriebzug Siemens Desiro Classic, bekannt auch als Baureihe 642, der zunächst als Rohling-Bausatz (5232R) ins Programm einzieht. Ein verkehrsmittelfertiges Modell soll zeitnah folgen. Kurz vor Redaktionsschluss wurde uns auch der Triebwagenwinzling ET 194 / LAG 895 als Rohling (5233R) und Fertigmodell (5233RF) angezeigt und direkt ins Lieferprogramm aufgenommen.

Als neues Lkw-Modell hat der Mercedes-Benz NG 1632 „Auf Achse“ (6926R) das Licht der Welt erblickt. Das Kürzel NG stand einst für „Neue Generation“, womit der Hersteller das Ablösen seiner ersten Fronthauber-Generation deutlich machen wollte. Auf Kundenwunsch umgesetzt wurde das Stellwerk Freden (4134R), dessen Backsteinbau als Bausatzrohling angeboten wird.



Zwar war die NG-Modellreihe auch schon Vorlage anderer Hersteller, aber den Mercedes-Benz NG 1632 „Auf Achse“ (6926R) hat es in dieser Umsetzung bislang nicht gegeben. Foto: NoBa-Modelle

Gute Nachrichten haben wir auch für Freunde der E 91⁹, die wir in der letzten Ausgabe als Frühjahrsneuheit vorgestellt haben: Parallel zum Modell, das auf einem unzerstörten Krokodil-Fahrwerk laufen soll, bereitet Norbert Heller aktuell eine zweite, streng maßstäbliche Version vor.

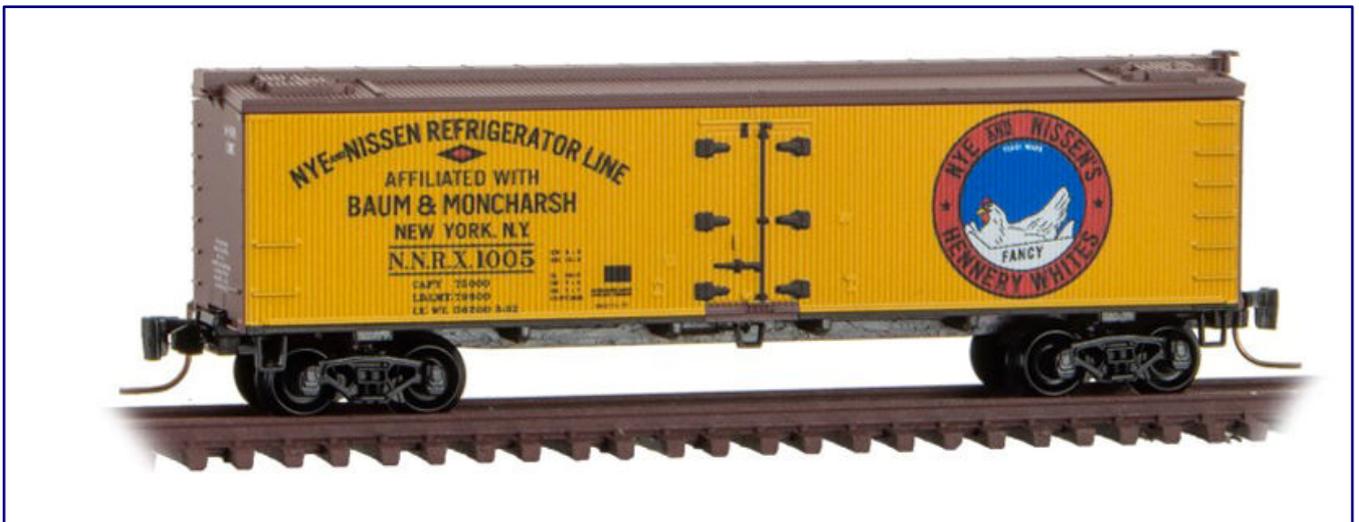


Eines der bisherigen Meisterwerke ist sicher das Stellwerk Freden (4134R), das sich hier schon fertig koloriert zeigt. Foto: Kundenfoto (NoBa-Modelle)

Sie wird äußerlich das Mögliche ausreizen, erfordert aber Kürzungen an den Fahrwerksteilen, die danach dann nicht mehr für das Märklin-Krokodil genutzt werden können. Zum Redaktionsschluss noch nicht abschließend gelöst waren die Kupplungen: Hier soll möglichst eine Option gefunden werden, die auch ein Rangieren mit Entkupplern nach System Jörger erlauben.

Eine Auslieferung bei MTL:

Im Berichtsmonat wurde uns nur eine einzige Auslieferung bei Micro-Trains (<https://www.micro-trains.com>) mitgeteilt. Dies ist ein gedeckter 36-Fuß-Wärmeschutzwagen mit Holzwänden, gebaut im Jahr 1928 (Art.-Nr. 518 00 863). Er war bei der P&E für Nye & Nissen eingestellt, die mit ihm Eier, Butter und Käse transportierten. Deshalb trägt der gelbe Wagon auch eine Eigenwerbung für weiße Eier.



Die Vorlage dieses Wärmeschutzwagens (Art.-Nr. 518 00 863) stammt aus dem Jahr 1928 und diente dem Transport von Lebensmitteln. Foto: Micro-Trains

Erfolgreicher Filmstart:

Der in dieser Ausgabe rezensierte Film „Wunderland“ hat einen erfolgreichen Start hingelegt. Als bester Neueinsteiger hat er Platz 3 der deutschen Kinocharts erreicht und liegt nun auf Augenhöhe mit so manchem Kassenschlager aus Hollywood. Das unterstreicht sicher auch die guten Eindrücke, die wir in diesem Heft zusammengefasst haben.



In vielen Filmszenen tauchen die Braun-Brüder als animierte Figuren im Kindesalter auf ihrer großen Schauanlage auf, um den wahr gewordenen Traum zu erzählen. Foto: TOBIS Film GmbH

Am 25. April soll in Hamburg dann der Monaco-Abschnitt samt Formel-1-Rennen und angeschlossener Provence eröffnet werden. Ab dem Folgetag soll dieser Abschnitt dann auch für die Öffentlichkeit zugänglich sein.

Auslieferungen bei Märklin vervollständigen ein Trio:

Jüngst ausgeliefert hat Märklin den Altbaukesselwagen mit Bremserhaus (Art.-Nr. 80324), eingestellt von der BV-Aral bei der Deutschen Bundesbahn. Es ist der jüngste Wagen einer Reihe mit jeweils einigen Unterschieden, die nun ein sehenswertes Trio bildet.



Mit diesem Aral-Kesselwagen (Art.-Nr. 82304) entsteht zusammen mit den beiden Vorgängern nun ein ansehnliches Trio.

Wenig später traf dann auch der „Bosporus-Sprinter“ bei den Händlern ein. Hierbei handelt es sich um eine Ellok Siemens ES 64 U2 der MRCE Dispolok GmbH (88588) für die Epoche VI.

Die schwarze Lok aus der Taurus-Familie trägt drei Einholmstromabnehmer, von denen die beiden äußeren elektrisch funktionsfähig sind.

Werksseitig bereits ausverkauft ist die jüngste Auslieferung in Form einer Zugpackung mit Diesellokomotive V 36 der Rail-

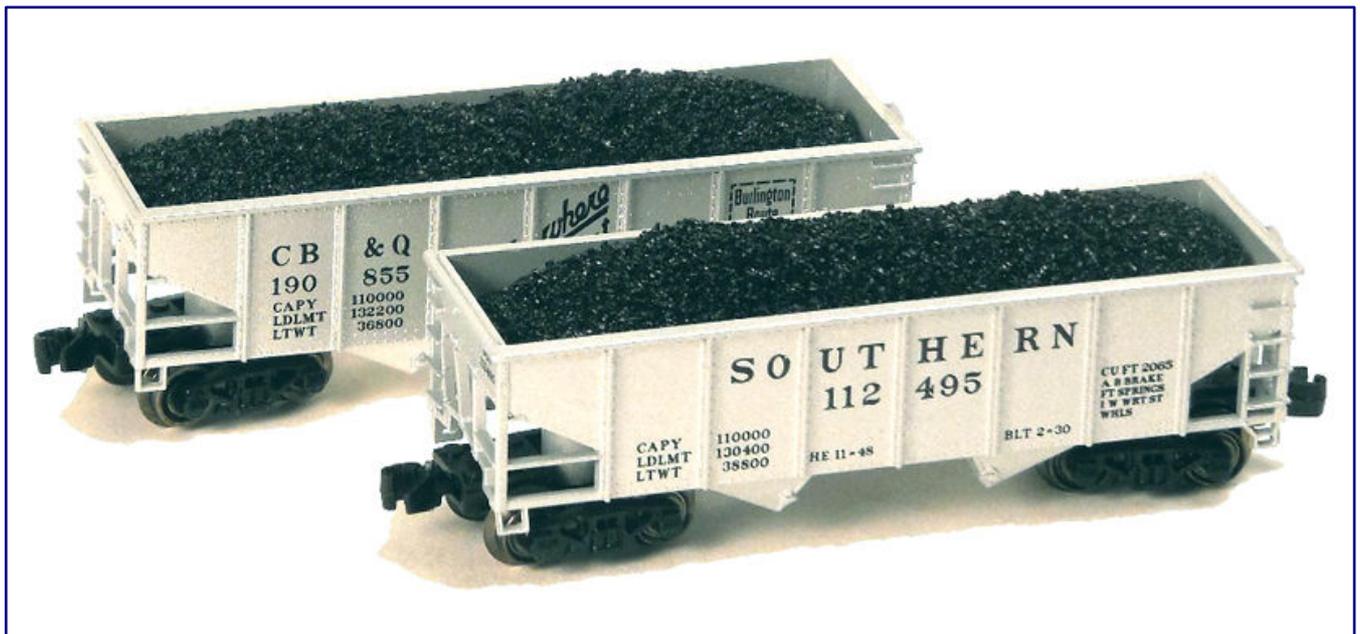
bouw Leerdam (81771). Die Lok wird durch drei Drehschieber-Seitenentladewagen ergänzt, ist in der Epoche IV angesiedelt und war als Vorbild in den Niederlanden zu Hause.

Mit dem Bausatz „Behelfsstellwerk Hanau“ (89808) ist zudem auch schon eine Frühjahrsneuheit 2024 ausgeliefert worden. Zusammengebaut ergeben die durchgefärbten Hartkartonteile eine auf einen Mauersockel gestellten Wagenkasten des Behelfspersonenwagen MCi, wie er im Bereich von Hanau Hbf als Provisorium diente.

Frühe Pioniere des Leichtgewichts:

Bei WDW Full Throttle wird in diesem Monat an ein interessantes Kapitel Eisenbahngeschichte erinnert. In den frühen Jahren des 20. Jahrhunderts hielt in den USA mit Aluminium ein neuer Werkstoff Einzug bei den Herstellern von Eisenbahnfahrzeugen. Ab 1931 fand das leichte und korrosionsbeständige Metall dann auch Eingang in den Waggonbau.

Die Idee dahinter war, mit weniger Eigengewicht eines Wagens bei gleichen Kastenmaßen das Ladegewicht signifikant erhöhen zu können. Die Versuche wurden erst durch den 2. Weltkrieg unterbrochen. Zwei Bahngesellschaften starteten die Praxisversuche: die Southern (SOU) und die Chicago, Burlington and Quincy Railroad (CBQ).



Mit einer neuen Doppelpackung setzt WDW Full Throttle zwei frühe Schüttgutwagen (Art.-Nr. FT-COL67) aus Aluminium-Leichtbauweise in Szene. Foto: WDW Full Throttle

Die neue Sammlerpackung (Art.-Nr. FT-COL67) mit je einem solchen 33-Fuß-Schüttgutwagen beider Gesellschaften greift die Erinnerung an diese Pionierzeit auf. Die Modelle sind aluminiumfarben lackiert, zeigen außenliegenden Kastenstreben, haben zwei Auslassöffnungen am Wagenboden, hauseigene Kupplungen, Drehgestelle und Radsätze.

Kaum angekündigt, schon lieferbar:

Artitec hat nur einen guten Monat nach Ankündigung seiner Frühjahrsneuheiten 2024 schon die ersten beiden Auslieferungen vollbracht. Bereits ausgeliefert wurden zwei Packungen aus der neuen Figurenreihe, die wir im Rahmen eines separaten Figurenbeitrags zeitnah noch ausführlicher vorstellen wollen.



Die neuen Maurer (Art.-Nr. 52.0001; Bild oben) wie auch die Feldbauern (522.0003; Bild unten) halten auch dem kritischen Blick bei mehrfacher Vergrößerung stand, ohne irgendwelche Fehler zu offenbaren. Sehenswert sind Details wie die früher auf dem Land üblichen Holzschuhe an den Füßen der Bäuerin.

Bei den Händlern verfügbar sind nun die Maurer (Art.-Nr. 52.0001) und die Feldbauern (522.0003). Umgesetzt wurden die neuen Figuren unter Einsatz einer Mischbauweise aus Kunststoff und Ätzteilen (Körbe der Bauern), unterstrichen durch einen perfekten Farbauftrag. Details wie Gesichtszüge und Falten der Kleidung werden erst in Makroaufnahmen richtig sichtbar.

Auch auf die weiteren Umsetzungen sind wir deshalb sehr gespannt, da der Eindruck dieser für unseren Maßstab völlig neuen Produkte auf dem gewohnt hohen Niveau des niederländischen Spezialisten liegt. Die perfekte Detaillierung macht die neuen Figuren sehr interessant für Detailszenen im Vordergrund, wo sie der Betrachter auch noch wahrnehmen kann.

Impressum

ISSN 1867-271X

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

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

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

Redaktion:
Holger Späing (Chefredakteur)
Harald Fried
Ralf Junius
Dirk Kuhlmann
Joachim Ritter

Korrespondent Nordamerika:
Robert J. Kluz

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

Weitere, ehrenamtliche Mitarbeit: Stephan Fuchs, Torsten Schubert

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

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

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

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

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

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

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

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

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