

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

www.trainini.de

Erscheint monatlich
ohne Gewähr

ISSN 1867-271X

Trainini

Praxismagazin für Spurweite Z



Tiefladewagen im Modell

Ein Koffer voller Tiefschnee
Stählerne Reichsbahnwagen

Vorwort

Liebe Leserinnen und Leser,

nach der Mammut-Ausgabe des letzten Monats liegt nun wieder ein deutlich dünneres Heft vor ihnen. Damit möchten wir uns nach den zeitfressenden Aufgaben aus Januar und Februar wieder in Richtung der gewohnten Erscheinungstage zurückbewegen.



Holger Späing
Chefredakteur

Unter der geringeren Quantität soll die Qualität aber auf keinen Fall leiden. Und dass Sie uns dies bestätigen werden, da bin ich mir ziemlich sicher. Zuvor hätte ich nicht geglaubt, welch vielfältige Themen wir dieses Mal aufgegriffen haben.

Und das gilt tatsächlich sowohl für das große Vorbild als auch die Modellseite im Maßstab 1:220. Hoffentlich bringen wir sie heute das eine oder andere Mal zum Staunen. Falls die Erkenntnis aufkommt, hier etwas Neues entdeckt und gefunden zu haben, hat sich unsere Arbeit innerhalb der Redaktion gelohnt.

Denn schnell hat sich gezeigt, dass wir zwar „kleinere Brötchen backen“ wollten, aber ein Themenfeld angefasst haben, in dem viel Recherche erforderlich war. Wir haben um Aufnahmen gebeten und auch selbst welche gemacht. Ein großes Dankeschön gilt deshalb allen, die mit Informationen, Bildmaterial und Modellen zum Füllen dieser Ausgabe beigetragen haben.

So ist der dominierende Schwerpunkt dieses Hefts nun der Bereich der Schwertransporte auf Schienen einschließlich seiner Spezialwagen. Diese stammen aus der Kleinserie, in einem Fall hingegen von Märklin und auch aus Eigenbauten.

Inspirieren und ermutigen möchten wir Sie alle dazu, hier tatkräftig ans Werk zu gehen und selbst handwerklich zu lang erhofften Modellen zu gelangen. Auch ich war verblüfft, welche Basismodelle sich hier heranziehen lassen, an die ich im Traum nicht gedacht hätte.

Das unterstreichen wir auch mit den beiden Buchrezensionen, die wir passend zum Modellthema gefunden haben. Sie stammen noch aus dem letzten Jahr, sind aber unverändert aktuell und erforderten ebenso ein gründliches Lesen und Verstehen.

Auch ein Höhepunkt des Jahres 2024 ist der „Winterkoffer“ von Peter Sturm, den wir als Exponat des Jahres ausgezeichnet haben. Sein Urheber stellt uns heute vor, was wir darauf sehen, wie er zur entscheidenden Idee kam und sie dann umgesetzt hat.

In die Vergangenheit der großen Bahn und zugleich in die Zukunft der Mini-Club entführt uns der Vorbildartikel. Im Interview (auf **Trainini TV**) hat uns Märklin-Geschäftsführer Wolfram Bächle weitere Familienmitglieder der Einheitsbauart 1928 bis 1930 in Aussicht gestellt, wenn die neu angekündigten Modelle wirtschaftlichen Erfolg haben.

Dazu möchten wir beitragen, indem wir die Geschichte der DRG-Reisezugwagen beleuchten, Vorbilder vorstellen und ihre Bedeutung auch für die Bundesbahn aufzeigen. Viel Spaß bei der Lektüre dieser hoffentlich wieder spannenden Ausgabe!

Herzlich,

Holger Späing

Leitartikel

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

Modell

Lademaß überschritten	5
-----------------------------	---

Vorbild

Meilensteine der Reichsbahn	16
-----------------------------------	----

Gestaltung

Ich packe meinen Koffer und... ..	31
-----------------------------------	----

Technik

Aktuell kein Beitrag

Literatur

Mehr als außergewöhnlich.....	41
Abseits des Alltäglichen	43

Aktuelles

Zetties und Trainini im Dialog.....	46
-------------------------------------	----

Impressum	62
-----------------	----

Wir danken Bernd Jablonski und Peter Sturm für ihre Beiträge sowie Franz-Josef Huwig, Matthias Vogel und der Eisenbahnstiftung für Fotos.

Erscheinungsdatum dieser Ausgabe: 31. März 2025

Titelbild:

Nur zwei Wagen hat 216 199-0 am Haken, doch die haben es in sich!
Der zu befördernde Druckbehälter überschreitet das Lademaß und ist auch außergewöhnlich schwer. Deshalb darf er nicht in reguläre Güterzüge eingestellt werden und wird um einen Lü-Begleitwagen ergänzt.

**Jetzt
Tickets
sichern!**



Wo Kleines das Größte ist.



www.intermodellbau.de

Weltgrößte Messe für
Modellbau & Modellsport

10.–13. April 2025

Messe Dortmund

Schwertransporte im Modell

Lademaß überschritten

Nicht alles, was auf der Schiene transportiert wird, passt ins normale Maß. Gemeint sind damit in diesem Fall Lasten, die zu schwer für reguläre Güterwagen sind oder räumliche Maße besitzen, die nicht in das gewöhnliche Streckenprofil passen. Im Maßstab 1:220 sind solche Transporte bislang Stiefkinder, wie wir feststellen müssen. So führt manchmal auch kein Weg am Eigenbau vorbei.

Als Stefan Carstens jüngstes Güterwagen-Buch (Rezension in dieser Ausgabe) erschien, da offenbarten sich viele spannende Anregungen für besondere Transporte auch auf unseren Gleisen. Doch ein Blick in die Kataloge der Hersteller offenbart große Lücken.

War einst ein sechssachsiger Tiefladewagen mit verlastetem Transformator (Art.-Nr. 4617) oder Überseekiste (4618) ein echter Kindheitstraum in der Baugröße H0, so bekamen auch die Zetties schon 1973 Ähnliches an die Hand, fand nach unserem Empfinden aber deutlich weniger Verbreitung.



Der aus Italien stammende, achtsachsige Tiefladewagen Uaais mit der UIC-Nummer 31 83 994 5 001-0 I-MIR hängt am 21. Februar 2025 mit schwerer Fracht am Ende eines Güterzugs, der die Geislinger Steige herabgefahren ist und nun Göppingen erreicht hat. Foto: Matthias Vogel

Als Vorlage für einen Trafotransport diente Märklin damals ein Tragschnabelwagen SSt 662 der Trafo-Union, beschriftet mit der Betriebsnummer 521 152 [P]. Die Vorlage kam einst noch ohne Zwischenbrücken aus, was der Göppinger Umsetzung sicher entgegenkam.

Seine Vorlage wurde 1964 von der Siemens AG in Nürnberg gebaut, hatte eine Tragfähigkeit von 200 Tonnen und blieb bis 1987 im Einsatz. Für das Modell mit der Artikelnummer 8620 war sogar erst 1994 Schluss im Märklin-Programm.

Obwohl es sich um einen sehr ungewöhnlichen Waggon handelte, vermochte er nur bedingt zu überzeugen. Zwar fiel er mit seinen blauen Bedienkabinen sofort auf der Anlage ins Auge, doch fehlten ihm dort die gesichtsprägenden Übersetzfenster und Türen. Stattdessen starrten die Besucher in offene Löcher.

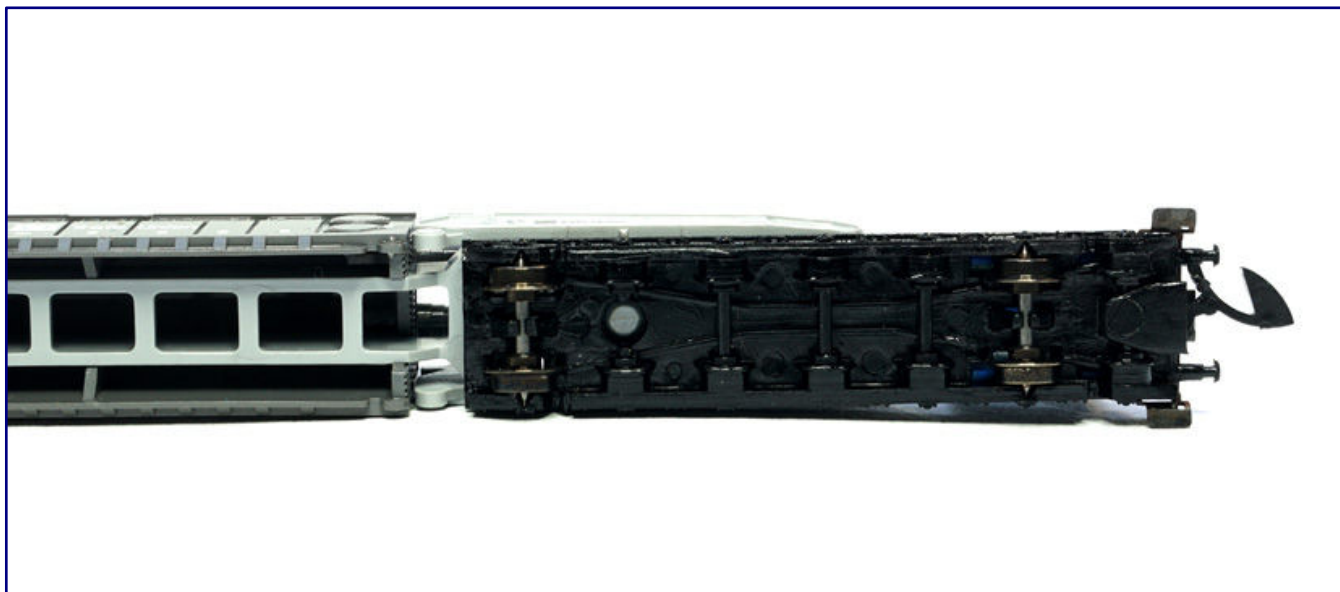
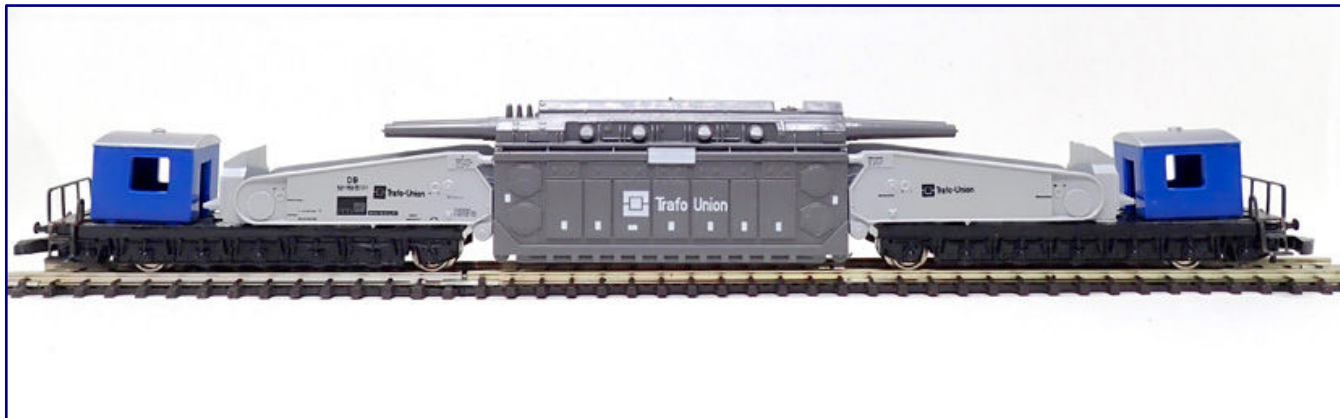


Bild oben:

Das Märklin-Modell mit der Artikelnummer 8620 ist der bislang einzige Tragschnabelwagen im Maßstab 1:220 geblieben. Seine fensterlosen Bedienhäuser und lediglich vier sichtbare Räder in jedem der eigentlich siebenachsigen Drehgestelle beeinträchtigten seine optische Wirkung enorm. Foto: Jörg Landau

Bild unten:

Der Blick auf die Unterseite zeigt fest angespritzte Achsen mit wirkungslos bleibenden Stummelrädern. Der Transformator ist auf einer langen Brücke (abnehmbar) aufgesteckt, die das kurzgekuppelte Fahren einer unbeladenen Einheit im Modell verhindert.

Merkwürdig wirkte auch das Fahrwerk der Miniatur. Waren die 14 Achsen beim Vorbild paarig auf zwei Drehgestelle in den Wagenhälften verteilt, so fuhr Märklins Modell nur auf vier Achsen an den Positionen 2 und 7 der Drehgestellnachbildungen. An den übrigen jeweils fünf Positionen befanden sich nur winzige Andeutungen von Rädern, die bei weitem nicht die Schienen berührten oder auch nur einen solchen Anschein vermittelten.

weiter auf Seite 8



Bild oben:
Der mit einem Transformator beladene und einer Zwischenbrücke ausgestattete Tragschnabelwagen SHIKI 800, den Rokuhan nachgebildet hat (Art.-Nr. T037-1 / 7297863), stammt im Vorbild aus dem Bestand von Nippon Express. Foto: Rokuhan

Bild unten:
Das eben genannte Märklin-Modell lässt sich durch den Tausch der Achsen gegen schwarz vernickelte Exemplare und Einsetzen von Fenstern aus 2.-Klasse-Reisezugwagen bereits erheblich aufwerten (vgl. Foto auf Seite 6 oben).

Zwar verringerte diese Bauweise den Rollwiderstand enorm und machte den Waggon erst anlagentauglich, aber für den Betrachter wirkte das zu Sehende aber in keiner Weise stimmig. Mit heutigem Produktionsstandard, darunter Feststereinsätze, schwarz vernickelte Räder und seitenverschiebbare „Stummelachsen“ könnte aus dem Veteranen durchaus noch ein attraktives Modell entstehen.



Vorbildgerecht führt der von V 200 007 gezogene Transformatorentransport auch einen LÜ-Begleitwagen mit. In ihm reist das Begleitpersonal und erforderliches Werkzeug, falls unterwegs Hindernisse im Streckenprofil temporär abzubauen und beseitigen sind.

Vor Augen halten müssen sich Spur-Z-Bahner schließlich auch, dass es keine Alternativen zu Tragschnabelwagen auf dem Markt gab und gibt – zumindest nach deutschen Vorbildern. Die Einschränkung ist entscheidend, weil wir den Blick auch nach Übersee richten müssen.

Rokuhan hat unter der Artikelnummer T037-1 in Japan vor einigen Jahren den 16-achsigen Tragschnabelwagen Shiki 800 auf den Markt gebracht. Er besitzt acht zweiachsige Drehgestelle, die in vier Rahmen ruhen und eine Zwischenbrücke tragen.

Nachgebildet wurde auch ein eingehängter Brückenträger, in dem der Transformator gelagert ist. Eine beiliegende Anleitung erklärt, wie das Modell auch in Teilen so weit zerlegt werden kann, dass vorbildgerechte Leerfahrten mit oder ohne Ladebrücke möglich sind.

Angeregt von einem Kinofilm erschien in der Folge auch ein einzelner Wagen Shiki 880 (T037-2) und eine Zugpackung mit der Diesellok DD51 (T037-3). Das Ladegut wirkte in beiden Fällen sehr phantasievoll und lehnt sich wohl eher an den Film als der Realität an.

Tiefladewagen im Modell

Blicken wir noch mal auf das Märklin-Modell der Baugröße H0 zurück. Das Fahrzeug scheint bleibende Eindrücke hinterlassen zu haben, denn während der Transformatortransport im eigenen Haus die Mini-Club anregte, so inspirierte der Waggon mit seinen gekröpften Längsträgern offenbar die Kleinserienhersteller.

Ein achtsachsiger, einst von MAN gebauter Tiefladewagen aus dem Bestand der DRG (Z62021) erschien bei Krüger Modellbau. Seine Besonderheit waren hochgesetzte Bremserhäuser, ein durchaus typisches Merkmal dieser Waggon-Generation. Durch das Aufständern wurde der erforderliche Platz für die Bremsenrichtung geschaffen, die sich nicht vollständig im Drehgestell unterbringen ließ.

Sechssachsig war ein bei Schmidt erschienenes Modell mit geschwungener Kröpfung, das ein wenig an die Märklin-Umsetzung im Maßstab 1:87 erinnerte. Deutlich abweichend dazu war das auf ihm verbaute Bremserhaus.

Die markante Ladebrücke, die nostalgische Erinnerungen auslöste, stammte von Sackarnd und war mit einer (114) oder zwei Kabelrollen (115 beladen), aber auch mit der aus Göppingen bekannten Überseekiste (116) zu haben. Unbeladene Ausführungen ohne (1030) oder mit Bremserhaus (1031) wurden ebenfalls angeboten.



Das Schmidt-Modell (Bild oben) basierte auf einer Ladebrücke von Sackarnd und gab es sowohl beladen als auch unbeladen zu erwerben. Abgebildet ist hier die unbeladene Ausführung ohne Bremserhaus (1030). Das Jann-Modell (Bild unten) nutzt ebenfalls Märklin-Drehgestelle und ist mit einer Überseekiste beladen. Wir identifizieren die Brücke als zum SSt 53 gehörig, der beim Vorbild auf acht Achsen lief. Fotos: Slg. Franz-Josef Huwig

Ein interessantes Fahrzeug stammt von Jann-Modell, wobei wir es – mangels Herstellerinformationen – als die sechssachsige Interpretation eines achtsachsigen Neubaus der DB von 1954 identifizieren. Dann handelt es sich um den Tiefladewagen SSt 53 mit der Betriebsnummer 980 895, dessen besonderes und damals neues Merkmal es war, dass er eine Wechselbrücke trug.

Sie ließ sich von den Drehgestellen abheben und auf Straßenroller umsetzen, um die letzte Strecke zum Ziel zurückzulegen. Bestimmt war der Waggon für den Trafotransport, hatte in dieser Funktion aber bald ausgedient, als die DB über eigene Tragschnabelwagen verfügte.

Die dreiachsigen Drehgestelle des Krupp-Ardelt-Krans mit einem Zahnkranz, der auch bei einem früheren Langholzwagen im Märklin-Programm genutzt wurde, erscheinen bis auf die nicht korrekte Achsenzahl beinahe perfekt.

Geradezu verloren wirkt im direkten Vergleich ein interessantes Produkt aus den Niederlanden: Zubehörspezialist Artitec legte überraschend das Ladegut „AEG-Transformator“ (322.021) auf, der für das Jann-Modell unterdimensioniert wäre. Zum Lieferumfang gehört auch ein passendes Ladegestell aus Holz, in dem auch die demontierten Isolatoren gesichert mitgeführt werden.



Der AEG-Transformator von Artitec (322.021) erfordert für den vorbildgerechten Transport keinen Spezialwagen und nimmt mit seinem Ladegestell auf einem gewöhnlichen Schwerlastwagen Platz. Trotzdem fügt er sich perfekt ins heutige Thema ein.

Dabei handelt es sich aber um eine vergleichsweise kleine Umspanneinrichtung, nicht um einen mehr als 100 Tonnen schweren Großtransformator für ein Umspannwerk, der das reguläre Lichtraumprofil der Strecken überschreitet.

Daher muss er auch nicht zwingend auf einem Tiefladewagen transportiert werden. Glaubhaften Einsatz findet er auch auf den vier- und sechsachsigen Schwerlastwagen SSy 45 und SSym 46 aus dem Hause Märklin.

Eine Besonderheit bildeten beim Vorbild die zweiachsigen Durchladewagen, die nach dem Zweiten Weltkrieg für die DB neu gebaut wurden: Ihre Achsenzahl verrät, dass mit ihnen keine besonders schweren Lasten bewegt wurden. In ihnen wurde große Ladegüter befördert, die nur durch Ausnutzen des Raums auch knapp über der Schienenoberkante das Lichtraumprofil einhielten.

Einen unvollständigen Wagen nach solcher Vorlage war einst im Programm von FR Freudenreich Feinwerktechnik zu finden. Wir identifizieren das Fertigmodell (ZF301) und Bausatz (ZB301) als Ui 633 der DB, der ursprünglich noch als St 35a bestellt worden war.

Nicht unerwähnt lassen möchten wir in unserem Marktüberblick auch die Begleitwagen. Die Abkürzung „Lü“ kennzeichnet Züge mit Lademaßüberschreitung. Solchen Zügen beigegeben war regelmäßig auch ein Waggon, der mitfahrendes Personal beherbergte und möglicherweise erforderliches Werkzeug mitführte.



Der Werkstatt-Gerätewagen 649 von FR (49.343.101) empfiehlt sich als Lü-Begleitwagen und wurde auch von uns für die Modellnachstellungen genutzt.

An ihm montiert war oft auch eine Profilschablone der Ladung, oft aus Holz angefertigt. Damit konnte an kritischen Stellen geprüft werden, ob die Durchfahrt durch einen Tunnel oder unter einer Brücke tatsächlich ohne Berührung möglich war.

Spätestens ab den achtziger Jahren kamen an Stelle von Altbau-Reisezugwagen auch ehemalige Pwghs 054 als Lü-Begleitwagen zum Einsatz. Passende Modelle hat ebenfalls FR Freudenreich Feinwerktechnik hergestellt. Ein aktuelles Modell, das solche Funktionen übernehmen kann, ist das FR-Modell des Gerätewagens 649 (49.343.101) beim 1zu220-Shop.

Alternative Eigenbau

Mit Blick auf das gerade erläuterte Marktangebot ließe sich annehmen, die Spurweite Z sei mit Durch- und Tieflade- sowie Tragschnabelwagen insgesamt gut versorgt. Doch das wäre ein Trugschluss, denn die Fülle an Bauarten ist immens und regelmäßig erreichten sie beim Vorbild nur kleine Stückzahlen.

So ergaben sie in Summe ein sehr heterogenes Bild, das nicht ansatzweise im Maßstab 1:220 abgebildet ist. Deshalb führt häufig kein Weg am Eigenbau vorbei. Das dachte sich auch unser Leser Bernd Jablonski, der gleich zwei Bauarten selbst schuf. Sein Projekt beschreibt er im Folgenden selbst:

„Ich habe mir mal die Arbeit gemacht und zwei Tiefladewagen aus dem Güterwagen-Band 10 „Tieflade- und Tragschnabelwagen“ von Stefan Carstens nachgebaut: einen sechsachsigen Uai 760 (SSt 40), wie er auf Seite 70 abgebildet ist, und einen vierachsigen SSt 36 (Uai 728), abgebildet auf Seite 71.

Beide Wagen sind sich in ihrer Grundkonstruktion recht ähnlich. Die Zeichnungen im Buch sind für beide sogar im Maßstab 1:220 gehalten, was sehr hilfreich war. Zum Umbauen habe ich auf Basisfahrzeuge des Hauses Märklin aus dem Gebrauchtmrket zurückgegriffen.



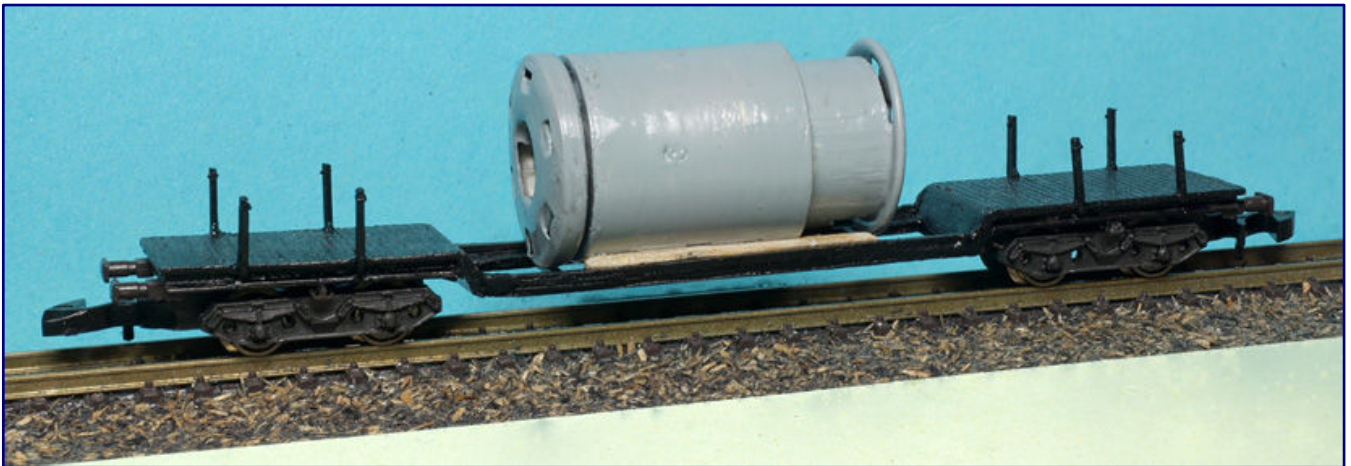
Der Tiefladewagen Uai 760 entstand aus einem SSym 46 von Märklin und PS-Profilen. Als Ladegut erhielt er eine Überseekiste aus dem Spur-N-Programm von Noch.

Für den Uai 760 habe ich den Schwerlastwagen SSym 46 (80814) verwendet: Der Wagen wurde geteilt, aus Polystyrol habe ich dann eine Tiefladefläche mit zwei Längs- und zwei Querträgern gebaut und verbunden.

weiter auf Seite 14



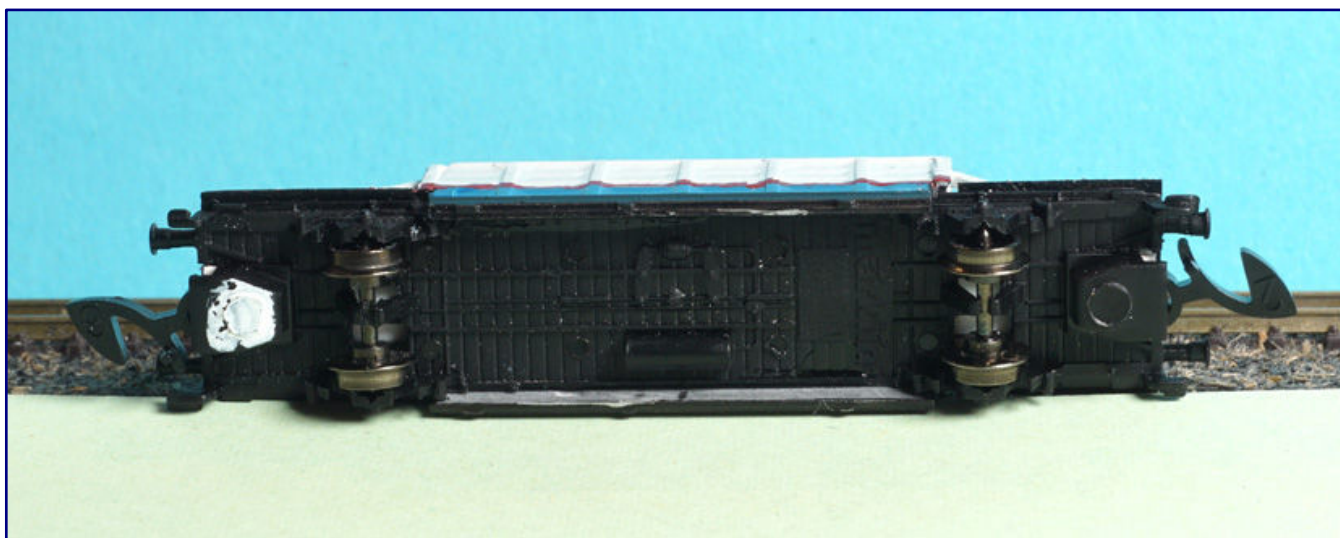
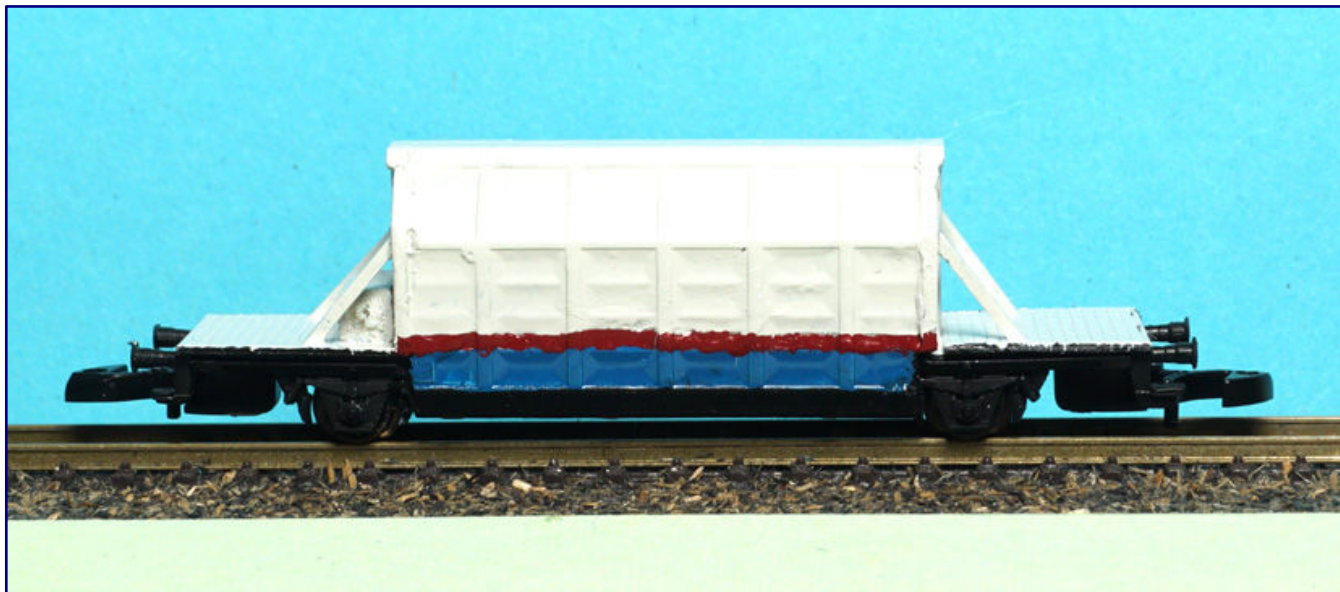
Der Waggon passt mit verladener Maschinenkiste durch das Umgrenzungsprofil des Lademaßes. Deshalb darf er in Regelgüterzüge eingestellt werden und verkehrt ohne besondere Vorsichtsmaßnahmen.



Für den SSt 36 wurde ein Drehgestell-Schiebewandwagen geopfert und mit Polystyrolprofilen passend aufgebaut (Bild oben). Das Ladegut entstand aus Kunststoffrohr und Resten eines Druckknopfs (Bild Mitte). Bei der Durchfahrt klappt das Lademaß seitlich knapp weg (Bild unten), was einen Transport als „LÜ Anton“ erfordert.

An der geteilten Ladefläche mussten noch die Schrägen plangefeilt und die Tieflade-Fläche zwischen die Wagenhälften geklebt werden. Damit war der Tiefladewagen bereits fertig. Als Ladegut habe ich dafür den Bausatz einer kleinen Noch-Maschinenkiste in seiner Breite angepasst, zusammengebaut und auf das Modell verladen.

Damit der Wagen ruhig läuft und gut über alle Weichen kommt, brauchte er etwas zusätzliches Gewicht: Genau dafür ist die Maschinenkiste gedacht gewesen. Darin habe ich nämlich vor dem Verschließen noch zusätzliche Bleigewichte untergebracht.



Zuletzt entstand bei unserem Leser auch noch der zweiachsige Tiefladewagen Uiks 628 (Bild oben) mit Transporthauben im Eigenbau. Wie sich auf der Unterseite (Bild unten) erkennen lässt, handelt es sich bei der Tiefladefläche im Modell allerdings um eine „Mogelpackung“.

Wie sich erkennen lässt, passt die Fuhre noch soeben durch das Lademaß. Damit fällt dieser Transport nicht in die Lü-Kategorie A („Lü Anton“) – er darf also ohne zusätzliche betriebliche Maßnahmen verkehren und ich kann diesen Eigenbau-Waggon auch vorbildgerecht in gewöhnliche Güterzüge einreihen.

Wer die Definitionen und Kategorien von Lademaßüberschreitungen sowie deren Handhabung im Betrieb (Einschränkungen) auf einen Blick sehen und erfahren möchte, dem lege ich folgende Seite ans Herz: https://wiki.railsignalling.org/index.php?title=Ladema%C3%9F%C3%BCberschreitende_Z%C3%BCge
Auch in der Wikipedia wird unter dem Begriff „Fahrzeugbegrenzungslinie“ auf das Thema eingegangen.

Doch fahren wir nun bei meinen Eigenbauten fort: Für den SSt 36 habe ich einen Großraum-Schiebewandwagen (82411) zerlegt. Der Wagenboden wurde in diesem Fall knapp hinter den Drehgestellen zerteilt.

Dann habe ich wieder, wie zuvor auch aus Polystyrol, eine Tiefladefläche gebaut. Zu den zwei Längsträgern gesellten sich in diesem Fall aber fünf Querträger. Als Ladegut habe ich mir dafür dann einen Autoklaven (gasdicht verschließbarer Druckbehälter) bzw. Reaktor ausgedacht. Dazu habe ich Teile von einem Druckknopf mit einem Stück Kunststoffrohr zusammengefügt. Das ganze grau lackiert und verladen, ergibt dann die gewünschte Lü-Sendung.



Der Tiefladewagen Uai 760 ist in einen Regelgüterzug eingereiht worden und befährt die Nord-Süd-Strecke in Richtung Hamburg. Dort werden die Maschinenteile, wie auch das weltberühmte Dortmunder Helle (Export-Bier mit geschützter Herkunftsbezeichnung) im folgenden Wagen, aufs Schiff übergehen und ihre Reise in die Neue Welt fortsetzen.

Diese Beladung passt nicht mehr durch das Lademaß und fällt damit in die Kategorie B („Lü Berta“). Solche Fuhren sind breiter als das Lademaß, reichen aber nicht in das Lichtraumprofil der Nachbargleise: Zwei solcher Transporte können sich auf zweigleisigen Strecken also auch begegnen, was die betrieblichen Einschränkungen (auch im Modell) überschaubar hält.

Wer nun Gefallen an solchen Wagen und besonderen Transporten gefunden hat, der findet im Güterwagen-Band 10 noch viele weitere und schöne Anregungen zu zwei-, vier-, sechsachsigen Wagen und noch größeren Exemplaren, die einen Nachbau reizvoll erscheinen lassen. Ich selbst habe gerade Gefallen an einem zweiachsigen Tiefladewagen Uiks 628 mit Transporthauben gefunden, wie er ab 2000 für die Deutsche Aerospace AG (DASA) unterwegs war.“

Herstellerseiten zu Anbietern:

<https://artitec.nl>
<https://www.maerklin.de>
<https://www.noch.de>
<https://www.rokuhan.com>
<https://www.1zu220-shop.de>

Schnellzugwagen der Bauart 1928

Meilensteine der Reichsbahn

Der Weg vom hölzernen Personenwagen zum modernen Reisezugwagen aus Stahl war lang. Konsequenterweise entwickelte die DRG ihre Schnellzugwagen weiter, bis mit der Einheitsbauart 1928 bis 1930 die endgültige Form gefunden schien. Ihre genietete Ganzstahlbauweise ging dann schließlich fast nahtlos in die geschweißte Bauweise über.

Wir werfen heute einen Blick auf die Reisezugwagen der „Einheitsbauart 1928 bis 1930“, bei der Bundesbahn nach dem Zweiten Weltkrieg als „Verwendungsgruppe 29“ geführt. Anlässlich der Märklin-Ankündigung, diese Wagenfamilie im Maßstab 1:220 zu realisieren (Art.-Nr. 87620), erscheint es sinnvoll, ihre Geschichte und Merkmale an dieser Stelle herauszuarbeiten sowie einen Blick auf ihre Betriebsgeschichte zu werfen.

Zunächst blicken wir weit in die Geschichte zurück: Als die Eisenbahn ab 1829 in England das Laufen lernte und wenige Jahre später auch auf dem europäischen Festland angekommen war, stellte Holz noch den wichtigsten Werkstoff dar.



Reichsbahn-Schnellzugwagen waren noch häufig in Zügen zu sehen, als das DB-Neubauprogramm längst Fahrt aufgenommen hatte. Auch hinter E 41 077 hängt an zweiter Stelle im Zug offenbar ein solcher Packwagen, als sie am 14. März 1966 mit ihrem Eilzug in Wuppertal-Oberbarmen abgelichtet wird. Foto: Wolfgang Bügel | Eisenbahnstiftung

Aus ihm waren Rahmen und Aufbauten der Wagen gefertigt, denn zu Beginn waren sie prinzipiell nichts anderes als Kutschen, die auf Eisenräder statt hölzerne Speichenräder gesetzt wurden. Doch dieses Material kam mit zunehmenden Fahrzeug- und Zuggewichten, höheren Geschwindigkeiten und auch Zusammenstößen schnell an seine Grenzen.



38 2527 und 78 460 bespannen am 28. Februar 1953 den E 516 (Wuppertal-Elberfeld - Düsseldorf), der aus den aus Braunschweig kommenden Kurswagen des E 416 gebildet wird. Die drei Wagen gehören zwei unterschiedlichen Bauarten der Vorkriegszeit an. Foto: Karl Wyrsh, Slg. D. Ammann | Eisenbahnstiftung

Nach und nach hielten Metalle Einzug in den Waggonbau. Zunächst betraf dies die Fahrzeugrahmen und weitere Teile der Fahrwerke, dann die Kastengerippe der Aufbauten und schließlich auch (in mehreren Etappen) die Seitenwände und Dächer. Die Reisezugwagen wurden schwerer, aber auch stabiler und verziehen auch manchen Stoß. Verletzungen durch splitterndes Holz nahmen ab, auch die Brandgefahr konnte entscheidend eingedämmt werden.

Besonders in den Vereinigten Staaten gewann dieser Prozess schnell an Fahrt, nachdem ein Brand in der Pariser Untergrundbahn 1902 den Kongress wachgerüttelt hatte. In Deutschland gab es zu jenem Zeitpunkt schon seit rund zehn Jahren Vorstöße für Metallbauweisen, aber die sparsamen preußisch-hessischen Staatsbahnen sahen bis dato noch kein Erfordernis.

Die Mehrkosten für stählerne Wagen hemmten die weitere Entwicklung und sorgten erst um 1920 für eine Wende. Sie fiel zeitlich mit dem Zusammenfassen der Länderbahnen und Verstaatlichen der Eisenbahn unter Reichshoheit zusammen.

So oblag es schließlich der Deutschen Reichsbahn-Gesellschaft, moderne Reisezug- und Gepäckwagen zu beschaffen. Das Zentralamt der Reichsbahn verfügte im Mai 1921, dass das schon länger beabsichtigte Einführen der eisernen Bauart nun durchzuführen sei.

Vergleichbar dem Bestand an Lokomotiven schien es zudem sinnvoll, auch künftige Bauarten an Personenwagen zu vereinheitlichen und Normen anzuwenden. Damit befasste sich die Verwaltung der DRG deshalb auch in verschiedenen Abteilungen und Dezernaten. Der Weg zur Bauart 1928 bis 1930 war dennoch lang und geprägt von einem ständigen Lernprozess.

weiter auf Seite 20

Foto auf Seite 18:

An Samstagen wurde D 73 (Basel SBB – Hamburg-Altona) zusätzlich verstärkt. Am 9. März 1963 geschieht dies durch den an der Spitze laufenden B4ü der Verwendungsgruppe 29, Zuglok ist an diesem Tag 01 056. Foto: Karl-Ernst Maedel | Eisenbahnstiftung.





Die Fotogerecht für den Münchener Direktionsfotografen wird der frisch ausgelieferten E 41 056 (Abnahme am 16. November 1956) im Bahnhof Garmisch-Partenkirchen der Abfahrauftrag erteilt (Bild oben). Im Zug sehen wir auch Wagen der Bauart 1928 bis 1930. Auch der von E 41 143 geführte und in Koblenz Hbf am 1. Oktober 1961 abgelichtete Sonderzug kommt nicht ohne sie aus. Foto: Steidl | Eisenbahnstiftung (oben) / Winfried Gronwald | Eisenbahnstiftung (unten)

Bestimmend auch für Reisezugwagen wurde unter anderem der Austauschbau. Unter diesem Begriff verstand die DRG den freien Tausch von Teilen zwischen verschiedenen Fahrzeugen, hier bezogen auf eine Wagenfamilie, ohne besondere Anpassarbeiten.

Der Fokus richtete sich dabei sowohl auf den Bezug von maßhaltigen Teilen auch bei unterschiedlichen Herstellern als auch das Vermeiden von Nacharbeiten zum Erreichen höchstmöglicher Wirtschaftlichkeit. Dafür bedurfte es Richtlinien und Regeln.

Literaturtipps zum Thema

Informationen zu den DRG-Konstruktionen und die Geschichte der DSG inklusive Wagenbeschaffung bieten folgende Bücher, die wir in diesem Magazin besprochen haben:

Joachim Deppmeyer
Reisezugwagen der Deutschen Reichsbahn – 1
1921 bis 1931 – Regelspur
EK-Verlag 2018
ISBN 978-3-8446-6414-0

Armin Gärtner
Die Geschichte der Deutschen Schlafwagen- und Speisewagengesellschaft (DSG) – Band 1
Eisenbahn- und Heimatmuseum Erkrath-Hochdahl e.V.
ISBN 978-3-00-077300-6

Im weiteren Sinne steht damit auch in einem Zusammenhang, dass die Einheitspersonenwagen einer Bauart über alle Wagenklassen und Klassenaufteilungen hinweg gleich lang und gleich breit waren. Den Anfang machte die Bauart 1921 – 1923.

Hinter diesen Einheits-D-Zugwagen, nur solche betrachten wir in diesem Artikel, verbergen sich die bekannten und bei Modellbahnern beliebten „Hechte“ mit ihren charakteristischen Schrägen an den Wagenenden.

Sie besaßen bereits eine elektrische Beleuchtung und erlaubten das Heranziehen ihrer Ausführung auch für Gepäck-, Post-, Schlaf- und Speisewagen (der Mitropa).

An den Wagenenden befanden sich nach außen aufschlagende Stirnwanddrehtüren. Diese bewährten sich nicht und wurden für die nachfolgende Bauart 1926 geändert.

Sie stellen aus heutiger Sicht eher eine Zwischenbauart dar, denn ihre Stückzahl blieb mit acht bis zwanzig Wagen sehr überschaubar. Nur der C4ü-26 erlangte mit 92 Exemplaren eine etwas größere Bedeutung. Neue Merkmale waren die Stirnwandschiebetüren, die während der Fahrt geschlossen werden konnten und so im Winter kalte Zugluft in den Gängen des Zugs vermieden.



Der C4ü-26 (Bauart 1926) lief auf Schwanenhalsdrehgestellen mit nur 2.150 mm Achsstand. Die Wagenenden entsprechen noch den Hechtwagen (Bauart 1921 – 1923), während schon ein durchgehendes Tonnendach zum Einsatz kam. Damit bildete er den Übergang zur Bauart 1928 bis 1930. Foto: Karl Friedrich Walbrach | Eisenbahnstiftung

Eingeführt wurden auch leichter bedienbare Fenster und Rollvorhänge als Sonnenschutz. An den schräg eingezogenen Wagenenden hatte das Dach als Witterungsschutz nun einen kleinen Übergang, was sich aber auch nur bedingt bewährte.

Die nächste Entwicklungsstufe zeigte sich dann an den Sonder-D-Zugwagen der Bauarten 1928 – 1929, die für den „Rheingold“ entwickelt worden waren. Äußerlich unterschieden sie sich nicht nur in ihrer eleganten Lackierung, sondern brachten auch eine grundlegend geänderte Kastenform mit sich.



Der am 12. September 1960 von E 41 058 geführte Zug besteht noch fast vollständig aus Vorkriegswagen und zeigt ihre große Verbreitung. Der Zug verlässt vor der Kulisse der Messe gerade den Bahnhof Köln-Deutz in Richtung Hauptbahnhof. Foto: Will A. Reed | Eisenbahnstiftung

Märklin hat Wagen dieser Bauart bereits 1990 mit der Zugpackung 8133 aufgelegt. Für reguläre D-Züge ließen sich diese Modelle dennoch nicht adaptieren, zumal sie nur die beiden höchsten damaligen Wagenklassen umfassten und in geringer Stückzahl gebaut wurden. Übrigens entfiel die 4. Klasse im Jahr ihres Erscheinens.

Anhand der Rheingold-Wagen gewann die DRG aber wichtige Erkenntnisse, wie fortan auch D-Zugwagen aussehen sollten. Beibehalten wurde die genietete Stahlbauweise, denn die Schweißtechnik war noch nicht ausreichend weit fortgeschritten.

Die Einheits-D-Zugwagen der Bauart 1928 – 1930, die wir nun betrachten, bilden, wie eingangs ausgeführt, die Vorbildvorlage für die neue Wagenpackung 87620, die Märklin im Januar als Formneuheit angekündigt hat und die in den nächsten Jahren auch noch weiter ausgebaut werden kann – eine ausreichend große Kundennachfrage vorausgesetzt, wie Geschäftsführer Wolfram Bächle im Gespräch mit unserer Redaktion festhielt.

Konstruiert wurden die Vorbilder vom RZA und der Waggonfabrik LHB gemeinsam, die bisherige Wagenlänge über Puffer von 21.720 mm wurde beibehalten. Vergrößerte Drehzapfenabstände verminderten jedoch die Wagenüberhänge und erlaubten eine auf 2.933 mm erhöhte Wagenbreite bei gleichem Umgrenzungsprofil.

Prägend für die Wagen waren eine gestreckte Linienführung sowie der Vorraum mit eingezogenen Wänden, die parallel zu denen entlang der Abteile angeordnet waren. Die Schrägen der



Der 1956 fotografierte DSG-Speisewagen 1048 ist ein WR4ü(e)-28 und gehört damit zur Bauart 1928. Die Niete der Außenbleche waren bei den Speisewagen aber vertieft und bündig verspachtelt. Ausgestattet ist der erhaltene gebliebene Wagen mit Drehgestellen der Bauart „Görlitz II schwer“. Foto: Engels | Eisenbahnstiftung

Vorgängerbauarten hatten sich nicht bewährt, weil sie dort zu starken Verschmutzungen der Türen und Seitenwandfenster geführt hatten.

Ebenso neu waren die von der Wumag gefertigte Drehgestelle der Bauart „Görlitz II schwer“ (ab Lieferung 1930 „Görlitz III schwer“), für die sich die DRG nach gründlichen Laufuntersuchungen entschieden hatte. Einige Wagen erhielten versuchsweise sogar Rollenachslager.

Drehgestelle amerikanischer Bauart (Schwanenhalsdrehgestelle der Bauart Othegraven) und Sondereinrichtungen erhielten nur diejenigen Wagen, die im Fährverkehr nach Dänemark und Schweden eingesetzt waren. Grundlage waren in diesem Fall bestehende internationale Vereinbarungen.

Die Inneneinrichtungen wurden unverändert von der Einheitsbauart 1926 übernommen, die Abteile erhielten in der weiteren Ausstattung aber kleinere Verbesserungen. Spürbar war eine Verbesserung in der 3. Klasse ab der Lieferung 1931: Statt mit Ölfarbe bestrichener Abteilmwände kam nun helles, lackiertes Eichenholz furnier zum Einsatz. Das schwächte den Unterschied zu den oberen Wagenklassen erheblich ab.

Beschafft wurden D-Zugwagen der Einheitsbauart 1928 bis 1930 in mehreren Programmen und recht großen Stückzahlen, was für eine große Verbreitung sorgte und auch eine lange Dienstzeit zur Folge hatte.

Verbesserungen und Änderungen der Zeichensätze flossen in den Beschaffungszeitraum ein. Gepäckwagen mit außermittiger Kanzel für den Zugführer konnten auf denselben Grundlagen bestellt werden. Diesen erhöhten Dachaufsatz büßten viele Wagen erst mit den Modernisierungen durch die Deutsche Bundesbahn ein.

weiter auf Seite 24



Bild oben:

1928/29 bestellt die Mitropa in drei Baulosen insgesamt 88 Speisewagen der Bauart 1928. Der im Februar 1954 abgelichtete Wagen 1086 der DSG wurde später zum WRüe 151 und stammte aus der dritten Bestellung. Dies erhielt bereits ab Werk Drehgestelle der Bauart „Görlitz III schwer“, die wie auch ihre direkten Vorgänger mit 120 km/h laufen durften. Foto: Willi Marotz | Eisenbahnstiftung

Bild unten:

Beim Anschlag von Jüterbog am 8. August 1931 gegen 22:50 Uhr auf den D 43 (Basel Bad Bf – Berlin Anh Bf) entgleiten insgesamt acht Personenwagen, darunter der Gepäck- und der Speisewagen. Teilweise stürzten sie die Böschung hinunter. Die eingereihten Wagen der Einheitsbauart 1928 bis 1930 bewiesen ihren Zugewinn an Sicherheit. Es war der dritte von vier Anschlägen mit Toten des in Wien ansässigen Attentäters Sylvester Matuska, bevor er gefasst werden konnte. Foto: RVM-Archiv | Eisenbahnstiftung

Auch die Mitropa und die Reichspost bestellten auf Grundlage dieser Wagen eigene Fahrzeuge. Besonders Schlaf- und Speisewagen verdienen hier den Hinweis, weil die Nachfolgesellschaft DSG im Westen, eine hundertprozentige DB-Tochter, lange Zeit mit den Vorkriegswagen auskommen musste. Gerade die schließlich doch betagten Speisewagen bildeten für viele Jahre den Grundstock an eigenem Material.

Ihre Feuertaufe erlebten die D-Zugwagen der Einheitsbauart 1928 – 1930 beim Eisenbahnunglück von Jüterbog am 8. August 1931. Der ungarische Attentäter Sylvester Matuska sprengte unter der Lokomotive von D 43 Basel – Berlin 3 Meter Schienen weg.

Als Folge dessen entgleiste der Schnellzug mit acht Wagen aus einer Geschwindigkeit von 105 km/h und stürzte teilweise den Bahndamm herunter. Doch alle Wagenkästen blieben äußerlich intakt und schützten die Reisenden. Damals fast unglaublich schien, dass es nur 2 Schwer- und 80 leichter Verletzte, aber keine Toten zu beklagen gab.



Bei Wiera war am 18. März 1967 die Treysaer 50 221 mit N 3258 unterwegs, der um 13:23 Uhr in Kassel Hbf gestartet war. Die beachtliche Wagengarnitur beweist, wie stark Einheitsbauarten der Reichsbahn noch immer verbreitet waren: Hinter der Lok laufen zwei B4ye-50/38-Wagen (zuletzt Bye 673), die als Eilzugwagen von gewonnenen Erfahrungen profitiert hatten. Der Waggon an dritter Stelle dürfte der Einheitsbauart 1928 bis 1930 angehören. Foto: Helmut Dahlhaus, Eisenbahnstiftung.

Die Bauart 1928 bis 1930 bildete den Höhe- und zugleich auch Schlusspunkt der genieteten Stahlbauweise. Ab 1932 setzte sich dann die Schweißtechnik durch, die zu Gewichtseinsparungen führte. Fast zeitgleich begann auch die Stromlinienära, die schließlich auch Einfluss auf die Außengestaltung von Reisezugwagen nahm, was sich zuletzt besonders im Aussehen der Schürzenwagen ausdrückte.

Doch noch mal ein Schritt zurück: Gemeinsam war allen hier angesprochenen Einheits-D-Zugwagen ein geschlossener Wagenübergang mit Faltenbälgen. In derselben Zeit gebaute Eilzugwagen besaßen hingegen, wie die bekannten Donnerbüchsen für den Nahverkehr und Nebenbahnbetrieb, offene, nur mit

Scherengittern gesicherte Übergänge. Erst nach dem Zweiten Weltkrieg wurden auch sie mittels Faltenbälgen umgebaut und weiter ertüchtigt.

Nach dem Zweiten Weltkrieg waren die Wagen der Einheitsbauart 1928 bis 1930 trotz Verlusten noch in ausreichender Zahl vorhanden und prägten daher auch noch für lange Zeit das Alltagsbild in beiden Teilen Deutschlands mit, nachdem der Schnellzugverkehr wieder in Gang gekommen war.

Für einen der Wagentypen dieser Bauart können wir dies auch mit exakten Zahlen ausdrücken. Die ursprünglich zweiklassigen AB4ü-28 (nach Zeichnung B.e.1100) wurden zwischen 1928 und 1930 in 236 Exemplaren an die DRG geliefert. Gebaut von der Waggonfabrik LHB (Linke Hofmann-Busch), Credé und Wegmann erhielten sie die Betriebsnummern 11 333 bis 11 568.



Am 18. Mai 1961 begegnet der Mitropa-Speisewagen 055-026 (WR4üe) der Deutschen Reichsbahn in Herford dem Fotografen. Er verkehrt im Interzonenzug nach Leipzig und ist in bester Gesellschaft weiterer Wagen der Bauart 1928 bis 1930. Foto: Joachim Claus, Eisenbahnstiftung

96 Exemplare gingen in den Kriegsjahren verloren, zwei Wagen gelangten zur Tschechoslowakischen Staatsbahn (ČSD), sechs weitere zur ÖBB nach Österreich. Der Reichsbahn in der späteren DDR verblieben 21 Wagen, die DB konnte immerhin auf 88 von ihnen zurückgreifen.

Einheitswagen der Verwendungsgruppe 29 traten bei der Bundesbahn ins blaue F-Zugnetz ein. Da sie noch als hochwertig galten, modernisierte die DB ihren Bestand in den fünfziger Jahren. Auch die DR zog in gleicher Form nach.

Aus dem AB4ü-28 entstanden in der Zeit vor und nach der Klassenreform bei der DB aus ihnen Wagen mit den Gattungsbezeichnungen AB4üw(e)-28/52, A4üw(e)-28/52 oder B4üw(e)-28/59. Das optionale „e“ kennzeichnet eine elektrische Heizung.

weiter auf Seite 28



Der Bue 50 80 20 10 001-4, ein ehemaliger C4ü-28, ist am 31. Januar 1982 in einen Sonderzug mit 24 009 eingereiht und wurde im Bahnhof Rütten abgelichtet. Foto (oben): Wolfgang Bügel | Eisenbahnstiftung.

220 084-8 zeigt sich am 1. September 1980 in Oldenburg Hbf mit einem interessanten Nahverkehrszug dem Fotografen: Eingereiht sind ein Dye (Eilzuggepäckwagen der Reichsbahn-Einheitsbauart), ein ABue (Einheitsbauart 1928 bis 1930) und ein Byge (Umbauwagen). Foto (unten): Peter Schiffer | Eisenbahnstiftung



Wegen der Probleme mit Spannungsschwankungen im belgischen Gleichstromnetz wurde die Baureihe 184 kam sie nach dem 26. September 1971 nur noch im Nahverkehr rund um Köln zum Einsatz. An dritter Stelle im Eilzug nach Aachen konnte am 19. April 1976 hinter 184 111-3 ein Wagen der Bauart 1928 hängen. Foto (oben): Peter Schiffer, Eisenbahnstiftung.

Erhaltener Schnellzugwagen der Bauart 28 in Bludenz 2007. Foto (unten): Wingolf (CC-BY-SA-3.0-migrated)

Nachdem das Neubauwagenprogramm angelaufen war und moderne Abteilwagen nach UIC-Standard im neuen Zwei-Klasse-System hervorbrachte, ging ihre Bedeutung jedoch sukzessive zurück. In den höchstwertigsten Diensten wurden sie nun seltener.

Zunächst ausscheiden mussten jedoch alle Reisezugwagen mit hölzernen und außen mit Blech belegten Wagenkästen, nur für die nicht mit Reisenden besetzten Packwagen galten längere Fristen. So mussten im Bestand einige Lücken gefüllt werden und die Wagen der Verwendungsgruppe 29 wanderten in Eilzugdienste ab, wo sie sich aber noch lange behaupten konnten.

Auch wenn sie ab den siebziger Jahren verstärkt ausgemustert wurden, sind sie neben den ähnlich aussehenden geschweißten Bauarten auch noch auf Aufnahmen der ausgehenden Dampfloketten oder als Einzelwagen selbst danach noch zu entdecken.



Der am 11. August 2024 in Altglashütten-Falkau aufgenommene Sonderzug DPE 74233 nach Seebrugg mit E 41 001 an der Spitze beweist, welche Wirkung die Einheitsbauarten der Reichsbahn auf den Betrachter entfalten. Das bietet für die Modellbahn auch Abwechslung durch Einsätze in der Epoche VI an. Foto: Marcus Fey | Eisenbahnstiftung

Eine interessante Episode bildet gewiss auch der Umbau zu Bahndienstwagen. Zwischen 1955 und 1970 traf dieses Schicksal bei der DB und der DR insgesamt 14 Fahrzeuge. Mit ihnen findet sich auch für die angekündigten Modelle eine ansprechende Nutzungsweise. Dazu gehört unter Umständen auch der Einsatz als Lü-Begleitwagen, wie wir sie im Modell-Artikel dieser Ausgabe gestreift haben.

Betriebliche Bedeutung und Vielfalt auch im Anlageneinsatz sind hier folglich nicht zu unterschätzen. Märklin hat diese Wagenfamilie wohl genau deshalb als Vorlage für eine ganze Reihe an Neuheiten auserkoren.

Sie können längst nicht nur in typenreinen Zügen genutzt werden. Ausdruck ihres langen Lebens ist schließlich die späte Ausmusterung: Waren die Reisezugwagen Anfang der achtziger bei beiden Bahnverwaltungen verschwunden, hielten die Packwagen noch etwas länger durch.

Diese hatten bei der DB ein Jahr später (1983) ausgedient, die DR im Osten Deutschlands konnte noch länger nicht auf sie verzichten und schickte die letzten Vertreter gar erst 1992 aufs Abstellgleis. Rund fünfzig (DB) bzw. sogar sechzig Jahre (DR) hatten sie da im Dienst gestanden!

Immerhin sechs Vorbildwagen blieben bis heute erhalten, wenngleich sie überwiegend auch nicht betriebsfähig sind. Vier Exemplare gehören der Gattung A4ü-30 an, die damit überdurchschnittlich stark repräsentiert ist. Zwei davon sind bei der Fränkischen Museums-Eisenbahn zu finden.

Passender Wikipedia-Eintrag:

https://de.wikipedia.org/wiki/Einheits-Schnellzugwagen_Bauart_28

Modellankündigung und Wagenfamilie in Spur H0:

<https://www.maerklin.de>

Anzeige

Besuchen Sie uns doch mal wieder auf

Trainini TV



Neue Folge 37
„Zu Besuch bei
Jochen Brüggemann“ unter

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

Stammtisch - Untereschbach

Jubiläumspräsentation

Spur Z Modelleisenbahnen und Zubehör

Im Museum „Historische Straßenbahn Köln e.V.“
Thielenbruch, Otto-Kayser-Str. 2c, 51069 Köln



Der Eingang in das Museum erfolgt allerdings von der
Gemarkenstraße 173

Am 17.05.2025 von 10:00 Uhr - 18:00 Uhr

Am 18.05.2025 von 11:00 Uhr - 17:00 Uhr

www.stammtisch-untereschbach.de

Elefantentreffen im Winterkoffer

Ich packe meinen Koffer und...

Peter Sturms Winterkoffer hat nicht nur uns, sondern auch viele Besucher der Ausstellungen in Altenbeken und Duisburg begeistert und dauerhaft fasziniert. Deshalb haben wir ihn verdient als Exponat des Jahres 2024 ausgezeichnet. Heute stellt er allen Lesern sein Werk vor und zeigt auch Kennern vielleicht noch zuvor unbekannte Szenen.

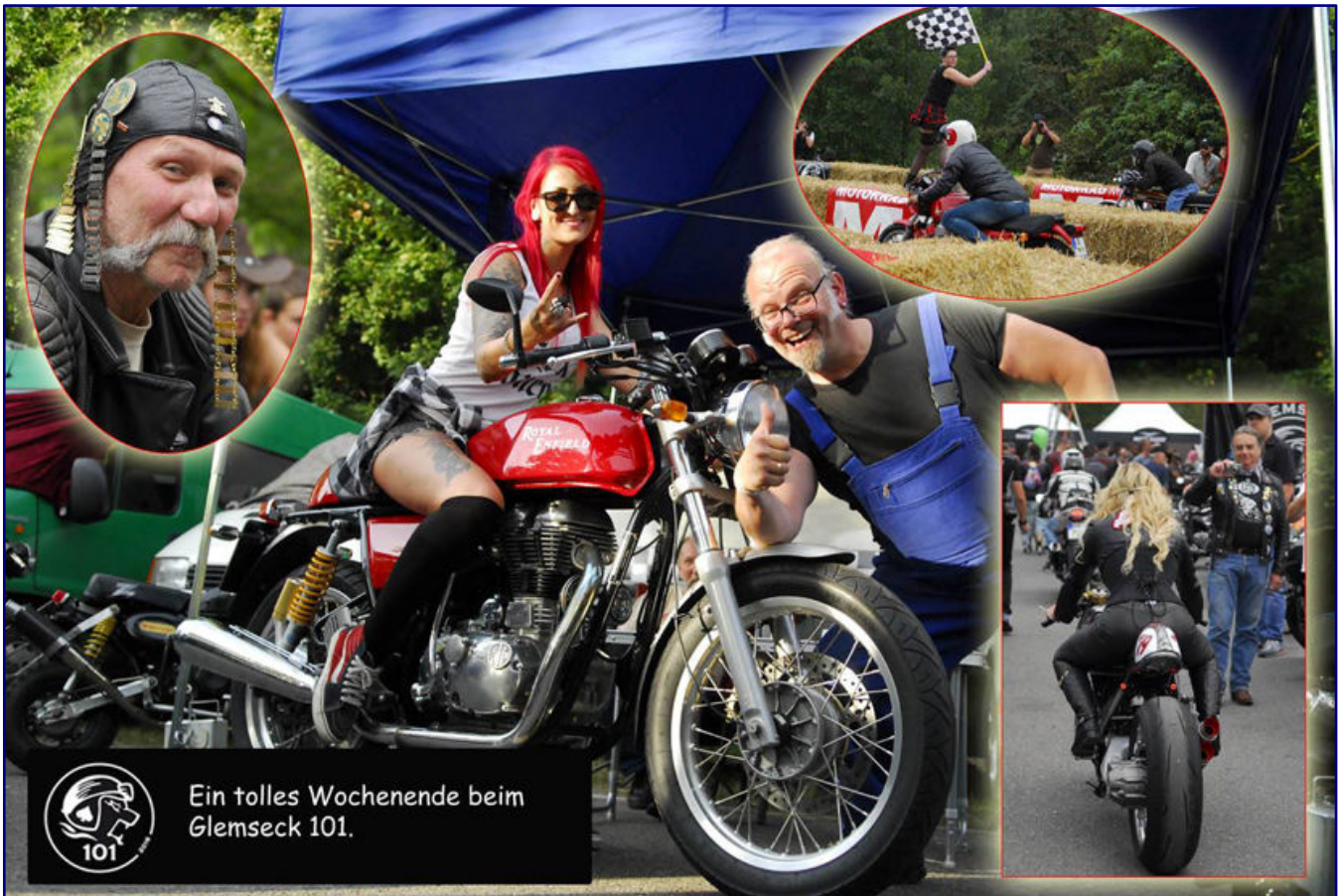
Von Peter Sturm. Die Basis der verschneiten Winteranlage, die ich hier vorstellen möchte, ist ein Nach-Koffer mit dem Fertiggelände Tirol. Sie wurde zum Grundstein für ein Motorradtreffen im Winter, das sogenannte Elefanten-Treffen, welches als Hauptthema gesetzt war.



Hier sehen wir den Winterkoffer in einer Übersicht mit dem passenden Hintergrund im Kofferdeckel, der für eine besondere Lichtstimmung sorgt.

Die rechte Seite der Gleisfigur habe ich in einen Berg verschwinden lassen, womit dann genug Platz für das Elefantentreffen geschaffen war. Es wurde aber so gebaut, dass ich den ganzen Berg jederzeit problemlos abnehmen kann, um Wartungsarbeiten an den Gleisen durchführen oder entgleiste Züge bergen zu können.

Das Motorradtreffen als Hauptthema begeistert mich, weil ich beruflich Motorräder handele, warte und repariere. Harry, unser Schrauber, und Burkhard, mein Geschäftspartner, haben schon viele Elefantentreffen besucht.



Im links eingeblendeten Bild ist Harry mit seiner Lederkappe zu sehen. Jedes Schild daran, das nur an Teilnehmer ausgegeben wird, steht für ein Elefantentreffen. Rechts im Hauptbild ist Burkhard zu sehen, der Geschäftspartner von Peter Sturm.

Und so haben mich die beiden erst auf die Idee gebracht, die ich im Winterkoffer dann umgesetzt habe. Viele ihrer Geschichten habe ich so in Szenen nachbilden können. Ob es eine Badewanne überm Lagerfeuer oder auch der Busenblitzer an der Feuerstätte ist, Wettbewerbe wie Tauziehen stattfinden usw.

Die Bauern, die das Land vermieten, bieten meist auch Holz für das Lagerfeuer und Strohballen an. So macht auch der Bauer in meinem Koffer gute Geschäfte. Und auch der NATO-Laden wird immer gut besucht: Dort gibt es warme Socken, Schlafsäcke, Kochgeschirr und viele weitere, äußerst nützliche Dinge fürs Campen.

Auch das Rote Kreuz ist unverzichtbar, denn viele kleinere Brandverletzungen sind zu versorgen, die auch von den beheizbaren Handgriffen der Motorräder stammen können. Größere Einsätze erfordern Trunkenheitsunfälle, denn es soll auch Teilnehmer geben, die besoffen ins Lagerfeuer gefallen sind.

Auch Harry und Burkhard waren von meinem Ergebnis deshalb sehr beeindruckt. „Als wärst Du selbst dabei gewesen“, waren ihre lobenden Worte. Aber als bekennendes Weichei und Warmduscher habe ich noch nie ein solches Wintertreffen persönlich besucht.

Wenn ich höre, das Harry über 1.000 km nach Salzburg zum Treffen gefahren ist, um dort eine Woche bei -20°C im Zelt zu verbringen, bin ich froh, alle meine Interpretationen daheim in der warmen Stube bauen zu dürfen.

weiter auf Seite 36



Bild oben:

Es kann losgehen! Der Toilettenwagen ist aufgestellt, das Rote Kreuz hat Position bezogen und auch alles andere ist organisiert. Die Teilnehmer des Elefantentreffens reisen in der tief verschneiten Landschaft mit ihren Krafträdern an.

Bild unten:

Wer erkennt einige der im Artikel beschriebenen Szenen auf diesem Foto wieder? Das Treffen hat viele Facetten und weckt Erinnerungen, die hier im Maßstab 1:220 festgehalten und wiedergegeben wurden.



Am Lagerfeuer sitzt auch ein Motorradfahrer mit Wikingerhelm (Bild oben), während andere eine Badewanne übers Lagerfeuer gestellt haben (Bild unten) und sich beim nackten Wassertreten warme Gedanken machen.



Der freundliche Tankwart hilft beim Problem mit dem Motor des Opel Olympia (Bild oben). Die Taschenlampe, mit der er in den geöffneten Motorraum leuchtet, war die größte, handwerkliche Herausforderung. Der ansässige Dorfladen (Bild unten) macht, wie auch der Getränkemarkt und NATO-Laden, während des alljährlichen Treffens seinen Hauptumsatz.

Manch einer mag sich nun vielleicht fragen, wie ich angesichts meiner persönlichen Geschichte überhaupt auf ein so ausgefallen wirkendes Thema gekommen bin. Nun ja, ich habe eben ein Thema gesucht, das bisher noch nie bei Modellbahnern beachtet wurde. Soweit ich weiß, hat weltweit zuvor niemand ein Elefantentreffen auf einer Modellbahn gezeigt.

Das Elefantentreffen ist von „Klacks“ (Pseudonym von Ernst Leverkus) 1956 gegründet worden. Sein Name leitet sich aus der Zündapp KS 601 ab, die wegen ihrer Farbe und Kraft den Spitznamen „grüner Elefant“ erhalten hatte. Am ersten Treffen nahmen 20 dieser Motorräder teil.



Der Ort heißt, wie das Namensschild am Bahnhofsgebäude verrät, nicht grundlos Adenau. Das Elefantentreffen ist hier bereits kräftig gewachsen und in die Eifel umgezogen.

Dieses fand auf der Solitude am Glemseck statt. Im zweiten Jahr nahmen schon 44 Zündapp-Krad daran teil. Anfang der sechziger Jahre wurde das Treffen dann so groß, dass es am Nürburgring ausgerichtet wurde. Heutiger Ausrichter ist der BVDM (Bundesverband der Motorradfahrer e.V.).

Wenn wir uns an den Fahrzeugen im Modell orientieren, ist das Treffen im Winterkoffer eines aus den siebziger Jahren. Damit ist es in der Eifel anzusiedeln, was ich auch mit dem Bahnhof Adenau zum Ausdruck gebracht habe.

Nicht ohne fremde Hilfe

Ohne die große Hilfe von Norbert und Barbara Heller (NoBa-Modelle) wäre das alles aber nicht möglich gewesen. Die Werkstatteinrichtung, Bierkisten, Strohballen, Lagerfeuer, Holzstapel, Spanferkel, Zelte und Motorräder sowie Fahrer und Gepäck für die Motorräder sind alle von ihnen konstruiert und gedruckt worden.

Es wurde einfach alles nach meinen Wünschen umgesetzt, für mich ist es einfach eine tolle Zusammenarbeit mit den beiden. Die 3D-Druck-Modelle trafen als Rohlinge bei mir ein, das Bemalen und Beleuchten habe ich dann selbst vorgenommen. In Summe sind nun 24 Lagerfeuer verbaut worden, die mit einem Lagerfeuermodul angesteuert werden.



Auch Peter Fonda und Dennis Hoppe hat der Ruf des Elefantentreffens ereilt und sie sind in die Eifel gereist. Eingefunden haben sie sich nun vor der Royal-Enfield-Werkstatt, die auch im Modell mit einer großzügigen Inneneinrichtung besticht. Nur die Sache mit dem Schnee haben die beiden möglicherweise falsch verstanden...

Auch Trafofuchs war maßgeblich am Gelingen meiner Anlage beteiligt. Zum Beispiel geht der Besuch aus Hollywood, Peter Fonda und Dennis Hoppe, auf deren Kappe. Dieses Rebellen-Duo hat vom vielen Schnee beim Elefantentreffen gehört und beschlossen, sich das mal genauer anzuschauen. Zum Aufwärmen haben Sie jetzt den Moped-Laden aufgesucht. Das mit dem Schnee haben sie also vielleicht missverstanden...

Nicht nur diese Figuren sind wieder ein kleines Meisterwerk von Birgit Foken-Brock, auch die Teilnehmer des Motorradtreffens, zum Teil mit Wikingerhelmen oder Indianerschmuck und Winterkleidung für Motorradfahrer sind liebevoll wie äußerst gekonnt nachgebildet worden.

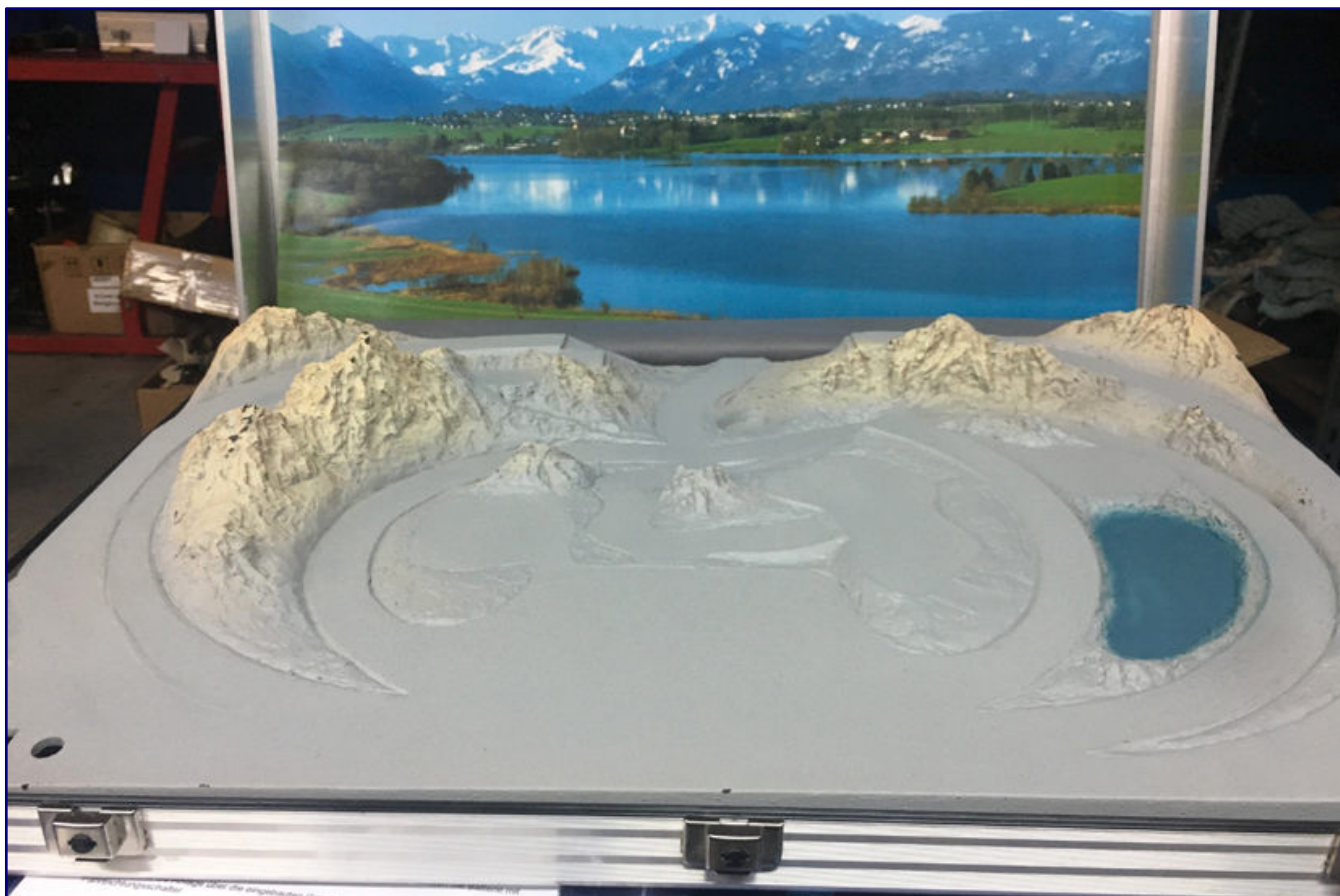
Besonderen Wert habe ich auf die Royal-Enfield-Motorradwerkstatt gelegt. Sie ist vollständig mit Werkbänken, Arbeitsbühnen, Werkzeugwagen und natürlich Motorrädern eingerichtet. Diese Welt der Motorräder ist einfach ein Teil von mir und musste daher natürlich mit in den Koffer.

Ebenso hat der Bahnhof eine Einrichtung erhalten und in der Gaststätte sind Gäste mit Biergläsern am Tisch zu sehen. Wichtig waren auch der Dorfladen und der Getränkehandel. Auch sie bekamen Kunden und eine Einrichtung.

weiter auf Seite 40



Seien es individuelle Figuren und Biergläser auf dem Tisch der Bahnhofsgaststätte (Bild oben) oder der Strohballenverkauf durch örtliche Landwirte und die vielen Motorräder (Bild unten): Möglich machten solche Szenen vor allem die individuellen Anfertigungen von Trafofuchs und NoBa-Modelle.



Im Vergleich zum Auslieferungszustand des Noch-Koffers (Bild oben) hat sich durch Um- und Überbauen der Landschaft sehr viel getan. Die ursprüngliche Gleisfigur und Landschaft sind kaum wiederzuerkennen (Bild unten).



Ein Stimmungsfoto mit dem warmen Licht des gewählten Hintergrunds zum Abschluss: Während sich auf der Straße die Autos, Laster und Busse über die verschneite Fahrbahn quälen, gilt für die Bundesbahn in den Siebzigern noch „Wir fahren bei jedem Wetter“.

Mittlerweile sind so viele Szenen und Details in der Landschaft verbaut, dass ich selbst staune, wenn ich wieder was gesehen habe, das ich eigentlich schon längst vergessen hatte. Für den Koffer habe ich mir ganze drei Jahre Zeit gelassen, natürlich mit Pausen zwischen den einzelnen Arbeitsphasen.

Alle Fotos: Peter Sturm

Wichtige Zubehörlieferanten:

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

<http://www.trafofuchs.de>

Weitere Empfehlungen:

<https://de.wikipedia.org/wiki/Elefantentreffen>

Band 10 einer Erfolgsreihe **Mehr als außergewöhnlich**

Mit Band 10 ist die Güterwagen-Reihe von Stefan Carstens noch längst nicht vollständig. Immer mehr wird aber klar, dass diese Bücher inzwischen längst bei Spezialwagen angekommen sind, die nicht oder kaum im Besitz der Staatsbahnen waren. Das stellt die Autoren zunehmend vor Herausforderungen bei ihren Recherchen, die sie gut bewältigt haben.

Stefan Carstens | Matthias Hempel | Paul Scheller
Güterwagen Band 10
Tieflade- und Tragschnabelwagen

Stefan Carstens Eisenbahn-Dokumentation
Hamburg 2024

Gebundenes Buch
Format 21,8 x 29,7 cm
256 Seiten mit 625 teilweise farbigen Fotos sowie 120 Zeichnungen und Faksimiles

ISBN 978-3-9823-2223-0
Preis 59,95 EUR (Deutschland)

Erhältlich über die Modellbahn-Union
oder weitere Vertriebspartner

Geben wir es offen zu: Der heute vorliegende Band 10 der beliebten und zugleich einzigartigen Güterwagen-Reihe von Stefan Carstens ist in einigen Punkten gewöhnungsbedürftig. Dieses vorgezogene Fazit mag für sich vielleicht irritierend wirken, doch wir werden es gleich noch einordnen und erklären.



Qualitativ bedeutet dieser Titel nämlich keinen Ausrutscher, was wir sogleich anmerken möchten. Dennoch ist vieles anders und das beschränkt sich nicht auf die Inhalte allein. Vorgestellt werden dieses Mal Tieflade- und Tragschnabelwagen – also Spezialwagen für alles, das besonders groß oder besonders schwer war, nicht selten auch beides zusammen.

Zu den schon bekannten (und bewährten) Autoren Stefan Carstens und Paul Scheller gesellt sich nun Matthias Hempel, dessen fachliche Qualifikation schon im Kurzportrait am Anfang des Buches deutlich wird. Ihn hinzuziehen, war auf jeden Fall eine gute Wahl.

Gemeinsam zeichnet das Autorentrio die Entwicklung der Tiefladewagen von 1869 bis heute nach. Je weiter wir in der Geschichte zurückgehen, desto geringer wird die Dokumentationsdichte. Das hängt gewiss auch mit der verstrichenen Zeit und zwei großen Kriegen zusammen, aber auch der besonderen Funktion der behandelten Wagentypen.

Oft waren sie so speziell, dass – ähnlich wie bei den Kesselwagen – nicht die Staatsbahnen Besteller und Betreiber waren, sondern die nutzenden Firmen selbst. Trotzdem läuft die Geschichte nicht völlig an Länderbahnen, der Deutschen Reichsbahn und ihrer Rechtsnachfolger vorbei. Dies nachzuzeichnen und die technische Entwicklung verständlich darzulegen, erwies sich derweil als Herkules-Aufgabe.

Gewissenhaft wie nie zuvor bedurfte es aufmerksamen Lesens, Zurückblätterns und kritischen Bewertens, wie die einzelnen Informationen aufbereitet worden sind und hier wiedergegeben werden. Statt Bauart für Bauart abzuarbeiten, erfolgte nun erstmals in einem Güterwagen-Band eine

ausschließlich chronologische Vorgehensweise, sortiert und aufgeteilt aber nach den verschiedenen Wagentypen.

So werden erst die technischen Entwicklungsschritte deutlich, die für das Verständnis des Lesers unabdingbar sind. Die „Handlungsstränge“ beginnen bei verschiedenen Waggonfabriken, finden über die Betriebserfahrungen nach und nach zusammen, erhalten zusätzlichen Einfluss durch staatlichen Bedarf im Rahmen militärischer Transporte und führen schließlich zu wenigen Spezialisten beim Fertigen der Wagen.

Verbunden mit vielen historischen Fotos aus dem Einsatz, der Bedeutung von Krupp im Bau nicht nur von Tiefladewagen im Ersten Weltkrieg und dem Einfluss der Energieversorger wird daraus ein Stück erlebbare und spannende Technikgeschichte, die auch für die Modellbahn besondere Reize entfaltet – wir verweisen in diesem Zusammenhang auf den Modell-Artikel dieser Ausgabe.

Doch damit ist der Inhalt noch längst nicht vollständig erfasst: Spiegelglaswagen stehen am Anfang der Geschichte. Für den Transport einstiger Luxusprodukte war eine Tieflademöglichkeit entscheidend, bevor solche Wagen fast völlig verschwanden – Spezialwagen für den Glastransport sollten später aber wieder auftauchen.

Neben den Durchlade- und großen Tiefladewagen für außergewöhnliche Transportgüter stellen aber auch die Tragschnabelwagen eine besondere Spezies dar. Mit dem Ausbau des elektrischen Netzes zum Versorgen von Industrie und Haushalten, aber besonders auch dem Ausbau des elektrischen Bahnnetzes, wurden mehr und mehr Transformatortransporte mit immer höheren Gewichten erforderlich.

Das erforderte nicht nur ständig mehr geeignete Wagen, sondern auch immer größere mit einer zunehmenden Zahl an Achsen. Aus dem Tiefladewagen ging schließlich der Tragschnabelwagen hervor, dessen Entwicklung sich bis in die heutige Zeit fortsetzt.

So blicken die Autoren auch darauf, wie Trafotransporte auf Schiene und Straße durchgeführt wurden und werden, wie sich die mitreisenden Lü-Begleitwagen entwickelten und die Staatsbahn zunächst selbst verstärkt am Geschäft teilhaben wollte, um sich dann nach dem Privatisieren wieder zurückzuziehen. Ohne Tabellen zum Umzeichnen von Wagen und ihrem Verbleib ging es folglich auch nicht. Hier zeichnet sich besonders der neue Autor Matthias Hempel aus.

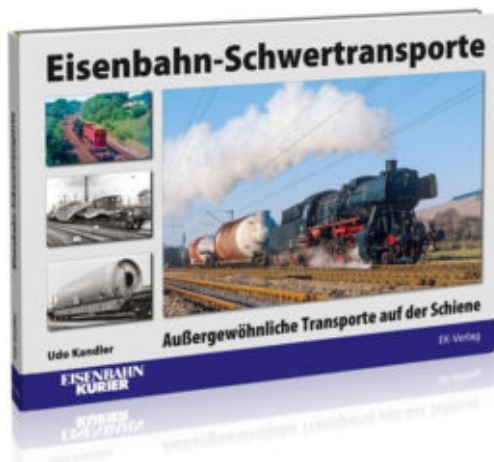
Allen drei bescheinigen wir, mit neuer wie auch passender Struktur eine große geschichtliche Dynamik eingefangen, sortiert und angemessen wiedergegeben zu haben. Dabei haben sie alle Widrigkeiten aus fehlenden oder unzureichenden Dokumentationen akribisch und geradezu vorbildlich gelöst.

Deshalb ist dieses Buch nicht nur für die langjährigen Leser dieser Reihe eine klare Kaufempfehlung, sondern auch für alle anderen Vorbildfreunde und Modelleisenbahner, die sich mit diesem aufmerksamkeitsstarken Transportthema beschäftigen möchten.

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

Kuriose Schienentransporte Abseits des Alltäglichen

Schwer- und Sondertransporte auf der Eisenbahn erreichen oft unglaubliche Dimensionen nach Größe oder auch Gewicht. Dennoch gibt es auch schwere Transportgüter, die für die Bahn eigentlich gar nicht so herausfordernd sind, aber dennoch beeindruckend wirken. Die unglaubliche Fülle solcher Transporte und Ladegüter ist im vorliegenden EK-Buch ansprechend und anregend zusammengefasst worden.



Udo Kandler
Eisenbahn-Schwertransporte
Außergewöhnliche Transporte auf der Schiene

EK Medien GmbH
Freiburg (Breisgau) 2024

Gebundenes Buch
Format 30,0 x 21,0 cm
144 Seiten mit 211 teilweise farbigen Abbildungen

ISBN 978-3-8446-6436-2
Best.-Nr. 6436
Preis 39,90 EUR (Deutschland)

Erhältlich direkt ab Verlag
oder im Fach- und Buchhandel

Der sehr umtriebige und mit vielen Buchtiteln auf sich aufmerksam machende Udo Kandler hat sich dieses Mal mit Schwertransporten auf der Schiene beschäftigt. Dieser auch im Titel auftauchende Begriff ist allerdings etwas zu relativieren.

Die Eisenbahn war und ist eh, neben der Hochsee- und Binnenschifffahrt, prädestiniert für schwere Transportgüter, weshalb für sie längst nicht alles außergewöhnlich erscheinen mag, das auf der Straße nicht ohne besondere Vorkehrungen und Genehmigungen transportiert werden dürfte.

Vielleicht deshalb schränkt der Untertitel der vorliegenden Lektüre den Buchinhalt in Teilen ein oder erweitert ihn fallweise auch – je nach persönlicher Sichtweise. Für beide Perspektiven gültig ist aber die Aussage, dass es kaum inhaltliche Überschneidungen zum anderen Buch gibt, das wir im Artikel zuvor vorgestellt haben.

Geht es dort um die Technikgeschichte und Bauartbesonderheiten, stehen hier die Transportgüter im Fokus. Die sie befördernden Wagen sind eher eine Randerscheinung und gehören längst nicht alle zu den Durch-, Tieflade- oder Tragschnabelwagen. Erheblich bedeutender ist hier zudem die Sprache der Bilder.

Wie wir es von diesem Autor kennen, sind die Texte der einzelnen Kapitel eher knapp und einleitend gefasst, um dann in eine üppige Bildfolge überzugehen. Alle erforderlichen Informationen steuern dann vergleichsweise großzügige Bildunterschriften bei.

So ergibt sich in Summe weniger ein tiefgründiges Fachbuch mit viel Hintergrundwissen, wie es bei „Güterwagen Band 10“ der Fall ist, sondern ein aufschluss- wie abwechslungsreicher Bildband, der manches Mal staunen lässt, immer aber zu Modellwiedergaben anregt.

Beim Durchblättern und Lesen dieses Werks kam uns ein ums andere Mal auch die Frage in den Sinn, ob unser Leser Bernd Jablonski auch hier die entscheidenden Anregungen für die Ladegüter auf seinen vorgestellten Eigenbauten gefunden hat?

Viele Leser dürften zu beiden Büchern greifen, um ein sehr vielfältiges wie buntes Themenfeld der Schienentransporte und ihrer Spezialwagen angemessen zu beleuchten und sich schlichtweg auch zu erfreuen. Die vom Eisenbahn-Kurier bekannt gute Bildreproduktion unterstreicht dies zusätzlich.

Blicken wir deshalb noch mal auf die Themenfülle der Lektüre: Alles, was nach Größe oder Gewicht aus dem Rahmen fällt, wird bei der Bahn als Schwer- oder Sondertransport behandelt. Häufig sind es die räumlichen Dimensionen des Transportguts, die nutzbare Strecken(abschnitte) einschränken sowie besondere Maßnahmen erfordern.

Lademaßüberschreitungen (Abkürzung Lü) werden nach unterschiedlichen Kategorien klassifiziert und danach fallbezogen behandelt. Als Beispiel ist im Buch auch ein gewöhnlicher Rungenwagen zu sehen, auf dem Heu unter vollem Ausnutzen des Lichtraumprofils aufgeschichtet wird. Ein Überschreiten des erlaubten Lademaßes wäre gewiss kein Schwertransport, aber eben eine Lü-Sendung.

Wie flexibel die Bundesbahn einst war und Schienenspeditionen heute sein müssen, wird an verschiedensten Stellen deutlich. So reisten Schmalspurlokomotiven auf speziellen Wagen ins Ausbesserungswerk, gleich taten es ihnen die Kleinlokomotiven, die für längere Streckenfahrten viel zu langsam waren.

Besonderen Reiz entfaltet auch das Umschlagen von Kisten und Waren an den Seehäfen, selbst wenn es sich um so banale Güter wie Ringfässer handelt. Bei Überseekisten rätselt der Betrachter über den Inhalt, der sich allenfalls aus aufgemalten Firmenlogos schließen und vermuten lässt. Bei Bussen, Flugzeugteilen, schweren Lokomotiven oder Kirchenglocken ist die Antwort leichter zu finden.

Nicht alltägliche Sendungen erfolgen trotzdem meist außerhalb der breiten Wahrnehmung und sind auf einer Modellbahn dennoch das Salz in der Suppe. Freilich finden sie dort früher ihre Grenzen, denn engere Radien lassen überbreite Frachten schneller an Signale oder Masten stoßen.

Jede Lademaßüberschreitung wurde beim Vorbild über besonders geeignete Strecken abgewickelt. Auf Reise gingen dann auch große Maschinen- oder Brückenteile, riesige Stahlträger oder Rohre, Kessel- und Krananlagen, bisweilen auch größere Boote. Die Vielfalt scheint beinahe unerschöpflich.

Gleichermaßen berücksichtigt wird hier der Transport von Militärfahrzeugen, Landmaschinen und Schwerlastfahrzeugen der Bundesbahn. Besonders Panzer und Mähdrescher erweisen sich auch viele Modellbahner als Ladegut, das Abwechslung schafft und Blicke auf sich zieht.

Deshalb schließen wir uns dem verlagseigenen Urteil aus seiner Inhaltswiedergabe uneingeschränkt an: Die bildlich belegten Szenen dürften sich auf so manchen Modelleisenbahner geradezu inspirierend auswirken!

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

Ausstellung Modelleisenbahner Soest

Modellbahnbörse



*Fahrbetrieb auf
allen Anlagen*

Kaffee und Kuchen

*Bratwurst
vom Grill*

**Am 4. Mai 2025
Von 11:00 bis 17:00 Uhr**

H0

**Vereinsheim Neuengeseke
Neuengeseker Heide 1**

TT

Eintrittspreis: Erwachsene 4,- €

Jugendliche bis 16 Jahre 2,- €

Kinder unter 6 Jahre frei

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.

Erste Spur-Z-Erfahrungen führen auch zu Trainini®:

Seit letztem Jahr bin ich nun endlich auch Spur-Z-„Lokführer“, ein Kindertraum geht in Erfüllung. Mit einer kleinen Starterpackung von Märklin bin ich nun losgefahren.

Dazu bin ich gleich mit analogen Elloks gestartet und echt elektrisch funktionierenden Pantographen. Das gibt's ja noch bei Spur Z. Bei H0 ist im Produktmanagement von Märklin große Diskussion, dass man die Oberleitung nicht mehr braucht. Was schon sehr komisch ist, denn die Elloks werden immer originalgetreuer im Modell nachgebildet, aber auf die wichtigste Funktion (...) soll man verzichten (laut Produktmanagement von Märklin).



Die Re 420 „Lion“ fährt dank Dinamo/iTrain mit einem Güterzug über den gedeckten Kaffeetisch. Foto: Sandro M.O.L. Schneider

Wie dem auch sei, ich liebe Märklin und qualitativ hochwertige Kleinserienhersteller mit (oder ohne) Oberleitung und jetzt auch in Spur Z.

Dazu habe ich nun auch die Dinamo/iTrain-Steuerung aufgebaut und bin begeistert, was diese kleinen Loks mit diesem Steuerungskonzept leisten. Sogar Elloks aus 1996 fahren plötzlich, mit Dinamo/iTrain sanft und toll wie echt.

(...)

Als Neuling bei Spur Z wurde ich von Charly Zimmermann (Erbauer der Anlage Murgtäli in Spur Z, siehe Magazin LOKI 10/2024, S. 86 - 97) auf Trainini aufmerksam gemacht. (...) Ihr Magazin lese ich auch mit großem Interesse, vielen Dank für die monatliche Bereitstellung.

Sandro M.O.L. Schneider, Thalwil (Schweiz)

Den Erfahrungsaustausch fördern:

Ich bin in der Coronazeit zu meiner Z-Anlage gekommen - plötzlich war genug Zeit und Muße. Vorher hatte ich mit den Enkeln eine N-Anlage gebaut.



Die fahrfähige Köf aus Eigenbau gehört zu den Ideen und Projekten, die unser Leser gern vorstellen möchte. Foto: Markus Scholle

In Laufe der Zeit ist eine interessante Anlage daraus geworden und hat mich immer stärker mit dem Z-Bazillus infiziert. Irgendwann bin ich auch auf ihr wunderbares Trainini-Magazin gestoßen. Meine Frage: Gibt es Interesse ein paar interessante Praxis- und Bauverfahren an andere Z-Bahner über ihr Journal weiterzugeben?

Markus Scholle, Heilbad Heiligenstadt

Antwort der Redaktion: Gerne teilen wir Erfahrungen und interessante Bauberichte mit allen Leserinnen und Lesern. Maßgebend ist dabei vor allem eine ausreichende Anzahl aussagekräftiger Fotos und Bilder zu den Texten. Im Rahmen unserer Jahrgangs- und Beitragsplanung stimmen wir uns intern und mit Ihnen ab, in welchem Rahmen und zu welchem Zeitpunkt das Veröffentlichen am sinnvollsten erscheint. Diese Form der aktiven Leserbeteiligung ist immer gern gesehen!

Sanftes Fahren digital wie analog:

Die Modernisierung alter Z-Lokomotiven durch Motoraustausch und Digitalisierung halte ich schon für eine sinnvolle, wenn auch manchmal recht aufwändige Sache. Kein Z-Bahner kann zufrieden sein, wenn seine 3-Poler-Lok nach Aufdrehen des Fahrreglers erst bei 150 losschießt wie eine Rakete. Das macht wirklich keinen Spaß!

Ich habe auch ein paar alte Loks aus den Siebzigern selbst digitalisiert, mit Austauschplatinen von Velmo bzw. digitalisieren lassen (Dampfloks, durch M. Bahls), ohne den 3-Pol-Motor auszutauschen. Wenn dieser noch gut in Schuss ist, ist m. E. kein Motorentausch wegen einer Digitalisierung notwendig. Das hat mir übrigens auch Herr Bahls (Bahls Modelleisenbahnen; Anm. d. Red.) bestätigt. Ich zumindest bin sehr zufrieden mit den digitalen Fahreigenschaften meiner 3-Poler.

Wer nicht digital fahren, aber die analogen Fahreigenschaften seiner Loks verbessern möchte, der ist beim bei Tams Elektronik neu erschienenen Heißwolf-Fahrregler SFR-4000 gut aufgehoben (fand sich in der letzten Trainini-Ausgabe unter den Neuheiten).

Ich bin sicher, dass die Trainini-Redaktion dieses moderne Gerät, das mit Hilfe von Impulsspannung analogen Loks (auf jede einzelne abstimmbare) das Langsamfahren beibringen kann, in einer der nächsten Trainini-Ausgaben mit der gewohnten technischen Expertise genau unter die Lupe nehmen wird.

Wer nicht so lange warten möchte, kann sich jetzt schon - ganz unbescheiden von mir selbst empfohlen - ein paar Videos auf meinem YouTube-Kanal „Klausis kleine Eisenbahn“ (<https://www.youtube.com/@borkl1>) anschauen, in denen ich diesen Fahrregler, den ich selbst gekauft habe, mit meinen eher banalen elektronischen Kenntnissen vorstelle und an meinen Loks ausprobiere.

Klaus Lehmich, Vreden

Antwort der Redaktion: Ihre Erfahrungen bestätigen unsere Meinung. Der Digitalbetrieb kann noch etwas herauskitzeln, das analog ohne elektronische Hilfen nicht möglich wäre. Keinesfalls kann sie aber die Schwächen eines nicht mehr intakten Motors oder einer unzureichenden Mechanik beheben – das wird leider häufig von Anfängern fehlinterpretiert. Bezüglich des neuen Heißwolf-Fahrreglers SFR-4000 aus dem Hause Tams Elektronik bestätigen wir gern, dass sich dieses Produkt aktuell bei uns im Test befindet. Wir werden es entsprechend ausführlich vorstellen.



Heißwolf SFR-400 von Tams Elektronik. Foto: Tams Elektronik

Lob und Begeisterung:

Ich habe mir jetzt ein paar Ausgaben angesehen und bin sehr beeindruckt von den Inhalten und dem Umfang. Hier werden sehr viele zusätzliche Informationen geboten. Und ich bin auf Dinge/Firmen aufmerksam geworden, die ich bisher nicht auf dem Radar hatte. Und das alles ehrenamtlich bzw. aus „Privatvergnügen“, Hut ab.

Ich würde mich freuen, wenn sie so weitermachen und werde Trainini weiterverfolgen.

Dr. Sven Munke, Horneburg

Antwort der Redaktion: Wir freuen uns alle über das ausgesprochene Lob und die damit verbundene Begeisterung. Gewiss werden wir mit **Trainini®** weitermachen, zumal unser Magazin im August auf sein 20-jähriges Bestehen zurückblicken wird. Vielleicht sehen und sprechen wir uns ja auf der diesjährigen Intermodellbau, zum „Schnapszahl-Jubiläum“ des Stammtisches Untereschbach e.V. oder auf der **Trainini Jubiläumsausstellung 2025** im Herbst?

Überraschungsneuheit von Märklin:

50 Jahre alt wird der blaue Elefant aus der „Sendung mit der Maus“ des WDR in diesem Jahr. TRI hat, angeregt durch Lokführer aus eigenem Hause, zu diesem Anlass die Ellok 110 469-4 foliert, damit er zusammen mit Maus und Ente seinen runden Geburtstag würdig feiern kann. Seit Januar 2025 ist die „Bügefalte“ mit der besonderen Gestaltung nun im Zugdienst unterwegs und begeistert nicht nur Kinder.



Am 3. März 2025 fährt TRI 110 469-4 mit dem Verstärkungszug DPN 91068 durch Düsseldorf-Oberbilk. Diese Lok legt Märklin unter der Artikelnummer 88417 als Spur-Z-Modell auf. Foto: Joachim Bügel, Eisenbahnstiftung.

Märklin nimmt das zum Anlass, ein einmalig aufgelegtes Sondermodell (Art.-Nr. 88417) auf technischem aktuellem Stand zu produzieren, zu dem LED-Spitzenlicht und Glockenankermotor gehören. Die Seitenwände zeigen sich mit rechteckigen Klatte-Lüftergittern und Maschinenraumfenstern ebenfalls vorbildgerecht.

Neuheiten von Z-Otti ergänzt:

Kurz nach Redaktionsschluss der letzten Ausgabe meldete uns Hans-Jörg Ottinger noch eine weitere Neuheit für seine Marke Z-Otti. Neu im Programm ist nun auch eine Motorhalterung für den Umbau der Baureihen 03 und 41 von Märklin (sowie weitere typgleiche Fahrwerke). Entwickelt wurde in diesem Fall eine Variante für handwerklich fortgeschrittene Bastler (siehe <https://z-otti.de/produkt/br41-halterungen-fuer-glockenankermotor-varianten>).



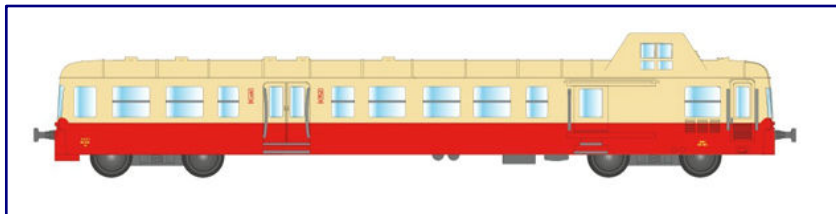
So sieht der neue Motorhalter samt Glockenankermotor 0812S in eingebautem Zustand ohne weitere Tarnmaßnahmen aus. Foto: Z-Otti | Hans-Jörg Ottinger

Um dieses Teil zu nutzen, sind nämlich 0,5 mm an der Innenseite des Lokgehäuses abzufilen. Mit Hilfe eines 0812S-Motors, dessen Welle auf 4 mm zu kürzen ist, erfolgt dann der Umbau. Das Ritzel muss dann noch aufgezogen werden, ohne den Motor zu beschädigen.

Diese kurze Beschreibung erläutert die handwerklichen Anforderungen an den Modellbahner. Im Ergebnis spart der Kunde Geld gegenüber Märklin-Tauschteilen, auf die vollständig verzichtet werden kann, und erreicht sogar noch ein besseres Fahrergebnis. Die 2 mm größere Länge des neuen Motors lässt sich einfach durch schwarzen Lackauftrag tarnen.

Weitere Neuheiten von Azar Models:

Eine Information mit allen bislang geplanten Neuheiten für dieses Jahr erreichte uns leider zu spät, um sie noch in die Februar-Ausgabe aufnehmen zu können. Deshalb reichen wir sie nun an dieser Stelle nach.



Der französische Triebwagen X3800 „Picasso“ ist das nächste Projekt für ein formneues Modell. Abbildung: Azar Models

Als Formneuheit ist der markante Triebwagen X3800 „Picasso“ geplant, nachdem Kunden wiederholt nach französischen Triebwagen gefragt haben. Das Vorbild war auch in der Schweiz und im Saarland anzutreffen, ermöglicht also einen grenzüberschreitenden Einsatz auch im Modell.

Derzeit läuft die Konstruktion, am Markt eingeführt werden kann er voraussichtlich Ende 2025 oder Anfang 2026. Angeboten wird er sowohl in analoger als auch digitaler Ausführung.

Bereits im April sollen die Diesellok BB67400 „En Voyage“ (Art.-Nr. L01-EV1) aus Spritzgussfertigung sowie die Corail-Wagen in der farbenfrohen Intercités-Lackierung (V01-ICP1 / V01-ICP2) ausgeliefert werden. Etwa zeitgleich sollen Nachrüstsätze für die LED-Innenbeleuchtung dieser Wagen angeboten werden. Jeder Einbausatz reicht für zwei Corail-Wagen und enthält auch Schleifer und Pufferkondensatoren.

Schon im Mai soll eine neue Serie der gedeckten G4-Standardwagen ausgeliefert werden. Zur Wahl stehen dann wieder eine vollständig braun lackierte Ausführung (W02-ST), wie sie bei den SNCF weit verbreitet war, sowie eine weitere mit aluminiumfarbig abgesetzten UIC-Lüftungsschiebern (W02-STA).



Die gedeckten Güterwagen erscheinen in farbverbesselter Form in einer Neuauflage. Neben dem komplett braun lackierten Exemplar (Art.-Nr. W02-ST; links) erscheint auch eine neue mit abgesetzten UIC-Lüfterschiebern (W02-STA; rechts). Foto: Azar Models

Beiden gemein ist, dass sie nun vor dem Tampondruck vollständig lackiert werden und so den kritisierten Plastikglanz verlieren werden. Sie repräsentieren damit den Standard der neuesten Modelle aus dem Hause Azar Models. Ergänzt wird diese Auflage noch durch eine Sonderserie mit funktionierenden Schlusslichtern (W02-ST2X & W02-STA2X).

Für das zweite Halbjahr ist geplant, die vier angekündigten Versionen der französischen Ellok CC6500 auszuliefern. Sie erhält unter anderem feine, neu konstruierte Einholmstromabnehmer aus eigener Produktion, die auch beim zum Ende 2025 erscheinenden TGV eingesetzt werden.

Zu sehen sind einige der Neuheiten in einem kurzen Werbefilm unter folgenden Adressen: <https://youtu.be/FFMY045ITM8> (deutsch), <https://youtu.be/vzg4j4Eizlc> (französisch) oder <https://youtu.be/l4Mai0BTEqA> (englisch).

Zur Intermodellbau 2025:

Nach dem überraschenden Ausstieg des MOBA aus der Organisation der Intermodellbau im letzten Monat und seiner Veröffentlichung auf den eigenen Seiten haben wir die Messe Dortmund um eine Stellungnahme gebeten. Besonders interessiert hat uns, ob und welche Folgen dies für die Besucher der Ausstellung haben wird. Im Folgenden lesen Sie den Wortlaut der Antwort seitens der Abteilung Marketing & Sales des Veranstalters:

„Wir sind über die Entscheidung des MOBA überrascht. Der Verband hat uns weder über die Entscheidung noch über die Veröffentlichung im Vorfeld informiert. Für uns als Messe Dortmund sind Inhalte von Gesprächen und Verträgen grundsätzlich vertraulich zu behandeln. Aus diesem Grund können wir uns zu Vertragsinhalten nicht äußern.“

Es zeichnet sich bereits jetzt ab, dass die Intermodellbau im Vergleich zum Vorjahr weiterwachsen wird. Dies gilt insbesondere für den Bereich der Modellbahnen. Hier konnten wir nicht nur mehr Aussteller gewinnen, sondern auch die Zusammenarbeit mit vielen engagierten Verbänden und Vereinen wie zum Beispiel dem Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde (BDEF) stärken.

Unterstützung kommt zudem von kommerziellen Kooperationspartnern aus der Branche, mit denen wir seit Jahren vertrauensvoll und konstruktiv zusammenarbeiten – darunter Top-Hersteller wie die Gebr. Märklin & Cie. GmbH, die Gebr. Faller GmbH und die Noch GmbH & Co. KG. Der Eisenbahnmodellbaubereich ist und bleibt ein zentraler Bestandteil der Intermodellbau.

Wir wissen schon jetzt, dass viele Unternehmen zahlreiche Neuheiten und herausragende Premieren mit nach Dortmund bringen. Unsere Besucher dürfen also gespannt sein. Märklin beispielsweise wird am 1. Messtag um 15 Uhr am Messestand des Unternehmens den AC/DC-Rock-'n-Roll-Train vorstellen und eine weitere spannende Neuheit präsentieren.

Die Messe bildet dabei die gesamte Vielfalt des Eisenbahnmodellbaus über alle Spurweiten hinweg und von klassisch bis modern ab. Alle Besucher können sich auch in diesem Jahr auf außergewöhnliche Schauanlagen, ein breites Ausstellerangebot, abwechslungsreiche Vorführungen und ein informatives Rahmenprogramm freuen.



Die Messe Dortmund schließt derzeit Verträge mit neuen Ausstellern und bedient sich dabei auch des Netzwerks von anderen Verbänden. Für die Spurweite Z tritt Birgit Foken-Brock, unterstützt von Peter Burgard, mit einer Modulanlage auf der Intermodellbau an.

Die Messe Dortmund darf sich über zahlreiche Zusagen für spannende Schauanlagen von Modellbahn-Enthusiasten aus dem Inland und dem europäischen Ausland freuen. Darunter werden sich u. a. auch Deutschland-Premieren befinden.

Wie jedes Jahr haben wir zahlreiche Anfragen von engagierten Vereinen, Verbänden und Modellbahnern, die ihre außergewöhnlichen Anlagen auf der Messe einem breiten und interessierten Publikum zeigen wollen. Wir freuen uns schon jetzt auf diese abwechslungsreichen Präsentationen, die viele verschiedene Spurweiten und Themen repräsentieren werden.

Einige Highlights können wir schon verkünden: So werden sich u. a. die Top-Hersteller Märklin und Falter mit verschiedenen hochwertigen Anlagen und Dioramen beteiligen. Auch der N-Club International e.V. sowie der Bundesverband Deutscher Eisenbahn-Freunde (BDEF) werden zum Beispiel mit Anlagen dabei sein.

Wir sind darüber hinaus noch mit vielen weiteren Vereinen, Verbänden und Modellbahn-Enthusiasten in laufenden Gesprächen. Updates zu unseren Schauanlagen wird es daher bis zur Messe fortlaufend auf unseren Social-Media-Kanälen und per Pressemitteilung geben.“

Die Spurweite Z auf der Intermodellbau 2025:

Auf der Intermodellbau in Dortmund wird Birgit Foken-Brock einen Ausschnitt ihres Könnens anhand von Modellbahnfiguren und deren Kolorierung zeigen sowie den Besuchern vorführen. Die meisten ihrer kleinen Kunstwerke werden aber auf der über 4 Meter langen Modulanlage zu sehen sein, die sie zusammen mit Peter Burgard ausstellt und in Dortmund eine Messe-Premiere feiert.



Grund-los wollen wir im wahrsten Sinne des Wortes nicht auf der Intermodellbau antreten. Unser Magazin wird neben einigen Modellen auch Dioramen aus unseren Berichten und Baubeiträgen vorführen, um mit Lesern in den Dialog zu kommen.

Gemeinsam mit den beiden wird auch unser Magazin noch als Mitaussteller auftreten und deshalb ebenso im Ausstellerverzeichnis zu finden sein. Beisteuern werden wir vor allem Dioramen, die den von

uns angeleiteten Landschaftsbau dokumentieren und anschaulich machen sollen. Eines davon wird auf der Intermodellbau ebenso seine Messepremiere feiern.

Zu finden sind wir in der Halle 4 mit Standnummer 4.E23i. Dieser liegt gegenüber dem Eingangsbereich nahe den Treppen und der Rolltreppe zur Halle 3. Wir freuen uns auf staunende Blicke und vor allem auch auf nette Gespräche mit unseren Leserinnen und Lesern an unserem „Anlaufpunkt“ zwischen den einzelnen Fototerminen.

Sammler aufgepasst – streng geheim:

Die NATO zielt mit ihrer 2030-Initiative darauf ab, das transatlantische Verteidigungsbündnis politisch und militärisch bis 2030 zu stärken, seine Resilienz gegen Bedrohungen zu erhöhen und Partnerschaften weltweit auszubauen.

Diese Strategie fand nun auch Eingang in den Maßstab 1:220, wie wir exklusiv erfuhren. Immerhin müssen die militärischen Güter, die zum Schutz der Mitgliedsstaaten erforderlich sind, ja auch im Kleinen transportiert werden.

Zu diesem Zweck hat das westliche Verteidigungsbündnis in einer einmaligen Auflage von 101 Stück, einzeln durchnummeriert, einen Sondergüterwagen (Art.-Nr. 8617.153) lizenziert, der von Märklin produziert und bedruckt wurde. Er rückt zugleich das 75-jährige Jubiläum der NATO im letzten Jahr in den Fokus und ist deshalb beidseitig unterschiedlich wie auch aufwändig bedruckt.



Der NATO-Werbewagen (Art.-Nr. 8617.153) ist beidseitig unterschiedlich bedruckt und trägt auch auf dem Containerdach einen Schriftzug.

Das für Sammler so wichtige „Märklin-Fahrrad“ als Markenzeichen des Urhebers ist in diesem Fall nur einseitig auf der linken Wagenseite aufgedruckt, was es in der Geschichte der Original-Werbewagen zuvor nur ein einziges Mal gab.

Auch das Dach des Containerwagens wurde bedruckt: #WEARENATO („We are NATO“). Der erforderlichen Geheimhaltungsstufe folgend, bedarf es für weitere Informationen und Bestellungen eines Kontakts mit der eigens dafür eingerichteten Adresse [nato.wagen8617\[at\]gmail.com](mailto:nato.wagen8617[at]gmail.com).

Neues von Yellow Dwarf:

Zwei Neuheiten stellt der 3D-Druck-Spezialist (<https://www.yellowdwarf.eu>) aus der Tschechischen Republik aktuell vor. Dies ist zum einen ein Anhänger für Pferdetransport (Art.-Nr. 60119), wie er ähnlich auch schon von Ratimo-Z angeboten wurde.



Pferdeanhänger (Art.-Nr. 60119; Bild links) und verschiedene Holzkabelrollen (60234; Bild rechts) ergänzen das Sortiment. Fotos: Yellow Dwarf

Vielfältige Einsätze als Ladegut oder auf Baustellen erleben die Holzkabeltrommeln (60234), die dank unterschiedlicher Größe auch verschiedene Einsatzgebiete bedienen können.

Die aktuellen AZL-Auslieferungen:

Die Wirtschaftspolitik des neuen, amerikanischen Präsidenten zeigt bereits Wirkung. So weist Ztrack darauf hin, dass für Rokuhan-Modellbahnprodukte nun 10 % Zoll bei der Einfuhr in die Vereinigten Staaten erhoben werden. Vorläufig sollen sie nicht an Händler weitergegeben werden, was aber bei einem erhöhten Satz obsolet wird. Nicht explizit einbezogen wurden in die Mitteilung Produkte des Herstellers AZL, der ebenfalls in China fertigen lässt.

Ausgeliefert werden aktuell die SD70ACe der BNSF mit dem „Swoosh“-Logo (Art.-Nrn. 63102-5 bis -10), EMD F3A & F3B der Erie (62920-1 / -2) und EMD SD50 der D&RGW (65006-1 / -2). Die modernisierten 1937-AAR-Wagen gedeckter Bauart mit 40 Fuß Vorbildlänge fahren ebenfalls für die Erie vor. Einzelwagen (905403-1) und eine Doppelpackung (915403-1) stehen in diesem Fall zur Auswahl. Zu ihnen passt auch der neue Güterzugbegleitwagen mit Seitenausguck (92023-1 / -2) der Erie & Lackawanna.



ALCO RS-3 der Louisville & Nashville für die Phase I (Art.-Nr. 63319-1; Bild links) und Güterzugbegleitwagen (92023-1; Bild rechts) der Erie & Lackawanna. Fotos: AZL | Ztrack

Einst zur Illinois Central gehört die EMD SD40-2 der CN (64212-1 / -2). Mit dem Trinity-FBOX sind auch gedeckte Güterwagen dieser Bahngesellschaft im Angebot. Angeboten werden sie einzeln (905606-1)

oder als Zweierpackung (915606-1). Gleich konfiguriert sind auch die modernisierten Trinity-31K-Gallonen-Kesselwagen der Stauffer Chemical Company (905506-1 / 915506-1).

Ebenfalls im Doppel (916037-1) oder Gleich als Viererpackung (906007-1) sind die 4180-Druckluftentladewagen für die Milwaukee Road im Einsatz. Als weiteres Lokmodell gelangt noch die ALCO RS-3 der Louisville & Nashville für die Phase I (63319-1 / -2) in den Handel.

Einzelnen angeboten werden ein 53'-Container von Schneider (95101B) und ein kürzeres 40'-Exemplar von Seaco (95225). Die Herstellerseiten finden Sie unter <https://www.americanzline.com>.

Schlussbericht der Faszination Modellbau:

Vom 7. bis zum 9. März 2025 zählte die Faszination Modellbahn in Mannheim laut Veranstalter insgesamt rund 14.000 Besucher. Sie präsentierte die neuesten Entwicklungen des Jahres 2025 mit einer Vielzahl neuer Modelle, Techniken, Elektronik, Software und Ausrüstung.



Besonders beeindruckend seien die 21 Modellbahnschauanlagen aus Deutschland, den Niederlanden und Polen gewesen. Jede Anlage war ein Meisterwerk mit liebevollen Details, die zum Staunen und Entdecken einluden. Über 120 Aussteller wurden zusammen mit vielen weiteren Vereinen wie dem BDEF, IG Mikromodellbau und dem stationären Dampfmodellbau als Erfolgsfaktoren im Bericht vorgebracht.

Als ein Höhepunkt der Messe sieht der Veranstalter das Modell der TRI-Lok 110 469-4 (Art.-Nr. 88417) zum 50. Geburtstags des blauen Elefanten aus der Sendung mit der Maus. Für die Spurweite Z waren zudem die Z-Freunde International e.V. mit einem großen Stand vertreten.

Neu war das Modellbahn-Forum als wertvolle Plattform für den Wissensaustausch. Experten gaben hier praxisnahe Vorträge. Filmbeiträge aus „Eisenbahn-Romantik“ ergänzten das Programm. Im diesjährigen Miba-Privatanlagen-Wettbewerb traten acht Schaustücke gegeneinander an.

Christian Danziger erhielt für seine Anlage „VEB Rügenkreide Werk 1“ den ersten Platz. Zweitplatziert wurde Ronalf Kramer mit „Wales“, gefolgt von Wolfgang Stößer mit „Ein schöner Tag am Meer“.

Grenzen überschreiten mit Märklin:

Im Berichtszeitraum ist die Zugpackung ‚EC 64 Mozart‘ mit einer Elektrolokomotive der Baureihe 103 (Art.-Nr. 81282) ausgeliefert worden. Neben der orientrot lackierten Ellok mit Anschriften für die Epoche V besteht diese Zusammenstellung aus einem Abteilwagen Amz, einem Speisewagen WRmz und drei Abteilwagen Bmz der ÖBB.

Zu den ausgelieferten Modellen vernahmen wir seitens der Kunden großes Lob für die Auswahl der Wagen und deren feine Gestaltung inklusive Aufdrucken. Lediglich die an den Wagenenden nicht umlaufende Farbkante wurde als kleiner Kritikpunkt angemerkt.

Auch die beiliegende Lok präsentiert sich auf Höhe der Zeit. Das liegt auch an ihrem Glockenankermotor, der nach innen verlegten Umstellschraube und dem fahrtrichtungsabhängigen LED-Spitzenlicht. Im Dachbereich trägt sie Fenstereinsätze, die sich im Dunklen dank Maschinenraumbeleuchtung bemerkbar machen.

Neues Ladegut von Zmodell:

Als neues Ladegut für verschiedene Wagentypen aus dem Märklin-Programm hat Zmodell nun Schwartenbündel entwickelt und gefertigt. Erhältlich sind sie ausschließlich über den 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>). Je nach Zielmodell besteht ein solches Ladegut aus einer unterschiedlichen Anzahl an Bündeln, die in mehreren Lagen vertikal gestapelt und teilweise auch mehrfach hintereinandergelegt wurden.



Diese Bildauswahl zeigt einige Ausführungen des neuen Ladeguts „Schwartenbündel“ von Zmodell. Fotos: Oleksiy Mark

Zur Auswahl stehen Bündel für den vierachsigen Schwerlastwagen SSw 07 (Art.-Nr. MRK-SSW07-020), die vierachsigen Bauarten Snps und Res (MRK-UNI-020A), zweiachsige Niederbord- und Rungenwagen wie R 10, Rmms 33 und Klms 440 (MRK-UNI-020B) und den kurzen X 05 (MRK-UNI-020C).

Neue Militärfahrzeuge:

Der Panzer-Shop.NL (<https://www.panzer-shopnl.de>) stellt zwei neue 3D-Druck-Fahrzeuge in unterschiedlichen Ausführungen für den Maßstab 1:220 vor. Alle stammen sie aus dem Bereich der Bundeswehr.

Ein modernes Fahrzeug für viele Zwecke ist der leicht gepanzerte Dingo 2. Schwerere Transportaufgaben übernimmt der sechsachsige RMMV HX 5T 6x6, der mit Pritsche oder Plane und als RMMV HX Multi mit Container zur Auswahl steht.

Lagerarbeiten mit EtchIT-Modellbau:

Gute Ideen kommen auch wieder von EtchIT-Modellbau (<http://etchit.de>). So ist die kleine Bogenbrücke für Fußgänger (Art.-Nr. NF010_Z) sicher eine willkommene Abwechslung zum Großserienprogramm, die für individuelle Merkmale auf der Anlage sorgen kann.

Weitere Neuheiten unterstützen die Arbeit auf einem Firmengelände oder in einer Lagerhalle, von denen es in der Großserie genug Auswahl gibt: Drei Gabelstapler mit und ohne Fahrer (XD175a_Z) sind dafür eine wichtige Voraussetzung.

Fürs Verahren von Paletten sorgen dann die vier Lagerarbeiter mit Hubwagen (XD175b_Z). Hochregale ein- und ausräumen kann jedoch nur der Gabelstapler mit hochgefahrener Palette (XD175c_Z). Ihm liegen noch acht weitere Paletten mit Ladegut bei.

Die hier beschriebenen Neuheiten sind mit Produktbildern auf folgender Herstellerseite zu sehen: <https://etchit.bplaced.net/data/etchithome/index.html>.

In Würde alt geworden – Omm 33:

Die aus dem Zweiten Weltkrieg stammenden, offenen Güterwagen Omm(r) 33, ex Gattungsbezirk Villach, hatten sich bewährt, aber in den sechziger Jahren das Ende ihrer Nutzungszeit vor Augen. Von 1957 bis 1961 war rund die Hälfte des Gesamtbestands für einen Umbau in Omm(r) 43 herangezogen worden.

Mit dem Bestand der verbliebenen Wagen ging es ab 1966 rapide bergab, doch die letzten Wagen schieden erst 1974 aus. Mehr als 5.000 Wagen erlebten daher noch das Anbringen von UIC-Nummern und neuen UIC-Gattungsbezeichnungen, mit denen einige immerhin noch fast zehn Jahre unterwegs waren.



Gelungen sind die neuen Wagen aus der Villach-Reihe für die DB in der Epoche IV (Art.-Nr. 49.338.22), wenn wir von der aufgedruckten, aber nicht korrekten Bauartnummer E 029 (korrekt: E 028) absehen.

Ihre neue Bezeichnung lautete seitdem E 028, zugewiesen wurde ihnen der Nummernbereich 500 3 000 bis 500 8 519. Aus diesem stammen auch die beiden Exemplare einer neuen FR-Wagenpackung (Art.-Nr. 49.338.22), die jetzt in einer Auflage von 50 Stück exklusiv beim 1zu220-Shop (<https://www.1zu220-shop.de>) angeboten wird.

Wie gewohnt, sind diese Modelle in Mischbauweise gefertigt: Auf dem Metallfahrwerk mit dem räumlichen Sprengwerk, Nachbildung des Bremsumstellhebels und der Rollenschlager thront ein Wagenkasten aus lackiertem und fein bedrucktem Polystyrol.

Die Anschriften entsprechen der Übergangszeit von den früheren nationalen Gattungskürzeln auf die UIC-einheitlichen Bezeichnungen. So lesen wir neben E 029 (Druckfehler; richtig wäre E 028) auch Omm 33 und einen Hinweis auf die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 75 km/h.

Diese Wagen waren eben keine Schnellläufer und auch längst aus dem EUROP-Wagenpool zurückgezogen, wie am aufgedruckten Kürzel für das Austauschverfahren auch abzulesen ist. Innerhalb der deutschen Grenzen konnte aber längst noch nicht auf ihre Dienste verzichtet werden.

So ergänzt diese Sonderausgabe für den Händler auch perfekt den herstellerübergreifenden Neuheitenschwerpunkt „Schwarzes Gold“ beim Einsatz im Montanverkehr. Insofern sollte die überschaubare Auflage auch schnell ihre Liebhaber finden.

Gleich drei Neuauslieferungen bei Faller:

Bei Faller (<https://www.faller.de>) folgen Neuheitenanlieferungen derzeit offenbar Schlag auf Schlag. Seit Erscheinen der letzten Ausgabe sind gleich drei Produkte an den Handel erstausgeliefert worden.

Darunter waren mit dem Alten Rathaus (Art.-Nr. 282779) und der Stadthäuserzeile (282783) zwei erst im Februar vorgestellte Modelle. In beiden Fällen handelt es sich um Bausätze aus durchgefärbtem Hartkarton, der keine farblichen Nacharbeiten erfordert.

Der fünfständige Ringlokschuppen Freilassing (282725) mit seiner pastellgelben Fassade und weiß abgesetzten Elementen ist hingegen ein klassischer Polystyrolbausatz, der werksseitig keine Torschließmechanik beinhaltet.



Das alte Rathaus (Art.-Nr. 282779) wurde im März bereits von Faller ausgeliefert.

Herpa-Neuheitenankündigungen III/2025:

Aus den aktuellen Herpa-Ankündigungen haben wir nach bekanntem Schema wieder selektiert. Erscheinen sollen hier folgende Modelle:

Ukraine Air Alliance Antonov AN-12 (Art.-Nr. 571401),
Air Baltic Airbus A220-300 „50th A220“ (573535),
Martin's Air Charter Douglas DC-3 (573566) und
Luftwaffe Panavia Tornado IDS „Tornado 50 Years“ (573573).

Tolle Erinnerungen von JMC Scale Models:

An längst vergangene Zeiten erinnern Neuheiten von JMC Scale Models, die erst nach unserem „Messeheft“ bekannt wurden. Ein echter Nachkriegsklassiker ist der kleine Laster Hanomag L28 mit 1,5 Tonnen Nutzlast. Er ist gleich als Kasten- und Pritschenwagen realisiert worden.



Hanomag L28 als Pritschenwagen (Bild links) und der Reichspost-Paketwagen Bergmann BEL2500 (Bild rechts). Fotos: JMC Scale Models

Einer seiner Vorgänger war der elektrisch angetriebene Reichspost-Paketwagen aus den zwanziger Jahren. Dieser Bergmann BEL2500 stellt eine weitere Neuheit dar. Ein fast vergessenes Projekt war der Lkw vom Typ Volvo FB88, der erst jetzt lackiert und fertiggestellt wurde.

Neue Folge 37 auf Trainini TV:

Kurz vor Erscheinen dieser Ausgabe haben wir Folge 37 auf **Trainini TV** (<https://www.youtube.com/TraininiTV>) veröffentlicht. Sie entführt uns in das Modellbahnzimmer unseres Leser Jochen Brüggemann, der schon mehrfach seine Gebäude-Eigenbauten vorgestellt hat und erläuterte, wie er seine Weichenantriebe wirkungsvoll zu tarnen wusste.

Natürlich hat das auch uns gereizt, sich die Ergebnisse mal vor Ort anzuschauen, mit ihm zu sprechen und neue, zugleich bewegte Eindrücke seiner Anlage mitzunehmen. Nicht nur wir werden überzeugt sein, dass sie rundum gelungen ist, obwohl sie längst noch nicht fertig ist.

Gehen Sie gemeinsam mit uns auf eine Zeitreise, in der wichtige Nord-Süd-Strecken in Deutschland elektrifiziert wurden, König Dampf das Zepter aber noch fest in der Hand zu halten schien. Hier wurde nicht sklavisch nach einem Vorbild gebaut, sondern ein stimmiges Gesamtwerk geschaffen.

Dafür hat sein Eigentümer Zeitgeschichte aufgesaugt, analysiert und zu einem eigenen Drehbuch zusammengefasst, das dann im Maßstab 1:220 umgesetzt werden konnte. So zieht das Gezeigte seine Authentizität nicht nur aus einem realistischen Modellbau, sondern eben auch aus einem Konzept, das wie aus dem Leben geschnitten erscheint.

Chessie System bei Full Throttle:

Zwei vorausgegangene Wagenpackungen mit anderen Betriebsnummern ergänzt ein neues Produkt aus der Produktreihe 5600 von WDW Full Throttle (<http://www.wdwfullthrottle.com>). 40 Fuß sind die Vorbilder der 70-Tonnen-Schüttgutwagen für das Chessie-System (Art.-Nr. FT-5605) lang.

Ihr prägendes Aussehen erhalten sie durch die außenliegenden Kastenstützen und die gebogenen Endaufsätze an den Kästen. Entladen werden sie über die drei Schütten am Fahrzeugboden. Beschriftet



Zwei Wagen für das Chessie-System mit den bogenförmigen Aufsätzen auf den Kastenenden (Art.-Nr. FT-5605) bietet WDW Full Throttle nun an. Foto: WDW Full Throttle

sind die beiden schwarzen Exemplare der neuen Zusammenstellung mit den Betriebsnummern WM 71132 und WM 71153 der Western Maryland Railway.

Frühjahrsfahrttag beim MES 03 Soest e.V.:

Wie jedes Jahr veranstaltet der MES 03 Soest e.V. Anfang Mai einen Fahrttag in seinen Vereinsräumen. Neben den Spuren H0, TT und N wird auch die Spurweite Z gezeigt und im digitalen Betrieb vorgeführt. Die Veranstaltung wird auch dank Modellbahnbörse und Fachsimpeln bei Kaffee und Kuchen oder einer Bratwurst vom Grill zu einem beliebten Modellbahntreffpunkt.

In Folge 30 von **Trainini TV** haben wir zuletzt über den Verein und seine Präsentation berichtet. Darin finden Sie einen guten Eindruck von alledem, was sie in der Neuengeseker Heide 1 im Ortsteil Neuengeseke von Bad Sassendorf erwartet.

Die eigene Präsentation des ausstellenden Vereins finden Sie unter <https://mes03soest.de>.

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: 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.